



„Push-Maßnahmen“
zur Reduzierung des motorisierten
Individualverkehrs (MIV) bzw. zur
nachhaltigen Veränderung des Modal Split

Autoren: Philipp Buchholz, Stefan Flaig im März 2022

Titelbild: Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt

Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund und Einordnung	2
2. Verkehrsgerechtigkeit	5
3. Maßnahmen nach Verkehrsträgern	7
3.1 Fußverkehr	7
Einordnung	7
Maßnahmen	8
3.2 Radverkehr	13
Einordnung	13
Maßnahmen	14
3.3 ÖPNV	18
Einordnung	18
Maßnahmen	19
3.4 Beendigung der Förderung und Subventionierung des Automobils	20
Einordnung	20
Maßnahmen	21
4. „Sofortmaßnahmen“	28

1. Hintergrund und Einordnung

Der Klimawandel ist die größte Herausforderung der Menschheit im 21. Jahrhundert. Zur Begrenzung der Klimaauswirkungen schlossen sich 2015 195 Staaten sowie die Europäische Union dem völkerrechtlich verbindlichen Übereinkommen von Paris an. Das Ziel des UN-Klimarahmenabkommens ist es, die Erderwärmung auf „deutlich unter zwei Grad“ im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen alle Treibhausgas (THG)-emittierenden Sektoren ihren Ausstoß kontinuierlich reduzieren. Betrachtet man den Zeitraum von 1990 bis 2019 in Deutschland, so ist eine Senkung der Emissionen in allen Sektoren gelungen - bis auf den Verkehrssektor (vgl. BMU 2021). Trotz effizienterer Technologien stagnierte der THG-Ausstoß aufgrund einer Zunahme des Fahrzeuggewichts in der Gesamtflotte, einer höheren Fahrleistung (mehr Kilometer aller Autos) und der stetigen Zunahme der Kfz-Quote je Einwohner*in.

Studie „Mobiles Baden-Württemberg“

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, untersuchte die Baden-Württemberg-Stiftung 2015 auf Initiative des BUND im Rahmen der Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ drei Transformationsszenarien. Im Ergebnis erfüllte lediglich das Szenario „Neue Mobilitätskultur“ annähernd die Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung. Es sieht eine Reduktion der Pkw im Bestand auf rund ein Sechstel und eine Reduzierung der Fahrleistung um mindestens 70 Prozent bis 2050 vor, also statt 10.000 mit dem Auto gefahrene Kilometer nur noch max. 3.000 km, das Carsharing herausgerechnet sogar nur noch 1.900 km. Damit könnte in Verbindung mit der Elektrifizierung eine Reduktion der direkten CO₂-Emissionen um 45 Prozent bis 2030 und 100 Prozent bis 2050 erreicht werden. Da die Klimaziele der Bundes- und Landesregierung seit Veröffentlichung der Studie deutlich verschärft wurden, muss davon ausgegangen werden, dass die genannten Reduktionspfade deutlich beschleunigt werden müssen.

Ebenfalls werden mit der „Neuen Mobilitätskultur“ weitere wichtige soziale und gesellschaftliche Ziele erreicht: Es wird langfristig in Summe keine weitere Fläche verbraucht, und der Bedarf an Ressourcen für die Produktion von Pkw sinkt. Die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen und die Wohnumfeld-Qualität steigt durch die Verminderung von Verkehrslärm und Schadstoffen sowie mit der Rücknahme von Verkehrsfläche zugunsten urbaner Begegnungszonen. Die deutlich bessere Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs erhöht die Erreichbarkeit und damit die Teilhabe aller sozialer Gruppen am gesellschaftlichen Leben. Auch fördert eine selbstaktive Mobilität die Gesundheit der Bevölkerung, die durch Bewegungsarmut und negative Umweltfaktoren zunehmend beeinträchtigt wird.

Sie finden die Langfassung der Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ sowie eine fachwissenschaftlich orientierte Kurzfassung unter folgendem Link: www.bund-bawue.de/mobiles-bawue

Modal Split ist entscheidend

Im vergangenen Jahrzehnt wurde der ÖPNV, vor allem in den Ballungsräumen, stark ausgebaut. Die Beförderungsleistung sowie die Fahrgastzahlen wuchsen vor der Corona-Pandemie 2020 auf Höchststände, doch der Modal Split änderte sich nicht. Dieser Begriff stellt die Anteile der Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen dar. So stieg die absolute Zahl der Fahrten und damit der Fahrgäste mit dem ÖPNV beispielsweise in der Region Stuttgart zwischen den Jahren 1995 und 2017 um 46% (von 261 Mio. auf 382 Mio. Beförderungsfälle), während sich der Modal Split im selben Zeitraum nicht wesentlich veränderte. (Quelle: VRS VA-03110N, VVS Verbundbericht 2008 und 2017)

Modal Split in der Region Stuttgart	1995	2017
zu Fuß	22%	23%
Fahrrad	7%	7%
ÖPNV	13%	12%
MIV	58%	58%

Quelle: Modal Split nach Wegen, 1995: Verkehrsmodell zum Regionalverkehrsplan 2001, 2017: Mobilität in Deutschland 2017 infas, gerundet

Trotz des massiven Ausbaus des ÖPNV in diesen mehr als 20 Jahren konnte der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht reduziert werden. Die Menschen haben zwar verstärkt Busse und Bahnen benutzt, fuhren aber umso mehr mit dem Auto. Es erhöhte sich also die Fahrleistung im Verkehr insgesamt. Die Stagnation der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor war die Folge. Für einen wirksamen Klimaschutz ist also nicht der ÖPNV-Ausbau entscheidend, sondern vor allem wirksame Maßnahmen zur Einschränkung des MIV! Das zeigen auch vielfache Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft.

Dass es auch anders geht, wenn der politische Wille besteht und die entsprechenden demokratischen Mehrheiten zustande kommen, zeigen (wenige) Modellstädte. So konnte beim Binnenverkehr in Freiburg (keine Fahrten von außerhalb) durch eine kluge Mischung von Fördermaßnahmen im Umweltverbund gemeinsam – und zwingend – mit Einschränkungen und Restriktionen des Autoverkehrs trotz Zunahme der Bevölkerung der Anteil des Autoverkehrs von 39% im Jahr 1982 auf 21% im Jahr 2016 reduziert werden (Quelle + Bild: Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt <https://www.freiburg.de/pb/231648.html>).



Verkehrsemissionen noch schneller reduzieren

Das 2021 novellierte Klimaschutzgesetz der Bundesregierung verlangt schnelle und drastische Maßnahmen, um die für die 2020er Jahre gesetzten Ziele noch erreichen zu können. So betragen die Emissionen im Verkehrssektor 2019 noch 164 Mio. t CO₂-Äquivalent. Zum Jahr 2025 sollen sie bereits

auf 123 Mio. t CO₂-Äq. und bis 2030 auf 85 Mio. t CO₂-Äq. gesenkt werden. Laut Projektionsbericht der Bundesregierung aus dem Jahr 2021 kann mit den bisher beschlossenen Maßnahmen nur eine Senkung bis 2030 auf ca. 126 Mio. t CO₂-Äq. erreicht werden – fast 50 Prozent über dem Zielwert. Unterstellt sind dabei bereits ein CO₂-Preis von 125€/t CO₂ für das Jahr 2030, die europäischen CO₂-Flottenzielwerte für neu verkaufte KFZ sowie ein hoher Anteil erneuerbarer Kraftstoffe. Auch damit zeigt sich, dass eine Politik, die die Nutzung des Automobils nur (mäßig) verteuert und einseitig auf E-Antriebe setzt, an den selbst gesetzten Zielen scheitern wird.

Um die Emissionsminderungsziele erreichen zu können, ist eine erhebliche Verschiebung des Modal Split in den Umweltverbund (ÖV, Fahrrad, zu Fuß) notwendig. Damit der Umstieg auf emissionsärmere Verkehrsmittel und die Reduzierung des MIV gelingt, bedarf es scharfer „Push“-Maßnahmen, die negative Anreize zur Nutzung des Autos setzen. Dass sehr scharfe Maßnahmen künftig in Betracht kommen, schrieben auch die Bundesverfassungsrichter*innen in ihrem Urteil zum Klimaschutzgesetz: „Künftig können selbst gravierende Freiheitseinbußen zum Schutz des Klimas verhältnismäßig und verfassungsrechtlich gerechtfertigt sein.“

Nun ist es die Pflicht aller staatlichen Organe – auch der Kommunen –, mit geeigneten Maßnahmen den Schutz des Klimas für die nachfolgenden Generationen umzusetzen. Dieses Papier zeigt Instrumente hierfür auf, soll jedoch kein abschließender Katalog sein. Selbstverständlich können die Instrumente auf Einzelfälle angepasst werden – solange vom Ziel nicht wesentlich abgewichen wird.

Politische Einordnung

Für die nachhaltige Transformation des Verkehrssystems sind zahlreiche Maßnahmen erforderlich: Bewusstseinsbildung, Anreize (Pull-Maßnahmen) und Gebote/Verbote (Push-Maßnahmen). Eines dieser Maßnahmenfelder zu vernachlässigen, bedeutet, den Misserfolg der Transformation zu riskieren. Und nicht nur das: Ohne die Push-Maßnahmen ist der Misserfolg so gut wie sicher! Weil jedoch die öffentliche Debatte die Push-Maßnahmen weitestgehend ausklammert und dadurch die Transformation gefährdet wird, haben wir das vorliegende Papier als Sammlung möglicher Maßnahmen nur zu diesem Bereich zusammengestellt. Zum besseren Verständnis braucht es noch einige Fakten zur Notwendigkeit von Push-Maßnahmen:

- Fakt 1: Der Verkehr hat in Baden-Württemberg einen Anteil von 33 Prozent (2020) der gesamten CO₂-Emissionen. Hinzu kommt eine Vielzahl an weiteren Umweltauswirkungen wie Lärm, Stickoxide, Feinstaub, Flächenverbrauch, Mikroplastik, getötete Wildtiere etc.
- Fakt 2: Weder das Klimaziel von Paris noch andere Umweltziele sind zu erreichen, wenn beim Verkehr nur die Antriebsart auf „Klimaneutralität“ umgestellt wird. Eine Reduzierung der gefahrenen KFZ-Kilometer um 70% des heutigen Straßenverkehrs bis 2050 ist notwendig.
- Fakt 3: Der alleinige Ausbau des Öffentlichen Verkehrs **ohne** gleichzeitige Einschränkungen für den MIV führt nur zu mehr Verkehr insgesamt, der Modal Split ändert sich kaum. Der Verkehr muss entschleunigt statt immer weiter beschleunigt werden.

Logische Konsequenz dieser belegbaren Fakten: Die im vorliegenden Katalog genannten und weitere Push-Maßnahmen sind unverzichtbar!

Auch im ländlichen Raum nachhaltig mobil

Gerade die Bewohner*innen der ländlichen Regionen sind noch stark vom Autoverkehr abhängig. Ein Wandel ist dort dringend notwendig. Der überwiegende Teil der vorgeschlagenen Push-Maßnahmen kann jedoch auch in ländlichen Gemeinden umgesetzt werden. Vorausgesetzt, sie werden eingebunden in ganzheitliche Mobilitätskonzepte, die Alternativen zum eigenen Auto bieten und die Abhängigkeit vom Auto verringern. Zahlreiche konkrete Fallbeispiele, wie die Mobilität im ländlichen Raum umwelt- und klimaverträglich gestaltet werden kann, finden sich im BUND-Projekt „Nachhaltig mobil im ländlichen Raum“ unter dem Link www.bund-bawue.de/nachhaltig-mobil.

Doch auch wenn es im ländlichen Raum immer noch einen großen Nachholbedarf in Sachen ÖPNV-Ausbau gibt, leben 80 Prozent der Menschen in Deutschland in Ballungsgebieten mit bereits guten ÖPNV-Angebot, aber dennoch hohem Autokonsum. Effiziente Maßnahmen zur Änderung des Modal Split müssen deshalb zunächst in den Städten beginnen.

Der folgende Katalog an Push-Maßnahmen bietet die inhaltliche und argumentative Basis für die nötige intensive Kommunikation, mit der endlich die gesellschaftliche Debatte im Land und in den Kommunen angestoßen werden soll: Was muss für eine wirkliche Verkehrswende konkret getan werden?

2. Verkehrsgerechtigkeit

Der Straßenverkehr ist nicht nur für 96% der CO₂ Emissionen im Verkehrssektor (2019) verantwortlich (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschonender-verkehr-1794672>), er ist auch äußerst ineffizient. So transportiert er z.B. in Stuttgart 51% der Menschen unter Inanspruchnahme von 75% der Verkehrsfläche. Der Transport der 32% der Menschen, die den öffentlichen Verkehr zur Fortbewegung nutzen, nimmt lediglich 21% der Verkehrsfläche in Anspruch. 81% der Unfälle mit Personenschaden gehen zu Lasten des MIV. Lediglich 1% lassen sich auf den ÖPNV zurückführen (destatis.de).

Unter der Planungsprämisse der „Leichtigkeit des fließenden Verkehrs“ wurde dem MIV in der Vergangenheit immer mehr Fläche zugesprochen. Stauvermeidung war meist das treibende Argument für weitere Straßenbaumaßnahmen. Dabei ist schon lange bekannt, dass eine größere Straßenkapazität zu neuem, induziertem Verkehr führt. So sinkt mit dem Bau einer Schnellstraße nicht die Reisezeit, die Menschen unterwegs sind, sondern die Distanz steigt, die sie zurücklegen. Das Reisezeitbudget liegt seit Jahrzehnten konstant bei einer bis eineinhalb Stunden pro Tag. Das trifft nicht nur auf Deutschland zu, sondern auf alle Länder der Welt. Selbst die Bewohner*innen von Dörfern in Tansania und Ghana wenden am Tag etwa genauso viel Zeit für Mobilität auf, wie Menschen in hochmotorisierten Ländern wie Deutschland oder den USA.

Der Bau von Schnellstraßen führt also nicht zu einem Zeitgewinn, sondern zu einer distanzintensiven Lebensweise, die über Jahrzehnte aufgebaut wurde: Große Einfamilienhaussiedlungen mit geringer Wohndichte fernab von fußläufiger Versorgungsinfrastruktur funktionieren nur in Verbindung mit

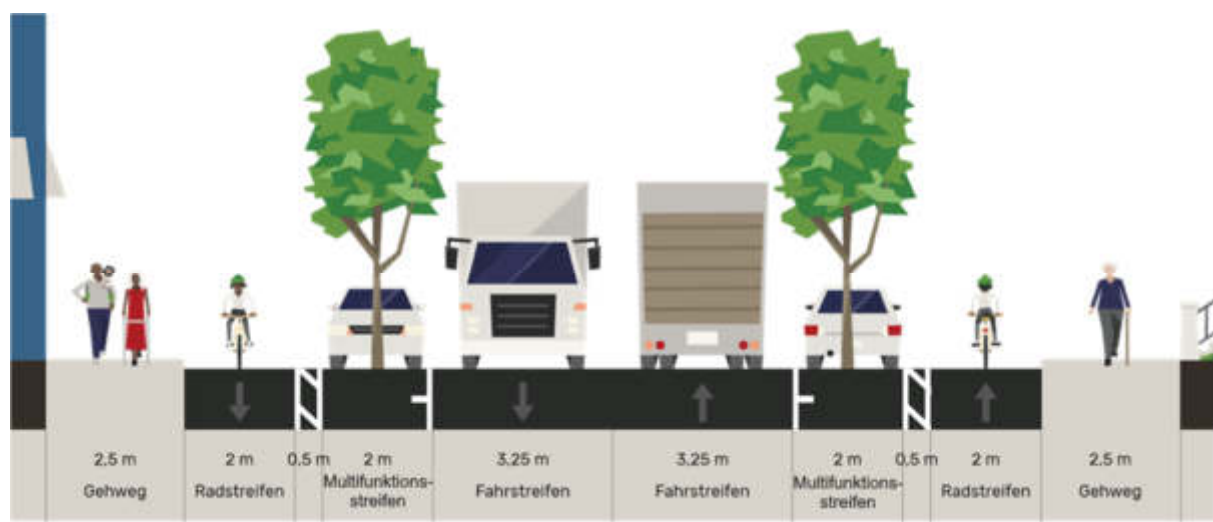
dem Auto zur Erreichung der Ziele des alltäglichen Bedarfs. Um dieser Klientel ausreichend Parkplätze zur Verfügung stellen zu können, sind Einzelhändler und Arbeitgeber aus den Stadtzentren auf die Grüne Wiese am Ortsrand gezogen. Das wiederum erschwert es, diese neuen Standorte ohne Auto zu erreichen. Ein sich selbst verstärkender Teufelskreis wurde in Gang gesetzt.

Für die „autogerechte Stadt“ wurde die Straße in der Vergangenheit von „innen nach außen“ geplant, um einen ungehinderten Verkehrsfluss (des Autos) zu ermöglichen. Die Bedarfe des MIV standen über allen anderen Verkehrsmitteln. Gehwege verkümmerten somit zu Restflächen. Radwege gab es höchstens zusammen mit dem Fußweg. Das alles hat sich bis heute kaum geändert.

Künftig müssen sich Straßen immer an den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs orientieren und von „**außen nach innen**“ geplant werden. Das Prinzip der Stadt der kurzen Wege, in der alle wichtigen Funktionen des täglichen Lebens in wenigen Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, muss endlich Anwendung finden. Auch die Siedlungsentwicklung muss verkehrsvermeidend geplant werden: Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollten – wenn überhaupt – nur noch entlang bestehender Schienenwege ausgewiesen werden. Insgesamt geht es um einen radikalen Umbau von Städten und Dörfern und damit auch um einen Rückbau an Ungerechtigkeit. Es geht um solidarische Mobilität.

Beispielhafter Straßenaufbau

Die Priorität bei der Verkehrswegeplanung „**von außen nach innen**“ liegt auf dem schwächsten Glied, dem Fußverkehr bzw. den Fußwegen. Daran anschließend wird auf beiden Seiten der Fahrbahn ein geschützter Radfahrstreifen eingerichtet. Für den Fall, dass noch Platz für den MIV ist, so können wie im Schaubild Multifunktionsstreifen (MFS) und die Fahrbahn angeordnet werden. Falls nicht, fallen zuerst die MFS und danach eine Fahrspur weg. So wie bisher bei Engstellen Fußwege plötzlich endeten, so sind dann Einbahnstraßen oder Ampeln zur wechselnden Durchfahrt die Konsequenz.



Quelle: Philipp Buchholz, erstellt mit dem StreetTuner der TU Wien

Platzbedarf insg. 20,5m Straßenquerschnitt

3. Maßnahmen nach Verkehrsträgern

Push-Maßnahmen (von engl. „Stoßen“) sind im Verkehrssektor Maßnahmen, die durch aktives Eingreifen in den Autoverkehr die Menschen dazu bewegen, ihr Verhalten zu ändern. Durch negative Anreize wie Verknappung, Verteuerung, Verlangsamung und Flächenumwidmung sollen die Verhaltensänderungen erzielt werden.

Im Folgenden werden zahlreiche Push-Maßnahmen für den Autoverkehr aufgezeigt, die oft auch Pull-Maßnahmen für den Umweltverbund sind. Sie dienen als Katalog für Entscheider in Bund, Ländern und Kommunen. Oftmals wird die Handlungsfähigkeit von Kommunen durch aus der Zeit gefallene Gesetze und Verordnungen übermäßig beschränkt. Hier obliegt es der Bundesregierung die Grundlagen für den Erfolg der Verkehrswende zu schaffen.

3.1 Fußverkehr

Einordnung

Der Fußverkehr ist das schwächste Glied in der Kette der Verkehrsplanung. Bis heute werden Straßenquerschnitte von „innen nach außen“ geplant, ausgehend von einem Maximal-Eventual-Bedarf (beispielsweise eines Schwerlastverkehrs). Gehwege verkümmern somit zu einer Restfläche, die sich dem Bedarf an Fläche für den fahrenden und ruhenden Individualverkehr anzupassen hat. Dabei ist das Zufußgehen die ursprünglichste, flächeneffizienteste und gesündeste Form der Fortbewegung, und letztlich Bindeglied in einer jeden Wegekette. Mit einer Attraktivierung des Fußverkehrs wird selbstaktive Mobilität bequem und reizvoll, ganz im Sinne des Ziels einer Stadt der kurzen Wege. Denn je mehr die Menschen zu Fuß gehen, desto schneller kehren die Funktionen in den Nahraum, in die Wohnquartiere zurück.

Das Potenzial ist riesig: 40% aller Wegstrecken liegen unter 2 km – 33% davon werden jedoch mit dem Auto zurückgelegt (vgl. [infas 2010](#)). Um dieses Potenzial zu heben, müssen Fußwegenetze ganzheitlich geplant werden. Wichtig ist hierbei, eine reizvolle Umgebung für die Geschwindigkeit von 5 km/h zu schaffen. Fußwege sollten steigungsarm, ruhig und schattig sein. Zu Fuß Gehende (und Radfahrende) haben es in vielfacher Hinsicht schwerer, selbst wenn sie eigene, sichere Flächen zur Verfügung haben: Sie sind Wind und Wetter, Hitze und Kälte, Regen und Schnee ausgesetzt, während sich Autofahrende im meist klimatisierten und trockenen Fahrzeuginnenraum aufhalten. Diese in der Natur der Sache liegende „Ungerechtigkeit“ muss deshalb auf andere Weise ausgeglichen werden, um die selbstaktive Mobilität attraktiver zu machen. So sollten beispielsweise die Wartezeiten für zu Fuß Gehende an Ampeln auf das notwendige Minimum begrenzt werden bzw. die zu Fuß Gehende immer Vorrang vor dem MIV bekommen.

Maßnahmen

Einrichtung eines durchgehenden Fußwegenetzes mit Mindeststandards

Ausgehend von den täglichen Bedürfnissen zu Fuß Gehender sollte ein Hauptfußverkehrsnetz hergestellt werden. Arbeitsplatzschwerpunkte, Versorgungsbereiche und Wohnquartiere sollten durch Wegenetze mit hohem gestalterischem Anspruch verbunden werden. Diese Netze sollen dazu einladen, tägliche Erledigungen bequem zu Fuß zu machen. Da die Wahl, zu Fuß zu gehen, insbesondere bei Strecken über 1 km bewusst getroffen wird, sollten zusätzlich auch Routen fernab von Lärmquellen und hohem Verkehrsaufkommen, aber möglichst ohne Umwege eingerichtet werden. Für diese Flanierrouen sowie die Hauptrouten sollten folgende Maßnahmen und Mindeststandards ergriffen werden:

1. Mindestbreite 2,5 Metern

Eine behinderungsfreie Fußverkehrsfläche von mindestens 2,5 Metern Breite ermöglicht eine komfortable Fortbewegung zu Fuß. Durch die Mindestbreite wird ermöglicht, dass Kinderwagen-Begegnungen auf dem Gehweg möglich sind, ohne auf die Fahrbahn ausweichen zu müssen. Auch für andere zu Fuß Gehende mit besonderen Bedürfnissen wie Rollatoren und Rollstühlen erlaubt das Mindestmaß Begegnungen auf dem Gehweg. Grundsätzlich ist zu beachten, dass nicht die gesamte Breite für den Fußverkehr nutzbar ist. So muss ein Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und fahrendem Verkehr sowie zu den Häuserfassaden eingehalten werden können.

2. Vorrang für den Fußverkehr durch Gehwegüberfahrten auch an Kreuzungssituationen

Das Herab- und Hinaufsteigen von Bordsteinen stellt nicht nur für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Barriere dar, sondern ist auch mit einer (gefühlten) Gefahrensituation verbunden. Das Verbinden der Gehwege über die Kreuzung hinweg durch Aufpflasterung schafft eine komfortable Vorfahrtssituation für den Fußverkehr. Der Individualverkehr muss hingegen warten und behutsam über die Schwelle fahren, um die Straße zu queren. (Bildquelle: Philipp Buchholz, Möhringer-/Eierstraße, Stuttgart, 2022)



3. Erhöhung des Zebrastreifens

Querungsvorgänge sind auch an Zebrastreifen mit einem Aushandlungsprozess verbunden. Nicht selten wird dem Fußverkehr die Vorfahrt genommen. Mit der Erhöhung der Zebrastreifenfläche von der Fahrbahn – in Frankreich schon vielerorts der Fall – wird



die Vorfahrt für den Fußverkehr gewährleistet. Der MIV muss abbremsen und kann den Zebrastreifen nur langsam überqueren. Ein schnelles Überfahren der Fläche ist nicht mehr möglich. (Bildquelle: Andi Jacomet, Seillans, 2011)

4. Zebrastreifen zur Querung auch bei Tempo 30

Zebrastreifen in Tempo 30-Gebieten genießen heute lediglich Bestandsschutz. Damit sie grundsätzlich ausgewiesen werden können, benötigt es eine Änderung der StVO. Eine solche Regelung könnte den Fußverkehr an Stellen mit hohem Fußverkehrsaufkommen (ÖPNV-Haltepunkte, Schulwege, Haupttrouten) attraktiver gestalten.

5. Priorität für den Fußverkehr zur Querung zum ÖPNV

Zur Erreichung von ÖPNV-Haltepunkten muss meist die Fahrbahn des MIV gequert werden. Um die Sicherheit für die Fahrgäste zu gewährleisten, sollte hier Priorität für den querenden Fußverkehr eingeräumt werden. Dies kann entweder durch Zebrastreifen erreicht werden oder durch Lichtsignalanlagen, die kurz vor Ankunft und kurz nach Abfahrt automatisch dem Fußverkehr Grünlicht geben. (Bildquelle: Christoph Ozasek, Ostendstraße, Stuttgart, 2022)



6. Entrümpelung der Gehwege zu Ungunsten von Stellplatzflächen

In den historisch gewachsenen Städten Baden-Württembergs sind die meisten Gehwege bereits schmaler als 2m. Dieser schmale Raum wird zusätzlich durch Möblierung verengt. Dazu zählen Außengastronomie, Parkautomaten, Ladesäulen, Schilder, Aufsteller durch das Gewerbe, Litfaßsäulen, Bänke, abgestellte Fahrräder, Motorräder, Tretroller u.v.m. Mit der proaktiven Umwandlung von Stellplätzen in multifunktionale Flächen auf Gehwegniveau können die Gehwege für ihre eigentliche Funktion entrümpelt werden. Dazu werden die zahlreichen Möblierungselemente auf der Fläche von einem oder mehreren Stellplätzen zusammengefasst. Ein bekanntes Modell hierfür ist das „Stuttgarter Rechteck“. (Bildquelle: Jan Bürklin, Schloss-/Johannesstraße, Stuttgart, 2022)



7. Keine Unterführungen

In der autogerechten Stadt mussten sich alle anderen Verkehrsarten dem ungehinderten Verkehrsfluss dem Auto unterordnen. So wurden zu Fuß Gehende in unterirdische Angsträume abgeschoben. Heute verfallen die Zeugnisse dieser überholten Planungskultur in den Städten. Anstatt diese

zu sanieren oder gar neue Fußgängerunterführungen zu bauen, können ebenerdige Querungen mittels Lichtsignalanlagen eine zeitgemäße Alternative schaffen. Sie erleichtern auch die Barrierefreiheit in einer älter werdenden Gesellschaft und führen zu einer Entschleunigung des MIV.

8. Keine durch den MIV induzierten Umwege / Baustellen

Der Fußverkehr lebt von der direkten Verbindung zweier Punkte. Fehlende Kreuzungsmöglichkeiten an Straßen machen den Weg zu Fuß unattraktiv. An Kreuzungen sollten daher auf allen Seiten Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Für etwaige Aufstellflächen auf der Fahrbahn müssen Fahrspuren rückgebaut werden. Das gilt insbesondere auch für Baustellen: Für den Fußverkehr muss ausreichend Platz geschaffen werden, selbst wenn dadurch eine Fahrspur wegfällt.

9. Übersichtliche Querungen durch bessere Sichtachsen mit Baumbeeten und Gehwegnasen

Oftmals wird die Querung einer Straße durch abgestellte Fahrzeuge behindert. Zu Fuß Gehende treten zwischen geparkten Fahrzeugen hervor, um die Straße zu queren. Als Alternative zu einem Zebrastreifen können Baumbeete und Gehwegnasen die Querung in Tempo 30 Straßen verbessern. Dadurch wird eine übersichtliche Situation geschaffen. (Philipp Buchholz, Hohentwielstraße, Stuttgart, 2022)



10. Bauliche Trennung vom Radverkehr

Radfahrende genießen einen schlechten Ruf unter zu Fuß Gehenden. Schuld daran ist aber meist der unverhältnismäßig hohe Flächenanspruch des Automobils, der Fuß- und Radverkehr auf die gleiche Fläche zwingt. Nun ist es Aufgabe der Straßenbaulastträger, diese Verkehre wieder zu entzerren. Notwendig ist hierfür auch eine bauliche Trennung. Ein Bordstein separiert die Verkehrsarten deutlich erfolgreicher als bloße Fahrbahnmarkierungen. (Bildquelle: Philipp Buchholz, Konstanz, 2018)



11. Abgesenkte Bordsteine

An vielen Stellen, wo Rad- und Fußverkehr stattfindet, sind Bordsteine nicht abgesenkt. Dies ist für viele mobilitätseingeschränkte Menschen eine große Hürde. Auch Eltern mit Kinderwagen laufen zum Teil lieber auf der Fahrbahn, anstatt die ständigen Auf- und Absetzvorgänge durchzuführen. Abschrägungen können die Situation nur unzureichend verbessern. Bordsteine sollten auch kurzfristig abgesenkt werden und nicht erst, wenn ein größerer Umbau der Straße ansteht. Dabei müssen die Belange von Sehbehinderten berücksichtigt werden (Einbau von Riffelplatten, etc.).

12. Abschaffung des Gehwegparkens

Mit dem Umbau zur autogerechten Stadt wurde vielerorts das Parken unter Inanspruchnahme des Gehwegs toleriert und später legalisiert. So sind bis heute viele Straßenzüge in den Städten geprägt vom Gehwegparken. Im Sinne der Flächengerechtigkeit und für einen attraktiven Fußverkehr sind diese starken Verengungen der Gehwege zurückzunehmen. In der Konsequenz muss entweder eine Einbahnstraße zum Erhalt der Stellplätze eingerichtet werden oder alle Stellplätze der entsprechenden Seite entfallen.

13. Sicherung der Gehwege durch Poller / Radabstellbügel

Um Falschparken auf Gehwegflächen wirksam zu verhindern, können Poller die Gehwege sichern. Je nach Beschaffenheit und Platz können sie weitere Funktionen ausführen und beispielsweise als Radabstellbügel fungieren. Muss die Überfahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge ermöglicht werden, so können überfahrbare Poller aus Kunststoff verwendet werden.

(Bildquelle: Philipp Buchholz, Kopenhagen, 2017)



14. Sicherung der Kreuzungen

In innerstädtischen Quartieren mit sehr hohem Parkdruck werden auch die Kreuzungen zugeparkt. Mobilitätseingeschränkte Menschen, die auf einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, werden dadurch regelrecht eingesperrt, weil sie den Straßenblock nicht mehr verlassen können. Abhilfe können auch hier Poller schaffen, die auf der Straße platziert werden. Falschparker werden durch die Poller dann so weit in die Straßenmitte gedrängt, dass Parken unter Aufrechterhaltung der Passierbarkeit nicht mehr möglich ist. (Bildquelle: Stadt Frankfurt)



15. Geschwindigkeitsreduzierung des MIV

Eine Geschwindigkeitsreduzierung erhöht die Sicherheit für zu Fuß Gehende. So enden Unfälle bei Tempo 50 vier Mal häufiger tödlich als bei Tempo 30. Aber auch gefühlt erhöht sich die Sicherheit und das Wohlbefinden im Straßenraum bei geringerer Geschwindigkeit verbunden mit geringeren Lärmimmissionen. Zahlreiche Städte haben 2021 eine Initiative zur Reduzierung auf Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts gestartet. Bislang lässt die StVO den Kommunen kaum einen Spielraum für Geschwindigkeitsreduzierungen entlang von Vorrangstraßen. Chancen ergeben sich aber im Umfeld von Schulen, Kitas und sozialen Einrichtungen sowie im Rahmen von Lärmaktionsplänen. Selbstverständlich sind dann auch häufige Kontrollen durchzuführen.

16. Fahrbahnverengungen

Eine Geschwindigkeitsreduktion mittels Tempolimit wird auch durch den Umbau der Straßenfläche unterstützt. Fahrbahnverengungen, z.B. durch wechselseitig angeordnete Baumbeete, oder eine schmalere Fahrbahn führen zu langsamerem und vorsichtigerem Fahrverhalten.

17. Umwidmung der nachgelagerten Netzebenen als verkehrsberuhigte Bereiche

Heute sind die nachgelagerten Netzebenen wie Anwohnerstraßen meist als Tempo 30 Zonen gewidmet. Oftmals wird diese Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten. An zugeparkten Kreuzungen entstehen zudem Gefahrenbereiche, insbesondere für Kinder. In der konsequenten Umwidmung aller nachgelagerten Netzebenen als verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraße“) wird der Autoverkehr auf Schrittgeschwindigkeit entschleunigt, was zur Sicherheit und Aufenthaltsqualität beiträgt. Zudem darf hier ausschließlich auf gekennzeichneten Flächen geparkt werden.

18. Kurze Wartezeiten oder Dauergrün für den Fußverkehr mit Anforderung für den MIV

Grundsätzlich sollten alle Ampeln schnell für den Fußverkehr auf Grün schalten. An vielen Orten können die Lichtsignalanlagen grundsätzlich Grün für den Fußverkehr zeigen und lediglich bei Bedarf für den motorisierten Individualverkehr Grünphasen anzeigen.

19. Ausweitung von Fußgängerzonen

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Förderung des Fußverkehrs sollten weitere Fußgängerzonen in den Stadtzentren aber auch in den Stadtteil- und Ortszentren eingerichtet werden. Der Vorteil der Fußgängerzone ist ein allgemeines Fahrverbot für den Autoverkehr. Dieses lässt Ausnahmen im Wege spezieller Regelungen zu (bspw. zeitliches Lieferverkehrsfenster).

20. Einrichtung von Sommerstraßen

Hier werden im Sommer probeweise Straßen zu verkehrsberuhigten Gebieten, Spielstraßen und Fußgängerzonen umgewidmet. Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität und eignen sich zur Erprobung einer dauerhaften Umwidmung. Alternativ können sie aber auch als dauerhafte Sommerstraßen erhalten bleiben, deren Widmung sich mit den Jahreszeiten ändert. (Bildquelle: Philipp Buchholz, Schorndorf, 2019)



21. Barcelona Superblock

Das in Barcelona erfundene Modell sieht die Zusammenfassung von bis zu neun Häuserblocks vor. Innerhalb des Superblocks werden ausschließlich Einbahnstraßen in Schleifen eingerichtet, die auf schnellstem Wege wieder aus dem Block führen und KFZ-Durchgangsverkehr unterbinden. Der hinzugewonnene öffentliche Raum kann neue Funktionen aufnehmen (Begrünung, Sportanlagen, Plätze, Kinderspielflächen etc.) oder für Fuß- und Radverkehrsnetze herangezogen werden.

3.2 Radverkehr

Einordnung

Dem Fahrrad kann in der Verkehrswende die größte Rolle zukommen. 50% aller Wege haben eine Distanz von unter 5 km (Mobilität in Deutschland 2017). Obwohl das Fahrrad auf diesen Relationen das schnellere Verkehrsmittel wäre, werden die kurzen Strecken meist mit dem Auto zurückgelegt. Es gibt daher ein großes Verlagerungspotenzial, das manche Städte bereits erfolgreich nutzen. So ist das Fahrrad in Kopenhagen das dominante Verkehrsmittel mit dem größten Anteil am Modal Split. Lastenräder oder Fahrradanhänger ermöglichen auch den Transport von Kindern oder größeren Gegenständen bei vergleichsweise geringer Flächeninanspruchnahme. Auch für den Wirtschaftsverkehr hat das „CargoBike“ mit Transportfläche im Europaletten-Format und Maximalgewicht bis zu 800 kg eine immense Bedeutung. Besonders deutlich wird das Potenzial beim Vergleich des Modal Split der Wege zwischen 2 und 5 km mit den Verkehrsverhalten in unseren Nachbarländern: Während in Deutschland nur 12% für diese Distanzen das Fahrrad nutzen, so sind es in den Niederlanden 37%. (Mobilität in Deutschland 2017) Um dieses Potenzial zu heben, können und sollten Kommunen Förderprogramme zum Kauf von Lastenrädern auflegen, Fahrradverleihsysteme einrichten und mit einer Kampagne den Umstieg auf das Fahrrad bewerben. Aber auch hier kann eine wirkliche Veränderung des Modal Split erst eintreten, wenn die Infrastruktur für Radfahrende entsprechend gut und sicher ausgebaut ist. Dazu müssen ggf. Flächen vom MIV zum Radverkehr umverteilt und die Bevorzugung des Kraftverkehrs beendet werden.

In den vergangenen Jahren wurden überfahrbare Radschutzstreifen mit meist sehr geringen Breiten ausgewiesen. Häufig laden sie zu sehr engen Überholvorgängen ein. Bis zur Realisierung von besseren Radwegen gilt es, zumindest den Überholabstand von 1,5m konsequent zu kontrollieren und mit Schildern auf deren Einhaltung hinzuweisen. Wenn überhaupt, wurde sichere Radinfrastruktur meist außerorts geschaffen. Dies zielt aber vorwiegend auf die Bedürfnisse der Freizeiträder*innen ab. Mindestens ebenso wichtig sind jedoch die Verkehrsbedürfnisse im Alltag. Dazu benötigt es direkte und durchgängige Radrouten durch die Städte. Mittel- bis langfristig muss daher an allen Straßen über Tempo 30 eine sichere Radinfrastruktur geschaffen werden, die von den anderen Verkehrsarten baulich getrennt ist. Dies führt unweigerlich dazu, große Flächen im Straßenquerschnitt umzuwidmen. Da kein Rechtsanspruch auf Parkraum besteht, kann die Umwidmung von Parkierungsflächen in Radfahrstreifen (keine Schutzstreifen) relativ einfach angeordnet werden.

Mit der Novellierung des baden-württembergischen Straßengesetzes 2021 wurde die Umwidmung von Fahrspuren erleichtert. Klargestellt wurde in § 1 StrG, dass öffentliche Straßen nicht nur dem motorisierten Individualverkehr dienen, sondern der Verkehrsraum gleichermaßen der Nutzung durch

alle Mobilitätsgruppen gerecht werden muss. Hierzu zählen insbesondere auch der Fuß- und Fahrradverkehr sowie der ÖPNV. Das Straßengesetz kann damit – und in Verbindung mit der Neuregelung zur straßenrechtlichen Teileinziehung in § 7 – einen Beitrag zur nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität leisten.

Demgegenüber erschwert §9 Abs. 1 StrG BaWü die Entwidmung oder teilweise Umwidmung von Straßen, da „die Träger der Straßenbaulast [...] die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden [...] Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern [haben]“. Fahrspuren können danach nur zu Fahrradwegen umgewidmet werden, wenn dadurch keine größeren Verkehrsstaus entstehen. Ein Grundfehler im System, der von der Politik schnellstens geändert werden muss!

Maßnahmen

1. Einrichtung eines Radwegenetzes mit Mindeststandards

Als Grundlage für die Radverkehrsförderung gilt die Einrichtung eines Radwegenetzes. Es sollte sich insbesondere an den täglichen Verkehrsbedürfnissen der Menschen einer Kommune und Region orientieren und nicht vorrangig am Freizeitnutzen von Radstrecken. Folgende Mindeststandards sind zu beachten:

a. **Entwurfsgeschwindigkeit 30 km/h**

Grundsätzlich sollte auf den zentralen Achsen des Radwegenetzes die Radverkehrsinfrastruktur für eine Geschwindigkeit von 30 km/h ausgelegt sein. Dementsprechend müssen Kurven, Fahrbahnbreiten, Bodenbeschaffenheit und Beschilderung ausgelegt sein.

b. **Sichere Kreuzungen**

Sichtbarkeit ist der wichtigste Aspekt zur sicheren Querung von Kreuzungen. Damit Radfahrende gut sichtbar sind, sind deren Aufstellflächen vor dem MIV anzuordnen. Ebenso sollten sie eine frühere Grünphase als der MIV erhalten. Damit ist der Querungsvorgang bereits abgeschlossen, bevor z.B. ein Lkw anfährt.

Für die Sicherheit des Radverkehrs sollte auf Verflechtungen an großen Kreuzungen für den Radverkehr verzichtet werden. Stattdessen sollten Linksabbiegevorgänge indirekt erfolgen. Dazu sind Aufstellflächen und entsprechende Lichtsignalanlagen einzurichten. (Philipp

Buchholz, Berliner Platz, Stuttgart, 2022)



c. Bauliche Trennung des Radverkehr vom Fuß- und Individualverkehr

Die Radverkehrsflächen sollten durch einen Bordstein vom Fußverkehr und vom MIV abgegrenzt werden („protected bike lane“). Darüber hinaus kann eine unterschiedliche Bodenbeschaffenheit die Abgrenzung der Verkehrsflächen weiter unterstützen. Die **Mindestbreite** beträgt **zwei Meter**. Bei zusätzlichem Bedarf, die Radverkehrsflächen durch bauliche Elemente



vor Falschparkern zu sichern, sind 0,5 Metern für einen Trennstreifen zu addieren. (Bildquelle: Philipp Buchholz, Böblingen, 2021)

d. Radfahrstreifen „rechts“ vom Parkstreifen

Heute sind Radfahrstreifen meist auf der Fahrbahn zwischen fahrendem und ruhendem Verkehr angeordnet. Das bringt zahlreiche Probleme mit sich: Ein- und Ausparkvorgänge über den Radfahrstreifen, Dooringunfälle (Zusammenstoß mit einer geöffneten Autotür), Falschparker auf dem Radfahrstreifen und überbreite Fahrzeuge, die in den Radfahrstreifen hineinragen. Sinnvoller ist



es, den Radfahrstreifen zwischen Gehweg und Parkierung anzuordnen. Die große Distanz zum fahrenden Verkehr erhöht das Sicherheitsempfinden enorm. Auch kommen Dooringunfälle bei einem Besetzungsgrad von durchschnittlich 1,4 Personen/Auto seltener vor. Um diese dennoch zu vermeiden, sollte zu einer **Mindestradwegbreite von 2 Metern** ein Sicherheitstrennstreifen von **0,5 Metern** entlang zu den Längsparkbuchten hinzugefügt werden. (Bildquelle: Philipp Buchholz, Konstanz, 2017)

Wichtig ist, den Parkstreifen vor jeder Einfahrt, Einmündung oder Kreuzung so frühzeitig zu beenden, dass die Sichtachsen frei sind. Falls der Platz für die Mindestfahrbahnbreite plus Sicherheitstrennstreifen nicht vorhanden ist, ist der Parkstreifen in Gänze umzuwidmen.

e. Einrichtung von Fahrradstraßen bei Tempo 30 und niedriger

In verkehrsarmen Tempo 30 Straßen sollten anstatt baulich getrennter Radwege Fahrradstraßen oder Fahrradzonen eingerichtet werden. Sie geben dem Radverkehr Vorrang, es darf nebeneinander gefahren werden, und es besteht Vorfahrt gegenüber kreuzendem Verkehr. (Bildquelle: Philipp Buchholz, Eberhardtstraße, Stuttgart, 2022)



Um diese Vorfahrt auch durchzusetzen, ist es empfehlenswert, Gehwegüberfahrten einzurichten. Diese bauliche Barriere verhindert ein zu schnelles Einfahren in die Fahrradstraße oder Fahrradzone und gibt auch dem Fußverkehr Vorrang.

f. Signalisierung an Radverkehr anpassen

Ampeln wurden für den Autoverkehr gemacht. Für den Radverkehr gelten sie ebenso, obwohl der Radverkehr sich grundsätzlich anders verhält: Der Radverkehr ist langsamer, er braucht weniger Raum, er hat keine toten Winkel, die Übersichtlichkeit ist besser und er kann einfacher mit seiner Umgebung kommunizieren. Andererseits sind das Anhalten und Anfahren mit größerer körperlicher Anstrengung verbunden. Um den Radverkehr zu fördern, sollte er daher von der Gültigkeit möglichst vieler Ampeln ausgeschlossen werden. Dies lässt sich bei signalisierten Querungen für zu Fuß Gehende erreichen, indem die Ampel links vom Radfahrstreifen angeordnet wird. Die Querung des Radfahrstreifen für zu Fuß Gehende erfolgt dann über Sichtkontakt oder durch Vorrang mittels eines Zebrastreifens. (Bildquelle: Philipp Buchholz, Kopenhagen, 2017)



g. Grüne Welle für den Radverkehr

Aufgrund des höheren Kraftaufwands für das Anhalten und Anfahren sind Grüne Wellen für den Radverkehr mit hoher Priorität einzurichten. Dazu können vor Kreuzungen mit Anforderung Kontaktschleifen mehrere hundert Meter vor der Kreuzung installiert werden, um eine Grünphase bei Eintreffen zu erreichen. Bei festen Umlaufzeiten können auch dynamische Schilder helfen, die Geschwindigkeit der Radfahrenden an die Grünphase anzupassen („Grün in x Sekunden“). (Bildquelle: Philipp Buchholz, Kopenhagen, 2017, „Countdown zum Signalwechsel“)



h. Dauergrün für den Radverkehr mit Anforderung für den MIV

An Orten mit hohem Radverkehrsaufkommen könnten die Lichtsignalanlagen grundsätzlich Grün für den Radverkehr zeigen und lediglich bei Bedarf für den motorisierten Individualverkehr umgeschaltet werden.

i. Rechts abbiegen für Radfahrende frei

Seit der StVO Änderung 2020 gibt es den Grünen Pfeil, der es Radfahrenden ermöglicht, trotz rotem Lichtsignal legal rechts abzubiegen. Diese Regelung kann nun von den Kommunen an zahlreichen Kreuzungen ausgeschildert werden. Es fehlt noch eine Regelung für „Geradeaus für Radfahrende frei“ (gibt es in Frankreich schon seit 2012).



j. Anfahrtshilfen

An großen Kreuzungen können Halterungen zum Abstellen des rechten Fußes und zum Halt der rechten Hand den Anfahrprozess nach einer Rotphase unterstützen. (Bildquelle: Philipp Buchholz, Ulm, 2018)



k. Beschilderung

Das Radwegenetz sollte gut ausgeschildert sein. Bei Behinderungen und Umbaumaßnahmen müssen Alternativrouten ertüchtigt und ausgewiesen werden.

l. Vorgezogene Haltelinie und aufgeweiteter Radaufstellstreifen

Durch das Zurücksetzen der Haltelinie für Autos an Kreuzungen können Radfahrende bei Grün früher starten und sind dadurch vor überholenden oder einscherenden Fahrzeugen sicherer.

https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf S.33

2. Grundsätze zur fahrradfreundlichen Befahrbarkeit aller Straßen

a) Baulich getrennte Radinfrastruktur bei Geschwindigkeiten über T 30

siehe 3.2.1.c

b) Aktives Unfallmanagement

Jeder Unfall sollte auf dessen Ursachen untersucht werden und Maßnahmen zur Verhinderung ähnlicher Unfälle getroffen werden.

c) Radinfrastruktur pflegen

Radinfrastruktur soll fortlaufend von Verschmutzungen, Schnee und Hindernissen freigehalten werden. Schlaglöcher und Mängel werden zeitnah beseitigt. Der Winterdienst soll zuerst beim Rad- und Fußverkehr erfolgen.

d) Bau von Radabstellplätzen

So wie sich Autofahrende heute darauf verlassen können, grundsätzlich an jedem Zielort Stellplätze vorfinden zu können, so müssen in Zukunft ausreichend viel Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung gestellt werden. Werden Kfz-Stellplätze dafür umgewidmet, so passen mindestens acht Fahrräder auf einen Kfz-Stellplatz. An großen Umsteigepunkten zum ÖPNV bietet sich der Betrieb von **Fahrradparkhäusern** an, die in den Niederlanden bereits etabliert sind. Um mit dem Fahrrad auch große Einkäufe erledigen zu können, sollten an Lebensmittelversorgern **Lastenradstellplätze** eingerichtet werden.

Ein besonderer Bedarf für Radabstellplätze besteht in historischen Vierteln, die vor der Motorisierung entstanden sind. Hier sind kreative Lösungen gefragt, um auf Kfz-Stellplatzflächen sichere **Radgaragen** zu bauen, die sich städtebaulich in das Umfeld einfügen.

3.3 ÖPNV

Einordnung

Auch wenn es im ländlichen Raum immer noch einen großen Nachholbedarf in Sachen ÖPNV-Ausbau gibt (vor allem in Schwachverkehrszeiten), wurde der ÖPNV in den Ballungsgebieten in den letzten Jahrzehnten stark verbessert. Da 80% der Menschen in Deutschland in Ballungsgebieten mit gutem ÖPNV-Angebot aber dennoch hoher Autonutzung leben, müssen effiziente Maßnahmen zur Minderung des Autoverkehrs vorrangig in den Städten beginnen.

Für die allermeisten Menschen in den Ballungsgebieten wäre der bestehende ÖPNV also bereits heute eine Alternative zum eigenen Auto. Das Verkehrsangebot und die Fahrgastzahlen wuchsen vor der Pandemie auf Höchststände, doch der Modal Split änderte sich nicht (siehe oben).

Warum steigen die Menschen bei besserem Angebot und abgesenkten Ticketpreisen nicht um? Weil das Auto „bequem“ ist. Zum Fahren eines Autos wird nur die Hälfte der Körperenergie eines langsamen zu Fuß Gehenden benötigt. Gleichzeitig kann man sich mit einer viel höheren Geschwindigkeit fortbewegen. Dies führt dazu, dass bei den Menschen sozusagen der Instinkt übernimmt: Der persönliche Energieverbrauch soll minimiert werden. Hinzu kommen die Fahrplanunabhängigkeit und der My-Car-is-my-Castle-Gedanke. Mit der steigenden Distanz sinkt die Akzeptanz, die Strecke zu Fuß zurückzulegen. Auch die vielen Privilegien, die mit dem Auto einhergehen, tragen weiter zur Verhaltensbeeinflussung im Unterbewusstsein bei. Um diesen Teufelskreis zu brechen, benötigt es über die bisherigen Pull-Maßnahmen (vor allem Preis- und Verkehrsangebote) hinaus folgende Push-Maßnahmen:

Maßnahmen

1. Entschleunigung MIV

Untersuchungen zeigen, dass für Routen, die mit dem Auto schlecht und mit dem ÖPNV gut zurückzulegen sind, häufiger mit dem ÖPNV gependelt wird. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit des MIV würde somit einen starken Anreiz zur Nutzung der dann schnelleren Bahn setzen. Zahlreiche Städte haben 2021 eine Initiative zur Reduzierung auf Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts gestartet. Die heutige Bundesgesetzgebung lässt den Kommunen bislang kaum einen Spielraum, um für Klimaschutz und Verkehrslenkung die Geschwindigkeit auf Vorrangstraßen herabzusetzen. Trotzdem haben Kommunen bereits heute, insbesondere im Rahmen der Lärmaktionsplanung, an Unfallschwerpunkten und an schutzwürdigen Einrichtungen die Ermächtigungsgrundlage, um Temporeduzierungen anzuordnen.

2. Konsequente Bevorrechtigung des ÖPNV an Kreuzungen

Während eine ÖPNV-Bevorrechtigung grundsätzlich in Oberzentren existiert, so wird ihr nach wie vor eine zu geringe Priorität eingeräumt. Dies führt dazu, dass Busse nach wie vor im Stau feststecken und Straßenbahnen an Kreuzungen halten müssen. Zukünftig muss die Schaltung so angepasst werden, dass Straßenbahnen und Busse möglichst ohne zusätzlichen Haltevorgang die Kreuzung queren können. Mittelfristig sollten auch Taxen und on-demand-Verkehre in die Bevorrechtigung integriert werden, da sie in Zukunft eine wichtigere Rolle als Teil des ÖPNV spielen werden.

3. Einrichtung von Busspuren

In innerstädtischen Bereichen stehen Busse häufig im Stau und tragen damit zum Image eines unzuverlässigen ÖPNV bei. Auch hier ist eine falsche Allokation des begrenzten Straßenraums für Verzögerungen im Stadtbusverkehr verantwortlich. Mit einem durchgehenden Netz aus Busspuren („Bus-rapid-transit“) lässt sich die Zuverlässigkeit und die Bedeutung des Busses als Teil des ÖPNVs verbessern. Dort, wo sich Straßenbahnen nicht lohnen, kann mit einer eigenständigen Infrastruktur ein Bussystem mit hoher Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit geschaffen werden. Aber auch außerhalb von innerstädtischen Bereichen können Busspuren zukünftig eine größere Rolle spielen. So nutzen heute Gebiete mit gutem Anschluss an Schnellstraßen besonders häufig das Auto zum Pendeln. Eigene Busspuren sollen hier bewusst die Verkehrsfläche für den MIV verknappen und Anreize zur Nutzung neu geschaffener Schnellbuslinien setzen.

4. Autofreie Wohnquartiere

Bei autofreien Wohnquartieren ist der Weg zum Parkplatz im Idealfall mindestens genauso weit wie zur nächsten ÖPNV-Haltestelle, was dessen Benutzung attraktiver macht.

5. Attraktivierung von Bushaltestellen

Die Ideologie der autogerechten Stadt hatte auch Auswirkungen auf den Bau von Bushaltestellen. So sind diese heute meist von der Fahrbahn zurückversetzt, damit der MIV-Fluss nicht behindert wird. Dies geht aber zu Lasten der Fußverkehrsfläche, die neben der Haltestelle auch die Haltebucht aufnehmen muss. Hier benötigt es eine Umkehrung der Logik: Zukünftig sollte die Haltestelle als Auskragung/„Haltestellenkap“ zur Fahrbahn hergestellt werden. Damit erhält man ausreichend Fläche für wartende Fahrgäste sowie für den vorbeigehenden Fußverkehr. Eine Haltebucht wird nicht mehr gebaut, stattdessen



findet der Haltevorgang auf der Fahrbahn statt. Dies vereinfacht auch dem Bus, die Fahrt rasch ohne Rücksicht auf den vorbeifahrenden MIV fortzusetzen. Dieser hat nun hinter dem Bus zu warten. Um in dieser Situation einen sicheren Zugang zur Haltestelle zu gewährleisten, sollte dem querenden Fußverkehr Priorität eingeräumt werden. Dies kann entweder durch Zebrastreifen vor und hinter der Haltestelle erreicht werden oder durch Lichtsignalanlagen, die kurz vor Ankunft und kurz nach Abfahrt automatisiert dem Fußverkehr Grünlicht geben. (Bild: Philipp Buchholz, Stuttgart Schwabstraße, 2022)

Ist zwischen dem Gehweg und der Haltestelle ein geschützter Radfahrstreifen angelegt, so ist dort mittels eines Zebrastreifens Vorrang für den querenden Fußverkehr einzuräumen. In der Praxis funktioniert dies mittels Blickkontakt und Gesten ohne Probleme. (Bild: Philipp Buchholz, Kopenhagen, 2017)



3.4 Beendigung der Förderung und Subventionierung des Automobils

Einordnung

Mit dem Umbau zur autogerechten Stadt begann die Förderung des Automobils und seiner Branche. In allen Lebensbereichen wurden Gesetze und Verordnungen erlassen, die die Nutzung des Autos anregen. Viele dieser Gesetze haben bis heute Bestand und verhindern den Erfolg einer Verkehrswende. Allen voran steht die Straßenverkehrsordnung (StVO). Sie räumt dem MIV zahlreiche Privilegien ein und bevorzugt ihn. Für die Verkehrswende muss diese Logik umgekehrt werden: Zukünftig muss der Umweltverbund Priorität im Straßenverkehr haben.

Maßnahmen

1. Besetzungsgrad erhöhen

Der mittlere Besetzungsgrad für die Wege zur Arbeit liegt bei geringen 1,2 Personen pro Pkw. Die Einfahrt in vielfrequentierte Stadtzentren sollte für Fahrzeuge eingeschränkt werden, die einen Besetzungsgrad geringer als 2 aufweisen. Die Kontrolle kann hier ohne Schranken mittels optischer Sensoren erfolgen, wie sie in den USA bereits seit Jahrzehnten erprobt ist. Um dem alltäglichen Stau zu entkommen, hat dies dort zur Bildung von Fahrgemeinschaften beigetragen. Damit könnte schnell beinahe eine Halbierung des Verkehrsaufkommen erreicht werden.

2. Reduzierung des Parkraums

Nachdem eine Umverteilung des Parkraums an umweltfreundliche Verkehrsträger, wie unter Punkten 3.1 und 3.2 beschrieben, stattgefunden hat, sollten auf den verbleibenden Flächen Lieferzonen, Carsharing-Stellplätze und Haltepunkte für Taxis und on-demand-Verkehre eingerichtet werden. Die dann noch ggf. verbleibenden Stellplatzflächen im öffentlichen Raum sollten dann mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden versehen werden. Dies ermöglicht Transporte mit dem Auto, verhindert aber das Pendeln mit dem Auto zum Arbeitsplatz sowie längere Aufenthalte zum Besuch von Veranstaltungen. Seit

Jahren weitet Wien mit großem Erfolg dieses Parkkonzept aus. In Verbindung mit dem 365€-Jahresticket konnte eine starke Verlagerung im Modal Split erreicht werden: Der Anteil des ÖV hat zwischen 1993 und 2018 von 29 auf 38% Prozent



zugenommen, der MIV von 40 auf 29% abgenommen. Seit März 2022 sind die Kurzparkzonen fast in der gesamten Stadt Wien flächendeckend ausgewiesen (Grafik: Wiener Linien, 2019).

Um eine noch schnelle Reduzierung des MIV in Innenstädten zu erreichen, sollten ggf. verbleibende öffentliche Stellplätze ganz aufgegeben bzw. ausschließlich für Behinderte, Lieferanten, Taxis etc. reserviert sein. Damit könnte der extreme Parksuchverkehr reduziert werden, der laut ADAC 30 bis 40% des gesamten innerstädtischen MIV ausmacht. Die oft geforderte Parkraumbewirtschaftung ist kaum geeignet, den MIV deutlich zu reduzieren, weil die meisten Autofahrer bereit sind, für ihre Bequemlichkeit auch hohe Parkgebühren zu zahlen, und der Parksuchverkehr könnte bei teureren Parkplätzen sogar noch zunehmen. Dort, wo es noch keine oder nur geringe Parkgebühren gibt, sollte in einem ersten Schritt sämtlicher öffentliche Parkraum mit hohen Gebühren belegt werden, schon um die ÖPNV-Nutzer kostenmäßig nicht zu benachteiligen.

3. Grundsätzliches Parkverbot

Heute ist das Parken grundsätzlich überall erlaubt, solange es nicht explizit verboten ist. Um Parkverbote konsequent auszusprechen, ist heute teils ein Schilderwald notwendig. Hier gilt es, die heute bestehende Praxis umzukehren: Durch die Ausweisung von Parkverbotszonen ist Parken nur noch an explizit ausgewiesenen Stellen erlaubt. Praktiziert wird dies beispielsweise in München im „Tal“ zwischen Isartor und Peterskirche. Dort ist das Parken nur in blau gekennzeichneten Flächen gestattet. (Bildquelle: Philipp Buchholz, 2018)



4. Parkverstöße konsequent ahnden

In der heutigen Praxis werden Parkverstöße von Kommunen im Sinne einer falsch verstandenen Bürger*innenfreundlichkeit teils geduldet. Im „Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr“ vom Mai 2020 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg den Ermessensspielraum der Behörden deutlich verringert. Nun gilt es, diesen Erlass umzusetzen und mit einer Aufstockung der Stellen im kommunalen Ordnungsdienst die Voraussetzungen für eine konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs zu schaffen. Vor allem das „Geh- und Radweg-Parken“ muss viel intensiver geahndet werden.

5. Mehr Tempokontrollen

Mehr stationäre und mobile Tempokontrollen machen den KFZ-Verkehr langsamer und damit weniger, leiser und sicherer. Sie sind meist sogar mehr als kostendeckend.

6. Anwohnerparkgebühren spürbar erhöhen

Die aktuelle Anwohnerparkgebühr in Höhe von 30 Euro, die Städte erheben können, wurde vor 29 Jahren vom Bund festgelegt und seitdem nicht mehr erhöht. Seit Mitte 2021 können Kommunen eigene Sätze erlassen. In einigen Städten gab es schon Beschlüsse, z.B. Ludwigsburg und Heidelberg 120 Euro, Freiburg will zukünftig 360 Euro verlangen. In Tübingen sollen Besitzer von SUVs und Kleinbussen ab 2023 180 Euro bezahlen und damit deutlich mehr als diejenigen, die kleinere Autos haben. Bewohner haben mit den Ausweisen zwar kein Anrecht auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum, riskieren aber immerhin kein Knöllchen.

7. Parkraumbewirtschaftung außerorts

Der Freizeitverkehr nimmt einen immer größeren Anteil ein. Im Jahre 2020 war z.B. in Stuttgart der Fahrzweck „Freizeit“ mit 36 % Anteil aller Fahrten der zweitgrößte Sektor nach Besorgungen und

Einkäufen mit 38 %. Der Fahrzweck „Arbeit und Ausbildung“ betrug nur 26 %. Die Flächenbeanspruchung bei Parkvorgängen muss nicht nur in der Stadt seinen Preis haben, sondern auch außerhalb, insbesondere an stark frequentierten Wanderparkplätzen oder in der Nähe von Sehenswürdigkeiten. Bevorzugt sollen dort Parkgebühren erhoben werden, wo es schon Angebote gibt, diese Ausflugsziele mit dem ÖV zu erreichen. Wo diese fehlen, haben Parkgebühren zumindest den Effekt, Fahrgemeinschaften zu bilden und die Auslastung der Autos zu erhöhen. In der Praxis umgesetzt wurde dies bereits z.B. am Haupt- und Landesgestüt Marbach und am Uracher Wasserfall.

8. Stellplatzschlüssel abschaffen, Autofreie Quartiere ermöglichen

Der Stellplatzschlüssel in der Landesbauordnung (VwV Stellplätze BW) zwingt Bauträger zur Errichtung von Stellplätzen – selbst, wenn sie diese nicht benötigen. Das treibt die Preise für den Wohnungsbau nach oben und lädt zur Nutzung des Autos ein. Mit der Abschaffung des Stellplatzschlüssels können nach wie vor Stellplätze auf privatem Grund erstellt werden, allerdings ermöglicht die Abschaffung die Einrichtung von autofreien Quartieren. Diese sind heute nur sehr schwierig bis gar nicht im Neubau (bspw. auf Konversionsflächen) zu realisieren.

9. Straßenausbau beenden

Unter der Planungsprämisse der „Leichtigkeit des fließenden Verkehrs“ wurden in der Vergangenheit immer Straßen gebaut. Stauvermeidung war meist das treibende Argument dafür. Dabei ist schon lange bekannt, dass eine größere Straßenkapazität zu neuem, induziertem KFZ-Verkehr führt. So sinkt mit dem Bau einer Schnellstraße nicht die Reisezeit der Menschen, sondern es steigt die Distanz, die sie zurücklegen. Das Reisezeitbudget liegt seit Jahrzehnten konstant bei einer bis eineinhalb Stunden pro Tag. Der Bau von Schnellstraßen führt also nur zu einer distanzintensiven Lebensweise. Der Straßenausbau sollte deshalb sofort gestoppt und die Geschwindigkeit auf bestehenden Straßen gesenkt werden. Wenn „Paris“ erreicht werden soll, dann ist der Bau neuer Straßen unnötig und bindet zudem planerische und finanzielle Ressourcen, die für den Ausbau des Umweltverbunds dringend benötigt werden.

10. Pförtnerung

Um sensible Gebiete wie Wohngebiete oder Innenstädte vor Verkehr zu schützen, können Pförtnerampeln mit ihren Rotphasen den KFZ-Verkehr dosieren. Damit lässt sich die KFZ-Verkehrsmenge reduzieren, die in ein bestimmtes Gebiet einfahren kann. Mittels dieser künstlichen Verknappung lassen sich verkehrslenkende Effekte erzielen. Insbesondere an Ortseinfahrten kann so die Einfahrt verzögert und der Durchgangsverkehr reduziert werden. Beispielsweise dosiert Bad Cannstatt so den einfließenden Verkehr aus dem benachbarten Fellbach. Allerdings ist in Deutschland eine künstliche Staubildung auf Autobahnen und Schnellstraßen aus Sicherheitsgründen bislang nicht zulässig. Zürich betreibt die Verkehrsmengendosierung durch Pförtnerung konsequent.

11. Entschleunigung, Tempo 30 innerorts

Die Bundesregierung muss endlich die Regelgeschwindigkeit innerorts bundesweit auf Tempo 30 absenken. Eine niedrigere Geschwindigkeit ist nicht nur gut für das Klima, sondern rettet auch Leben: So enden Unfälle bei Tempo 50 vier Mal häufiger tödlich als bei Tempo 30. Aber auch gefühlt erhöht sich die Sicherheit und das Wohlbefinden im Straßenraum bei geringerer Geschwindigkeit verbunden mit geringeren Lärmimmissionen.

12. Entschleunigung, Tempo 80 außerorts und 100 auf Autobahnen

Die Hauptunfallursache Nr. 1 für tödliche Verkehrsunfälle in BaWü ist unverändert mit großem Abstand „überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit.“ Die meisten Verkehrstoten gab es jedoch nicht innerorts und auf Autobahnen, sondern außerorts auf Kreis- und Landstraßen. Tempo 80 außerorts macht nicht nur den Kfz-Verkehr, sondern auch das Radfahren (z.B. beim Queren der Fahrbahn) wesentlich sicherer. Tempo 100 auf Autobahnen spart nicht nur CO₂-Emissionen, sondern verlängert auch die Reisezeiten, wodurch Bahnangebote attraktiver werden.

13. Firmenwagenprivileg abschaffen

Mit dem Firmenwagenprivileg subventioniert der Staat die private Nutzung der Firmenwagen von einkommensstarken Arbeitnehmer*innen mit drei Milliarden Euro/Jahr. Diese Regelung gehört im Sinne der Umwelt, aber auch für die soziale Gerechtigkeit abgeschafft. Die Regelung animiert dazu, möglichst große, teure Dienstwagen anzuschaffen und diese nach wenigen Jahren durch neue zu ersetzen. Mehr als die Hälfte der verkauften Neuwagen sind Dienstwagen! In der Folge gelangen viele unnötig große/übermotorisierte Autos auch in den Gebrauchtwagenmarkt.

14. Pendlerpauschale abschaffen

Mit der Entfernungspauschale können die Kosten der einfachen Pendel-Strecke von der Steuer abgesetzt werden. Da viele Menschen nur mit den Spritkosten rechnen, erhalten sie gefühlt ihre vollen Fahrtkosten zurück. Seit 2021 darf man ab dem 21. Kilometer 35ct statt 30ct/km ansetzen. Längere Strecken werden also noch zusätzlich belohnt. Ein umweltpolitischer Irrsinn, der jährlich 6 Milliarden Euro kostet. Auch diese Regelung ist sozial unausgewogen, weil Vielverdiener aufgrund ihres höheren Steuersatzes auch mehr Steuern pro Pendler-Kilometer sparen.

15. Dieselpriileg abschaffen

Trotz des etwas besseren Wirkungsgrads von Diesel- gegenüber Benzinmotoren ist die bislang ermäßigte Mineralölsteuer von Diesel ist das Dieselpriileg zugunsten der Förderung von emissionsfreier Mobilität abzuschaffen. 3,8 Milliarden Euro kostet diese Subventionierung jedes Jahr.

16. Umweltbonus abschaffen

Der Umweltbonus hat mit dazu beigetragen, dass sich der Motorisierungsgrad in Deutschland weiter auf 580 Kfz/1.000 EW im Jahr 2021 erhöht hat. Plug-in-Hybride, aber auch Elektroautos helfen nur sehr bedingt bei der Senkung der CO₂-Emissionen, weil der Ökostrom anderweitig gebraucht wird. Daher sollte der Umweltbonus (4,1 Milliarden Euro im Bundeshaushalt) gänzlich abgeschafft werden. Zielführender wäre ein verbindlicher Ausstiegszeitraum für Verbrenner.

17. THG-Quotenhandel reformieren

Der THG-Quotenhandel führt aktuell zur absurden Situation, dass Elektroautohalter*innen ab 2022 jährlich bis zu 350€ für eingesparte THG-Emissionen von Mineralölkonzernen erhalten können. Menschen, die gar kein Auto besitzen, werden nicht berücksichtigt. Das gilt es zu reformieren und tatsächlich umweltfreundliches Verhalten zu unterstützen.

18. Umwidmung von Stellplätzen in Carsharing Stellplätze (stationsbasiert)

Carsharing-Anbieter kämpfen damit, private Stellplätze in innerstädtischen Lagen für ihre Carsharing-Stationen zu finden. Die Einführung des Carsharing-Gesetzes 2017 ermöglicht es Kommunen, öffentliche Stellplätze an Carsharing-Unternehmen im Wege einer Sondernutzung gegen Gebühr zu überlassen. Für die Verkehrswende benötigt es eine kontinuierliche Umwidmung von Stellplätzen für Carsharing.

(Bildquelle: Philipp Buchholz, Tübinger Straße, Stuttgart, 01.08.2019)



19. Autoreduzierte Gebiete einrichten

Die Einfahrt in dicht besiedelte Gebiete soll nur für den Wirtschaftsverkehr und für wichtige Transporte möglich sein. Vorbild ist der Volksentscheid „Berlin Autofrei“. Bei Erfolg soll die Einfahrt in den Bereich innerhalb des S-Bahn Rings auf 12 mal pro Jahr für Privatpersonen begrenzt werden. Die Kontrolle kann dabei mittels der automatisierten optischen Erfassung der Kennzeichen erfolgen.

20. Kostenloses Parken für E-Fahrzeuge beenden

Zahlreiche Städte nutzen die Möglichkeiten, Fahrzeugen mit E-Kennzeichen Vorteile wie kostenloses Parken zu gewähren. Dies führt zur absurden Situation, dass wohlhabende Neuwagenbesitzer, die meist Plug-In-Hybride fahren, kostenlos im Stadtzentrum von Stuttgart parken dürfen, während Menschen, die sich keinen Neuwagen leisten können, regulär Parkgebühren entrichten müssen. Zusätzlich wird hier ein Anreiz gesetzt, mit dem Auto mehr innerstädtische Strecken zurückzulegen, da die Energiekosten pro Kilometer für Elektroautos weit unter den Kosten von ÖV-Einzeltickets liegen. Diese Subventionierung des Automobils, auch der E-Mobile, muss beendet werden.

21.Lkw-Durchfahrt- und Nachtfahrverbote

Um Ortschaften zu entlasten, sollten verstärkt Durchfahrts- und Nachtfahrverbote für den Schwerlastverkehr über 3,5 Tonnen eingeführt werden. Das überörtliche Straßennetz in Deutschland ist mittlerweile so gut ausgebaut, dass die Durchfahrt durch einen Ort nur selten nötig ist. Jeder unnötige Lkw stellt aber eine unzumutbare Belastung für die Anwohner dar. Die Lkw sollen so weit wie möglich auf den überörtlichen und mautpflichtigen Straßen fahren. Leider ist die Anordnung von Lkw-Durchfahrtsverboten bislang stark von der StVO eingeschränkt und nur unter der Begründung der „Gefahrenabwehr“ zulässig. Nachtfahrverbote existieren selten und können von den Ländern erlassen werden.

22.Effektive Lkw-Maut

Die Lkw-Maut ab 3,5 Tonnen in der Schweiz erzielt in ihrer Höhe den gewünschten Verlagerungseffekt. Eine 300 km lange Strecke kostet etwa 200 € Mautgebühren. Dadurch werden 37% der Güter auf der Schiene transportiert, während es in Deutschland nur 18% sind, die per Bahn befördert werden. Verstärkte Kontrollen der Einhaltung der Ruhezeiten und der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h verbunden mit wirksamen Strafen und bei Ausweitung der LKW-Maut auf alle Straßen (nicht nur Bundesfernstraßen) können auch in Deutschland die Sicherheit für alle Straßenverkehrsteilnehmer*innen erhöhen und den fairen Wettbewerb im Güterverkehr verbessern. Der faire Wettbewerb sollte zusätzlich mit mehr Arbeitsschutz und Tariflöhnen für LKW-Fahrer sowie höheren Sicherheitsstandards bei den LKW (z.B. Abbiegeassistent) unterstützt werden.

23.Überholverbot für Lkws

Überholvorgänge von LKW auf Autobahnen führen zu gefährlichen Bremsmanövern beim nachfolgenden Verkehr. Dabei sind die Überholvorgänge gänzlich nutzlos, da ein Tempolimit von 80 km/h für die allermeisten LKW über 3,5 Tonnen herrscht, das allerdings nicht von allen Fahrern eingehalten wird. Ein flächendeckendes Überholverbot für LKW kann dieser Jagd nach wenigen km/h mehr ein Ende bereiten.

24.Lebendige Ortsmitten schaffen

Attraktive öffentliche Räume sind für das gesellschaftliche Leben von essenzieller Bedeutung. Straßen, Plätze und Parks ermöglichen soziale Teilhabe, Begegnung und Austausch für alle. Vor allem die Ortsmitten kleinerer und mittlerer Städte als Orte des gesellschaftlichen Zusammenlebens bieten hier viele Potenziale. Über Jahrzehnte waren sie der Dominanz des Autoverkehrs untergeordnet und verödeten zunehmend. Ortsmitten städtebaulich aufzuwerten und das Auto dort zurückzudrängen, kann einen wichtigen Beitrag zu mehr Lebensqualität leisten (siehe Beispiel: www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de).

4. „Sofortmaßnahmen“

Die folgenden Maßnahmen können schnell und ohne große bauliche Veränderungen z.B. im Rahmen von Klimasofortprogrammen umgesetzt werden:

a) Abschaffung von Gehwegparken

Gehwegparken wird durch eine entsprechende Beschilderung erst ermöglicht. Diese kann schnell und unkompliziert durch Halteverbotsschilder ersetzt werden (weiteres s.o.).

b) Sicherung der Kreuzungen

Bereits das Setzen eines einzelnen Pollers kann das Parken im Kreuzungsbereich wirksam verhindern. Der finanzielle und bauliche Aufwand hierfür ist gering (weiteres s.o.).

c) Zu-Fuß-Gehende an Ampeln bevorzugen, Wartezeiten verringern

Grundsätzlich sollten alle Ampeln schnell für den Fußverkehr auf Grün schalten. An vielen Orten können die Lichtsignalanlagen grundsätzlich Grün für den Fußverkehr zeigen und lediglich bei Bedarf für den motorisierten Individualverkehr Grünphasen anzeigen.

d) Priorität für den Fußverkehr zur Querung zum ÖPNV

Zur Erreichung von ÖPNV-Haltestellen muss meist die Fahrbahn des MIV gequert werden. Um die Sicherheit für die Fahrgäste zu gewährleisten, sollte hier Priorität für den querenden Fußverkehr eingeräumt werden. Dies kann entweder durch Zebrastreifen erreicht werden oder durch Lichtsignalanlagen, die kurz vor Ankunft und kurz nach Abfahrt automatisiert dem Fußverkehr Grünlicht geben.

e) Ausweisung von Pop-up Radspuren

Mit der befristeten Umwidmung von Fahrspuren in Radspuren kann schnell und vergleichsweise einfach Radinfrastruktur geschaffen werden. Die Umsetzung erfolgt im Wege eines Verkehrsversuchs, wodurch ein aufwendiges Teileinziehungsverfahren vermieden wird. Viele Kommunen haben im Zuge der Corona Pandemie dieses Instrument angewandt.

f) Verteuerung des Anwohnerparkens

Die Anwohner können durch eine starke Verteuerung des Anwohnerparkens angemessen an den Kosten für öffentliche Stellplätze beteiligt werden.

g) Fahrradstraßen als Verkehrsversuch erproben

Unter Nutzung von Baustellenschildern kann eine Fahrradstraße schnell und kostengünstig im Rahmen eines Verkehrsversuchs erprobt werden. Eine dauerhafte Ausweisung der Fahrradstraße kann sich direkt anschließen.

h) Radinfrastruktur pflegen

Radinfrastruktur soll fortlaufend von Verschmutzungen, Schnee und Hindernissen freigehalten werden. Schlaglöcher und Mängel werden zeitnah beseitigt. Der Winterdienst auf Hauptrouten soll gleichberechtigt mit dem MIV erfolgen.

i) Ausweisung von Pop-up Busspuren

Ähnlich wie bei der Umwidmung in Radspuren können im Rahmen eines Verkehrsversuchs kurzfristig Busspuren eingerichtet werden. Eine dauerhafte Umwidmung kann sich direkt an den Verkehrsversuch anschließen.

j) Konsequente Bevorrechtigung des ÖPNV an Kreuzungen

Der ÖPNV-Bevorrechtigung wird nach wie vor eine zu geringe Priorität eingeräumt. Dies führt dazu, dass Busse nach wie vor im Stau feststecken und Straßenbahnen an Kreuzungen halten müssen. Die Schaltungen müssen so angepasst werden, dass Straßenbahnen und Busse möglichst ohne zusätzlichen Haltevorgang die Kreuzung queren können.

k) Schwerpunktaktionen des Kommunalen Ordnungsdiensts

In Gebieten mit vielen Parkverstößen in Brandschutzzonen, Kreuzungsbereichen und auf Fuß- und Radverkehrsflächen können Schwerpunktaktionen in Zusammenarbeit der kommunalen Vollzugsdienste mit der Polizei wirksam Abhilfe schaffen. Bei Verstößen kann durch direktes Abschleppen eine Gefahrenbeseitigung erfolgen.