



**FRISEUR**  
**VCD** Mobilität für Menschen.

**Eroberere dir  
die Straße zurück**

**VCD-Themenpapier  
Straßen zurückerobern für lebenswerte Städte**

## Warum wir eine andere Verteilung der Flächen brauchen

In unseren Städten ist es eng. Es mangelt an Platz, denn städtische Freiflächen sind begrenzt, hart umkämpft und der Zuzug in die Metropolregionen hält an – 2018 lebten in Deutschland rund  $\frac{3}{4}$  der Bevölkerung in den Städten oder Ballungszentren. Das heißt, der Druck auf die wenigen innerstädtischen Flächen, die vielen verschiedenen Interessen gerecht werden sollen, wächst. Die Ansprüche an die Umverteilung des Straßenraums werden seit der Corona-Pandemie noch einmal ganz besonders deutlich. Die Bewegungsradien sind teilweise stark eingeschränkt, der Fußverkehr nimmt zu, dadurch wird es eng auf den Gehwegen. Und es wird mehr Fahrrad gefahren, was an den zahlreichen „Pop-Up Bike-Lanes“ – also temporären Radfahrstreifen – zu beobachten ist. Hier wurde in vielen Verwaltungen schnell und rechtssicher auf die drängenden Fragen der Verkehrssicherheit reagiert.

Der Platzmangel in unseren Städten wird durch das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen und den weiter anwachsenden privaten Motorisierungsgrad verstärkt. Mehr Emissionen werden ausgestoßen, darunter leiden Klima und Gesundheit. Auch die Neuzulassungszahlen steigen seit Jahren an. Im Jahr 2019 wurden 3,61 Mio. Pkw neu zugelassen. Der Besitz eines eigenen Autos in den Städten ist zwar weniger wichtig – was auf ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz, kürzere Wege zur Versorgung und auch auf Sharing-Angebote in Städten zurückzuführen ist – dennoch nimmt der MIV fast 60 % des Straßenraums in den Städten ein. Der Pro-Kopf-Flächenverbrauch fällt noch ungerechter aus. Ein Mensch zu Fuß benötigt lediglich 1 m<sup>2</sup>, ein Autofahrer verbraucht schon bei 25 km/h aber mindestens 60 m<sup>2</sup>.

In den Städten werden die Strecken häufig zu Fuß, mit dem Fahrrad, durch Sharing-Angebote und den ÖPNV zurückgelegt. Allein durch den anhaltenden Zuzug in die Städte wird es aber weiterhin immer voller im Straßenraum. Das sieht man den Innenstädten an: Mehr Verkehr und noch mehr parkende Autos verdrängen Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen und schlicht das Leben auf den Straßen. Beim Queren sind Straßen teils schlecht einsehbar, was auch am zunehmenden Lieferverkehr und immer größer werdende Autos wie SUVs liegt. Grund für die heutige „Platzangst“ aller, die nicht im Auto sitzen, ist die auf das Auto ausgerichtete Straßenbaupolitik der 1960er- und 1970er-Jahre. Leider ging diese Entwicklung auf Kosten des urbanen Lebens und führte zu Verlust der Gestalt- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes für alle.

## Ideen und Umsetzungen zur Rückeroberung der Straße

Straßen und Gehwege sind öffentliche Räume - sie gehören uns allen. Sie sind in ihrem Ursprung Orte der Versammlung und des Austauschs – hier handeln wir immer wieder aufs Neue die Regeln des Zusammenlebens mit aus. Das Aushandeln für die faire Neuverteilung der Verkehrsflächen ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende. Straßen, Gehwege, Plätze und Grünflächen müssen in ihrer Nutzung und Bedeutung immer wieder neu bewertet, ausgehandelt und angepasst werden.

### **Straßen von außen nach innen planen**

Städte wie Berlin reagieren bereits mit einer besonderen Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs in ihrem Mobilitätsgesetz. Breite Fußwege vermitteln Sicherheit und die Möglichkeit spontaner Begegnungen für alle. Mittelinseln und Ampelschaltungen, bei denen sich niemand gehetzt fühlt, schaffen ein Sicherheitsgefühl. Bänke, Begrünungen oder auch Parklets im Straßenraum erhöhen die Chance sich zu begegnen und können sogar den Umsatz des Einzelhandels steigern.

Nach einem erfolgreichen autofreien Wochenende 2019 wurde für die Friedrichstraße in Berlin ein Experiment von August bis November 2020 geplant, dass einen Straßenabschnitt autofrei werden lässt. Im Rahmen des Projekts werden Gehwege doppelt so breit gestaltet wie derzeit. Ziel des Verkehrsversuchs ist es, die Attraktivität der Friedrichstraße für Berliner und Touristen zu erhöhen und damit auch Gewerbe und Einzelhandel zu stärken.

Ein bereits gut funktionierendes Beispiel für die Planung der Straße von außen nach innen ist Kassel. Der Straßenverlauf zweier Straßen (Germania- und Goethestraße) wurde umgestaltet. Zwei getrennte Fahrbahnen, mit einem mittig nicht nutzbaren Grünstreifen wurden umgeplant. Für Fußgänger\*innen – nun Flaneure – entstand aus einem 2,25 m breiten Gehweg eine 16 m breite Promenade mit Baumbepflanzungen, Sitzmöbeln, Platzsituationen und barrierefreien Haltestellen. Weitere gute Beispiele finden sich in Hamburg in der Osterstraße oder auch in Wien mit der Mariahilfer Straße.



Kassel: Goethestrasse nach dem Umbau 2019, © Planungsgemeinschaft Landschaft und Freiraum



Wien: Mariahilfer Straße nach dem Umbau 2019, © imago images, viennaslide

## Kiezblocks, Spielstraßen und Shared Spaces eröffnen neue Räume

In Barcelona oder Gent gibt es bereits seit einigen Jahren die „Superblocks“ – die den Autoverkehr in Quartieren zunächst temporär und nun dauerhaft für den Durchgangsverkehr schließen. Modale Filter, wie breite Blumenkübel, Bänke und Tischtennisplatten zeigen, dass diese Straßenzüge spielenden Kindern und Spaziergängern dienen. Anwohner-Pkws sind geduldet. Aber auch in Stuttgart, Hamburg und Berlin gibt es Beispiele. In Berlin heißen die Superblocks Kiezblocks, hier wird ebenfalls mit Pollern und Einbahnstraßen die Straßenführung in den Stadtvierteln verändert. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr aus den Kiezen zu drängen und Autos fast ausschließlich über die Hauptstraßen zu führen. Damit sollen die Wohngebiete von Verkehrslärm und Abgasen befreit werden. Auch in Hamburg war das Rathausquartier 2019 temporär autofrei. Jeweils von elf bis 23 Uhr durften lediglich Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen die kleinen Straßen im Rathausquartier nutzen. In den Nachtstunden wurden die Straßen für den Lieferverkehr geöffnet.



Barcelona 2019:  
Straßengestaltung der  
Superblocks,  
© Wolfgang Eichinger

Auch mit temporär angelegten Spielstraßen kann man sich Räume zurückerobern – 2019 gründete sich eine Initiative in Berlin mit dem Ziel, Straßen temporär stadtwweit zu Spielstraßen umzunutzen. Im Frühjahr 2020 begann der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg damit bis zu 30 Straßen in der Nähe von Spielplätzen an den Wochenenden zu Spielstraßen umzuwandeln.

Diese Entwicklungen spiegeln einen Trend wider. Zunehmend werden Begegnungszonen in verkehrsberuhigten Gebieten, in denen Fußgänger\*innen Vorrang haben, umgesetzt. Gleiches ist beim Konzept der „Shared Spaces“ zu beobachten, also für alle nutzbarer Straßenraum, in dem sich die Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt begegnen und aufeinander Rücksicht nehmen, wie das Beispiel Stuttgart zeigt. In der Tübinger Straße sollte die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität für alle erhöht worden. Sie wurde durch eine Kombination abgesenkter Bordsteine, einer Tempo 20-Zone, reduzierten Parkmöglichkeiten, guten Sichtbeziehungen und Querungsmöglichkeiten umgestaltet. Diese Art der Straßengestaltung wird als „Begegnungszone“ bezeichnet – davon gibt es mittlerweile einige Beispiele in Deutschland. Sie orientieren sich am „Shared Space“-Gedanken.



Stuttgart: Tübinger Straße 2019 mit Shared Space und Tempo 20-Zone

© Landeshauptstadt Stuttgart, Susanne Scherzer

Die belgische Hauptstadt Brüssel geht noch weiter und hat (beschleunigt durch die Corona-Situation) das gesamte Stadtzentrum zur Begegnungszone mit Tempo 20 und Vorrang für den Fußverkehr erklärt. Darüber hinaus wird das Radwegenetz rundherum um zusätzliche 40 Kilometer erweitert. In der gesamten Stadt soll ab 2021 Tempo 30 zur allgemeinen Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Auch in Deutschland nehmen – im Zuge der Auswirkungen der Corona-Pandemie – die Planungen zumindest für die Innenstadtbereiche zu, die eine Absenkung der Regelgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 vorsehen. Der VCD hat hierfür ein Tempo 30- Soforthilfe-Papier erarbeitet.

### Mehr Flächen durch Parkraummanagement gewinnen

Der ruhende Autoverkehr genießt immer noch eine erhebliche Sonderstellung auch was die Parkkosten betrifft. Ein durchschnittlicher Parkplatz ist mit seinen 12 m<sup>2</sup> genauso groß wie ein durchschnittliches Kinderzimmer. Ein Auto steht aber etwa 23 Stunden am Tag im öffentlichen Raum herum und das auch noch vergleichsweise sehr günstig. In Berlin kostet ein Anwohnerparkausweis 10,40 Euro im Jahr – das sind 0,03 Euro am Tag für 12 m<sup>2</sup>. Der Stand auf einem Wochenmarkt mit der Größe von 12 m<sup>2</sup> kostet immerhin 18 Euro am Tag. In Berlin am Kurfürstendamm zahlt man für 1 m<sup>2</sup> einer Wohnung durchschnittlich 15,60 Euro kalt im Monat. Das sind bei 12 m<sup>2</sup> 2246,60 Euro im Jahr. Mit dem Anwohnerparkausweis wird zudem nur ein geringer Teil der tatsächlichen Unterhalts- und Verwaltungskosten abgedeckt. Den Rest – gut  $\frac{3}{4}$  der Betriebs- und Wartungskosten zahlen alle – auch diejenigen, die keinen Parkplatz in Anspruch nehmen. Im Frühjahr 2020 hat die Bundesregierung den Kommunen mehr Handlungsspielraum bei der Erhebung von Parkgebühren eingeräumt. Bis zu 240 € sind nun möglich. Jedoch ist hier vergleichsweise immer noch Luft nach oben - andere Städte legen mehr Kosten auf das Anwohnerparken um, so kostet der Parkausweis in Amsterdam 583 Euro, in Stockholm sogar 827 Euro.

In Stuttgart kostet das Anwohnerparken aufgrund einer Sonderregelung für den Innenstadtbereich immerhin bereits 400 Euro mit sichtbaren Auswirkungen auf den Stadtraum. Als Teil der gesamtstädtischen verkehrspolitischen Push- und Pull-Maßnahmen werden diese Lösungsansätze auch zunehmend in die Mobilitäts-Masterpläne der Städte aufgenommen.

In Köln hat die Bezirksvertretung eine jährliche Reduktion des Parkraumangebots im Innenstadtbereich um 10 % beschlossen. Die Kölner Innenstadt hat einen hohen Anteil an Wohnbevölkerung. Um dem hohen Parkdruck entgegenzuwirken, führte die Stadt sukzessiv die Parkraumbewirtschaftung für verschiedene Gegenden ein. Das Ziel ist, nicht notwendigen Parkverkehr (im Wesentlichen Berufspendler) auf andere Verkehrsmittel umzuleiten. Im Zusammenspiel mit Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV konnte eine 30% Verringerung des Parkraumbedarfs erreicht werden.

Wie das Zusammenspiel der Push- und Pull-Maßnahmen funktionieren kann, erprobt auch die Stadt München. Sie setzt auf eine Verbindung aus Parkraumbewirtschaftung und Förderung des Radverkehrs. Bisher recht erfolgreich: Die Maßnahmen führten in den letzten zehn Jahren zu 14 % weniger Pkw-Nutzung, 61 % mehr Fuß- und 75 % mehr Radverkehr.

### Experimentieren und evaluieren

Deutschland wird zunehmend zum Fahrradland. 4,18 Mio. Fahrräder und E-Bikes wurden 2018 verkauft – das sind 8,6 % mehr als im Vorjahr. Bei der Radinfrastruktur gibt es in den Städten jedoch Aufholbedarf. Eine erleichterte Experimentierklausel in der StVO kann helfen, zunächst im „Kleinen“ zu testen, wie sich Veränderungen im Verkehr auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer auswirken und ob sie tendenziell gut angenommen werden. Es muss nicht sofort der „große Wurf“ sein – wie eine komplette Quartiersumgestaltung, die zunächst lange Vorlaufphasen in der Planung hat, und als großes Projekt auch auf mehr Widerstand im Umfeld stoßen kann. Mit zeitlich begrenzten Experimenten und deren Evaluation kann man vom Kleinen auf das Große schließen. Ein aktuelles Beispiel sind die Pop-up-Bike-Lanes: Ob in Bogotá, Berlin, London oder New York. Weltweit entstehen im Moment – aufgrund der Corona-Situation – auf mehreren Kilometern in den Städten „Pop-Up Bike-Lanes“. Ein Vorbild ist Berlin – hier werden temporär breitere Radfahrstreifen an den Hauptachsen und im Nebennetz getestet. Im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sind zwischen März und Mai 2020 knapp zehn Kilometer neue Radwege entstanden. Pop-Up Bike-Lanes können durch § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO umgesetzt werden.

Ziel ist es, die neu entstandenen, vorerst provisorischen Maßnahmen zu evaluieren und in eine dauerhafte Lösung zur Umgestaltung der Straßen zu überführen. Die Akzeptanz und Kritik der Veränderungen sollen erfasst und Ergebnisse diskutiert werden. Auch neue Nutzungen wie Spielstraßen, urbanes Gärtnern oder Parkplätze als gastronomische Flächen oder als Biergärten zu nutzen, müssen sich testen und erproben lassen.



## Lebenswerte Städte durch attraktive Räume

Gut gestaltete öffentliche Aufenthaltsräume – also die „Draußen-Wohnzimmer“ – machen unsere Städte erst lebenswert und werden dann auch gern genutzt. Sie bieten allen Verkehrsteilnehmer\*innen Sicherheit, genug Platz und Möglichkeiten zum Fortbewegen und zum Verweilen. Verkehrsinfrastrukturen, die der Sicherheit dienen (wie Poller), können versteckt oder kreativ gestaltet werden, Straßen spielerisch farblich gestaltet können zur Verkehrsberuhigung beitragen, Parklets mit genügend Sitzmöglichkeiten und Blumenkübel laden zum Bleiben ein. Zum Wohlbefinden in der Stadt tragen auch eine gute Einsehbarkeit von Räumen, eine ausreichende Beleuchtung und eine gute Erreichbarkeit von Verkehrsinfrastrukturen bei. Gute Beispiele finden sich immer mehr.



Stadtmöblierung auf dem Willy- Brandt-Platz in München-Riem  
© imago images/HRSchulz

## Impressum

**VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.**

Wallstraße 58 | 10179 Berlin Fon 030 / 280351-0 | Fax 030 / 280351-10 | [mail@vcd.org](mailto:mail@vcd.org) | [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

Bei Rückfragen: Lisa Kreft | Fon 030 / 280351-63 | [strassezurueckerobern@vcd.org](mailto:strassezurueckerobern@vcd.org)

Foto Titelseite: Carlo Müller-Hopp

© VCD e. V. 07/ 2020

## Anhang

### Literatur und Quellen nach Kapiteln

#### Warum wir eine andere Verteilung der Flächen brauchen

Statista online (2018): Grad der Urbanisierung in Deutschland bis 2017, online unter: <https://de.statista.com> (Stand 04/2020)

BAG – Bundesamt für Güterverkehr (2019): Verkehrsprognose. Mittelfristprognose Winter 2018/2019. München/Köln. Online unter: <https://www.bag.bund.de> (Stand 04/2020)

UBA – Umweltbundesamt (2020): Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen, online unter: <https://www.umweltbundesamt.de> (Stand 04/2020)

Agentur für Clevere Städte (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report 2014, online unter: <https://www.clevere-staedte.de> (Stand 04/2020)

VCÖ – Verkehrsclub Österreich 82016): VCÖ-Factsheet 2016-01 - Urbaner Verkehr der Zukunft: sauber und platzsparend, online unter: <https://www.vcoe.at> (Stand 04/2020)

#### Ideen und Umsetzungen zur Rükeroberung der Straße

Agora - Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. online unter: <https://www.agora-verkehrswende.de> (Stand 04/2020)

Deutsches Architektenblatt online: Fußgerecht geplant. Beitrag vom: 30.03.19. Online unter: [www.dabonline.de](http://www.dabonline.de) (Stand 08/2019)

Zeit online: Mit Hightech und pädagogischem Druck. Beitrag vom 17.04.2018. Online unter: [www.zeit.de](http://www.zeit.de) (Stand 05/2020)

NDR online: Rathausquartier wird ein bisschen autofrei. Beitrag vom 17.07.2019. Online unter: [www.ndr.de](http://www.ndr.de) (Stand 05/2020)

Agora - Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. online unter: <https://www.agora-verkehrswende.de> (Stand 04/2020)

Immowelt online: Mietspiegel in Berlin (Charlottenburg) 2020.(Je nach Ausstattung und Größe) online unter: <https://www.immowelt.de> (Stand 04/2020)

Zukunft Mobilität (2013): Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken. Online unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net> (Stand 04/2020)

Landeshauptstadt Stuttgart online (2015): Parken in der Gebührenzone Stuttgart-City. Online unter: <https://www.stuttgart.de> (Stand 04/2020)

BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Deutscher Fahrradmarkt 2018 mit neuen Rekorden. Online unter: [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de) (Stand 05/2019)

Verfassungsblog (2020): Ein Virus macht Verkehrspolitik? Online unter: <https://verfassungsblog.de> (Stand 06/2020)