



Resiliente Systeme in der Stadt (Quelle: Difu)

nen orientieren und diese flankierend unterstützen. So kann zum Beispiel eine bestehende oder in der Entwicklung befindliche Nachhaltigkeits-, Klimaanpassungs- oder Smart-City-Strategie weiterentwickelt oder ergänzt werden. Grundsätzlich geht es vorrangig darum, Resilienz als Fähigkeit zu begreifen, um den gewünschten Wandel zu einer nachhaltigen kommunalen Entwicklung herbeizuführen und in fachübergreifenden Kooperationen umzusetzen.

Wissenschaftliche Ansprechpartner: Julia Diringer, +49 30 39001-283, diringer@difu.de. Weitere Informationen: <https://www.difu.de/17811>.

Difu

Nachhaltige Logistik

Gute Ideen für den Boden und das Klima

Logistikunternehmen brauchen Platz für ihre Arbeit, Anwohnende hingegen bessere Luft und die Umwelt am besten unversiegelte Böden. Wie können die unterschiedlichen Interessen der Logistikbranche als drittgrößter Wirtschaftszweig Deutschlands mit Nachhaltigkeitszielen in Einklang gebracht werden? Dafür erarbeiten und erproben acht Partnerorganisationen im Landkreis Osnabrück, in der Stadt Osnabrück und im Kreis Steinfurt seit Februar 2020 im Projekt „Ressourcenschutz durch Logistik Plus – Logist.Plus“ Lösungen – gemeinsam mit Kommunen und Unternehmen. Gefördert wird es durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung

(BMBF) im Programm „Stadt.Land.Plus“. Koordiniert wird das fünfjährige Projekt von Apl.-Professor Dr. Kim Philip Schumacher und Professor Dr. Martin Franz vom Institut für Geographie der Universität Osnabrück.

„Um den zunehmenden Bedarf an Logistik zu stillen, sind immer mehr Flächen notwendig. Geeignete Flächen werden aber knapper, Nachhaltigkeitsziele erwarten einen sparsameren Umgang mit Boden. Gleichzeitig sinkt die Bereitschaft der Kommunen, der im Vergleich zu anderen Nutzungen weniger attraktiv erscheinenden Logistik Flächen zu überlassen. Ein pauschaler Ausschluss von Logistik aus der Vergabe von Flächen kann aber nicht die Lösung sein. Dafür ist die Logistik zu wichtig für unsere Wirtschaft. Stattdessen muss die Logistik nachhaltiger werden“, erläutert Professor Franz.



Tauschten sich über die Ergebnisse der ersten Projektphase aus (v.l.): Rolf Meyer (KNI-Vorsitzender, Fa. Meyer & Meyer), Prof. Dr. K. Schumacher (Projektmanager, Universität Osnabrück), Dr. Dr. J. Halbe (Universität Osnabrück), Prof. Dr. S. Rosenberger (Hochschule Osnabrück), Jonas Kiwitt (Sustainability Manager Firma NOSTA), Anna Kebschul (Landrätin, Landkreis Osnabrück), Prof. Dr. K.-M. Griese (Hochschule Osnabrück), Prof. Dr. G. Broll (Universität Osnabrück), Prof. Dr. M. Franz (Projektkoordinator, Universität Osnabrück), Detlev Gerdts (Bodenbündnis, Stadt Osnabrück), Uwe Manteuffel (Stadt Ibbenbüren). (Foto: Landkreis Osnabrück)

Gesetzliche Vorgaben zum Bodenschutz erhöhen Druck auf Kommunen und Unternehmen

Für Umwelt und Menschen wird der Flächenbedarf der Logistik immer mehr zum Problem. Denn versiegelte Böden können beispielsweise weniger Wasser speichern und weniger Schadstoffe filtern. Sie entfallen als Lebensraum für Pflanzen, Tiere und letztlich die Menschen. Sowohl auf Bundes- als auch auf EU-Ebene gibt es deshalb immer mehr gesetzliche Vorgaben zum Bodenschutz – wie die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes und das geplante EU-Bodengesundheitsgesetz. Es ist klar: Logistikunternehmen müssen umdenken und den Bodenschutz stärker berücksichtigen.

Aber wie kann eine solche nachhaltigere Logistik aussehen? Acht Partner-

institutionen aus Wissenschaft, regionalen Akteur*innen und Kommunen – beispielsweise die Universität und Hochschule Osnabrück, das Bodenbündnis ELSA e.V., das Kompetenznetz Individuallogistik (KNI) e.V. und der Wissenschaftsladen (WILA) Bonn e.V. – haben dies in einer ersten, dreijährigen Projektphase für die Stadt und den Landkreis Osnabrück und den Landkreis Steinfurt analysiert und gemeinsam mit ansässigen Unternehmen Lösungen entwickelt. Die Ergebnisse dieses Prozesses zeigen: Obwohl mehr als 80 % der Flächen an den Logistikstandorten versiegelt sind, gibt es enormes Potenzial im Bereich des Boden-, Grundwasser- und Klimaschutzes.

Zu den Ideen der Projektbeteiligten zählen: die Aufwertung von Flächen durch Blühstreifen, Dach- und Fassadenbegrünungen sowie die Verwendung versickerungsöffener Stra-

ßenbeläge. Ebenfalls wird empfohlen, Brachflächen wieder in Nutzung zu nehmen, anstatt neue Gebiete auszuweisen und zu versiegeln.

Bodenschutz schon bei der Flächenausweisung mitdenken

Vorrangig sollten bei der Inanspruchnahme von Flächen die schutzwürdigen Böden nicht überbaut werden. Wenn neue Standorte für Logistik ausgewiesen werden müssen, dann nur mit einer bodenkundlichen Baubegleitung (BBB). Das dazugehörige Bodenschutzkonzept kann schon im Planungsprozess dafür sorgen, dass schonend mit den Böden umgegangen wird. Dadurch werden so wenige fruchtbare oder anderweitig schützenswerte Böden wie möglich versiegelt.

Um die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren, wünschen sich Unternehmen und Kommunen im Projektgebiet mehr Austausch – sowohl miteinander als auch überregional. Ein Vorschlag sieht vor, dass sich Kommunalverwaltungen und Wirtschaftsförderungen bei der kooperativen, nachhaltigen Flächennutzung in der Moderation einbringen und mit der Bereitstellung von Beratungs- und Förderangeboten unterstützen. In der Praxisphase werden nun zuvor entwickelte Ansätze für einen vernetzten Dialog erprobt.

Umsetzungsphase hat begonnen

Seit Februar setzt das Projekt die entwickelten Ansätze nun im Rahmen einer zweiten Projektphase um. Planspiele mit kommunalen Partnern und Unternehmen bieten hierbei einen praxisnahen Rahmen für Diskussionen von Hemmnissen und die Erprobung der gewonnenen Erkenntnisse. Darüber hinaus wird ein Beratungsleitfaden für Unternehmen entwickelt, mit dessen Hilfe Unternehmen erste Handlungspotenziale im Bereich der Standortanpassung auf dem Weg zur boden- und klimaschonenden Logis-

tik identifizieren können. Ein weiteres Ziel ist die Entwicklung eines City-Logistik-Konzeptes mit Pilotcharakter, welches Lösungswege für eine klimaneutrale Lieferung in Innenstädten aufzeigen soll.

Mehr Infos auf der Website des Projektes: <https://www.logist-plus.de/>. Kontakt beim Wissenschaftsladen Bonn: Meike Rohkemper, Tel.: 0228/20 161-18, E-Mail: meike.rohkemper@wilabonn.de.

UNI Osnabrück

Orte, die gut gehen

Erster deutscher Fußverkehrspreis verliehen

Den ersten deutschen Fußverkehrspreis haben die Stadt Kiel und die Gemeinde Pleidelsheim in Baden-Württemberg gewonnen. Mit dem Preis werden Projekte ausgezeichnet, die das Gehen attraktiver machen und Städte beleben.

„Immer mehr Menschen setzen sich dafür ein, dass sie sicher und gut zu Fuß durch ihren Ort kommen“, sagte bei der Preisverleihung am 30. Januar Ruth Hammerbacher, Juryvorsitzende und Fuss e.V.-Vorstand. „Auf dieses Bedürfnis gehen die ausgezeichneten Kommunen in vorbildlicher Weise ein.“ Dr. Katrin Dziekan, Abteilungsleiterin im Umweltbundesamt, würdigte die Preisträger: „Es gibt tolle Vorreiter-Kommunen, die mit ihren innovativen Ideen den Fußverkehr fördern. Es ist wichtig, diese Beispiele zu würdigen und in die Breite zu tragen.“ Dziekan hob die Bedeutung des alltäglichen Gehens hervor: „Wir brauchen den Fußverkehr für die Mobilitätswende – für die kürzeren Entfernungen, aber auch als Zubringer zu anderen Verkehrsarten, vor allem zu Bus und Bahn.“

Lokale Beispiele mit Vorbildcharakter

Kiel bekam den Preis für ein „beispielbares Quartier“: Die Straßenumbauten im Stadtteil Ellerbeck/Wellingdorf kommen besonders Kindern zugute. In Pleidelsheim analysierte die Initiative „Ökologisch mobil“ Gefahrenstellen, Brennpunkte und positive Beispiele und entwickelte einen Katalog für besseren Fußverkehr, den die Gemeinde jetzt Stück für Stück umsetzt. Einen Sonderpreis gab es für das „Parklet“-Programm des Berliner Senats: Holzflächen mit Sitzbänken und Grün auf bisherigen Parkplätzen, die das Umfeld verschönern, zum Aufenthalt einladen und damit auch das Gehen im Quartier fördern.

Für den Fuss e. V. wies Ruth Hammerbacher bei der Preisverleihung auf ein bundespolitisches Problem hin: „Viele Städte und Gemeinden würden gern mehr für den Fußverkehr tun. Aber sie dürfen nicht, weil veraltete Vorschriften ihnen vieles verbieten oder stark erschweren – zum Beispiel mehr Spielstraßen, Zebrastreifen und menschenfreundliche Geschwindigkeiten.“ Auch für Katrin Dziekan ist „eine Änderung des Rechtsrahmens dringend erforderlich. Damit Zufußgehen sicherer und attraktiver wird, wäre auch Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ein entscheidender Schritt.“

Die Preisverleihung und die Tagung fanden im Rahmen des FUSS e. V.-Projekts „Gut gehen lassen – Bündnis für attraktiven Fußverkehr“ statt, das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und vom Umweltbundesamt (UBA) gefördert wird.

Weitere Informationen zum Preis und zu den Siegerprojekten: <https://www.fuss-ev.de/fussverkehrspreis>. Vortragsfolien der Tagung „Bei uns geht's besser“: <https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/63-fussverkehrspreis.html>.

FUSS

Tempo 30 für mehr Lebensqualität

Deutschlandkarte des IfL zeigt regionale Unterschiede

Auch wenn sie manchem Autofahrer ein Ärgernis sind: Tempo-30-Zonen senken den Lärmpegel, sparen Stress und vermeiden schwere Unfälle. Das Leibniz-Institut für Länderkunde hat die neu aufgeflamte Diskussion um Tempolimits zum Anlass genommen, die Anteile der geschwindigkeitsreduzierten Straßen in Städten in einer Deutschlandkarte zu veranschaulichen.

Die interaktive Karte im Online-Nationalatlas des Leibniz-Instituts für Länderkunde (IfL) basiert auf neuesten Daten für alle 80 Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern. Dargestellt sind die Anteile der Straßenabschnitte am Gesamtstraßennetz, auf denen Tempo 30 (oder darunter) gilt. Am häufigsten runter vom Gas müssen Fahrzeuglenker demnach in Städten in Süd- und Norddeutschland. Eher gering sind die Anteile der Straßenabschnitte mit maximal 30 km/h in der Mitte Deutschlands in einem breiteren Band zwischen Mönchengladbach und Dresden. Spitzenreiter bei den geschwindigkeitsreduzierten Straßen ist Berlin mit einem Anteil von 60 %, gefolgt von Reutlingen (58 %). Den dritten Rang teilen sich Essen und München mit jeweils 56 % Tempo-30-Anteilen am gesamten städtischen Straßennetz.

Jeweilige Umfänge der Verkehrsstraßennetze für regionale Unterschiede verantwortlich

Einen Grund für die regionalen Unterschiede sehen die IfL-Forscher Christian Hanewinkel und Wladimir Sgibnev im jeweiligen Umfang des Vorfahrtsstraßennetzes. Hauptstraßen sind von der in der Straßenverkehrsordnung verankerten Vorschrift ausgenommen, nach der innerhalb geschlossener Ortschaften