**Ist die autofeindliche Stadt erstrebenswert?“**

*Unter dieser Frage wurde im Forum „BKULT.de Debatten zur Baukultur“(2012) diskutiert. Im Folgenden sind drei Stellungnahmen abgebildet:*

**Nein ...**

... Mobilität zählt zu den Grundsäulen einer modernen Gesellschaft und ist so komplex, dass wir es uns nicht leisten können, einzelne Gruppen in der Ausübung ihrer Mobilität ohne negative Konsequenzen für das Gesamtsystem zu beschränken. Allerdings kann ich eine rein autogerechte Stadt ebenso wenig für gut heißen. Wäre eine Stadt autofeindlich, hätte dies drastische Folgen für den städtischen Personen- und Güterverkehr. Der ÖPNV, der bereits heute in vielen Großstädten seine Belastungsgrenze erreicht oder überschritten hat, würde unweigerlich kollabieren. Schließlich stellt das Auto mit Anteilen von 58 Prozent am Wegeaufkommen und 79 Prozent an der Verkehrsleistung das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel in Deutschland dar. Abgesehen davon, drohen Innenstädte zu veröden, wenn sie mit dem Pkw immer schlechter erreichbar sind. Dies hat schon die Abwanderung des Einzelhandels auf die Grüne Wiese bzw. von Wohnbevölkerung ins Umland in der Vergangenheit eindrucksvoll gezeigt. Zudem müsste die Straßeninfrastruktur selbst in einer autofeindlichen Stadt mit hohem Kostenaufwand erhalten werden, schließlich muss die Ver- und Entsorgung der Stadtbevölkerung gewährleistet bleiben.

Außerdem: Wie wäre es zu rechtfertigen, mit den Autofahrern gerade diejenigen auszusperren, die mit jährlichen Steuern und Abgaben in Höhe von 53 Milliarden Euro die Finanzierung der Straßeninfrastruktur tragen? Viele Menschen sind auf das Auto zwingend angewiesen, sie würden durch eine autofeindliche Politik benachteiligt. Der ADAC plädiert deshalb dafür, die Erreichbarkeit der Städte für alle Verkehrsteilnehmer zu sichern, und zwar für Bewohner, Pendler oder Wirtschaftsverkehr gleichermaßen. Ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept muss nachhaltig und intermodal sein und darauf abzielen, die Stärken aller Verkehrsmittel optimal einzusetzen.

***Von Ulrich Klaus Becker (ADAC Vizepräsident für Verkehr)***

**Jein ...**

... eine autofreie Stadt ist noch nicht automatische eine lebenswerte, eine ansprechende und eine in allen Teilen erreichbare Stadt.

Ja, denn die Menge der Autos in den Städten ist zu groß – die Dosis macht das Gift!

Ja, denn die heutigen Autos sind Hochleistungsmaschinen für Renngeschwindigkeit und große Reichweite – dies ist nicht mit urbanen Nahbereichsqualitäten und Nahmobilität vereinbar!

Ja, denn die autogerechte Stadt führt zu Stadträumen minderer Sozial- und Gestaltqualität!

Ja, denn die heutigen Autos sind technische Wunderwerke der passiven Sicherheit und technische Krücken der Fußgänger- und Radfahrersicherheit!

Ja, denn die heutigen Autos sind innengeräusch- und nicht außenschalloptimiert!

Nein, führen in unseren Städten „smarte Gentlecars“ – stadtverträglich, flächensparsam, verträglich schnell, leise und abgasfrei!

Nein, würden wir diese „Gentlecars“ in Autoteilerkonzepten als Ergänzung des Umweltverbundes in der multimodalen Flächenbedienung nutzen!

Nein, würden wir unsere autogerecht gestalteten Straßen im Sinne einer höheren Stufe der Mobilitätskultur für den Umweltverbund und einen multimodalen, postfossilen Verkehr umgestalten!

Von Prof.Dr.-Ing. Felix Huber (Lehr- und Forschungsgebiet Umweltverträgliche Infratsrukturplanung)

**Jein ...**

... heute geht es für zukunftsorientierte Städte und ihre Bewohner um die Rücknahme von Privilegien für den motorisierten Kraftverkehr zugunsten von mehr Lebensqualität.

Privilegien wie:

• Bereitstellen von riesigen Parkraumflächen in Straßen und auf Plätzen.

• Bereitstellen von Straßenräumen für immer mehr und breitere Fahrbahnen.

• Gewähren von Geschwindigkeiten in den Städten, die das Todes-Risiko bei Unfällen mit nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern drastisch erhöhen und die damit Angsträume schaffen.

• Zulassen von Geschwindigkeit und hohem Fahrzeugaufkommen in Stadtkernen mit dem Effekt von Trennwirkung der Fahrbahnen für Quartiere und Plätze.

• Beschleunigen von motorisiertem Verkehr an Lichtsignalanlagen zu Lasten von anderen Verkehrsteilnehmern.

• Gewähren von Lärm- und Schadstoffausstoß ohne maßgebliche Auflagen zur Reduktion ganz zu schweigen von Forderungen nach Finanzierung der schädlichen Auswirkungen.

Die Rücknahme von diesen einseitigen Privilegien bietet Spielraum für Städte, damit die Menschen die Stadträume wieder bevölkern, Begegnung stattfindet, die Geschwindigkeit sich dem menschlichen Maß anpasst, Rad gefahren und zu Fuß gegangen wird.

Ist die autofeindliche Stadt erstrebenswert? Nein, Städte mit dem menschlichen Maßstab sind erstrebenswert!

Von Sabine Kluth (Stellvertretende Bundesvorsitzende im Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club e.V.

Quelle: http://bkult.de/de\_DE/325.ist\_die\_autofeindliche\_stadt\_erstrebenswert/335.sabine\_kluth.neutral (zu 20.09.2018)