

Der steinige Weg hin zu einer autobefreiten Stadtmobilität

[von Alexander Franz] Unaufhörlich werden wir Menschen von Emotionen geprägt und davon durch unsere alltäglichen Lebensgewohnheiten geleitet. Emotionen konsumieren und glücklich dabei sein. Das verspricht uns jedenfalls die Werbung.

Doch wo endet die Freiheit des Einen, um die Unbeschwertheit eines Anderen nicht im selben Maße einzuschränken? Mittlerweile sind wir alle uns so gut wie darüber einig, dass viele Ballungsgebiete heutzutage ein besorgniserregendes Problem mit dem (motorisierten) Kraftfahrzeugverkehr haben.

Anwohner von stark befahrenen Straßenumgebungen leben mit einem tendenziell erhöhten Gesundheitsrisiko, während knapp verfügbare Fläche in den Städten bisher eher Straßen und Parkplätzen zum Opfer fiel, als ihn für lebenswerten Wohnraum verfügbar zu machen.

Dazu kommt, dass der Trend hin zur überdimensionierten Geländewagen-limousine den Flächenverbrauch und die Umweltbelastung eher noch beschleunigt. Meiner persönlichen Meinung zufolge werden wir uns deswegen zukünftig auf eine alternativlose neue Mobilitätskultur in Städten einstellen werden müssen.

Die Zeiten, in denen wir mit dem Auto durch die Stadt fahren, weil wir zu bequem für das Fahrrad, einen kurzweiligen Fußweg, oder dem ÖPNV geworden sind, gehen seit dem eingeleiteten Abmahnverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland langsam aber sicher dem Ende entgegen.

Die Konzentrationen von Stickstoffdioxid und Feinstaub in der Atemluft lassen sich in einigen deutschen Städten nicht mit der Europäischen Luftreinhalte-Richtlinie in Einklang bringen.

Genau in dieser Zeit lässt der neu erschienene Eco-Testbericht des ADAC aufhorchen. Hierbei wurde der Abgasausstoß von diesel- und benzinbetriebenen Neufahrzeugen nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch unter Realbedingungen (RDE) auf der Straße ermittelt. Demnach geht hervor, dass vor allem Hybrid-Elektrofahrzeugen gute Testergebnisse zugestanden wurde. Ein Großteil der weiteren untersuchten PKW erwies sich laut dieses Testes nur als "bedingt umweltverträglich."

Mit anderen Worten: Ein Großteil der Fahrzeuge, die heutzutage auf unseren Straßen unterwegs sind, verstoßen mehr oder weniger gegen geltende gesetzlich vorgeschriebene Abgasnormen. Solange unsere Bundesregierung die schützende Hand über diesen Schwindel hielt, gab es weder für Automobilhersteller als auch für den Autofahrer selbst keinen Grund, die bisherigen Mobilitätsgewohnheiten grundlegend zu überdenken.

Bisher jedenfalls. . .

Obwohl es in immer mehr Nachbarländern Vorzeigebispiele von autofreien-, oder zumindest stark verkehrsberuhigten Stadtzentren gibt, wird die autofreie Innenstadt in Deutschland gerne noch als Utopie verkauft, weil dies dem Interesse von Automobilkonzernen verständlicherweise entgegensteht.

Aber nicht nur die teils sehr hohen Schadstoff-Emissionen, sondern auch die Flächenbeanspruchung des fahrenden und ruhenden Straßenverkehrs werden im urbanen Umfeld einer Stadt zum handlungsbedürftigen Problem.

Ein Rechenbeispiel:

Laut einer Auswertung des Bayerischen Landesamtes für Statistik waren in der Stadt Straubing mit der damaligen Einwohnerzahl von rund 48'000 Straubingern im Jahr 2022 insgesamt 27'938 PKW angemeldet.

*Gehen wir nur mal rein rechnerisch davon aus, dass jeder von diesen Autobesitzer*innen nur mit einem Kleinwagen, also z.B. dem FIAT-500 unterwegs ist. Ein FIAT-500 misst in der Länge 4,24 Meter und in der Breite 1,78 Meter. Das entspricht also einer Flächenbeanspruchung von 7,54 m² pro Auto. $7,54 \text{ m}^2 \times 27'938 \text{ PKW} = 210'652,52 \text{ m}^2$*

[also ein Quadrat mit einer jeweiligen Seitenlänge von 459 m]

Ein länderspiel-konformes Fußballfeld [68 m x 105 m] kommt insgesamt auf ein Flächenmaß von insgesamt 7'140 m².

459m : 105m = 4,37

459m : 68m = 6,75

4 x 6 = 24 Fussballfelder

24 Fußballfelder, vollgepflastert mit insgesamt 27'026 Stück FIAT-500, Stoßstange an Stoßstange und Seitentür an Seitentür.

Auf eine Fläche von etwa 68 km² des Straubinger Stadtgebietes verteilen sich diese putzigen Fahrzeuge zwar recht schön, doch in konzentrierter Anhäufung ist dessen Flächenverbrauch schon beachtlich, wenn man bedenkt, dass der

städtisch zugelassenen PKW im Schnitt 45 Minuten am Tag in Betrieb ist, die überwiegende Dauer ihrer Betriebszulassung stehend auf einem Parkplatz fristet.

Jedes Jahr am 22. September, oder am Wochenende darauf wird in vielen Europäischen Metropolen der autofreie Tag durchgeführt. Das heißt, dort werden die Zentren einen Tag lang ausnahmslos für den motorisierten Verkehr gesperrt.

In Italien z.B. sind seit dem Jahr 2000 die Zentren von über 150 Städten an vier Tagen im Jahr für den motorisierten Straßenverkehr gesperrt.

In Paris ist das rechte Seine-Ufer an allen Wochenenden des Jahres sowie den ganzen August über für Motorfahrzeuge gesperrt. Anfang 2008 gründete sich in Berlin eine Initiative zur Durchsetzung eines autofreien Sonntags.

In Wien wird dabei ein Teil des Stadtringes gesperrt, und mit Rollrasen, in eine autofreie Zone verwandelt, "Rasen am Ring" sozusagen. Die „Skaternight“ in Wien und Graz rollt mit dem Rad und Inline-Skates ein Stück weit über die Autobahn.

Logistikunternehmen wie z.B. DHL, UPS und die Post befinden sich mittlerweile nicht aus reiner Uneigennützigkeit in Pilotprojekten, um unternehmerische Möglichkeiten einer umweltfreundlichen Warenzulieferung in Ballungsgebieten auszuloten. Von sogenannten Micro-Depots ausgehend werden Handelswaren mittels Lastenfahrrädern und Elektrofahrzeugen zur städtischen Kundschaft ausgeliefert.

Beim Klimaschutzgipfel in Paris 2015 hatten sich damals die Staaten der Weltgemeinschaft dazu verständigt, die Erderwärmung durch die Minderung von Treibhausgasen im Laufe dieses Jahrhunderts noch auf 1,5 bis 2 Grad zu begrenzen. Dazu wird auch der Verkehrssektor seinen Teil beizutragen haben. Dabei wird jeder von uns angehalten sein, den Umweltschutz seines unmittelbaren Lebensumfeldes als auch im globalen Maßstab beim Energieverbrauch, dem Konsum- und Mobilitätsverhalten in die eigenen Lebensgewohnheiten mit aufzunehmen.

Das Gute daran ist, dass Jeder von uns seinen jeweiligen Möglichkeiten entsprechend sofort damit beginnen kann, in einer Stadt der kurzen Wege bei kleinen Besorgungen sein Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltschutzes entsprechend anzupassen.