

Nachhaltigkeit und Suffizienz im Verkehrswesen: Für eine neue Mobilitätskultur

Was heißt Nachhaltigkeit?

In dem 1987 vorgelegten Bericht der sogenannten Brundtland-Kommission, auch Weltkommission für Umwelt und Entwicklung genannt, wurde der Nachhaltigkeitsbegriff als zentrales Element aufgenommen und wie folgt definiert:

„Dauerhafte (nachhaltige) Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können. Zwei Schlüsselbegriffe sind wichtig:

der Begriff Bedürfnisse, insbesondere die Grundbedürfnisse der Ärmsten der Welt sollen Priorität haben;

der Gedanke von Beschränkungen, die der Stand der Technologie und der sozialen Organisation auf die Fähigkeit der Umwelt ausübt, gegenwärtige und zukünftige Bedürfnisse zu befriedigen.“



Weniger häufig, aber korrekt umschrieben wird Nachhaltigkeit mit den drei begrifflichen Elementen Suffizienz, Konsistenz und Effizienz.

Unter **Suffizienz** versteht man meist die individuelle Beschränkung der Ressourcennutzung auf ein tatsächlich notwendiges Maß, mit dem vorhandene Grundbedürfnisse dennoch ausreichend befriedigt werden können. Hierbei geht es aber nicht nur um individuelle Verhaltensweisen, sondern um soziokulturelle und politische Rahmenbedingungen.

Mit dem Begriff **Konsistenz** wird umschrieben, dass Rahmenbedingungen für eine kontinuierliche Entwicklung vorhanden sind, d.h. dass gemessen am Umfang der verwendeten Ressourcen diese auch langfristig verfügbar sind.

Mit dem Begriff **Effizienz** wird umschrieben, dass die für einen definierten Zweck benötigten Ressourcen so optimal eingesetzt werden, dass eine Verschwendung vermieden wird. Das heißt: Ressourcen einsparen, ohne hierbei Abstriche an vorhandenen Bedürfnissen vorzunehmen.

Was heißt Nachhaltigkeit? Welche Rolle spielt Suffizienz in der globalen Agenda 2030?

Die Eindämmung des Klimawandels muss als international anerkanntes Leitmotiv für Politik, Zivilgesellschaft und Wirtschaft vorausgesetzt werden. Damit verbunden sind auch die globalen Nachhaltigkeitsziele, die von den 193 UN-Mitgliedsstaaten für den Zeitraum 2016 bis 2030 einmütig beschlossen wurden. Auf dieser Grundlage wird auch die Fortschreibung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie vom BUND kritisch verfolgt.

Forderungen des BUND

Die langfristige Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen weltweit muss zur Basis für unsere soziale und wirtschaftliche Entwicklung werden. Dieses Verständnis einer nachhaltigen Entwicklung sollte besonders im Hinblick auf Zielkonflikte zwischen Umwelt und Wirtschaftsinteressen handlungsleitend für die Regierungspolitik werden. Es kann nicht um ein scheinbar gleichberechtigtes „Ausbalancieren“ gehen.

Der BUND fordert die Bundesregierung auf, die folgenden Ziele in die Nachhaltigkeitsstrategie aufzunehmen, um der Dringlichkeit einer ökologischen und sozialen nachhaltigen Entwicklung gerecht zu werden.

Verkehrswende umsetzen: Minus 40 Prozent CO2 im Verkehrssektor bis 2030 erreichen

Bei den Pkw und im Straßengüterverkehr muss eine Trendwende herbeigeführt werden. Dazu müssen klimaschädliche Subventionen abgebaut werden, die CO2-Grenzwerte für Pkw und Nutzfahrzeuge ab 2025 abgesenkt werden und die Schadstoffgrenzen für Feinstaub und Stickoxide auf der Straße eingehalten werden (SDG 11 und 13). Eine Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger ist zwingend erforderlich.

Täglichen Flächenverbrauch auf netto null bis 2030 senken

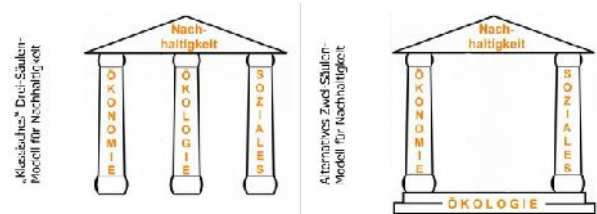
Wir fordern die Bundesregierung auf, die tägliche Flächeninanspruchnahme auf netto null bis 2030 zu senken, dieses Ziel in die NHS aufzunehmen, sowie verbindliche Maßnahmen dafür festzulegen und zu ergreifen (u.a. SDG 11 und 15).

Die wachsende Bevölkerungszahl in den Städten erfordert ein Umdenken v.a. bei der Stadt- und Verkehrsplanung, damit der flächenfressende Bau besonders von Einzelhandels- und Verkehrsflächen beendet und lärmarmes Wohnen mit einem angemessenen Angebot an grünen Freiflächen innerhalb der Stadt ermöglicht wird.

Suffizienz als Leitmotiv in die Nachhaltigkeitsstrategie aufnehmen

Aus ökonomischen, ökologischen und sozialen Gründen bedarf es einer dramatischen Reduktion des Ressourcenverbrauchs, des Drucks auf Ökosysteme und von Emissionen. Das gelingt nicht mit Effizienz und technischen Lösungen allein, vielmehr ist Suffizienz ein unverzichtbarer Baustein nachhaltiger Politik. Verhaltensänderungen müssen ermöglicht und soziale Innovationen gefördert werden.

Entnommen aus: Stellungnahme des BUND zum Entwurf der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie 2016



Grafik: H. Winter / BUND Hessen

Das sog. Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit besagt, dass Nachhaltigkeit auf den drei Säulen von ökonomischer, sozialer und ökologischer Entwicklung beruht. Die gleichrangige Behandlung dieser drei Faktoren gesellschaftlicher Entwicklung bedeutet aber, dass ökologische Grundsätze leicht ausgehebelt werden können.

Ein Gegenmodell dazu wäre das vom BUND vorgeschlagene Zwei-Säulen-Modell, das die Ökologie als Fundament betrachtet. Denn eine dauerhafte Existenz in den Handlungsfeldern Ökonomie und Soziales kann nur erreicht werden, wenn Nachhaltigkeit im Bereich Ökologie gegeben ist.

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Was ist Nachhaltigkeit im Verkehrswesen?

1. Suffizienz: **Vermeidung** von motorisiertem Verkehr durch das Prinzip kurzer Wege, mit Vermeidung von beruflich bedingter Zwangsmobilität und globalisierten Warenverkehrsströmen.
2. Suffizienz: **Verlagerung** von motorisiertem Individualverkehr auf Bahn, ÖPNV, Rad- und Fussverkehr.
3. Effizienz: **Verbesserung** von Ressourcennutzung und Reduzierung gesundheitlicher Risiken durch Verkehrsunfälle und Luftschadstoffe, z.B. durch emissionsarme und emissionsfreie Antriebe.

Kommunales Beispiel: Tempo 30

Tempo 30 als flächendeckende, reguläre Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften würde erreichen:

- mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, vor allem für Fußgänger und Fahrradfahrer
- weniger Lärmbelastungen, insbesondere durch Tempowechsel
- weniger Luftschadstoffe aus Verbrennungsmotoren sowie weniger Feinstaubbelastung durch Reifen - und Bremsenabrieb

Suffizienz durch eine neue Mobilitätskultur

Der BUND engagiert sich für eine neue Mobilitätskultur mit den Prinzipien der kurzen Wege und flexiblen, öffentlichen Verkehrssystemen. Damit wollen wir erreichen, dass deutliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten nach Suffizienz-Grundsätzen gelebte Alltagspraxis und gesellschaftliche Norm werden. Dieses kann mit folgenden Einflussgrößen erreicht werden:

Wohnen und Arbeiten: Aufenthaltsqualität und Leben im Quartier muss zentral werden, um unnötigen Verkehr zu vermeiden.

Raum und Flächennutzung: Nahversorgung und Aufwertung des öffentlichen Raums, hohe Flächenumwidmung zugunsten des nicht-motorisierten Individualverkehrs

Siedlungsstruktur: Zersiedelung sub-urbaner Räume im Einzugsbereich von Metropolen nimmt ab

Verkehrsprinzipien in Städten: kurze Wege, autofreie Quartiere und hohe Bedeutung des flexiblen öffentlichen Verkehrs, z.B. mit Ridesharing als zentralem Element **Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr:** Reduzierung des Pkw-Bestandes, insbesondere des privaten Besitzes, hohe Fahrzeugauslastung, u.a. durch Carsharing

Güterverkehr: Rückläufig durch starke Nachfrage nach regionalen und langlebigen Produkten, deutliche Verlagerung auf die Bahn

Luftverkehr: Stagnation aufgrund größerer Nahraumorientierung und Regionalisierung von Wirtschaftskreisläufen



Was bedeutet das entworfene Zukunftsszenario?

Im Mittelpunkt stehen ein gutes Zusammenleben, soziale Teilhabe sowie Inklusion und Integration, für die Mobilität eine Grundbedingung ist. Der öffentliche Raum wird intensiver für den Fuß- und Radverkehr genutzt. Die politische Aufwertung von Nahmobilität und -versorgung sowie eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung mit Fokus auf Lebensqualität fördern das Leben im Quartier. Es gibt keine Anreizsysteme mehr, die weite Wege und Zersiedelung fördern. Mobilitäts- und Industriepolitik sind entkoppelt.

Wohnen und Arbeiten, Mobilität und Gesellschaft

Es gibt einen Kulturwandel hin zu einer neuen Bedeutung der Bedürfniserfüllung in Stadtteilen bzw. in Wohnortnähe in ländlichen Räumen, was Nahmobilität begünstigt. Mobilität dient der Erreichbarkeit, ist kinderfreundlich, barrierefrei und gesundheitsfördernd. Individualisierung kann in Form von unterschiedlichen Wohn-, Freizeit- und Lebensformen gelebt werden. Der stärkere Wunsch nach sozialem Austausch wird in Stadtteilen und Quartieren erfüllt.

Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Fahrzeug-Sharing

Es bestehen kaum noch Routinen zur Nutzung des eigenen Pkw. Das Teilen von Fahrzeugen hat sich zum Mainstream entwickelt. Ein eigenes Auto wird meist als zu aufwendig, unflexibel und teuer erlebt, die symbolische Funktion beschränkt sich auf wenige Gruppen. Ein neues, flexibles öffentliches Verkehrssystem hat sich zum Rückgrat einer Mobilität entwickelt, die für alle Generationen, Kulturen und sozialen Gruppen nutz- und bezahlbar ist.

Güter- und Luftverkehr

Der Schienengüterverkehr für Fernstrecken und regionale Relationen ist deutlich ausgebaut, die intermodalen Schnittstellen sind dezentral angelegt und logistisch gut gemanagt. Die Feinverteilung erfolgt entlang von Umschlagzentren in Stadtteilen und Quartieren, die letzte Meile wird überwiegend mit Kleinfahrzeugen oder nicht-motorisiert zurückgelegt. Mit dem Leben im Quartier gewinnen auch die regionale Produktion und Versorgung an Bedeutung.

Quelle und weitere Infos dazu: *Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität, Initiator und Projektbegleitung: BUND e.V. LV Baden-Württemberg*