

So viel Platz

Wie viel Raum wird frei, wenn Autos in der Stadt weniger werden? Die wochentaz hat das am Beispiel von Hamburg für das Jahr 2030 ausgerechnet. Das Ergebnis zeigt: Wir können in der Verkehrswende den Spurwechsel von Verlustangst zu Vorfreude schaffen



Von Sophie Fichtner, Alexandra Hilpert, Ann-Kathrin Leclère, Yannik Achternbosch (Text und Protokolle), Paula Troxler (Illustrationen) und Ali Arab Purian (Grafik)

Das zwölft Parkplätze wegfielen, wurde Ende Oktober im Hamburger Bezirk Eimsbüttel wie ein Fest gefeiert. Eine Initiative hatte erreicht, dass an einer Straßenecke, an der sonst Pkws quer parkten, ein neuer Platz eingeweiht wurde. Hochbeete wurden aufgestellt, ein Straßenschild mit der Aufschrift „Parnass-Platz“ enthüllt und Eröffnungsreden gehalten. Im Frühling diesen Jahres treffen sich die Anwohner:innen nun zum Gespräch darüber, wie sie den neuen Platz weiter beleben. 280 Quadratmeter haben sie gewonnen.

Es wird viel neuen Platz geben in den Städten, wenn die Autos etwas von dem Raum abgeben, den sie beanspruchen, wenn sie stehen, fahren oder tanken. Die taz hat am Beispiel Hamburg ausgerechnet, wie viel Raumpotenzial die Verkehrswende bis 2030 bringt.

Wie viele Parkplätze, Parkhäuser, Tankstellen und Straßenspuren werden nicht mehr für Pkws benötigt, wenn der Autoverkehr in Ham-

burg im gleichen Maße abnimmt wie in den letzten Jahren? Das Ergebnis: Etwa 2.750.000 Quadratmeter bekommen die Hamburger:innen bis 2030 zurück. Das ist mehr als die zwei kleinsten Länder der Erde – Monaco und der Vatikan – zusammen.

Basis der Rechnung ist, dass es 2030 knapp 13 Prozent weniger Autoverkehr in der Stadt geben wird als 2020. Das ist eine Fortschreibung des Trends, wie er in Hamburg bisher verläuft. Die Stadt erfasst in der Mobilitätshebung regelmäßig, wie sich Menschen bewegen.

Die ungefähr 2.750.000 Quadratmeter sind keine optimistische Wunschrechnung. Damit die Emissionen im Verkehr schnell genug fallen, müsste der Autoverkehr sogar viel schneller abnehmen. Die Veränderung dürfte nicht nur gleichmäßig weitergehen, sondern müsste sich beschleunigen. Auch der Koalitionsvertrag in Hamburg sieht ambitioniertere Ziele vor als das hier angenommene Szenario. Die taz hat also bewusst konservativ gerechnet. Und trotzdem zeigt das Ergebnis: Da ist Raumpotenzial.

13 Prozent der Parkhäuser und Parkplätze könnten demnach umgenutzt werden. Die Parkplätze machen den größten Platzgewinn aus. Es könnte, auch durch die Zunahme an E-Autos, rund 27 Prozent weniger Tankstellen geben. Konrad Rothfuchs, Verkehrsplaner in Hamburg, geht davon aus, dass bis 2030 auf 15 bis 20 Prozent der Hauptstraßen in Hamburg Fahrstreifen reduziert oder zu Bus- und Fahrradwegen werden können.

Hinter den abstrakten Zahlen stecken konkrete Möglichkeiten. Sichere Radwege, mehr Platz für Kinder oder neuer Wohnraum. Mehr Fläche, auf der Regenwasser wieder versickern kann und mehr kühlende Bäume – also bessere Anpassung an den Klimawandel. An einem Sommertag ist es auf einem asphaltierten Parkplatz zum Beispiel zwei Grad heißer als in einer von Bäumen gesäumten Straße.

Die Auseinandersetzungen der letzten Monate um autofreie Straßen von Hannover bis Berlin haben gezeigt, wie viele Menschen beim Wort Verkehrswende Verluste und Verbote

fürchten. Dass ihnen etwas genommen wird.

Hier soll es darum gehen, was zu gewinnen wäre. Ohne eine Vorstellung von einer Stadt mit weniger Autoverkehr ist die Sitzheizung zu gemütlich.

Der Hamburger Künstler Jan Kamensky, der sich visueller Utopist nennt, versucht solche Zukunftsbilder zu entwerfen. Er gestaltet kurze Videos, in denen er Ansichten bekannter Plätze verändert. SUVs und Ampeln fliegen weg, Bäume wachsen, Bänke schieben sich ins Bild. Lastenfahrer und Fußgänger nehmen den Platz ein, den die Autos verlassen haben.

Würden Menschen von München bis Mönchengladbach mehr öffentliche Verkehrsmittel nutzen, wenn das heißt, dass ein kleiner Park in ihrer Straße entstehen würde?

Schon die Pandemie hat dazu beigetragen, dass sich das Bewegungsverhalten der Menschen ändert. Viele Menschen haben sich das Home Office wenigstens an ein paar Tagen beibehalten und sparen sich so Wege. Während die Hamburger:innen vor der Pande-

mie noch 5,8 Millionen Wege am Tag zurücklegten, sind es nach der Pandemie 5,3 Millionen, obwohl die Bevölkerung in Hamburg gewachsen ist.

Der Verkehrsplaner Konrad Rothfuchs beobachtet auch ein Umdenken, das er die „Verdörflichung der Stadt“ nennt. „Wir wollen uns wieder in der Nähe organisieren“, sagt er. Keine ewigen Wege zurücklegen müssen, um einzukaufen, Sport zu machen oder die Kinder abzuholen. „Unsere Anforderungen an den öffentlichen Raum verschieben sich. Wir gehen viel mehr raus, hocken uns irgendwohin und arbeiten“, sagt Rothfuchs. „Meinen Eltern wäre das nie in den Sinn gekommen.“

Menschen stehen in überfüllten Städten also bereit, den Raum einzunehmen. Aber wie genau können die über 12.000 Quadratmeter Tankstellenfläche genutzt werden, die bis 2030 in Hamburg frei werden? Oder die gut zwei Millionen Quadratmeter ehemaliger Parkplatzfläche? Wir haben Menschen mit konkreten Vorstellungen gesucht und sie für die taz zum Träumen eingeladen.