



Bausteine für Klimagerechtigkeit

Autofreie Städte

Transformativ.

Solidarisch.

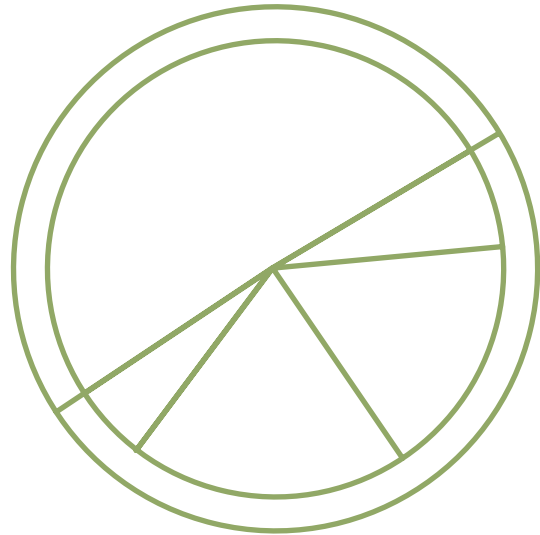
Machbar.

Wir brauchen Städte für Menschen – nicht für Autos!

Unsere Städte wurden für Autos gebaut – mit gravierenden Folgen für das Leben der Stadtbewohner*innen und -besucher*innen. Mit mehr Fokus auf die Menschen können wir Lebensqualität, saubere Luft, Platz für Begegnung, Sicherheit und mehr Klimagerechtigkeit gewinnen. Dazu müssen wir die Zahl der Autos in Städten drastisch reduzieren.

Inhalt

Das steckt dahinter	1
Maßnahmen auf dem Weg zur autobefreiten Stadt	3
Beitrag zu Klimaschutz und -anpassung	8
Beitrag autofreier Städte zur sozial-ökologischen Transformation	9
Box: Gendergerechte Mobilität	10
Autofreie Städte in der Praxis	11
Wie kommen wir dahin?	12
Mythen & Missverständnisse	13
Ergänzungen & Verweise	15
Über das Projekt	17
Danksagung	17
Impressum	20



Das steckt dahinter

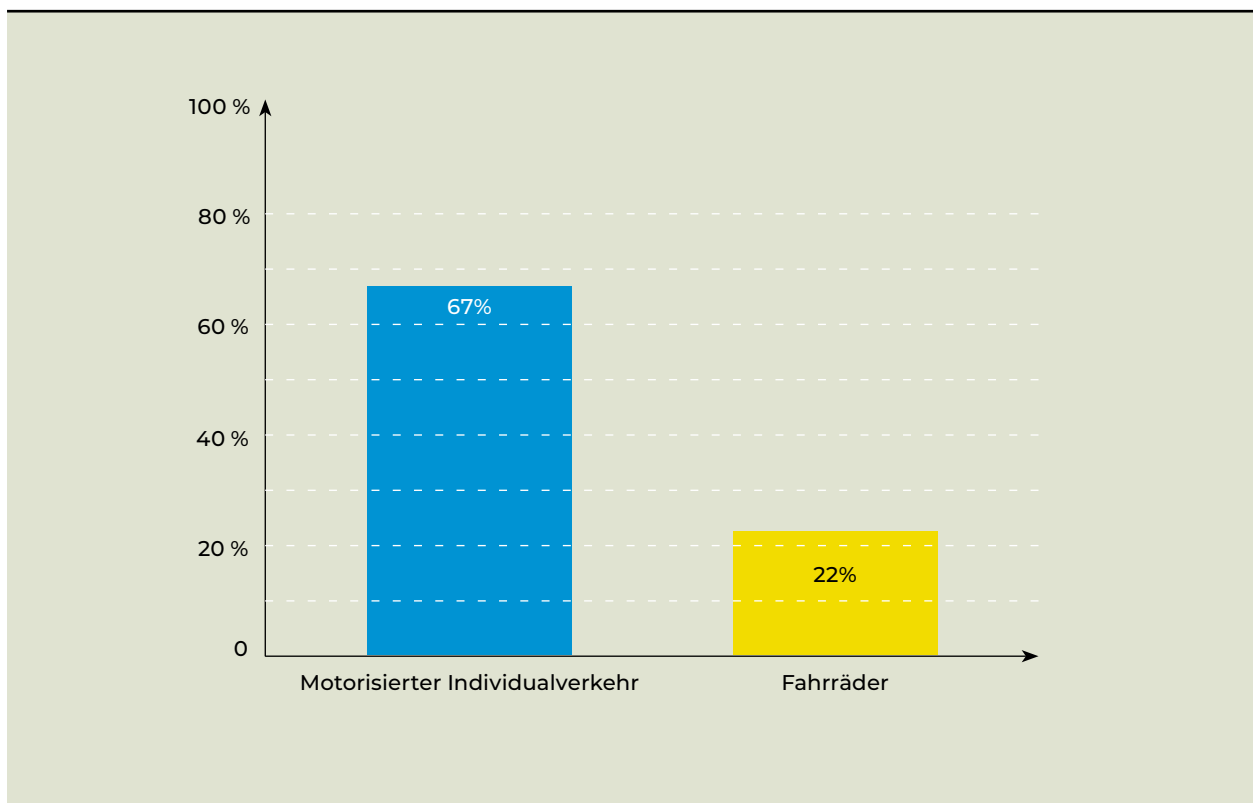
Deutschlands Städte haben sich in einer multiplen Verkehrskrise festgefahren. Innenstädte sind mit parkenden, im Stau stehenden und fahrenden Autos verstopft, Abgase und Feinstaub führen zu gravierenden gesundheitlichen Schäden und tausenden vorzeitigen Todesfällen jedes Jahr.¹ Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich in Städten und an 72% sind dabei Autos beteiligt.² Der Verkehrssektor ist in erheblichem Maße an der Klimakrise beteiligt und mit jährlich knapp 150 Mio t CO₂-Äquivalenten für ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich.³ Gleichzeitig ist er der einzige Sektor, in dem die Emissionen nicht zurückgehen, geschweige denn sich den Klimazielen annähern.⁴ Der öffentliche Raum ist höchstgradig ungerecht verteilt, sodass bspw. in Berlin ganze 58% aller Verkehrsflächen dem Auto gewidmet sind, obwohl nur 30% aller Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.⁵ 50% der Pkw-Fahrten in Städten sind außerdem kürzer als 5 km und 25% sogar kürzer als 3 km.⁶

Dabei birgt der öffentliche Raum riesige Potenziale, die Lebensqualität der Stadtbewohner*innen zu verbessern. Wo Straßen nicht mehr vorrangig für Autos da sind, kann Platz für Begegnung in der Nachbarschaft entstehen. Kinder und ältere Menschen können sich sicherer durch die Viertel bewegen. Nachbar*innen können gemeinsam entscheiden, wie die Flächen vor ihren Häusern gestaltet werden, z.B. mit Bänken, Hochbeeten, Verschenkeboxen oder Fahrradstellplätzen. Wenn Straßen nur noch für die wirklich notwendigen Autofahrten genutzt werden, genügt vielerorts eine Fahrspur. Und wenn die verbleibenden Autos in Parkhäusern und Tiefgaragen geparkt werden, kann es genug Platz für Cafétische, Zufußgehende, Rollstuhl- und Radfahrende und spielende Kinder geben. Viele Flächen können außerdem entsiegelt und begrünt werden. Vogelgezwitscher, Baum Schatten, saubere Luft, Kühlung, Biodiversität – all das hilft nicht nur der Umwelt und dem Klima, sondern trägt auch nachweislich zum Wohlbefinden der Menschen bei, die sich hier aufhalten.⁷

Damit Städte ihren Bewohner*innen Raum für ein gutes und gesundes Leben bieten und ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten können, muss folglich die Zahl der Autos in ihnen drastisch reduziert werden. Um dahin zu kommen, braucht es einen grundsätzlichen Perspektivwechsel: Schluss mit der Planung der letzten Jahrzehnte, welche das schnelle und unkomplizierte Vorankommen mit dem privaten Pkw zum zentralen Ziel der Stadtgestaltung gemacht hat. Deutschlands Automobilsektor steht zudem ohnehin vor einem tiefgreifenden Wandel.⁸ Allerdings wird viel zu häufig auf einen reinen Antriebswechsel anstatt auf eine umfassende Mobilitäts-

wende gesetzt. Dies ist ein völlig unzureichender und irreführender Ansatz, um die diversen Probleme des Autoverkehrs zu lösen (siehe Abschnitt „Mythen & Missverständnisse“ auf Seite 13). Anstatt mit technischen Scheinlösungen wie massenhaft fahrerlosen, elektrisch betriebenen privaten Pkw vergleichsweise kleine Veränderungen im Verkehr herbeizuführen, muss der Moment des Wandels mit seinem vollen Transformationspotenzial genutzt werden. In den Städten muss es dabei jetzt darum gehen, die Bewohner*innen, ihre Gesundheit, die Aufenthaltsqualität und gerechte Verteilung des öffentlichen Raums sowie den Klima- und Artenschutz in den Mittelpunkt zu rücken.

Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Ortschaften



Statistisches Bundesamt (Destatis), 2022

Maßnahmen auf dem Weg zur autobefreiten Stadt

Für mehr soziale und ökologische Gerechtigkeit in unseren Städten gibt es eine Reihe von Ideen und Maßnahmen, die jetzt umgesetzt werden können. Zu diesen Maßnahmen gehören sowohl solche, die den Umstieg in andere Formen der Mobilität erleichtern und attraktiv machen (*pull-Maßnahmen*) als auch solche, die gezielt die Privilegien des Autos im öffentlichen Raum abbauen und Autos von dort verdrängen (*push-Maßnahmen*). Grundsätzlich geht es bei allen Maßnahmen darum, in der Verkehrs- und Stadtplanung immer zuerst den Umweltverbund (Rad-, Fuß- und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)) anstelle des Autos zu bevorzugen.

→ Unabhängigkeit vom Auto ermöglichen

Damit sich Menschen in den Städten nicht länger gezwungen sehen, für die Wege ihres alltäglichen Lebens ein Auto zu besitzen, brauchen wir einen starken Umweltverbund. Das erfordert zum einen Investitionen in den ÖPNV, damit es in allen Städten ein engmaschiges Liniennetz und dichte Taktungen geben kann, die auch das Umland mit den Innenstädten verbinden.⁹ Um dies auch allen Menschen zugänglich zu machen, müssen die Verkehrsmittel (inklusive Taxis) und Haltestellen grundsätzlich barrierefrei sein. Die Nutzung des ÖPNV sollte kostenfrei oder zumindest einkommensabhängig bepreist und günstig sein.¹⁰ Zum anderen gilt es, sichere Fahrradwege zu schaffen und Radwegenetze insgesamt auszubauen. Ampelschaltungen sollten sich am Radverkehr orientieren und Kreuzungen müssen so umgestaltet werden, dass sie sicherer für Zufußgehende und Rad- und Rollstuhlfahrende sind.¹¹ Und für den Großeinkauf, Umzug oder sonstige Transporte sollten alle Menschen leichten und kostengünstigen Zugriff auf über Sharing-Systeme bereitgestellte Lastenräder, Autos und Transporter in ihrer Nähe haben.

In ihrer Gesamtheit führen all diese Anreize dazu, dass aktive und nachhaltige Mobilität sehr viel attraktiver für sowohl die Bewohner*innen als auch die Besucher*innen der Städte wird. Diese Anreize bzw. *pull-Maßnahmen* werden bereits von vielen Organisationen und Politiker*innen gefordert, und es gibt in der Gesellschaft breite Unterstützung dafür.¹²

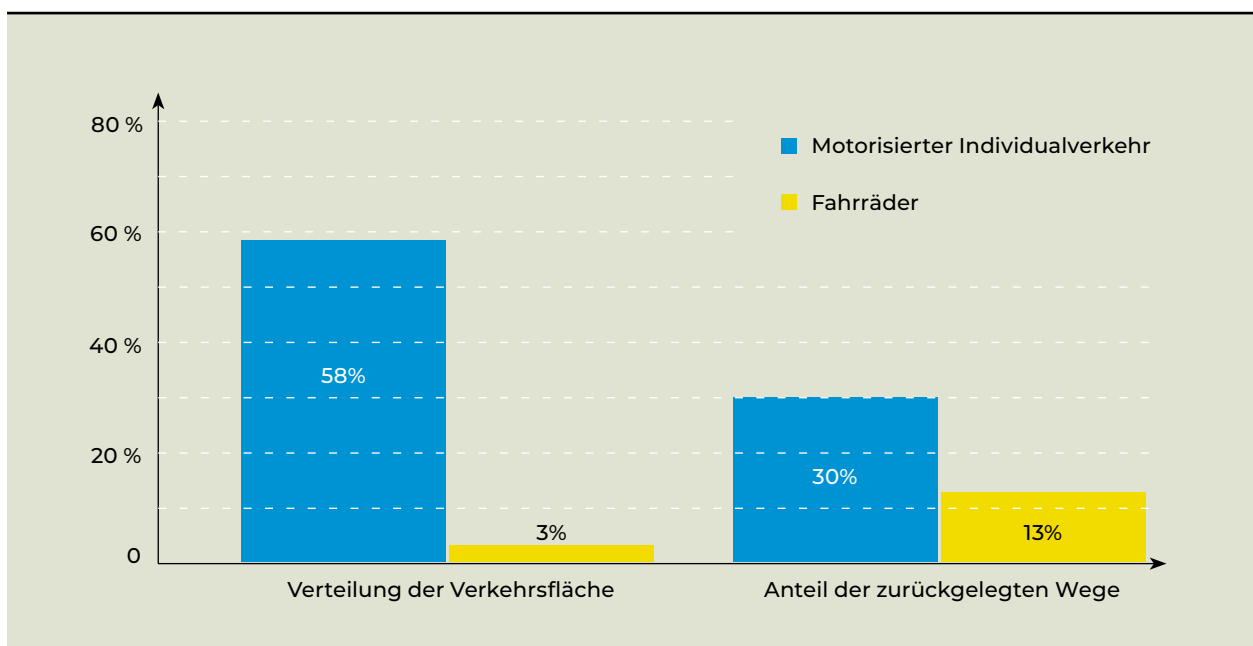
Für die notwendige, schnelle und tiefgreifende Umgestaltung unserer Städte braucht es aber auch Maßnahmen, die das Autofahren im Vergleich zum Umweltverbund ganz bewusst unattraktiver machen. Diese *push-Maßnahmen* werden bisher viel zu wenig diskutiert. Deshalb legen wir nachfolgend in diesem Dossier den Fokus auf ein Bündel unterschiedlicher *push-Maßnahmen*.

→ Parkflächen reduzieren und Begegnungsräume schaffen

Im Durchschnitt stehen Pkw in Deutschland 23h am Tag herum, sodass jeweils immer nur maximal 10% aller Autos gleichzeitig in Bewegung sind. Den Rest der Zeit belegen sie als sogenannter ruhender Verkehr bis zu 19% der städtischen Verkehrsflächen.¹³ In Großstädten wird die Hälfte aller Pkw im öffentlichen Straßenraum geparkt.¹⁴ Obwohl ein großer Teil der Stadtbewohner*innen mit dem Umweltverbund mobil ist, belegt der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Vergleich zum Umweltverbund ein Vielfaches der städtischen Flächen.

Dass dies so ist, hat Gründe. Privaten Pkw werden aktuell viele Vorteile im öffentlichen Straßenraum eingeräumt: So kostet ein Parkausweis für Anwohner*innen in Deutschland durchschnittlich zwischen 10 und 15 Euro pro Jahr. Im Gegensatz dazu zahlen Carsharing-Unternehmen für die Nutzung eines festen Stellplatzes im öffentlichen Parkraum zwischen 420 und 1020 Euro pro Jahr.¹⁵ In anderen europäischen Ländern sind die Parkkosten für Anwohner*innen teilweise um ein Vielfaches höher. So zahlt man in Amsterdam je nach Stadtviertel bis zu 920 Euro und in Stockholm sogar bis zu 1200 Euro pro Jahr für eine solche Parkerlaubnis.

Flächenungerechtigkeit zwischen Autos und Fahrrädern in Berlin



Heinrich-Böll-Stiftung, Mobilitätsatlas 2019

Öffentlicher Raum ist ein rares und kostbares Gut. Derzeit steht er vielerorts kostenfrei zur Lagerung privater Pkw zur Verfügung. Wenn es überhaupt Parkgebühren gibt, decken diese nicht einmal ansatzweise die Kosten für die Verwaltung, Kontrolle und Wartung der Parkflächen, geschweige denn, dass sie den Wert des öffentlichen Raums abbilden würden, den sie belegen.¹⁶ Gleichzeitig fehlt es an Grünflächen, Begegnungsräumen, bezahlbarem Wohnraum und Spielplätzen.

Wenn es uns gelingt, privates Parken im öffentlichen Straßenraum zur absoluten Ausnahme zu machen und die Zahl der Parkplätze schrittweise auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren, gewinnen wir Platz, um unsere Viertel lebenswerter zu gestalten. Selbstverständlich brauchen wir weiterhin Parkplätze für Menschen, die auf einen privaten Pkw angewiesen sind, z.B. aufgrund einer Behinderung oder weil sie als Handwerker*in täglich viele Dinge transportieren müssen. Ihnen wird in autobefreiten Städten das Fahren und Parken erleichtert.

Für alle anderen aber sollte die Kombination aus Umweltverbund und Sharing-Angeboten die zuverlässige und kostengünstigere Alternative sein, der Unterhalt und das Parken eines privaten Pkw dagegen grundsätzlich die unattraktivere und teurere Option. Die Realisierung einer autobefreiten Stadt erfolgt schrittweise über die Anpassung des Parkraummanagements und die Steuerung des Parkens über die Parkkosten:

Kostenpflichtig geparkt werden kann zunächst noch in Parkhäusern und Tiefgaragen. Auch Anwohner*innenparkausweise sollten nur noch für diese konzentrierten Parkflächen vergeben werden und das zu hohen, an die Größe des Autos angepassten Preisen. Unter der Voraussetzung, dass der Umweltverbund wie oben beschrieben gestärkt wird, können Anwohner*innenparkausweise mittelfristig abgeschafft werden. Verbleibende Parkplätze im Straßenraum sollten grundsätzlich mit ausreichend Abstand und physischen Barrieren zu Fahrradwegen geplant werden. Es ist

außerdem notwendig, dass Städte sich einen Überblick über die Anzahl der Parkplätze in den Quartieren verschaffen, damit sie diese deckeln und kontinuierlich reduzieren können. In Paris geht die Regierung hier mutig voran. 2020 beschloss sie, innerhalb von sechs Jahren die Hälfte aller 140.000 Parkflächen im Straßenraum anderen Nutzungen zuzuführen und setzt dies seitdem kontinuierlich um.

Die Preise für das Parken im Straßenraum sollten höher angelegt werden als in den Parkhäusern und Tiefgaragen. Dies führt zum Beispiel in Rotterdam schon sehr erfolgreich dazu, dass Autos immer seltener im Straßenraum abgestellt werden.¹⁷ So können Straßen und Plätze immer mehr vom ruhenden Verkehr befreit werden. Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sollten direkt und nachvollziehbar – unter Beteiligung der Anwohner*innen – in die Umgestaltung des öffentlichen Raumes und den Ausbau des Umweltverbundes investiert werden.

→ **Auto-Privilegien schrittweise abbauen**

Die Preise für den ÖPNV sind in den letzten 20 Jahren mehr als doppelt so stark gestiegen wie die Preise für den Kauf und die Unterhaltung eines Autos: für den ÖPNV um 79%, für Kraftfahrzeuge dagegen nur um 36%.¹⁸ Dabei verursachen Autos um ein Vielfaches höhere Kosten für die Allgemeinheit als der Umweltverbund – doch Kosten für Umweltverschmutzung, Treibhausgasemissionen und gesundheitliche Schäden werden nicht eingepreist.¹⁹ Um die Privilegien des Autos abzubauen, gibt es verschiedene Ansätze. Finanzielle Anreize für den Autobesitz wie das Dienstwagenprivileg sollten sofort abgeschafft werden.²⁰ Statt solcher Autosubventionen sollte in den Umweltverbund

investiert werden, oder in Prämien für Haushalte, die ihre Pkw abschaffen. Auch im Steuersystem braucht es eine grundlegende Reform, um die Kfz-Steuer und Neuzulassungssteuer gerechter zu gestalten (*mehr dazu in unserem Anfang 2023 erscheinenden Dossier „Sozial-ökologische Steuerreform“*). Mögliche Instrumente, um die Kosten des Autoverkehrs einzupreisen, sind neben Steuern zudem die Pkw-Maut und die City-Maut. Solche Mautsysteme können zu einer echten Bepreisung der diversen von Autos verursachten Umweltbelastungen beitragen, finden aber in Deutschland bisher keine Anwendung.²¹

→ Gesetzliche Rahmenbedingungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene anpassen

Um die Mobilitätswende voranzutreiben, braucht es einige grundlegende gesetzliche Veränderungen. Die Gesetze, welche im Verkehrssektor zum Tragen kommen, sind oft veraltet und noch immer einzig und allein darauf ausgerichtet, Autoverkehr möglichst effizient und bequem für die Autofahrenden zu gestalten. So urteilte das Berliner Verwaltungsgerichts 2022, dass eine angenehmere Aufenthaltsqualität als Begründung für das Einrichten einer autofreien Zone in der Friedrichstraße nicht ausreiche. Denn laut §45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) bedarf es einer „konkreten Gefahr aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse“, damit die Straße für Autos gesperrt werden darf.²² Das Umweltbundesamt (UBA) hat 2019 in einer Studie die Notwendigkeit einer grundlegenden Reform des Straßenverkehrsrechts aufgezeigt.²³ Es ist längst überfällig, dass Klima- und Umweltschutz, Gesundheitsschutz und die nachhaltige städtebauliche Entwicklung mit in die offiziellen Zwecke des Straßenverkehrsrechts aufgenommen werden.²⁴ Das hat sich die Ampelregierung auch in ihren Koalitionsvertrag geschrieben, doch bisher sind keine Taten gefolgt. Einen Vorschlag für diverse und grundlegende Änderungen des aktuellen Rechts hat der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) in seinem Entwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz ausformuliert, welches nach dem Vorbild des Berliner Mobilitätsgesetzes den Umweltverbund in der Verkehrsplanung priorisiert.²⁵

Um es den Kommunen zu erleichtern, Parkraum zu beschränken und flächendeckend zu bewirtschaften, darf das Parken im öffentlichen Raum nicht länger als Gemeingebrauch definiert und damit per Gesetz zur Norm erklärt sein. Dies zu ändern, würde zum einen bedeuten, dass Parken nur noch dort möglich wäre, wo dies ausdrücklich erlaubt wird. Zum anderen würden so grundsätzlich überall Parkgebühren anfallen, soweit nicht ausdrücklich Ausnahmen hiervon ausgesprochen werden. In der bereits erwähnten Studie hat das UBA aufgezeigt, dass die Bundesländer die Möglichkeit haben, die Definition des Gemeingebrauchs zu ändern.²⁶ Auch im Baurecht braucht es hier eine Kehrtwende, denn auf Bundesebene ist in §12 der Baunutzungsverordnung noch immer festgelegt, dass die Beschränkung von Parkraum besonderer Begründungen bedarf. Dies gilt es umzudrehen. Im Bauordnungsrecht der Länder sollte außerdem die Stellplatzpflicht abgeschafft werden, wie z.B. in Berlin bereits geschehen. Denn da der Platz begrenzt ist, kann nicht weiter nach der Prämisse gebaut werden, dass zu jeder neuen Wohneinheit auch eine bestimmte Anzahl an Autos mit in die Straße zieht.

Viele Menschen wehren sich zunächst gegen die Vorstellung einer Verkehrspolitik, die nicht länger Autos ins Zentrum stellt. Testphasen, in denen die hier vorgeschlagenen Maßnahmen zunächst zeitlich und räumlich beschränkt umgesetzt werden, können helfen, die diversen Vorteile erlebbar zu machen. Die Möglichkeit für solche Testphasen muss der Bund den Kommunen ermöglichen, indem er in der sog. „Erprobungsklausel“ der StVO nicht länger das Vorliegen einer konkreten Gefahrenlage hierfür voraussetzt.^{27 28}

→ Mit Verkehrsberuhigung Städte gezielt entlasten

Durch gezielte Straßenführung können viele Gegenden in der Stadt von den diversen Belastungen durch den Autoverkehr befreit werden. Mit der Einrichtung von Einbahnstraßen für den Autoverkehr, Diagonalsperren²⁹, Fahrrad- und Spielstraßen kann ein Großteil der Autos auf umliegende Hauptverkehrsstraßen geleitet werden. In Gent wurde beispielsweise der Durchgangsverkehr auf eine Ringstraße um die Innenstadt umgeleitet. Seitdem dürfen nur Anwohner*innen, Krankenwagen, Pflegedienste, Busse und Taxis in bestimmte Straßen fahren. Bis 11 Uhr sind außerdem Lieferwagen und Handwerker*innenautos erlaubt. Innerhalb eines Jahres hat sich damit die Luftqualität in der Stadt verbessert, die Autonutzung sank um 12%, die Zahl der Radfahrenden stieg um ein Viertel, und in der abendlichen Rushhour wurde der ÖPNV 28% mehr genutzt. Mit ihrem Verkehrskonzept hat die Stadt ihr Radverkehrsziel für 2030 bereits 2018 erreicht.³⁰ In kleineren räumlichen Einheiten setzt sich die Kiezblocks-Initiative in Berlin für ähnliche Konzepte ein. Zahlreiche lokale Gruppen fordern hier, ihre Kieze mithilfe von Durchfahrtssperren, Einbahnstraßen oder Tempolimits für den Autoverkehr zu sperren.³¹

Zusätzlich zu Umwidmungen³² und Sperrungen einzelner Straßen sollte auf Bundesebene grundsätzlich Tempo 30 innerhalb von Ortschaften festgelegt werden. Selbst der deutsche Städte- tag fordert bereits, dass der Bund durch eine entsprechende Änderung der StVO es den Kommunen wenigstens ermöglicht, solche Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen.³³ Tempo 30 führt nicht nur nachweislich zu weniger schweren Unfällen und weniger Emissionen.^{34 35} Das Tempolimit trägt außerdem dazu bei, dass Menschen, die an Hauptverkehrsstraßen leben, durch die oben beschriebenen Maßnahmen nicht noch mehr belastet werden.



Beitrag zu Klimaschutz und -anpassung

Städte sind sowohl Treiber der Erderwärmung als auch überdurchschnittlich von ihren Folgen betroffen. Global gesehen verursachen sie mehr als 70% der weltweiten energiebezogenen Treibhausgasemissionen. Gleichzeitig erfahren bereits 70% der Städte Auswirkungen des Klimawandels.³⁶ Bis 2050 werden weltweit 1,6 Milliarden Stadtbewohner*innen von extremer Hitze betroffen sein, mit Temperaturen von über 35°C.³⁷ In Deutschland war der Verkehrssektor 2019 für rund 20 % der bundesweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich, wovon wiederum fast 60% auf Pkw zurückzuführen sind.³⁸ Damit ist er der einzige Sektor, in dem die Emissionen seit 1990 fast nicht gesunken sind.³⁹ Um Deutschlands (ungenügende⁴⁰) Klimaziele zu erreichen, müssen diese allerdings bis 2030 im Vergleich zu 1990 bereits um die Hälfte reduziert werden und in den folgenden 15 Jahren auf Null sinken.

Die oben beschriebenen Maßnahmen können eine zentrale Rolle in der Minderung des Klimawandels und in der Anpassung an seine Folgen in den Städten spielen. Wenn immer mehr Wege in den Städten mit dem Umweltverbund und immer weniger mit Autos zurückgelegt werden, bedeutet das auch weniger Treibhausgasemissionen. Wie hoch diese Effekte sind, hängt auch stark davon ab, was mit den frei gewordenen Flächen passiert. Je mehr der derzeit betonierten Verkehrsflächen wir entsiegeln und begrünen, desto mehr CO₂ kann der Luft auch wieder entzogen werden. Das ist auch essenziell für die Anpassung an die Folgen der fortschreitenden Erwärmung. Denn Orte mit viel dunklem Beton heizen sich stark auf und tragen so zum Phänomen der städtischen Hitzeinseln bei, was mit gravierenden Gesundheitsrisiken bis hin zu lebensbedrohlichen Überhitzungen verbunden ist.⁴¹

Bäume, Sträucher und Wiesen können für Kühlung durch Verdunstung und für Frischluftschneisen sorgen. Um weitere zehntausende Hitzetote zu vermeiden, braucht es daher ein sofortiges Begrünungsprogramm auf den frei werdenden Parkflächen. Zubetonierte Städte sind außerdem extrem anfällig für Überschwemmungen bei Starkregenereignissen, die durch die Klimakrise immer häufiger werden. Entsprechend geplante Grünflächen können durch Versickerung und hohe Wasserhaltevermögen die Gefahr von Überschwemmungen eindämmen.

Beitrag autofreier Städte zur sozial-ökologischen Transformation

→ Autofreie Städte sind gerechter

Die oben beschriebenen Maßnahmen erlauben es Stadtbewohner*innen sicher, aktiv und klimafreundlich mobil zu sein. Wo weniger Autos fahren und parken, wird gesundes Leben überhaupt erst möglich. Denn die Luft ist sauberer, die Menschen sind weniger Lärmbelastung ausgesetzt und es wird Raum für soziale Begegnungen, wie z.B. für Bänke, Spielplätze, Cafés, etc. geschaffen. Unbedingt notwendige und dem Gemeinwohl dienende Autofahrten wie beispielsweise Krankentransporte werden durch die leereren Straßen vereinfacht. Menschen ohne privaten Pkw müssen nicht länger die Kosten, die durch Autofahren verursacht werden, mittragen. Anwohner*innen großer Hauptverkehrsstraßen müssen nicht länger unter Lärm und Abgasen leiden. Flächen werden gerechter verteilt und können nach den Bedürfnissen aller Anwohner*innen und mit deren Beteiligung gestaltet werden. Dass die Mobilitätswende zentral für soziale Gerechtigkeitsanliegen ist, haben Gewerkschaften, Umwelt- und Sozialverbände und die evangelische Kirche gemeinsam betont und sich 2021 zum *Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende* zusammengeschlossen.⁴²

→ Autofreie Städte sind lebenswerter

Wenn Städte nicht mehr um Autos herum geplant werden, sondern das Wohlergehen ihrer Bewohner*innen und Besucher*innen zur Priorität wird, kann das ein großes Mehr an Lebensqualität bedeuten. Wenn vor unseren Häusern nur noch selten und langsam Autos vorbeifahren, steigt die Luftqualität und wir leiden weniger unter lärmbedingtem Stress. Zufußgehende, Rad- und Rollstuhlfahrende und vor allem Kinder und ältere Menschen sind sehr viel weniger Risiken auf den Straßen ausgesetzt. Nachbar*innen können sich vor ihren Häusern treffen und Straßen werden zu Aufenthalts- und Begegnungsräumen. Die Zahl der Verkehrstoten kann endlich Richtung Null gehen, wie es in autofreien Städten wie Pontevedra in Spanien bereits Realität ist.⁴³ Wenn Städte außerdem in kleineren räumlichen Einheiten und mit kurzen Wegen geplant werden – indem Arbeiten, Wohnen, Bildung, Einkaufen und Freizeit nah beieinander liegen – belebt das Wohnviertel und Innenstädte und verbessert damit wiederum die Aufenthaltsqualität vor Ort.

→ Der Wandel kommt gut an!

Umfragen und Studien zeigen, dass ein Großteil der Menschen, die mit dem privaten Pkw mobil sind, sich für autofreie Innenstädte aussprechen und sich wünschen, weniger abhängig von ihrem Auto zu sein.^{44 45} Wenn Kommunen autoreduzierte Zonen einrichten, kommt das bei den meisten gut an. Im Projekt „Ottensen macht Platz“ sprachen sich 83% der Bewohner*innen des verkehrsberuhigten Gebiets und der umgebenden Straßen nach drei Monaten Projektlaufzeit dafür aus, die Maßnahmen langfristig weiterzuführen und machten dabei auch diverse Vorschläge zur zukünftigen Ausgestaltung.⁴⁶

Gender- gerechte Mobilität

Schon seit etwa 50 Jahren beschäftigen sich Wissenschaftler*innen und Planer*innen mit der Frage, wie Gender die alltägliche Mobilität beeinflusst und wessen Bedürfnisse in der Mobilitätsplanung berücksichtigt werden. Mittlerweile gibt es eine Vielzahl an Daten und Studien, die weltweit genderspezifisches Mobilitätsverhalten belegen. Genderspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten ergeben sich aus verschiedenen Bedürfnissen, Lebensrealitäten und Alltagswegen, die wiederum eng mit sozial zugewiesenen (Geschlechter-)Rollen und geschlechtlicher Arbeitsteilung verknüpft sind. So wird der überwiegende Teil der Beziehungs- und Sorgearbeit auch in Deutschland noch immer durch FLINTA*-Personen erledigt.⁴⁷ Personen, die Sorge- und Betreuungsarbeit z.B. für Kinder oder ältere Menschen übernehmen, legen über den Tag verteilt oft mehrere, kürzere Wege mit Zwischenstationen zurück. In vielen Fällen werden diese Wegeketten durch eine Kombination mehrerer Verkehrsmittel (z.B. Bus, Bahn und Fuß) zurückgelegt. In Städten, die für Autos statt Menschen ausgelegt sind, spielen diese Mobilitätsbedürfnisse jedoch eine untergeordnete Rolle, denn sie orientieren sich hauptsächlich am eher linearen Mobilitätsverhalten von (typischerweise) männlichen Berufspendlern, die werktäglich eine längere Strecke zur Arbeitsstelle und zurück im Auto zurücklegen.

Gendergerechte Mobilität schafft hingegen Platz für Menschen statt Autos und denkt Bedürfnisse von Sorgearbeitenden zentral mit, z.B. bei der Taktung und Kombinierbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel oder beim Ausbau barrierearmer Verkehrsinfrastruktur, die auch mit Kinderwagen genutzt werden kann. Dafür muss der öffentliche urbane Raum umverteilt werden: Die Umnutzung bzw. der Abbau von Parkplätzen ermöglicht z.B. den Ausbau breiter, sicherer und barrierearmer Fuß- und Fahrradwege, aber auch von Spielplätzen und sozialen Begegnungsräumen. Um autofreie Städte aber nicht nur ökologisch, sondern auch tatsächlich sozial gerecht zu gestalten, sollten (Mobilitäts-)Bedürfnisse von FLINTA* und anderen marginalisierten Gruppen in Zukunft mehr Beachtung finden, wie z.B. das Bedürfnis nach Sicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln und an Haltestellen, nach Barrierefreiheit oder nach Mehrsprachigkeit von Mobilitätsangeboten. Zentral dafür ist die gezielte Beteiligung von FLINTA*-Personen, Sorgearbeitenden, Menschen mit Behinderung und vielen weiteren Gruppen an der Stadt- und Verkehrsplanung.

von Dominique Just

Autofreie Städte in der Praxis

Diverse Städte haben sich bereits auf den Weg gemacht, ihren Bewohner*innen und Besucher*innen nachhaltige und gerechte Mobilität zu ermöglichen. Houten zum Beispiel, eine kleine Stadt in den Niederlanden mit ca. 50.000 Einwohner*innen, wurde komplett als Fahrradstadt geplant. Dies geschah als Reaktion auf wachsende Proteste aufgrund der vielen Verkehrstoten in den Niederlanden zu Beginn der 1970er Jahre. In Houten gibt es heute eine Ringstraße mit kleinen Zufahrten in die Stadt, welche untereinander nicht verbunden sind. Somit gibt es in Houten keinen Pkw-Durchfahrtsverkehr und seit Jahrzehnten keine Verkehrstoten.

Auf sehr viel größerem Raum treibt Paris gerade die Mobilitätswende voran. Anne Hidalgo, die Bürgermeisterin der Stadt, hat hier mutig die Weichen gestellt. Die Fahrradinfrastruktur wird in rasantem Tempo ausgebaut und 70.000 Parkplätze – entspricht der Hälfte aller Parkplätze im Straßenraum – werden umgenutzt und umgestaltet. Über eine Online-Plattform konnten die Pariser*innen ihre Wünsche zur Gestaltung ihrer Straßen in den Prozess einbringen.⁴⁸ Die Stadt ist außerdem auf dem Weg, flächendeckend Tempo 30 einzuführen.

In Barcelona ist selbst Tempo 30 bald nur noch auf den größeren Straßen zwischen verkehrsberuhigten Wohnvierteln möglich. Die „Superilles“ oder Superblocks haben es zu internationaler Berühmtheit geschafft. Je neun Wohnblocks werden hier zu einem Superblock zusammengefasst, in welchem sich alle Verkehrsteilnehmenden den gesamten Straßenraum teilen, Zufußgehende Vorrang haben und für Kfz eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h gilt. Kreuzungen sind für Autos und Motorräder gesperrt, sodass es keinen Durchgangsverkehr gibt. Die Straßen in den Vierteln werden begrünt und mit Sitzbänken ausgestattet, auf den ehemaligen Kreuzungen entstehen Plätze der Begegnung, teils mit Spielplätzen. Auch in Barcelona wurde der Umbau zunächst grundsätzlich von der Stadtregierung entschieden.

In Deutschland hat z.B. Bremen beschlossen, die Innenstadt bis 2030 von Autos zu befreien. Dazu wurden eine Reihe von Maßnahmen formuliert, die bereits in Umsetzung sind.⁴⁹ In Berlin setzt sich die Initiative *berlin autofrei* dafür ein, mithilfe eines Volksentscheids die gesamte Fläche innerhalb des S-Bahn-Rings von rund zwei Dritteln der Autos zu befreien.⁵⁰ In ihrem Gesetzesvorschlag ist dabei auch die Anzahl der Fahrten in Sharing-Autos pro Person und Jahr begrenzt.

Wie kommen wir dahin?

Eine menschengerechte Mobilitätswende wird bereits von diversen zivilgesellschaftlichen Akteur*innen gefordert. Damit die Mobilitätswende zeitnah großflächig in den Städten umgesetzt werden kann, braucht es allerdings vor allem eine grundlegende Veränderung der Rechtslage. Denn momentan sind den Kommunen in vielerlei Hinsicht die Hände gebunden. Die gegenwärtigen Rechtsbestimmungen im Straßenverkehrsrecht können laut UBA „keine geeignete Grundlage für eine an Nachhaltigkeitszielen orientierte Mobilitätspolitik bilden, sondern stehen dieser im Weg.“^{60 61} Erst mit den neuen gesetzlichen Grundlagen können auch Planungs- und Umsetzungsprozesse in den Kommunen vereinfacht und beschleunigt werden. Momentan sind diese häufig sehr langwierig und kleinschrittig.^{62 63}

Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen liegen in der Hand des Bundes (grundlegende Reform des Verkehrsrechts, Bundesmobilitätsgesetz und Tempo 30 innerorts einführen, gesetzliche Grundlage für City-Maut Systeme schaffen, KfZ- & Neuzulassungssteuer reformieren) und der Bundesländer (Stellplatzpflicht abschaffen, Parken nicht länger als Allgemeingebrauch definieren, Preise für Anwohner*innenparkausweise stark erhöhen). Um den nötigen Druck auf die Gesetzgeber*innen auf Bundes- und Landesebene aufzubauen, braucht es starke Bündnisse sozialer Bewegungen. Dabei können sich Kämpfe für Barrierefreiheit und Inklusion, Gender- und Klimagerechtigkeit mit jenen, die sich schon jetzt konkret auf die Mobilitätswende beziehen, ergänzen. Die Forderungen dieser Bewegungen und Kämpfe können noch mehr Kraft gewinnen, wenn sich beispielsweise das *Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende* aus verschiedenen Gewerkschaften und großen Umwelt- und Sozialverbänden mit ihnen zusammenschließt.

Nicht zuletzt braucht es auch mutige Entscheidungsträger*innen in den Kommunen, die sich trauen, die Veränderung trotz Gegenwind einzuleiten. Sie können mithilfe von Testphasen autofreier Stadträume deren Vorteile erlebbar machen. Bereits jetzt steht es den Kommunen frei, die Parkgebühren drastisch zu erhöhen und die

Einnahmen hieraus in den Umweltverbund, z.B. in barrierefreie Haltestellen oder sicherere Fahrradwege, zu investieren. Mit zusätzlichen Kampagnen, runden Tischen und der klaren Unterstützung lokaler Initiativen und Bürgerbegehren können die Kommunen dazu beitragen, die Akzeptanz für eine tiefgreifende Transformation zu gewinnen. Um sich gegenseitig zu ermutigen, unterstützen, beraten und zu inspirieren, braucht es Räume der Vernetzung unter diesen Kommunen und Entscheidungsträger*innen.⁶⁴

Vor und während der Umsetzung der hier vorgeschlagenen Maßnahmen braucht es durchdachte und transparente Beteiligungsverfahren.⁶⁵ Menschen sollten mitbestimmen können, was mit dem neu gewonnen Platz in ihren Straßen passiert. Wo diese nicht auf offiziellem Weg von den Kommunen umgesetzt werden, können kreative Wege gefunden werden, sich den öffentlichen Raum, zumindest temporär, wieder anzueignen.⁶⁶ Hier sind Anwohner*innen, Künstler*innen und Kulturvereine gefragt, Flächen kreativ zu beleben und sich in den Austausch mit den Nachbar*innen zu begeben. Zu einem Kulturwandel in den Städten können außerdem ein Werbeverbot für Autos und Kampagnen für den Umweltverbund beitragen.⁶⁷

All dies kann uns lebenswertere Städte ein großes Stück näher bringen. Für eine echte sozialökologische Transformation kann Verkehrspolitik aber nicht losgelöst von anderen Bereichen der Gesellschaft gedacht und umgesetzt werden. Damit ein Großteil der alltäglichen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann, braucht es z.B. auch eine gute Nahversorgung. Wenn es in den Kiezen genügend Kitas, Schulen, Coworking Spaces und Geschäfte des alltäglichen Bedarfs gibt, erübrigen sich viele Wege in andere Stadtteile. Auch eine allgemeine Arbeitszeitverkürzung, z.B. im Rahmen einer 4-Tage-Woche, würde zu weniger Berufsverkehr führen. Außerdem steigt bei der Einrichtung autoreduzierter Zonen die Lebensqualität und damit die Attraktivität dieser Orte. Damit nicht die Gentrifizierung angefeuert wird, müssen verkehrspolitische immer auch mit sozialpolitischen Maßnahmen, wie beispielsweise Milieuschutz, einhergehen.

Mythen & Missverständnisse

» Die Zukunft der städtischen Mobilität sind E-Autos. «



Zwar wird oft behauptet, elektrisch betriebene Pkw seien umweltfreundlich. Besonders die Autoindustrie und ihre Lobby sind, wenn sie nicht sogar am Verbrennermotor festhalten, daran interessiert, diesen Mythos aufrecht zu erhalten.⁵¹ Tatsächlich werden bei der Herstellung und im Betrieb von E-Autos hohe CO₂-Emissionen verursacht. Das Ausmaß des Schadens hängt dabei stark vom Strommix und dem Anteil erneuerbarer Energien darin ab.⁵² Je nach Studie werden die Emissionen eines E-Autos im Vergleich zu Verbrennern in der Gesamtbilanz erst niedriger, wenn das Auto bereits 50.000-150.000 Kilometer gefahren wurde.⁵³ Für die Herstellung von Elektroautos werden außerdem Rohstoffe benötigt, welche häufig unter grausamen Bedingungen im Globalen Süden abgebaut werden. Dadurch verstetigt die Branche neokoloniale Wirtschaftsstrukturen und ist für diverse Menschenrechtsverletzungen mitverantwortlich.⁵⁴ Einmal hergestellt, beanspruchen E-Autos genau wie alle Autos jede Menge Platz und verursachen Unfälle, Staus und gesundheitsschädliche Feinstaubemissionen. Dazu kommt, dass Elektroautos besonders häufig als Zweitwagen angeschafft werden und die Besitzer*innen dazu tendieren, nach der Anschaffung mehr als vorher mit dem Auto zu fahren, anstatt den Umweltverbund zu nutzen.⁵⁵ Was wir dringend brauchen, ist eine Reduzierung der Autos und Autofahrten!

» Viele Menschen sind doch auf ihr Auto angewiesen! «



In Debatten rund um die Mobilitätswende werden immer wieder gerne beispielsweise „die Krankenschwester im Schichtdienst“ oder Menschen mit Behinderungen als Argumente gegen den Wandel

instrumentalisiert. Selbstverständlich muss es denjenigen, die trotz des Ausbaus des Umweltverbunds auf ihren privaten Pkw angewiesen sind, auch weiterhin möglich sein, diesen zu nutzen. Dies kann z.B. über Härtefallregeln organisiert werden. Der größte Teil der Autofahrten in Städten ist aber nicht mehr notwendig, wenn es einen starken Umweltverbund gibt.⁵⁶ Wenn all jene, die es können, zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem ÖPNV und ab und zu mit Sharing-Autos mobil sind, wird auf den Straßen viel mehr Platz frei. Tatsächlich notwendige Fahrten werden dadurch sogar erleichtert. Für Pendler*innen aus dem Umland, die dort noch auf ein Auto angewiesen sind, geschieht der Umstieg auf den ÖPNV spätestens am Stadtrand. Dafür können Umsteige-Hubs mit Mobilitätsstationen helfen, an denen Sharing-Angebote und/oder ein ÖPNV-Anschluss zur Verfügung stehen. Der Preis hierfür wird bereits mit dem Parkticket abgegolten.

» Hohe Parkgebühren sind sozial ungerecht. «



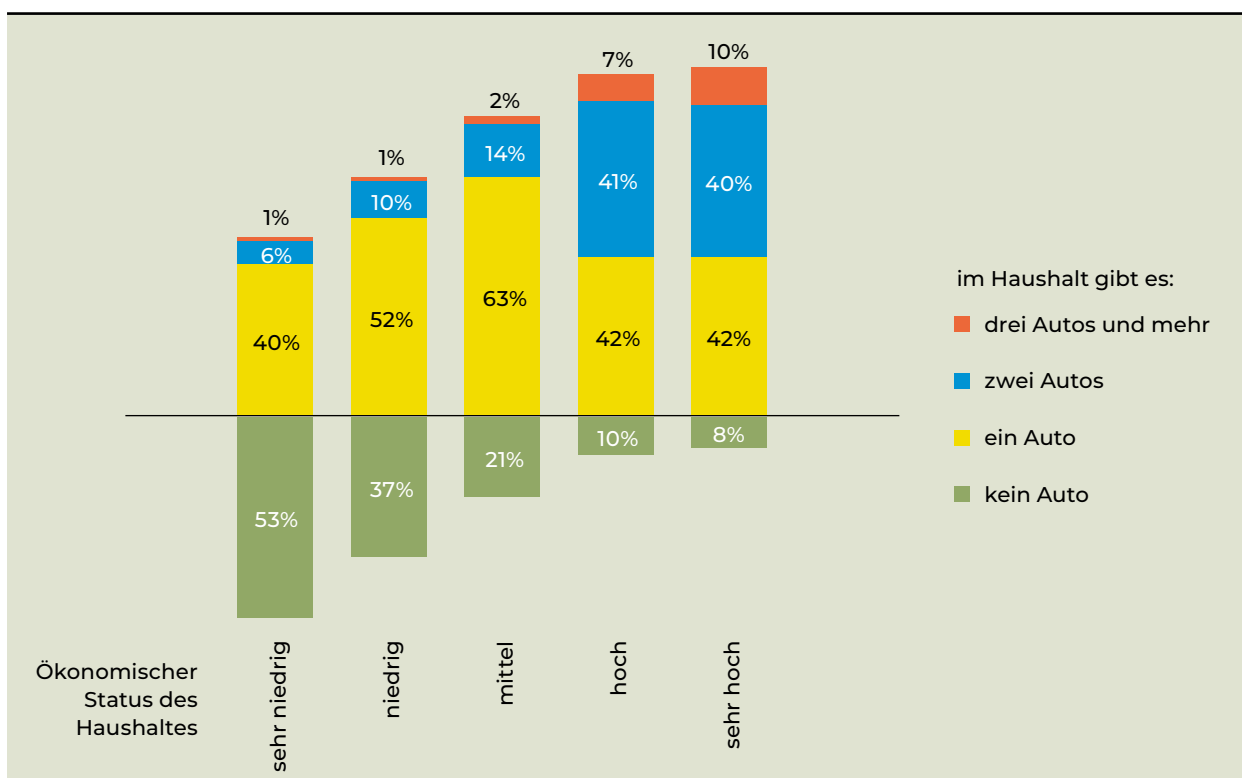
Die aktuelle Situation in den Städten ist bereits höchst ungerecht. Infrastruktur für Autos nimmt einen viel größeren Anteil der öffentlichen Flächen in Anspruch als den Anteil der Wege, die tatsächlich mit dem Auto zurückgelegt werden. Besonders Menschen aus unteren Einkommenschichten besitzen häufig kein Auto, während ökonomisch besser gestellte Gruppen teils mehrere Pkw pro Haushalt besitzen.^{57 58} Dabei leiden v.a. Erstere unter den Folgen wie Luftverschmutzung und Lärm, da sie häufiger an großen, verkehrsreichen Straßen leben müssen. Wenn Einnahmen aus Parkgebühren und Bußgeldern direkt, transparent und unter Mitbestimmung der Bewohner*innen in den ÖPNV, in Rad- und Fußwege und die Umgestaltung des öffentlichen Raumes investiert werden, profitieren alle davon. Für Härtefälle kann es außerdem auch hier immer gesonderte Konditionen geben.

» Wenn der Autoverkehr eingeschränkt wird, leidet der Einzelhandel. «



Ladenbesitzer*innen fürchten häufig, dass weniger Kundschaft in ihre Geschäfte kommt, wenn diese nicht mehr mit dem privaten Auto anreist und vor der Tür parken kann. Das Gegenteil ist der Fall. Mit dem Auto werden große Einkaufszentren mit Kettenläden besucht, zu Fuß eher kleine Läden in der Nachbarschaft. Als z.B. das Hamburger Stadtviertel Ottensen temporär vom Autoverkehr befreit wurde, besuchte durch die Verkehrsberuhigung jede*r Vierte häufiger die Läden und die Gastronomie im Kiez. Erfahrungen aus anderen Städten bestätigen diesen Effekt.⁵⁹ Während lebendige Straßen ohne Autos und mit gemütlichen Cafés zur Lebensqualität der Menschen beitragen, sollte das Ankurbeln des Konsums aber nicht Ziel einer nachhaltigen Mobilitätswende sein.

Autobesitz nach ökonomischem Status der Haushalte in Deutschland 2018
(Status von links nach rechts ansteigend)



Ergänzungen & Verweise

- 1 Wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte der EU kam es 2015 zu einem Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland. Deutschlandfunk (12.03.2018) Europas Luft soll sauberer werden
- 2 Statistisches Bundesamt (2022) Verkehrsunfälle 2021
- 3 Bundesregierung Klimaschutz und Verkehr
- 4 Umweltbundesamt (2022) Klimaschutzinstrumente im Verkehr: Bausteine für einen klimagerechten Verkehr
- 5 Heinrich Böll Stiftung (2019) Mobilitätsatlas
- 6 Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018) Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)
- 7 Fischer, L. et al (2020) Public attitudes toward biodiversity-friendly greenspace management in Europe.
- 8 Öko-Institut (2019) Automobilindustrie im tiefgreifendsten Strukturwandel ihrer Geschichte.
- 9 Dieses Dossier konzentriert sich explizit auf die innerstädtische Mobilitätswende. Selbstverständlich muss diese mit einer Mobilitätswende im ländlichen Raum einhergehen, worauf hier aber nicht näher eingegangen werden kann.
- 10 Mit entsprechenden Nachweisen über die monatlichen Einkünfte könnten Menschen z.B. einen entsprechenden Ausweis bekommen, mit dem sie Tickets bestimmter Preiskategorien erwerben. Auch Preise für Abos und Zeitkarten könnten so nach Einkommen gestaffelt werden.
- 11 Changing Cities (25.02.2019) Was ist eine sichere Kreuzung?
- 12 Zum Beispiel NROs wie der BUND, Greenpeace, Robin Wood; Gewerkschaften, Sozialverbände und die evangelische Kirche; sowie lokale Fahrradinitiativen und Vereine, die sich für autofreie Stadtteile einsetzen;
- 13 Internationales Verkehrswesen (2019) 8. Mobilitätsmonitor
- 14 siehe 6
- 15 Agora Verkehrswende (2017) Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende.
- 16 RBB24 (18.05.2022) Sie drehen schon seit Stunden hier so ihre Runden.
- 17 Civitas park4SUMP Good Practise. Rotterdam: Shift from on-street to off-street parking.
- 18 Umweltbundesamt (2020) Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität.
- 19 Umweltbundesamt (2021) Gesellschaftliche Kosten von Umweltbelastungen.
- 20 Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2021) Dienstwagen auf Abwegen. Warum die aktuellen steuerlichen Regelungen einen sozial gerechten Klimaschutz im Pkw-Verkehr ausbremsen.
- 21 Die City Maut ist eine Gebühr für das Autofahren in einer Stadt. Um sie möglichst sozial gerecht zu gestalten, können z.B. bestimmte Berufs- und Einkommensgruppen ausgenommen werden und voll besetzte Autos weniger zahlen. Während es weltweit viele erfolgreiche City-Maut-Systeme gibt, gibt es in Deutschland bisher keine Rechtsgrundlage dafür. Wuppertal Institut (2021) Nachhaltige Mobilität für alle (S. 211)
- 22 Taz (25.10.2022) Friedrichstraße frei für Autos.
- 23 Umweltbundesamt (2019) Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität.
- 24 Dies wird bereits von vielen Organisationen gefordert Agora Verkehrswende (2022) Straßenverkehrsordnung: Breiter Konsens über Reform im Sinne der Mobilitätswende.
- 25 Der VCD hat dazu bereits einen Gesetzesvorschlag erarbeitet: VCD (2022) Bundesmobilitätsgesetz
- 26 Als Alternativvorschlag schreiben sie: „Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist im Rahmen der Widmung gestattet (Gemeingebrauch). Die Widmung richtet sich auf die Nutzung der Straße zu Zwecken des Verkehrs und des Aufenthalts. In der Widmung können im öffentlichen Interesse auch Nutzungen nicht verkehrlicher Art sowie die Freihaltung von Flächen von verkehrlicher Nutzung bestimmt werden.“ Umweltbundesamt (2019). siehe 23 (S. 111)
- 27 § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO
- 28 Öko-Institut (2021). Städte für Menschen, nicht für Autos
- 29 Eine Diagonalsperre ist die diagonale Sperrung einer Straßenkreuzung (meist mit Pollern). Autofahrende müssen abbiegen, es ist kein Durchgangsverkehr mehr möglich. Für Zufußgehende und Rad- und Rollstuhlfahrende ist die Sperre durchlässig.
- 30 Innerhalb von sechs Jahren hat sich der Anteil der Fahrradfahrten von 22% (2012) auf 30% (2015) und schließlich 35% (2018) erhöht, was Gents Ziel für 2030 entsprach.
- 31 www.kiezblocks.de/kiezblocks
- 32 Umwidmung bedeutet, dass der offizielle Zweck einer Straße geändert, also z.B. eine allgemeine Verkehrsstraße in eine Fußgänger*innenzone umgewandelt wird.
- 33 Deutscher Städtetag (2022) Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – Eine neue kommunale Initiative für stadtvträglicheren Verkehr.

- 34 Archer et al. (2008): The Impact of Lowered Speed Limits in Urban/Metropolitan Areas.
- 35 Umweltbundesamt (2016) Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.
- 36 CCFLA (2021): State of Cities Climate Finance Report 2021.
- 37 C40 (2018): The Future We Don't Want – How Climate Change Could Impact the World's Greatest Cities.
- 38 siehe 3
- 39 Umweltbundesamt (2022) Klimaschutzinstrumente im Verkehr: Bausteine für einen klimagerechten Verkehr.
- 40 Deutschlands Klimaziele sind nicht ansatzweise ausreichend, um einen global gerechten Pfad der Emissionsreduktionen einzuschlagen, der es ermöglicht, die Erderhitzung auf 1,5°C zu begrenzen. Konzeptwerk Neue Ökonomie (2022) Mit grüner Marktwirtschaft das Klima retten?
- 41 Infolge extremer Hitze starben allein in Deutschland in den Sommern 2003, 2006 und 2015 19.500 Menschen. (an der Heiden et al. (2019): Schätzung hitzebedingter Todesfälle in Deutschland zwischen 2001 und 2015). Mehr Infos zu städtischen Hitzeinseln: BR24 (2021). Klimawandel: Hitze in der Stadt.
- 42 Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können.
- 43 SZ (25.02.2020) Autos müssen draußen bleiben.
- 44 Umweltbundesamt (12.04.2017) Mehrheit der Deutschen will nicht mehr so stark aufs Auto angewiesen sein.
- 45 Statista (21.01.2022). Was halten Sie von einer autofreien City in ihrer Stadt?
- 46 Initiative Ottensen macht Platz
- 47 FLINTA* steht für Frauen, Lesben, intergeschlechtliche, nichtbinäre, trans und agender Personen.
- 48 Offizielle Internetpräsenz der Stadt Paris (30.03.2021) Les États Généraux du Stationnement
- 49 Freie Hansestadt Bremen – Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (2022) Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025
- 50 Berlin autofrei
- 51 Die Mobilitätswende macht das bisherige Geschäftsmodell der Autoindustrie obsolet. Anstatt auf einen reinen Antriebswechsel im gesamten motorisierten Individualverkehr zu setzen, sollte die Expertise der Industrie in den Aufbau des Umweltverbunds und die Produktion barrierefreier Straßenbahnen, Elektrobusse, etc. fließen. Wie dadurch sogar ein Mehr an Arbeitsplätzen entstehen kann, hat die Rosa Luxemburg Stiftung in dieser Studie gezeigt: RLS (2022). Und was ist jetzt mit meinem Job?
- 52 Hinzu kommt, dass durch eine komplette Elektrifizierung der Autoflotte ein enormer Strombedarf entstehen würde. Dies würde das Vorhaben, Deutschlands Energiebedarf zu 100% aus erneuerbaren Quellen zu decken, erheblich erschweren und verlangsamen.
- 53 Zeit (17.09.2019). Haben E-Autos eine bessere Ökobilanz als Benziner und Diesel? Dabei wird der Strommix in Deutschland zugrunde gelegt.
- 54 Spiegel (17.10.2019) Kobaltförderung im Kongo. Hier sterben Menschen für unsere Akkus.
- 55 FAZ (18.05.2021) Star schicker Vorstädte
- 56 25% aller Autofahrten sind übrigens kürzer als drei Kilometer. Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): siehe 6
- 57 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019) Mobilität in Deutschland – Kurzreport:
- Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends.
- 58 Changing Cities (13.12.2021). Wer in Berlin Auto fährt, ist selten arm.
- 59 Zum Beispiel in Barcelona The Guardian (10.09.2019). Barcelona's car-free ‚superblocks‘ could save hundreds of lives.
- 60 siehe 23
- 61 Wo es derzeit genau bei den Reformen hakt, hat die Agora Verkehrswende mit einigen Expert*innen diskutiert: Agora Verkehrswende (08.11.2022) Straßenverkehrsrecht umfassend reformieren – welche Schritte sind dafür notwendig?
- 62 „Wenn man etwas erreichen will, muss man sich mit Hilfskrücken wie Teileinziehungsverfahren wahnsinnig komplexe Verfahren an die Backe binden.“ Jochen Biedermann, Verkehrstadtrat Berlin-Neukölln, nd (2022) „Die Würde des Autos ist unantastbar“
- 63 Dies liegt u.a. auch an der Schwierigkeit, genügend Verkehrsplaner*innen für Projekte zu bekommen. Hier braucht es mehr Ausbildung, aber auch mehr finanzielle Mittel des öffentlichen Dienstes, um an die existierenden Fachkräfte auch heranzukommen.
- 64 Dazu gibt es verschiedene Ansätze auf nationaler Ebene, die z.B. das Verkehrswendebüro zusammengetragen hat.
- 65 Beispiele dafür finden sich hier: Deutsches Institut für Urbanistik (2020): Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen.
- 66 Eine Ideensammlung dafür hat z.B. der VCD.
- 67 Wie die Badvertising Studie zeigt, kaufen wir mehr SUVs, je mehr wir SUV-Werbung ausgesetzt sind. Die Initiative Ban Fossil Fuel Ads setzt sich bereits für ein europaweites Werbeverbot für alle Fossilen ein.

Über das Projekt

Dieses Dossier ist im Rahmen unseres Projektes

→ Bausteine für Klimagerechtigkeit –
Solidarisch. Transformativ. Machbar.
entstanden.

Mit dem Projekt entwickeln wir klimapolitisch wirksame Maßnahmen für den sozial-ökologischen Umbau in den nächsten 5-10 Jahren. Die Maßnahmen zielen auf strukturelle Veränderungen unseres wachstumbasierten, profitorientierten und globalisierten Wirtschaftssystems. Sie fokussieren auf gesellschaftliche statt technische Innovationen, für die Maßnahmen gibt es eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz und damit eine realistische Umsetzungsperspektive. Im Sinne einer revolutionären Realpolitik sind dies erste Schritte, auf die weitere folgen müssen, um eine gute Zukunft für Alle zu ermöglichen. Wie diese Zukunft aussehen könnte, haben wir bereits formuliert:

→ Utopie für das Jahr 2048

Danksagung

Wir bedanken uns für kollegiale Beratung, Unterstützung und Feedback bei [Dominique Just](#) (Robin Wood), [Janna Aljets](#) (Agora Verkehrswende), [Lola Löwenzahn](#) (Sand im Getriebe), [Almut Neumann](#) (Bezirksstadträtin Berlin-Mitte), [Denis Petri](#) (Changing Cities), [Jakob Hebsaker](#) (Verkehrsdezernat Wiesbaden), [Thorsten Koska](#) (Wuppertal Institut), [Nina Noblé](#) (Volksentscheid Berlin autofrei), [Sabine Leidig](#) (Fraktionsvorsitzende Die Linke, Kassel) und [Inken Behrmann](#).



Impressum

Herausgegeben vom
Konzeptwerk Neue Ökonomie
Klingenstr. 22, 04229 Leipzig

www.konzeptwerk-neue-oekonomie.org

Dezember 2022

Autorin
Carolina Achilles

Lektorat
Eva Mahnke

Mitarbeit und Unterstützung
Dominique Just, Eva Mahnke, Ruth Krohn,
Kai Kuhnhen, Katharina Talanow,
Lasse Thiele, Nina Treu

Gestaltung
Diana Neumerkel + Studio Oase

Illustration
Henriette Baur, 123comics.net

Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 Lizenz (BY-NC-ND). Weitere Informationen: creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0



konzeptwerk
neue ökonomie

Wir arbeiten kritisch, konstruktiv & konsequent
für ein gutes Leben für Alle.

Euch gefällt, was wir machen?
Dann fördert unsere Arbeit:
www.knoe.org/foerdern

Diese Veröffentlichung ist Teil unseres Projekts
Bausteine für Klimagerechtigkeit.

Weitere Dossiers werden in den nächsten Monaten
auf unserer Website erscheinen!

Dieses Dossier wird unterstützt durch:

ROBIN WOOD

Gewaltfreie Aktionsgemeinschaft für Natur und Umwelt e.V.



Sabine Leidig, Fraktionsvorsitzende Die Linke, Kassel

Dr. Almut Neumann, Stadträtin für den öffentlichen Raum, Bezirksamt Mitte von Berlin