

http://www.huffingtonpost.de/2015/11/30/17-gute-gruende-warum-innenstaedte-autofrei-werden-müssen_n_8680924.html

GOOD

30/11/2015 14:57 CET | Aktualisiert 30/11/2015 16:58 CET

18 gute Gründe, warum unsere Innenstädte autofrei werden müssen

Lea Kosch The Huffington Post



Thinkstock.com Woman sitting in park reading a book

[In Paris hat am heutigen Montag die 21. Weltklimakonferenz begonnen](#) - 151 Staats- und Regierungschefs haben jetzt zwei Wochen Zeit, sich auf eine Strategie für den Klimaschutz zu einigen und so vielleicht doch noch eine ökologische Katastrophe zu verhindern.

Während Hollande, Merkel, Putin & Co. hinter verschlossenen Türen über die Rettung unseres Planeten debattieren, wird auf den Straßen der französischen Hauptstadt bereits ein Projekt Wirklichkeit, das das Problem der Klimaerwärmung auf ganz praktische, konkrete Weise angeht.

[Bis 2020 will die Stadtverwaltung Paris zur Radmetropole umbauen](#) und den Prozentsatz der Fahrradfahrer von bisher fünf auf 15 Prozent steigern. Der größte Teil des rund 150 Millionen Euro schweren Investitionsprogrammes soll in die Errichtung von speziellen Schnellradwegen, so genannten Fahrradhighways, fließen.

Damit folgt Paris einem umweltfreundlichen Trend, den Städte in Skandinavien angestoßen haben und der sich immer mehr durchsetzt.

Städte fahrradfreundlicher zu machen, heißt gleichzeitig, Autos zunehmend aus den Innenstädten zu verbannen. Absoluter Vorreiter ist hier Oslo: Der Stadtrat der norwegischen Metropole [kündigte im Oktober dieses Jahres an](#), die Stadt bis 2019 komplett von Autos befreien zu wollen.

Immer mehr Städte auch in Deutschland erkennen die Vorteile autofreier Zonen und beginnen entsprechende Projekte in die Tat umzusetzen. [So plant etwa Berlin das Projekt "Radbahn"](#): Unter dem Hochbahn-Viadukt der U1, der ältesten U-Bahn-Linie der Stadt, soll über eine Strecke von neun Kilometern Berlins erster überdachter Radweg entstehen.

Noch aber geschieht trotzdem zu wenig. Dabei gibt es eine ganze Reihe an Gründen, warum Autos grundsätzlich aus Innenstädten verschwinden sollten - einige sind naheliegend, andere überraschend.

1. Die Luft in den Städten wird besser

In vielen Städten werden die laut EU-Recht zulässigen Grenzwerte für die Feinstaubbelastung regelmäßig überschritten. Dasselbe gilt für das Aufkommen von Stickoxiden, [die für die Ozonbildung und die Feinstaubbelastung verantwortlich sind](#). Mit einem Anteil von 96 Prozent ist der Verkehr in Städten hauptverantwortlich für die Stickoxid-Emissionen.

2. Die Stadtbewohner leben gesünder

Die Feinstaubbelastung kann bei Stadtbewohnern unter anderem zu einer Verstärkung von Allergiesymptomen und Atemwegsbeschwerden führen. Die erhöhte Ozonbelastung sorgt bei vielen Menschen außerdem [für Kopfschmerzen und gereizte Schleimhäute](#).

3. ... und sind fitter

Sobald Autos verboten sind, ist der Anreiz für die Menschen viel höher, aufs Fahrrad umzusteigen. Und wer jeden Tag Sport treibt, ist [ausgeglichener, glücklicher und weniger anfällig für körperliche und psychische Erkrankungen](#).

4. Durch weniger Autos ist mehr Platz

Der Raum in Städten wird immer knapper. [Gerade in Städten, wo die Bewohner auf kleinem Raum leben und arbeiten müssen, ist es besonders absurd](#): Den wenigen Platz, den wir haben, teilen wir auch noch mit Tausenden von Autos.

Zur Verdeutlichung: [Dieses Bild zeigt](#), hier am Beispiel Seattle, 200 Menschen auf der Straße - einmal in 177 Autos, dann ohne Autos, dann in drei Bussen und schließlich auf Fahrrädern:

5. ... Platz, der dringend für Wohnraum benötigt wird

Ohne Autos könnten in den Städten Straßen verkleinert werden - vor allem wären auch keine hunderte Quadratmeter großen Parkflächen mehr nötig, die den Platz für Wohnraum wegnehmen, der in den meisten deutschen Städten fehlt.

6. Den zurückgewonnenen Platz können Städte anderweitig nutzen

Wo früher betonierte Parkplätze und mehrspurige Straßen die Stadt durchzogen, können in einer Stadt ohne Autos neue Parks, Cafés und Spielplätze gebaut werden.

7. ... das verschönert das Stadtbild

Millionen Tonnen Blech und Schilder an jeder Straßenkreuzung: Autoverkehr wirkt sich negativ auf das Erscheinungsbild einer Stadt aus. Außerdem leiden Häuserfassaden und historische Gebäude unter der permanenten Abgasverschmutzung.



In Paris soll bis 2020 ein komplexes Netz auf Fahrradwegen die Stadt durchziehen; Credit: Mairie de Paris

8. Es passieren weit weniger Unfälle

Laut dem "Fahrradklima-Test" des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) haben viele Menschen Angst, wenn sie mit dem Rad in der Stadt unterwegs sind.

Diese Angst ist nicht unbegründet: Die Zahl der Verkehrstoten stieg 2014 in Deutschland an. Auch die Zahl der Verletzten nahm zu - um vier Prozent auf rund 389.000. Ein besorgniserregender Trend, dem Städte entgegenwirken können, indem sie ihre Zentren autofrei machen.

9. Autofreie Zonen sparen Zeit

In London beispielsweise kommt, wer auf dem Fahrrad sitzt, schneller voran, als jemand, der mit dem Auto fährt. 96 Stunden verschwendeten die Bewohner der britischen Hauptstadt 2014 im Schnitt damit, im Stau zu stehen.

Angesichts dieser dramatischen Zahl fließt der Verkehr in den deutschen Metropolen noch relativ flüssig: Der deutsche Autofahrer stand laut einer Studie des Verkehrsdatenanbieters Inrix 2014 im Schnitt 39 Stunden im Jahr im Stau. Doch auch hier ist die Tendenz stark steigend - allein von 2013 auf 2014 verzeichnet die Studie einen Anstieg von vier Stunden.

10. Der Verzicht aufs Auto spart Nerven

[Laut einer Studie aus Großbritannien](#) verbringen Autofahrer 106 Tage ihres Lebens mit der Suche nach einem Parkplatz. 106 Tage, die an den Nerven zerren, schlechte Laune machen und definitiv sinnvoller verbracht werden können.

11. Der Lärm in den Innenstädten nimmt ab

Auch ohne den Verkehrslärm herrscht in Metropolen ein ständiger Geräuschpegel, der auf Dauer kaum zu ertragen ist. Fällt der Autolärm weg, wird die Belastung zumindest reduziert.

12. ... und damit auch die Anfälligkeit von Städtern für Depressionen

Viele Großstädter leiden an psychischen Störungen. So fanden Forscher der Universität Heidelberg heraus, dass [Großstädter in 40 Prozent der Fälle](#) deutlich anfälliger für Angststörungen und Depressionen sind als die Landbevölkerung.

Ursache der Depressionen ist unter anderem der typische Großstadtlärm, hauptsächlich verursacht durch das hohe Verkehrsaufkommen. In Studien wird er auch als eine mögliche Ursache für Schlafstörungen genannt. [Akustik-Experte Gert Nothebom von der Heinrich-Heine-Universität warnt zudem](#), dass Lärm, wie er in Großstädten üblich ist, das Herzinfarktrisiko steigern kann.

13. Die Innenstadt wird für Urlauber attraktiver

Eine Aufwertung der Innenstadt mit Grünflächen und Plätzen mit Cafés wirkt sich positiv auf die Tourismusbranche aus. Auch ein innovatives Mobilitätskonzept mit gut ausgebautem öffentlichem Nahverkehr zieht Besucher an. Das kurbelt die Gastronomie- und Hotelbranche an.

Kopenhagen setzt als eine der ersten Städte auf alternative Mobilitätskonzepte. Das Video zeigt eine virtuelle Fahrt über einen Fahrrad-Highway in der dänischen Metropole, der 2014 eröffnet wurde

14. Die Umstellung auf öffentliche Verkehrsmittel fällt den Städtern ohnehin leicht

[Das Beispiel der belgischen Stadt Hasselt zeigt](#), dass alternative Verkehrsmodelle schon jetzt funktionieren. 1997 hat die 68.000-Einwohner-Stadt das gesamte Verkehrssystem revolutioniert. Ein Halbtagsparkticket im Stadtzentrum kostet seither zehn Euro, während Park-and-Ride-Plätze außerhalb des Zentrums und Shuttle-Busse gratis sind. Innerhalb eines Jahres stieg die Zahl der Fahrgäste von 1000 auf 13.000 am Tag.

15. Der Umbau kommt dem Einzelhandel zugute

Um bei dem Beispiel Hasselt zu bleiben: Seit der Umstellung besuchen jährlich bis zu 30 Prozent mehr Menschen die Stadt. [Das sorgte für eine Belebung des Einzelhandels](#).

16. ... und führt zu steigenden Steuereinnahmen

Ein weiterer positiver Nebeneffekt: Mehr Besucher bedeuten mehr Konsum und damit steigende Steuereinnahmen für die Stadt. Außerdem spart die Stadt Geld: Die finanziellen Mittel, die die belgische Stadt zuvor in den Ausbau von Straßen investiert hatte, zeigten keine Wirkung. Denn das höhere Angebot an Straßen steigerte auch die Verkehrsdichte weiter. Durch

das neue Verkehrskonzept konnten die ursprünglich geplanten Investitionen eingespart werden.

17. Die Umwelt profitiert

Schon 2009 schrieb der ADAC in einer Studie zur Wirksamkeit von Umweltzonen in Städten: "Insgesamt zeigen die Ergebnisse deutlich, dass der durch die Einführung von Umweltzonen erhoffte Effekt keinesfalls in dem Umfang eingetreten ist, wie er gewünscht war. Das macht deutlich: Umweltzonen allein reichen nicht. Es muss eine radikalere Lösung her - die Innenstädte müssen endlich autofrei werden.

18. Autofreie Innenstädte schaden der Autoindustrie nicht

Die Autoindustrie ist einer der größten Arbeitgeber Deutschlands und stellt den wichtigsten Wirtschaftszweig in Deutschland dar. Da ist es nur logisch, dass ein Projekt, das auf den ersten Blick den Interessen dieser Branche widerspricht, keine großen Erfolgchancen hat. Das ist jedoch bei autofreien Innenstädten gar nicht der Fall.

Denn: [Fast 70 Prozent der deutschen Pkws werden ins Ausland exportiert.](#)

Wenn etwas mehr Deutsche als Folge Verkehrsmittelinnovation deshalb auf den Autokauf verzichten, würde das daher nicht den Kernmarkt der Branche angreifen.

Die Huffington Post ist eine Debattenplattform für alle Perspektiven. Wenn ihr die Diskussion zu politischen oder gesellschaftlichen Themen vorantreiben wollt, schickt eure Idee an unser Blogteam unter

blog@huffingtonpost.de.