



Städte für Menschen, nicht für Autos

Autoreduzierte Quartiere erfolgreich umsetzen

// Ruth Blanck, Michael Jakob

Autoreduzierte Quartiere fördern die Gesundheit, verbessern das soziale Miteinander und schonen das Klima, Das zeigen erfolgreiche Beispiele in Deutschland und Europa. Der anfängliche Widerstand ist in Teilen der Bevölkerung jedoch oft hoch. Wie kommt man zu guten und breit akzeptierten Lösungen?

Zentrale Handlungsempfehlungen

- Das persönliche Erleben von autoreduzierten Quartieren und Straßen erhöht die Akzeptanz. Das „Ausprobieren“ sollte für Städte leicht möglich sein. Dafür muss der Rechtsrahmen angepasst werden.
- Bürger*innen sollten von Anfang an beteiligt werden. Vor allem sollten sie den neu gewonnenen Platz selbst gemäß ihrer Wünsche und Bedürfnisse gestalten.
- Wissenschaftliche Begleitung kann die Debatte versachlichen.
- Ausnahme- und Härtefallregelungen (z.B. für mobilitätseingeschränkte Personen, Umzüge, Ladenbelieferungen) erhöhen die Akzeptanz. Feuerwehr-, Kranken- und Polizeiwagen haben selbstverständlich weiterhin freie Fahrt.
- Alternativen zum Pkw durch ein gutes Angebot an öffentlichem Verkehr, Fuß- und Radverkehr sind wichtig.

Der Vize-Bürgermeister der belgischen Stadt Gent bekam Morddrohungen, bevor er im Jahr 1997 die erste Fußgängerzone der Stadt eröffnete (The Guardian 20.01.2020). Heute sagt sein Nachfolger, er hätte Angst, gelyncht zu werden, wenn er wieder mehr Autos in die Stadt lassen würde. So sehr genießen die Genter die gute Luft, die Ruhe und den zusätzlichen Platz in ihrer Stadt – wo auch Kinder sicher auf der Straße spielen können.

In Deutschland gibt es bisher nur wenige autoreduzierte Quartiere. Woran liegt das? Was lässt sich aus den deutschen und internationalen Beispielen lernen? Wie kommt man zu guten und breit akzeptierten Lösungen? Darauf versucht dieser Policy Brief Antworten zu geben¹.

Autoreduzierte Quartiere verbessern die Gesundheit, schaffen Platz und können sogar dem Einzelhandel helfen

Die gesellschaftlichen Folgekosten des Autofahrens sind je Kilometer sechsmal so hoch wie die des Fahrradfahrens (Gössling und Choi 2015). Während die Kopenhagener Verwaltung solche Bewertungen bei der Stadtplanung benutzt, orientieren sich Verkehrsplaner*innen in Deutschland oft noch stark an den Anforderungen des motorisierten Verkehrs.

Immer mehr Bürger*innen engagieren sich jedoch für ein lebenswertes Umfeld mit weniger Pkw. 42 % der in einer ADAC-Umfrage befragten Bewohner*innen von deutschen Großstädten sind dafür, dass die Verkehrsflächen zu Gunsten von Fußgänger*innen und Fahrradfahrenden neu verteilt werden. Nur 19 % sind dagegen (ADAC 2020). Je weniger Autos herumstehen, desto mehr Platz gibt es für Parks und Spielplätze. Denn ein Auto beansprucht mehr als zehnmal so viel Platz wie ein Fahrrad und mehr als 40-mal so viel wie ein Fußgänger oder eine Fußgängerin (Harms und Kansen 2018).

Die Lebenserwartung könnte in Barcelona um 200 Tage zunehmen, wenn in der ganzen Stadt das Modell der „Superblocks“ implementiert würde (Mueller et al. 2020). Ein „Superblock“ besteht aus einem Quadrat mit der Seitenlänge von jeweils drei Häuserblocks dessen Innenbereich für den Durchgangsverkehr gesperrt ist. Sechs davon gibt es in Barcelona schon.

Der größte Widerstand gegen autoreduzierte Quartiere kommt häufig von Gewerbetreibenden. Sie haben Angst, Kund*innen zu verlieren, wenn diese nicht mehr mit dem Auto einkaufen können. Diese Sorge ist nur teilweise berechtigt. Menschen, die zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren und eine angenehme Einkaufsumgebung vorfinden, geben oft mehr Geld aus als Autofahrer*innen (New York City Department of Transportation 2013).

Wissenschaftliche Begleitung kann die Debatte versachlichen

Gegner*innen von autoreduzierten Quartieren sind manchmal in der Öffentlichkeit besonders lautstark vertreten, obwohl sie nur eine Minderheit darstellen. Dadurch

¹ Der Policy Brief wurde im Rahmen des Projekts „Gesellschaftliche Akzeptanz und politische Durchsetzbarkeit konsumbezogener Ordnungsrechts“ entwickelt (12/2020 - 5/2021, finanziert aus Eigenmitteln des Öko-Instituts). Ein ausführliches Working Paper, einschließlich einer Fallstudie zum Thema Autoreduzierte Quartiere, wurde ebenfalls veröffentlicht, s. Heyen et al. (2021).

entsteht ein verzerrtes Bild über die Akzeptanz in der Bevölkerung. Für die Versachlichung der Debatte ist daher eine wissenschaftliche Begleitforschung sehr hilfreich.

Repräsentative Befragungen vor Einführung von autoreduzierten Quartieren helfen dabei, die Wünsche und Bedürfnisse der Bürger*innen frühzeitig bei der Planung zu berücksichtigen. Befragungen während der Umsetzung helfen, Defizite zu identifizieren und nachzubessern. Ein Vorher-Nachher-Vergleich der Akzeptanz – ggf. ergänzt um Verkehrszählungen, Schadstoffmessungen usw. – liefert eine gute Grundlage, um über die Weiterführung zu entscheiden.

Von anderen Städten lernen und lokal angepasste Lösungen finden

In Gent ist der Innenstadtkern komplett autofrei. Die sechs Bezirke rund um die Innenstadt sind für Durchgangsverkehr gesperrt, nur über eine kreisförmige Umgehungsstraße kommt man mit dem Auto von einem Bezirk zum anderen. Dadurch konnte der Pkw-Verkehr zwischen 2012 und 2019 halbiert werden (Watteuw 2020). Gent orientierte sich mit seinem Konzept dabei an der im Jahr 1975 eingeführten „Ring Road“ in Groningen.

Gute Beispiele stärken das Vertrauen in die Machbarkeit und die positiven Wirkungen autoreduzierter Quartiere. Das erfolgreiche Konzept der „Superblocks“ in Barcelona wurde von den Berliner*innen unter dem Namen „Kiezblocks“ adaptiert, die Umgestaltung der Mariahilfer Straße in Wien diente als Vorbild für das Projekt „Ottensen macht Platz“ in Hamburg, bei dem 800 Meter zur Fußgängerzone wurden.

Trotzdem ist jede Stadt anders und muss daher individuell passende Lösungen finden. So konnte Pontevedra in Spanien die ganze Innenstadt zur autofreien Zone machen, da der mittelalterliche Stadtkern nur etwa zwei Kilometer Durchmesser hat und alles gut zu Fuß erreichbar ist (Jiao et al. 2019). Für größere Städte kommt eher ein Konzept mit mehreren über die Stadt verteilten autoreduzierten Quartieren wie den „Superblocks“ in Frage.

Ausprobieren und Erleben erhöht die Akzeptanz

Wenn Städte autoreduzierte Straßen oder Quartiere einführen wollen, müssen sie mit Widerstand rechnen. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt: Wenn das Quartier erst einmal für Autos gesperrt ist und die Bewohner*innen die Vorteile selbst erleben können, werden viele ehemalige Gegner*innen zu Befürworter*innen. So war es beispielsweise in Barcelona und Paris oder auch im Stadtteil Ottensen in Hamburg. Das Projekt „Ottensen macht Platz“ bewerteten 78 % der befragten Anwohner*innen als „gut“ oder „sehr gut“ (Bezirksamt Altona 2020).

Um die Hürde anfänglicher Bedenken zu überwinden, kann man eine Maßnahme für einen befristeten Zeitraum einführen – und die Fortsetzung davon abhängig machen, ob es den Menschen gefällt. So wurde es auch in Ottensen gemacht. Die Testphase sollte mindestens ein halbes Jahr oder ein Jahr lang sein und möglichst nicht nur im Winterhalbjahr stattfinden.

Dass Städte autoreduzierte Konzepte erproben können, sollte rechtlich abgesichert werden. In Ottensen wurde für die Testphase die sogenannte „Erprobungsklausel“ der StVO (§ 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 StVO) angewendet. Dagegen klagten jedoch zwei Anwohner:innen erfolgreich mit der Begründung, dass keine konkrete

Gefahrenlage vorliege (Difu 2020). Die dauerhafte Umsetzung basiert auf einer anderen Rechtsgrundlage und war daher trotzdem möglich.

Auch eine schrittweise räumliche Ausweitung kann die Akzeptanz erhöhen. Wenn bereits anhand von zwei bis drei „Superblocks“ positive Auswirkungen aufgezeigt wurden, lässt sich leichter über eine Ausdehnung auf die gesamte Stadt nachdenken.

Slogans wie „A city for people, not for cars“ (Gent u.a.) oder „Flanierquartier“ (Ottensen) veranschaulichen die Vorteile autofreier Quartiere.

Ausnahme- und Härtefallregelungen gezielt einsetzen

Autoreduziert heißt nicht komplett autofrei. Krankentransporte, Polizei- und Feuerwehreinsätze bleiben selbstverständlich erlaubt. Für Menschen mit Gehbehinderungen oder anderen Mobilitätseinschränkungen können Ausnahmeregelungen erlassen werden, ebenso wie für Umzüge. Wie das konkret aussehen könnte, zeigt zum Beispiel der Gesetzentwurf einer Berliner Initiative (Volksentscheid Berlin autofrei 2021).

Die Belieferung von Läden kann auf bestimmte Zeitfenster (z.B. vormittags) beschränkt werden. Das ermöglicht die Ver- und Entsorgung, ohne dass der „autofreie Charakter“ verloren geht. Für die Abholung von schwer zu transportierenden Waren könnten Kund*innen Ausnahmeregelungen bekommen. Dabei muss abgewogen werden zwischen den Bedürfnissen der Gewerbetreibenden, die sich flexible Lieferzeitfenster wünschen, und der Anwohner*innen, die meist für eine stärkere Einschränkung des Kfz-Verkehrs plädieren (Difu 2020).

Angebot an öffentlichem Verkehr, Fuß- und Radverkehr verbessern

Um gute Mobilität auch ohne Auto zu ermöglichen, sollten parallel zur oder bereits vor Einführung eines autoreduzierten Quartiers die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden, ebenso wie für Carsharing (außerhalb des Quartiers). Ein gutes Angebot an öffentlichem Verkehr (ÖV) ist vor allem bei größeren autoreduzierten Gebieten wichtig. Das noch nicht ausreichende ÖV-Angebot war auch in Gent bei Einführung der autoreduzierten Zone, trotz insgesamt hoher Akzeptanz, ein wesentlicher Kritikpunkt der Bürger*innen (IVA Mobiliteitsbedrijf 2018). Als Reaktion darauf hat Gent das ÖV-Angebot verbessert.

Bürger*innen an der Gestaltung guter Lösungen beteiligen

Wenn Bürger*innen selbst den neu gewonnen Freiraum in der Stadt mitgestalten können, dann wird er wahrscheinlich besser ihre Wünsche und Bedürfnisse erfüllen. In Hamburg-Ottensen organisierten Bürgerinitiativen Flohmärkte und Kunstausstellungen, veranstalteten Sommerfeste auf den autobefreiten Straßen oder bauten Straßenmöbel auf. 80 % der Anwohner*innen nahmen eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität wahr (Bezirksamt Altona 2020).

Frühzeitig alle Akteur*innen einbeziehen

Wie gute Projektideen an mangelnder Kommunikation scheitern können, zeigt das Beispiel Helmholtzkiez in Berlin. Der Stadtentwicklungsrat von Pankow hatte für Mai 2015 ein „Eco-Mobility-Festival“ geplant, bei dem für einen Monat E-Carsharing-

Fahrzeuge die privaten Verbrenner-Pkw im Kiez ersetzen sollten. Der Bezirksbürgermeister und die Anwohner*innen erfuhren erst aus der Zeitung davon. Der Bürgermeister sprach daraufhin von "Zwangsbeglückung" (Jacob 05.05.2014) und wenige Tage später wurde das Projekt abgesagt (Jacob 07.05.2014). Bürger*innen und alle relevanten Akteur*innen in der Verwaltung sollten also frühzeitig eingebunden und informiert werden.

Fazit

Eine Straße oder ein Quartier (fast) ohne Autoverkehr zu schaffen, erfordert Mut. Mit einer durchdachten Planung, frühzeitiger Einbeziehung der Bürger*innen, und wissenschaftlicher Begleitung können Widerstände abgebaut werden. Das „Ausprobieren“ von autofreien Quartieren für einige Monate oder ein Jahr kann die Akzeptanz erhöhen. Der rechtliche Rahmen auf Bundesebene sollte daher gewährleisten, dass solche Testphasen möglich sind.

Nach der Einführung werden Anwohner*innen mit hoher Wahrscheinlichkeit die bessere Luft, die höhere Sicherheit, und die neue Qualität des öffentlichen Raums wertschätzen.

Literatur

- Bezirksamt Altona (2020): Ottensen macht Platz. Online verfügbar unter https://ottensenmachtplatz.de/wp-content/uploads/2020/02/200205_Stellwa%CC%88nde_omp.pdf, zuletzt geprüft am 17.03.2021.
- Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (2020): Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen. Erkenntnisse, Erfahrungen und Diskussionsstand des Städte-Netzwerktreffens aus dem laufenden BMU-Forschungsprojekt City2Share und kommunaler Umsetzungspraxis. 3. City2Share-Diskussionspapier. Hg. v. Thomas Stein und Uta Bauer.
- Gössling, Stefan; Choi, Andy S. (2015): Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. In: *Ecological Economics* 113, S. 106–113.
- Harms, Lucas; Kansen, Maarten (2018): Cycling Facts. Hg. v. Netherlands Institute for Transport Policy Anal. Online verfügbar unter <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts>, zuletzt geprüft am 05.05.2021.
- Heyen, Dirk Arne Degen, Solveig; Braungardt, Sibylle; Blanck, Ruth; Jakob, Michael; Pfeiffer, Samira; Fischer, Corinna (2021): Konsumbezogenes Ordnungsrecht in der Umweltpolitik: Gesellschaftliche Akzeptanz und ihre Einflussfaktoren. Öko-Institut Working Paper 2/2021. Online verfügbar unter www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/WP-Konsumbezogenes-Ordnungsrecht.pdf, zuletzt geprüft am 23.6.2021.
- IVA Mobiliteitsbedrijf (2018): Evaluatie Circulatieplan Gent. Eerste periode april-oktober 2017. i.s.m. Transport & Mobility Leuven, zuletzt geprüft am 01.05.2021.

- Jacob, Stefan (2014a): Autofrei in Berlin-Prenzlauer Berg: Bezirksbürgermeister verärgert über geplante Auto-Zwangspause - Berlin - Tagesspiegel. In: *Tagesspiegel*, 05.05.2014. Online verfügbar unter <https://www.tagesspiegel.de/berlin/autofrei-in-berlin-prenzlauer-berg-bezirksbuengermeister-veraergert-ueber-geplante-auto-zwangspause/9842538.html>, zuletzt geprüft am 05.05.2021.
- Jacob, Stefan (2014b): Berlin: Die abgesagte Auto-Zwangspause provoziert Streit in Pankow. In: *Tagesspiegel*, 07.05.2014. Online verfügbar unter <https://www.tagesspiegel.de/berlin/kein-autofreier-prenzlauer-berg-die-abgesagte-auto-zwangspause-provoziert-streit-in-pankow/9853716.html>, zuletzt geprüft am 05.05.2021.
- Jiao, Jiacheng; He, Sheng; Zeng, Xiaochen (2019): An investigation into European car-free development models as an opportunity to improve the environmental sustainability in cities: The case of Pontevedra. Online verfügbar unter <https://uniqueca.com/archives/proceedings/Papers%20HUSO2019%20.pdf#page=84>, zuletzt geprüft am 02.05.2021.
- Mueller, Natalie; Rojas-Rueda, Davic; Haneen Khreis; Marta Cirach; David Andrés; Joan Ballester et al. (2020): Changing the urban design of cities for health: The superblock model. In: *Environment International* (134). Online verfügbar unter <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019315223>, zuletzt geprüft am 02.05.2021.
- New York City Department of Transportation (Hg.) (2013): The Economic Benefits of Sustainable Streets.
- The Guardian (2020): How a Belgian port city inspired Birmingham's car-free ambitions. In: *The Guardian*, 20.01.2020. Online verfügbar unter <https://www.theguardian.com/environment/2020/jan/20/how-a-belgian-port-city-inspired-birminghams-car-free-ambitions>, zuletzt geprüft am 05.05.2021.
- Volksentscheid Berlin autofrei (2021): Gesetzentwurf der Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“. Online verfügbar unter http://volksentscheid-berlin-autofrei.de/presse/downloads/VE_Berlin_autofrei_2021_04_15_Gesetzentwurf_rev.pdf, zuletzt geprüft am 05.05.2021.
- Watteuw, Fillip (2020): Mobility and public space development. Ghent, 2020.

Öko-Institut e.V | Freiburg | Darmstadt | Berlin

Das Öko-Institut ist eines der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungsinstitute für eine nachhaltige Zukunft. Seit der Gründung im Jahr 1977 erarbeitet das Institut Grundlagen und Strategien, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann. Das Institut ist an den Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin vertreten.

www.oeko.de | info@oeko.de

Kontakt

Ruth Blanck | +49 30 405085-305 | r.blanck@oeko.de

Michael Jakob | +49 30 405085-301 | m.jakob@oeko.de
