

ADAC Expertendialog

Fakten & Infos rund um die Mobilität | Ausgabe 18 – Oktober 2020

Platz da!

Flächenkonkurrenzen im Verkehr in Städten und Gemeinden



Immer mehr Menschen wohnen in Städten. Auf der anderen Seite gibt es viele Pendler, die sich die städtischen Mieten nicht leisten können oder wollen. Ungeachtet Corona wollen oder müssen viele regelmäßig in die Stadt – oft mit dem Auto. Der Platz wird knapp, die Konkurrenz um die Verkehrsflächen wird größer. Anwohner und Geschäftsinhaber verteidigen vehement den Parkplatz vor der eigenen Haustür, während Radfahrer und Fußgänger eine radikale Umverteilung des städtischen Verkehrsraums einfordern.

Jüngstes Beispiel solcher Umverteilungen stellen die Pop-up-Radwege dar, die in einigen Städten – als temporärer Corona-Schutz deklariert – quasi über Nacht entstanden sind und nun dauerhaft bleiben sollen. Es herrscht breiter Konsens darüber, dass ein Mobilitätswandel unumgänglich ist. Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsinfrastruktur angepasst und flexible Mobilitätsformen ermöglicht werden. Strittig ist hingegen, mit welchen Maßnahmen und wie schnell dieser Prozess umgesetzt werden kann

und welche Rolle das private Auto in einem nachhaltigen innerörtlichen Verkehrssystem einnehmen soll. Die Menge der Verkehrsleistung, die durch das Auto erbracht wird, ist mit den derzeitigen Kapazitäten im ÖPNV nicht zu ersetzen. Soll die Autonutzung eingeschränkt werden, gilt es – sowohl im Umland als auch im Stadtgebiet selbst – attraktive ÖPNV-Angebote inklusive P+R-Anlagen und durchgängige Radverkehrsnetze zu entwickeln. Ein städtisches Gesamtkonzept für Mobilität muss neben dem Verkehr auch die Siedlungsplanung einbeziehen.

Für einen Mobilitätswandel brauchen wir neben dem politischen Willen einen breiten Rückhalt in der Bevölkerung. Dieser lässt sich aber nicht über Nacht-und-Nebel-Aktionen herstellen, sondern über fair geführte Debatten, wie eine Stadt aussehen muss, in der Klimaschutz, Lebensqualität, Gesundheit und Mobilität vereint sind. Die Kunst besteht darin, vor Ort Kompromisse für nachhaltige Lösungen zu finden, die möglichst von allen Verkehrsteilnehmern akzeptiert werden.



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

Die Corona-Krise erfordert schnelles Handeln. Maßnahmen zum Pandemieschutz werden daher regelmäßig überprüft und angepasst. Bei Infrastrukturmaßnahmen im urbanen Verkehr ist dies nicht so leicht möglich, sie haben einen zeitaufwendigen Vorlauf und wirken dauerhaft.

Doch wie wir Menschen unsere Mobilität mittel- und langfristig gestalten, ist offener denn je. Mobilitätsmuster in Städten sind in Bewegung wie nie zuvor. Auch die Rollenverteilung der Verkehrsträger ist volatil geworden. Der knappe Verkehrsraum ist geprägt von Flächenkonkurrenz. Optimale Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmergruppen lassen sich nur selten gleichzeitig realisieren. Angesichts des boomenden Radverkehrs ist der Status quo aber auch keine Lösung. Es ist daher wichtig, vor Ort eine langfristig funktionierende Gesamtlösung zu finden, die sommers wie winters funktioniert.

Mobilität in Pandemiezeiten und Corona-Handeln sind deshalb nicht der Maßstab für die Umgestaltung des Verkehrsraums. Dazu braucht es Austausch und Diskussionen über die mittelfristigen Herausforderungen der urbanen Mobilitätssicherung für alle, des Klimaschutzes und der Verkehrssicherheit. Kommen Sie mit uns ins Gespräch.

Mobilitätswandel aus Nutzersicht

ADAC Umfrage zu Flächenkonkurrenzen im Verkehr in Großstädten (September 2019)

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

Die Mobilität der Menschen wird bereits in zahlreichen Untersuchungen beschrieben. Die subjektive Sicht der Verkehrsteilnehmer fließt in diese Ergebnisse meist nicht ein. Da ein Mobilitätswandel aber nur mit der Akzeptanz von Maßnahmen erreicht werden kann, hat der ADAC in einer Umfrage die subjektive Perspektive der Verkehrsteilnehmer untersucht und sich dabei auf den Aspekt der Flächenkonkurrenzen konzentriert. Dazu wurde im September 2019 und damit weit vor der Corona-Pandemie eine Online-Befragung

von rund 2.000 Großstadtbewohnern ab 16 Jahren aus 40 Städten mit über 200.000 Einwohnern durchgeführt.

Mögliche Einflüsse im Zuge von Corona werden zum Schluss der Präsentation der zentralen Ergebnisse gesondert behandelt.

Bei der Verkehrsmittelwahl zeigte sich, dass das Auto – nach dem Zufußgehen – die am häufigsten gewählte Art der Fortbewegung in Städten war. Fast die Hälfte der Einwohner nutzte es an mehr als 100 Tagen im Jahr. Das Fahrrad wurde

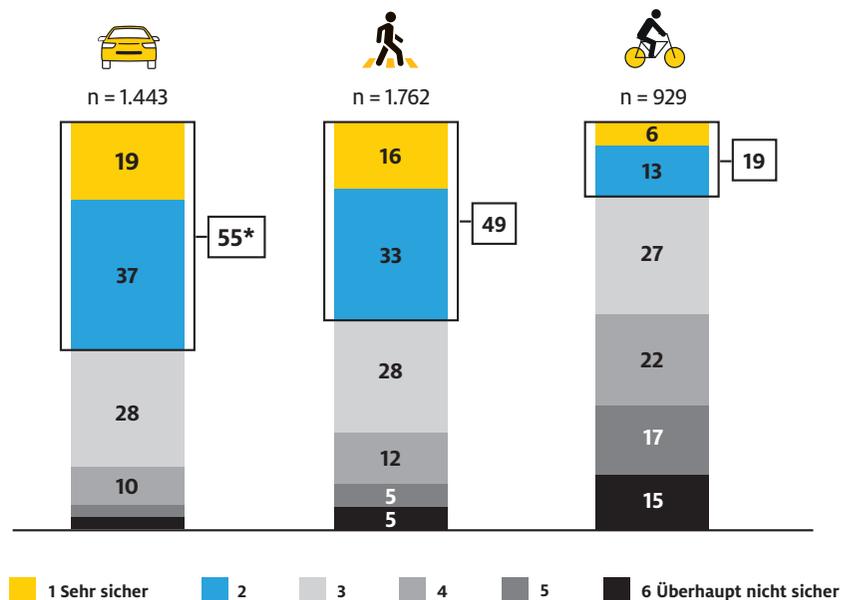
hingegen nur von knapp jedem Fünften genauso häufig genutzt, der ÖPNV immerhin von jedem Dritten.

Vor diesem Hintergrund stellt eine Umverteilung von Flächen zulasten des Autoverkehrs hinsichtlich der Akzeptanz und der Auswirkungen auf Verkehrsabläufe eine große Herausforderung dar. Dies gilt umso mehr, als die Straßen auch noch Wirtschafts- oder Pendlerverkehre verkraften müssen.

Am sichersten fühlen sich Autofahrer. Am unsichersten Fahrradfahrer.

Verkehrsteilnehmer fühlten sich als Autofahrer am sichersten und als Radfahrer am unsichersten. Autofahrer und Fußgänger nahmen dies mehrheitlich ähnlich wahr wie noch vor Jahren. Dagegen fühlten sich Radfahrer – gerade die Vielfahrer unter ihnen – weniger sicher als früher. Dies dürfte unter anderem darauf zurückzuführen sein, dass in den Großstädten immer mehr Menschen Rad fahren und es damit auf den Radwegen immer enger wird. Die Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer stellt daher eine wichtige Aufgabe dar, für die auch Infrastrukturverbesserungen in Betracht kommen. Nur jeder fünfte Städter hatte das Gefühl, dass das Verkehrsgeschehen von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägt ist. Während die subjektive Sicherheit vor allem ein Thema der Radfahrer war, wurde das Verkehrsklima von allen Verkehrsteilnehmern kritisch gesehen. Eine einseitige Ausrichtung des Mobilitätswandels allein auf den Radverkehr wäre daher nicht angemessen.

» Wie sicher fühlen Sie sich im Straßenverkehr in Ihrer Stadt?



* Rundungsbedingte Differenzen

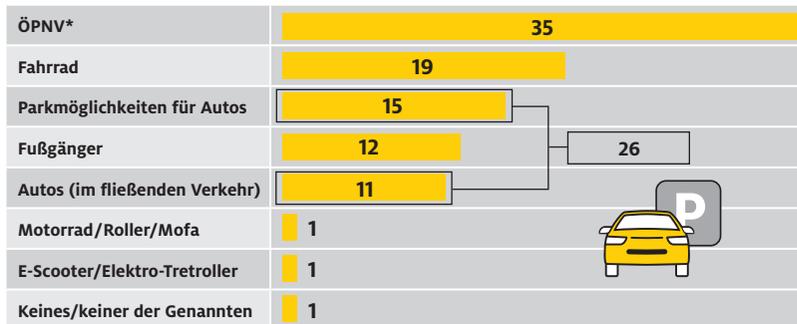
Der ÖPNV sollte am stärksten gefördert werden.

Das zentrale Thema der Umfrage war der Handlungsbedarf bei der Flächenverteilung im Straßenraum. Die befragten Stadtbewohner gaben an, dass für fast jedes Verkehrsmittel mehr getan werden sollte. Beim motorisierten Individualver-

kehr wurde der Handlungsbedarf beim Parken deutlich größer eingestuft als beim fließenden Verkehr. Bei den E-Scootern wurde kein Handlungsbedarf gesehen. Müssten sich die Befragten jedoch für ein Verkehrsmittel entscheiden, das

bevorzugt gefördert werden soll, würden die meisten den ÖPNV wählen. Parken und fließender Verkehr zusammenge-rechnet folgten an zweiter Stelle vor dem Radverkehr.

» Was oder wer sollte in der Verkehrsplanung in Ihrer Stadt am stärksten gefördert werden?



* Öffentlicher Personennahverkehr

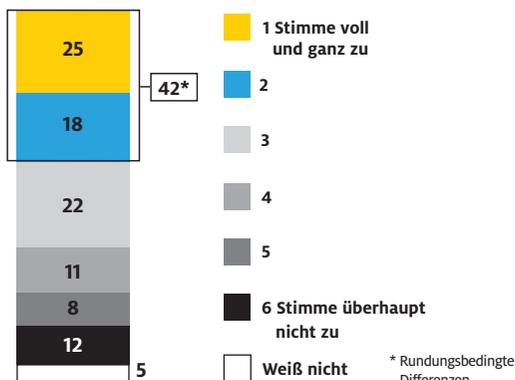
Umverteilung von Flächen? Überraschend viele sind dafür.

Bei der Frage nach einer Umverteilung von Flächen zulasten des Autoverkehrs überraschte das Ergebnis: Die Zustimmung war mit 42 Prozent mehr als doppelt so

hoch wie die Ablehnung mit 20 Prozent. Betrachtet man die Zustimmung zu einer Umverteilung differenziert nach Verkehrsteilnehmern, so fällt auf, dass sie

bei den Radfahrern am höchsten war, bei den Autofahrern dagegen am geringsten.

» Stimmen Sie der Aussage zu, dass Verkehrsflächen in Ihrer Stadt zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern neu verteilt werden sollen?



		Top 2	Abweichung von Gesamt
Stadtgröße	Ab 1 Mio. Einwohner (n=660)	40	-3
	Unter 1 Mio. Einwohner (n=1.352)	44	2
Verkehrsteilnehmer	Überwiegend Autofahrer (n=682)	27	-15
	Überwiegend ÖPNV-Nutzer (n=399)	51	9
	Überwiegend Fahrradfahrer (n=136)	69	27
	Überwiegend Fußgänger (n=183)	48	6
Alter	16-29 Jahre (n=219)	48	5
	30-64 Jahre (n=1.498)	42	0
	65+ Jahre (n=294)	41	-1

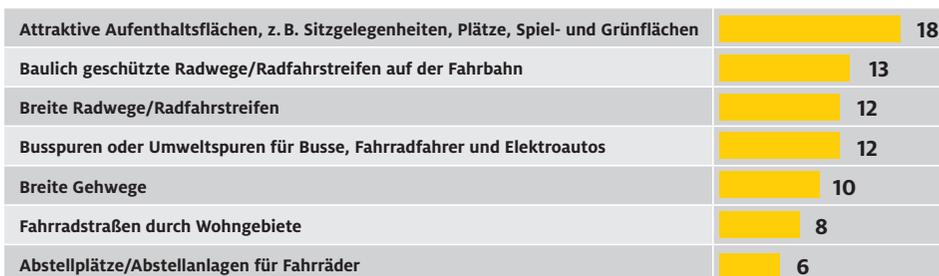
Gewünscht: attraktive Aufenthaltsflächen, sichere Radwege und mehr Busspuren.

Die Befragten konnten 100 Punkte auf zehn vorgegebene Maßnahmen abseits des Autoverkehrs verteilen, die einen Bezug zur Flächenknappheit haben. Das

„Rennen“ machte hier die Schaffung attraktiver Aufenthaltsflächen. Erst mit einigem Abstand folgten Maßnahmen für den Radverkehr und für den ÖPNV.

Offensichtlich betrachten Stadtbewohner die Straßen zunehmend auch als Lebensraum, als Orte zum Bewegen und Spielen sowie zum Schauen und Ausruhen.

» Die Verkehrsplanung in Ihrer Stadt kann unterschiedliche Prioritäten setzen. Bitte verteilen Sie insgesamt 100 Punkte auf die von Ihnen bevorzugten Maßnahmen.



Vereinfachte Darstellung (Maßnahmen mit den häufigsten Nennungen)

Corona hat die Verkehrsmittelwahl erheblich verändert.

Nicht alle Kunden sind zu Bus und Bahn zurückgekehrt. Mehr Menschen fahren in der warmen Jahreszeit Rad. Viele nut-

zen unverändert oder häufiger das Auto. Der Wunsch nach mehr Sicherheit beim Radfahren, nach baulich geschützten und breiteren Radwegen dürfte sich verstärkt haben. Da die Flächenkonkurrenz

eher zunimmt, müssen lokale Anpassungen im Verkehrsraum zu Verkehrssicherheit und Mobilität für alle beitragen.

Was nun? Was tun? Handlungsoptionen bei Flächenknappheit im Verkehr

Die Neuaufteilung des Straßenraums sollte die Stärken aller Verkehrsmittel optimal zur Geltung bringen und dem Gesamtsystem Stadtverkehr nutzen. Im Vordergrund steht daher die gesamthafte Abwägung, wobei neben lokalen Effekten auch immer die Wirkung auf das gesamte Netz zu beachten ist.

Für die Lösung der Flächenkonkurrenzen braucht es ein städtisches Gesamtkonzept mit klaren Zielvorgaben. Einzelne Maßnahmen wie z. B. die Errichtung eines Radfahrstreifens auf Kosten von Stellplätzen sollten daher in eine umfassende Konzeption für sichere Mobilität und mehr Lebensqualität eingebettet sein. Die im Folgenden dargestellten Einzelmaßnahmen können als Handlungsoptionen bei Flächenknappheit empfohlen werden:

» Für ein sicheres, zügiges und komfortables Vorankommen mit dem Fahrrad sind entlang von Hauptverkehrsstraßen ausreichend breite Radverkehrsanlagen wünschenswert. Netzlücken und Kapazitätsengpässe im Vorrangnetz des Radverkehrs sollten beseitigt werden.

» Steht aufgrund hoher Flächenkonkurrenzen entlang einer Hauptverkehrsstraße kein ausreichender Platz für eine Radverkehrsanlage zur Verfügung, sollte zunächst die Möglichkeit einer alternativen Führung im näheren Umfeld, z. B. über Fahrradstraßen, geprüft werden.

» Ist eine alternative Führung des Radverkehrs nicht möglich, kann der nötige Platz auf Kosten des Kfz-Verkehrs auch auf der Hauptverkehrsstraße geschaffen werden, sofern dort ausreichende Fahrbahnbreiten oder mehrere Kfz-Streifen pro Richtung vorhanden sind. Dafür kommen Fahrbahnerengungen oder -zusammenlegungen mit Schaffung einer überbreiten Fahrspur infrage.

» Die Umwandlung von Fahr- oder Parkstreifen in Radfahrstreifen ist und bleibt immer problematisch, vor allem wenn keine akzeptablen Alternativen geschaffen werden. Dazu gehören z. B. die Führung und Verflüssigung des Verkehrs auf Alternativrouten, die Steigerung der Knotenpunktkapazität, die Schaffung von Alternativangeboten für das Parken, Liefern und Laden oder die Verbesserung des ÖPNV-Angebots im betroffenen Korridor.

» In Gebieten mit hohem Parkdruck wird die Umwandlung von Parkstreifen in Radfahrstreifen nur dann akzeptiert, wenn ausreichend bezahlbare Ausweichstellplätze für Bewohner und Besucher im nahen Umfeld bereitgestellt werden können, z. B. in Quartiersgaragen, Parkhäusern, Tiefgaragen oder mithilfe automatischer Parksysteme.

» Die Umwandlung von Abschnitten mit eingeschränktem Halteverbot in Radfahrstreifen würde die Probleme des städtischen Wirtschaftsverkehrs weiter verschärfen, zumal das Halten und Parken auf Radwegen und in zweiter Reihe mit höheren Sanktionen belegt werden sollen. Deshalb sollten neue Lösungen in Modellversuchen erprobt werden, etwa die Ausweisung von Liefer- und Ladezonen mit entsprechenden Markierungen und Verkehrszeichen.

» Bei der Neuaufteilung des Straßenraums sollten auch die Bedürfnisse der Fußgänger angemessen berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für die Einrichtung ausreichender breiter Gehwege, für die Vermeidung gemeinsamer Führungsformen mit dem Radverkehr und für die Schaffung attraktiver und ausreichender Verweil- und Ruhemöglichkeiten.

» Die etablierten Planungs- und Beteiligungsprozesse für dauerhafte Flächenumverteilungen sind den als Corona-Schutzmaßnahmen deklarierten Schnellschüssen („Pop-up-Radwege“) vorzuziehen. Kurzfristig umgesetzte Maßnahmen, die dauerhaft bleiben sollen, sind ohne Beteiligung der Betroffenen und ohne Anhörung der gesellschaftlichen Gruppen nicht konsensfähig und schaffen oft neue Gefahrenpotenziale.

Wir laden Sie zur Online-Ausgabe der ADAC Expertenreihe „Flächenkonkurrenzen im Verkehr in Städten und Gemeinden“ ein, die am 17.11.2020 aus Feuchtwangen im Internet übertragen wird.



Das Programm und die Anmeldung finden Sie auf adac.de/expertenreihe2020. Die Teilnahme ist kostenlos und wir freuen uns darauf, Sie online begrüßen zu können.



Die vollständige Befragung kann im Internet kostenlos heruntergeladen werden:
adac.de/flaechenkonkurrenzen

Herausgeber und Druck:
ADAC Nordrhein e.V.
Verkehr und Umwelt
Luxemburger Str. 169, 50939 Köln
expertendialog@adac.de
adac.de/fachinformationen

