<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_auflage_web.pdf>

<https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_nachhaltige_mobilitaet_0215_257906.pdf>

vor allem Seite 11

<https://www.greenpeace.de/dicke-luft>

**Eine neue Beweglichkeit**

Nichts geht mehr! Fast jeden Tag stecken Autofahrer im Stau. Überall auf der Welt. Gestresst auf dem Weg in die Stadt, eingesperrt in einer Blechkiste.

Städte bedecken nur zwei Prozent der Oberfläche unseres Planeten, doch die Hälfte aller Menschen lebt dort. Städte verbrauchen 75 Prozent unserer Energie und produzieren 80 Prozent unserer CO2-Emissionen. Wie diese Ballungszentren die Herausforderungen der Energiewende und der Emissionsreduzierung meistern, ist entscheidend für den Kampf gegen den Klimawandel.

Mobilität kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, denn der Verkehrssektor ist der Problembereich bei den CO2-Emissionen. Nirgendwo sonst steigen die Emissionen so ungebremst an, und auf keinem anderen Gebiet sind die Fortschritte so gering. Das heißt jedoch auch, dass in diesem Bereich noch die größten Potenziale stecken.

Mobilität ist mehr als Autofahren

Kopenhagens Verwandlung zur Radfahrer-Stadt ist ein Beweis dafür, wie viel passieren kann, wenn eine Stadt wirklich Veränderung will. Die Autonutzung für Fahrten zur Arbeit ist von 42 Prozent im Jahr 1996 auf nur 13 Prozent im Jahr 2010 gefallen. Geschafft hat die Stadt das mit einem einfachen Prinzip: Man muss es den Menschen leicht machen, das Autofahren auszuschlagen - in Kopenhagen ist es einfacher, das Fahrrad zu nutzen. Sicheres Radfahren steigert das eigene Wohlbefinden, während gleichzeitig CO2-Emissionen und [giftige Abgase](https://www.greenpeace.de/themen/energiewende/fossile-energien/dicke-luft-deutschen-stadten) reduziert werden. Wenn Wege zu weit sind, greift der Öffentliche Nahverkehr. Weniger Autos, Staus, Lärm und Unfälle, aber mehr Platz zum Leben sind das Ergebnis. In einem weltweiten Vergleich wurde Kopenhagen  als eine der lebenswertesten Städte der Welt bezeichnet.

Deutschland steckt fest

Die deutschen Städte jedoch sind von einer zukunftsfähigen Mobilität weit entfernt. Regelmäßig überschreiten Messwerte an innerstädtischen Stationen die Grenzwerte für [gesundheitsschädliche Stickoxide](https://www.greenpeace.de/stickoxide), die ungebremst aus den Auspuffen von Dieselfahrzeugen quellen. Unser Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) riskiert lieber eine Klage aus Brüssel als sich des Problems anzunehmen und sich mit der mächtigen Automobilindustrie anzulegen. Er trägt weder zur [Aufklärung des Dieselskandals](https://www.greenpeace.de/themen/energiewende/mobilitaet/vw-und-andere-luegengeschichten)bei, noch zeigt er Ambitionen, die Förderung der Selbstzünder abzuschaffen. Jahr für Jahr subventioniert der Staat diese Motoren mit sieben Milliarden Euro –  über die niedrig gehaltenen Dieselpreise an den Tankstellen. Geld, das gut in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Infrastruktur für Radfahrer gesteckt werden könnte, um die verstopften Städte zu entlasten.

Vorwärts

Denn ein gut vernetztes System aus Elektrobussen, Straßen-, U- und S-Bahnen sowie Car-Sharing-Angeboten und Radwegen ist die Zukunft städtischer Mobilität. Es macht die Nutzung des eigenen PKWs überflüssig – auch des E-Autos. Den Schlüssel zu einer neuen Mobilität könnten uns Handys oder Tablet-Geräte liefern: Apps ermöglichen eine schnelle Orientierung, ob wir in der Stadt mit der Straßenbahn, dem Fahrrad oder Bus am schnellsten sind.  Statt im Stau zu stecken können wir – abhängig von der Wahl des Verkehrsmittels – lesen, träumen oder Sport treiben: in Städten, deren Qualität sich durch Raum zum Leben und Luft zum Atmen auszeichnet.

<https://www.autohaus-weigl.de/autofreie-innenstaedte/>

Autofreie Innenstädte sind keine komplette Utopie, aber auch noch keine Realität – leider. Denn sie würden einiges für die Gesundheit der Bewohner und das Ansehen der Stadt tun.

Jedes Kind wächst heute mit Sätzen wie „Pass auf die Autos auf, wenn du über die Straße gehst!“ heran. Gut ausgebaute Straßen und Ampelsysteme sind genau so Normalität wie stehen bleibende Fußgänger, die den Autos Vorrang lassen. Wer in eine neue Wohnung an einer dicht befahrenen Straße zieht, nimmt den Lärm in Kauf, auch wenn er stört und sogar krank machen kann.

Natürlich haben Automobile unser Verhältnis zur Mobilität revolutioniert. Wir kommen sehr viel schneller als mit Postkutsche und Dampflokomotive von A nach B, das Ganze auch noch mit Klimaanlage, Musik und all unserem Gepäck, wenn wir wollen.

In den 1970er Jahren gipfelte in der Stadtplanung etwas, das sich „autogerechte Stadt“ nennt. Um Autofahrern und ihren Fahrzeugen Platz zu schaffen, wurden immer größere Straßen, Parkplätze und Parkhäuser gebaut. Aber mittlerweile müssen wir erkennen, dass diese Entwicklung überhand nimmt und uns nicht gut tut.

Autofreie Innenstädte – Ein Plus für die Gesundheit

Jedes Jahr sterben in Deutschland 65.000 Menschen vorzeitig – verantwortlich dafür ist laut EU-Komission die zu hohe Feinstaubbelastung. Wir alle wissen, dass der Kohlenstoffdioxid-Ausstoß unserer Autos den Klimawandel beschleunigt, aber viele vergessen, dass es auch uns ganz direkt schädigt, jeden Tag.

Angenommen, in unseren größeren Innenstädten wäre ab morgen kein einziges Auto mehr unterwegs. Was würde Ihnen wohl auffallen? Natürlich würde die Luft langfristig besser werden, Atemwegsbeschwerden der Stadtbewohner würden abnehmen. Aber in den Innenstädten würde vor allem eines herrschen: Ruhe. Natürlich sorgen Menschenmengen, Busse, Straßenbahnen, Lieferverkehr und Fahrräder noch immer für einen gewissen Geräuschpegel. Doch die vielen, vielen Autos, die eine Innenstadt täglich durchqueren, sorgen für den größten Teil des Lärms. Außerdem nehmen Sie extrem viel Platz weg, was sich eindrucksvoll an diesen Bildern von Seattle zeigen lässt: 200 Menschen mit und ohne ihre Autos. Der neu gewonnene Platz könnte für den so dringend benötigten Wohnraum, Parks oder andere Stadtverschönerungen genutzt werden. Eine Stadt, die durch viele Grünflächen und abwechslungsreiche Ausblicke anstelle von Parkplatzwüsten punktet, lockt auch mehr (glückliche!) Besucher an und nimmt dadurch mehr Geld ein.

Wer statt ins Auto jeden Tag auf seinen Drahtesel steigt, spart nachweislich Nerven und Zeit. Laut einer Studie aus Großbritannien verbringen Autofahrer 106 Tage ihres Lebens mit der Suche nach einem Parkplatz. Das muss eigentlich nicht sein. Park&Ride-Plätze, Carsharing und öffentliche Verkehrsmittel bekommen immer mehr Aufmerksamkeit und eignen sich für den Innenstadtbereich wesentlich besser als Autos.

Autofreie Innenstädte – Wie soll die Umstellung funktionieren?

Verschiedene Städte weltweit zeigen, wie eine autofreie Innenstadt effektiv aussehen könnte. Die Stadtverwaltung von Paris etwa arbeitet an einem dichten Netz aus Fahrradwegen für die gesamte Innenstadt.

Auch im Norden Europas ist die Fortbewegung per Fahrrad schon lange Trend. So soll Oslo bis 2019 komplett zur autofreien Stadt werden, Kopenhagen eröffnete 2014 einen Fahrrad-Highway durch die Innenstadt und ein internationales Team in Berlin arbeitet an einem 9 Kilometer langen, überdachten Radweg.

Eine weitere Strategie, die zwar nicht allen gefällt, aber Wirkung zeigt: Fußgänger und Radfahrer bevorzugen, öffentliche Verkehrsmittel attraktiver machen. Die belgische Stadt Hasselt hat dieses Konzept mit großem Erfolg umgesetzt. Ein Halbtagsparkticket in der Innenstadt kostet dort 10€, Park&Ride-Plätze und Shuttle-Busse ins Stadtzentrum sind dagegen kostenlos.

<https://www.deutschlandfunk.de/autofreie-staedte-leiser-sauberer-sicherer.1773.de.html?dram%3Aarticle_id=394288>

**Leiser, sauberer, sicherer**

So, und das hier ist die Station, wo alles Mögliche ist, Transportkarren verschiedener Größe für verschiedene Funktionen zum Ausleihen, wenn man mit Cambio was Großes eingekauft hat, muss man das natürlich zum Haus bringen, und dafür sind dann diese Karren da."

Anne Grose präsentiert einen Abstellraum für verschiedene Karren und Anhänger. Sie ist eine von etwa 1.000 Einwohnerinnen im Stellwerk 60 - einer autofreien Siedlung im Kölner Stadtteil Nippes. Hier wird weitgehend auf einen eigenen PKW verzichtet.

"Ja, man hat kein Auto vor der Tür stehen. Das ist eigentlich ganz schön, weil, es ist sehr ruhig und man kann sich gut bewegen."

Am Rand der Siedlung gibt es kostenpflichtige Autostellplätze für 20 Prozent der Bewohner. Das wichtigste Verkehrsmittel ist für die meisten hier das Fahrrad. So hat auch jedes Haus eine Fahrradtiefgarage.

Mobilitätswende findet wachsenden Zuspruch

Konzepte für autofreie Stadtteile entwickeln sich auch andernorts. Frederic Rudolph arbeitet am Wuppertalinstitut für Energie-, Umwelt- und Klimapolitik zur Mobilitätswende. Ein aktuelles Impulspapier des Instituts schlägt vor, den Stadtteil Wuppertal-Elberfeld bis 2030 autofrei zu gestalten. Hier leben knapp 40.000 Menschen.

"In der Stadt gibt es viele kurze Wege. Es kann viel zu Fuß gemacht werden, mit dem Fahrrad, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Und das macht meines Erachtens eine Stadt lebenswert. Das macht sie leise, das macht sie sauber und das macht sie dann eben auch klimafreundlich. Fuß- und Radverkehr führen auch zu weniger Verkehrsunfällen. Also es gibt viele verschiedene Ziele, die man durch eine autofreie Innenstadt einfach erreichen kann."

Eine Mobilitätswende findet auch bei einem wachsenden Teil der deutschen Bevölkerung Anklang. 79 Prozent der Befragten einer repräsentativen Umfrage des Bundesumweltministeriums wünschen sich eine Stadtentwicklung, die Alternativen zum Auto stärkt. Das Umweltbundesamt schlägt in seinem Papier "Die Stadt von morgen" vor, den Autoverkehr auf ein Drittel zu reduzieren.

Fehlende Investitionen im öffentlichen Nahverkehr

Möglich wird das allerdings nur, wenn die Umweltmobilität ausgebaut wird. Das hätte deutliche Umstellungen zur Folge - und auch hohe Kosten. Andreas Wolter, Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Stadt Köln:

"Da sind die Töpfe einfach mehrfach überbucht. Das heißt, es dauert viele viele Jahre. Zum Beispiel für die großen Infrastrukturprojekte im ÖPNV gibt der Bund jedes Jahr 340 Millionen in etwa. Die Anforderung aus den Städten und Gemeinden liegen zur Zeit bei etwa sieben Milliarden Euro."

Es fehlt also an Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr. Stattdessen räumt die Politik derzeit eher dem PKW-Verkehr finanzielle Vorzüge ein, argumentiert Frederic Rudolph vom Wuppertalinstitut für Energie-, Umwelt- und Klimapolitik. So werden die gesundheitlichen Folgekosten von Lärm und Luftverschmutzung ebenso wenig auf den Benzinpreis angerechnet wie die gesamtgesellschaftlichen Folgekosten des Klimawandels.

"Ich glaube, dass tatsächlich die Frage der Finanzierung brennt. Der ÖPNV ist momentan nicht kostendeckend und da muss man was tun. Und gleichzeitig muss man auch die Kostenwahrheit einführen beim PKW. Beziehungsweise deutlich machen, dass es teurer ist für die Gesellschaft, und diese Kosten dann auch auf den Nutzer umwälzen."

Bereitschaft zu Veränderungen steigt

Weniger Autos in den Innenstädten bedeuten nicht nur eine erhebliche Veränderung der Lebensgewohnheiten vieler Menschen, sondern zunächst einmal auch große Investitionen. Die Bereitschaft, etwas zu verändern, steigt in der Bevölkerung, meint Andreas Wolter, Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Stadt Köln:

"Die Bürger fordern mehr Umweltmobilität. Die Erfahrung aus anderen Städten zum Beispiel unserer Partnerstadt Rotterdam, die da also schon viel gemacht haben, die haben gesagt: Wir haben uns eine Straße vorgeknöpft, haben die umgestaltet, und die Leute waren nachher alle zufrieden und dann kamen schon die nächsten Straßen und haben dann gesagt, dann macht das jetzt bitte bei uns auch."

<https://www.deutschlandfunkkultur.de/houten-in-den-niederlanden-die-autofreie-modellstadt.976.de.html?dram:article_id=400037>

**Houten in den Niederlanden – Die autofreie Modellstadt**

Lebenswert, sicher und umweltfreundlich: Das niederländische Houten hat schon vor Jahren den Autoverkehr aus der Innenstadt verbannt und gilt mittlerweile auch international als Modell für ein Verkehrskonzept der Zukunft.Jeden Morgen das gleiche Gewusel im Zentrum von Houten. Hollandräder, Kinder-Fietsen, E-Bikes und Lastenfahrräder rollen über den rot asphaltierten Radweg. Die Houtener sind auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Schule.

"Es ist sehr fahrradfreundlich. Und für Kinder ist die Stadt auch sehr sicher, um beispielsweise zur Schule zu fietsen, denn es gibt keinen Autoverkehr im Zentrum."

Jan-Peter Westein ist Vorsitzender des Radfahrerverbandes von Houten – einer Gemeinde, die vor 30 Jahren noch ein kleines Dorf mit knapp 8000 Einwohnern gewesen ist. Wegen der Nähe zur Universitätsstadt Utrecht und einer guten Bahnanbindung wurde der Ort als Wachstumskommune ausgewiesen. Houten sollte sich zu einer Wohnstadt für junge Familien und Pendler entwickeln. Mit Erfolg. Heute leben hier fast 50.000 Menschen – verteilt auf moderne, dicht bebaute Wohnsiedlungen, die seit den 1990er-Jahren rund um das neue Stadtzentrum entstanden sind. In mehreren Wachstumsphasen, erklärt Jan Peter Westein.

Autofahrer müssen Umweg in Kauf nehmen

"Vor der ersten Wachstumsphase hat sich die Gemeinde für eine Infrastruktur entschieden, bei der die Fahrradfahrer sich innerhalb der Gemeindegrenzen sehr einfach von A nach B bewegen können. Autos aber, die von einer Siedlung in eine andere wechseln wollen, müssen erst von ihrem Wohnviertel aus raus auf einen Rundweg und können auch nur von diesem Rundweg aus in ein anderes Viertel hineinfahren."

Die Siedlung De Geer liegt ganz nah am neuen Einkaufszentrum, das rund um den Bahnhof entstanden ist. Mit dem Auto könnte man in fünf Minuten eines der Parkhäuser in der Innenstadt erreichen. Doch der Umweg über den Rondweg, die große Umgehungsstraße, macht die Autofahrt unattraktiv. Mit de fiets, also mit dem Fahrrad, sind die Bewohner viel schneller in der Stadt. Manche Houtener benutzen das Rad deshalb nicht nur häufig, sondern …

"Immer! So komme ich am schnellsten von A nach B. Ich kann immer den kürzesten Weg nehmen. Das geht besser als mit dem Auto."

"Ich wohne erst seit 14 Tagen hier. Ich entdecke die Stadt also noch mit meinem Rad. Aber ich finde es jetzt schon prima. Radfahren ist gerade für uns Ältere sehr wichtig. Und hier ist alles so übersichtlich, finde ich. Houten ist ein Vorbild für viele andere Städte, denke ich."

Das internationale Interesse ist groß

Tatsächlich hat sich das niederländische Städtchen im Süden von Utrecht weltweit den Ruf einer autofreien Modellstadt erworben. Es vergehe kein Monat ohne Besuch aus dem Ausland, erzählt Jeroen Pater, der Sprecher der Gemeindeverwaltung. Im Sommer war Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann hier zu Gast. Und auch in asiatischen Ländern sei das Interesse am Houtener Verkehrs- und Städtebau-Konzept groß, so Pater.

"Ich weiß gar nicht, wie viele Besucher wir schon aus Asien hier zu Gast hatten. Ganze Busladungen mit Japanern und Chinesen waren schon hier. Viele Architekten, Studenten, Stadtentwickler und Verkehrsexperten aus der ganzen Welt interessieren sich für Houten. Für die sind wir ein gutes Vorbild und Studienmaterial."

Wo immer Autos und Fahrräder aufeinandertreffen, müssen sich die Pkw-Fahrer unterordnen – zum Beispiel auf den Fahrradstraßen, die sich von den Radwegen dadurch unterscheiden, dass sie für Autos nicht generell Tabu sind.

Fahrräder haben Vorrang

"Die sehen aus wie ein Radweg – auch rot asphaltiert – mit zwei Seitenstreifen. Da dürfen auch Autos fahren. Die müssen aber dem Radfahrer den Vortritt lassen. Das Auto muss sich also dem Tempo des Fahrrades anpassen."

Die Attraktivität des Fahrrades sei gut für die Umwelt und für die Sicherheit alle Verkehrsteilnehmer, sagt Jeroen Pater. Schwere Unfälle im Stadtkern oder in den Wohngebieten habe es seit 15 Jahren nicht mehr gegeben.

"Ich habe nachgelesen, dass vor vielen Jahren mal eine Frau in der Stadt von einem Müllwagen erfasst worden und dabei tödlich verunglückt ist. Aber ich kann mich nicht daran erinnern, wann der letzte schwere Unfall innerhalb des Stadtrings gewesen ist."

Der Einzelhandel profitiert

Die Geschäftsleute waren anfangs nicht begeistert von dem Plan, die Autos weitestgehend aus dem Zentrum zu verbannen. Sie fürchteten finanzielle Einbußen durch einen Kundenschwund. Die Sorgen waren unberechtigt. Im Gegenteil: Die Parkplätze und Parkhäuser am Rande der City sind gut erreichbar. Und mit einer geschickten Tarifpolitik bei den Parkgebühren lockt die Stadt jetzt sogar Käufer aus dem Umland an, so Sjoerd Vermeulen, der Sprecher des Einzelhandelsverbandes von Houten.

"Wir merken ja jetzt, dass die Leute das gut finden. Auch aus der Nachbarschaft: aus Nieuwegein oder Utrecht. Die schätzen es, ihr Auto in einer Tiefgarage abstellen zu können – ohne dafür in den ersten beiden Stunden bezahlen zu müssen. Da ist das Parken nämlich frei. Das wird immer unser Vorteil bleiben."

Jan Peter Westein vom Fietserbond hofft, dass Houten sich nicht auf dem Erreichten ausruht. Er fordert noch mehr und vor allem breitere Fahrradwege, denn der Zweiradmarkt habe sich enorm verändert und werde sich vermutlich auch weiter rasant entwickeln.

Was andere Städte von Houten lernen können

"Der Transportverkehr durch Fahrräder – sogenannte Bakfietsen – wird zunehmen. Es werden größere Lieferräder in der Stadt unterwegs sein. Und die Technik verändert sich. Denken Sie nur an das Speed-Pedelec, das schnelle E-Bike, mit dem die Leute locker 40 Kilometer pro Stunde fahren können. Die werden auch mehr und mehr für den Weg zur Arbeit genutzt."

Schon jetzt sind auf Houtens Radwegen kleine Elektro-Scooter unterwegs, die als Mini-Taxen Senioren und kleine Kinder chauffieren – also jene Teilnehmer, die noch nicht oder nicht mehr aufs Fahrrad steigen können. Natürlich sei das Houtener Modell nicht auf jede andere Stadt übertragbar, räumt Jan Peter Westein ein. In der heutigen Form sei die Stadt am Reißbrett entstanden. Das fahrradfreundliche Konzept wurde ihr nicht nachträglich aufgestülpt – es stand am Anfang der städtebaulichen Entwicklung. Und dennoch, so Westein, könne jede Kommune auf dieser Welt sich ein Beispiel an Houten nehmen.

"Was jede Stadt von Houten lernen kann, ist, dass es gut ist, die Zahl der Autos an bestimmten Punkten zu reduzieren, dafür aber mehr Radfahrer zuzulassen. Das tut einer Stadt gut, ist förderlich für die Gesundheit und die Sicherheit."