



Verkehrsberuhigung in Innenstädten

Mehr über Stadt reden als über Verkehr

Innenstädte und ihre Attraktivität sind in der Diskussion, nicht erst seit Corona. Eine attraktive Innenstadt ist elementar für eine gesunde Stadtentwicklung und trägt zur Stärkung der Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie als Kultur-, Freizeit- und Einkaufsstandort bei. Der Innenstadtverkehr nimmt dabei eine Schlüsselrolle ein. Und kaum ein Thema, das heftiger diskutiert wird. Die Forderung nach einer autofreien Innenstadt stößt auf die Warnung vor dem Untergang der Innenstadt. Was helfen kann: In einem gesamtgesellschaftlichen Dialog mehr über Stadt zu reden als über Verkehr.

Mit dem eigenen Auto in die Innenstadt fahren, möglichst direkt vor das Geschäft – lange war diese Form der Mobilität prägend, nicht nur im Bewusstsein und in der Gewohnheit, auch durch die Priorisierung in der Stadt- und Verkehrsplanung. Autodominierte Straßenräume und Kreuzungen, Parksuchverkehr, vollgeparkte Innen-

stadtstraßen bei gleichzeitigem Leerstand in Parkhäusern, Umweltprobleme, wenig Platz für Fuß- und Radverkehr sind damit einhergehende Probleme. Heute stehen dagegen Erlebnischarakter, attraktive öffentliche Räume und Inspiration beim Innenstadtbesuch im Vordergrund. Zugleich wird mit der Diskussion um lebendige

Innenstädte der Ruf nach einer multifunktionellen Innenstadt lauter, die nicht nur einseitig auf den Handel ausgerichtet ist, sondern stärker auch Wohnen, Bildung, Kultur, Freizeit und u. U. auch das Handwerk berücksichtigt. Was wir brauchen, ist eine individuelle Innenstadt. Doch was bedeutet das für den Verkehr?

Schon Julius Caesar verbot in Rom jeglichen privaten und gewerblichen Verkehr zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang. Flächenbedarf und Unfallgefahren waren zu groß.

Verkehrsdiskussionen schon seit der Antike

Diese Diskussion um den Verkehr ist nicht neu. Von der Antike bis in die Gegenwart erscheint das Thema nicht an Relevanz eingebüßt zu haben: „Flächenbedarf und Unfallgefahren des Versorgungsverkehrs mit Karren waren in den engen Gassen antiker Großstädte so immens, dass Julius Cäsar bereits 45 v. Chr. jeglichen privaten und gewerblichen Fahrzeugverkehr in Rom zwischen Sonnenauf- und -untergang verbot. Diese Regelung wurde sukzessiv auf alle römischen Städte ausgeweitet.“ (Peter Pez, Verkehrsberuhigung in Stadtzentren)

Städte sind in erster Linie für Menschen da und nicht für einzelne Verkehrsmittel. Und doch nimmt der motorisierte Verkehr einen Großteil des Straßenraums ein. Einige Städte sind längst in einem Transformationsprozess und haben den Erfolg einer solchen Strategie eindrucksvoll bestätigt: Barcelona, Wien, Ljubljana, Brüssel, Kopenhagen, Gent.

Deutsche Städte tun sich noch schwer, doch auch hier tut sich was. Die Verkehrsberuhigung von Innenstädten trifft dabei nicht überall auf Gegenliebe – zu unterschiedlich sind Interessen und Akteure. Hinzu kommen Ängste, die mit der Verkehrsberuhigung oder der autofreien Gestaltung einhergehen – etwa in Gast-

ronomie und im Einzelhandel. Gleichwohl ist die Erkenntnis Konsens, dass Veränderungen an Straßen und Plätzen notwendig sind und der motorisierte Verkehr reduziert werden muss. Doch wie können derartige Konzepte von der breiten Mehrheit getragen, Ängste genommen und die Vorteile der Reduzierung und Verkehrsberuhigung in den Vordergrund gestellt werden? Lebenswerte Städte durch Ver- oder Gebote, durch Konsens oder Vorgabe?

Beispiel Altstadt Regensburg

Wie soll sich unsere Altstadt entwickeln? Wie können die Beeinträchtigungen durch den MIV reduziert, gleichzeitig die Erreichbarkeit für alle gewährleistet werden? Mit Fragen wie diesen starteten wir in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Regensburg in einen einjährigen Workshop- und Teilnahmeprozess. Ziel ist die Verkehrsberuhigung der als Welterbe geschützten Altstadt. Dabei treffen vielfältige Interessen aufeinander. Deshalb wurde der Beteiligungsprozess zur Findung von gemeinsamen Grundsätzen und Konsenshaltung initiiert.

Alle Interessierten erhielten die Möglichkeit, sich einzubringen. Von der Analyse von Kernproblemen bis hin zur Entwicklung von gemeinsamen Leitziele und Handlungsfeldern wurden die Akteure aus Bürgerschaft, Verbänden, Interessenvertretungen und gesellschaftlichen Gruppen sowie der Politik in mehreren Phasen mit jeweils in Präsenz sowie online stattfindenden Workshop-Formaten, zwei digitalen Beteiligungsformaten und zahlreichen Einzelgesprächen umfangreich beteiligt.

So wurden Leitziele und erste Handlungsansätze entwickelt, darunter Alternativen zum Kfz und die dafür notwendigen

Rahmenbedingungen (z. B. Park & Ride, ÖPNV, Lieferfenster) oder die Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung selbst (z. B. Schleifensysteme, Temporeduzierung). Die entwickelte Zielrichtung wird als Grundlage für die zweite Prozessstufe genutzt, in der ein Gutachter nachfolgend die zu treffenden Maßnahmen in einem Konzept im Detail entwickelt und ausarbeitet.

Ein Patentrezept zur Reduzierung des Autoverkehrs in Innenstädten gibt es nicht – jede Stadt ist anders. Aufgrund der heterogenen Interessenlagen und der mit dem Thema verbundenen Emotionalität hat sich ein zweistufiger Prozess wie in Regensburg durchgeführt als Vorteil erwiesen. Der Beteiligungsprozess bot die Möglichkeit, die unterschiedlichen Blickwinkel einzunehmen und zu einem Konsens zu kommen. Durch die gemeinsam erarbeiteten Leitziele, Maßnahmenpakete und Grundsätze lässt sich die Identifizierung mit den zukünftigen Veränderungen in der Altstadt erhöhen und den Mehrwert der Verkehrsberuhigung aufzeigen.

Machen und Ausprobieren

Zeit und Arbeit in einen breit angelegten Beteiligungsprozess zu investieren, lohnt sich – besonders, wenn es sich um umstrittene, emotionale Themen mit vielfältigen Interessen handelt. Gleichwohl ist zu sagen, das mitunter viel gewonnen wäre, wenn auch mit mehr Mut und Veränderungswillen daran gegangen wird. Eine offene Diskussion, Verkehrsversuche und das Ausprobieren und Austarieren erleichtern häufig das Initiieren von Schlüsselösungen und wirken oftmals wie ein Katalysator.

Der Prozess und die Beteiligungsformate



Dr. Michael Frehn

Dr.-Ing.
Stadtplaner AKNW,
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-0
frehn@
planersocietaet.de