

2023. 227 Seiten, 17cm × 24cm broschiert, 12 Farbabbildungen, 60 Farbbilder.
€ 18,90. ISBN 978-3-9817553-9-8

INNOVATIV NACHHALTIG URBAN

Entwicklungsperspektiven für die Stadt Passau



Herausgegeben von Jörg Scheffer

Inhaltsverzeichnis

<i>Ulrich Bartosch</i>	Vorwort	7
<i>Jörg Scheffer</i>	Einführung: Mehr als nur gut funktionieren? Zu den Ansprüchen an den städtischen Raum	9
<i>Roland Zink</i>	Von Information zu Partizipation! Interaktive nachhaltige Raumentwicklung auf kommunalen Webseiten	13
<i>Laura Schiller</i>	Nature-Based Solutions und die ökonomische Bewertung von Natur	17
<i>Patrick Meisel</i>	Passau – Leben AUF drei Flüssen: Floating Islands	27
<i>Stefan Mang</i> <i>und Janine Maier</i>	Stadt und Natur: Nature-Based Solutions als Entwicklungspotential für Passau	31
<i>Laura Schiller</i>	Passau – die Schwammstadt von morgen!	35
<i>Anna Zeindl</i>	Urban Gardening und Urban Greening	39
<i>Jörg Scheffer</i>	Die durchgrünte Stadt	47
<i>Anna Zeindl</i>	Ein Stadtgarten auf der Zentralgarage	51
<i>Stephanie Wolf</i>	Die gesunde Stadt	53
<i>Stephanie Wolf</i>	Gesundheit im öffentlichen Raum: Entspannungs- und Aktivitätsinseln für Passau ..	67
<i>Melanie Hackenfort</i>	Solidarische Landwirtschafts- und Gartenprojekte für Passau	71
<i>Zora Sabisch</i>	„Wohnen für Hilfe“ – gemeinschaftliches Leben an den drei Flüssen	75
<i>Stephanie Koller</i>	Lebendige Zentren	79
<i>Stephanie Koller</i>	Zollhaus zwei – die Markthalle an der Donau	89
<i>Libuše Dekretová</i>	Eine Drehbühne auf dem Wasser: neues Wahrzeichen der Stadt Passau	93
<i>Karl Riesinger</i>	Passauer Klangteppiche auf den drei Flüssen	95
<i>Luisa Grameier</i>	Eislaufbahn an der Donau-Promenade	97
<i>Martina Maletzky</i> <i>de García</i>	Ein interkultureller Begegnungsraum für Passau	101
<i>Jannik Specht</i>	Die Rückgewinnung und Umgestaltung städtischer Räume	107
<i>Gerhard Eckl</i>	Die vierte Stadt	117
<i>Jannik Specht</i>	Leben AUF drei Flüssen: Floating Cafés und Restaurants in Passau	123

<i>Ernst Struck</i>	Passau als Europastadt	127
<i>Fritz Audebert</i>	„Kirche öffne Dich“ – eine Aufforderung zum Fremdgehen	131
<i>Regina Schineis</i>	Die Neue Mitte als kulinarischer und kultureller Begegnungsraum	133
<i>Alexandra Binder</i>	think tank – Mikroarchitektur für den Campus Passau: die Stadt als kokreativer Raum einer integrierten Universität	135
<i>Kira Braun</i>	Stadt und Digitalisierung	139
<i>Kira Braun</i>	PassAUGMENTED – Passau erweitert erleben ..	153
<i>Kira Braun</i> <i>und Jörg Scheffer</i>	Smart Cycling City – nachhaltige und sichere Fahrradmobilität in Passau	157
<i>Roland Zink</i>	Neue Ideengeber: digitale Bürgerbeteiligung als Herausforderung und Chance für Kommunen	161
<i>Jörg Scheffer</i>	Passau als partizipativer Kunstraum	171
<i>Fritz Audebert</i>	„Komm in die Gänge, Passau!“	173
<i>Patrick Meisel</i>	Nachhaltige Mobilität	175
<i>Jochen Benz</i>	Neue Mobilität wagen	189
<i>Julia Pfeiffer</i>	Kommt Zeit, kommt Rad: zur Zukunftsvision einer fahrradfreundlichen Stadt Passau	193
<i>Luisa Grameier</i>	Kreativität in Städten: Erscheinungsbilder eines vielseitigen Trends in der Stadtentwicklung	197
<i>Christoph Barmeyer</i> <i>und Jörg Scheffer</i>	Kreativquartier Innstadt-Brauerei als Begegnungs- und Ermöglichungsraum	207
<i>Adrian Tadić</i>	Neue Experimentier- und Kulturräume: kreative Stadtentwicklung und die Organisation der Zusammenarbeit	211
<i>Kira Braun</i>	Das Ideen Dach Passau	215
<i>Autorenverzeichnis</i>	219
<i>Bildnachweise</i>	223

Einführung: Mehr als nur gut funktionieren? Zu den Ansprüchen an den städtischen Raum

Jörg Scheffer

Spaziergänge durch einzelne Städte Deutschlands oder Europas führen vor Augen, wie intensiv die aktuellen Bemühungen vielerorts sind, die urbane Qualität zu steigern und wachsenden Herausforderungen zu begegnen. So stößt man auf neue Formen eines stationären Einzelhandels, der dem Druck des Onlinehandels durch innovative Dienstleistungen und eine stärkere Erlebnisorientierung selbstbewusst begegnet. Man entdeckt Innenstädte, die sich stark auf eine Nutzungsmischung ausrichten, bei der Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Freizeit in enge räumliche Nachbarschaft treten. Im Umfeld der Innenstädte lassen sich ehemalige Industrieflächen erkunden, die erfolgreich zu Kreativquartieren mit einer lebendigen Start-up-Szene transformiert wurden. Gleichzeitig können dort alternative Formen der Zusammenarbeit ebenso begutachtet werden, wie eine wachsende Zahl an nachgefragten Kulturangeboten. Der Notwendigkeit eines ökologischen Stadtumbaus begegnen die Städte im Zeichen des Klimawandels mit einer starken Durchgrünung. Diese hat längst die Grenzen der klassischen Parkanlagen hinter sich gelassen und erstreckt sich über Flachdächer, Fassaden oder gar innerstädtische Wälder. Urbanes Gärtnern und „essbare Städte“ finden in der Bevölkerung wachsende Nachfrage und gemeinschaftliche Erzeugung wird zu sinnstiftender Stadtwirtschaft. Der beobachtbare Transformationsprozess stellt ebenfalls das alte Leitbild einer am Auto ausgerichteten Stadtplanung zunehmend infrage, verändert durch Flächenumwidmung die Aufenthaltsqualität und erprobt neue Mobilitätskonzepte, die von einer Minimierung der alltäglichen Wegstrecken im Sinne einer „15-Minuten-Stadt“ bis hin zu Fahrradstadtautobahnen reichen. Und wer nach Antworten auf die sozialräumlichen Ungleichheiten, demografischen Veränderungen oder kulturellen Differenzen sucht, die gleichfalls durch eine starke Zuwanderung an Bedeutung gewinnen werden, der entdeckt erfolgreiche Integrationsprojekte oder stößt auf öffentliche, den Austausch und Dialog fördernde Orte. Nicht zuletzt wird der aufmerksame Beobachter innovative Städte an der Dichte kleinräumig verteilter Nutzungsideen erkennen, die Überkommenes infrage stellen, überraschen, inspirieren und kluge Antworten auf die unterschiedlichsten Bedürfnisse ihrer Nutzer geben.

Die Motivation hinter all diesen Prozessen erschließt sich einerseits unmittelbar: Unter den wachsenden Herausforderungen wie der Digitalisierung, dem Wandel der Arbeitswelt, der Klimakrise, der Energie- und Mobilitätswende oder der Relevanz sozialer Inklusion und breiter Partizipation gilt es, die Stadt lebenswert umzugestalten. Andererseits kommen hinter der praktischen Übersetzung dieser Notwendigkeiten jedoch gleichzeitig an vielen Orten so bemerkenswerte und innovative Ergebnisse zum Vorschein, dass deren Nutzen für die Stadt noch in einer weiteren Perspektive betrachtet werden muss: Es gelingt, für das Besondere zu stehen. Das Bild der Stadt wird mit Originalität und Innovation in Verbindung gesetzt. Attraktivität und Aufmerksamkeit verbinden sich. Wo eine Müllverbrennungsanlage zu einer Skipiste wird (Kopenhagen), ein mobiles Tiny Rathaus, die Partizipation neu zu definieren sucht (Kiel), sich Städte eine radikale Entschleunigung zum Motto machen (z.B. als „Cittaslow“), besondere Events zur Marke werden (Salzburg) oder öffentlich zugängliche Gründächer zu Design Clustern avancieren (Valetta), wirkt sich die Umsetzung weit über die eigentliche Funktion hinaus auf die Wahrnehmung der Stadt insgesamt aus.

Untersuchungen zeigen, wie eng das geschaffene Angebot und das damit einhergehende Image mit der Zufriedenheit der lokalen Bevölkerung zusammenhängt und wie herausragende urbane Merkmale die Identifikation stärken können. Damit einhergehend lassen sich dynamische Prozesse und Innovationen erkennen, die von motivierten Bürgern in einem entsprechend gestalteten Lebensumfeld ausgehen. So wirkt das Besondere in die Stadt hinein.

Gleichzeitig stellt die Verkörperung einer „innovativen Stadt“ einen Wettbewerbsvorteil dar. Schließlich muss sich jede Stadt auch nach außen im permanenten Vergleich mit anderen Städten bewähren. In einem grenzüberschreitenden Wettbewerb um Attraktivität und Anziehungskraft gilt es auf positive Weise sichtbar zu sein. Dabei lassen sich unterschiedliche Zielgruppen – potenzielle Unternehmensgründer, Studierende, Investorinnen oder Touristen – unterscheiden, die es mit besonderen Konzepten anzusprechen und stichhaltigen Antworten auf aktuelle Herausforderungen zu überzeugen gilt. In der bestehenden Konkurrenzsituation kommt gerade den weichen Standortfaktoren eine besondere Rolle zu. Das Image, die Qualität oder die wahrgenommene Atmosphäre nehmen auf die Zielgrup-

pen entscheidenden Einfluss. Spürbare Originalität und Kreativität in verschiedenen Stadträumen heben sich von Mitbewerbern wesentlich ab. Und die Innovationskraft mit allen städtischen Erscheinungen, die diese vermitteln, sorgt jenseits nüchterner Strukturdaten oftmals für den entscheidenden Zuspruch. Die Auseinandersetzung über die entsprechenden Potenziale einer Stadt wird damit zu einer zentralen Aufgabe, die sich über die eigene Bevölkerung hinaus auch an den potenziellen Bedürfnissen anderer orientiert. Sie gilt es stets aktiv und mit breiter Beteiligung anzugehen.

In dieser Perspektive widmet sich die vorliegende Publikation der Stadt Passau. Obwohl sich die niederbayerische Dreiflüssestadt mit ihrem Stadtbild, ihrer besonderen Topografie und der Qualität zahlreicher Einrichtungen attraktiv zeigt, sind weitere Entwicklungspotenziale in unterschiedlichen Bereichen zweifellos gegeben. So wird einem kritischen Besucher der Stadt möglicherweise die vornehmlich auf die Optik beschränkte Inwertsetzung der drei Flüsse auffallen, obwohl doch deren Qualität auch gerade durch Nähe und Fühlbarkeit (beispielsweise durch das auf dem Cover abgebildete Badeschiff) zum Ausdruck käme. Im Gebiet des Bahnhofs drängen sich zentral gelegene Gleisanlagen als neues Stadtquartier auf, während an anderer Stelle Luftbilder vom Seminargrundstück westlich des Domplatzes oder von wenig genutzten Flachdächern (wie der Shell-Garage) auf potenzielle Grün- und Begegnungsräume (etwa in Form des bekannten Berliner Dachgartens „Klunkerkranich“) aufmerksam machen. Es lohnt sich darüber nachzudenken, an welchen Stellen im Passauer Stadtraum eine kontinuierliche Verbesserung nicht nur fortgeschrieben werden kann, sondern auch zu fragen, was die Stadt in Zukunft verkörpern könnte. Kann es gelingen, mit bestimmten Attributen weit jenseits einer Dreiflüsse- oder Barockstadt Strahlkraft zu entwickeln? Lassen sich aktuelle Leitbilder aufgreifen, deren individuelle Ausführung vor Ort fasziniert? Ist es möglich, an einer Identität Passaus zu arbeiten, die sich aus der mutigen Übersetzung besonders innovativer Ideen speist? Und schließlich: Kann man die Bevölkerung noch stärker befähigen, sich mit ihrem besonderen Ortswissen in eine solche Stadtentwicklung einzubringen?

Im Rahmen eines Symposiums, das im Januar 2022 von Geograph/-innen an der Universität Passau organisiert wurde, konnten unter diesen Leitfragen bereits zahlreiche Beiträge von Studierenden und weiteren externen Ideengebern diskutiert werden. Diese Publikation führt die Ideen

zusammen und kombiniert sie mit weiteren Konzepten, die im Gefolge des Symposiums aufgekommen sind. Ergänzend hierzu werden (farblich abgesetzt) kurze Fachartikel aufgeführt. Mit Bezügen zur nachhaltigen Stadtentwicklung, zur Digitalisierung, zur Durchgrünung oder zum Thema Gesundheit im Stadtraum verweisen sie auf die Aktualität und Relevanz der korrespondierenden Ideen für Passau und zeigen über Beispielprojekte in anderen Städten zugleich die Machbarkeit auf.

Ein Großteil der zusammengetragenen Ideen bezieht sich auf das Zentrum der Stadt, dem in der örtlichen und überörtlichen Wahrnehmung eine besondere Rolle zukommt. Entsprechend muss die ebenfalls wichtige Auseinandersetzung mit den einzelnen Stadtgebieten einer weiteren Publikation vorbehalten bleiben. Ausgespart wurden auch jene Themen, die hinsichtlich ihres potenziellen Nutzes bereits breit in Passau diskutiert wurden (z.B. Wassertaxis, Seilbahn, Stadtstrand oder Tunnellösungen), sich aber aus unterschiedlichen Gründen bislang (noch) nicht konkretisiert haben.

Auch die hier gesammelten Vorschläge werden zweifellos Bedenken und Einwände provozieren. Ihre konsequente Umsetzung weist schon allein durch die Mehrfachbeschreibung einzelner Orte Grenzen auf, und ihre Ausformulierung ist von ökonomischen Sachzwängen befreit. Nichtsdestoweniger können alle Artikel auf eine grundsätzliche Realisierbarkeit verweisen und für sich stets in Anspruch nehmen, der Stadt einen übergeordneten Nutzen zu bescheren, der sich – sofern man dies zum Kriterium machen will – indirekt immer auch ökonomisch auszahlen kann. Auch ein Badeschiff auf dem Inn wird sich nicht an der Eintrittskasse rechnen, sondern über den überregionalen Zuspruch rechtfertigen, den die Bilder des Schiffes mit all seinen positiven Konnotationen für die Stadt langfristig generiert.

Neben der wünschenswerten Umsetzung einzelner Vorschläge (oder deren Modifikationen) geht es dieser Publikation ebenso ganz wesentlich darum, einen breiten Austausch über Passaus Potenziale in der Bevölkerung anzuregen. In diesem Sinne ist jeder Artikel mit einem QR-Code versehen, der die Leserin oder den Leser dazu einlädt, auf einer Plattform die vorgestellten Ideen zu kommentieren (vgl. dazu auch die Artikel von Roland Zink). Ergänzend können ebenfalls eigene Vorschläge eingebracht werden. Sollten die Inhalte dieser Veröffentlichung also zu dem begründet vorgetragenen Einwand führen, dass die besten Ideen noch gar nicht genannt wurden, dann hätte das Buch auch ein wesentliches Ziel erreicht.



Die durchgrünte Stadt

Jörg Scheffer

Der extrem heiße und trockene Sommer im Jahr 2022 hat erneut vor Augen geführt, wie hoch die Belastungen in vielen Städten Deutschlands durch die Klimakrise werden können. Hohe Temperaturen in den Innenstädten, die durch den urbanen Wärmeinseleffekt noch verstärkt werden, führten zu erheblichen Gesundheitsbeeinträchtigungen und nachweislich zu einer deutlich erhöhten Mortalität. Besonders vulnerable Bevölkerungsgruppen sind künftig durch die zunehmenden Wetterextreme starken Gesundheitsrisiken ausgesetzt. Gleichzeitig wird auch die Anfälligkeit der Vegetation, insbesondere der Bäume und der Tierwelt im Zeichen des Klimawandels zunehmen.

Längst wird von wissenschaftlicher Seite eine entsprechende Anpassung der Stadtlandschaft gefordert, bei der Bäumen und Pflanzen insgesamt eine zentrale Rolle zukommt: Gebäude und Freiräume sind so zu begrünen, dass neben dem ökologischen Mehrwert und der Speicherung von Wasser deutliche Kühlungseffekte erreicht und gleichzeitig Schattenspen-



der geschaffen werden. Zahlreiche Projekte machen weltweit anschaulich, wie die urbane Transformation konkret aussehen kann. Von spektakulären Neubauten, die Grün in ihre Fassaden integrieren, über die Anlage von Stadtwäldern und grünen Verkehrsbändern für den Fußgänger- und Fahrradverkehr bis hin zur Entsiegelung öffentlicher Plätze und der Schaffung von Gründächern – die Anpassungsmöglichkeiten an den Klimawandel sind vielfältig.

Obleich die Stadt Passau aufgrund ihrer Größe und der ausgleichenden Wirkung der Wasserflächen im Vergleich weniger stark von Hitzeperioden heimgesucht wird, ist auch hier eine schrittweise Anpassung an den zunehmenden Hitzestress unumgänglich. Die Notwendigkeit eines Reagierens auf den Klimawandel lässt sich in eine aktive Passauer Stadtpolitik übersetzen, die frühzeitig und entschlossen die ökologische Umgestaltung des Stadtraumes in Angriff nimmt und innovative Maßnahmen als Vorreiter für mittelgroße Städte für sich vereinnahmen kann. Dabei ist es bedeutsam, dass mit der Durchgrünung zugleich eine sichtbare Aufwertung des Stadtraumes verbunden ist, die über die stadtoökologische und gesundheitsbezogene Bedeutung hinaus, Lebensqualität, Umweltbewusstsein und klimabezogenes Engagement repräsentiert.

In dieser Perspektive lässt sich der Passauer Stadtraum im Inneren wie in den Randgebieten an zahlreichen Orten weiterentwickeln. In den intensiv genutzten zentralen Bereichen der Stadt werden einer Durchgrünung mittels Entsiegelung, Baumpflanzungen oder Urban Gardening-Maßnahmen unter anderem durch Denkmalschutzauflagen und ungeeignete Dachflächen engere Grenzen gesetzt, wenngleich beispielsweise die Vision eines partiell bewaldeten und zugänglichen Seminargrundstücks oder die eines stark begrünten Domplatzes reizvoll erscheint. Immerhin haben denkmalgeschützte Metropolen wie das innere Paris bereits vor Jahren ambitionierte Durchgrünungs- und Bewaldungsmaßnahmen in Angriff genommen.

Einen interessanten Ansatzpunkt für eine konzentrierte grüne Aufwertung könnte in Passau speziell der Bereich der Neuen Mitte darstellen. Nicht nur die zahlreichen Flachdächer bieten sich für eine stärkere Bepflanzung an, auch die großflächigen Fassaden könnten für eine horizontale Begrünung gut genutzt werden. Auf eine solche Umgestaltung im östlichen Teil des Klostersgartens könnten im Westen die Erweiterungsgebäude der

Nachhaltige Mobilität

Patrick Meisel

1 Einführung: die Notwendigkeit einer Mobilitätswende

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis, wenngleich sich der individuelle Bedarf innerhalb der Gesellschaft deutlich unterscheidet.

Die beiden tragenden Säulen der Mobilitätsangebote sind gegenwärtig zum einen Autos im eigenen Besitz und zum anderen öffentliche Verkehrsmittel im Nah- und Fernverkehr. Diese werden ergänzt durch Fahrräder, Motorroller und kulturspezifische Alternativen, sowie ein immer größer werdendes, an das Motto „Nutzen statt Besitzen“ angelehntes Angebot unterschiedlichster Mobilitätsdienstleistungen. Letztere spiegeln den jüngeren gesellschaftlichen Trend nach einem nachhaltigen Leben und Wirtschaften in besonderer Weise wider und lassen sich als Ausdruck einer zunehmend gespaltenen Haltung der Gesellschaft zum Automobil begreifen. Die Forderung nach einer Nachhaltigen Mobilität wird gerade im Zeichen großer Umweltprobleme, wachsender Staus und einer sich zuspitzenden Klimakrise immer lauter, während sich innovative Lösungen gegenüber alten Gewohnheiten, den Interessen der konventionellen Mobilitätsdienstleister und neuen Planungsherausforderungen noch weiter durchsetzen müssen. Der folgende Artikel stellt die Perspektiven für eine Mobilitätswende heraus und beschreibt die konkreten Ansatzpunkte für eine neue kommunale Verkehrspolitik.

2 Mobilität als wachsende Herausforderung

Die Belastbarkeit der Erde durch menschliches Handeln ist begrenzt und damit auch das ökonomische Wachstum unserer Gesellschaft. Seit Beginn der Industrialisierung erhöht sich der Gehalt an Treibhausgasen wie Kohlenstoffdioxid und Methan in der Atmosphäre vor allem durch die Aktivitäten des Menschen. Dies führt zu einer deutlichen Erhöhung der Erdtemperatur und forciert den Klimawandel. Neben der Energiewirtschaft, der Industrie und den privaten Haushalten kommt dem Verkehr eine wichtige Rolle zu (vgl. *Umweltbundesamt 2022*): In Deutschland beträgt der Anteil des Verkehrssektors etwa ein Fünftel an den gesamten Kohlenstoffdioxidemissionen. Während in anderen Sektoren bereits deutliche Minderungen erzielt werden konnten, hat sich der CO₂-Ausstoß des Verkehrs in den vergangenen 25 Jahren kaum verändert, da steigender Effizienz eine

stetig wachsende Verkehrsleistung entgegensteht (*BMUV* 2020; Ophoff 2021: 26).

Verkehr beschleunigt aber nicht nur den Klimawandel, sondern hat auch massive negative Auswirkungen auf das gesamte System Erde und die menschliche Gesundheit. Zusätzlich zu Treibhausgasen werden durch den Straßenverkehr verschiedene Luftschadstoffe und Mikropartikel emittiert. Dazu zählen Feinstaub, Rußpartikel, Brems- und Reifenabrieb, Stickstoffoxide (NO_x) und Schwefeldioxid (SO_2). Weitere Schäden an Umwelt und Gesundheit entstehen durch Verkehrslärm, vor allem in Städten (Hennicke et al. 2021: 105ff.). Mehr als 75 Prozent der Bevölkerung fühlen sich allein durch Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt. Problemschwerpunkte sind der Straßenverkehr in Ballungsräumen sowie der Schienen- und Flugverkehr. Darüber hinaus sind Flächenverbrauch und -versiegelung, die Zerschneidung von Naturräumen durch Verkehrswege sowie enormer Ressourcenverbrauch zur Herstellung und Instandhaltung von Fahrzeugen und Verkehrswegen nur einige der weiteren vielen Ursachen für globale Umweltprobleme im Zusammenhang mit dem Mobilitätssektor (*BMUV* 2020; *Umweltbundesamt* 2020).

Die unmittelbarste Gefährdung für Gesundheit und Menschenleben im Zusammenhang mit Verkehr geht von den Verkehrsunfällen aus. Im Jahr 2019 wurden in Deutschland bei über 2,6 Mio. Unfällen im Straßenverkehr mehr als 384 000 Menschen verletzt. Über 3000 Menschen starben bei Verkehrsunfällen oder an deren unmittelbaren Folgen. Dabei sind besonders vulnerable Verkehrsteilnehmer wie beispielsweise Fahrradfahrer oder Fußgänger überdurchschnittlich stark gefährdet (Hennicke et al. 2021: 108f.).

Im Fokus nachhaltiger Mobilität stehen also Herausforderungen wie die Reduzierung der Erderwärmung durch Vermeidung von Treibhausgasemissionen, die Verbesserung der Luftqualität durch Reduzierung des Schadstoffausstoßes, die Reduzierung der Lärmbelastung und des Flächenverbrauchs sowie die Schonung von Ressourcen bei Herstellung, Betrieb und Entsorgung von Fahrzeugen. Ergänzt werden diese Aufgaben durch die Forderung nach mehr Sicherheit im Straßenverkehr, vor allem für Fußgänger und Fahrradfahrer. Diese Gruppen müssen noch besser geschützt werden, um Nahmobilität nachhaltig und sicher gestalten zu können (Hennicke et al. 2021: 108f.; Weber 2020: 272).

Die Herausforderung ist es, die wirtschaftlich und gesellschaftlich sehr große Bedeutung des Verkehrs mit den erheblichen Umwelt- und Gesundheitseinwirkungen, die damit verbunden sind, zu vereinbaren. Da die Mobilitätsanforderungen auch in Zukunft weiter wachsen werden, ist eine weitreichende Transformation des Verkehrssektors unumgänglich (*BMUV 2020*). Die notwendigen Technologien sind weitgehend vorhanden und bringen viele wirtschaftliche Chancen mit sich. Doch der politische Umsetzungswille und der gesellschaftliche Mut fehlen noch, um Mobilität tatsächlich nachhaltig zu gestalten (Flore, Kröcher 2021: 49; Ophoff 2021: 30).

3 Die Grundpfeiler einer sozial-ökologischen Verkehrswende

Verkehrskonzepte müssen sowohl Mobilitätsbedürfnisse befriedigen als auch eine nachhaltige und dauerhaft zukunftsfähige Entwicklung gewährleisten (*BMUV 2020*). Ökologische Aspekte sind dabei so eng mit sozialen Gesichtspunkten verbunden, dass beide nur gemeinsam lösbar sind. Die Verkehrswende ist damit nicht nur ein technisches Teilprojekt der Energiewende, sondern für sich gesehen bereits ein gesellschaftliches Großprojekt mit fundamentalen Transformationsprozessen (Hennicke et al. 2021: 82f.).

3.1 Perspektiven, Chancen und Ziele

Der Erfolg der Mobilitätswende hängt davon ab, ob den Bedürfnissen und Erwartungen aller gesellschaftlichen Akteure Rechnung getragen werden kann. Neben zahlreichen Risiken ergeben sich auch enorme Chancen. Es bietet sich die Möglichkeit, unsere Gesellschaft gerechter und nachhaltiger zu gestalten, sodass diese sowohl den Herausforderungen des Klimawandels als auch den Ansprüchen eines sozialen Miteinanders gerecht wird. Dazu zählen Aspekte wie Barrierefreiheit, Inklusion, Zugänglichkeit und Bezahlbarkeit von Mobilität. Letztendlich kann der Klimaschutz nur gelingen, wenn er von der gesellschaftlichen Mehrheit getragen und vorgebracht wird (Rieger, Rußmann 2021: 267ff.).

Ziel einer sozial und ökologisch gerechten Verkehrswende sollte nicht sein, immer mehr Verkehr immer schneller über immer größere Distanzen zu ermöglichen. Stattdessen sollte sie jedem Menschen die Möglichkeit zu Mobilität und gesellschaftlicher Teilnahme bei gleichzeitiger Minimierung des Verkehrsaufkommens geben. Der Erfolg der Mobilitätstransformation würde sich damit nicht mehr am Umfang des Verkehrsaufkommens oder

den zurückgelegten Kilometern messen, sondern am Grad der Ermöglichung gesellschaftlicher Teilhabe und der Befähigung einer jeden Person, ihr Leben nachhaltig gestalten zu können (Daubitz, Schwedes 2021: 89f.). Sowohl Energie- als auch Verkehrswende müssen einen Beitrag zur Lösung der sozialen Frage leisten, anstatt diese zu verschärfen. Soziale Ungleichheit wird verstärkt, wenn strukturell erzwungene Mobilität, z.B. reine Auto-Mobilität in vielen ländlichen Gebieten, ohne Alternativen erschwert oder unbezahlbar wird. Für eine erfolgreiche Verkehrswende müssen die sozialen Notwendigkeiten und Zumutungen des heutigen automobilen Verkehrssystems im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie für alle neu gedacht werden (Hennicke et al. 2021: 87).

3.2 Prinzipien Nachhaltiger Mobilität

Zusätzlich zu sozial gerechter Mobilität kann eine ganzheitlich sozial-ökologische Verkehrswende nur gelingen, wenn sie auf die Grundpfeiler einer nachhaltigen Mobilitätswende – Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und -beruhigung sowie Verkehrsoptimierung – aufbaut (Hennicke et al. 2021: 88).

Grundlegende Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrswende ist die Reduzierung des bisherigen Volumens im Personen- und Güterverkehr. Durch eine Politik der kurzen Wege wird Verkehr nicht pauschal unterbunden. Stattdessen werden Verkehrswege durch veränderte Siedlungs- und Produktionsstrukturen verkürzt oder die Auslastung von Verkehrsmitteln erhöht, was zu mehr Mobilität bei gleichzeitig verringertem Verkehrsaufkommen führt (Flore, Kröcher 2021: 48f.; *Umweltbundesamt* 2020). Darauf aufbauend muss der verbleibende Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger und Fortbewegungsarten wie das Fahrrad, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zukunftsfähige Verkehrstechnik verlagert werden. Um nicht nur Klima und Umwelt zu schonen, sondern auch Zuverlässigkeit und Sicherheit zu erhöhen, ist dabei eine Beruhigung des Verkehrssystems über alle Verkehrsarten hinweg unabdingbar. Ergänzt werden diese Maßnahmen durch die kontinuierliche Effizienzsteigerung mittels technischer Innovationen und minimalem Energie- und Ressourceneinsatz. Beispiele dafür sind klimaneutrale Energieträger und Antriebsarten, ressourcenschonende Produktionsverfahren sowie die digitale Vernetzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Die Lebensqualität und der besondere Erlebniswert einer Stadt nehmen auf deren weitere Entwicklung starken Einfluss: Sie wirken einerseits nach innen, indem sie die Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Stadt fördern und die Identifikation mit dem Ort stärken. Andererseits prägt die Attraktivität einer Stadt das Bild nach außen. Im grenzüberschreitenden Wettbewerb gilt es mit innovativen Konzepten aufzufallen und durch kluge Antworten auf aktuelle Herausforderungen überregional wahrgenommen zu werden.

Die niederbayerische Dreiflüssestadt Passau weist in diesem Zusammenhang viele Entwicklungsmöglichkeiten auf, die ihr in den kommenden Jahren weiteren Schub verleihen können. Diese Veröffentlichung trägt zahlreiche bebilderte Ideen einer zukünftigen Stadtentwicklung zusammen und lädt seine Leser/-innen dazu ein, die ungenutzten Potenziale der Stadt gemeinsam zu erkunden.

ISBN 978-3-9817553-9-8



€ 18,90 [D]
€ 19,40 [A]

9 783981 755398

NACHGEFRAGT

28 Zukunftsvisionen in einem Buch

2022 hat sich der Masterstudiengang Geographie der Uni Passau um **PD Dr. Jörg Scheffer** mit der Zukunft der Stadt und ihren Potenzialen beschäftigt. Letztlich stellten Wissenschaftler, Studenten, aber auch Bürger 18 denkbare Projekte im digitalen Symposium „innovativ.nachhaltig.urban.“ vor. Unter Scheffers Herausgeberschaft ist ein gleichnamiges Buch erschienen. Bei den 18 Zukunftsvisionen ist es nicht geblieben.

Beim Symposium vor etwas mehr als einem Jahr standen 18 Vorträge bzw. Ideen auf dem Programm. Wie viele Zukunfts-Projekte haben es ins Buch geschafft?

Im Buch stellen wir neben themenbezogenen Kurzbeiträgen insgesamt 28 Ideen vor. Das war die Obergrenze, um noch im Rahmen zu bleiben.

Die Ideen reichten beim Symposium von Stadtbegrünung über eine neue Markthalle und autonome Transportsysteme bis zur Urbarmachung der Stadtdächer. Was für neue Projekte sind dazugekommen?

Über eines, die Donaustadt von Gerhard Eckl, hat die PNP bereits berichtet. Wir haben weitere Beiträge zur solidarischen Landwirtschaft, zur Durchgrünung des Stadtraums oder zur Fahrradfreundlichkeit aufgenommen. Es



PD Dr. Jörg Scheffer mit dem neuen Buch. – Foto: privat

gibt einen Beitrag von Prof. Bar-meyer und mir, der vorschlägt, aus der Innstadt-Brauerei ein Kreativquartier zu machen. Und die Architektin Alexandra Binder stellt eine Mikro-Architektur für den Campus vor. Das alles ist aber nur ein Ausschnitt der neuen Beiträge.

Es werden also praktisch alle Bereiche von der Architektur über die Kultur bis zur Landwirtschaft abgedeckt.

Allerdings! Es gibt in Passau unwahrscheinlich viele Potenziale, die man in ganz verschiedenen Dimensionen denken kann. Das gemeinsame Ziel ist es, Passau nach Innen zusätzliche Lebensqualität zu verschaffen und nach Außen zu weiterer Strahlkraft zu verhelfen. Es geht darum, die aktuelle Stadt noch attraktiver und auch spannender zu gestalten, jenseits dessen, was Natur und Geschichte schon angelegt haben.

Sind einige dieser Ideen nicht völlig utopisch?

Das würde ich nicht sagen. Man kann grundsätzlich alle diese Ideen umsetzen. Jede Umsetzung würde der Stadt guttun. Das Buch ist aber keine abzuarbeitende Agenda, sondern eine Ideensammlung, die auch inspirieren soll. Entsprechend sind die Beiträge im Buch mit QR-Codes versehen und können digital weiter diskutiert werden. Es ist wichtig, darüber nachzudenken wie man gerade die weichen Standortfaktoren verbessern kann. Gleichzeitig gilt es den Herausforderungen der Zeit zu begegnen: Klimawandel, Nachhaltigkeit, soziale Teilhabe, Digitalisierung. Was ich in diesem Buch stark betone: Es geht immer auch um den Wettbewerb zwischen den Städten. Wer ist innovativ? Passau kann so viel mehr sein als „nur“ die Dreiflüssestadt.

Angenommen, Sie dürften nur ein Projekt aus Ihrem Buch umsetzen, das aber garantiert: Für welches würden Sie sich entscheiden?

Das ist eine gemeine Frage (lacht). Ein ganz großes Potenzial liegt in den Wasserflächen, die bisher eigentlich nur visuell zur Geltung kommen. Aber man kann Wasser auch spüren, darin baden. Man könnte und sollte die drei Flüsse ganz neu entdecken. – jmu

Das Buch „innovativ.nachhaltig.urban.“ (227 Seiten) kostet 18,90 Euro. ISBN: 9783981755398