



# Mut zur lebenswerten Stadt

Anregungen für Kommunen, sich mit Nachdruck für bessere Mobilität einzusetzen

FAKTENBLATT

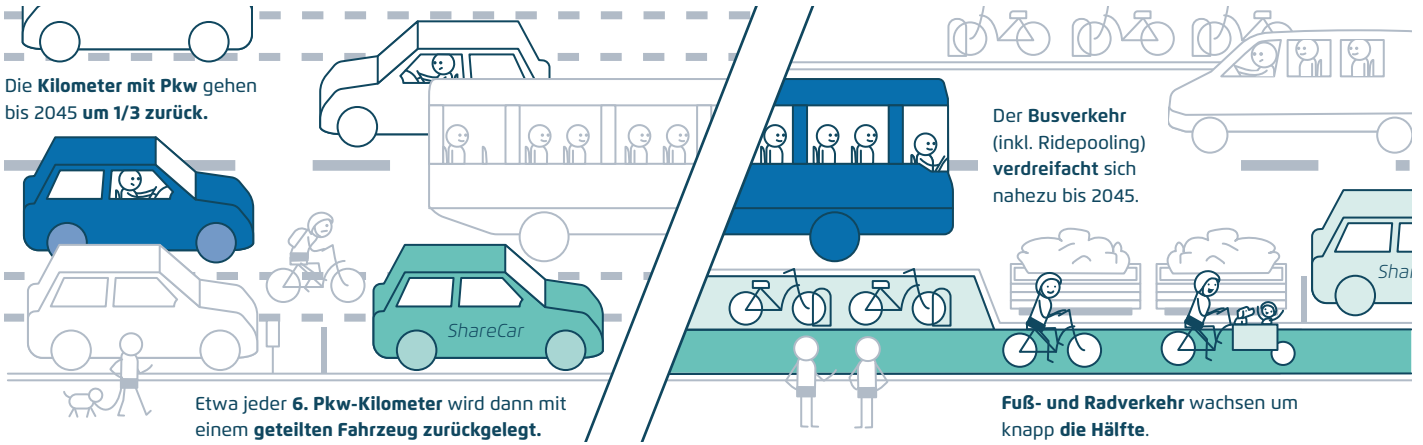


# Klimaneutral bis 2045

Fahrleistung vom Autoverkehr auf den Umweltverbund verlagern

## Wie sich der Verkehr im Szenario Klimaneutrales Deutschland 2045 ändert

Heute dominiert das Auto in Deutschland – künftig ist Mobilität vielfältiger.



## Angebote schaffen

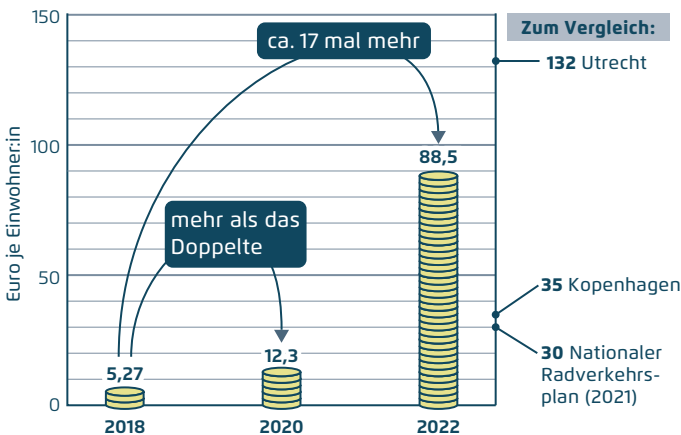
Mehr ÖV und bessere Radwege motivieren zum Umsteigen

Die Verkehrswende schafft neue Angebote, mobil zu sein - in der Innenstadt, am Stadtrand und in den Umlandgemeinden. Gebraucht werden u. a. mehr und flexiblerer öffentlicher Verkehr (ÖV), sichere Radwege sowie bequeme Routen für den Fußverkehr. Geteilte Fahrzeuge ergänzen das Angebot. Fachleute nennen solche Angebote, die das Umsteigen vom eigenen Auto erleichtern, „Pull-Instrumente“ (Englisch: to pull – ziehen).

### Investitionsrückstand aufholen

Pull

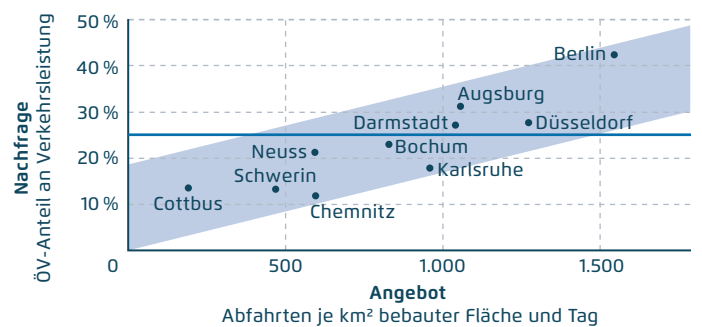
Entwicklung der Ausgaben der Vorreiterstadt Aachen für den Radverkehr.



### ÖV-Angebot ausbauen

Pull

Wo der ÖV dicht getaktet ist, werden Busse und Bahnen häufiger genutzt.



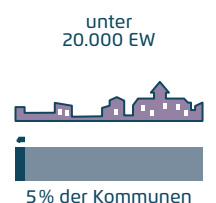
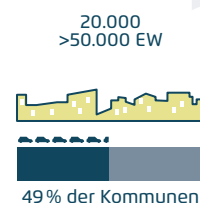
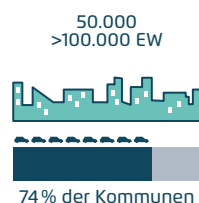
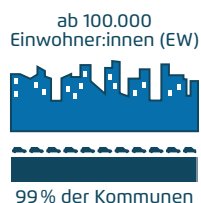
In Städten mit mehr als **einem Viertel** der Verkehrsleistung im ÖV fahren Busse und Bahnen mindestens in einem 10-Minuten-Takt. Das entspricht mindestens 900 Fahrten pro km² und Tag.

### Kleinstädte stärken – Carsharing überall verfügbar machen

Pull

Geteilte Mobilität kann die Abhängigkeit vom eigenen Auto reduzieren. Noch ballen sich die Angebote aber dort, wo die Menschen viel weniger auf den Pkw angewiesen sind.

#### Verfügbarkeit von Carsharing nach Stadtgröße



Nur in jeder zweiten Stadt zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner:innen gibt es ein Carsharing-Angebot.

# Von Trippelschritten zu wirklicher Veränderung

## Wirkungsvolle Maßnahmenbündel statt isolierter Einzelmaßnahmen

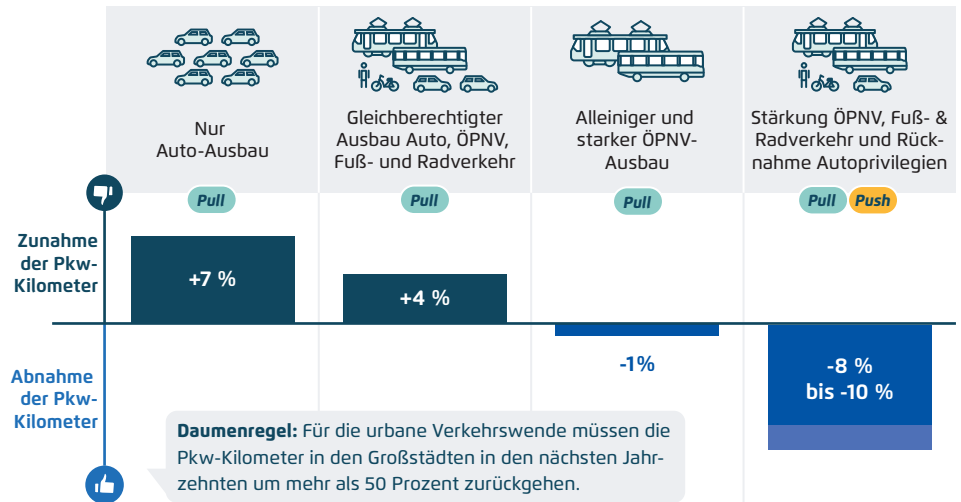
Wenn aus politischen Gründen nur das Angebot gestärkt wird, dann bleiben die Investitionen in neue ÖV-Angebote oder Radwege teilweise ohne Wirkung. Das liegt an der am Auto orientierten Stadtplanung der letzten Jahrzehnte. Trotz Staus und Parkplatzsuche ist das Autofahren weiterhin sehr bequem und viele Menschen sehen keinen Grund, auf die neuen Angebote umzusteigen. Es braucht also auch Instrumente, die dazu beitragen, die überholten Privilegien des Pkw-Verkehrs wieder zurückzunehmen. Fachleute sprechen dabei von „Push-Maßnahmen“ (Englisch: *to push* – drücken), weil sie – im Zusammenspiel mit Pull-Maßnahmen – das Umsteigen auf neue Mobilitätsangebote mit Nachdruck voranbringen. Das bestätigen aktuelle Modellrechnungen aus Dresden.

### Nicht jeder Maßnahmenmix nützt gleich viel

**Push Pull**

Nur wenn auch Push-Maßnahmen eingesetzt werden, gelingt es, Autoverkehr zu reduzieren.

Berechnungen im integrierten Verkehrsmodell der Stadt Dresden.

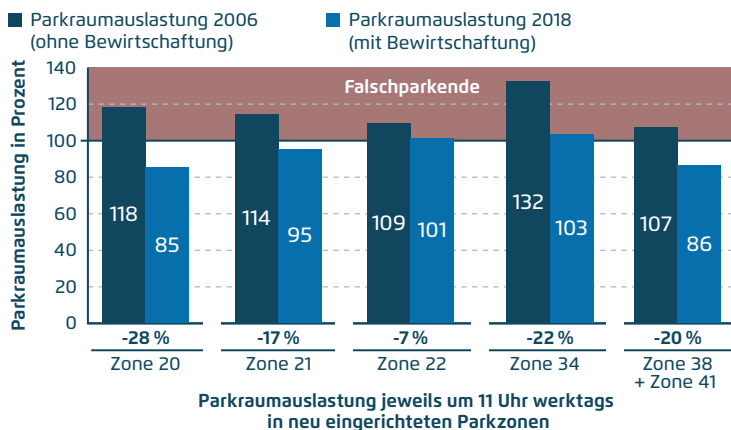


# Von Parkflächen zu Nutzflächen

## Weniger Falschparken, mehr freie Parkplätze

**Push**

Wirkung neuer Parkzonen im Berliner Bezirk Mitte (2006/2018)



## Wie Parkraummanagement wirkt

**Push**

Die Auslastung von Parkständen geht zurück durch ...



häufigere Kontrollen



weniger Eindringler:innen



Nutzung eigener Garagen



Ausweichen auf billigere Stellplätze



Abschaffen nicht genutzter Autos

Übrigens:

**40 %**

aller Autos in Deutschland werden an einem durchschnittlichen Tag nicht bewegt.

## Was kann man alles mit einem Parkplatz machen?

**Push Pull**

2019 hat die Stadt Amsterdam über 1.100 Parkplätze für andere Zwecke umgenutzt:

Gehwege, Flächen für Aufenthalt und Spiel (**42 %**)

Flächen für den Wohnungsbau (**17 %**)

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (**11 %**)

Uferbefestigungen und Brücken (**8 %**)

Bäume und Begrünung (**6 %**)

Querungsstellen (**4 %**)

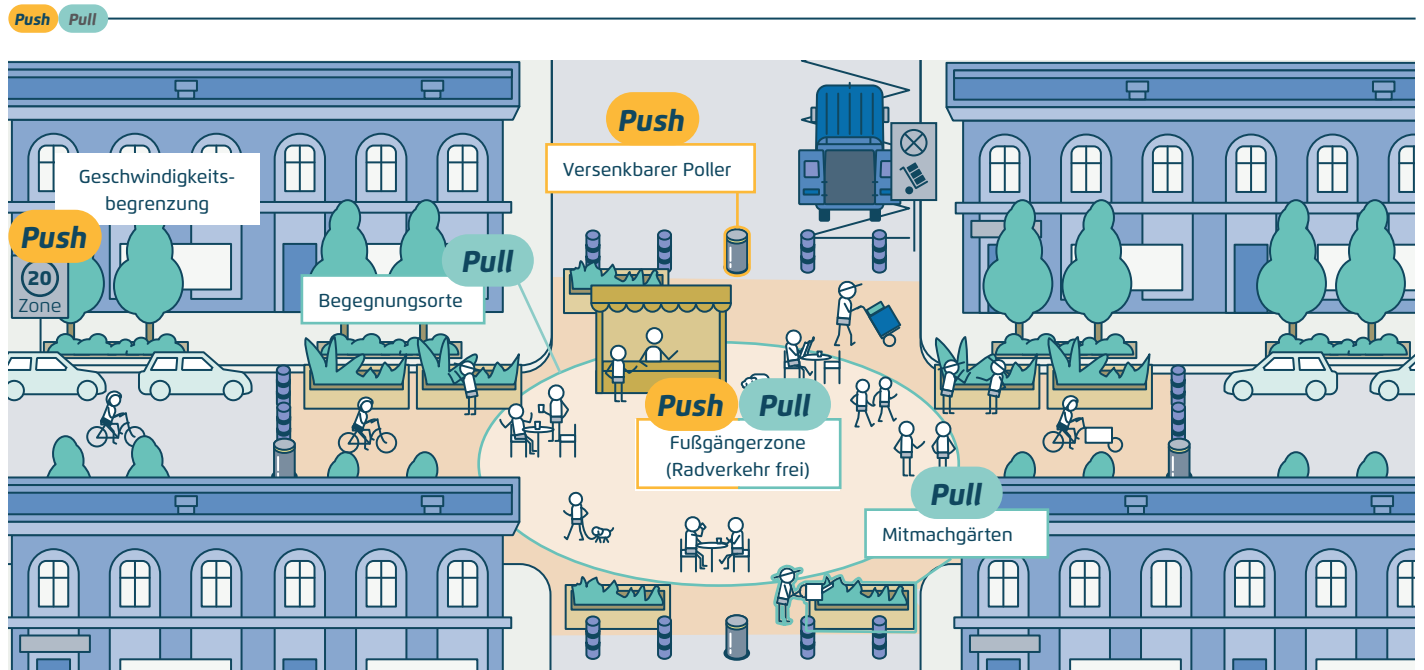


# Von der Durchgangsstraße zum Treffpunkt

## Poller, Kiezblock & Mini-Fußgängerzonen

Die Idee zu Kiezblocks (an anderen Orten auch als Superblock, Supergrätzl, Superbüttel oder auch Mini-Holland bezeichnet) stammt schon aus den 1980er Jahren, in denen erstmalig verkehrsberuhigte Wohngebiete entstanden. Steigende Kfz-Zulassungen und Navi-Dienste, die Autos auch abseits der Hauptverkehrsstraßen durch Quartiere leiten, lassen den Wunsch nach ruhigen, sicheren Straßen wieder wachsen. Auch die Erfahrungen der Corona-Pandemie stärken diese Entwicklung, da Kiezblocks unmittelbar die Lebensqualität der Anwohnenden verbessern – etwa wenn neue begrünte Quartiersplätze entstehen.

## Wie funktionieren Kiezblocks?



Mit Hilfe von Pollern schließen Kiezblocks Schleichwege für den motorisierten Durchgangsverkehr. Rad- und Fußverkehr können die Poller ungehindert passieren. Die Zufahrt zu Grundstücken oder Garagen bleibt auch für den Kfz-Verkehr weiterhin möglich – allein das Durchfahren wird unterbunden. Sollen Rettungsdienste, Lieferfahrzeuge oder Müllwagen weiterhin den Kiez durchqueren können, sind auch versenkbare Poller möglich.

## Positive Effekte durch Kiezblocks

### Mehr Frequenz für Handel und Gastronomie



In Hamburg-Ottensen besuchte durch die Verkehrsberuhigung jeder Vierte häufiger die Läden und die Gastronomie im Viertel.

### Mehr Sicherheit



Im Londoner Bezirk Waltham Forest führten weniger Durchgangsverkehr und bessere Radwege zu zwei Drittel weniger Unfällen.

### Schnelle Wirkungen



In Gent wurden die Radverkehrsziele für 2030 durch das Umleiten des Durchgangsverkehrs schon 2018 erreicht. Zwölf Jahre früher als geplant.

### Weniger Autoverkehr



In Barcelona ging der Autoverkehr in einem Superblock um 40 Prozent zurück. Der Radverkehr ist um 30 Prozent gestiegen und der Fußverkehr um 10 Prozent.

### Neue Begegnungsorte



Im Kern eines Kiezblocks können neue Treffpunkte für die Nachbarschaft entstehen – zum Beispiel durch eine Mini-Fußgängerzone.

### Mehr Grün, bessere Luft



Neue Bäume und Beete bringen mehr Grün und bessere Luft in den Kiez. Das Mikro-Klima wird besser, bei Starkregen kann mehr Wasser versickern.

## Empfehlungen für die Umsetzung

Es ist sinnvoll, die Einrichtung von Kiezblocks mit weiteren Maßnahmen zu begleiten:



Breite Beteiligung, zum Beispiel zu Themen wie Freizeitlärm, Lieferverkehr oder soziale Wohnungspolitik



Ausnahmeregelungen etwa für mobilitätseingeschränkte Personen, Notfallfahrzeuge, Umzüge oder Lieferungen



Verkehrsberuhigung auch in den angrenzenden Straßen, um zu verhindern, dass Autofahrer:innen dorthin ausweichen

# Vom Auto zum Menschen als Maßstab

## Übergewicht des Autoverkehrs wieder abbauen

Der Wiederaufbau deutscher Städte nach dem Zweiten Weltkrieg zielte auf möglichst flüssigen Autoverkehr ab. Jeden Ort schnell mit dem Auto erreichen zu können, stand für Wohlstand und Freiheit. Doch Flächenverbrauch, Unfälle und Emissionen von immer mehr Autos schränken die Lebensqualität ein. Eine Stadt für Menschen schafft stattdessen Platz für Rad- und Fußverkehr, Grünflächen und Orte zum Verweilen.

## Lebendiges Stadtzentrum durch weniger Autoverkehr

Push Pull

In Böblingen wurde aus einem Knoten für den Autoverkehr wieder ein Stadtplatz. Zahlreiche Push- und Pull-Instrumente wurden dafür kombiniert.



Quelle: bauchplan |

## Tempo 30 schafft Voraussetzungen für lebenswerte Städte

Push

Die vielen Vorteile von Tempo 30 innerorts liegen auf der Hand:



Reduziert die Luftschadstoffbelastung um bis zu 30 Prozent



Führt zu wahrnehmbarer Lärmreduzierung



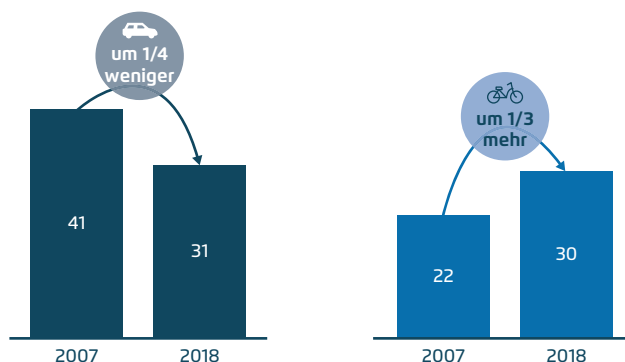
Reduziert Verkehrsunfälle um bis zu 50 Prozent

## Immer mehr Autoverkehr? Das ist kein Naturgesetz

Konstanz hat in kurzer Zeit viel erreicht: Innerhalb von nur zehn Jahren ging der Anteil des Autos (inkl. Pendlerverkehr) um ein Viertel zurück, der Anteil des Radverkehrs wuchs hingegen um ein Drittel.

Anteile von Rad- und Autoverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen in Konstanz (2007–2018, inkl. Pendlerverkehr, in Prozent)

■ Autoverkehr ■ Radverkehr



## Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen führt zum Erfolg

Der schnelle Wandel in Konstanz basiert auf einer Politik, die Autoprivilegien abbaut und zugleich neue Angebote schafft:

Pull

- ✓ Ausbau der Radwege
- ✓ Busse im 15-Minutentakt bis an den Stadtrand
- ✓ Kombi-Ticket Parken + Bus für 5 Euro
- ✓ Sharing-System mit 150 Stadträdern und 70 Lastenrädern

Push

- ✓ Parkraummanagement im Zentrum und in angrenzenden Wohngebieten
- ✓ Konsequentes Abschleppen von falsch geparkten Fahrzeugen
- ✓ Verkehrsberuhigte Altstadt
- ✓ Parkgebühren auch an Freizeitalen

Übrigens: Seit 1996 wählen die Bürgerinnen und Bürger der Stadt nur einmal einen anderen Oberbürgermeister – der die Verkehrswendepolitik seines Vorgängers fortsetzte.

Über Jahrzehnte wurden Städte in Deutschland vor allem im Sinne des Autoverkehrs geplant. Doch die wachsende Zahl von Autos schränkt die Lebensqualität ein – durch Flächenverbrauch, Unfälle, Lärm und Emissionen. Immer mehr Beispiele zeigen, dass es auch anders geht: Eine Verkehrspolitik mit dem Menschen statt dem Auto als Maßstab schafft lebenswerte und klimafreundliche Städte. Dafür reicht es nicht aus, Alternativen zum privaten Auto zu fördern. Es erfordert auch den Mut, Privilegien des Autoverkehrs abzubauen.

Dieses Faktenblatt versteht sich als Handreichung für Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Verkehrswende. Dabei unterscheidet es zwischen zwei Arten von Instrumenten:

**Pull**-Maßnahmen sorgen für attraktive Mobilitätsangebote abseits des privaten Autos.

**Push**-Maßnahmen sorgen für weniger motorisierten Verkehr.

## 1. Auflage

83-2022-DE

### Herausgeber

#### Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin  
T +49 (0)30 700 14 35-000  
F +49 (0)30 700 14 35-129  
www.agora-verkehrswende.de  
info@agora-verkehrswende.de

### Projektleitung

Wolfgang Aichinger, Projektleiter Städtische Mobilität  
wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

### Mitarbeit

Janna Aljets, Juliane Franz, Marica Gehlfuß, Philipp Kosok,  
Lennard Markus, Esther Rublack

### Auftragnehmer

Ellery Studio – Bernd Riedel, David Ramirez Fernandez

### Veröffentlichung September 2022

Unter diesem QR-Code steht diese Publikation als PDF zum Download zur Verfügung.



Unter diesem QR-Code steht diese Publikation als PDF zum Download zur Verfügung.

### Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2022):  
*Mut zur lebenswerten Stadt. Anregungen für Kommunen, sich mit Nachdruck für bessere Mobilität einzusetzen*  
www.agora-verkehrswende.de

## Quellenangaben

TITELBILD: zettberlin / photocase.de

### KLIMANEUTRAL BIS 2045

**Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut (2021):** Klimaneutrales Deutschland 2045. Wie Deutschland seine Klimaziele schon vor 2050 erreichen kann. Langfassung im Auftrag von Stiftung Klimaneutralität, Agora Energiewende und Agora Verkehrswende: Datenanhang. URL: <https://www.agora-energiewende.de/veroeffentlichungen/klimaneutrales-deutschland-2045-datenanhang/>. Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

**Hinweis:** Die Pkw-Kilometer setzen sich zusammen aus den Werten für geteilte Fahrzeuge (Carsharing, Ridesharing) und ungeteilten Privatfahrzeugen. Die Angabe für den Busverkehr setzt sich zusammen aus den Werten für Kraftomnibusse und Ridepooling.

### ANGEBOTE SCHAFFEN

**Aachen (2022):** Stadt Aachen. Auskunft der Stadt Aachen zur Finanzierung des Radverkehrs auf Anfrage von Agora Verkehrswende.

**Agora Verkehrswende (2022):** ÖV-Atlas Deutschland. URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-deutschland/>. Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

**bcs (2022):** Bundesverband CarSharing. Fact Sheet. CarSharing in Deutschland. URL: [https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/factsheet\\_carsharing\\_in\\_deutschland\\_2022\\_de.pdf](https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/factsheet_carsharing_in_deutschland_2022_de.pdf). Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

**BMDV (2022):** Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Fahrradland Deutschland 2030: Nationaler Radverkehrsplan 3.0: S. 25.

**Greenpeace (2018):** Greenpeace e. V. Radfahrende schützen - Klimaschutz stärken. Sichere und attraktivere Wege für Radverkehr in Städten: S. 10–11, URL: <https://www.greenpeace.de/sites/default/files/publications/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf>. Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

### VON TRIPPELSCHRITTEN ZU WIRKLICHER VERÄNDERUNG

**Dresden (2022):** Landeshauptstadt Dresden. Verhaltenseffekte – wie ändern sich die zurückgelegten Kilometer im Pkw-Verkehr in Dresden? Vorgestellt in: Fachbeirat Dresdner Mobilitätsplan 2035+.

**Hinweis:** Verkehrsleistung in km/Werktag für Binnenverkehr, Quellverkehr und Zielverkehr Dresden.

**Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut (2020):** Klimaneutrales Deutschland. Studie im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität: Abb. 44, URL: [https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2020/2020\\_10\\_KNDE/A-EW\\_195\\_KNDE\\_WEB.pdf](https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2020/2020_10_KNDE/A-EW_195_KNDE_WEB.pdf). Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

### VON PARKFLÄCHEN ZU NUTZFLÄCHEN

**Amsterdam (2020):** Gemeente Amsterdam. Rapportage Agenda Amsterdam Autoluik: Meer ruimte, minder parkeervakken: S. 1, URL: [https://openresearch.amsterdam/image/2020/5/14/realisatie\\_opheffen\\_1000\\_parkeervakken\\_in\\_2019.pdf](https://openresearch.amsterdam/image/2020/5/14/realisatie_opheffen_1000_parkeervakken_in_2019.pdf). Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

**BA Mitte (2020):** Bezirksamt Mitte von Berlin (Hg.). Nachtuntersuchung bestehender Parkraumbewirtschaftungszonen in Berlin Mitte 2018: Tabelle 8. Parkraumbewirtschaftung jeweils um 11 Uhr werktags in neu eingerichteten Parkzonen. URL: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/pdf/nachtuntersuchung-bestehender-parkraumbewirtschaftungszonen-in-berlin-mitte-2018.pdf>. Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

**BMVI (2018):** Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.). Mobilität in Deutschland. Tabellarische Grundausswertung: Tab. A10.1, URL: [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Tabellenband\\_Deutschland.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf). Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

### VON DER DURCHGANGSSTRASSE ZUM TREFFPUNKT

**Bauer; Stein (2021):** Bauer, Uta; Stein, Thomas. Stein Kiezblocks für Berlin: Mehr als nur Poller! URL: <https://difu.de/nachrichten/kiezblocks-fuer-berlin-mehr-als-nur-poller>. Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

**Blanck; Jakob (2021):** Blanck, Ruth; Jakob, Michael. Städte für Menschen, nicht für Autos. Autoreduzierte Quartiere erfolgreich umsetzen. URL: <https://www.oeko.de/fileadmin/oeko-doc/PolicyBrief-Akzeptanz-Autofrei.pdf>. Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

**Laverty et al. (2021):** Laverty et al. The Impact of Introducing Low Traffic Neighbourhoods on Road Traffic: S. 4, URL: <https://doi.org/10.32866/001c.18330>. Letzter Zugriff am 02.08.2022.

**Reid (2020):** Reid, Carlton. How a Belgian port city inspired Birmingham's car-free ambitions. In: The Guardian, 20. Januar 2020. URL: <https://www.theguardian.com/environment/2020/jan/20/how-a-belgian-port-city-inspired-birminghams-car-free-ambitions>. Letzter Zugriff: 02.08.2022.

**Schreiber (2021):** Schreiber, Franziska. Superblock trifft Berlin-Mitte: Was lässt sich lernen? Online-Präsentation vom 30. April 2021. URL: [https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/sozialraumorientierte-planungskoordination/aktuelles/veranstaltungen/superblock\\_trifft\\_berlin-mitte\\_-\\_verkleinerte\\_prasentation\\_schreiber.pdf](https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/sozialraumorientierte-planungskoordination/aktuelles/veranstaltungen/superblock_trifft_berlin-mitte_-_verkleinerte_prasentation_schreiber.pdf). Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

**TUHH (2021):** Technische Universität Hamburg (Hg.). Evaluation des temporären Flanierquartiers „Ottensen macht Platz“ in Hamburg-Altona: Abb. 19, URL: <https://doi.org/10.15480/882.3797.2>. Letzter Zugriff am 02.08.2022.

**Watteeuw (2020):** Watteeuw, Filip. „How to become a cycling city...“ Online-Präsentation vom 24. September 2020. URL: <https://rgo.dk/wp-content/uploads/How-we-work-on-sustainable-Mobility-in-Ghent.pdf>. Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

### VOM AUTO ZUM MENSCHEN ALS MASSSTAB

**Konstanz (2020):** Stadt Konstanz. 31 Prozent weniger Autos, 42 Prozent mehr Radfahrten. URL: [https://www.konstanz.de/service/pressereferat/pressemittellungen/31+prozent+weniger+autos+\\_42+prozent+mehr+radfahrten](https://www.konstanz.de/service/pressereferat/pressemittellungen/31+prozent+weniger+autos+_42+prozent+mehr+radfahrten). Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

**Konstanz (2022):** Stadt Konstanz. Auskunft der Stadt Konstanz zu durchgeführten Push- und Pull- Maßnahmen.

**UBA (2016):** Umweltbundesamt (Hg.). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. URL: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf). Letzter Zugriff am: 02.08.2022.

