

Im Kern gesund

**10 Maßnahmen für
eine gesunde Mobilität
in Deutschlands Stadtzentren**



**Gesunde Städte brauchen einen gesunden Kern:
Eine Innenstadt mit hoher Lebensqualität, die den
Menschen mit seinen vielfältigen Bedürfnissen in
den Mittelpunkt stellt.**

Trotz mancher Anstrengung zum Umbau der
Innenstädte bleibt ein Thema ungelöst:

Der motorisierte Verkehr belastet die Innenstädte
weiterhin enorm – durch Lärm, Schadstoffe und
Flächenverbrauch.

Gesucht ist eine ganzheitliche Strategie, die
Schadstoffemissionen durch den Autoverkehr senkt
und zugleich eine breite Palette von Problemen
löst: Lärmbelastung, räumliche Nutzungskonflikte,
Sicherheitsaspekte, mangelnde Aufenthaltsqualität,
drohende Monokulturen durch einseitige Angebote.

Jahr für Jahr sterben über 47 000 Menschen durch
die Folgen hoher Schadstoffkonzentration in
Deutschland, davon gehen allein 40 Prozent auf
das Konto des Verkehrs. (UBA 2014a,b) Es ist daher
höchste Zeit zu handeln. Die hier vorgestellten
Thesen sollen einen Anfang machen und zeigen, wie
man Deutschlands Innenstädte für die Menschen
zurückerobern kann.

Ausgangslage

Stadtluft macht krank

„Stadtluft macht frei“ – dieser alte Ausspruch scheint angesichts des aktuellen Zustroms in die Städte so aktuell wie lange nicht. Mit der „Renaissance der Städte“ geht auch eine Wiederentdeckung der Stadtzentren einher – eine Stadt braucht einen lebenswerten Kern. Bei Lichte gesehen muss es aber eher heißen: „Stadtluft macht krank“. Insbesondere in den Innenstädten sind Menschen anhaltend hohen Schadstoffbelastungen durch den motorisierten Verkehr ausgesetzt. An vielen Orten ist die Luftqualität in den Zentren so schlecht, dass sie ein hohes Gesundheitsrisiko darstellt. Ein Bewusstsein für das Problem ist zwar vorhanden und vereinzelt wurden Maßnahmen wie Umweltzonen oder autofreie Bereiche umgesetzt. Doch es braucht mehr: eine konsequente, nachhaltige Mobilitätsstrategie, die Verkehre minimiert und umweltverträglich gestaltet.

Killer auf leisen Rädern

Keine Frage: Der Autoverkehr ist moderner und umweltfreundlicher geworden. Technische Neuerungen führten unter dem Strich zu deutlich schadstoffärmeren und leiseren Fahrzeugen. Alternative Antriebstechniken wie Elektromotoren sind nur langsam auf dem Vormarsch. In der Summe sind die Schadstoffemissionen noch immer so hoch, dass in vielen Zentren Deutschlands die Grenzwerte regelmäßig um ein Vielfaches überschritten werden (FAZ 2015). Die bisher gemachten Schritte sind eher ein Tropfen auf den heißen Stein, der durch das weiterhin steigende Verkehrsaufkommen in den wachsenden Städten wirkungslos bleibt (Frankfurter Rundschau 2015). Ohne konsequentes Handeln, das bei der Reduzierung der Schadstoffbelastung ansetzt, aber weitere Problemdimensionen des Autoverkehrs mit einbezieht, manövrieren wir in eine Sackgasse.

Mehr Menschen, mehr Mobilität

Seit Jahren steigen die Einwohnerzahlen der Großstädte (Die Welt 2014). Und obwohl die Gesamtbevölkerungszahl in Deutschland abnimmt, werden unsere Städte auch in den nächsten Jahren weiter wachsen. Mehr Einwohner bedeuten in der Regel mehr Verkehr, gerade auch in der Innenstadt, in der sich u.a. Arbeitsplätze, Geschäfte, kulturelle Einrichtungen, Institutionen und damit große Menschenströme ballen. Das bedeutet: Die Schadstoffbelastung wird weiter steigen. Auch vor diesem Hintergrund ist schnelles Handeln dringend erforderlich. Eine Reduzierung des fließenden und ruhenden Autoverkehrs in den Innenstädten ist aber auch dringend geboten, um öffentliche Räume, die in den letzten Jahrzehnten oftmals zu bloßen Transiträumen degradiert wurden, für die Menschen zurückzugewinnen und vielfältig nutzbar zu machen. So wird ein enormer Zugewinn an Lebensqualität in unseren Zentren erreicht.

3 Übergeordnete Ziele einer nachhaltigen Innenstadtmobilität

1 Schadstoffreduzierung

Oberstes Ziel des hier vorgestellten Maßnahmenpakets für Deutschlands Stadtzentren ist die Reduzierung der Schadstoffbelastung durch den KFZ-Verkehr und damit verbunden eine deutliche Verbesserung der Luftqualität in den Innenstädten.

2 Öffentlichen Räume aufwerten

Neben der Schadstoffreduzierung geht es auch um die Lärmreduzierung, eine Verlangsamung des Autoverkehrs zur Erhöhung der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer und um eine Verringerung der Rauminanspruchnahme durch ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr. Damit können die öffentlichen Räume in der Innenstadt deutlich aufgewertet werden.

3 Innenstadt lebendiger machen

Damit in Verbindung steht auch das Ziel, die Innenstadt insgesamt lebendiger zu machen. Die Reduzierung des Autoverkehrs schafft Platz für vielfältig nutzbare öffentliche Räume in den Stadtzentren. In Kombination mit einer verstärkten baulichen und funktionalen Durchmischung werden so einseitig nutzbare Innenstadtbereiche zu neuem, buntem Leben erweckt. Damit in Verbindung stehen auch neue Mobilitätsalternativen, die zu einer Steigerung der Attraktivität und verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt beitragen.



10

mal

**Kern
gesund**

Das Maßnahmenpaket

Schwerpunkt 1: Raus mit

Maßnahmen für einen gesünderen Verkehrsmix in den Innenstädten

Maßnahme

1

Wer stinkt, der zahlt: Ein fairer Beitrag zu gesunden Städten.

Die Städte wachsen und mit ihnen der Verkehr. Um die Schadstoffbelastung deutlich zu reduzieren, kommen wir nicht um eine Begrenzung des Innenstadtverkehrs herum. Hier stehen verschiedenen Möglichkeiten zur Wahl. Zum Beispiel Umweltzonen, in die nur Kraftfahrzeuge fahren dürfen, die bestimmte Emissions-Grenzwerte einhalten. Bereits 48 deutsche Städte haben solche Zonen. Die Erfahrung zeigt: Wenn die Zonen groß genug sind und auch Bereiche einschließen, in denen besonders viel Schwerverkehr fließt – zum Beispiel Industrie- und Hafengebiete – dann funktionieren sie. Grüne Plaketten müssen allerdings Vorschrift sein und sowohl der fließende als auch der ruhende Verkehr müssen konsequent kontrolliert werden. **Jetzt heißt es nachrüsten: Das Konzept der Umweltzonen muss flächendeckend umgesetzt werden, damit klar ist: Nur wer nicht stinkt, darf gratis rein.**

Noch bessere Ergebnisse verspricht die Einführung einer Mautgebühr für die Innenstadt – nach dem Vorbild der so genannten „Congestion Charge“ (Staugebühr), die 2002 in London eingeführt wurde. In der englischen Hauptstadt konnte innerhalb kurzer Zeit ein Rückgang des Pkw-Verkehrs um 20 Prozent erreicht werden, Staus wurden um 30 Prozent reduziert, Unfälle um 70 Prozent (TfL 2008). Auch die Stickoxid- und Feinstaubbelastung nahm ab. Im Gegenzug ist die Zahl der Radfahrer in zehn Jahren um 43 Prozent gestiegen, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel um 60 Prozent (ebd.). Der monetäre Beitrag hat außerdem den Effekt, die Preise des Autoverkehrs im Sinne einer Kostenwahrheit im Verkehr zu erhöhen. **Ob Stockholm, Oslo, Bergen, Bologna oder Mailand: Das Modell macht Schule. Immer mehr europäische Städte machen diesen Schritt in Richtung Lebensqualität.**

Ergebnisse mit zeitlich begrenzten Mautprojekten zeigen auch, dass ein gestaffeltes Modell notwendig ist. Die Mauthöhe muss nach den fahrzeugspezifischen Abgasemissionen differenziert werden. Zusätzlich bietet sich in der Innenstadt die Kombination von Maut- und Umweltzone an: Lastkraftwagen, Reisebusse und andere Transporter tragen aufgrund ihrer Größe meist exponentiell zur Schadstoffbelastung der Luft bei. Die zusätzliche Einführung einer Umweltzone würde dafür sorgen, dass alle größeren Fahrzeuge, die in die Innenstadt fahren wollen, bestimmte Emissionsgrenzwerte (EURO-Normen) einhalten. Voraussetzung sind allerdings strenge Kontrollen, um die Luftqualität mit diesem Instrument nachhaltig zu verbessern.

Die Einführung von Maut- und Umweltzonen mag mancherorts politisch schwer durchsetzbar erscheinen, ist aber eine zwingend notwendige Maßnahme. Sie muss immer im Gegenzug mit einem Ausbau alternativer Mobilitätsangebote kombiniert werden, um dem einschränkenden „Push-Faktor“ einen einladenden „Pull-Faktor“ entgegen zu setzen. Die Erfahrung zeigt: Die Skepsis vor der Einführung einer Innenstadtmaut und Umweltzonen weicht schon bald nach der Einführung einer breiten Zustimmung, denn dann erkennt eine deutliche Mehrheit der Menschen: Die Vorteile für das Leben in den Städten überwiegen!



dem fossilen Verkehr

Maßnahme

2

E für alle: Ganzheitliche E-Mobilität statt nur E-Autos

Betrachtet man allein den schädlichen Ausstoß von Luftschadstoffen durch Pkw, scheint das Elektro-Auto die Antwort auf zu hohe Stickstoff- und CO₂-Emissionen zu sein. Aber dieser Gedanke greift zu kurz: Zum einen hält sich die positive CO₂-Bilanz beim derzeitigen Strommix in Grenzen. Zum anderen sind die Reichweiten der E-Autos zu kurz und die Batterien zu teuer. Zumindest kurzfristig wird das Elektroauto auf dem individuellen Massenmarkt also wohl kaum eine Rolle spielen.

Trotzdem ist Elektromobilität die Zukunft. Insbesondere, wenn es um Carsharing-Modelle geht: In diesem Fall sind die Fahrzeuge gut ausgelastet und die hohen Anschaffungskosten werden relativiert. An der Grenze zur Innenstadt müssen Mobilitätsknotenpunkte eingerichtet werden, die Leihstationen für E-Autos und E-Fahrräder anbieten. Kürzere Wege legt man dann zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. **Auch öffentliche Verkehrssysteme, Liefer- und Transportverkehre müssen zukünftig von E-Mobilität angetrieben werden.**

Bedingung ist natürlich, dass der genutzte Strom für den Elektroantrieb regenerativ erzeugt wird, nur dann sind Elektromotoren effizient und verursachen weniger Schadstoffe. Durch kurzfristige Maßnahmen, z.B. durch deutlich geringere Gebühren Fahrzeuge mit Elektroantrieb innerhalb von Maut- und Umweltzonen, kann der Umstieg auf Autos mit E-Antrieb beschleunigt werden. **Mittel- bis langfristig muss eine Gesamtpaket zur E-Mobilität umgesetzt werden, das von Pedelecs über Elektroautos bis zu Bussen und anderen ÖPNV-Lösungen wie z.B. Straßenbahnen mit E-Antrieb reicht.**



Gut gepackt: Lieferverkehr reduzieren und konzentrieren.

Ein wichtiger Ansatzpunkt für Verbesserungen des Verkehrs in der Innenstadt ist die Neuorganisation des Lieferverkehrs, speziell auf der so genannten „letzten Meile“. Zunächst müssen alle Möglichkeiten zur Reduzierung des Lieferverkehrs ausgeschöpft werden. Aber ganz lassen sich Transporte nicht vermeiden: auch in Zukunft wird man große Güter in die Innenstadt hinein und aus ihr heraus transportieren müssen. Ganz wird man nicht auf den Lieferverkehr auch mit großen Fahrzeugen verzichten können. Hier kann die Umstellung auf alternative Antriebe Abhilfe schaffen – und eine verbesserte logistische Koordination mit Hilfe neuer digitaler Systeme. Vor allem müssen unnötige Fahrten durch konkurrierende Lieferfirmen eingeschränkt werden. Die Lieferströme müssen gebündelt und Fahrzeuge optimal ausgenutzt werden.

Die größte Stellschraube beim Lieferverkehr liegt beim Transport kleiner Güter. Der sich immer stärker abzeichnende Umstieg auf Lastenfahrräder und kleine Fahrzeuge mit Elektroantrieb muss weiter vorangetrieben werden – durch Förderprogramme einerseits sowie durch einschränkende Maßnahmen für Lieferfahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Dabei müssen auch neue Ansätze Berücksichtigung finden (Zukunft Mobilität 2010), wie der Binnenservice in Amsterdam, ein Unternehmen, das Lieferströme in „Quartiers-Hubs“ bündelt und von dort kleinteilig verteilt. Um solche Angebote auch in Deutschland zu etablieren, sind organisatorisch-logistische und digital unterstützende Maßnahmen notwendig. Mittel- bis langfristig sind auch weitergehende Maßnahmen wie die Einführung automatisierter, unterirdischer Transportsysteme denkbar (CargoCap, siehe Grrin 2010). **In jedem Fall gilt: Die Verstopfung der Innenstädte mit schlecht ausgenutzten Transportern muss ein Ende haben.**



Feet first: Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer

Ob mit dem Rad oder auf Sohlen: Die Füße sind unser naturgegebenes Fortbewegungsmittel. Eines, das keine Stickoxide, keinen Feinstaub und (fast) kein CO₂ verursacht – und kaum Raum verbraucht. Was würde besser zu den beengten Platzverhältnissen in den Innenstädten passen? Der nicht motorisierte individuelle Verkehr muss die Nummer eins in Deutschlands Innenstädten werden. Konkret sollten mindestens 60 Prozent der Wege in der Innenstadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden – das ist das Ziel, das sich Kommunen setzen müssen, um im Kern gesund zu werden. Allerdings muss die Infrastruktur für das Radfahren und zu Fuß gehen deutlich attraktiver werden, damit diese alternativen Verkehrsmittel wieder zur komfortablen Selbstverständlichkeit werden.

Fahrradfahren macht nicht nur Spaß und baut Stress ab, sondern erspart dem Klima mit jedem Kilometer, der auf diese Weise nicht mit dem Auto zurückgelegt wird, rund 140 Gramm CO₂ – und der Stadt eine Menge Kosten (NRVP 2011, S. 3). Zum einen sind Bau und Erhalt der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer günstig. Zum anderen bedeuten weniger Stau, Unfälle und Luftverschmutzung auch weniger Kosten für die Städte. Und weil zu Fuß gehen und Radfahren platzsparend sind, wird Raum für Grünflächen, Cafés und spielende Kinder geschaffen – Platz für das öffentliche Leben.

Fahrradfahrer und Fußgänger sollten grundsätzlich Vorrang vor jeglichem motorisierten Verkehr in der Innenstadt haben – ob an Kreuzungen, im Straßenraum oder bei Investitionen. Besonders beim Radverkehr muss deutlich mehr investiert werden: in den Ausbau der Radwegenetze, die Förderung von Bikesharing und bequeme sowie ausreichende Abstellmöglichkeiten. Fußwege dürfen nicht mehr als „Resträume“ geplant werden, sondern müssen funktional und gestalterisch zum Zufußgehen einladen.

Hierfür muss sich die Verkehrspolitik der Städte drehen: Statt vom Auto aus zu planen und anschließend zu prüfen, welcher Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer noch übrig bleibt, müssen die Verkehrsformen, die Luft- und Lebensqualität und den Finanzhaushalt der Städte zu Gute kommen, im Vordergrund stehen und Vorfahrt haben. Straßen müssen von außen nach innen geplant werden, statt wie bisher von innen nach außen: Fußgänger und Radfahrer müssen genügend Raum haben, die Anzahl der verbleibenden Autospuren richtet sich nach der Breite des verbleibenden Raums - und nicht danach, wieviel Platz die Autos in Spitzenzeiten maximal brauchen.

Schon kurzfristig kann viel geändert werden – durch den Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur, die Erweiterung von Bikesharing-Systemen, mehr Bike&Ride-Anlagen, mehr Fußgängerbereiche in den Geschäftsbereichen. Längerfristige Veränderungen müssen tiefer gehen. Die Verkehrsregeln müssen für bestimmte Stadtbereiche zugunsten von Fußgängern und Radfahrern geändert werden, das Shared-Space-Prinzip muss endlich auch in Deutschland ermöglicht werden. Zukünftig muss für Deutschlands Innenstädte gelten: Rad und Füße sind das neue Auto.



Schwerpunkt 2: Die Straße

Maßnahmen, die Raum für mehr Lebensqualität schaffen

Maßnahme

5

Die neue Cityfreiheit: Mut zu autofreien Zonen.

Schadstoffemissionen können am effektivsten vermieden werden, indem der Verkehr verringert wird, von dem die Schadstoffe ausgehen. Deutschlands Städte sollen prüfen, welche Teile ihrer Zentren sie ausschließlich Fußgängern und Radfahrern vorbehalten können. Der Verkehr muss in Teilbereichen der Innenstädte auf zeitlich begrenzten Lieferverkehr, öffentlichen Personenverkehr sowie Fußgänger- und Radverkehr beschränkt werden.

Schon lange ist klar: Autoverkehr in den Innenstädten sorgt für Lärm und dicke Luft, verringert die Sicherheit und das Wohlbefinden von Fußgängern und Fahrradfahrern und schränkt durch seinen Platzbedarf die Lebensqualität in den Innenstädten ein. Kopenhagen – eine der Vorzeigestädte im Bezug auf nachhaltige Mobilität – hat seine Haupteinkaufsstraße schon in den 1960er Jahren von Autos befreit. Statt Umsatzeinbußen zu verzeichnen florierten die Geschäfte: 35 Prozent mehr Fußgänger flanierten nun durch die Straßen (Gehl 2015, S. 26f).

Viele weitere europäische Städte zogen seitdem nach: In Madrid dürfen seit langem nur Autofahrer mit Parkberechtigung ins Zentrum fahren, weitere Einschränkungen sind vorgesehen. Paris machte gute Erfahrungen mit kurzfristigen Fahrverboten in der City. Ab 2020 sollen dort Dieselaautos in der Innenstadt verboten und nur noch Anwohner und Lieferanten zufahrtsberechtigt sein. Oslo plant ab 2019 sogar alle Autos dauerhaft aus der gesamten Innenstadt zu verbannen. Auch Mailand oder Brüssel planen ähnliche Maßnahmen. Im Gegenzug wird oft ein starker Ausbau von ÖPNV und Radverkehr angestrebt (Die Zeit 2015).

- Im Ergebnis profitiert nicht nur die Luftqualität: Eine Umgebung die frei von Lärm, Luftverschmutzung und Gefahr ist und den Menschen ein großes Angebot an öffentlichen Räumen zur Verfügung stellt, bietet eine hohe Lebensqualität. Vormals vom Verkehr dominierte Areale laden dann wieder zum Flanieren und Verweilen ein und beflügeln das Stadtleben.

Ziel muss es sein, dass zukünftig mindestens 60 Prozent der Wege durch die Innenstadt zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden und nur noch 20 Prozent mit dem Auto. Dazu müssen Teile der Innenstadt als reine Fußgänger- und Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

Viele gute Beispiele weltweit zeigen, dass das Wegfallen von Verkehrswegen nicht automatisch zum Verkehrskollaps führt. Die Menschen haben sich dort rasch auf die veränderten Situationen eingestellt: Sie haben alternative Strecken gewählt oder sind auf andere Verkehrsmittel umgestiegen. Und was der Blick in andere Städte auch zeigt: Je mehr Raum man dem Autoverkehr gibt, um so mehr Verkehr und Stau erhält man (Handelsblatt 2009).

Der Wandel kann schrittweise erfolgen. Denn jeder Zuwachs an autofreien Zonen ist unter dem Strich ein Gewinn für die Innenstädte, selbst wenn nur Stück für Stück einzelne Straßen hinzukommen.



neu verteilen



Maßnahme

6

Slow statt stressig: Tempo runter, Verkehr beruhigen.

Die Belastung durch Feinstaub und Stickstoffoxide im Straßenverkehr wird nicht allein durch die Art und Anzahl der Fahrzeuge bestimmt, sondern auch durch die Fahrgeschwindigkeit. Ein erprobtes Gegenmittel: **Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Zonen mit Tempo 20 (vgl. Zukunft Mobilität 2012)**. Durch sie entsteht ein stetigerer Verkehrsfluss, was Emissionen senkt (Richard/Steven 2000, S. 12) – Schadstoffe und Lärm werden effektiv und kostengünstig reduziert (vgl. Stadt Zürich).

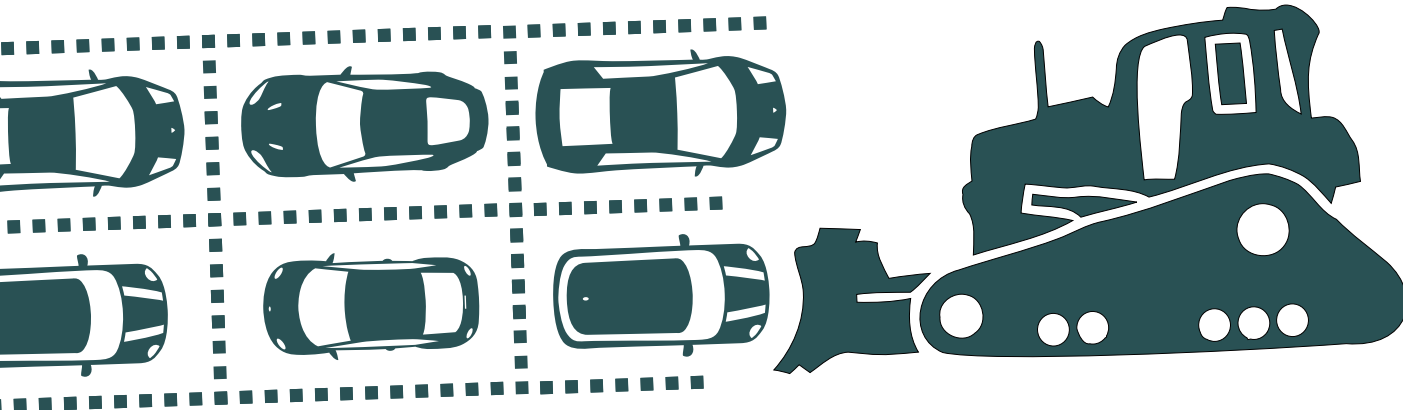
Tempolimits verbessern auch deutlich die Sicherheit: Mehr als 80 Prozent der Fußgänger, die von einem Wagen mit Tempo 65 getroffen werden, sterben. Bei 30 Kilometern pro Stunde sind es nur noch fünf Prozent (Economist 2015). Zudem fängt das öffentliche Leben bekanntlich dort an, wo Straßen und Plätze ruhiger und sicherer werden, sich Geschwindigkeiten verlangsamen, Lärm verringert, Begegnungen und Unterhaltungen möglich werden. **Weniger Geschwindigkeit bringt also mehr Lebensqualität.**

Den größten Zuwachs an Qualität bringen Begegnungs- oder Shared-Space-Zonen. Dabei werden alle Verkehrsschilder beseitigt und Bordsteine entfernt. Übrig bleibt ein einziger, großer Verkehrsraum, den sich alle teilen. Der Effekt: Statt auf Ampeln schauen sich alle Verkehrsteilnehmer in die Augen – so entsteht ein Gefühl von Gemeinsamkeit und Rücksichtnahme. Autofahrer dürfen in diesen Zonen nicht viel schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren.

In vielen niederländischen Städten ist dieses Modell bereits sehr erfolgreich eingeführt. In Deutschland hat Bohmte in Niedersachsen den Anfang gemacht: Die laute und schadstoffreiche Ortsdurchfahrt wurde zum Shared Space. Der Erfolg: Lärm- und Luftbelastung sanken, hinzu kam ein verbesserter Verkehrsfluss und eine höhere Aufenthaltsqualität. Dass Bohmte bisher alleine an Deutschlands Shared-Space-Front steht, liegt vor allem an politischer Trägheit: Rein rechtlich existiert die Form des Shared Space noch nicht. Fußgänger dürfen den motorisierten Verkehr laut Gesetz nicht behindern, der Vorrang für Autos ist auf diese Weise in der Straßenverkehrsordnung festgelegt. **Will man Shared Space fördern, muss man die Straßenverkehrsordnung an das 21. Jahrhundert anpassen.**

Und man muss die Straßen neu gestalten, denn breite Straßen ohne andere mobile Verkehrsteilnehmer oder Hindernisse laden dazu ein, aufs Gas zu drücken. Auch hier bietet sich ein schrittweises Vorgehen an: Temporeduzierungen und Shared-Space- bzw. Begegnungszonen werden zunächst modellhaft an neuen Orten umgesetzt und mittel- bis langfristig auf weitere Bereiche in der Innenstadt erweitert.





Maßnahme

7

Weg mit dem Standblech: Räume für Menschen, nicht fürs Parken!

23 Stunden pro Tag steht ein Auto im Durchschnitt still und nimmt einfach nur Platz weg: etwa zehn Quadratmeter, häufig sogar mehr (vgl. Zukunft Mobilität 2013). An jedem Ort, an dem ein Auto parkt, können zehn Fahrräder abgestellt werden. Es könnte Raum für Fußgänger oder gehbehinderte Menschen geschaffen werden. Oder es entstehen neue Aufenthaltsorte. Es gibt kaum einen ineffizienteren Weg, den öffentlichen Raum zu nutzen, als ihn für parkende Autos zur Verfügung zu stellen. Mit welchem Recht besetzen einige Wenige oft stundenlang den Raum, der eigentlich allen gehört?

Es ist höchste Zeit, den Parkraum im öffentlichen Straßenraum in den Innenstädten deutlich zu reduzieren. Als Ausgleich müssen Sammelparkplätze am Rand der Innenstadt zur Verfügung gestellt werden. So bleibt der motorisierte Verkehr außen vor – und dennoch können alle, die aufs Auto angewiesen sind, die Innenstadt erreichen. Der letzte Kilometer ins Zentrum kann gut zu Fuß, mit dem Leihrad oder dem öffentlichen Verkehr zurück gelegt werden.

Beispiele aus aller Welt zeigen: Weniger Stellplätze bedeuten nicht, dass die Innenstadt nicht mehr funktioniert. Für Lieferverkehre können temporäre Haltemöglichkeiten ausgewiesen werden. Bringdiensten für mobil eingeschränkte Personen können ebenfalls Stellplätze zur Verfügung gestellt werden, die mit einem entsprechenden Nachweis genutzt werden können.

Die Reduzierung der Parkplätze in der Innenstadt muss nicht auf einen Schlag erfolgen, wie das Beispiel Kopenhagen zeigt. Dort hat die Stadtverwaltung Jahr für Jahr zwei bis drei Prozent der Parkplatzflächen gestrichen (Die Zeit 2014). Auf diese Weise eroberten Fußgänger und Radfahrer die Stadt nicht an einem Tag, sondern Schritt für Schritt und „Rad für Rad“. Autofahrer und Einzelhändler hatten Zeit, sich auf die neue Situation einzustellen, der Umbau war nie schmerzhaft. Um so spürbarer sind die positiven Effekte. Die Innenstadt ist beliebter denn je, der Einzelhandel floriert. Und Kopenhagen gilt weltweit als Mobilitäts-Vorzeigestadt – auch, was den Umgang mit Stellplätzen angeht. **Weniger Stellplätze sind machbar und nützen am Ende allen.**

Schwerpunkt 3: Neue Angebote und Qualitäten

Maßnahmen, die neu in die Innenstadt locken

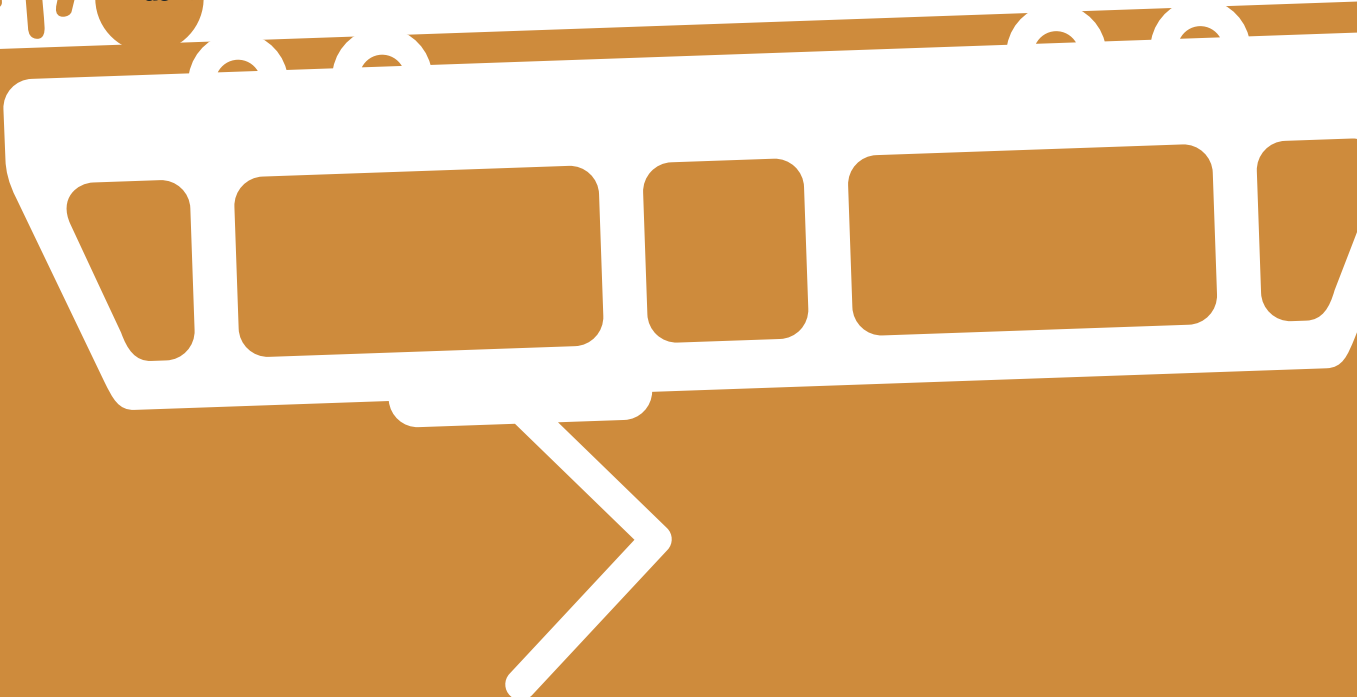
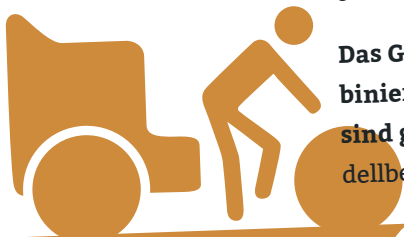
Maßnahme

8

Der Nahverkehr in der Innenstadt muss kostenlos sein.

Wer den Verkehr auf der einen Seite einschränkt, muss auf der anderen Seite neue Angebote machen. Um die emissionsarme Mobilität und den öffentlichen Nahverkehr konsequent zu fördern, müssen Busse und Bahnen im Innenstadtbereich kostenfrei sein. Nur so ist sichergestellt, dass wirklich alle Bevölkerungsschichten die Möglichkeit haben, sich bequem und emissionsfrei in der Innenstadt fortzubewegen. So zeigt eine Untersuchung aus Tallinn, dass Fahrgastzahlen mit kostenlosen Nahverkehrsangeboten gesteigert werden können (Zukunft Mobilität 2014). Zudem profitieren vor allem ärmere und ältere Menschen. Durch den Wegfall der Fahrscheinkontrolle verringert sich außerdem die Aufenthaltszeit an den Stationen – in Kombination mit der Anschaffung weiterer Nahverkehrs-Fahrzeuge werden so Taktzahlen und Verkehrsfluss erhöht. Um das Mobilitätsangebot ganzheitlich zu verbessern, müssen in Bussen Möglichkeiten geboten werden, Fahrräder zu transportieren. Der hierdurch entstehende Platzverlust im Fahrzeug kann durch eine erhöhte Taktung wettgemacht werden.

Das Gesamtpaket zählt: Ein kostenloser und attraktiver öffentlicher City-Nahverkehr, kombiniert mit Maßnahmen, die den motorisierten Verkehr weniger ansprechend machen – das sind gleich zwei Gründe, auf das Auto zu verzichten. Und auch hier gilt: Man sollte mit Modellbereichen starten, die Schritt für Schritt ausgeweitet werden. So kann der Wandel gelingen.

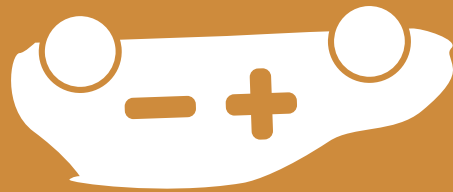
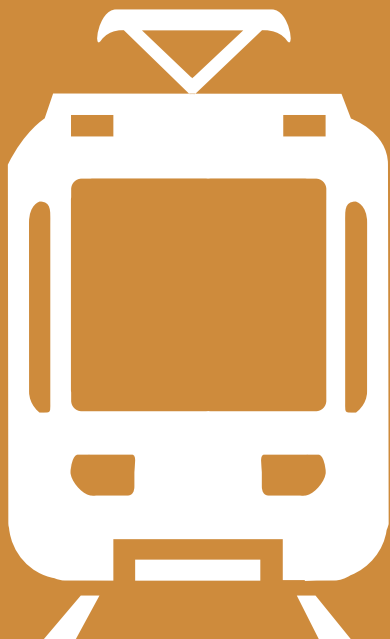


Integrierte Mobilitätsangebote müssen gefördert werden

Um die Menschen dazu anzuregen, aus dem Pool alternativer Transportmittel zu wählen, statt den Schlüssel zum Auto zu zücken, muss dieser Pool möglichst reichhaltig sein. Alle Angebote müssen aufeinander abgestimmt werden und so bequem und einfach wie möglich genutzt werden können. Verschiedene Ticketsysteme für Bus, Leihfahrrad und CarSharing, wie heute noch meist der Fall, stehen dem deutlich entgegen. Damit ein neues Mobilitätsangebot zu einer neuen Mobilitätskultur führt, müssen Tarifstrukturen umgestellt und vereinfacht werden. Eine Zugangskarte für das gesamte Angebot samt einer komprimierten Abrechnung ist hierzu der Schlüssel. Mit dieser Karte erhält man über Kartenlesegeräte, die sich sowohl im Bus, als auch am Leihfahrrad oder -auto befinden, Zugang zum jeweiligen Verkehrsmittel. Das System rechnet am Ende des Monats automatisch den günstigsten Tarif aus und schickt dem Nutzer die Rechnung. Einfache Fahrscheine können nur noch am Automaten gekauft werden, der Ticketkauf beim Fahrer fällt weg – so sinkt die Haltestellenaufenthaltszeit erheblich und die Kapazität steigt.

Es gibt für die technische Umsetzung dieser Verknüpfung der nachhaltigen Verkehrsmittel zu einem zusammenhängenden Mobilitätspool im Detail sehr unterschiedliche technische und konzeptionelle Lösungen, von denen viele noch ganz am Anfang ihrer Entwicklung stehen oder erst noch Ideen sind. **Hier gilt es, gute und möglichst städteübergreifend einheitliche Lösungen zu finden, die dem obersten Ziel dieses Ansatzes uneingeschränkt zuträglich sind: Die Einstiegs- und Nutzungshürden in den modernen Mobilitätspool möglichst vollständig zu eliminieren. Die Entscheidung, das eigene Auto dem nachhaltigen Mobilitätspool vorzuziehen, darf ganz automatisch nur noch in äußersten Ausnahmefällen erfolgen.**

In einem ersten Schritt müssen vorhandene alternative Verkehrsangebote miteinander verknüpft werden, wie zum Beispiel an den „switchh“-Mobilitätspunkten in Hamburg (FHH). In einem zweiten Schritt müssen weitere, bisher auch noch nicht institutionell etablierte Mobilitätsangebote erprobt und schließlich permanent umgesetzt und in den vernetzten Mobilitätspool integriert werden. Dazu gehören auch privates Bike- und Carsharing sowie weitere Modelle des Teilens von Fahrzeugen.



Weg von Monotonie und hin zu Lebendigkeit in der Innenstadt

In den letzten Jahrzehnten haben sich unsere Innenstädte zu austauschbaren Konsum-Catwalks gewandelt: Kühle Hochglanzfassaden, karge Plätze, zugige Straßen und unbequemes Stadtmobiliar – eine Komposition, die sich von Stadt zu Stadt kaum noch unterscheidet. Menschen bewegen sich nur noch zügig von A nach B, um im nächsten Geschäft zu verschwinden. Ist selbiges dann geschlossen, verschwinden auch die Leute mit ihren bunten Einkaufstüten von den Straßen und die Innenstädte fallen in einen tiefen Schlaf, bis sie am nächsten Tag pünktlich zur Ladenöffnung wieder zu eingeschränktem Leben erwachen.

Die Entmischung der unterschiedlichen innerstädtischen Funktionen führte zu einem Verlust urbaner Qualitäten und insbesondere zu einem höheren Verkehrsaufkommen. Die konsequente Rückbesinnung auf gemischt genutzte Quartiere ist eine nicht zu unterschätzende Stellschraube für eine Verkehrsreduzierung und allgemein für eine Steigerung der Lebensqualität.

Die so genannte „Stadt der kurzen Wege“ wurde zwar vielerorts beispielhaft umgesetzt (zum Beispiel in den Neubauquartieren Freiburg-Vauban und -Rieselfeld), aber in den Innenstädten steht der Schritt zur funktionalen Durchmischung noch aus.

Damit unserer Innenstädte auch außerhalb der Öffnungszeiten wieder lebendig werden, müssen sie mehr bieten als nur Konsumtempel: Wohnraum, Grünflächen, kulturelle Orte. Sie müssen wieder zu Zielen des Alltags abseits des Shoppings und der Büroarbeit werden. Kommunen müssen die Voraussetzungen schaffen, dass sich Wohnangebote für alle Einkommens- und Altersklassen neu in den Innenstädten etablieren können. Das sorgt für Lebendigkeit auch am späten Abend.

Das Ziel muss eine lebendige urbane Mischung sein, die kurze Wege und emissionsarme Mobilität möglich macht. Zur Verbesserung der Luftqualität müssen Parks und bepflanzte Flächen aufgewertet, Radwege und das öffentliche Verkehrsnetz ausgebaut werden. Es muss insgesamt mehr Platz für Fußgänger geschaffen werden, denn das regt Menschen an, aus dem vorhandenen Pool alternativer Mobilitätsmittel zu wählen. Städte wie Melbourne und Kopenhagen zeigen, dass Veränderungen der Verkehrswege und öffentlichen Plätze tatsächlich auch neue Nutzungsmuster entstehen lassen (Gehl 2015, S. 26).

Die Qualität des Stadtraumes hängt unmittelbar mit dem Nutzungsverhalten der Menschen zusammen. Wir müssen in den Innenstädten also wieder attraktive Räume und Plätze schaffen, die die Leute geradewegs dazu einladen zu verweilen, sich zu treffen so den bloßen Aufenthalt wieder zum Grund machen Deutschlands Innenstädte zu besuchen. Dieser Schritt muss mit der rein verkehrsplanerischen Umgestaltung der Innenstädte hin zu mehr Nachhaltigkeit Hand in Hand erfolgen.

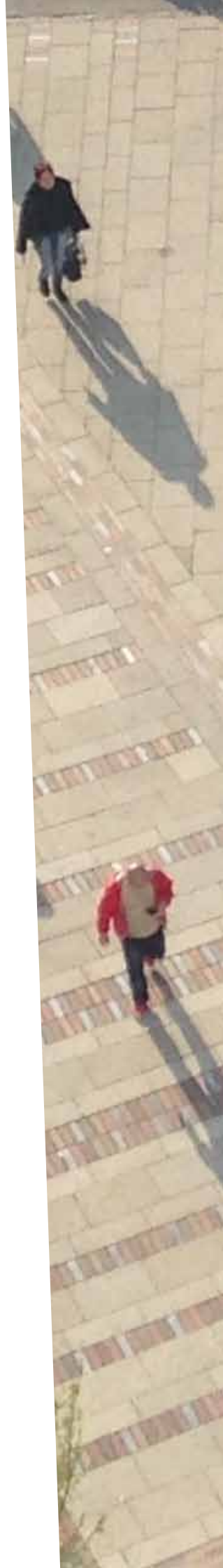


Fazit

Um eine gesunde Mobilität in den Innenstädten zu etablieren, muss ganzheitlich gehandelt werden. Im Vordergrund steht die Notwendigkeit, Schadstoffe zu reduzieren. Hier sind schnelle erste Erfolge nötig. Um aber auf ganzer Linie gesunde Innenstädte zu sichern, müssen Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die allen genannten Zielen für lebenswerte Innenstädte gerecht werden.

Erste Verbesserungen sind schon auf den Weg gebracht. Deutschlands Städte sind aber dabei, im internationalen Vergleich den Anschluss zu verlieren. Viele Städte weltweit haben sehr weit reichende Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs und zur Förderung alternativer Verkehrsträger umgesetzt. Die dargestellte Strategie für Deutschlands Innenstädte baut auf diesen Erfahrungen auf und ergänzt sie um neue, für Deutschland relevante Vorschläge.

Die Strategie ist ein deutlicher Aufruf zum Handeln: Nur, wenn unsere Städte im Kern gesund bleiben, sind unsere Städte zukunftsfähig – und im Wettbewerb um Standort- und Lebensqualität konkurrenzfähig.



Quellen

- Die Welt (2014): Bevölkerungswachstum: Diese Metropolen ziehen die meisten Neubürger an. Artikel vom 08.02.2014. Online unter <http://www.welt.de/finanzen/immobilien/article124655574/Diese-Metropolen-ziehen-die-meisten-Neubuerger-an.html>.
- Die Zeit (2014): Radfahrer machen eine Stadt erst lebendig. Artikel vom 30.06.2014. Online unter: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-05/stadtplanung-fahrrad>.
- Die Zeit (2015): Freiheit für Fußgänger. Artikel vom 29.11.2015. Online unter <http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-11/stadt-autoverkehr-fussgaengerzone>.
- Economist (2015): Urban Planning: Streetwise. Artikel vom 05.09.2015. Online unter: <http://www.economist.com/news/international/21663219-cities-are-starting-put-pedestrians-and-cyclists-motorists-makes-them>.
- Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) (2015): Schadstoff-Rangliste: Wo Luft und Wasser am schmutzigsten sind. Artikel vom 24.04.2015. Online unter <http://www.faz.net/aktuell/politik/inland/schadstoff-rangliste-wo-luft-und-wasser-am-schmutzigsten-sind-13556260.html>.
- FHH (Freie und Hansestadt Hamburg) (o.J.): Switchh - Praktische Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs. Online unter: <https://www.hamburg.de/hvv/4123240/switchh/>.
- Frankfurter Rundschau (2015): Immer mehr Autos in den Städten. Artikel vom 24. August 2015. Online unter <http://www.fr-online.de/wirtschaft/verkehr-immer-mehr-autos--in-den-staedten,1472780,31581092.html>.
- Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. Berlin: Jovis.
- Griin (2010): CargoCap: unterirdischer Gütertransport. Artikel vom 10.03.2010. Online unter <http://griin.de/entwicklungen/cargocap-unterirdischer-guetertransport>.
- Handelsblatt (2009): Warum Straßenbau kein Mittel gegen Staus ist. Artikel vom 12.10.2009. Online unter: <http://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/oekonomie/wissenswert/verkehrsökonomien-warum-strassenbau-kein-mittel-gegen-staus-ist/3279058.html>.
- Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) (2011): Klimaschutz durch stärkere Fahrradnutzung. Online unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-01.pdf>.
- Richard, Jochen; Steven, Heinz (2000): Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung. Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen; Forschungsbericht 291 54 507 im Auftrag des Bundesumweltamtes. Berlin.
- Stadt Zürich (o.J.): Strassenlärmsanierung durch Tempo 30. Online unter: https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/themen_projekte/tempo_30.html.
- TfL (Transport for London) (2008): Central London Congestion Charging. Impacts Monitoring. 6Th Annual Report, July 2008. Online unter <http://content.tfl.gov.uk/central-london-congestion-charging-impacts-monitoring-sixth-annual-report.pdf>.
- UBA (Umweltbundesamt) (2014a): Feinstaub und Stickstoffdioxid belasten auch 2013 weiter die Gesundheit. Online unter <http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/feinstaub-stickstoffdioxid-belasten-auch-2013>.
- UBA (Umweltbundesamt) (2014b): Stickstoffdioxid-Emissionen. Online unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/luftschaedstoff-emissionen-in-deutschland/stickstoffdioxid-emissionen>.
- WAZ (Westdeutsche Allgemeine Zeitung) (2015): Autofreier Tag in Paris - Touristen müssen Verbot beachten. Artikel vom 24.08.2015. Online unter <http://www.derwesten.de/reise/autofreier-tag-in-paris-touristen-muessen-verbot-beachten-id11020721.html>.
- Zukunft Mobilität (2010): Wie man den Lieferverkehr in einer von Stau geplagten Stadt organisiert (Designstudie). Artikel vom 31.08.2010. Online unter: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/1239/zukunft-des-automobils/elektromobilitaet/follow-me-lieferverkehr-stadt-modular-designstudie/>.
- Zukunft Mobilität (2012): Umweltzonen in Deutschland – eine Einführung. Artikel vom 23.11.2012. Online unter: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/11735/analyse/umweltzonen-sinn-grundlage-deutschland-pm10>.
- Zukunft Mobilität (2013): Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken. Artikel vom 23.02.2013. Online unter: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/>.
- Zukunft Mobilität (2014): Erfahrungen mit dem Nulltarif in Tallinn: Nachfragesteigerung, Verkehrsverlagerung und die Bedeutung der Angebotsanpassung. Artikel vom 10.02.2014. Online unter: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/45387/analyse/tallinn-nulltarif-fahrscheinloser-oepnv-studie-nachfragesteigerung/>.



Im Kern gesund

Herausgeber

Greenpeace e.V.
V.i.S.d.P.: Daniel Moser

Hongkongstr. 10
20457 Hamburg
www.greenpeace.de

Inhalt und Gestaltung

urbanista | Creating the Future City
Bearbeitung: Johannes Bouchain,
Astrid Großmann, Julian Petrin
Bildrechte: urbanista

Bäckerbreitergang 14
20355 Hamburg
www.urbanista.de

Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Rund 580.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden einen regelmäßigen Beitrag an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.

Druck: reset GmbH,
Virchowstraße 8, 22767 Hamburg

Auflage: 1000 Stück

Stand: 2/2016
Codenummer: S 0182 1