Arbeitskreis Mobilität in der Stadt für Morgen:

Fahr Rad!
Die Stadt für Morgen gestalten

Damit Deutschland die Klimaziele von Paris einhalten kann, muss der CO2-Ausstoß des Verkehrs bis 2030 aber um mindestens 40 Prozent verringert werden – so sieht es immerhin die Bundesregierung.

Nachhaltige, sanfte Mobilität heisst:
So wenig Autoverkehr wie gerade nötig,
soviel Fahrradverkehr wie nur möglich.

Wir wissen, das Auto in der heutigen Form und die auf das Auto zugeschnittene Mobilitätskonzepte sind aus mehreren Gründen - Stichworte wie Klimaschutz, Ressourcen, Lärm, Abgas, Sicherheit, Lebensqualität, Digitalisierung - nicht zukunftsfähig.

Rund ein Viertel aller CO_2-Emissionen des Verkehrs entstehen in Städten. Zugleich ist der Verkehr in puncto Luftverschmutzung und Lärm einer der Hauptverursacher. Allerdings bestehen in Städten aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte und kurzer Wege vielfältige Optionen für einen klima- und umweltfreundlichen Verkehr. Maßnahmen zur Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen steigern gleichzeitig deutlich die Lebensqualität im urbanen Raum. Das Rückgrat der städtischen Mobilität muss künftig der Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr sowie Bussen und Bahnen bilden.

Damit genügt auch die in den letzten 50 Jahren auf die Automobilität zugeschnittene Infrastruktur aus Strassen, Parkräumen, Tiefgaragen zweifelsohne nicht mehr zukünftigen Ansprüchen und Anforderungen. Stellt sich die Frage, wie wir aus dieser Falle, in die wir mit dem Umbau auf die totale Automobilität hineingeschlittert sind, wieder entrinnen können.

Die Antwort für die Menschen in der Stadt Altötting wird - wie in allen anderen Städten und Gemeinden auch - lauten, dass sie ihre persönlichen und täglichen Mobilitätsgewohnheiten ändern müssen. Eine Konsequenz: Das Verkehrsmittel der Zukunft für die sogenannte Mikromobilität auch zwischen den beiden Städten Alt-Neuötting wird das Fahrrad sein.

Fahr Rad!
Als eine der Lösungen für Alt-Neuötting

Denn: Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel für die Stadt und vor allem für die Menschen in Altötting. Es ist schnell, es braucht wenig Platz, es produziert weder Lärm noch Abgase und ist perfekt geeignet, um alle Orte des täglichen Bedarfs zu erreichen. Über 50 % aller Fahrten in der Stadt passieren unter 5 Kilometer. Und es gibt in Altötting keine steilen Straßenabschnitte, die für den Fahrradfahrer nicht zu meistern wären. Das heisst natürlich auch, dass es entsprechende Überlegungen, Planungen, Umsetzungs-strategien und Zukunftsinvestitionen geben wird.

Vor diesem Hintergrund und dem Weg zur Gründung eines Arbeitskreises zu den angesagten Themen der Verkehrsberuhigung habe ich begonnen zu recherchieren, wie und was in anderen Städten passiert.

Dabei bin ich immer tiefer ins Thema eingestiegen und es ist mir klar geworden, dass die Stadt für morgen, also die Stadt, für die wir schon heute, jedoch auch für die nächsten Generationen die Weichen stellen, dass die verkehrlichen Herausforderungen, die Bestimmung der Straßenräume, die gefahrlosen und sicheren Aufenthaltsmöglichkeiten und Bewegungsmöglichkeiten zwischen Wohnen, Einkaufen, Arbeiten und Freizeit, eng mit den städtebaulichen Planungsprozessen verknüpft sind, sodann auf die erwartete städtische Lebensqualität hin ausgerichtet sind.

Wie schon oben erwähnt: Damit Deutschland die Klimaziele von Paris einhalten kann, muss der CO2-Ausstoß des Verkehrs bis 2030 aber um mindestens 40 Prozent verringert werden – so sieht

es immerhin die Bundesregierung. Doch während die Emissionen in allen anderen Sektoren zurückgehen, steigen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs.

Die Autostadt Altötting kostet zu viel

Wie andere Städte auch hat die Stadt Altötting hohe Investitionen in eine Infrastruktur gesteckt, die zum Großteil auf die Förderung des Autoverkehrs gezielt haben und die hohe und ständige Instandhaltungskosten verursachen. Breite Straßen, kostenlosen Parkraum, teure Tiefgaragen. Da Raum nicht vermehrbar ist, geht er dort verloren, wo eigentliche, ungestört lebensbejahende Aufenthaltsräume gesucht und gewünscht werden. Der Autoverkehr schränkt die Lebensqualität in Städten ein und verschärft zugleich die ohnehin wachsenden sozialen Ungleichheiten. Der Verkehrslärm macht das Wohnen an Hauptverkehrsstraßen unattraktiv und ungesund. Der schnelle und dichte Straßenverkehr ist gefährlich – vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, die gerade nicht im Auto unterwegs sind.

Ein stehendes Auto beansprucht 12 Quadratmeter öffentlichen Raum, der nahezu kostenfrei zur Verfügung gestellt wird, bei Tempo 50 sind es schon über 140 Quadratmeter. Dieser Platz fehlt für Grünflächen, Straßencafes und Spielplätze.

Das hohe Geschwindigkeitsniveau, zusammen mit den fehlenden sicheren Rad- und Fußwegen, verschreckt die Radfahrer und nimmt den Kindern die Möglichkeit, sich frei in der Stadt zu bewegen. Wegen dieser Gefahren bringen die Eltern die Kleinen lieber per „Elterntaxi“, also im Auto, zur Schule - die fehlende Bewegung schadet nicht nur dem Lernen, sondern macht es für die Kinder schwerer, später selbständig unterwegs zu sein.

Es ist nihct damit getan, die Verbrennungsfahrzeuge - das Motorenkonzept stammt aus dem vorletzten Jahrhundert - durch Elektroautos zu ersetzen und damit für eine „Energiewende im Verkehr“ zu sorgen. Sicher, alternative Antriebe können und müssen künftig einen großen Beitrag zur Minderung der Schadstoffe und CO_2- Emissionen leisten. Doch um die Städte von unnötigen Verkehren zu befreien und lebenswerte Städte mit einer demokratischen Mobilität zu schaffen, braucht es mehr, nämlich:

Ein neues Paradigma für die urbane Mobilität, eine Verkehrswende.

Die in urbanen Räumen eingeführte Verkehrswende steigert dort die Stadtqualität: Wo heute noch Autos parken, können morgen grüne Oasen, Straßencafes oder Spielplätze entstehen. Es ist weniger laut, Menschen jeden Alters können den Straßenraum gefahrlos nutzen. In der ganzen Stadt gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Statt mit dem Auto fahren dann viel mehr Menschen mit anderen Verkehrsmitteln zur Arbeit.

Den Raum neu verteilen

Um dies möglich zu machen, müssen die Städte sich klare Ziele setzen – und diese dann konsequent verfolgen. Denn ein Radweg ist nur so sicher wie seine schwächste Stelle, und wenn er nach 100 Metern unverhofft auf der Fahrbahn endet, lassen viele Menschen ihr Rad lieber stehen.

Es geht um Lebensqualität für junge, kreative Menschen und Familien, die das Motiv bildet, Alt-Neuötting als ihren Lebensmittelpunkt zu wählen, in dem diese jungen, innovativen Männer und Frauen im Zeitalter der Digitalisierung gerne arbeiten und leben wollen.

Denn die Städte werden die Senioren eh behalten, sie müssen sich aber auch die Jungen, Kreativen, Innovativen erobern und sichern. Und die wollen es attraktiv und grün haben, kurze Wege für die täglichen Besorgungen haben, im Zeitalter der Digitalisierung - auch wenn´s geht - zu Hause arbeiten.

Die Attraktivität des städtischen Umfelds wird also auch darüber entscheiden, ob die Stadt für morgen einem Altenheim gleicht oder altersmäßig durchmischt, vital und lebendig sein wird.

In einer Veröffentlichung des Deutschen Architekturmuseums auf einen Satz gestoßen, der lautet:

"Wer die Welt verändern will, der kann damit beginnen, einen Radweg anzulegen."

Das hat mich dann bestärkt, diesen weit größeren Zusammenhang und dieses Thema in die Aufgabenbeschreibung der zukünftigen Arbeit des Arbeitskreises und darüber hinaus einzubringen.

Bei dieser Aufgabe sind wir nicht allein. In ganz Europa und weltweit sind zahlreiche Städte dabei, sich neu auszurichten, weg von der Idee einer autogerechten Stadt, weg von der Tristesse aus Teer und Lärm und Abgasen der Autos hin zu einer Stadt, in der sich der Mensch zu Fuß oder per Rad angstfrei bewegen kann, in der alle BürgerInnen überall hin Zugang haben, in der die täglichen Besorgungen auch ohne den Besitz eines Autos und ohne Autofahrten erreichbar sind, in der es den Menschen wieder möglich wird, Freunde oder Bekannte auf Plätzen und Strassenräumen zu treffen, in der sich Kinder, Erwachsene und Senioren gefahrlos bewegen können, also hin zu einer Stadt für das Morgen, die eine eigene Identität und einen besonderen Charme hat, in der sich die Menschen glücklich fühlen, dort wohnen zu dürfen, einfach hin zu einer Stadt, deren BürgerInnen wissen: "Hier bin ich Mensch, hier will ich sein."

Weltweit sind zahlreiche Städte - und ich hoffe auch immer mehr Menschen in Altötting - dabei, sich von der ausschließlich autogerechten Stadt zu verabschieden, Mobilität, als "multimodale Mobilität", als Chance zu sehen, neu zu denken und die planerischen Konsequenzen zu ziehen, sie nach unterschiedlichen Einsatzzwecken, schadstoffarm, ohne Lärm zu erzeugen, nachhaltig und klimafreundlich, entschleunigt. Nachhaltige Mobilität kann funktionieren, wenn sie gefödert wird. Zum Beispiel hat die Stadt Groningen einen Anteil an Fahrradmobilität in Höhe von 44 %.

Anmerkungen zum Status Quo in Altötting:

Der Autoverkehr und die entsprechend auf den Autoverkehr angepasste Infrastruktur wie Straßen und Parkräume haben Altötting ganz entscheidend verändert. Mit Ausnahme des Kapellplatzes sind für Fussgänger und Radfahrer alle größeren Strassen vom Auto dominiert, sind für Radfahrer auf den Hauptverkehrsstrassen eher gefährlich als dass sie sichere Orte darstellen. Kaum eine Straße - ausserhalb des Kaopellplatzes - erfüllt die Aufgabe des öffentlichen Raums, in dem sich Menschen auf Augenhöhe begegnen können. Überlegungen zur Änderung der Mobilitätsstrukturen auch aus Gründen des Klimaschutzes, des Ressourcenverbrauchs, des Schutzes der Anwohner vor Lärm und Abgasen sind bislang nicht umgesetzt worden.

Das Virus Auto - wie der Wiener Verkehrsfachmann Hermann Knoflacher es in einem Buch beschreibt - hatte und hat den öffentlichen Raum, die Straßen, Wege und Plätze, damit die Stadt Altötting bislang voll im Griff. Die in den letzten 50 Jahren umgebaute Infrastruktur aus Straßen und an den Rand verlagerten Einkaufsmöglichkeiten haben in Folge auch das Mobilitäts-Verhalten der Bevölkerung verändert und auf die oft unnötige und gedankenlose Nutzung des Autos umgepolt. Mit 5.600 Autos auf 13.000 Einwohner hat Altötting eine höhere Pkw-Dichte als z.B. München. Vielen Autobesitzern ist es zur Selbstverständlichkeit geworden, sich zu jedem und allem mit dem Auto durch die Straßen der Stadt zu bewegen zu können. Lärm, Abgase, Ressourcenverbrauch erzeugen wenig Lust, sich als Fußgänger oder Radfahrer auf den Straßen zu verweilen.

Klimaschutz, Mikro-Mobilität und tägliche antrainierte Gewohnheiten

Für die meisten Menschen ist es die morgendliche Routine: Aufstehen, Frühstück, ins Auto und zum Arbeitsplatz. Alternativen? Der meist nicht länger als fünf (19 Prozent) bis zehn Kilometer (26 Prozent) lange Arbeitsweg ließe sich durchaus mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen – und das ohne Stau und Parkplatzsuche.

Im Grunde ist jedem klar, dass es langfristig so nicht weiter gehen kann. Man diskutiert darüber beim Abendessen mit Freunden. 90 Prozent meinen dann, dass dringend etwas gegen die Klimakrise getan werden müsste. Anschließend fahren die Gäste mit dem Auto heim, womöglich keine drei Kilometer weit. Schließlich muss man ja nicht sofort und schon gar nicht bei sich selbst anfangen. Außerdem bringt es quasi nichts, wenn einer sein Auto stehen lässt, alle anderen aber weiter machen wie bisher.
Verfolgt man dann auch noch die Entwicklung in China oder Indien, fällt das bisschen CO_2, das man selbst, ja ganz Deutschland verursacht, kaum mehr ins Gewicht.
Individuell betrachtet sind das alles rationale Überlegungen. Und doch führt das individuell rationale Verhalten leider zu einem kollektiv irrationalen Ergebnis. Denn natürlich will niemand den Klimawandel.

Das sei gar kein Problem, erwidern viele Experten aus der Autobranche. Unsere Wagen werden doch immer effizienter und ressourcenschonender. Das hilft allerdings kaum, wenn die Kraftfahrzeuge dafür immer schwerer und zahlreicher werden. Und leistungsstärker: Im Jahr 1995 lag der Schnitt noch bei 95 Pferdestärken, heute sind es über 150 PS. Und wir wissen alle. Mit der Elektroautios

Wo vor 40 Jahren noch z.B. die Mädchenschule, der Schneiderbauerhof, der "Richter am Bach",, wurde die ehemals beschauliche Kapuzinerstrasse in eine breite Schneise verbreitert, wo einst die landwirtschaftlich genutzte Hammerlwiese vor dem Esterergelände oder wo früher die Dreifaltigkeitslinde stand, der hinter einer Tujawandsein versteckte Garten des Franziskushauses und die fast vergessene Flurstrasse in die hochfrequentierte Kardinal-Wartenberg-Strasse gewandelt wurden, verschwanden Teile gewachsenen Altöttings zugunsten des neu gebauten Straßenprojekts Innerer Ring.

Das war die seinerzeitige, autozentrierte Antwort auf die Frage, wie der Kapellplatz vom Autoverkehr frei gemacht werden könnte. Alles im Glauben, dass es nur allzu gut sei, die Strasse dem Auto zu opfern. Was dabei rausgekommen ist, können wir tagtäglich beobachten.

Das Auto ist auch in Altötting zum selbstverständlichen, fast ausschließlichen und unwidersprochenen, innerstädischen Verkehrsmittel geworden. Fast alles und alle fahren nun überallhin, alles mit dem Auto, die Pendler sich - meist allein sitzend - zur Arbeit, die Eltern die Kinder zur Schule. Radfahren wird als subjektiv gefährlich empfunden, sich zu Fuß neben den lärmenden und Abgas ausstoßenden Autos zu bewegen, macht genausowenig Spaß. Und ausserhalb der Stoßzeiten, am Abend und nachts sind die Straßen leergefegt, tote lebensfeindliche Flächen aus Teer. Wenig einladend, wenig Möglichkeiten, die Straßen zur zwischenmenschlichen Begegnung, zum Flanieren zu nützen, die Stadt als liebenswert zu erleben.

Die Flächen innerhalb jeder Stadt sind bekanntlich begrenzt. Der Flächenverbrauch für den Autoverkehr ist gewaltig. Im ruhenden Verkehr, also beim Parken, braucht das Auto 13,5 Quadratmeter, das Fahrrad 1,5 Quadratmeter Strassenfläche, bei Tempo 30 braucht das Auto 62,5 Quadratmeter und das Fahrrad 41 Quadratmeter Strassenfläche und bei Tempo 50 braucht das Auto 140 Quadratmeter Straßenfläche.

Die Zahl der Autos wuchs in den letzten Jahrzehnten - über 5.700 PKW`s sind derzeit in Altötting zugelassen. Interessant, dass das Umweltbundesamt empfiehlt, dass diese Zahl auf ein Drittel reduziert werden sollte. Nicht nur, dass die Anzahl der Autos wächst. Gleichzeitig werden die Autos immer größer. Das "Sport-Utility-Vehicle", kurz SUV, der 4-Rad getriebene Geländewagen, ist das klassische und vielzitierte Musterbeispiel für ein mit völlig irrationalen Eigenschaften ausgestattetes Transportgerät. Und, weil auch die Reifen immer breiter werden, vervielfacht sich das Rollgeräusch: Der Lärm ist eine zusätzliche Ursache für eine gesundheitliche Belastung. Wobei dies den im klimatisierten Fahrzeuginneren sitzenden LenkerIn nicht berührt, weil sich der oder die ohnehin per Audioanlage beschallen lässt.

Dazu kommt, das Gefühl für den Autolenker am längeren Ende des technischen Hebels zu sitzen: Schon die geringste Fussbewegung auf dem Gaspedal reicht und jedes 2-Tonnen Gerät schießt mit 50, 60, 70, 80 km/h über die innerstädtische Straßen. Dass aufgrund der Verbesserungen am Fahrwerk der Fahrzeuge das subjektive Gefühl für die objektive Geschwindigkeit und das damit heraufbeschworene Gefahrenpotenzial - Reaktionszeit plus Bremsweg verlängern sich - verloren gegangen ist, weist auf eine weitere ungute Assymetrie zwischen Fussgänger, Radfahrer einerseits und Autoverkehr andererseits, hin.

Das Blatt und die Einstellung drehen sich

Nun dreht sich das Blatt. Ein Sinneswandel ist festzustellen. In Oslo, Wien, Graz, Groningen, Houten, Münster, Erlangen…

Das Auto verliert innerstädtisch vor allem in der jungen Generation an Ansehen und an Bedeutung. Es ist sperrig, braucht viel Platz, steht meist rum, verbraucht Ressourcen, auch finanzielle, such und braucht Parkraum, den es nicht gibt. Autos sind nicht mehr per se cool und sexy. Autos haben auch keine eigene Kaufkraft und Innenstädte leben von den Menschen, die sie aufsuchen und sich in ihnen bewegen und dort ihre Besorgungen machen können.

Autoverkehr und Fahrradverkehr verhalten sich zueinander wie kommunizierende Röhren. Steigt der Anteil des Autoverkehrs, sinkt der Anteil des Fahrradverkehrs. Umgekehrt: steigt der Anteil des Fahrradverkehrs, sinkt der Anteil des Autoverkehrs.

Will man also den Status Quo wandeln, will man eine echte Verkehrswende, wird man den Fahrradverkehr fördern müssen und man muss andererseits aufhören, den Autoverkehr zu fördern, mehr noch, man wird den Anspruch des Autos auf Inbesitznahme der städtischen Räume in Schranken verweisen müssen.

Auch aus dieser Erkenntnis heraus werden die Vorzüge des Fahrrades nun wieder entdeckt, als das schnellste und effizienteste Verkehrsmittel im Stadtverkehr. Es findet immer einen Parkraum, braucht keine breiten Strassen, verursacht keine Abgase, braucht keine fossile Brennstoffe, macht keinen Lärm, gefährdet normalerweise keine anderen Verkehrsteilnehmer.

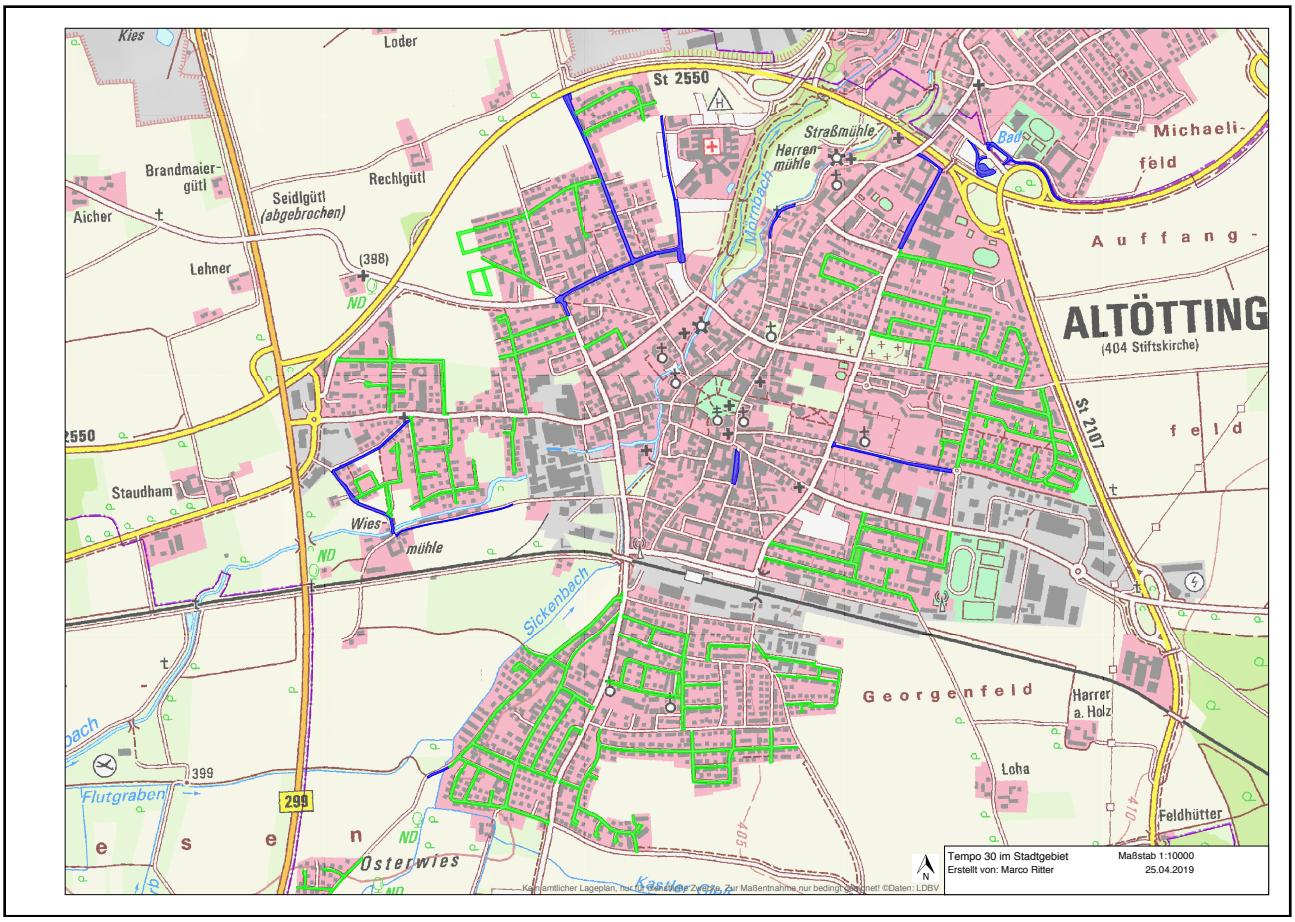
Tempo 30 Bereiche

Tempo 30 Bereiche zu schaffen hat zwei Aufgaben bzw. Ziele. Einmal durch die Temporeduzierung die Sicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl der Fussgänger und Radfahrer zu erhöhen. Zum anderen, den Autoverkehr allmählich durch Radverkehr zu substituieren, weil der Geschwindigkeitsvorteil des Autos wegfällt und die Vorteile des idealen Stadtfahrzeugs "Fahrrad" vermittelt werden können.

Die Verknüpfung der Tempo-30-Bereiche fehlt

Betrachtet man die obige Karte auf der die Strassen markiert sind, auf denen bereites Tempo und weniger vorgeschrieben ist, so darf man feststellen, dass dies relativ viele sind.
Diese Quote scheint auf den ersten Blick überzeugend, zeigt aber auch auf, dass die meisten Abschnitte isolierte Ghettos sind. Der Zusammenhang fehlt, die Anschlußmöglichkeiten sind unterbunden, die Wirkung des 30er-Bereichs verpufft.
Dies heisst, das auch die Radfahrer auf den Sammelstraßen, wie z.B. die Konventstraße, die Nikolaus-Lenau-Straße, die Hillmannstraße, die Stinglhamerstraße durch eine Tempo-Reduzierung beruhigt werden müssen.

Besonders bitter ist es, dass die einzige Radwege-Verbindung zwischen Alt-Neuötting, die sich als Schotterweg oberhalb des Griesgrabens zieht..



Diskrepanz zwischen Vorschrift und Umsetzung

Festzustellen ist jedoch auch, dass in den 30er Straßen sich die wenigsten an diese Geschwindigkeit halten und in den - Beispiel Stinglhamerstrasse - sich selbst in den 50er Straßenzügen Geschwindigkeiten gefahren werden, die weit höher, als die erlaubten 50 km/h sind.

Also auf was warten wir? Bauen wir an der nachhaltigen Stadt von Morgen, für die Menschen und nicht für die Autos.

Heisst ja nicht, dass wir auf Mobilität verzichten müssen. Heisst nur, dass wir uns in Zukunft in der Stadt Altötting weit intelligenter bewegen können als in der Vergangenheit, als uns dies in der "Autozeit" suggeriert wurde. Heisst auch, dass es möglich ist, die Stadt wieder für die Menschen zurück zu erobern.

Also: Mobilität ja, aber nur wenn sie intelligent und nachhaltig sein wird.

Sanfte Mobilität für ein nachhaltiges und lebenswertes Altötting

Die Stadt für morgen:
Umweltschonend mobil, lärmarm, grün, kompakt, durchmischt

Nachfolgend einige mögliche Maßnahmen in Richtung Nachhaltige Mobilität:

- Grundsatzentscheidung für Nachhaltige Mobilität auch aus Gründen des Kimaschutzes
- geordnete Städtebauliche Entwicklung in Richtung Fuss- und Radverkehr in Alt-Neuötting
- demokratische Einbindung der Bevölkerung

- Mitfahr-Treffpunkte Einrichten, Beispiel der "Blaue Fahrstuhl"
- Autoverkehr verlangsamen, Tempo drosseln, auf allen Strassen
- Geschwindigkeitsrelationen angleichen statt 60/20, dann 30/20 oder 30/10
- Fahrradverkehr auf Augenhöhe bringen
- Gedankenlose Nutzung des Autos in Frage stellen: Auto in der Stadt = uncool
- Kampagne ProRad starten, Bewusstseinsbildung
- Kampagne: Altötting fährt Rad, Stadtrat fährt Rad
- Vorbild: Dienstrad & Bürgermeister
- Kampagne: Einkaufsstadt für Radfahrer, Parkplatze vorhanden, Wirtschaftsverband!!!
- Kampagne: Mit dem Fahrrad Kinder in den Kindergarten
- Kampagne: Mit dem Fahrrad zur Schule
- Kampagne: Auto-Frei-Tag for future, Klimaschutz
- Kampagne: Pendler pendeln am schlauesten per Rad
- Kampagne: Carsharing, Mitfahrsysteme
- Kampagne: E-Bike-Leasing für Beschäftigte in AÖ (Wacker-Chemie-Konzept)
- Kampagne gegen gedankenloses Autonutzen: Lass das Auto in der Garage
- Stellplatzvorschriften neu bewerten
- Rechts vor Links im Kreuzungsbereich
- Ampeln ersetzen
- bauliche Maßnahmen, Fahrradparkplätze, Angebote überdacht schaffen
- Bahnhofstrasse: Kante für Radfahrer präparieren; Auto-Parkplätze entfernen, Fahradangebote
- Radwege-Konzept erstellen und durchsetzen
- Übergeordnetes Verkehrskonzept zusammen mit Nachbarstadt Neuötting
- Bahn-Monatskarte zum Ausleihen nach München, Salzburg (wie Gemeinde Munderfing)
- Entwicklung beobachten und weitere schlüssige Maßnahmen
- N.N.
- N.N.

Toni Dingl
Umweltreferent der Stadt Altötting

06. Mai 2019