

# Stadt der Zukunft – gemeinsam für lebenswerte und klimafreundliche Städte

Wir alle würden gern in Städten mit mehr Lebensqualität wohnen. Es könnte leiser sein, wir würden uns im Straßenverkehr gerne sicherer fühlen, wir wünschen uns weniger Schadstoffe in der Luft und wir freuen uns über mehr Parks und öffentliche Plätze statt stark befahrener und zugeparkter Straßen.

Welche Maßnahmen Innenstädte aufatmen lassen, ist vielleicht nicht neu. Klar ist schon heute: Bürgerinnen und Bürger fühlen sich in Städten mit einem hohen Anteil an Fuß-, Fahrrad- und öffentlichem Verkehr besonders wohl. Wie man es auch dreht und wendet, selbst unter Einsatz der neuesten Technologien verbrauchen motorisierte Fahrzeuge weiterhin Fläche, verursachen bei höheren Geschwindigkeiten Lärm sowie Emissionen und stellen häufig ein Sicherheitsrisiko dar. Klar ist deshalb: Die Stadt der Zukunft ist ein Lebensraum mit weniger Autos auf den Straßen. Die Verkehrsträger des Mobilitätsverbundes werden so gestärkt, dass der motorisierte Individualverkehr reduziert werden kann. Digitale Endgeräte erleichtern schon heute die flexible Mobilität im Alltag und Jüngere nutzen das Auto weniger. Die Kommunen sollten diese Entwicklungen nutzen und die Rahmenbe-

dingungen so setzen, dass sich dieser Wandel der Mobilitätskultur verstetigt. Die Aufgabe ist komplex: Sie muss in einem umfassenden Konzept gedacht werden, das alle Verkehrsmittel berücksichtigt.

Das Poster zum Spendenprojekt „Stadt der Zukunft“ des Öko-Instituts zeigt das Zukunftsbild einer Stadt, in der nachhaltige Mobilität für mehr Lebensqualität sorgt. Es gibt wenige Autos, mehr Fahrräder und öffentlichen Personennahverkehr, gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer, die Verkehrsflächen gemeinsam nutzen, mehr Lebensraum statt Parkraum. Zu Fuß gehen wird attraktiv und kann ausreichen, um Alltägliches zu erledigen. Durch nachhaltige Verkehrskonzepte ergibt sich eine verbesserte Luftqualität, weniger Lärmbelastung und mehr Klimaschutz.

Damit diese Vision Realität werden kann, braucht es maßgeschneiderte Lösungen für die Kommunen und die Unterstützung des Bundes. Setzen Sie sich mit uns ein für eine lebenswerte Mobilität in der Stadt!

Pedelecs sind eine gute Ergänzung im Angebot an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Insbesondere für längere Entfernungen und hügelige Orte senken sie die Hemmschwelle, das Rad zu nutzen.

Fußgänger erreichen ihre Ziele sicher und barrierefrei zu Fuß auf attraktiven, grünen Wegen.

Eine Regelgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde innerhalb der Stadt gewährleistet die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern und reduziert Verkehrslärm.

Werden Warentouren und Sendungen gebündelt und kommen zusätzlich Lastenfahräder zum Einsatz, können negative Umweltauswirkungen der Güterversorgung sinken.

Der öffentliche Nahverkehr verbindet alle Orte, die die Bewohner einer Stadt erreichen wollen. Kurze Taktzeiten, schnelle Verbindungen, günstige Zeitkarten (Abos), Sicherheit, Barrierefreiheit, komfortable Fahrzeuge gemeinsam mit einer optimalen Vernetzung aller Verkehrsmittel machen ihn attraktiv.

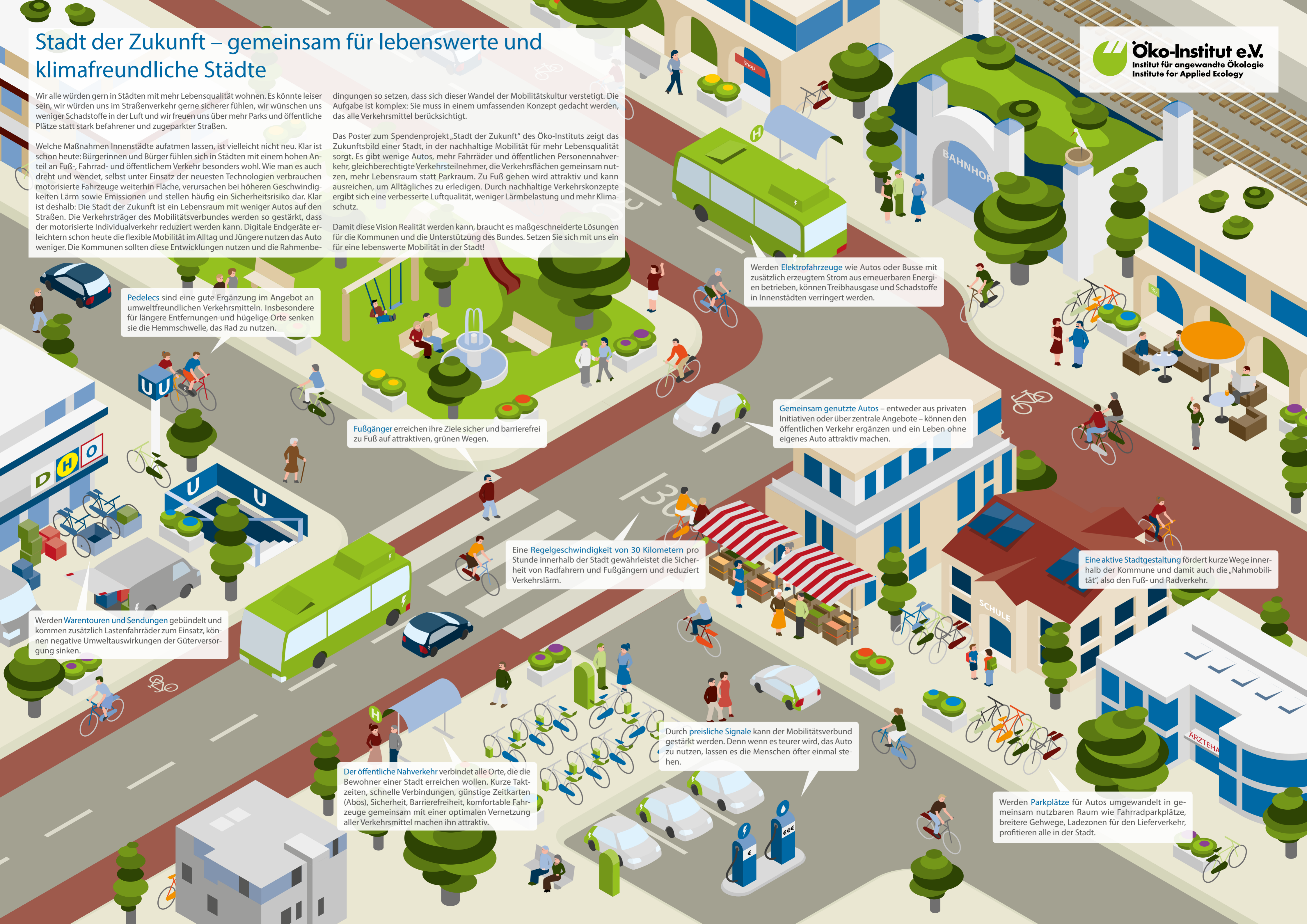
Durch preisliche Signale kann der Mobilitätsverbund gestärkt werden. Denn wenn es teurer wird, das Auto zu nutzen, lassen es die Menschen öfter einmal stehen.

Werden Elektrofahrzeuge wie Autos oder Busse mit zusätzlich erzeugtem Strom aus erneuerbaren Energien betrieben, können Treibhausgase und Schadstoffe in Innenstädten verringert werden.

Gemeinsam genutzte Autos – entweder aus privaten Initiativen oder über zentrale Angebote – können den öffentlichen Verkehr ergänzen und ein Leben ohne eigenes Auto attraktiv machen.

Eine aktive Stadtgestaltung fördert kurze Wege innerhalb der Kommune und damit auch die „Nahmobilität“, also den Fuß- und Radverkehr.

Werden Parkplätze für Autos umgewandelt in gemeinsam nutzbaren Raum wie Fahrradparkplätze, breitere Gehwege, Ladezonen für den Lieferverkehr, profitieren alle in der Stadt.



welche sie künftig planen, um den Mobilitätsverbund – also den öffentlichen Personennah-, Fuß- und Radverkehr sowie Carsharing – zu stärken. Denn nur so kann es mittelfristig gelingen, dass ihre Bewohner und Bewohnerinnen künftig öfter auf das eigene Auto verzichten und sich häufiger umweltfreundlich fortbewegen.

Wie die Konzepte beider Städte zur Verkehrsentwicklung weitergedacht werden können, zeigen die Szenarien der Wissenschaftlerinnen des Öko-Instituts mit einem langfristigen Blick auf das Jahr 2050. Das Ziel: eine verstetigte Änderung im persönlichen Verkehrsverhalten aller Bürgerinnen und Bürger.



## Umwelt und Verkehr in Bremen

Bremen ist der wichtigste Arbeitsplatz- und Wirtschaftsstandort sowie Verkehrsknotenpunkt in der Region. Aufgrund der langgezogenen Stadtstruktur kommt es zu längeren Reisezeiten innerhalb der Stadt im Vergleich zu Kommunen, die um ein Zentrum herum ausgerichtet sind. Charakteristisch für das Mobilitätsverhalten ist das im Vergleich zum Bundesdurchschnitt hohe Fahrradaufkommen. Gleichzeitig gibt es weniger autofreie Haushalte als es in vergleichbaren Großstädten in Deutschland der Fall ist.

### 2025: Geplante Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Bremen hat in seinem Verkehrsentwicklungsplan bis zum Jahr 2025 (VEP 2025) zahlreiche Maßnahmen mit Schwerpunkten im Bereich Nahmobilität, Fahrradverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Carsharing und Öffentlichkeitsarbeit hinterlegt. So sollen Straßenräume fußgängerfreundlicher gestaltet und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Begegnungszonen verbessert werden. Premiumrouten für Radfahrer erleichtern vor allem längere Wegestrecken. Der ÖPNV soll mit einem höheren Takt fahren und neue Haltepunkte anfahren. Auch das Carsharing in den Nachbarschaften wird weiter ausgebaut. Zusammenfassend weist der VEP 2025 vor allem Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage auf.

Die Analysen des Öko-Instituts zeigen: Mit den im Rahmen des VEP 2025 entwickelten Maßnahmen wird die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr in Bremen um 15 Prozent bis zum Jahr 2025 sinken. Demgegenüber steigt die Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr um 13 Prozent. Der Klimafußabdruck des Verkehrs in Bremen wird damit um rund ein Drittel vermindert.

### 2050: Ausblick für mehr Nachhaltigkeit im Stadtverkehr

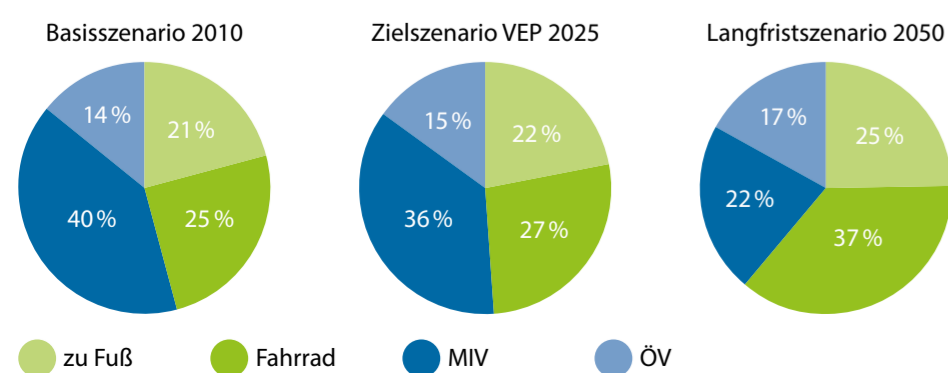
Für die Langfristperspektive 2050 hat das Öko-Institut zusätzliche Maßnahmen für mehr Lebensqualität und Klimaschutz in Bremen betrachtet und ihre Wirkung auf das Verkehrsverhalten analysiert:

- Zusätzlich zur Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs sowie des ÖPNV machen weitere Regelungen den Autoverkehr zunehmend unattraktiver. Dazu gehört beispielsweise die Parkraumbewirtschaftung.
- Darüber hinaus fördert Bremen weiterhin eine geteilte Nutzung von Fahrzeugen. Dazu gehören neben stationsgebundenem und privatem Carsharing auch flexibles Carsharing oder Bikesharing. Diese ergänzen einander und können zusätzlich zum ÖPNV genutzt werden.
- Da höhere Mobilitätskosten die motorisierte Verkehrsleistung wirksam reduzieren können, werden Maßnahmen wie höhere Mineralölsteuern oder eine City-Maut mit kilometerabhängigen Mautgebühren erprobt.
- Insgesamt haben die Wissenschaftlerinnen des Öko-Instituts auch für Bremen einen Wandel der Einwohnerinnen und Einwohner bezüglich Pkw-Besitz und damit auch in ihrem Nutzungsverhalten des Mobilitätsverbundes unterstellt.
- Energie wird sowohl durch effizientere konventionelle Fahrzeuge als auch durch eine zunehmende Einführung von (teil-) elektrischen Antriebskonzepten im privaten und öffentlichen Verkehr eingespart.

Auch in Bremen verbessern diese und weitere Maßnahmen die Verkehrs- und Klimabilanz der Stadt. So kann langfristig der Autoverkehr um 42 Prozent zurückgehen und der Fahrradverkehr um 54 Prozent im Vergleich zum Jahr 2010 anwachsen.

Klimaschädliche Treibhausgasemissionen des Personen- und Güterverkehrs könnten so bis zum Jahr 2050 um mehr als 60 Prozent im Vergleich zum Jahr 2010 zurückgehen, wenn zusätzliche erneuerbare Energien für den Fahrstrom eingesetzt werden. Nur auf den Personenverkehr bezogen, könnte ein CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial von 76 Prozent erreicht werden. 40 Prozent davon werden allein durch Maßnahmen zur Verlagerung und Vermeidung des Autoverkehrs erzielt.

## Wie sich der Personenverkehr in Bremen entwickelt



Gesamtkonzept „nachhaltiger Städte aktiv mit Bürgerinnen und Bürgern gestalten und im Schritt für Schritt“

## Stadt der Zukunft



www.oeko.de

## Kommunen brauchen Unterstützung Was der Bund zusätzlich für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung tun kann

### Nahmobilität fördern

Es ist Zeit, die Rechte der Fußgänger und Fahrradfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr zu stärken. Der Bund kann die Straßenverkehrsordnung (StVO) entsprechend überarbeiten, um die geteilte und gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen.

- Eine Bevorrechtigung von Fußgängern und Fahrradfahrern muss erleichtert werden.
- Moderne planerische Konzepte der Nahmobilität wie Begegnungszonen oder „shared space“ sollten Eingang in die Regelwerke des Straßenverkehrsrechts finden.
- Kinder bis acht Jahre müssen bisher auf dem Gehweg, Erwachsene auf der Fahrbahn oder auf dem Radweg fahren. Die Begleitung von Kindern unter acht durch Erwachsene muss überarbeitet werden, um Familien die Fahrradnutzung zu erleichtern.

### Sicherheit im Fuß- und Fahrradverkehr:

- Die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h sollte abgesenkt werden.
- Die Entscheidungskompetenz der Kommunen sollte gestärkt werden, sodass ihnen die Möglichkeit gegeben wird, Geschwindigkeitsregelungen noch besser den Gegebenheiten vor Ort anzupassen, zum Beispiel großflächig oder als generelle Regelung.

### Vielfältige Mobilitätsangebote ermöglichen

Bewertungssysteme wie zum Beispiel der Blaue Engel helfen Kommunen, angemessene Qualitätsstandards für Mobilitätsangebote festzulegen.

Bei der Förderung von Einzelprojekten sollte besonders darauf geachtet werden, wie Projekte langfristig ausgerichtet werden können. Dazu gehört neben der finanziellen Sicherung auch ausreichend Personal – heute die Ausnahme in vielen Kommunen.

### Lebensraum statt Parkraum

Kommunen, die Parkraum des motorisierten Individualverkehrs reduzieren und gleichzeitig Alternativen bereitstellen, schaffen mehr Lebensraum und reduzieren den Parksuchverkehr.

- Der Bund sollte dafür sorgen, dass Bußgelder deutlich erhöht und an europäische Standards angepasst werden.
- Auch durch Abschleppen kann Falschparken deutlich unattraktiver werden. Dafür brauchen die Kommunen eine großzügigere Handhabe bei der Vollstreckung.

Der Förderung von Carsharing steht eine knappe Anzahl an Carsharing-Stellplätzen gegenüber. Eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der StVO kann eine bundesweit einheitliche und praxisnahe Rechtsgrundlage schaffen, die den Kommunen die Ausweisung von Stellplätzen für Carsharing im öffentlichen Straßenraum ermöglicht.

### ÖPNV stärken

Finanzielle Mittel sind in vielen Kommunen knapp bemessen.

- Wesentlich ist eine Anhebung der Regionalisierungsmittel.
- Die Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz muss fortgeschrieben und dabei klar auf Umweltziele ausgerichtet werden.
- Erhalt von ÖPNV-Projekten und Infrastruktur muss möglich sein, um langfristig den öffentlichen Verkehr zu sichern.

### Impressum

Das Poster entstand im Rahmen des Spendenprojekts 2013 „Stadt der Zukunft“ des Öko-Instituts. Die ausführlichen Studienergebnisse können im Working Paper nachgelesen werden: [www.oeko.de/workingpaper/spendenprojekt2013](http://www.oeko.de/workingpaper/spendenprojekt2013)

Herausgeber: Öko-Institut e.V.  
Kontakt: Büro Berlin, Schicklerstraße 5-7, 10179 Berlin, [info@oeko.de](mailto:info@oeko.de)

Stand: Dezember 2014

Redaktion: Kirsten Havers, Dr. Friederike Hulsmann, Mandy Schöbig, Dr. Wiebke Zimmer  
[www.oeko.de/spendenprojekt2013](http://www.oeko.de/spendenprojekt2013)

Gestaltung: Bertram Sturm, [www.bertramsturm.de](http://www.bertramsturm.de)

Gedruckt auf: Recymago 100% Recycling

## Für Mensch und Umwelt Zwei Beispiele einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung

Mehr Lebensqualität in Städten zu erreichen, ist das Ziel vieler Kommunen. Ihre Verantwortlichen haben vielerorts bereits Maßnahmen umgesetzt, die zu mehr Wohlbefinden, kürzeren Wegen, guten Angeboten des öffentlichen Verkehrs und damit auch zu mehr Klimaschutz beitragen.

Im Spendenprojekt „Stadt der Zukunft“ hat das Öko-Institut am Beispiel von Bremen und Stuttgart untersucht, welche Möglichkeiten die Städte heute schon umsetzen bzw.

## Nachhaltig mobil in Stuttgart

Charakteristisch für die Stadt Stuttgart ist ihre Lage in einem Talkessel. Der Raum für Vielfalt an Verkehrsinfrastruktur ist damit begrenzt. Gleichzeitig zeichnet sich die Stadt durch ein hohes Verkehrsaufkommen aus und ist einer der wichtigsten Automobilstandorte Deutschlands. Insgesamt verfügt Stuttgart über ein geringes Radverkehrsaufkommen, während der Fußverkehr und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) vergleichsweise stark nachgefragt werden.

### 2030: Geplante Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Im Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK 2030) sowie im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ hat die Stadt Maßnahmen hinterlegt, wie mittelfristig mehr zu Fuß gegangen werden, der ÖPNV stärker genutzt und mehr Lebensraum für die Stuttgarterinnen und Stuttgarter entstehen kann. Kernbestandteile sind der dauerhafte Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, die Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer, Investitionen bei der Verkehrserziehung und -überwachung sowie die Stärkung des Radverkehrs mit Routenausbau und Abstellmöglichkeiten. Für den Autoverkehr baut die Stadt die Parkraumbewirtschaftung aus, führt Tempo 40 auf Steigungsstrecken ein, erweitert die integrierte Verkehrssteuerung und fördert die Nutzung von Elektromobilität im Alltag.

Die Berechnungen des Öko-Instituts zeigen, dass mit den beschlossenen Schritten die Verkehrsleistung in Stuttgart im motorisierten Individualverkehr bis zum Jahr 2030 voraussichtlich um 12 Prozent sinken kann. Der ÖPNV wird stärker genutzt und nimmt rund ein Viertel der sogenannten Verkehrsleistung – also am Anteil an den Verkehrsmitteln, die die Menschen nutzen – ein (siehe Diagramm). Für die Klimabilanz der Stadt bedeutet das, dass rund 38 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 2010 im Personen- und Güterverkehr eingespart werden können.

### 2050: Ausblick für mehr Nachhaltigkeit im Stadtverkehr

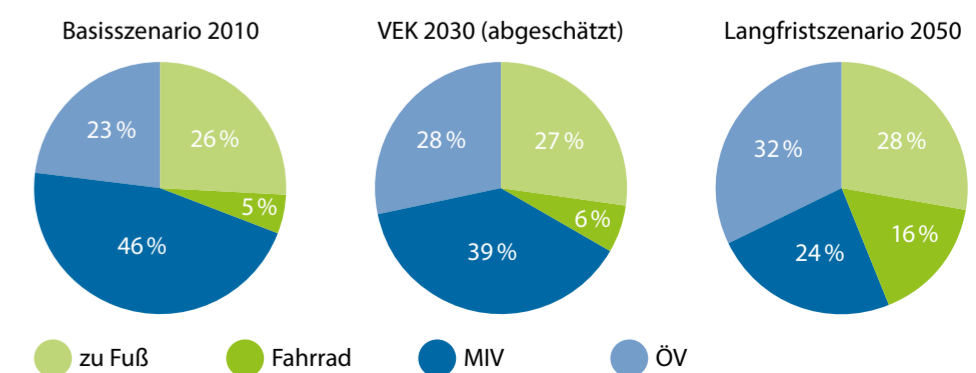
Ergreift die Stadt zusätzliche Maßnahmen, um den umweltfreundlichen Verkehr zu fördern, kann der Autoverkehr sogar um 42 Prozent zurückgehen. In der Folge steigt die Verkehrsleistung im ÖPNV auf 43 Prozent bis zum Jahr 2050. Der Fahrradverkehr wächst sogar um 240 Prozent bis zum Jahr 2050 im Vergleich zu 2010.

In dieser Berechnung hat das Öko-Institut die Auswirkungen der folgenden Maßnahmen berücksichtigt:

- Die Präferenzen der Stuttgarterinnen und Stuttgarter ändern sich und sie besitzen weniger häufig ein eigenes Auto. Vielmehr nutzen sie die bis dahin deutlich ausgebauten Angebote des öffentlichen Verkehrs, das Fahrrad oder gehen zu Fuß.
- Die Radverkehrsinfrastruktur kann weiter ausgebaut werden, da durch einen reduzierten motorisierten Individualverkehr zusätzlicher Raum für Fahrradfahrer geschaffen wird.
- Sichere Abstellmöglichkeiten und barrierefreie Fahrradstrecken tragen zur Förderung von Pedelecs bei – sie erleichtern den Radverkehr im hügeligen Stuttgart.
- Preissignale, wie beispielsweise die sogenannte Regio-Maut, können den Pkw-Verkehr deutlich reduzieren. Eine kilometerabhängige Mautgebühr wird auf allen Straßen unter Ausschluss der Autobahnen in der Region Stuttgart erhoben.
- Alternative Antriebstechnologien mit einem Anteil von 53 Prozent (teil-) elektrischer Fahrzeuge im Bestand bei Einsatz erneuerbarer Energien und eine deutliche Effizienzsteigerung konventioneller Fahrzeuge senken die Treibhausgasemissionen.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Personen- und Güterverkehrs in der Stadt Stuttgart können so bis zum Jahr 2050 um 63 Prozent sinken. Betrachtet man ausschließlich den Personenverkehr können die Emissionen sogar um 78 Prozent reduziert werden, wobei davon etwa ein Drittel durch Vermeidung von Autoverkehr und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erreicht wird.

## Wie sich der Personenverkehr in Stuttgart entwickelt

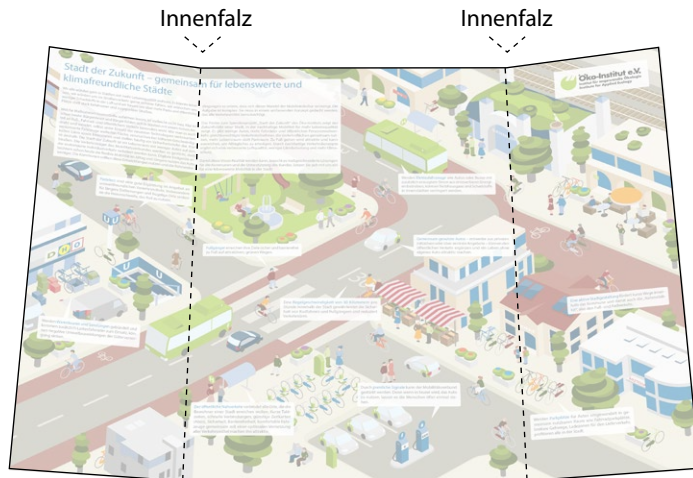


# Faltanleitung zum Plakat „Stadt der Zukunft – gemeinsam für lebenswerte und klimafreundliche Städte“

Drucken Sie das Poster doppelseitig, möglichst Din A3 aus. Dann falten Sie es entsprechend der nachfolgend beschriebenen Schritte.

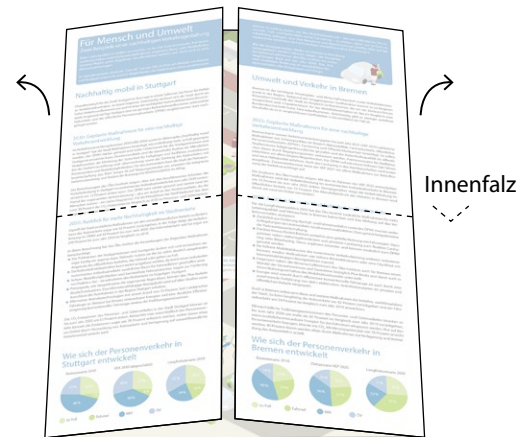
1.

Beide Stadt-Flügel nach innen falten



2.

Die Titelseite (umseitig) nach unten falten



3.

Fertig

