

Thesen zum Bonn Symposium 2011

Dr. Jürgen Perschon

Mobilität – Entwicklung – Kultur

17 Thesen

für eine gerechte und umweltschonende Mobilität
in Entwicklungs- und Schwellenländern

DIE SITUATION

Fast 30 Jahre ist es her, da stand bereits die Problematik zukunftsfähiger Entwicklung im Mittelpunkt der internationalen Debatte. Die 1983 von den *Vereinten Nationen* eingesetzte *Weltkommission für Umwelt und Entwicklung* („Brundtland-Kommission“) definierte 1987 den Begriff der Nachhaltigkeit generationenübergreifend: „*Entwicklung zukunftsfähig zu machen, heißt, dass die gegenwärtige Generation ihre Bedürfnisse befriedigt, ohne die Fähigkeit der zukünftigen Generation zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse befriedigen zu können*¹.“

Für nachhaltige Mobilität würde das bedeuten, dass sie

- In ihrer **sozialen Dimension** die Bedürfnisse der Menschen innerhalb und zwischen den Generationen auf gerechten Zugang sichert - zu Märkten und Gesundheitsdiensten, Bildungschancen und Arbeitsplätzen sowie Teilhabe an Kultur und Politik.
- In ihrer **ökonomischen Dimension** effiziente Optionen für Personen- und Gütertransport sowie eine regional ausbalancierte Entwicklung ermöglicht – bei Beachtung der finanziellen Möglichkeiten und Belastungen für jetzige und künftige Generationen
- In ihrer **ökologischen Dimension** die Emission von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm minimiert und den Flächenverbrauch des Verkehrs auf ein Minimum reduziert.

¹ Vereinte Nationen: Brundtland Bericht | Brundtland Report: Unsere gemeinsame Zukunft, New York 1987

Doch nach drei Jahrzehnten und 20 Jahren nach der Riokonferenz zu nachhaltiger Entwicklung sind wir weiter denn je davon entfernt. Wir treiben scheinbar steuerlos auf eine globale Mobilitätskatastrophe zu, nicht nur, aber besonders in Entwicklungs- und Schwellenländern. Die im folgenden aufgezeigten Fakten machen deutlich: Wenn wir nicht unmittelbar beginnen, den derzeitigen Trends entgegenzuwirken und sie auch tatsächlich umzukehren, werden die Schäden in den Bereichen Umwelt, Stadt- und Regionalentwicklung und Wirtschaft bisher unvorstellbare Ausmaße annehmen.

SIGNALE AUS STÄDTE UND REGIONEN

Täglich werden Millionen neue PKW zugelassen und suchen sich ihren Platz in den dicht besiedelten Städten Asiens und Südamerikas. Die Megastädte Peking, Sao Paulo, Mumbai oder Lagos erleben mittlerweile täglich den Verkehrsinfarkt. Insgesamt herrscht in fast allen Städten der Welt ein *Zuviel* an Verkehrsnachfrage, dem die meisten mit den alten Rezepten zusätzlicher Infrastruktur nicht mehr nachkommen. Ein Vorbote war Peking, das 2010 erstmals einen Stau auf über 100km Länge verzeichnete, dessen Gesamtlänge sich 9 Tage lang nicht auflöste.

Die Produktivitäts- und Zeitverluste aufgrund von Staus und ineffizienter Infrastruktur belasten die urbane Ökonomie und ihre Bürger. Berechnungen zeigen, dass besonders autozentrierte Städte Wirtschaftseinbußen hinnehmen und hohe Staukosten tragen müssen.

Noch dramatischer ist jedoch die Lage auf dem Land und im Peri-urbanen Raum, wo Schulen, Märkte und Kliniken aufgrund mangelnder Mobilität und hohen Transportkosten erst gar nicht erreicht werden können. Hier besteht ein *Zuwenig* an Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebot, was der einkommensschwachen Bevölkerung den Zugang zu Entwicklungsmöglichkeiten erschwert und zum Teil ganz verhindert. Mit fatalen Folgen: Gerade in den isolierten Gebieten Afrikas und Teilen von Südamerika und Asien stagnieren oder steigen noch immer die Mütter- und Kindersterblichkeit – v.a. aufgrund mangelnden Zugangs zu medizinischen Einrichtungen. Auch die Nahrungsmittelversorgung solcher Regionen ist instabil und bricht bereits bei kleineren Dürren, Missernten oder Überschwemmungen ein – denn die Vermarktungs- und Produktionswege sind in der Landwirtschaft maßgeblich von der Verfügung von Verkehrsmitteln und Allwetterstraßen abhängig. Und auch beim Bildungsniveau – der Voraussetzung für die Chance auf Arbeit – schneiden die ländlichen Regionen weltweit schlecht ab. Weil der Schwerpunkt der Aufmerksamkeit und der Mittelvergabe zur Zeit viel stärker auf der Stadtentwicklung liegt, bleibt das Erreichen der Millennium Development Goals (MDGs) der Vereinten Nationen wohl auch künftig für viele Millionen Menschen eine Illusion.

Und diese Zahl der von Mobilität und Zugang Ausgeschlossenen könnte noch wachsen, denn bis 2050 werden zu den heute lebenden 7 Milliarden Menschen noch weitere 4 Milliarden hinzukommen – der Großteil von ihnen wird zur Niedrigeinkommensgruppe gehören und in der urbanen Peripherie leben. Sie alle werden die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen und Mobilität weiter erhöhen. Doch gerade im städtischen Raum schrumpft paradoxerweise der Platz für kostengünstige Mobilität wie Fahrräder und Rikschas: Fahrradfahrer müssen sich mit Straßen-Randbereichen begnügen und kämpfen dort mit Motorradfahrern und Fußgängern und Straßenhändlern um jeden Quadratmeter.

Während asiatische Rikschas zu Tausenden verschrottet werden um Platz für motorisierte Mobilität zu schaffen, entwickelt sich der öffentliche Personennahverkehr viel zu langsam. Genauso wie dem nichtmotorisierten Transport fehlt es ihm an politischer Priorität und wird von bürokratischen Prozessen und „Stakeholder- Interessen oft an das untere Ende der politischen Agenda gesetzt.

Dies gilt auch für den Bereich der Verkehrssicherheit. Das Thema wird seit Jahrzehnten in Entwicklungs- und Schwellenländern stark vernachlässigt – mit der Folge, dass heute weltweit über 1,2 Millionen Menschen pro Jahr in einem Verkehrsunfall sterben - alle 6 Sekunden eine Person – mit steigender Tendenz und von der Öffentlichkeit meist unbemerkt. Während die Zahl der Verkehrstopfer in Paris, London und Berlin sinkt, nimmt die Gefahr, an einem Unfall zu sterben in Delhi, Nairobi und Mexico City ständig weiter zu. Entwicklungs- und Schwellenländern verzeichnen 90 % aller Verkehrstoten und Prognosen der WHO sagen voraus, dass dort in wenigen Jahren Verkehrsunfälle die Haupt-Todesursache von Kindern im Alter zwischen 5 und 15 Jahren sein wird. Es bleibt zu hoffen, dass die 2011 von den Vereinten Nationen ausgerufene „*Decade of Road Safety*“ Früchte trägt.

Von besonderer Bedeutung ist aber, dass die verantwortlichen Planer und Politiker in Entwicklungs- und Schwellenländern oft überfordert sind, diese Probleme in den Griff zu bekommen. Es existieren kaum dem Problem angemessene institutionelle, personelle und finanzielle Rahmenbedingungen, um Städte und ländliche Regionen.

SIGNALE AUS KLIMA & UMWELT

Der Anstieg des CO₂- Ausstoßes ist doppelt so hoch wie erwartet: Im Jahre 2010 hat er weltweit um mehr als sechs Prozent zugenommen - trotz Wirtschaftskrise. Das übertrifft selbst die pessimistischsten Prognosen des Weltklimarates, die eigentlich mit einer Umkehrung des Trends gerechnet hatten.

2009 und 2010 hat Indiens CO₂-Ausstoß jeweils um neun Prozent zugelegt, der von China erst um sechs und dann um zehn Prozent. Zusammen machen die beiden Länder mehr als die Hälfte der globalen Zunahme aus.

Die bisherigen Klimaprognosen scheinen überholt: Der Anstieg des Meeresspiegels könnte viel schneller ausfallen als bisher befürchtet. Die Dicke der Arktischen Eisdecke sei viermal schneller geschrumpft als im Mittel der bisherigen Prognosen angenommen. Der gleiche Trend scheint auch beim Festlandeis Grönlands zu gelten. Als Konsequenz aus der Eisschmelze könnte der Meeresspiegel bis 2100 weltweit je nach dem weiteren Verlauf des Klimawandels um bis zu 2 Meter ansteigen.

Außerdem deckt sich die zunehmende Häufung von Extremwetterereignissen wie Orkane, extreme Dürren und Hitzeperioden mit den Daten zum CO₂ Eintrag in die Atmosphäre und der verbundenen Erwärmung des Planeten.² Dabei leiden gerade Entwicklungsländer unter diesen – von ihnen größtenteils gar nicht induzierten Folgen. Die von der Landwirtschaft abhängigen Regionen stehen bei

² Stefan Rahmstorf and Dim Coumou: Increase of extreme events in a warming world. Potsdam Institute for Climate Impact Research, Germany 2011

klimabedingten Ernteaussfällen vor unlösbaren Aufgaben der Nahrungsmittelversorgung mit hunderten von Opfern – wie schon heute die immer noch anhaltende Dürre in Ostafrika zeigt.

Und der Anteil des Transportsektors an den klimaschädlichen CO₂ Emissionen (heute bei rund einem Viertel) steigt stetig weiter- während andere Sektoren wie Energie, Haushalte und Industrie immer energieeffizienter werden.

Zusätzliche vor allem verkehrsinduzierte Emissionen wie Rußpartikel, Schwefeloxide und Stickstoffoxide belasten außerdem die Gesundheit aller Menschen: Weltweit sterben jährlich 3 Millionen Menschen an den Folgen der Luftverschmutzung. In den Ländern des Südens resultieren mehr als ¾ der Luftverschmutzung aus dem Transportsektor.

SIGNALE DER WIRTSCHAFT

- In fast allen Schwellenländern herrscht ein entfesselter Automarkt: Weil in Europa und Nordamerika die Märkte so gut wie gesättigt sind, kämpfen die Fahrzeugproduzenten in Asien, Lateinamerika und Osteuropa rücksichtslos um jeden Prozent Marktanteil. Ähnlich den Finanzmärkten scheint sich auch die globale Massenmotorisierung aufzublähen – ohne Rücksicht auf die Tragfähigkeit der Städte und der Umwelt.
- In den letzten Jahren steigt besonders die Reisetätigkeit der Industrienationen stark an³. Der weltweite Flugverkehr ist hierbei besonders stark auf Expansionskurs – vor allem die Märkte in Asien wachsen fast ungebremst.
- Die ökonomischen Kosten des scheinbar immer schneller ablaufenden Klimawandels sind heute noch nicht absehbar. Dem Meeresspiegelanstieg werden viele Megacities in Küstenlage zum Opfer fallen, Dürren, Stürme und Starkregen werden zum globalen Alltag werden, die die nationale Wertschöpfung egalisieren und viele Bürger in den finanziellen Ruin treiben. Allein der Orkan "Kyrill" verursachte 2007 in Deutschland acht Milliarden Euro Schaden.

Damit steht fest: Der heutige Lebens- und Mobilitätsstil – so wie er in den Industrienationen vorgelebt und von immer mehr Ländern des Südens übernommen wird - geht auf Kosten der kommenden Generationen, ihrer Menschen, ihrer Umwelt und ihrer Kulturen:

Noch vorhandene Ölreserven, eine halbwegs noch intakte Umwelt, städtische Lebensqualität – all das wird den derzeitigen Trends im Transportsektor zum Opfer fallen – wenn nicht rasch gehandelt wird.

³ Gregg Marland / Appalachian State University / North Carolina U.S.A. 2011

WAS TUN?

Wie soll eine zukünftige Mobilität gestaltet sein, die soziale und ökonomische Entwicklung fördert und dabei gleichzeitig die Bedürfnisse aller Menschen und den Erhalt der Lebensgrundlagen künftiger Generationen berücksichtigt ?

Klar ist: Um Mobilität, Entwicklung und Nachhaltigkeit zu verknüpfen müssen wir sofort, lokal und global handeln. Denn die Säulen unserer Lebensgrundlagen sind am Rande der Tragfähigkeit angekommen. Jedes weitere Jahr Aufschub bedeutet eine weitere Erosion dieser Grundlagen. Der Zusammenbruch der Verkehrssysteme kommt schleichend und Politiker und Planer sind sich in ihrem Alltagsgeschäft über das Ausmaß der chronischen Erkrankung unserer Transport- und Mobilitätsstrukturen nicht bewusst.

Klar ist auch: Verkehr und Mobilität sind die Lebensadern unserer Gesellschaften und der Schlüssel zu Entwicklung und Wohlstand. Doch das Konzept der Förderung von Wohlstand und Entwicklung durch mehr Verkehr und mehr Verkehrsinfrastruktur wie in der bisherigen Form hat auch in Entwicklungs- und Schwellenländern ausgedient. – Was also sollen wir tun um das Spannungsverhältnis zwischen Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft zu lösen?

17 THESEN : WIE MUSS GUTE TRANSPORTPOLITIK AUSSEHEN?

- (1) Zunächst muss erkannt werden: Transport und Mobilität ist in erster Linie eine **politische Fragestellung**. Wir müssen fragen, wie wir unsere Städte und Regionen gestalten, um allen Menschen einen gerechten Zugang zu Mobilität und Entwicklungschancen zu ermöglichen.
- (2) Des Weiteren muss die derzeitige Diskussion um nachhaltige Mobilität bei der Frage des **Zugangs (Access)** beginnen. Die Erreichbarkeit von Märkten und Gesundheitsdiensten, Bildungschancen und Arbeitsplätzen sowie Teilhabe an Kultur und Politik hängt nur zum Teil von der Verfügbarkeit von Transportmitteln und -trägern ab. Raumplanung und Stadtplanung muss mit der Transportplanung so verknüpft werden, dass es zu einer optimalen Ausstattung städtischer und ländlicher Regionen mit Versorgungseinrichtungen, Vermarktungsmöglichkeiten und Verkehrsdienstleistungen für Güter und Personen kommt.
- (3) **Internationale Einigung**: Die notwendige Nachhaltigkeitsdebatte zu den Mobilitätsfragen der Zukunft findet derzeit zwar statt, hat aber die eigentlichen Entscheidungsträger noch nicht erreicht. Die Generationenfrage im Zugang zu Mobilität muss zunächst wesentlich stärker Beachtung finden. Das Thema ist sowohl in nationalen als auch internationalen Debatten unterrepräsentiert, was zur Folge hat, dass es noch immer **keinen globalen Konsens darüber gibt, welche Kriterien für den nachhaltigen Transport gelten sollen** und mit welchen Indikatoren man diese erfassen kann.
- (4) **Neue Priorität: Ganzheitlichkeit**: Das Erreichen von nachhaltiger Mobilität von Menschen und Gütern ist komplex. Effektive Strategien müssen zunächst die sozio-kulturellen und ökonomischen Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt stellen, ohne dabei den Blick auf ökologische Belange zu verlieren.

Dabei wird schnell deutlich, dass Wohlstandswachstum und Entwicklung besonders in urbanen Räumen immer seltener durch zusätzlichen Verkehr induziert wird. Im Gegenteil: Mehr Verkehr bringt uns dort oft schneller an die Grenzen von Wachstum, räumlichen Kapazitäten, finanziellen Mitteln und akzeptablen Umweltbedingungen - und lässt dabei durch ungleichen Zugang zu Transportmitteln die soziale Schere weiter auseinanderklaffen.

Es ist also ein Wandel der gesellschaftlichen Prioritäten und ein politischer Umdenkungsprozess und ein klares Bekenntnis zu neuen Wegen - auch gegen Widerstände - notwendig. Stadtplanung, Verkehrsplanung und die Förderung und Einführung neuer Technologien müssen sich diesen neuen Prioritäten unterordnen: Die Transportsysteme müssen den Menschen aller sozialen Gruppen dienen und nicht umgekehrt. Die Städte dürfen nicht mehr um den Verkehr und seine Infrastruktur herum geplant werden. Sie müssen von und v.a. für alle Bürger der Stadt neu gestaltet werden. Wenn diese einseitige und eindimensionale Sichtweise einer ganzheitlichen auf den Menschen und seine Lebensgrundlagen fixierte Perspektive wechselt, wird vieles von selber in die richtige Richtung laufen.

Eine solche ganzheitliche Strategie, die nicht nur auf Wirtschaft und Wohlstand setzt, sondern auch Chancengleichheit, Gesundheit, Sicherheit und Ressourcenschutz gleichwertig mit einbezieht, ist die **Dreifach-Strategie**

- (1) **VERKEHR VERMEIDEN**
- (2) **VERKEHR VERLAGERN** und
- (3) **VERKEHR VERBESSERN**

(AVOID- SHIFT-IMPROVE)

Sie gibt einen ersten Anhaltspunkt bei der Identifizierung hierfür geeigneter Politik-Konzepte. Die Vermeidung von unnötigen Wegen oder die Verkürzung von Wegelängen, die Verlagerung auf umweltfreundliche und kostengünstige Verkehrsträger sowie die Verbesserung bisheriger und Einführung neuer Transportsysteme geben die 3 Leitlinien zukünftiger Maßnahmen vor:

3.1 Multifunktionale, verdichtete Städte mit kurzen Wegen, vernetzte Verkehrsmittel im städtischen und ländlichen Raum und eine optimierte Standortpolitik für Betriebe sorgen für die Versorgungssicherheit mit Gütern und ermöglichen den gerechten Zugang zu Märkten und Arbeitsplätzen sowie zu kultureller und politischer Teilhabe. So werden vor allem kostengünstige Verkehrsarten wie Radfahren und zu Fuß gehen wieder attraktiv.

3.2. Die fortwährende Verlagerung von Gütern und Personenverkehr auf energieeffizientere Verkehrsmittel und -träger wie ÖPNV und Schiene sorgt für eine Entlastung von städtischen Räumen und Straßen sowie zu einer Reduzierung von Transportkosten für Haushalte und Betriebe.

3.3. Die technologische Verbesserung von Fahrzeugen und Treibstoffen sowie die Effizienzsteigerung von bestehenden Verkehrssystemen sorgt für die optimale Nutzung von Verkehrsmitteln im Hinblick auf verkehrsinduzierte Emissionen und Ressourcenverbrauch.

(4) Eine erfolgreiche Strategie muss neben der Förderung von ÖPNV und nichtmotorisiertem Transport auch **einschränkende Maßnahmen für wenig nachhaltige Mobilität** enthalten. Es ist aus den oben angedeuteten Trends absehbar, was passiert, wenn der eingangs aufgeführten aktuellen Massenmotorisierung kein Einhalt geboten wird. Wie die in der jüngsten Vergangenheit entfesselten Finanzmärkte bedarf auch die global stattfindende Motorisierung der aufkommenden Mittelschicht in Entwicklungs- und Schwellenländern **Regularien**, damit die Gesamtgesellschaft und das Ökosystem Erde nicht den Preis zahlen muss: Dann nämlich, wenn Straßen- und Parkraum die zusätzlichen Fahrzeuge und Verkehre nicht mehr aufnehmen können und lokale Luftreinhalte - Verordnungen nur noch wertlose Papiere sind. Dass diese Regularien nicht die Mobilität der Bürger einschränken, wird deutlich, wenn man sich bewusst macht, dass auch in Zukunft die große Mehrheit der Bewohner in den Megastädten der Welt allein schon aus Einkommensgründen ohne Automobil bleiben wird. Es kann nicht sein, dass 20% der Bevölkerung 80% des Straßenraumes einnehmen.

- (5) Es ist sicher notwendig, das absehbare **Wachstum der Verkehrsleistung vom Wachstum des Energieverbrauchs zu entkoppeln**. Fahrzeughersteller und Forschungseinrichtungen arbeiten seit Jahren mit Hochdruck an neuen Technologien für Motoren, Fahrzeugen und alternativen Treibstoffen. Dies ist notwendig und wird einen wertvollen Beitrag zum zukünftigen energie-effizienten Bewegen von Gütern und Personen liefern.

Doch es sind auch berechtigte Zweifel angebracht:

Werden effizientere Motoren die Verfügbarkeit von Benzin und Diesel sichern? - Der Effizienzgewinn wird von der weltweiten Motorisierung und vom Güterverkehrswachstum überkompensiert. Zudem ist bekannt, dass zusätzliche Einsparungen oft durch mehr gefahrene Kilometer wieder wett gemacht werden.

Werden in 2050 alternative Kraftstoffe unsere Autos, Schiffe und Flugzeuge befeuern? – Dafür müssten in großem Stil Agrarland zu Monokulturen umgewandelt werden, was (schon heute) zu Land- und Preisspekulationen, Armut und Hunger führt – und dann doch nur einen Teil des Bedarfs decken würde.

Fahren in den Megacities der Welt bald emissionsfreie Elektroautos? - Auch diese Option scheint global gesehen keine Lösung: Megacities wie Lagos, Bogotá, oder Guangzhou werden weder eine entsprechende Infrastruktur noch eine verlässliche Stromerzeugung aus nicht-fossilen Energiequellen (Energiesicherheit) gewährleisten können. Ihre Städte bieten schon heute keinen Platz für Individualmobilität mit dem PKW. Steuermittel für eine solche Infrastruktur stehen nicht zur Verfügung und Bürger werden nicht das Geld haben, die hohen Anschaffungskosten dieser Fahrzeuge zu decken.

- (6) Wir brauchen **neue Produktions- und Konsummuster**. Der bis heute niedrige relative Transportkostenanteil hat zu einer Globalisierung der Güterproduktion geführt. Die Herstellung von Waren und Dienstleistungen ist viel zu transportintensiv geworden und verbraucht einen enormen Anteil Ressourcen. Die räumliche Diversifizierung von Produktionsstätten ist sowohl im nationalen als auch im internationalen Kontext nicht nachhaltig und muss wieder stärker zusammengeführt werden. Dazu tragen nicht nur höhere Transportkosten bei, sondern auch ein verändertes Konsumverhalten. Eine Zertifizierung (Eco-Labeling) von Produkten und Dienstleistungen kann Verbraucherbewusstsein erzeugen und so auch in aufstrebenden Schwellenländern auf der Nachfrageseite ein entscheidender Einflussfaktor werden.

- (7) Es muss Kostenwahrheit erreicht werden: Besonders der Personen- und Güterverkehr auf der Straße verursacht hohe Kosten (Unfälle, Verkehrsstaus, Luftverschmutzung), die nicht vom Nutzer und Verursacher, sondern von der Gesamtgesellschaft und der Umwelt getragen werden. Durch eine Internalisierung aller externen Kosten kann dies umgekehrt werden (*User-Pays-Prinzip / Polluter-Pays-Prinzip*).

- (8) **Subventionen für fossile Energieträger müssen abgebaut werden**, denn sie sind für eine nachhaltige Gestaltung des Transportsektors kontraproduktiv und erschweren erheblich die in (7) geforderte gerechte Kostenverteilung
- (9) Neuere Auslegungen des Begriffes Nachhaltigkeit beziehen die **Teilhabe der Betroffenen am Planungs-, Umsetzungs- und Evaluierungsprozess** mit ein: Damit Maßnahmen bestmöglich angenommen werden und somit wirken können, müssen sie auf allen Ebenen partizipativ entwickelt werden. Dabei dürfen Erfolge bei der Konsensfindung nicht die Belange des Umwelt- und Ressourcenschutzes aushöhlen.
- (10) Wichtig ist eine aufeinander aufbauende **zeitliche Abstimmung**. Nationale und lokale Strategien müssen sowohl kurzfristige als auch langfristige Maßnahmen beinhalten, die auch die zu erwartenden sozialen und ökonomischen Trends mit einbeziehen (Realistische Planung).
- (11) Zu wissen, ob Maßnahmen erfolgreich waren oder nicht, hängt davon ab, ob **verlässliche, valide und aktuelle Daten** existieren. Gerade in Entwicklungs- und Schwellenländern ist aber die Datenlage für Projektevaluierung teilweise ungenügend und sehr veraltet.
- (12) Nicht wenige Länder und Städte benötigen **dringend bessere institutionelle Rahmenbedingungen und mehr qualitative und quantitative Humanressourcen**. Der chronische Mangel an fachlichen Kapazitäten, die schlechte infrastrukturelle Ausstattung und die ineffiziente oder gar nicht vorhandene Abstimmung zwischen städtischen Behörden verhindert eine effektive Transportpolitik.
- (13) Die internationale Abstimmung darüber, wie ein **globaler Konsens über nachhaltige Mobilität** aussehen kann, ist ungenügend. Die UNCSO (UN Conference on Sustainable Development) Verhandlungen 2011 in New York zeugen davon, wie schwer dies ist. Zu viele Akteure mit zu vielen Interessensgebieten dominierten bisher die Ergebnisfindung. Obwohl die Aussichten der extrem zähen UN-Klimaverhandlungen auf Erfolg nicht besonders gut sind, muss langfristig versucht werden, gemeinsame Zielvorgaben und Vereinbarungen zu entwickeln.
- (14) Geberländer und Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit haben erheblichen Einfluss auf die Art und Weise wie die künftige Transport und Mobilitätsplanung und -politik in den Partnerländern des Südens gestaltet und umgesetzt wird. Kredite und Zuschüsse bei Transportprojekten sollten künftig **Vergabekriterien** unterliegen, die sich an den Forderungen zur Nachhaltigkeit orientieren.
- (15) In diesem Zusammenhang sind auch die bisherigen Finanzierungsinstrumente im Klimabereich nicht ausreichend auf die Besonderheiten und die Komplexität des Transportsektors ausgerichtet (CDM). Die internationale Gemeinschaft muss sich auf neue, **sektorspezifische**

Finanzierungsmechanismen einigen. Dabei sind die National Appropriate Mitigation Actions (NAMA) und der auf der Klimakonferenz in Cancún beschlossene Green Climate Fond (GDF) zur Unterstützung der Entwicklungsländer zu nennen. GDF soll die Entwicklungsländer bei Maßnahmen zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen sowie zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels unterstützen. Dies ist jedoch nicht mehr als eine Grundsatzentscheidung. Wie der Fonds funktionieren soll, ist noch unklar und soll von einem Komitee, welches hauptsächlich aus Entwicklungsländern besteht, bei der nächsten Klimakonferenz in Durban in wenigen Tagen vorgestellt werden.

- (16) Es gibt mittlerweile weltweit zahlreiche Best Practise Beispiele in Bereichen wie ÖPNV, Parkmanagement, Travel Demand Management, Institutionenbildung, Nichtmotorisierter Verkehr u.a. Indem Städte und Gemeinden von diesen Beispielen lernen und passende Ansätze auf die eigene lokale Situation übertragen, können diese Beispiele die schwierige und langwierige Suche nach Lösungen erheblich verkürzen, Fehler vermeiden und finanzielle Ressourcen einsparen. Der regionale („South-South“) und internationale („North-South“) **Know-How- und Technologietransfer** muss daher erheblich stärker ausgebaut und unterstützt werden.
- (17) Und letztlich: **Es existiert weder eine „One Size Fits All“ - Lösung noch ein einziger Akteur**, der für eine Lösungsfindung verantwortlich gemacht werden könnte. Die Anwendung der 3-fach – Strategie zur Entwicklung nachhaltiger Mobilität in Entwicklungs- und Schwellenländern sieht anders aus als die in den Industrienationen. Die weltweiten Signale aus Umwelt, Wirtschaft und Regionen sind zwar auch hier unübersehbar, doch das Anwendungs- Instrumentarium muss bei aller Orientierung am globalem Kontext auf die nationalen Bedürfnisse zugeschnitten und mit lokalen Besonderheiten abgestimmt sein.

Quellen

- BMZ Transport und Verkehr
Zukunftsfähige Mobilität für eine gerechte und nachhaltige Entwicklung
- Bongardt, Schmid, Huizenga: BMZ Assessing Sustainability in Transport, Eschborn 2011
- Dalkmann, H., Huizenga, C. (2010): Advancing Sustainable Low-Carbon Transport Through the GEF. Prepared on behalf of the Scientific and Technical Advisory Panel (STAP) of the Global Environment Facility. Available online at: <http://www.transport2012.org/link/dl?site=en&objectId=968&src=>
- GTZ (2009): Facts and Figures on Transport. Report prepared for BMU by Dr. Andreas Rau, Daniel Bongardt and Dominik Schmid. Available online at www.sutp.org
- Interview with Gregg Marland, Appalachian State University, North Carolina, U.S.A. 2011
- Litman, T. (2010), Sustainability and Livability: Summary of Definitions, Goals, Objectives and Performance Indicators, VTPI (www.vtpi.org); at www.vtpi.org/sus_liv.pdf
- Nachrichten T-Online: Meeresspiegel wird um einen Meter steigen, http://nachrichten.t-online.de/klimaforscher-meeresspiegel-wird-um-rund-einen-meter-steigen/id_51370946/index
- SLoCaT (2010): Policy options for Transport. Background paper prepared for CSD 18 (Background paper 12). Available online at: http://www.un.org/esa/dsd/resources/res_pdfs/csd-18/csd18_2010_bp12.pdf
- Rahmstorf, Coumou: Increase of extreme events in a warming world. Potsdam Institute for Climate Impact Research, Germany 2011
- Süddeutsche Zeitung: Kohlendioxidemissionen – Schlimmer als die schlimmste Prognose, <http://www.sueddeutsche.de/wissen/kohlendioxid-emissionen-schlimmer-als-die-schlimmste-prognose-1.1181426>
- Vereinte Nationen: Brundtland Bericht | Brundtland Report: Unsere gemeinsame Zukunft, New York 1987