

Handlungsfeld:

Bevorrechtigung umweltfreundlicher Verkehre

## Umweltfreundlichen Verkehren mehr Raum geben

Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV spielen beim Klimaschutz im Verkehr eine wichtige Rolle für die Verkehrsverlagerung hin zu einer neuen und umweltbewussten Mobilität. Um das Verlagerungspotential auszuschöpfen sind umweltfreundliche Verkehre auf eine kluge Verteilung der Verkehrsflächen angewiesen. So kann der Mobilitätsbedarf vieler Menschen weniger klimabelastend gedeckt werden. Auf diese Weise ausgestaltete Verkehre nehmen dafür vergleichsweise wenig Fläche in Anspruch. Sie sind kostengünstige und gesundheitsfördernde Alternativen zum Auto und für viele Nutzergruppen erreichbar.

Durchschnittlich ist jedes Auto mit **1,5 Personen** besetzt, im Berufsverkehr sogar nur mit **1,2 Personen**.<sup>1,2</sup>

### 1. Warum umweltfreundliche Verkehre bevorzugen?

Kommunen sind in einer Schlüsselrolle, da sie die Mobilität in ihrem Einflussbereich gestalten. Sie stehen heute in dieser Hinsicht vor der Herausforderung, lokale Antworten für den globalen Klimaschutz zu finden. Die Verkehrsverlagerung vom privat genutzten Auto auf umweltfreundliche Verkehre stellt eine wichtige Säule beim Klimaschutz im Verkehr dar, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und damit die Schadstoffbelastung maßgeblich reduziert. Umweltfreundliche Verkehre bieten darüber hinaus eine Reihe von Vorteilen:

- Rad- und Fußverkehr haben keine Lärmemissionen, wie sie vom Autoverkehr ausgehen;<sup>3</sup>
- Radfahrende und zu Fuß Gehende beanspruchen eine vergleichsweise geringe Fläche im Gegensatz zu dem von Autos beanspruchten Platz. Auch ein teilweise ausgelasteter ÖPNV ist wesentlich flächensparender unterwegs, als ein mit durchschnittlich 1,5 Personen besetztes Auto;<sup>3</sup>

- Das Rad und auch der ÖPNV sind oft kostengünstigere Alternativen zum privaten Pkw und ermöglichen auch Menschen mit geringem Einkommen Mobilität und Teilhabe;<sup>5</sup>
- Gerade schwächere Verkehrsteilnehmende (z.B. Kinder, Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen) profitieren von einer sicheren Infrastruktur im Fuß- und Radverkehr.<sup>3</sup>

Bislang hat die Verkehrsplanung dem Autoverkehr den Vorzug gegeben.<sup>6</sup> Für die Bevorrechtigung umweltfreundlicher Verkehre ist eine geänderte, gerechtere Aufteilung der Verkehrsflächen notwendig. Fuß- und Radverkehr brauchen mehr Platz, damit der Umstieg erleichtert wird.

Der öffentliche Nahverkehr braucht freie Spuren, damit die Fahrgäste zügig befördert werden können. Die Bevorrechtigung umweltfreundlicher Verkehre dient nicht nur dem Klimaschutz, sie wertet belastete Städte mit ihren Plätzen und Straßen auf. Lebendige Städte, Stadtviertel

und Ortsmitten profitieren von hoher Aufenthaltsqualität, besserer sozialer Teilhabe und höherer Sicherheit.<sup>7</sup>

Um die Mobilitätswende zu schaffen, müssen umweltfreundliche Verkehre aus ihrer Nischenrolle herausgeholt und für die Nutzenden attraktiver werden. Hierfür sind Bevorrechtigungen ein bewährtes Mittel, denn:

- Bevorrechtigungen für umweltfreundliche Verkehre erhöhen im Rad- und Fußverkehr die Verkehrssicherheit.<sup>8</sup> Bei einer Weglänge von bis zu 5 km ist man nicht selten schneller unterwegs als mit dem Auto;<sup>9</sup>
- Je höher das Fahrgastaufkommen im ÖPNV ist, desto besser refinanziert sich dieser;<sup>10</sup>
- Durch die effizientere Flächenauslastung entstehen

Räume für attraktivere Fuß- und Radverkehrsanlagen oder Grünflächen, die die Aufenthaltsqualität steigern;<sup>10</sup>

- Durch den Flächengewinn entstehen Begegnungszonen, die den öffentlichen Raum beleben und Besuchende anziehen. Dies stärkt den Einzelhandel und die Gastronomie;<sup>12, 13</sup>
- Umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur und die damit verbundene Aufenthaltsqualität sind heutzutage wichtige Standortvorteile bei der Anziehung von Fachkräften und Unternehmen.<sup>14</sup>

## 2. Maßnahmenkatalog

Die Bevorrechtigung umweltfreundlicher Verkehre erfordert entschlossenes und mutiges Handeln von Politik und Verwaltung. Gerade, da Einzelmaßnahmen, wie sie im folgenden beispielhaft dargestellt sind, oft kommunikationsaufwändig sind.

Hierfür muss das Handlungsfeld von allen Beteiligten intern und extern eindeutig kommuniziert werden. Mit Maßnahmen des Handlungsfelds „Bevorrechtigung umweltfreundlicher Verkehre“, können Sie in Ihrer Kommune den nötigen Raum zur Verfügung stellen und so den Klimaschutz im Verkehr vorantreiben. Im Folgenden werden beispielhaft einige Maßnahmen vorgestellt:

### Lichtsignalanlagenoptimierung und –priorisierung<sup>15</sup>

- Ermöglicht einen durchgängigen Verkehrsfluss mit einem Geschwindigkeitsvorteil für umweltfreundliche Mobilität;
- Im ÖPNV können Verzögerungen durch Halte an Knotenpunkten minimiert werden.

### Bussonderspuren<sup>15</sup>

- Ermöglicht das Einhalten von Fahrplänen, da die Busspuren nicht durch externe Einflüsse beeinträchtigt werden;
- Die größte Wirkung von Bussonderfahrstreifen entfaltet sich in Verbindung mit der Bevorrechtigung von Bussen an Lichtschrankenanlagen (LSA).

### Umbau von Fahrstreifen des Autoverkehrs zu Rad- und Fußverkehrsanlagen<sup>16</sup>

- Ermutigt zum Umstieg auf selbstaktive Mobilität und sichert ein schnelles Vorankommen;
- Erhöht die Aufenthaltsqualität durch geringe Lärm- und Schadstoffbelastungen, eine effizientere Flächennutzung und gesteigerte Verkehrssicherheit;
- Autofahrstreifen lassen sich im Vergleich zu Straßenraumumgestaltungen kostengünstig und zeitnah zu Radfahrstreifen ummarkieren.

### Umbau von Autostellplätzen zu Radverkehrsinfrastruktur<sup>17</sup>

- Umbau von Stellplätzen entlang der Fahrbahn zu Radwegen: Ermutigt zum Umstieg auf selbstaktive Mobilität und ermöglicht durch den Platzgewinn ein höheres Radverkehrsaufkommen;
- Umbau einzelner Stellplätze zu Radabstellanlagen: der städtische Raum wird effizienter genutzt, da auf einem Kfz-Stellplatz bis zu acht Fahrräder Platz finden können.

### Sonderberechtigungen für Elektro- und Carsharingautos<sup>18, 19</sup>

- Kommunen können Parkplätze exklusiv für Carsharingautos ausweisen und Parkgebühren ermäßigen oder gar nicht erheben;

- Für E-Autos können eigene Parkplätze ausgewiesen und Parkgebühren reduziert oder gar nicht erhoben werden. Elektrisch betriebene Fahrzeuge können von Durchfahrtsverboten ausgenommen und Bussonderspuren für sie freigegeben werden.

### Erfolgsfaktoren<sup>20</sup>

- Die Betroffenen sollten durch passende Kommunikation und Beteiligung informiert und zur Mitarbeit eingeladen werden. Dazu sollten ausreichende zeitliche, finanzielle und personelle Ressourcen eingeplant werden;
- Alle Betroffenen einbinden, neben Bewohnern auch Verkehrsunternehmen; dabei auch darauf achten, die Menschen einzubinden, die sich gewöhnlich seltener beteiligen, aber dennoch betroffen sind und von Verbesserungen profitieren würden;
- Veränderungen sichtbar machen und die positiven Folgen herausstellen. So werden positive Bilder erzeugt, die helfen können, Widerstände, auch bei Folgeprojekten, zu reduzieren.

### 3. Good-Practice-Beispiele:

Bevorrechtigungen des Umweltverbundes sollten an die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepasst sein. So kann sich einerseits die Wirkung entfalten, andererseits erhöht das die Akzeptanz der Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr.

In **Fellbach** (46.000 Einwohner) ist seit 2011 zwischen Rathaus und Bahnhof ein Netz an Fahrradstraßen entstanden, das neben Radpendlern und dem allgemeinen Radverkehr ganz besonders Schülerinnen und Schülern zugutekommt. Um den Radverkehr bei sich kreuzenden Fahrradstraßen sicher abzuwickeln, wurde ein Kreisverkehr eingerichtet, der den Vorrang zwischen den Fahrradstraßen regelt. Die Fahrradstraßen wurden teilweise als Provisorium erprobt, bevor die bauliche Umgestaltung erfolgte. Mit einem Flyer wurden Betroffene über die Maßnahmen und über das richtige Verhalten in Fahrradstraßen informiert.<sup>21, 22</sup>

In **Biberach** (34.000 Einwohner) wurde an Lichtsignalanlagen eine Busbeschleunigung eingeführt, sodass Busse gegenüber dem Autoverkehr beim Passieren von Kreuzungen prioritär behandelt werden. Dadurch konnte die

Pünktlichkeit im Stadtlinienverkehr auf 87 % gesteigert werden. Die allgemeine Pünktlichkeitsrate im ÖPNV stieg von vormals 73 % auf 83 %. Nur knapp 4 % der Fahrten hatten nach der Umstellung noch eine Verspätung von über 5 Minuten.<sup>23</sup>



Fellbach: Kreisverkehr regelt Vorrang an gleichberechtigten Fahrradstraßen;  
Quelle: Presseamt Fellbach

#### Quellen und Literatur:

1. Mobilität in Deutschland 2017: Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends, [Link](#). (08.05.2020)
2. BMVI: Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr: Pkw-Besetzungsgrad bei der privaten Autonutzung, [Link](#). (08.05.2020).
3. VCÖ (2018): „Mobilität als soziale Frage“, [Link](#). (08.05.2020)
4. Zukunft Mobilität: Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahme nach Verkehrsarten. [Link](#). (28.09.2020)
5. VCÖ (2018): „Mobilität als soziale Frage“, [Link](#). (08.05.2020)
6. Schmucki, Barbara: Der Traum vom Verkehrsfluss; Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich; Campus Verlag Frankfurt 2001; S. 118 ff.
7. Umweltbundesamt (Hrsg.): Straßen und Plätze neu denken; Dessau-Roßlau; 2017.
8. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher; Ein Gewinn für alle; 2017.
9. Randeloff, Martin: Reisezeitunterschiede unterschiedlicher Verkehrsarten von Tür zu Tür im Stadtverkehr – Realität und subjektive Wahrnehmungsverzerrung. [Link](#). (05.10.2020)
10. DVB (2009) Dresdner Verkehrsdialog „Verkehrsbeschleunigung in Dresden - für wen“
11. Umweltbundesamt (Hrsg.): Quartiersmobilität gestalten; Dessau-Roßlau; 2020
12. Umweltbundesamt (Hrsg.): Straßen und Plätze neu denken; Dessau-Roßlau; 2017
13. Stadtverwaltung Schwetzingen (o.J.): Schlossplatz Schwetzingen – Historischer Platz mit integrierten Fahrbereichen. [Link](#). (29.09.20)
14. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher; Ein Gewinn für alle; 2017
15. VCÖ (2019) Vorrang für Busse und Straßenbahnen in Städten. [Link](#). (13.10.2020)
16. AGFK-BW (2019) Leitfaden Markierungslösungen - Einsatz von Markierungslösungen zur Sicherung des Radverkehrs. [Link](#). (13.10.2020)
17. Verkehrsministerium Baden-Württemberg: RadSTRATEGIE 2016. [Link](#). (29.09.2020)
18. Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (EmoG) §3
19. Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) §3
20. DIFU (Hrsg.) Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen; Berlin 2020. [Link](#). (14.10.2020)
21. Stadt Fellbach: Sicherer Ausbau der Fahrradstraßen; Pressemitteilung. [Link](#). (07.10.2020)
22. Stadt Fellbach: Fahrradstraßen in Fellbach. [Link](#). (07.10.2020)
23. Stadtwerke Biberach: Qualitätsoffensive im Linienbusverkehr Biberach. [Link](#). (07.10.2020)

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](http://www.klimaschutz-bewegt.de)

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmplatz 11 | 70182 Stuttgart

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.

