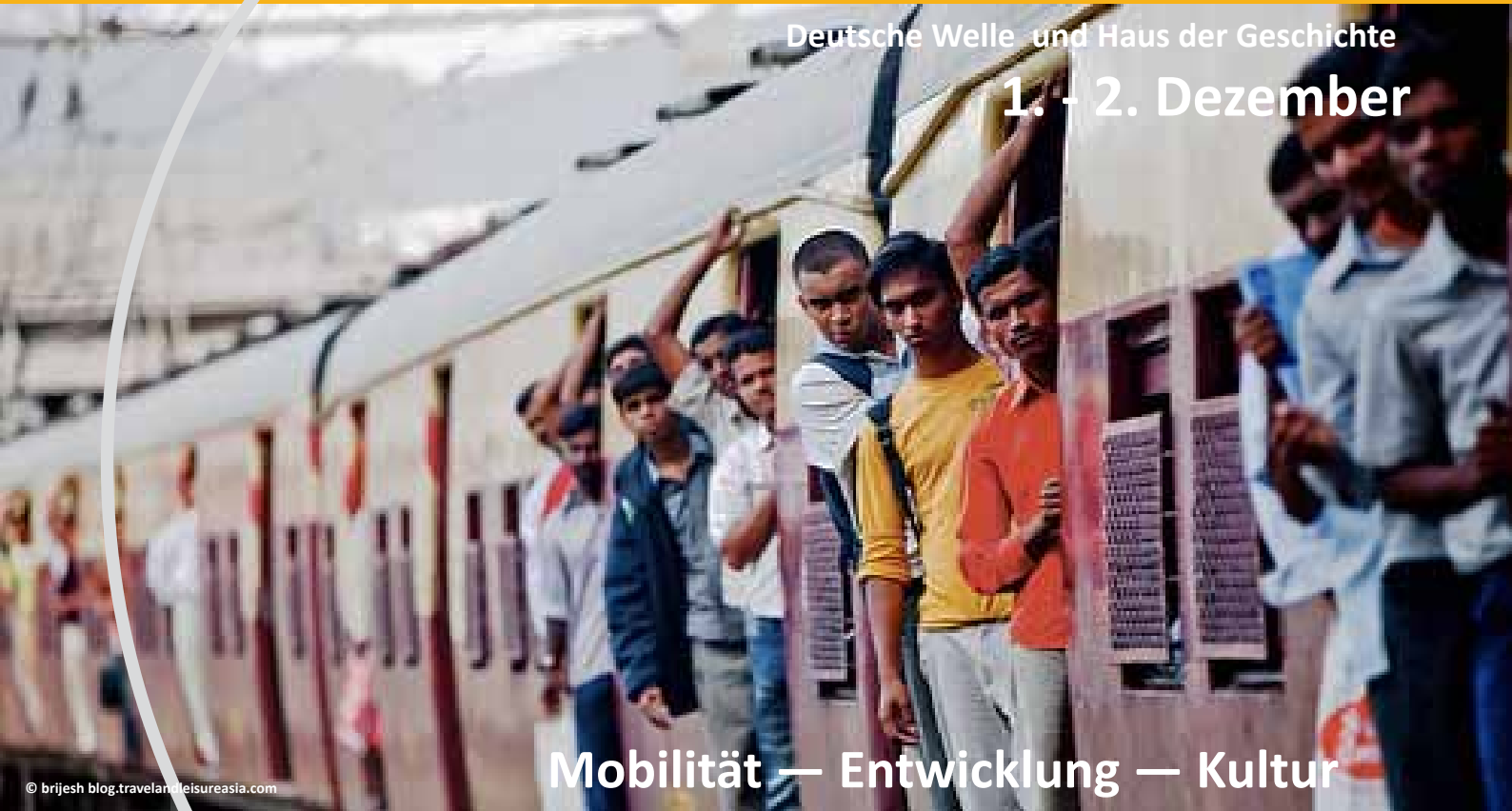




Bonn Symposium 2011

Deutsche Welle und Haus der Geschichte

1. + 2. Dezember



© brjesh blog.travelandleisureasia.com

Mobilität — Entwicklung — Kultur

**Strategien einer nachhaltigen
Verkehrsgestaltung**

Konferenzbericht

Einleitung

Mobilität ist eine der Grundvoraussetzungen für soziale und wirtschaftliche Entwicklung. Sie ermöglicht Zugang zu Märkten und Arbeitsplätzen, zu Bildung und Gesundheitsversorgung. Weltweit steigt daher die Nachfrage nach Mobilität, was meist mit einer Zunahme des motorisierten Verkehrs einhergeht. Die steigende Anzahl privater Fahrzeuge führt in vielen Städten zu massiven Verkehrsstaus, Lärmbelastigungen und erhöhter Luftverschmutzung. Der Anteil des Transportsektors am Ausstoß von Treibhausgasen wächst von Jahr zu Jahr. Weltweit sind jährlich über eine Millionen Verkehrstote zu beklagen. Das Konzept, Wohlstand und Entwicklung durch mehr Verkehr und Infrastruktur zu fördern, ist weder nachhaltig noch zukunftsfähig. Eine Alternative bieten nachhaltige Mobilitätsformen wie öffentlicher Transport, Rad- und Fußverkehr, ihr gezielter Ausbau ist jedoch mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.

Wie sind wirtschaftliche Entwicklung, Verkehr und Umwelt in Einklang zu bringen? Wie kann eine nachhaltige Mobilitätskultur der Zukunft erreicht werden? Diesen Fragen widmete sich das Bonn Symposium 2011, organisiert von der Stiftung Entwicklung und Frieden (SEF), das am 1. und 2. Dezember in der Deutschen Welle und im Haus der Geschichte in Bonn stattfand.

Die internationale Fachkonferenz unter dem Titel „Mobilität – Entwicklung – Kultur. Strategien einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung“ diskutierte insbesondere gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen, die für die Verwirklichung von nachhaltiger Mobilität gegeben sein müssen. Denn rein technische Angebote reichen nicht aus, vielmehr ist das Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer ausschlaggebend, um einen notwendigen Bewusstseinswandel hin zu einer verstärkten Akzeptanz nachhaltiger Transportmittel erfolgreich zu gestalten.



Michał Krzyżanowski, Gil Peñalosa und Conny Czymoch

Die Liebe zum Auto

Zu Beginn der Konferenz stand die Entwicklung des Automobils im Zentrum der Diskussionen, das sich als zentrales Verkehrssystem durchgesetzt hat. Autos sind aus unserem heutigen Leben nicht mehr wegzudenken und tief in unserer Alltagskultur verankert. Sie sind modern, Ausdruck von Wohlstand und für viele ein Statussymbol dafür, endlich angekommen zu sein. In zahlreichen Werbespots werden uns die neuesten Modelle präsentiert, die typische Spielfilm-Familie hat in der Garage mindestens zwei Autos stehen. Menschen identifizieren sich durch ihr Auto, was so weit geht, dass Studien zufolge 31% der Besitzer behaupten, ihr Auto hätte eine eigene Persönlichkeit.

Die Dominanz des Autos zeigt sich weltweit im Erscheinungsbild vieler Städte. Ihre Infrastruktur ist weitestgehend für den Autoverkehr konzipiert: Straßen und Parkplätze nehmen den größten Raum ein, Fußgänger und Radfahrer werden an den Rand gedrängt. Eine eklatante Ungleichheit angesichts der Tatsache, dass in vielen Städten die Autobesitzer eine Minderheit darstellen. Besonders in Schwellen- und Entwicklungsländern dominiert der Fuß- und Radverkehr; dies wird aufgrund fehlender Wege und chaotischer Straßenverhältnisse oft zu einer lebensgefährlichen Angelegenheit. Weltweit sterben täglich über 3.000 Menschen bei Verkehrsunfällen, in Indien ist pro Stunde ein Toter aufgrund von Luftverschmutzung zu beklagen. Dennoch werden die negativen Folgen einer zunehmenden Motorisierung nicht reflektiert; ein Großteil der Gelder im Transportsektor fließt in autorelevante Projekte anstatt in die Förderung



Mac Mashiri

nachhaltiger Transportmittel. Für viele Verkehrsplanner in Entwicklungsländern dient der westliche Mobilitäts- und

Lebensstil weiterhin als Vorbild. Das Auto ist Ausdruck für gesellschaftlichen Aufstieg; gehen oder Rad fahren ist dort ein klares Zeichen für Armut: „Man geht zu Fuß, weil man sich andere Transportmittel nicht leisten kann“, so Rehana Moosajee vom Mayoral Committee für Transport der Stadt Johannesburg.



Rehana Moosajee

Kultur zählt

Die Dominanz des Autos wird im täglichen Leben in der Regel nicht reflektiert. Die meisten Alltagspraktiken – so auch die Nutzung des Autos – folgen bestimmten Routinen und Gewohnheiten und nur selten bewusst getroffenen, individuellen Entscheidungen. Die täglichen sozialen Praktiken sind geprägt von kulturellen Konventionen, impliziten Spielregeln und Rollenerwartungen, was wiederum Erwartungssicherheit bezüglich unseres Handelns und seiner Folgen ermöglicht. Die Hinwendung zu nachhaltigen Transportmitteln und damit die Verabschiedung vom Auto erfordern daher einen Lern- und Umdenkungsprozess, der mit gängigen Praktiken bricht. Das bisherige Bild vom Auto, das so wunderbar in unseren Alltag passt, gilt es abzulegen. Dies ist weniger eine Frage der individuellen Entscheidung, sondern bedarf eines kollektiven Prozesses, der dann umso erfolgreicher ist, wenn wir wissen, dass andere genauso handeln wie wir. Einigkeit herrschte unter den Diskussionsteilnehmern darüber, dass eine Veränderung der Mobilität nur dann möglich ist, wenn Alternativen zum Auto attraktiv gestaltet werden: Öffentliche Transportmittel sollten tägliche Fahrzeiten verkürzen, Geld einsparen, eine hohe Qualität bereitstellen und bequem zu erreichen sein. Radfahren müsste als gesundheitsfördernde, tägliche Fitnessübung beworben werden. Neue Mobilitätsideen könnten zu einer Art „new fashion“ werden wie bei-

spielsweise der moderne „Mobilitätspragmatist“, der die Nutzung von Fahrrad, Bus und Bahn mit mobilen Informationstechnologien wie Online-Fahrplänen und e-Tickets kombiniert. „Um etwas zu verändern, muss man etwas Neues schaffen“, betonte Prof. Dr. John Urry von der Lancaster University.

Kommunikation wurde als wichtiges Element für einen erfolgreichen Umdenkungsprozess ausgemacht: Ein neues Mobilitätsbild muss auf breiter medialer Basis vermittelt werden und auf die Veränderung sozialer Diskurse hinwirken. Dabei sollte auch die so genannte kreative Klasse eingebunden werden: Bilder von rauchenden Cowboys haben in früheren Zeiten Zigaretten salonfähig gemacht; heute könnten Künstler, Schauspieler und Musiker dazu beitragen, die Akzeptanz nachhaltiger Transportmittel zu erhöhen.

„Zu wenig“ Infrastruktur auf dem Land

Auch die Problematik ländlicher Mobilität in Entwicklungs- und Schwellenländern wurde während des Symposiums angesprochen. Im Gegensatz zu den Städten liegt hier die Herausforderung vor allem darin, Mobilität überhaupt erst zu ermöglichen. Der mangelnde Zugang zu sozio-ökonomischen Einrichtungen ist eine entscheidende Ursache für Armut auf dem Land. Daher sind intelligente und gut vernetzte Infrastruktur-Lösungen gefragt, die Dörfer und Kleinstädte mit Schulen, Märkten und Gesundheitszentren verbinden. Vielfach wurde kritisiert, dass die Entwicklungszusammenarbeit in den letzten Jahrzehnten die Förderung von Infrastruktur stark vernachlässigt habe – ein großes Versäumnis angesichts ihrer zentralen Bedeutung für die Erreichung der Millennium-Entwicklungsziele.



John Urry

Bewusstseinswandel in Bogotá

Ein viel diskutiertes Beispiel während des Symposiums war die Verkehrspolitik der Stadt Bogotá. Sie gilt international weitgehend als Erfolgsfall für die Entwicklung eines neuen Mobilitätsleitbildes. Im Jahr 2000 wurde dort das Busschnellsystem TransMilenio eingeführt, das inzwischen täglich 1,3 Millionen Passagiere befördert. Die Busse haben eigene Fahrspuren, sind durch ein enges Netz mit Zubringerbussen sowie Rad- und Fußwegen verbunden und bieten eine hohe Qualität durch Klimaanlage, bequeme Ticketbeschaffung und gut ausgebaute Haltestellen. Die Pendlerzeit hat sich für viele Einwohner um mehr als die Hälfte reduziert, die Luftverschmutzung in der Stadt ist stark zurückgegangen.

Die Einführung des Busschnellsystems ging einher mit verschiedenen weiteren Maßnahmen. So wurden private PKWs in der Innenstadt nur zu bestimmten Zeiten zugelassen und Fuß- und Radwege stark ausgebaut. Die Stadt rief den Ciclovía, einen autofreien Sonntag, ins Leben, der sich großer Beliebtheit erfreut; zahlreiche Menschen nutzen jede Woche die verkehrsberuhigten Zonen für einen Spaziergang oder einen Ausflug mit dem Rad.

Der Name TransMilenio vermeidet bewusst das Wort Bus, da die Nutzung dieses Transportmittels vielen Menschen nicht attraktiv erschien. Sogar die Reifen der Busse wurden verdeckt, um ihr Erscheinungsbild zu verändern. Diese gesellschaftlich

sensible Verkehrspolitik Bogotá's sowie die Verbindung von TransMilenio mit zahlreichen weiteren Initiativen hat einen Bewusstseinswandel ermöglicht. 22% der TransMilenio-Kunden haben ein eigenes Auto, bevorzugen jedoch die Schnellbusse. Nicht zuletzt das starke politische Engagement der zuständigen Bürgermeister, die das Projekt auch gegen anfänglichen Widerstand durchsetzten, war für den Erfolg ausschlaggebend.

Widerstand in Johannesburg

Auch die Verkehrspolitik Johannesburgs wurde intensiv diskutiert. Die Stadt führte zur Vorbereitung auf die Fußballweltmeisterschaft 2010



Anumita Roy Chowdhury

das Busschnellsystem Rea Vaya ein. Bei der Planung zeigte sich deutlich, dass eine verantwortliche Verkehrspolitik auch soziale und wirtschaftliche Besonderheiten ihrer Region ins Blickfeld nehmen muss. So ist die Bevölkerung – nicht zuletzt ein Erbe der Apartheid – charakterisiert von einer starken Trennung zwischen Arm und Reich, was sich

vor allem räumlich in der Unverbundenheit vieler Stadtteile zeigt. Die stärkere Verbindung der unterschiedlichen Gebiete durch Rea Vaya stieß daher zunächst auf starken Widerstand in der Bevölkerung; viele Wohlhabende wollten Einkommensschwächere nicht in ihren Wohngebieten sehen und auch keine öffentlichen Verkehrsmittel mit ihnen teilen.

Die größte Herausforderung bestand allerdings darin, Rea Vaya gegen den Widerstand der örtlichen Minibusfahrer durchzusetzen, die den Verkehrssektor bisher dominiert hatten und durch das neue Bussystem wirtschaftliche Einbußen befürchteten. Die Protestaktionen gingen so weit, dass sogar gewalttätige Angriffe auf die Rea Vaya-Busse verübt wurden und Menschen zu Tode kamen. Die Stadt Johannesburg ergriff daher umfangreiche Maßnahmen, um frühere Minibus- und auch Taxifahrer in das neue Busschnellsystem zu



Heiner Monheim

integrieren und als Fahrer zu beschäftigen. Auch wurden so genannte „transport values“ wie gegenseitige Rücksichtnahme, Respekt und Verantwortung propagiert, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen und so die Sicherheit auf den Straßen zu verbessern.

Neue Zukunftsvisionen entwerfen

Prognosen zeigen, dass sich weltweit die Verkehrsprobleme vieler Städte und die damit einhergehende Umweltverschmutzung in Zukunft deutlich verschärfen werden. Die Entwicklung neuer Mobilitätsstrukturen ist daher eine zwingende Notwendigkeit. Ein solcher Veränderungsprozess verlangt in erster Linie, das Erscheinungsbild heutiger Städte zu überdenken und neue Ideen zur Gestaltung städtischer Räume zu entwickeln. Dies berührt nicht zuletzt auch Fragen danach, wie wir künftig leben wollen. Zahlreiche Szenarien über zukünftiges Stadtdesign wurden dazu präsentiert: verkehrsberuhigte Innenstädte mit hoher Luftqualität; eingeschränkter Autoverkehr; die Nutzung frei gewordener Flächen durch Cafés, Spielplätze, kleine Geschäfte und Parks; bequem zu erreichende und gut vernetzte öffentliche Transportmittel; ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrer. Einigkeit herrschte darüber, dass derartige Alternativen präsentiert und breitenwirksam beworben werden müssen. Auch Initiativen wie beispielsweise der Ciclovía in Bogotá sind

dabei zentral: Die verkehrsberuhigten Flächen wurden für diverse Freizeitaktivitäten genutzt; die Einwohner Bogotá erlebten plötzlich eine Stadt, die sie sich vorher so nicht hätten vorstellen können.

Städte, die die Bedürfnisse aller Bewohner in den Mittelpunkt stellen, werden auf diese Weise zu einladenden, attraktiven Orten. Sie bieten mehr Lebensqualität, Menschen begegnen sich auf öf-



Gil Peñalosa

fentlichen Plätzen, die täglichen Arbeitswege sind sicherer und von weniger Hektik geprägt. Durch die Neugestaltung der Städte verändert sich auch die Perspektive auf den Verkehr: Er ist nicht mehr der alltägliche Kampf auf der Straße, sondern vielmehr bequem, gesundheits-

und umweltschonend sowie sozial verträglich. Die Neuordnung des städtischen Raumes ist nicht zuletzt ein Gebot der Gleichheit und Gerechtigkeit: Alle Verkehrsteilnehmer haben gleichen Zugang; sie verfügen über den Raum, der ihnen mehrheitlich zusteht, und begegnen sich auf Augenhöhe. Dadurch wird eine Stadt auch demokratischer.

Die Umsetzung neuer Mobilitätsstrukturen ist weniger eine finanzielle oder technische Herausforderung, sondern vor allem eine politische Frage. „Es geht nicht ums Geld, es geht darum, Visionen zu haben“, betonte Gil Peñalosa, Geschäftsführer von 8-80 Cities. Kontrovers wurde diskutiert, wem die Formulierung dieser Zukunftsvisionen obliege: den Politikern oder vielmehr der Bevölkerung. Klar ist, dass die Veränderung der heutigen Stadtbilder ohne Unterstützung seitens der Politik nicht möglich ist, die solche Szenarien entwirft, propagiert und sie mit den notwendigen Mitteln unterstützt. Dennoch sind es vor allem die Bürger selbst, die am Neuentwurf ihrer Lebensräume beteiligt werden müssen. Partizipation und breite politische und gesellschaftliche Allianzen sind ausschlaggebend, um einen Bewusstseinswandel hin zu einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu ermöglichen.



Abendveranstaltung im Haus der Geschichte

Workshop 1

Sustainable logistics development in emerging markets – City Logistics in China

Deutsche Post DHL

Mit einer Fläche von knapp 9,6 Millionen km² ist China etwa so groß wie die USA. Mit gut 1,3 Milliarden Menschen zählt das Reich der Mitte aber mehr als viermal so viel Einwohner. Der Großteil von ihnen lebt noch immer auf dem Land. Das jedoch soll sich ändern: Die Regierung plant, in den kommenden Jahrzehnten einige hundert Millionen Chinesen von Bauern zu Stadtbewohnern zu machen. Ein solcher Urbanisierungsprozess stellt auch die Logistik vor große Herausforderungen. Im Workshop „Sustainable logistics development in emerging markets. City Logistics in China“ von der Deutschen Post DHL wurde intensiv diskutiert, welche dies sind und wie das Unternehmen sie zu lösen plant.

Die Effizienz chinesischer Logistik sei – vor allem im Vergleich mit Ländern wie den USA oder Deutschland – bislang gering, so die DHL-Vertreter. Der Markt ist stark fragmentiert, das durchschnittliche chinesische Transportunternehmen besäße statistisch gerade einmal 1,5 Laster. Die zunehmende Automobilisierung der Städte sorgt nicht nur für lange Staus und verstopfte Straßen, sondern auch für eine gravierende Luftverschmutzung und Lärmbelästigung – Herausforderungen auch für internationale Unternehmen, die den Markt für sich gewinnen wollen. DHL setze dabei auf die Überzeugungskraft innovativer Konzepte zur Optimierung der Warenströme.

Kerngedanke dabei ist die Schaffung so genannter „Urban Consolidation Center“ am Rande einer Stadt oder eines Bezirks. In ihnen, so wurde erläutert, sollen eingehende Warenströme gebündelt und anschließend kapazitäts- und zeitoptimiert an die Kunden im Zentrum ausgeliefert werden. Das Modell kommt bereits am Flughafen London Heathrow und in der Stadt Bristol zur Anwendung. Mit ihm sollen die kleinteiligen Lieferungen künftig vermieden und die Überlastung von Infrastruktur

und Umwelt verhindert werden. Effizienz und Klimaschutz sollen dabei zwei positive Seiten der gleichen Medaille sein. Wie DHL die Politik, Mitbewerber und Bewohner von einem solchen Konzept überzeugen könnte, wurde anschließend intensiv und durchaus kontrovers diskutiert.

Sabine Gerhardt
Stiftung Entwicklung und Frieden (SEF)



Workshop Deutsche Post DHL

Workshop 2

„Roads to development“ – Mobilität im ländlichen Raum

KfW Entwicklungsbank

Laos und Kambodscha gehören zur Gruppe der Least Developed Countries (LDCs), den am wenigsten entwickelten Ländern der Welt. Ein Großteil der Bevölkerung lebt dort in ländlichen Gebieten; der Zugang zu wichtigen Einrichtungen wie Schulen oder Krankenstationen ist aufgrund fehlender oder inadäquater Infrastruktur häufig eingeschränkt. Vor diesem Hintergrund unterstützt und fördert die KfW Entwicklungsbank Projekte, die sich auf die Instandsetzung und Ausbesserung (Rehabilitierung) von bereits vorhandenen Wegen und Straßen konzentrieren.

Besonderes Augenmerk werde hierbei auf die Erschließung von lokalen Märkten und die Unterstützung der Wertschöpfungskette vor Ort gerichtet, wie Dr. Reiner Koblo, Sektorökonom bei der KfW Entwicklungsbank, erläuterte. Um dieses Ziel zu erreichen, lege die KfW Entwicklungsbank viel Wert auf die Fort- und Weiterbildung der Partner vor Ort. Darüber hinaus fokussierten die Projekte auf die Sicherung der Qualitätsstandards im Straßenbau wie die Härte und Dicke des Betons oder die Güte des Zements. Dadurch soll eine vorzeitige Abnutzung der Straßen verhindert und sichergestellt werden, dass die Wege auch extremen Witterungsverhältnissen und Naturkatastrophen (Überflutungen und Erdbeben) standhalten. Dr. Koblo hob hervor, dass die KfW Entwicklungsbank bereits positive Effekte im Einzugsbereich der instandgesetzten Straßen festgestellt hat: Steigerung des Einkommens pro Haushalt um 35%, Zunahme der Schülerzahl um 25%, Senkung der Reisekosten um 40% und eine um 66% gestiegene Reisproduktion.



Workshop KfW Entwicklungsbank

Eine große Herausforderung bei Straßenbauprojekten sei die Korruption. Die KfW Entwicklungsbank versuche durch den Einsatz von externen Beratern und Wirtschaftsprüfern diesem Problem zu begegnen, allerdings werde eine hundertprozentige Transparenz leider nie erreicht. Problematisch sei unter anderem auch, dass die Verbesserung der Straßen eine erhöhte Geschwindigkeit der motorisierten Fahrzeuge nach sich ziehe, was die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gefährde. Aus diesem Grund bezeichnete Dr. Koblo gut ausgebaute Straßen zugleich als „Fluch und Segen“.

In der anschließenden Diskussion standen die Kriterien der KfW Entwicklungsbank im Mittelpunkt, nach denen die zu fördernden Regionen ausgewählt werden. Dr. Koblo merkte dabei kritisch an, dass zwar viele Projektvorschläge aus den Regionen selbst kämen, sich aber überraschenderweise viele Straßenbauprojekte auf beliebte deutsche Touristenzentren konzentrierten. In der abschließenden Gesprächsrunde wurde deutlich, dass die KfW Entwicklungsbank sicherstellen müsse, dass die Projekte von den lokalen Regierungen weitergeführt werden und so die notwendige Nachhaltigkeit gewährleistet werde.

Alexa Pattberg
Stiftung Entwicklung und Frieden (SEF)

Workshop 3

Can we choose transport policies which are good for health, the environment and socio-economic development? Yes, we can!

WHO European Centre for Environment and Health
Stiftung Entwicklung und Frieden (SEF)

Transport is related to a number of health and environmental issues. In Europe, 120,000 traffic users die and 1.2 million are injured per year. Increasing motorisation leads to noise exposure and air pollution, with negative impacts on climate change. The aim of the workshop, organised by WHO and SEF, was to reframe the issue and present transport as an opportunity rather than a risk for health and the environment.

Dr Michal Krzyzanowski from WHO European Centre for Environment and Health, Bonn, pointed out the numerous benefits of walking, cycling and public transport: daily walking and cycling in particular improve physical activity and result in a better quality of urban environment due to less pollution. WHO even provides the WHO/Europe Health Economic Assessment Tool (HEAT) to estimate the economic savings resulting from reductions in mortality as a consequence of regular cycling and/or walking. In order to better integrate environment and health concerns into transport policy,

the Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) was established in 2002 under the framework of WHO and the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). THE PEP brings together key players from the three sectors – transport, environment and health – and provides a platform for countries to share information and know-how.

Dominik Schmid from Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) presented his organisation's approach to transport issues. GIZ provides technical expertise, supports the development of transport master plans for cities, and supplies information material for decision-makers.

Vitaly Shuptar from Avalon Historico-Geographical Society and Public Foundation presented bicycle tourism in Kazakhstan as an opportunity for sustainable ecotourism.

In the following discussion, participants pointed out that the different sectors of health, environment and transport are rarely considered together. The WHO policy of providing information on transport-related costs for health and the environment is an important approach to change action. Furthermore, it was clarified that a total substitution of cars by public transport and bicycles is not the solution; instead, synchronisation and integration of different transport modes are necessary.

Stefanie Fleischmann
WHO European Centre for Environment and Health
Bentje Woitschach
Stiftung Entwicklung und Frieden (SEF)



Workshop WHO und SEF

Workshop 4

Urban cable propelled transit systems

European Institute for Sustainable Transport (EURIST)

Cable cars are one solution to solve transport problems in urban areas. Especially in developing countries they can provide a low-cost public transport service in connecting dense slum settlements in hilly terrain. The EURIST-Workshop focused on advantages and disadvantages of cable cars as urban transport solutions and discussed challenges for their implementation.



Joachim Bergerhoff

Judith Adeniyi from EURIST presented an overview of cable cars, giving inside into the technology's pros and cons. The advantages of cable cars include the ability to pass over buildings and natural barriers, minimal infrastructure requirements at ground level, low operating costs, no traffic-related delays, low noise levels and a lack of emissions at the point of use.

Barriers to their wider use include technological limitations such as curves and limited route length as well as their integration into the urban environment as stations can have a large visual impact.

A number of case studies were presented by Wolfram Auer from Doppelmayr Cable Cars Austria. In Caracas, cable cars have served as a catalyst for wider social improvement in the San Agustín barrio, an unofficial residential area of the city. Prior to opening, there were only steep steps that connected residents to the commercial center. The cable car route has now five stations and medical facilities, libraries and schools have been located close to the stations. General prosperity has increased since the system opened. Alternative surface-based transport would have required the socially and politically damaging demolition of several thousand homes. Other successful implementations of cable cars, including cities in Germany, USA and Algeria, helped to spread the idea of cable cars as one part of integrated urban transport solutions.

Image remains a problem, added Joachim Bergerhoff from Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles. Concerning cable cars, people think of ski lifts and the visually intrusive Wuppertal Schwebebahn (suspended monorail) in the same way that older people perceive trams to be "bone shakers". The concept of cable-propelled systems as part of a modern public transport system must be "sold" to planners and the general public alike.

In the following discussion the question was raised whether cable cars can be one of the solutions for Africa's transport problems. Participants emphasised that the major challenge is political: selling the idea to politicians and planners. In Curitiba and Bogotá, bus rapid transit systems (BRT) were successfully implemented and serve now as a flagship project. Cable cars urgently need this Curitiba / Bogotá effect. African leaders want fast successes: this is a key strength of cable-propelled systems. In the same way that BRT is quicker to implement than rail, cable cars are quicker and cheaper to install than BRT.

Simon Field
European Institute for Sustainable Transport (EURIST)
Bentje Woitschach
Stiftung Entwicklung und Frieden (SEF)

Workshop 5

Sustainable transport in developing cities – common challenges, local solutions

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

Mit einem Anteil von 90% aller weltweiten Verkehrstoten halten Schwellen- und Entwicklungsländer einen traurigen Rekord. Die Opfer sind meist nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer und Fußgänger. Neben der Verkehrssicherheit sind es vor allem Luftverschmutzung, Stau und Lärmbelastigungen, die den Transportsektor in diesen Regionen vor große Herausforderungen stellen. Ziel des von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) organisierten Workshops war es, typische Probleme städtischer Transportsysteme in Schwellen- und Entwicklungsländern zu diskutieren und lokal angepasste Lösungen vorzustellen.



Workshop GIZ

Carlosfelope Pardo und Dr. Dominik Schmid von der GIZ erläuterten zu Beginn des Workshops das so genannte Transport-Paradoxon: Transport sei der einzige Entwicklungssektor, auf den sich wirtschaftliche Entwicklung negativ auswirke. Durch steigendes Einkommen erhöhe sich zumeist die Zahl privater Fahrzeuge, was wiederum die beschriebenen ökologischen und verkehrspolitischen Probleme im Transportbereich verschärfe. Daher gelte es, durch die gezielte Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen wirtschaftliches Wachstum und individuellen motorisierten Transport zu entkoppeln.

Eine radikale Maßnahme zur Verkehrsberuhigung habe die Stadt Seoul ergriffen. Diese baute zahlreiche Schnellstraßen, um dem erhöhten Verkehrsaufkommen zu begegnen. Als jedoch Verkehrsstaus weiter anhielten, riss die Stadt einige Schnellstraße komplett ab und nutzte den frei gewordenen Platz, um einen künstlichen Fluss anzulegen. Studien zeigten überraschenderweise, dass trotz der fehlenden Schnellstraßen auch auf umliegenden Straßen kein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu beobachten sei. Gleichzeitig biete der Fluss ein attraktiveres Stadtbild und trage zur Verbesserung der Luftqualität bei. Ein weiteres positives Beispiel sei die Stadt Bogotá, die durch die Einführung des Schnellbussystems TransMilenio, einhergehend mit dem Ausbau von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigenden Maßnahmen, die Zahl privater Fahrzeuge in der Innenstadt erheblich reduzierte. Die frei gewordenen Flächen wurden zu Parks und öffentlichen Plätzen mit Cafés und Freizeitangeboten umgewandelt, was wiederum die Lebensqualität in der Stadt erhöhte.

In der folgenden Diskussion stand besonders die Frage im Fokus, ob die Methode der Integration – die gemeinsame Nutzung der Transportwege durch Fußgänger, Radfahrer, Autos und Busse – oder Separation – jeweils getrennte Fahrspuren für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer – vorteilhafter sei. Während einige Teilnehmer aus Gründen der Verkehrssicherheit Separation befürworteten, betonten andere die notwendige Beachtung der unterschiedlichen Verkehrskontexte, die jeweils die eine oder andere Methode als vorteilhafter erscheinen ließen.

Alexa Pattberg
Stiftung Entwicklung und Frieden (SEF)

Workshop 6

Changes in urban mobility as a trend-setter for cities in the “South”?

Germanwatch
fairkehr

In many German and Japanese cities, the number of cars is steadily decreasing. Cars as a mode of transport are becoming less attractive, and people are using public transport more and more. The workshop, organised by Germanwatch, tried to analyse possible trends towards a sustainable culture of mobility, focusing on questions of how to support these trends and how to transfer them to the South.

After a short introduction by Germanwatch and the panellists, Stefan Rostock introduced the speakers and started the workshop with introductory questions. Why is people’s behaviour changing? Can the trends observed in “Northern” cities be adapted in cities in the “South” (and the other way around) or in other “Northern” cities? How can we create a mobility system that is low-carbon, resilient to climate change impacts and inclusive? How will the benefits of the great wave of green technology be shared as we move towards an equitable, low-carbon post-fossil age?

According to Michael Adler, it is important to recognise the significance of images used in global communication to promote change, as they influence people’s emotions (burning oil platforms, Fukushima, etc.). Others agreed that in order to support a sustainable vision, the images used in the media have to change. We need mobility that connects walking, cycling, car sharing and public transport, and is explained clearly to the general public. There is much economic power in this vision. It is decentralised and enables urban dwellers to enjoy a higher quality of life and suffer from less noise. Media and NGOs should promote these benefits. A challenge, however, is that peak oil is not visible and due to new unconventional fossil oil, is not as near as expected. The electric car is not a solution. It is still too expensive, runs on an average mix of electricity, its emissions are no better compared to regular cars, its charging times are too long and possible driving hours are too short. In short, there are no incentives for people to buy it.

However, a change in culture can be detected, especially among young people in towns. A survey among young people shows that only 24% of them can imagine living without a cell phone and/or Internet for a month, but 60% could live without a car. Car ownership among young German men is decreasing, mainly in towns, accompanied by an increase in the use of urban public transport. Adler



Workshop Germanwatch

also mentioned “Kuruma banare” – the “demotorisation” phenomenon in Japan (“almost no need to use a car in everyday life”). Rostock also pointed to trends in towns: the importance of digital communication, more reliable and acceptable public transport, and fears of rising car prices are making people change their behaviour. As underlying reasons for these trends, the participants identified changes in some people’s lifestyles, but these people are still a minority. Adler mentioned his book “Generation rental car. The new desire for another mobility” (in German), which describes this cultural change.

So the problem is the car culture: whereas Janis Joplin's old song "Mercedes Benz" shows the important status of the car in 1970, other things are more relevant today, e.g. owning an iPhone (see the commercials). So according to Adler, the importance of car mobility is a social problem. He gave some positive examples of cities whose experience should be diffused and replicated: Copenhagen (bridges without cars), Bogotá (bicycle lanes, etc.), Guadalajara (guerrilla actions: self-built bicycle lanes), Paris (mayor: "In the town of the 21st century, there is no place for cars"; rental bikes: vélib, and soon car sharing: autolib), and Bonn, which has promised to be Germany's capital city for bike mobility in 2020. There are other examples as well.

A different perspective was considered by Axel Friedrich, as he gave a view on the developing countries. He generally disagreed with the "positivistic" view, as "the number of cars today is 50 times higher than in 1950, developing countries start with motorcycles, in Vietnam or Shanghai there is no space to park anything anywhere, India is asking for CDM money to build highways, etc." One



Axel Friedrich, Michael Adler und Stefan Rostock

problem is that the so-called developed societies dump old cars in or produce low cost cars for developing countries: how can people be told NOT to buy a car then? Seen this way, it is also a societal problem, but "Southern" countries show the other side of the coin, where there is no societal change towards sustainable mobility, but rather the other way around towards the living standards and visions that the developed countries have followed for decades. One discussion was therefore about the differences and injustice between "North" and "South": whereas most "Northern" countries have the money to change their behavioural

patterns, many "Southern" countries do not, but long for similar development. In light of this possibility, the "North" has to show that it is changing. It should promote good practices and modify old ones instead of simply transferring them to developing countries.

Some more possible ways of promoting change, and other issues of relevance, were discussed. The importance of decoupling development and the reduction of CO2 emissions was emphasised, as this linkage makes countries fear CO2 emissions reductions. Massive infrastructure is not only a positive factor for the economy. There is a need for laws, but also for their implementation (corruption being a problem in some places). Local culture and knowledge have a key role to play in promoting change. In developed countries, the need for change may result from the current lifestyle becoming unattractive. Many developing countries, on the other hand, are trying to copy "Northern" models, but their cultures do not adapt to the changes taking place. People have to understand what eco-friendly models mean and how they work. Other options for action include creating lanes for pedestrians and cyclists instead of cars. In addition, the relationship between science and the public is unsatisfactory, and (social) media can change this. More transparency in political processes is necessary (understand). To achieve regional solutions, regional data are necessary, but data have to be handled carefully (emotionalise, but be accurate).

The discussion ended with a positive outlook. The participants believe that things can be changed, sustainability is possible, and politics and communication matter. The need for a change in culture is obvious and local knowledge-based solutions are the only ones possible. And finally, dialogue and exchange of experience (South-South, North-North, North-South) have a crucial role to play.

Johanna Desing
Germanwatch

Workshop 7

Mobilität und Medien – Wie können Verkehrskonzepte angemessen präsentiert werden?

Deutsche Welle

Um mittelfristig Mobilitätsverhalten zu verändern, führt kein Weg an den Medien vorbei. Mit ihrer Hilfe können Konzepte einer nachhaltigen Verkehrsplanung dem Publikum vermittelt werden. Voraussetzung ist allerdings, dass Transportexperten die dafür notwendigen Botschaften mediengerecht, d.h. anschaulich und nachvollziehbar, präsentieren können. Ziel des von der Deutschen Welle organisierten Workshops war es, Tipps zum souveränen Umgang mit Medien zu geben; dies schloss auch Kameraübungen mit ein, die später gemeinsam ausgewertet wurden.

Ein komplexes Thema auf eine einfache, mediengerechte Botschaft herunter zu brechen und dabei auf Fachtermini zu verzichten, sei ein grundlegendes Problem vieler Experten, wie Udo Prenzel, Leiter des Medientrainings bei der Deutschen Welle, erläuterte. Die Vereinfachung und publikumsgerechte Aufbereitung eines Themas würde den Journalisten überlassen, obwohl dies eigentlich die Aufgabe der Experten selbst sei. Die Gefahr dabei: Medienvertreter, häufig unter Zeitdruck und mit einer Vielzahl an Themen befasst, geben die Botschaft zu verkürzt und teilweise auch falsch wieder.

Um die mediengerechte Präsentation von Themen zu üben, wurde im Workshop eine Interviewsituation über die Vorteile nachhaltiger Transportmittel simuliert. Die Befragten haben in der Regel höchstens 40 Sekunden Zeit zu antworten. Ihre Botschaft muss daher kurz und knapp sein und einen klaren Kerngedanken enthalten. Auch Schlüsselwörter (besonders „Kinder“ profitieren von verkehrsberuhigten Zonen) und die Erwähnung von Bildern, Metaphern (eine Seilbahn fliegt über die täglichen Verkehrsprobleme einfach hinüber), Vergleichen und Beispielen sind grundlegende Elemente, um Redebeiträge interessanter zu gestalten. Medien seien laut Udo Prenzel besonders interessiert an der Darstellung individueller Erfahrungen, interessanten Details, aber auch an Widersprüchen, die ein Thema unter Umständen aufwirft.

In der anschließenden Diskussion wurde die Frage aufgeworfen, ob Medien bei der Vermittlung nachhaltiger Mobilitätskonzepte tatsächlich nützlich seien. Besonders schriftliche Artikel von Exper-

ten würden oft nicht gedruckt. Auch stelle sich die Frage, ob man sich mehr auf konventionelle Medien wie Zeitungen und Fernsehen konzentrieren solle oder auf neue Formen sozialer Medien. Einige Teilnehmer sprachen sich für die weitere Nutzung konventioneller Medien aus, weil besonders Zeitungen entscheidend für die öffentliche Meinungsbildung seien und von Politikern gelesen würden.

Bentje Woitschach
Stiftung Entwicklung und Frieden (SEF)



Workshop Deutsche Welle

Konferenzbericht zum
Bonn Symposium 2011

Veranstalterin:
Stiftung Entwicklung
und Frieden (SEF), Bonn

mit Unterstützung von:
Deutsche Welle und
Haus der Geschichte, Bonn

Autorin: Bentje Woitschach
Layout: Gerhard Süß-Jung



Minister für Beschäftigung, Frauen,
Europa und Medien
des Landes Nordrhein-Westfalen



NACHHALTIGKEIT
SUSTAINABILITY,
DURABILITY,
BONNIE.



Stiftung Internationale Begegnung
der Sparkasse in Bonn

Das Bonn Symposium wird durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), das Land Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Programms „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“, die Stadt Bonn und die Stiftung Internationale Begegnung der Sparkasse in Bonn gefördert.

DEUTSCHE WELLE


 Stiftung
Haus der Geschichte
der Bundesrepublik Deutschland