MAI 2018

MAGAZIN FÜR LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

GARTEN + LANDSCHAFT

STÄDTE FÜR MORGEN

NOCH LANGE NICHT IM TROCKENEN: STÄDTE UND IHR KLIMA

plus

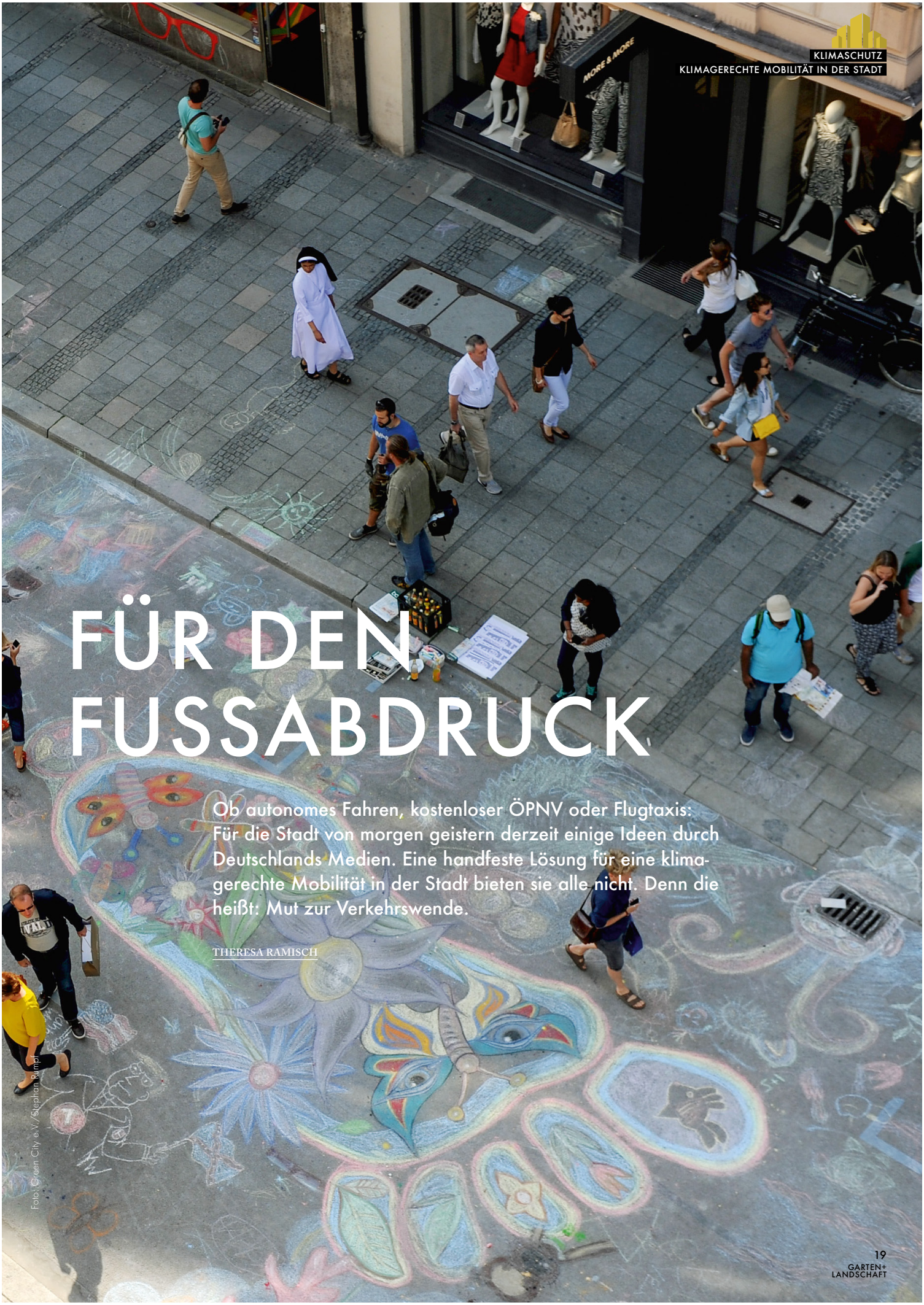
400 Jahre Plaza Mayor

Konfliktmanagement im Büro

Referenz: Park La Mexicana

Foto: Thomas Dashuber

Seit Herbst 2017 steht fest: Die Sendlinger Straße in München wird Fußgängerzone. Jahrzehntelang warb der Verein Green City dafür, unter anderem mit einer Straßenmalaktion mit bekannten Street-Art-Künstlern.



FÜR DEN FUSSABDRUCK

Ob autonomes Fahren, kostenloser ÖPNV oder Flugtaxis: Für die Stadt von morgen geistern derzeit einige Ideen durch Deutschlands Medien. Eine handfeste Lösung für eine klimagerechte Mobilität in der Stadt bieten sie alle nicht. Denn die heißt: Mut zur Verkehrswende.

THERESA RAMISCH

Foto: Green City e.V./Stephan Rumpf

Foto: Green City e. V./Andreas Schebesta

AUTORIN
Theresa Ramisch studierte Stadtplanung an der TU München mit Schwerpunkt auf Öffentlichkeitsbeteiligung. Seit 2016 ist sie Redakteurin für die Zeitschriften Garten + Landschaft und Topos Magazine.

Einmal mit dem Rad ins Büro und zurück – das macht fünf Dollar. Weil er selber gerne Fahrrad fährt und der Meinung ist, dass aktive Menschen besser arbeiten, zahlt Tim Chesney, Chef einer Werbeagentur in Christchurch, seinen sechs Mitarbeitern fünf Dollar am Tag – vorausgesetzt sie kommen mit dem Zweirad zur Arbeit. Halten sie das ein halbes Jahr durch, verdoppelt sich der Betrag sogar auf zehn Dollar. Fünf der sechs Mitarbeiter ließen sich überzeugen, sie erwartet am Jahresende ein Bonus von 2500 Neuseeland-Dollar. Ob bewusst oder unbewusst, der neuseeländische Geschäftsführer greift mit seiner Aktion eine Idee auf, die längst bei deutschen Kommunen Alltag sein müsste: Er schafft einen Anreiz, aufs Rad anstatt in den Pkw zu steigen, und fördert so den Modal Shift, die Verschiebung hin zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Mobilitätsexperten würden die Aktion als klassische Pull-Maßnahme bezeichnen: Bei dieser ändert der Verkehrsteilnehmer sein Verhalten aufgrund von eigenen Vorteilen, während Push-Maßnahmen ihn durch Vorgaben und Richtlinien dazu zwingen würden.

Doch sind wir hier in Deutschland, nicht in Christchurch, und nicht jeder hat einen solch radbegeisterten Chef. Das zeigt sich auch anhand aktueller Zahlen: Nach Daten des Statistischen Bundesamtes legt im Durchschnitt nur jeder zehnte Deutsche

Radhauptstadt München? Laut Andreas Schuster war die Stadt auf dem Weg dorthin, aber seit fünf Jahren ist nichts passiert. Da hilft auch keine groß angelegte Radltour auf dem Münchner Ring.

seinen Arbeitsweg mit dem Rad zurück. Zwei Drittel fahren mit dem Pkw und das, obwohl die Hälfte davon einen Arbeitsweg unter zehn Kilometer hat und diesen somit – zumindest in der Theorie – mit dem Fahrrad zurücklegen könnte. Dabei sind sich Mobilitätsexperten, Kommunen und Politik einig: Wir brauchen den Modal Shift – mehr Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr, weniger Pkws. Pro Klimaschutz, contra Verkehrsinfarkte. Warum trotzdem nichts vorangeht? Der gemeinsame Gedanke scheitert am fehlenden Mut der Politik – so Stefan Weigele. Der Raumplaner und Mitbegründer der Strategieberatung „Civity" berät europaweit Verkehrsunternehmen und -verbünde in ihren Mobilitätskonzepten. „In vielen europäischen Städten um uns herum erleben wir es deutlich anders: Stockholm und Mailand haben eine Citymaut, die Pariser Bürgermeisterin und die Stadt Wien reduzieren aktiv den Autoverkehr, und in London ist es fast Tradition, den Langsamverkehr zu fördern. In deutschen Städten aber fehlt der politische Mut", so Weigele.

VOR DER WAHL IST NACH DER WAHL

Aber woher kommt das? Sind deutsche Politiker tatsächlich mutloser als ihre europäischen Kollegen, oder liegt es am Thema, an der Autofahrernation Deutschland, deren größtes Statussymbol lange Zeit der dicke Benz oder BMW war? Laut Stefan Weigele stoppe hierzulande der vorauseilende Gehorsam die Politik. „Wir haben in Deutschland eine starke öffentliche Lobby gegen Veränderungen im Mobilitätssektor. In Diskussionen um einzelne Maßnahmen verwenden Politiker immer wieder das Argument, dass sie wiedergewählt werden wollen. Das hindert und hemmt sie", so Weigele. Das Resultat? Die Politik fasst den Pkw in der Stadt nicht an. Im Gegenteil, sie fördert Dienstwagenprivileg und Pendlerpauschale und bedient sich falscher Argumente zugunsten des motorisierten Individualverkehrs. Dies bestätigt Andreas Schuster, Leiter des Bereichs „Mobilität" bei Green City, einer der größten Umweltorganisationen Münchens: „Die Politik verdreht Begriffe wie Mobilität und Verkehr, um Entscheidungen durchzudrücken." Um jedoch eine lebenswerte, klimafreundliche Stadt mit einem zuverlässigen, fließenden Mobilitätskonzept garantieren zu können, müssen Politik und Verwaltung Mut fassen und die Verkehrswende einleiten, also sämtliche Verkehrsflächen und die damit verbundenen Budgettöpfe umschichten. Wie das genau funktionieren kann, da haben Andreas Schuster und Stefan Weigele zahlreiche Vorschläge.

ERSTER SCHRITT: FUSSVERKEHR

„So unsexy es auch ist: Der Fußverkehr hat in einer Stadt mit das höchste Potenzial", so Andreas Schuster. „Er wird in der Regel vergessen oder ist nur Randnotiz." Flächendeckende Fußgänger-Leitsysteme wie in London, Paris oder New York, mit konkreten Informationen über den einzelnen Standpunkt und Wegedistanzen in Minuten, gibt es nur in wenigen deutschen Städten. Darüber hinaus müssen Deutschlands Kommunen laut Andreas Schuster ihre Fußwegenetze mit konsequenten Durchquerungen ausbauen. Dies setzt ein radikales Umdenken im Städtebau voraus: Neue Entwürfe enthalten von vornherein intelligente Wegeverbindungen, und im Bestand werden neue Möglichkeiten der Durchwegungen geschaffen – zum Beispiel in Form von Privatwegen, die die Stadt in öffentliche umwandelt.

DAS RAD, NICHT NEU ERFUNDEN

Beim Thema Radverkehr ist die entscheidende Stellschraube das Wohlbefinden des Fahrers. Untersuchungen zeigen auf, dass 60 Prozent der Stadtbevölkerung mehr Strecken mit dem Rad zurücklegen würde, wenn die Wege breiter und sicherer wären. Wetter oder Distanzen spielen dabei kaum eine Rolle. Diese 60 Prozent sind die „low hanging fruits", hier muss man ansetzen. Den Nachbarn, der jede Strecke mit dem Pkw zurücklegt, wird man mit einfachen Pull-Maßnahmen kaum erreichen. Aber diese 60 Prozent, das ist das ungenutzte Potenzial in unseren Städten. Andreas Schuster hat diesbezüglich konkrete Vorstellungen: Deutsche Kommunen müssen verstärkt an ihren Gesamt-Radwege-Netzen arbeiten – an lückenlosen, sicheren, gut ausgebauten Netzen, in denen schnelle wie auch langsame Radler gefahrlos nebeneinanderfahren können, ebenso wie Lasten- und Familientransporträder und mobilitätseingeschränkte Menschen. Gleichzeitig sind Dienstleistungsinfrastrukturen bereitzustellen. Vielerorts fehlt es an sicheren Radabstellanlagen und intelligenten Mobilitätsstationen, mit Serviceleistungen wie Fahrradpumpen, Flickzeug oder Aufladestationen für E-Bikes. Die sind jedoch essenziell. Denn ob Fixie, Holland- oder Trekkingrad – kaum einer fährt mit seinem teuren Rad in die Stadt, wenn er das Gefühl hat, es dort nicht sicher abstellen zu können.

Parkflächen können mehr: Parklets wie in Oslo (oben) und in Stuttgart (unten) schaffen neue öffentliche Räume in unseren Städten.

AUTO ADÉ

Und der Pkw? Hat er überhaupt eine Zukunft in unseren Städten? Fakt ist: Der heutige, auf fossiler Verbrennung basierende Pkw-Verkehr ist eine Katastrophe für den Klimaschutz urbaner Räume. Er generiert CO_2- und Luftschadstoffe, Lärmemissionen, hohe Unfallzahlen und belegt im Parkmodus öffentlichen Raum. Aber die Zukunft lässt hoffen: Immer mehr junge Menschen setzen auf den öffentlichen Nahverkehr und Car-Sharing-Modelle. Ihnen ist es nicht mehr wichtig, ein Auto zu besitzen. Mobil zu sein, das ist wichtig. Doch noch ist die Autoboomer-Generation, die derzeit die Städte füllt, in der Überzahl und unsere Städte haben nicht die Zeit, auf den Generationenwechsel zu warten. Dringend anpacken müssen deutsche Kommunen vor allem ihre Parkplatzpolitik, sie haben sie viel zu lange stiefmütterlich behandelt. So wie in München: Die Stadt hat die Parkgebühren seit 15 Jahren nicht erhöht, die Ticketpreise des öffentlichen Nahverkehrs steigen jedoch jährlich um zwei bis drei Prozent. „Wenn ich als Stadtbewohner bequem einen günstigen Parkplatz in der Stadt bekomme, dann nutze ich auch das Auto“, sagt Stefan Weigele. Konkrete Maßnahmen wären daher: Engpässe beim Parken schaffen, Kosten erhöhen, Park- und Verkehrsflächen bewirtschaften und die Preisentwicklung transparent kommunizieren. „Die City-Maut ist eine Lösung, man kann aber mit einem durchdachten Parkraummanagement auch sehr effizient die gleichen Effekte erzielen“, so der Mobilitätsexperte.

NAHVERKEHR: INTEGRIERT, SYSTEMATISCH, INTELLIGENT

Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs mangelt es den meisten deutschen Kommunen an integrierten Systemen. Andere europäische Städte, wie die Stadt Wien, sind hier weiter. In der österreichischen Hauptstadt baute man über Jahrzehnte hinweg das öffentliche Netz systematisch und massiv aus, ermöglichte die Finanzierung über die sogenannte „U-Bahn-Steuer“, führte gleichzeitig die Parkraumbewirtschaftung ein und verteuerte jegliche Parkangebote. Die politische Botschaft war deutlich: Wir machen den Nahverkehr günstiger und verteuern den Pkw. Diese Art der Signalsetzung wünschen sich die Mobilitätsexperten Schuster und Weigele auch von der deutschen Politik. Hierzu müssen die entsprechenden Umweltverbünde die öffentlichen Nahverkehrsnetze konsequent verdichten, mehr Linien einsetzen, höhere Takte einführen und die Pünktlichkeit von Bus und Tram – am besten durch weniger Pkws auf den Straßen – fördern. Vom kostenlosen Nahverkehr halten beide Experten im Übrigen nichts. „Was nichts kostet, hat keinen Wert“, so Andreas Schuster, während Stefan Weigele für Kostentransparenz plädiert: „Auch der Nahverkehr verbraucht Ressourcen und kostet die Gesellschaft eine Menge Geld, und gut die Hälfte wird eh schon subventioniert.“

SELBSTLÄUFER AUTONOMES FAHREN?

Wirft man einen Blick in die Zukunft, soll autonomes Fahren das nächste große Ding

Fotos: Konrad Zerbe, konradzerbe.de; Vestre AS/Adam Stirling

im Stadtverkehr werden – im kollektiven Verbundsystem oder individuell genutzt. Stefan Weigele sieht beide Varianten kritisch: „Als Car-Sharing-Modelle auf den Markt kamen, dachten viele Stadträte alle Verkehrsprobleme seien bald gelöst. Das waren sie nicht. Gleiches gilt für das autonome Fahren.“ Durch autonome Fahrzeuge wird seiner Meinung nach der Verkehr in der Stadt nur zunehmen. Jedoch kommt es vermutlich gar nicht so weit: Denn laut Weigele werden vollständig autonome Pkws am Stadtverkehr scheitern. Er ist zu komplex. „Auf der Autobahn und im ländlichen Raum sieht das schon anders aus“, so der Experte. Andreas Schuster stimmt ihm zu: „Wir sollten erst mal überlegen, wie und wo wir diese tolle neue Technologie am besten einsetzen. Die Stadt ist jedoch nicht der richtige Ort.“

WER IST HIER FEIGE?

Um unsere Städte langfristig zu retten, ist neben planerischen Maßnahmen ebenso ein kategorisches Umdenken und Umgewöhnen der Stadtgesellschaft essenziell. Diese muss durch konkrete Kommunikationsstrategien für die klimagerechte Mobilität sensibilisiert werden. Wir sind noch weit davon entfernt, auf den Pkw zu verzichten. Die Reaktionen im Zuge des Dieselfahrverbots führen uns das vor Auge: Viele Autofahrer fühlten sich durch das Verbot in ihrer Freiheit eingeschränkt. Stefan Weigele kann das nicht verstehen: „Ich sehe mich eher eingeschränkt durch all die Kisten, die in unseren Städten rumstehen.“ Mit diesen Kisten meint er die Vielzahl an parkenden Autos in den Straßen. Es entspricht unserem Freiheitsbedürfnis, sie überall und jederzeit abzustellen. „Eigentlich ist es ziemlich kurios, was wir uns da die letzten Jahrzehnte aufgebaut haben“, fasst Weigele die Situation auf Deutschlands Straßen zusammen und trifft den Nagel auf den Kopf. Denn eigentlich sind wir, die Stadtgesellschaft, für die Misere verantwortlich. Wir sehen es als naturgegebenes Recht an, Pkws zu fahren und sie im öffentlichen Raum abzustellen, ohne jeglichen Gedanken daran zu verschwenden, dass wir mit dieser Entscheidung Allgemeingut nutzen. Ja, der Politik fehlt der Mut, aber wir fördern ihre Feigheit, indem wir sie unentwegt wegen weiterer Stellplätze unter Druck setzen. Ohne Zweifel ist die Politik in der Pflicht, die Verkehrswende einzuleiten, die Rahmenbedingungen zu schaffen. Wenn jedoch die Stadtgesellschaft, insbesondere die von morgen, die Politik nicht in ihren Bestrebungen und ihrem Fassen nach Mut unterstützt und die entscheidenden Bürgerversammlungen allein den Autoboomern überlässt, ist sie nicht nur ebenso mutlos wie ihre Politiker, sie verhält sich obendrein fahrlässig.

60

PROZENT

der Stadtbewohner würden vom Pkw aufs Fahrrad umsteigen, wenn die Straßen mehr Sicherheit bieten würden.

Das LUWADUR®-System

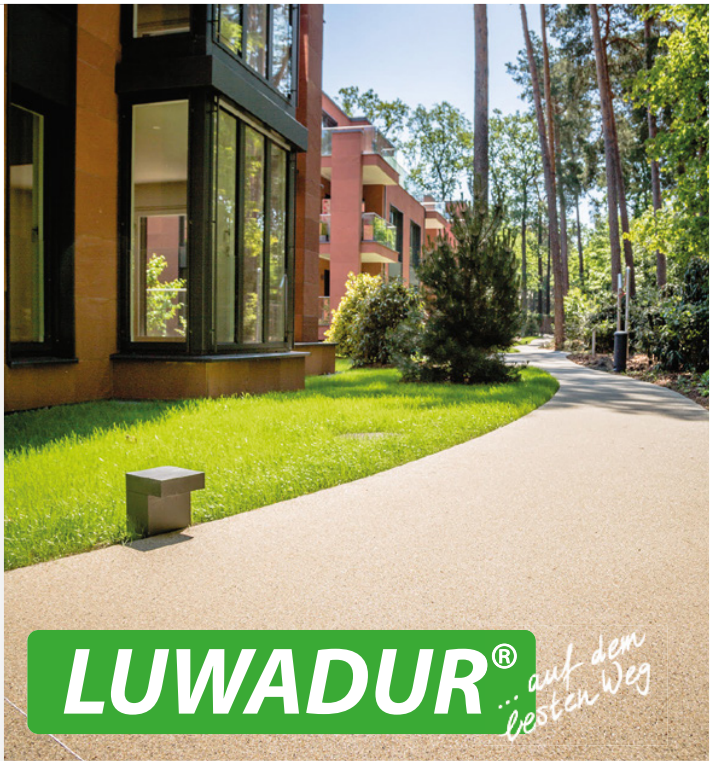
- Luft- und wasserdurchlässiger Wege- und Flächenbelag
- Fest und beständig
- Nicht versiegelnd
- Umweltverträglich und nachhaltig

LUWADUR GmbH

Dieselstraße 36
12057 Berlin

Tel 030 684 088 70
info@luwadur.de
www.luwadur.de

Beratung und Vertrieb

Ranzinger Handels GmbH
Lindenstraße 3, OT Stolpe
16540 Hohen Neuendorf

Tel 03303 29696
Fax 03303 266977
info@ranzinger-ausstattung.de
www.ranzinger-ausstattung.de