

Maßnahme:

Autofreie Zonen

Steckbrief 2.1

Bis zu 80% der Umsätze im Einzelhandel werden von der Kundschaft generiert, die mit dem Umweltverbund anreisen.⁶

Kommunen ohne Auto erlebbar machen

Das Auto prägt heute nach wie vor das Erscheinungsbild unserer Städte und Gemeinden. Gerade Innenstädte leiden häufig unter hohen Verkehrsaufkommen und den damit einhergehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen. Autofreie Zonen in Innenstädten und Stadtteilzentren wirken sich positiv auf den Klimaschutz aus. Sie bieten zudem die Chance, die Innenstädte und historischen Stadtkerne für Bewohnende neu erlebbar zu machen.

1. Autofreie Zonen: Warum?

Einkaufsort, Arbeitsort, Wohnort, Treffpunkt, Ort der Bildung und des sozialen Lebens - die Innenstadt erfüllt eine Vielzahl von Funktionen. Eine gute Erreichbarkeit, auch und vor allem mit dem Auto, gilt vielerorts als unerlässlich für die Funktionsfähigkeit einer Innenstadt und auch Stadtteilzentren.

Erfahrungen mit autofreien Innenstädten zeigen jedoch, dass eine Umnutzung von zuvor für den fließenden und ruhenden Verkehr genutzten Flächen positive Auswirkungen auf Aufenthaltsqualität und Einzelhandel entfalten kann.⁴

2. Wie lassen sich autofreie Zonen umsetzen?

Für eine gelungene Gestaltung autofreier Zonen kommt es vor allem darauf an, diese für die Menschen erlebbar zu machen. Eine ansprechende Gestaltung des neu gewonnenen Straßenraumes erhöht die Akzeptanz der autofreien Zone: Sitzmöbel, Sonnenschutz und Begrünung etablieren den Bereich als sozialen Treffpunkt. Ein passendes Beleuchtungskonzept erhöht das Sicherheitsgefühl. Unter dem Titel „beispielbare Stadt“ werden für Kinder interessante Freiräume geschaffen – Belange von Kindern und Senioren müssen bei der Gestaltung also Berücksichtigung finden.¹

Zudem befördern autofreie Zonen das Umsteigen auf den Umweltverbund. Sie tragen dazu bei, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split zu verringern und den Ausstoß von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen zu verringern.²

Auf einen Blick: Autofreie Zonen...^{1,3,4}

- beleben Innenstädte sowie Ortsteilzentren und steigern die Aufenthaltsqualität,
- stellen eine Chance für Standort und Einzelhandel dar,
- motivieren zum Umstieg auf den Umweltverbund.

Bei einem ungenügenden Geschäftsbesatz bzw. Leerständen sollen temporäre Nutzungen ermöglicht und gefördert werden, gegebenenfalls auch langfristig. Wie bei einem Einkaufszentrum kann es sinnvoll sein eine Betreibergesellschaft unter kommunaler Beteiligung oder Führung zu gründen.¹

Die Zufahrt von Lieferverkehr für ansässige Geschäfte und Taxen für Anwohnerinnen und Anwohner kann auf bestimmte Tageszeiten begrenzt werden.⁵

Eine durchgängige Erreichbarkeit muss gewährleistet sein. Die autofreie Zone sollte gut an den ÖPNV ange-

bunden und für den Radverkehr erschlossen werden. Mögliche Konflikte zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr müssen rechtzeitig erkannt werden, sodass die Gestaltung entsprechend angepasst werden kann.⁵

Bei Ablehnung einer entsprechenden Maßnahme durch die Bürgerschaft kann es sinnvoll sein, entsprechende

3. Good Practice: Ottensen macht Platz

Im Rahmen eines Reallabors wurde im Hamburger Stadtteil Ottensen zwischen September 2019 und Februar 2020 ein autofreies Verkehrsexperiment durchgeführt.

Dazu wurden mehrere Straßenabschnitte im Ottensener Zentrum als Fußgängerzone ausgewiesen und somit der MIV stark eingeschränkt. Ziel des Projektes war, die Bau-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Stadtteils mit kurzen Wegen und engen Straßen zu nutzen und eine autofreie und menschengerechte Mobilität zu ermöglichen und zu erproben.

Die Zufahrt ins Projektgebiet wurde auf Inhaber privater Stellplätze (mit Sondergenehmigung), Krankentransporte, Taxen, Marktbeschicker und Radfahrende beschränkt. Parkplätze wurden mit Ausnahme privater Stellplätze und Stellplätze für Behinderte aufgehoben. Gleichzeitig wurden Dauerstellplätze in Parkhäusern rund um das

Bereiche zunächst versuchsweise für den MIV zu sperren. In diesem Zeitraum bietet sich das Aufstellen mobiler Gestaltungselemente (z.B. Sitzbänke, Pflanzkübel) an, um die autofreie Zone erlebbar zu machen.^{1,2,3,4,5}

Projektgebiet vergünstigt angeboten. Um in der neu geschaffenen Fußgängerzone Begegnungsräume zu schaffen, wurden mobile Sitzmöbel sowie Bäume und andere Pflanzen aufgestellt.

Das Projekt wurde durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und der Bürgerbeteiligung begleitet, um den Projektraum gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern gestalten und evaluieren zu können.

Anfang Februar 2020 musste das Projekt nach einem Eilantrag zweier Anwohner vorzeitig beendet werden. Eine Evaluation des Gesamtprojektes durch die TU Hamburg-Harburg läuft derzeit. Anschließend soll geprüft werden, ob und mit welchen rechtlichen Grundlagen das Projekt dennoch weitergeführt werden kann. Warum also Good Practice? Zu mutigen Projekten gehören auch Diskussions- und Lernbereitschaft von allen Seiten.⁵

4. Autofreie Zonen als Experiment - die Experimentierklausel in der StVO

Eine rechtliche Grundlage für die temporäre Befreiung vom Autoverkehr bietet die sogenannte **Experimentierklausel** § 45, Abs. 1 S. 2 Nr. 6, 2. Halbsatz StVO.

Diese ermöglicht es ausdrücklich, Straßen oder Straßenabschnitte nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern auch „zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“ für den Autoverkehr zu sperren.

Auf diese Weise erprobte Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sollten intensiv durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet und nach Abschluss evaluiert werden. So kann zu einem späteren Zeitpunkt über die Verstetigung der Maßnahme entschieden werden.

Über die Möglichkeiten, Bereiche mithilfe der Experimentierklausel temporär verkehrlich zu beruhigen informiert unser Steckbrief zum Handlungsfeld „**Experimentierräume**“.

Quellen und Literatur:

1. Christ, Wolfgang & Loose, Willy (2001): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. [Link](#). (08.05.2020)
2. Nieuwenhuijsen, Mark & Khreis, Haneen (2016): Car free cities: Pathway to healthy urban living. In: Environment International 94, S. 251-262
3. Topp, Hartmut & Pharoah, Tim (1994): Car-free city centres. In: Transportation journal 21 (3), S. 231-247
4. Topp, Hartmut (1998): Erreichbarkeit, Parkraum und Einzelhandel der Innenstadt. In: Raumforschung und Raumordnung 56 (2-3), S. 186-193
5. Bezirksamt Altona (o.J.): Ottensen macht Platz. Flanierquartier auf Zeit. [Link](#). (12.05.2020)
6. Push-Pull-Parking (2015): The fact is: Parking Management will not kill your high street - it will support the local economy
7. Bildnachweis Headerbild: Qimby, Martin Huth

Wir entwickeln unsere Steckbriefe zu verschiedenen Themen zum Klimaschutz im Verkehr stetig weiter und aktualisieren sie regelmäßig. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Besuchen Sie auch unsere Homepage: www.klimaschutz-bewegt.de

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmsplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Hendrik Beeh

Das Kompetenznetz wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendungsgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.

