Pressemitteilung

Pressereferat
der Landeshauptstadt Wiesbaden
Schlossplatz 6 · 65183 Wiesbaden
E-Mail: pressereferat@wiesbaden.de
http://www.wiesbaden.de/presse

13. November 2019

Homepage, Umwelt & Naturschutz, Verkehr

Symposium: „Wiesbaden muss das Zufußgehen wiederentdecken“

Das zweite Symposium zum Mobilitätsleitbild stellte in Expertenbeiträgen das Thema Gesundheit in den Mittelpunkt. Dazu kamen am Dienstagabend rund 100 Teilnehmer in das RheinMain CongressCenter (RMCC).

Wie muss sich das Verkehrs- und Mobilitätssystem in den nächsten Jahren entwickeln, damit in Wiesbaden das Ideal der gesunden Stadt verwirklicht ist? Diese Frage bewegte das Symposium „Gesundheit“, zu dem Umwelt- und Verkehrsdezernent Andreas Kowol am Dienstagabend rund hundert Vertreterinnen und Vertreter von rund 80 Interessengruppen wie Vereinen, Unternehmen oder öffentlicher Einrichtungen im RMCC begrüßte. Das Symposium ist Teil des Mobilitätsleitbildprozesses, den das Wiesbadener Stadtparlament vor einem Jahr beschlossen hat. Die Stadt hat ihren Mobilitätsdienstleister ESWE Verkehr mit der Umsetzung beauftragt. Nach insgesamt vier Symposien zu gesellschaftlichen Megatrends werden die geladenen Teilnehmer gemeinsam das Mobilitätsleitbild der Landeshauptstadt Wiesbaden erarbeiten.

Wo Wiesbaden heute steht, wenn Mobilität unter dem Aspekt der Gesundheit betrachtet wird, beleuchtete Robert Follmer, Bereichsleiter Mobilitäts- und Regionalforschung des Bonner Infas-Institutes. In der Landeshauptstadt ist der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege zwar ähnlich groß wie in vergleichbaren hessischen Städten, aber die Wiesbadener fahren deutlich mehr Auto, deutlich weniger Fahrrad und etwas weniger mit öffentlichen Bussen und Bahnen. Dass Wiesbaden also „ein bisschen autolastiger“ als andere ist, wie

Follmer sagte, zeigt sich auch daran, dass nur 27 Prozent der hiesigen Haushalte kein Auto haben; in Berlin sind es fast die Hälfte. Entsprechend sind auch die klimaschädlichen CO2-Emissionen pro Tag und mobiler Person höher. Die Empfehlungen, die Follmer daraus ableitet: Wiesbaden als „kompakte“ Stadt solle das Zufußgehen „wiederentdecken“ und das Fahrrad fördern. Denn „wir brauchen zwar das Auto, aber immer weniger und gar nicht mehr in der Innenstadt“.

„Gesundheit kommt erstaunlicherweise in der Verkehrspolitik und -planung kaum vor“, kritisierte der Verkehrsexperte Professor Dr. Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin, der den Leitbildprozess Wiesbadens als wissenschaftlicher Beirat begleitet. Das frühere Ideal einer funktionalen Trennung der Stadt – Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit in unterschiedlichen Vierteln – erfordere das Auto. Aber heutzutage werde „die Stadt der kurzen Wege“ angestrebt, in der die Gesundheit wieder im Vordergrund stehe. Da sich die Städte „neu erfunden haben“ und nicht mehr so laut und emissionsbelastet seien wie früher, entfalle der Grund für die Flucht in die grünen Vororte.

Daniel Sidiani, der Leiter der Stabsstelle Mobilitätskonzepte, referierte, was Wiesbaden zurzeit unternimmt, um die Emissionsgrenzwerte einzuhalten – „eine doppelte Verlagerung“. Also einerseits die Verlagerung des Verkehrs von stark belasteten Straßenzügen hin zu weniger belasteten, zum Beispiel die Umlenkung vom ersten auf den zweiten Ring. Andererseits will die Stadt den Gesamtverkehr so verlagern, dass weniger Autos unterwegs sind und dafür die weniger Schadstoffe ausstoßenden Verkehrsarten einen größeren Anteil bekommen.

Jörn Meier-Berberich vom Hamburger Verkehrsplanungsbüro dmo bezifferte die sozialen Kosten des Verkehrs in Deutschland auf 122 Milliarden Euro jährlich. Die eine Hälfte dieser Kosten entfalle auf die Schäden an der Umwelt, die andere Hälfte gehe auf das Konto von Verkehrsunfällen – und 95 Prozent der Verkehrsunfälle entstünden im Straßenverkehr.

Wie Radfahren die Gesundheit fördert, präzisiert eine Untersuchung, die Juliane Kemen vom Institut für Hygiene und Gesundheit der Uni Bonn angestellt hat. Wer mit dem Rad zur Arbeit fährt und damit Körperbewegung in seine Alltagsroutine aufnimmt, ist zwei Tage im Jahr weniger krank als die nicht radfahrende Vergleichsgruppe, ergab ihre Befragung von 2.300 Interviewten.

Wie man Gesundheit in der Kommunalpolitik in den Vordergrund stellt, berichtete Karsten Mankowsky, der Umwelt- und Gesundheitsdezernent im Rhein-Kreis Neuss und Sprecher

des Gesunde-Städte-Netzwerkes: „Man muss erst einmal wollen“, also Gesundheit überhaupt erst als politisches Ziel definieren. Natürlich sei die öffentliche Infrastruktur zu verändern, aber „wir müssen die Menschen mitnehmen“ – also überzeugen.

Wie man die Menschen überzeugen könnte, demonstrierte Michael Volkmer, Geschäftsführer und Inhaber der Digitalagentur Scholz & Volkmer, der einige Beispiele vorstellte, wie man für mehr Gesundheit in der Stadt werben kann: Durch Visualisierung der CO2-Emissionen etwa, oder durch den Appell an die Eltern, die Kinder zur Schule laufen zu lassen, statt sie mit dem Auto zu bringen. Die 18-jährige Cara Speer, die dem Jugendparlament angehört und Initiatorin von Fridays for Future in Wiesbaden ist, präsentierte starke Bilder vom Fast-Kollaps des innerstädtischen Verkehrs und vom Ideal einer freundlicheren, grüneren, lebenswerteren und gesünderen Stadt.

Nutzerfreundlichkeit, Leistungsfähigkeit und die Kombinierbarkeit mit anderen Verkehrsträgern – das fanden die Teilnehmer des Symposiums die wichtigsten Kriterien für den öffentlichen Nahverkehr, wie eine per Internet und Handy durchgeführte Sofort-Abstimmung abgab. In der lebhaften Aussprache unter den rund 100 Teilnehmern standen Verbesserungen für Fahrradfahrer und Benutzer des öffentlichen Nahverkehrs im Vordergrund.

Das gesamte zweite Symposium können Interessierte ab sofort per Video auf der Internetseite zum Mobilitätsleitbild anschauen: www.mobilitaet365.de. Dort steht auch seit Mittwoch die aktuelle und zweite Ausgabe der prozessbegleitenden Zeitung „Mobilität 365°“ zum Download bereit.

+++