

ADAC Expertendialog

Fakten & Infos rund um die Mobilität | Ausgabe 19 – April 2021

Autofreie Stadt[t]räume

Illusion oder Chance auf mehr Lebensqualität?



Im Zuge des Mobilitätswandels gewinnt die Debatte um die autofreie (Innen-)Stadt an Fahrt. Dabei geht es um die Abkehr vom Leitbild der „autogerechten“ hin zur „menschengerechten“ Stadt.

Hintergrund ist die Idee einer Innenstadt oder eines Stadtraums mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität. Dieses Ziel soll – neben einer städtebaulichen Aufwertung der Straßenräume – durch die Entschleunigung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs erreicht werden. Gleichzeitig gilt es, die Erreichbarkeit des betreffenden Stadtviertels und der Wohnungen – auch für den Wirtschaftsverkehr – zu sichern sowie Akzeptanz für autoarme Straßenraumgestaltungen zu erzielen. Wie dies gelingen kann und welche Herausforderungen dabei gemeistert werden müssen, zeigen die Beispiele im Innenteil.

In den vergangenen 20 Jahren sind in mehreren deutschen Großstädten ökologische Wohn- und Siedlungsprojekte entstanden, meist auf Konversionsflächen. Die Quartiere sind optisch weitgehend autofrei, bedingt durch

einen deutlich reduzierten Stellplatzschlüssel und die Verlagerung des Parkens in Sammelgaragen am Quartiersrand.

Anders sieht es in bestehenden, oft innerstädtischen Quartieren aus, wo Parkflächen fast nur im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehen. Viele Haushalte wollen oder können hier nicht auf einen privaten Pkw verzichten, sodass als Stellschrauben für weniger Autos im Quartier nur die Reduktion des Durchgangsverkehrs und die Bewirtschaftung des Besucherverkehrs infrage kommen.

In den Zentren der Städte mit hoher Nutzungsmischung von Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen, Verwaltung und Kultur sind andere Lösungen erforderlich als in Neubauquartieren oder gründerzeitlichen Wohnquartieren. Dort liegt die Herausforderung darin, den Straßenraum baulich aufzuwerten und gleichzeitig die Erreichbarkeit von Wohnungen, Geschäften und Einrichtungen – auch mit dem Auto – sicherzustellen.



Prof. Dr. Roman Suthold
Leiter Fachbereich
Verkehr und Umwelt,
ADAC Nordrhein e.V.

Der Trend zur Urbanisierung ist ungebrochen, Bevölkerungsdichte und Verkehr nehmen zu. Die Bedürfnisse von Bewohnern, Besuchern, Gewerbetreibenden, Pendlern sowie des Wirtschaftsverkehrs sind vielfältig. Dazu zählen sichere und ruhige Straßen, Räume für Erholung und Begegnung, hohe Luftqualität, attraktive Einkaufs-, Gastronomie- und Kulturangebote. Emissionsarme Autos werden die Zukunft prägen, doch Platzprobleme lösen sie nicht. Deshalb werden zunehmend autoreduzierte Konzepte für Innenstädte und Wohnquartiere diskutiert. Sind sie die Lösung?

Die in dieser Ausgabe vorgestellten Projekte zeigen, dass Verbote zu kurz gedacht sind. Gemeinsam ist ihnen, dass es dort um bessere Aufenthaltsqualität und nicht um die Verbannung des Autos geht. Reduzierter Autoverkehr ist Teil einer Gesamtlösung, bei der Erreichbarkeit und Mobilität gewährleistet bleiben. Eine Blaupause für andere Städte können sie nicht liefern, denn Umgestaltungen müssen örtliche Anforderungen und Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen.

Ein intensiver Beteiligungsprozess ist für die Akzeptanz notwendig, in Pilotprojekten können Bedarfe aufgenommen und Mitgestaltung ermöglicht werden. Wie eine gute Partizipation aussehen sollte, lesen Sie in den abschließenden Empfehlungen.

Mehr Aufenthaltsqualität und dennoch gut erreichbar

Beispielsammlung bekannter Projekte aus europäischen Großstädten

Zusammengefasst von Dr.-Ing. Wiebke Thormann und Dipl.-Geogr. Ronald Winkler

» **Barcelona** schafft mit Superblocks verkehrsarme Wohnblöcke mit hoher Aufenthaltsqualität.

Die Ausgangslage

Die katalanische Hauptstadt zählt zu den Städten mit der höchsten Bebauungsdichte in Europa. Sie verfügt über nur wenige Grünflächen und ist geprägt von Massentourismus, hohem Verkehrsaufkommen, Lärm, schlechter Luftqualität und Überhitzung.

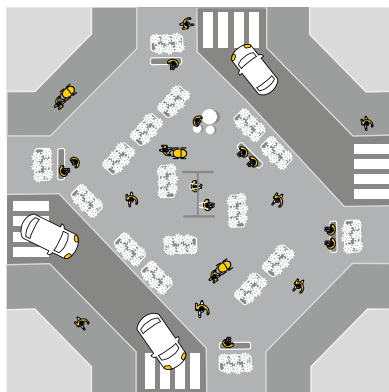
Die Aufgabe

Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer sowie Grünflächen im öffentlichen Raum schaffen und die Wohn- und Luftqualität verbessern.

Die Lösung

Mehrere Häuserblöcke werden zu einem 400 x 400 m großen Superblock zusammengefasst und verkehrlich neu

geordnet. Die dazwischen verlaufenden Straßen sind verkehrsberuhigt, es gilt ein Tempolimit von 10 km/h. Fußgänger und Radfahrer haben Vorrang, für



Barcelona: Diagonalsperre zur Verkehrslenkung im Quartier

Besucher gelten Zufahrts- und Parkbeschränkungen. Einbahnstraßen, Abbiegegebote an Kreuzungen sowie Poller und Blumenkübel lassen eine direkte Durchfahrt mit dem Auto nicht zu. Erreichbarkeit ist dennoch gewährleistet.

So entsteht neuer Raum an Kreuzungen, der mit Sitzgelegenheiten, Spielmöbeln, Pflanzkübeln und bunten Bodenmarkierungen versehen als Insel zum Spielen und Verweilen einlädt.

» **Wien** begegnet sich zum Einkaufen in der Mariahilfer Straße.

Die Ausgangslage

Die innere Mariahilfer Straße ist mit rund 1,7 km Länge eine wichtige Einkaufsstraße in Wien. Bis 2013 dominierte dort der Kfz-Verkehr, dem vielfach stärkeren Fußverkehr standen nur schmale Gehwege zur Verfügung.

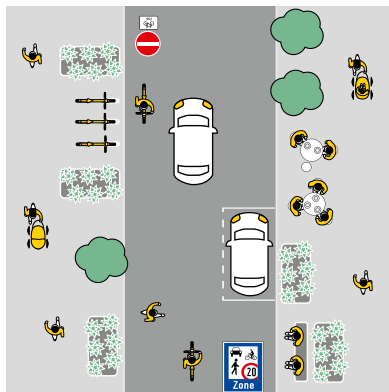
Die Aufgabe

Die Straße zu einem attraktiven Stadtraum für Anwohner, Besucher und Gewerbetreibende umgestalten. In einem mehrjährigen Beteiligungsprozess galt es, alle Zielgruppen über unterschiedliche Formate anzusprechen und angemessen zu beteiligen.

Die Lösung

Zunächst wurde eine Fußgängerzone mit angrenzenden Begegnungszonen eingeführt, die für Radfahrer freigegeben ist. Nach einjähriger Erprobung

wurde eine verbindliche Anwohnerbefragung durchgeführt, deren – knappes – Ergebnis zur Beibehaltung dieser Verkehrsregelung geführt hat. Heute ist die Fußgängerzone 430 m lang und darf von Radfahrern gantztägig in beiden Richtungen sowie von Liefer-



Wien: Begegnungszone mit Vorrang für den Fußverkehr

fahrzeugen zwischen 6 und 13 Uhr in Einbahnrichtung im Schritttempo befahren werden.

Sie wird von zwei Begegnungszonen eingefasst, in denen ein Tempolimit von 20 km/h sowie Einrichtungsverkehr gelten. Von Letzterem sind Radfahrer ausgenommen. Parken ist in der Begegnungszone nur für Menschen mit Behinderung, Lieferverkehr und Taxen möglich. Besucher dürfen für bis zu zehn Minuten an Stellen ohne Halteverbot ein- und ausladen.

Im Umfeld stehen Besucherstellplätze in mehreren Parkhäusern zur Verfügung, Bewohnerparken beschränkt sich auf privaten Grund und wenige Straßenstellplätze. Das Gestaltungskonzept erfährt mittlerweile eine hohe Akzeptanz.

» Holländische Verhältnisse zum Radfahren in den **Londoner** Außenbezirken.

Die Ausgangslage

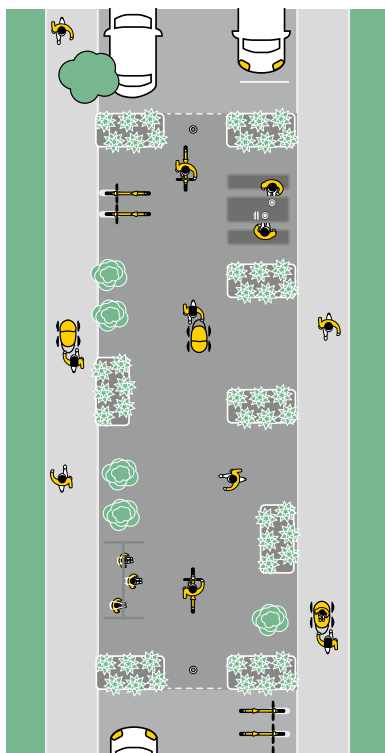
Die Londoner Stadtrandbezirke werden stark vom Auto dominiert, der Radverkehr ist unterentwickelt.

Die Aufgabe

Den Kfz-Verkehr durch innovative Radverkehrsmaßnahmen nach holländischem Vorbild entschleunigen und reduzieren.

Die Lösung

Für das mit jeweils 30 Millionen Pfund dotierte Miniholland-Programm qualifizierten sich drei Außenbezirke. Zum Einsatz kommen Maßnahmen wie Tempolimits, Einbahnstraßenregelungen (Radfahrer frei), Gehwegverbreiterungen, Fahrbahnverengungen, niveaugleiche Straßenräume und modale Filter, die nur von Radfahrern und Fußgängern uneingeschränkt passiert werden können. Eine Sonderform stellen kurze, durch Poller abgesperrte Straßenabschnitte oder Plätze dar, die als Minigrünanlagen (Pocket Parks) dem Aufenthalt dienen.



London: Quersperre zur Vermeidung von Durchgangsverkehr

Für Radfahrer werden Radfahrstreifen entlang von Hauptstraßen (zum Teil separiert), beschilderte Routen durch die Wohngebiete, Radfahrerfurten an Knotenpunkten und Abstellgaragen angeboten.

Für Fußgänger wurden Gehwegüberfahrten an Straßeneinmündungen, Gehwegnasen zur Vermeidung von Falschparken in Kreuzungsbereichen und Parklets aus Parkflächen geschaffen.

» Die neue **Lincoln-Siedlung** am Darmstädter Stadtrand soll viele Alternativen zum Auto bieten.

Die Ausgangslage

Die stark wachsende Wissenschaftsstadt Darmstadt leidet unter schlechter Luftqualität und Stau durch starken Pendlerverkehr. Deshalb soll die zukünftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung möglichst nachhaltig erfolgen. Einen Baustein bildet die Errichtung autoarmer Wohnquartiere auf Konversionsflächen am Stadtrand.

Die Aufgabe

Mobilität im Quartier nachhaltig entwickeln und sich am Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ orientieren, damit die Bewohner möglichst viele Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurücklegen können.

Die Lösung

Das im Entstehen befindliche Quartier ist über das regionale und örtliche Straßennetz, mehrere Straßenbahnlinien und das kommunale und regionale Radverkehrsnetz verkehrlich gut angebunden. Wohnen und Parken sind räumlich entkoppelt. Stellplätze für

Bewohner werden in begrenztem Umfang in Sammelgaragen am Quartiersrand bereitgestellt, Gebäude und Wohnungen dürfen zum Ein- und Ausladen bzw. Ein- und Aussteigen angefahren werden. Für Besucher stehen einige gebührenpflichtige Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.

Alle Straßen sind verkehrsberuhigt, Durchfahrten sind aufgrund von Sackgassenbildungen nicht möglich. Eine besondere Bedeutung im Mobilitätskonzept nimmt die vor Ort ansässige Mobilitätszentrale ein. Diese entwickelt und vermarktet alternative Mobilitätsangebote, darunter Carsharing und E-Carpooling.



Darmstadt: Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung

Für Fußgänger werden Aufenthaltsflächen mit Sitzbänken bereitgestellt und ein Wegenetz aus direkten, verkehrsarmen oder gänzlich verkehrsfreien Wegen entwickelt.

Letzteres gilt auch für Radfahrer, die darüber hinaus von diversen Dienstleistungen (Verleih von Fahrrädern, E-Lastenrädern und Fahrradanhängern) sowie guten Abstellmöglichkeiten profitieren.

ADAC Empfehlungen

Erfolgsfaktoren für die Vereinbarkeit von hoher Aufenthaltsqualität und Mobilität in attraktiven Stadträumen

Die Diskussion über mehr Lebensqualität sollte sich an der Frage orientieren, wie wir zukünftig in unseren Städten bzw. Quartieren leben und mobil sein wollen. Die gewünschten Veränderungen sind in der Regel mit der Umverteilung von Straßenraum und Vierteln mit weniger motorisiertem Verkehr verbunden. Damit ändern sich für einen Teil der Bewohner Mobilitätsgewohnheiten, was sofort die Frage nach der mehrheitlichen Akzeptanz für die Maßnahmen aufwirft.

Das Ziel ist nicht weniger Auto, sondern mehr Grün, bessere Luft, weniger Lärm und höhere Aufenthaltsqualität. Um Menschen bei der Neuausrichtung von Stadträumen mitzunehmen und dafür eine hohe Akzeptanz erzielen zu können, müssen eine gute Erreichbarkeit mit Parkmöglichkeiten im Quartier oder in dessen Umfeld, eine attraktive Infrastruktur für Fußgänger oder Radfahrer, eine gute ÖPNV-Anbindung und Sharingangebote Teile der Gesamtlösung sein.

Eine tragende Rolle beim Mobilitätswandel spielen die Kommunen. Sie haben es in der Hand, über geeignete Beteiligungsformate einen konstruktiven Dialog mit der Stadtgesellschaft zu führen und sie mit Modellprojekten vom Nutzen neuer Mobilitätskonzepte und Straßenraumgestaltungen zu überzeugen. Die jüngst reformierte StVO-Experimentierklausel für Verkehrsversuche bildet dafür den rechtlichen Rahmen.



Empfehlungen zur Akzeptanzsteigerung von Modellversuchen mit autoreduzierten Mobilitätskonzepten

- Bereiten Sie das Vorhaben gründlich vor und berücksichtigen Sie insbesondere mit Blick auf den Radverkehr alle Jahreszeiten.
- Sorgen Sie für genügend Mitarbeiter zur Projektbegleitung und für Ansprechpartner vor Ort.
- Stellen Sie über sachliche Dialoge mit Anwohnern, Betroffenen und ihren Vertretern eine sorgfältige Bestandsaufnahme der lokalen Anforderungen und einen fairen Interessenausgleich sicher.
- Werben Sie frühzeitig für die Vorteile des Projekts und machen Sie deutlich, dass bei Restriktionen Ausnahmeregelungen, zum Beispiel für mobilitätseingeschränkte Personen, möglich sind.
- Testen Sie Lösungsansätze mit provisorischen Maßnahmen und evaluieren Sie deren Wirkungen, bevor Sie diese dauerhaft umsetzen. Kümmern Sie sich um eine gute Kommunikation.

Damit müssen Sie rechnen:

- Die Umgestaltung des Straßenraums und die Veränderung der Erreichbarkeit können nur Kompromisslösungen sein.
- Modale Filter führen zu einer Verlängerung der mit dem Auto zurückgelegten Wege von Anwohnern und Besuchern.
- Parkhäuser und Tiefgaragen werden bei ungünstiger Lage und geringer Benutzerfreundlichkeit nicht angenommen.
- Die Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten kann insbesondere in den Wohnquartieren zu Ruhestörungen führen.
- Die Erhöhung der Straßenraumqualität im Quartier kann dort eine Erhöhung der Mietpreise bewirken.

Herausgeber und Druck:

ADAC Nordrhein e.V.
Verkehr und Umwelt
Luxemburger Str. 169, 50939 Köln
expertendialog@adac.de
adac.de/verkehr