Die klimaresiliente Stadt – Nachhaltigkeit muss das neue Profitabel werden

M. A. Matthias Jablonski, Comenius University, Faculty of Management, Bratislava, Slovakia
Supervisor: Prof. Ing. Miloš Hitka, PhD
Jablonski2@uniba.sk
Comenius University, Faculty of Management, Odbojárov 10,
82005 Bratislava - Slovakia

Präambel

Der fortschreitende Klimawandel ist die größte globale Herausforderung der heutigen Gesellschaft. Der weiterhin massive tonnenweise Ausstoß von CO_2 heizt den Planeten stündlich weiter auf und verändert das Erd- und Klimasystem mit weitreichenden Folgen. Naturgemäß ballen sich die kritischen Faktoren in urbanen Gebieten und zeigen die Schwächen des heute gängigen Stadt-Formates auf: Die Konzentration der Bebauung, die enorme Flächenversieglung und die massiven Eingriffe in die Natur führen zu entsprechend wechselseitigen Auswirkungen. Besondere Brennpunkte sind neben dem Verkehrs-, der Gebäude- und Energiesektor. Um die Folgen des Klimawandels abzumildern, benötigt es einen rasanten Systemwandel hin zu einer holistischen Nachhaltigkeit sowie zu einem gesamtgesellschaftlichen ökologischen Verständnis.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt der Autor im Rahmen des Promotionsstudiums die Erstellung eines Chapters aus der wissenstheoretischen Perspektive mit Blick auf die Fortentwicklung der v.g. Sektoren unter Stadtentwicklungsaspekten. Im Sinne des Prinzips effektiver Ressourcen-Nutzung in einer (klima-)resilenten Stadt sieht der Leitgedanken des Chapters Handlungsschwerpunkte vorrangig in den nachfolgend aufgeführten Bereichen: Quantitativer Bodenschutz, ressourceneffiziente Gebäude und Quartiere, Wandlung des Stadt- und öffentlichen Raums. Aufgrund der Komplexität des Themas begrenzt sich dieser Artikel auf die nachfolgend deklarierten Forschungsfragen:

F1. Nachhaltig und profitabel – wie kann die Sanierung des Gebäudebestandes weiter vorangetrieben werden?
F2. Was kann Deutschland von den Umstrukturierungsprozessen der Verkehrs- und Siedlungsstrukturen anderer europäischer Städte lernen?
F3. Wie kann der Ausbau der Erneuerbaren Energien weiter vorangetrieben werden?

Das hier durchgeführte Experten-Interview ist Teil eines qualitativen Forschungsdesigns.
Interviewer: M. A. Matthias Jablonski, Comenius University, Faculty of Management, Bratislava, Slovakia
Interviewpartnerin: Dr. Verena Svensson, Stadtwerke Düsseldorf AG, Höherweg 100, 40233 Düsseldorf
Interview geführt am 14.09.2021
Interview-Dauer: 60 Minuten

Interview-Fragen

1. [M. A. Matthias Jablonski] *Die europäische Kommission hat im Dezember 2020 ihre „Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität" vorgestellt, in welcher der Schwerpunkt neben der Ökologie auch auf der Digitalisierung der Mobilität liegt. Wie kann aus Ihrer Sicht dieses Ziel erreicht werden?*

   [Dr. Verena Svensson]
   - Nachhaltige und intelligente Mobilität bedeutet eine Abkehr von fossilen Brennstoffen und insgesamt eine effizientere Verkehrsgestaltung für mehr Lebensqualität in unseren Städten ohne die Freiheit, die Mobilität ja u.a. auch bedeutet einzuschränken
   - Mischung aus Push- und Pull-Maßnahmen:
   - Alternativen verbessern: mehr Platz und Sicherheit für Rad- und Fußverkehr; mehr großflächige Versuche z.B. für autonomes Fahren, um echte Alternativen zu schaffen
   - Motorisierten Individualverkehr (MIV) unattraktiver gestalten: höhere Parkgebühren, städtebauliche Einschränkungen für PKW hinnehmen
   - Mutig sein: siehe Paris. Auch unpopuläre Entscheidungen treffen und durchhalten

2. [M. A. Matthias Jablonski] *Was sind ihre Produkte zur E-mobilität und welchen Beitrag wollen Sie damit leisten?*

   [Dr. Verena Svensson]
   - Produkte, die entwickelt wurden und in den Vertrieb übergeben + Produkte, die im Moment bei uns in der Eigenverantwortung betrieben werden
   - Insgesamt aus Sicht Stadtwerke Düsseldorf AG: Ladesäulen für B2B und im öffentlichen Raum, Wallboxen B2C, Quartiersmobilität (E-Car Sharing Station, E-Bike Station), On Demand Service CleverShuttle, E-Roller Sharing eddy, Ladecontainer für Mikromobilität, Fuhrparkanalyse und –Optimierung
   - Alternative Antriebe erlebbar machen bzw. Mobilität mit alternativen Antrieben ermöglichen, als Beitrag zum Klimaziel der Stadt Düsseldorf (Klimaneutralität bis 2035 in Düsseldorf)

3. [M. A. Matthias Jablonski] Wie sieht für Sie die Mobilität der Zukunft aus?

   [Dr. Verena Svensson] …

   - Idealbild: autonome on demand Shuttles mit alternativen Antrieben und dadurch attraktiver ÖPNV
   - Weniger individueller Fahrzeugbesitz
   - Weniger Parkflächen, dafür mehr Platz für Grünflächen
   - Sichere Radinfrastruktur, damit Kinder von Anfang an Fahrrad fahren statt Auto

4. [M. A. Matthias Jablonski] *Für eine nachhaltige Mobilität wird ein Dreiklang aus Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung postuliert. Welche Maßnahmen halten Sie für am effizientesten und warum?*

[Dr. Verena Svensson] …

- Vermeidung: Kostet am wenigsten und bringt am meisten. Allerdings schränken z.B. Fahrverbote Freiheiten ein. Das kann also nicht alleine funktionieren und gewollt sein.
- Verlagerung: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrrad
- Verbesserung: Dekarbonisierung des Straßenverkehrs

5. [M. A. Matthias Jablonski] Wie kann der öffentliche (klimaneutrale) Personennahverkehr attraktiver gestaltet werden?

[Dr. Verena Svensson]

- Attraktivere, kleinere Gefäße, gerade auch für Randbezirke
- Mehr on demand / individuellere Services (u.a. bessere Taktung)
- Mehr / virtuelle Haltestellen
- Weniger Angsträume und Imageoffensive

6. [M. A. Matthias Jablonski] *Wie kann der Wettbewerb beim Ausbau und Unterhalt der Ladeinfrastruktur forciert werden?*

[Dr. Verena Svensson]

- Wettbewerb nimmt zu. Aktuelle Herausforderung ist das Fullfillment und Zugang zu Flächen. Wenn das besser und effizienter gelöst werden kann, sinken Hürden für den Wettbewerb

7. [M. A. Matthias Jablonski] Was sind ihre Erfahrungen in Bezug auf smarte Laternen? Ist das ein Modell der Zukunft?

[Dr. Verena Svensson]

- Im Moment sehe ich eher Laden zu Hause / beim Arbeitgeber, kombiniert mit AC LIS
- Viele öffentliche Ladesäulen sind aktuell zugeparkt von Verbrennern oder werden von E-Autos nicht schnell genug freigegeben, weswegen die Rentabilität hier schwierig ist
- Wenn wir (in der Zukunft) an mehr autonome Shuttles glauben und weniger individuellen Fahrzeugbesitz, werden wir auch weniger Ladepunkte brauchen, da sie effizienter angefahren werden von weniger Fahrzeugen

8. [M. A. Matthias Jablonski] Eine EU-Maßnahme zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehr ist die Ausweitung des Emissionshandels auf diesen Sektor. Welche weiteren politischen Maßnahmen wären sinnvoll, die Treibhausgasemissionen im Verkehr zu senken?

[Dr. Verena Svensson]

- Senkung Attraktivität Motorisierter Individualverkehr (MIV) (Einfuhrverbote Verbrenner, hohe Parkgebühren, nachrangige Behandlung in der Infrastruktur – siehe Paris, Kopenhagen, Utrecht)
- Dekarbonisierung Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und z.B. Taxi (zwingender Einsatz von alternativen Antrieben)
- Unterstützung Ausbau Ladeinfrastruktur (Bereitstellung Flächen)
- Reduktion Parkflächen gerade bei Quartiersneubauten (eher Quartiersgaragen und Quartiere an sich autofrei)

9. [M. A. Matthias Jablonski] *Wie kann das Angebot von E-Mobilität auch in ländlichen Regionen wirtschaftlich sinnvoll angeboten werden?*

   [Dr. Verena Svensson]

   - Verbesserung Fulfillment: B2C Wallboxen in den Garagen der Eigenheime
   - On Demand Shuttles anstelle von fester Busfahrpläne

10. [M. A. Matthias Jablonski] *Städte wie Barcelona, Wien und London teilten den vorhandenen Straßenraum neu auf, schafften eine Abkehr von den autofokussierten Strukturen und erhöhten durch mehr Grünflächen die Lebensqualität in den Quartieren. Wie stellen Sie sich als Innovationsabteilung die smarte und lebenswerte Stadt von morgen vor?*

    [Dr. Verena Svensson]

    Siehe Frage 3

Ich erkläre mich dazu bereit, im Rahmen des genannten Forschungsprojekts an einem Interview teilzunehmen. Ich wurde über das Ziel und den Verlauf des Forschungsprojekts informiert.

Ich bin damit einverstanden, dass das Interview mit Namen und den oben erfassten Personenangaben als Appendix zur Generierung einer DOI unter https://dataverse.harvard.edu gespeichert wird. Der Interviewer arbeitet nach den Vorschriften der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) sowie allen anderen datenschutzrechtlichen Bestimmungen.

Ich bin damit einverstanden, dass einzelne Sätze aus den Transkripten als Material für wissenschaftliche nur im Sinne des o.g. Chapters genutzt werden können.

Düsseldorf, 16.9.21 Verena Svensson — Düsseldorf, 16.09.21

Ort, Datum, Unterschrift Interviewte — Ort, Datum, Unterschrift Interviewer