

Platz für Menschen

Um mehr Raum für Menschen zu schaffen ist ein Umdenken in Bezug auf die Parkplätze nötig. Autos parken länger, als sie in Bewegung sind. Für den Flächenverbrauch durch Autoparkplätze fallen oft keine oder nur geringe Kosten für die Eigentümer*innen an. Dieser Platz wird aber dringend benötigt, um die Straßen und die ganze Stadt lebenswert zu gestalten und um die Böden zu entsiegeln, damit Wasser versickert und in Dürreperioden den Pflanzen zur Verfügung stehen kann.

Mehr ‚Push‘ beim Parken

Grundsätzlich ist es wichtig, dass Regeln eingehalten werden und Falschparken nicht toleriert wird. Denn wer ein Auto kauft, bekommt nicht kostenlos einen Parkplatz dazu. Werden die Regeln zum Parken nicht eingehalten, behindert und gefährdet dies andere Verkehrsteilnehmer*innen. Deswegen muss das Falschparken konsequent geahndet werden, damit es nicht kostengünstiger ist, ab und zu ein „Knöllchen“ zu bezahlen statt das Auto regelkonform abzustellen.

Gemeinschaftsgaragen und gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge können Flächen einsparen, da nicht jeder ein eigenes Auto benötigt. Das würde nicht nur Menschen zugutekommen, die ihr Auto beruflich benötigen, wie z.B. Pflegedienste, sondern auch der Allgemeinheit, da der frei werdende Platz beispielsweise zu Grünflächen umgestaltet werden könnte. Des Weiteren müssen flächendeckend veraltete Gesetze überarbeitet werden, wie die Vorschriften aus der Reichsgaragenordnung von 1939, die dazu verpflichten, bei Wohnbebauung ausreichend Stellplätze für Kfz bereitzustellen. So wird in nahezu jedem Bundesland mindestens ein Autostellplatz pro Wohnung gefordert – nur unter Auflagen kann das reduziert werden. Mittlerweile ist es in einigen Städten bzw. Bundesländern rechtlich möglich, weniger Stellplätze als Wohnungen zu bauen.

Mehr Raum für Kinder

Kinder brauchen Platz zum eigenständigen Spielen und Forschen, um eine gesunde Entwicklung zu fördern. Im freien Kinderspiel können sie sich eigenständig beschäftigen und somit Erfahrungen, Emotionen und Erlebnisse sammeln. Dafür brauchen sie Aktionsräume, die frei zugänglich und frei von Gefährdungen sein müssen, um Sozialverhalten und Kommunikationsfähigkeiten zu trainieren. Es ist notwendig, die Räume zu vergrößern, in denen sich die Kinder bereits ab 6 bis 7 Jahren frei und ohne die Aufsicht der Eltern bewegen können. Ein großes Problem bei den Aktionsräumen ist die Frage der Haftung im Falle eines Unfalls, hier ist die Sachlage nicht eindeutig geregelt.

Mehr Raum und Lebensqualität in Quartieren

Dass autofreie Quartiere funktionieren können, zeigt das Beispiel der autofreien Wohnanlage Hamburg-Saarlandstraße. Dort wohnen seit 21 Jahren Menschen in 63 Wohnungen, davon sind 14 barrierefrei. Es gibt eine Mobilitätsstation und Carsharing, sowie außerhalb des Bereichs ein Parkdeck, mit insgesamt 120 Stellplätzen für Anwohner*innen, Besucher*innen und Carsharing. Einfahren in die Siedlung bedarf einer kostenpflichtigen Genehmigung. Ein solches Modell kann ein wichtiger Schritt in Richtung Verkehrswende sein! Dazu müssen jedoch umweltfreundliche Verkehrsmittel leicht zugänglich sein.



Autos bestimmen unser Stadtbild



Öffentlicher Raum ist für alle da

Impressum:

UMKEHR e. V.

Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt

FUSS e. V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin
Fon: 030 / 492 74 73
Fax: 030 / 492 79 72

info@fuss-ev.de / www.fuss-ev.de
info@umkehr.de / www.umkehr.de
info@buvko.de / www.buvko.de
facebook.com/fussverkehr.de
twitter.com/fussverkehr_de

Bildnachweis:

Seite 1: Felix Weisbrich
Seite 2: Thomas Wolter / pixabay.com
Seite 4: Jörg Thiemann-Linden

Texte und Redaktion:

Stefan Lieb, Patrick Riskowsky, Julian Kronfeldt

Layout:

neuWerk, Weyhe

Druck:

Senser-Druck, Augsburg



BUVKO 2021 Ergebnisse

23. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

Ist noch ‚Platz da!‘? Mehr Raum für Menschen

Unter diesem Motto erhalten Sie auf den folgenden vier Seiten einen Rückblick auf die Diskussionen und Ergebnisse des 23. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses (BUVKO), der 2021 erstmalig, Corona-bedingt leider nicht wie geplant in München, sondern online stattgefunden hat. Der Fokus lag dabei auf der Rückgewinnung des öffentlichen Raumes im Sinne einer gerechteren Flächennutzung nicht nur für Verkehr sondern auch für den Aufenthalt.

Platz da für schnellere Planung

Bei der Umgestaltung des öffentlichen Raums im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Klimagerechtigkeit spielt die Zeit eine entscheidende Rolle. Wie kann hier das Pareto-Prinzip helfen?

Das Pareto-Prinzip besagt, dass 80 Prozent des Ergebnisses in 20 Prozent der Zeit erreicht wird. Für die restlichen 20 Prozent werden 80 Prozent der Zeit benötigt. Ein Beispiel dafür sind die Pop-up-Radwege. Diese haben bei der ersten Umsetzung noch Mängel, aber sind schon deutlich besser als der Zustand zuvor. Für die von Anfang an mitgedachte Verstärkung werden die gewonnenen Erkenntnisse der Praxisphase übernommen. Durch die Verbesserungen im laufenden Betrieb wird das Endergebnis schneller und mit steigender Qualität erreicht. Sehr lange Planung ist häufig auch keine gute Planung, da sich die Rahmenbedingungen ändern und nicht in der Praxis getestet werden. Ein weiteres Beispiel für das Pareto-Prinzip zeigt die Umgestaltung der Bergmannstraße (Berlin).



Bergmannstraße in Berlin

Um nicht zu viel Zeit zwischen den Beteiligungsprozessen und der Umsetzung vergehen zu lassen, wurden zunächst nur ein Teil der Ziele umgesetzt. So wurde die Straße einspurig, die zweite Spur zu einem Radweg umgewidmet und eine temporäre Begrünung angelegt. Im nächsten Schritt wird die Straße zu einer Fußgängerzone mit fester Begrünung und eventuellem Wasserspiel auch für Verdunstungskühle umgewandelt. Eine klare Haltung von Politik und Verwaltung ist bei dieser agilen Umsetzung wichtig, da diese Verfahren auch angegriffen werden.

Die Nachfrage nach einem besser nutzbaren öffentlichen Raum ist insbesondere während der Corona-Pandemie deutlich gestiegen. Verbesserungen sind auch aus Klimagründen wichtig: Viele Bäume müssen gefällt werden, da die Wurzeln im dicht bebauten Straßennetz keinen Wurzelraum haben. Bäume verhindern Hitzeinseln und sind somit lebensnotwendig: Kreislauferkrankungen und Hitzetote haben in den heißen Jahren zugenommen.

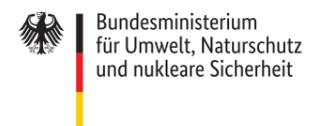
Grußwort

Unter dem Motto „Ist noch ‚Platz da!‘? Mehr Raum für Menschen“ hat sich der 23. Bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) mit den unterschiedlichen Aspekten der gerechteren Verteilung des Platzes im öffentlichen Raum beschäftigt. Diskutiert wurde, wie Straßenraum für Grün und Aufenthalt zurückgewonnen werden kann und wie der städtische Verkehrsraum von morgen aussehen könnte.

Der Kongress hat damit wichtige Impulse für eine nachhaltigere Mobilität gesetzt, mit der Klimaziele besser erreicht und mehr Lebensqualität ermöglicht werden können.

Martin Schmied
Umweltbundesamt
Abteilungsleiter „Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung“

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.



Umwelt Bundesamt

Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress BUVKO

Seit 1979 wird der BUVKO regelmäßig in wechselnden Städten von UMKEHR e.V., FUSS e.V. und örtlichen Initiativen organisiert, seit 2009 zusätzlich in Kooperation mit Universitäten. Beim BUVKO werden Informationen „auf Augenhöhe“ zwischen Laien, Aktiven und Fachleuten ausgetauscht, diskutiert, sowie Kontakte geknüpft und gepflegt. Der BUVKO ist Fachtagung und Impulsgeber für mehr Bewegung in der Verkehrspolitik.

Wie so viele Kongresse ging auch der 23. BUVKO, unter dem Motto „Ist noch ‚Platz da!‘? Mehr Raum für Menschen“, online. Es referierten und diskutierten rund 250 Wissenschaftler*innen, Mitarbeiter*innen aus Verwaltungen, sowie Vertreter*innen von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen.

Weitere Informationen und Vortragsfolien finden Sie unter www.buvko.de › Rückblick › München & Online 2021

Wenn Sie sich für die vorherigen Kongresse interessieren, gehen Sie bitte zu www.buvko.de › Rückblick

Wir danken der Hochschule München, dem Forum Mensch und Verkehr der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL, autofrei leben!, JuMo – Junge Menschen und Mobilität, Münchener Forum, Wohnen ohne Auto, den Ortsgruppen von ADFC, VCD und Bund Naturschutz in Bayern, sowie den Zeitschriften Alternative Kommunalpolitik und den Umweltbriefen für die gute Zusammenarbeit beim 23. BUVKO!

Der 24. BUVKO findet voraussichtlich im März 2023 an der Leuphana Universität in Lüneburg in Kooperation mit weiteren Organisationen statt.



Öffentliche Verkehrsmittel haben Zukunft

Platz da für den Öffentlichen Verkehr

Die Pandemie hat nicht nur Unternehmen geschadet, sondern auch dem öffentlichen Verkehr. Sinkende Fahrgastzahlen, getrieben durch die Angst vor einer Infektion im öffentlichen Verkehr, ließ viele Menschen auf das Rad oder Auto umsteigen, andere blieben ganz im Homeoffice.

Durch die Pandemie hat sich das Verhalten der Fahrgäste verändert. Besonders zu Beginn war der Rückgang der Fahrgastzahlen deutlich zu spüren. Trotzdem wäre es besonders wichtig den Fahrplan nicht auszudünnen, auch wenn das bedeutete, dass teilweise mehr Personal als Passagiere unterwegs waren. Es gibt nach bisherigen Erkenntnissen keinen Grund, pandemiebedingt nicht mit den Öffentlichen zu fahren – wenn sich alle an die Regeln halten. Aber wie kann es gelingen, nicht nur die „ausgestiegenen“ Fahrgäste wieder zurückzugewinnen, sondern auch neue Kunden zu gewinnen und somit die Verkehrswende weiter voranzutreiben?

Besonders die Kundenzufriedenheit spielt eine wichtige Rolle. Dafür bedarf es bessere Fahrplanauskünfte und Informationen zur Auslastung der Fahrzeuge. Ein weiterer Schritt in Richtung Verkehrswende und für mehr Kundenzufriedenheit ist der Ausbau der Tram. Die Baukosten sind im Vergleich zur U-Bahn gering, dennoch bietet sie hohe Kapazitäten. Um jedoch rasch Effekte zu erzielen, ist der Bus die erste Wahl. Dafür ist es unabdingbar, den Betrieb von Bussen so zu fördern, dass sie nicht durch die Autofahrenden ausgebremst werden. Dafür braucht es vor allem Busspuren und -ampeln.

Um gegen den Klimawandel anzukämpfen, sollte für den Betrieb der Busse eine alternative Energiequelle verwendet werden. Für all das braucht es Investitionen und öffentliche Förderungen, die auch längerfristig erfolgen.

Auch entscheidend ist es, die vorhandenen Kund*innen zu halten. Zwar hat sich der Modal Split über die Jahre kaum verändert, es gab jedoch eine Verschiebung zwischen den Nutzergruppen: Die Bedeutung des eigenen Pkw verringerte sich bei jüngeren Menschen, aber nahm bei den Älteren zu. Damit die Jüngeren auch weiterhin beim öffentlichen Verkehr bleiben, sind Angebote wie das Semester- und Azubiticket wichtig. Bereits den jüngsten Verkehrsteilnehmenden sollte mittels kindlicher Mobilitätsbildung die Vielzahl von Verkehrsmitteln aufgezeigt werden.

Immer mehr Menschen sind multimodal unterwegs. Auch dieses Verhalten gilt es zu fördern, indem Tickets erworben werden können, die die Nutzung von ÖPNV, Car-Sharing und Leihrädern beinhalten.

Platz da für Gehende und Radfahrende

Radfahrende und Zufußgehende werden oft auf den Restflächen zusammengedrängt. Selbst dieser Raum wird noch von Falschparkenden und anderen Hindernissen blockiert. Auch Fehlplanung führt immer wieder zu Konflikten.

Mehr Raum für Pop-up-Bike Lanes

Berlin: Die Pandemie hatte zur Folge, dass viele Menschen auf das Rad umgestiegen sind. Wegen der hohen Nachfrage galt es schnell Lösungen zu finden, so entstanden die geschützten Radfahrstreifen. In Berlin wurden diese Pop-up-Protected Bike-Lanes in verschiedenen Varianten ausprobiert, um genug Abstand zwischen Kfz-Verkehr und den Radfahrenden sicherzustellen. Für die baulichen Abgrenzungen wurden verschiedene Ansätze ausprobiert. Als beste Lösung stellten sich hellgrüne Schwellen aus Mexico City heraus. Die Breite der Radstreifen war durch die Breite der Kfz-Streifen, die sie ersetzen, vorgegeben. Ein Vorteil dabei ist, dass dieser im Notfall auch von Rettungsfahrzeugen genutzt werden kann.

München: Auch hier war die Notwendigkeit von neuen Radwegen offensichtlich, somit wurde schon vier Wochen nach einem entsprechenden Beschluss des Stadtrats die erste Pop-up-Bike Lane gelb markiert. Im Rahmen einer Masterarbeit wurde die Meinung zu der Maßnahme von rund 8.000 Personen erfragt. Davon sprachen sich zwei Drittel für einen Verbleib der Pop-up-Bike Lanes aus. Die Markierungen mussten zunächst entfernt werden, wurden ein halbes Jahr später wieder, dieses Mal in weißer Farbe als dauerhafte Maßnahme, aufgetragen.

„Wenn es weniger als 200 Beschwerde-Mails gibt, ist es ein voller Erfolg!“

Mehr Raum für geschützte Wege

Damit der Umstieg auf das Fahrrad gelingt, benötigt es sichere Kreuzungen. Aber nicht nur für Radfahrende gilt es diese sicher zu gestalten, sondern auch für Zufußgehende. Wie ein sicheres, übertragbares Kreuzungs-Design aussehen muss, wird noch diskutiert. Eins steht jedoch fest, sie müssen einfacher und damit „lesbarer“ gestaltet sein. Menschen mit Behinderung müssen dabei mitgedacht werden, da diese zusätzliche Bedürfnisse haben.

Nicht nur an Kreuzungen, sondern auch an Strecken abseits vom Kfz-Verkehr kommt es zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden, insbesondere auf Wegen, wo getrennte Oberflächen angelegt wurden. Oftmals ist der Weg für die Zufußgehenden zu schmal und nicht barrierefrei, weswegen sie dann auf den Radweg ausweichen (müssen). Somit kommt es dort häufig zu Unfällen, da sich beide Parteien nicht aufeinander einstellen. Verringert werden kann dieses Risiko durch baulich getrennte Wege, bei denen der Fußweg eine Mindestbreite von 3 Metern aufweist.

Mehr in „mobilogisch!“

Die ausführliche Nachbereitung des 23. BUVKO erfolgt in den Ausgaben 4/21 und 1/22 der Zeitschrift mobilogisch! Bestellung: abo@mobilogisch.de Fax: 030/492 79 72

mobilogisch!, die Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, erscheint viermal im Jahr. Ein Abonnement mit 6 Ausgaben kostet 30 Euro.

Weitere Informationen unter www.mobilogisch.de

„Wichtig bei Bürgerbeteiligungen ist der schönste gemeinsame Nenner – nicht der kleinste.“

„Sehr lange Planung ist häufig keine gute Planung!“

Unterstützen Sie den Mobilitätswandel!

UMKEHR e.V., das Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, sowie FUSS e.V., der Fachverband Fußverkehr Deutschland informieren und beraten Organisationen und Einzelpersonen zum Thema umweltgerechten, sicheren Verkehr.

Informationen über unsere gemeinsamen Vorhaben finden Sie auf: www.fuss-ev.de und www.umkehr.de

Bitte nutzen Sie für Ihre Spende unsere unten genannten Konten. Sie erhalten zum Anfang des Folgejahres automatisch eine Spendenbescheinigung von uns.

Konten Postbank Berlin

BIC: PBNKDEFF

UMKEHR e.V.: IBAN DE81 1001 0010 0331 9781 02

FUSS e.V.: IBAN DE74 1001 0010 0226 2651 06



Werden Sie FUSS e.V.-Mitglied

Der Beitrag für ein Jahr beträgt 60 Euro, ermäßigt 30 Euro (inkl. Bezug der Vereinszeitschrift mobilogisch!).