



## **Verkehrsberuhigung am Straubinger Ludwigsplatz**

***Es gibt kein Grundrecht auf den motorisierten Individualverkehr.***

*[von Alexander Franz] An die 5.000 Autofahrer schieben sich innerhalb eines verkehrsträchtigen Tages mit ihren Fahrzeugen durch das Stetthaimer-Tor auf den Straubinger Ludwigsplatz und über die angegliederte Fraunhoferstraße wieder aus dem Inneren des Stadtkerns heraus.*

*Allmählich mehren sich die Stimmen, dass das Verkehrsaufkommen am Stadtgraben und im Straubinger Stadtzentrum neben der ohnehin schon hohen Dichte dortiger ein- und auspendelnden Stadtbuslinien für Mensch und Umwelt mittlerweile zu viel ist.*

*Die Grünenfraktion im Straubinger Stadtrat möchte deswegen mit einem Antrag den motorisierten Individualverkehr aus der Innenstadt verbannen und künftig nur noch Anwohnern, Stadtbussen, Stadttaxen und einem zeitlich beschränkten Lieferverkehr die Zufahrt in die Innenstadt erlauben.*

*Ziel sei es, das Verkehrschaos am zentralen Busumsteigeplatz am Ludwigsplatz anzugehen und hier für eine deutliche Entspannung zu sorgen.*

*Zur Begründung führt die Grünen-Fraktionsvorsitzende Feride Niedermeier an, dass sich auf dem Ludwigsplatz unter anderem in sich täglich wiederholender Weise gefährliche Situationen ergäben, vor allem für Fußgänger. Weshalb Handlungsbedarf dringend nötig wäre.*

*Oberbürgermeister Markus Pannermayr hatte sich dem gegenüber eher reserviert gezeigt. Mit einer entsprechenden Regelung würde die Fraunhoferstraße nicht mehr als dringend nötige Verkehrsachse zur Verfügung stehen. Außerdem hätte es negative Folgen für den lokalen Einzelhandel.*

*Ein unverhältnismäßig ausufernder Kaufkraftverlust der Geschäftswelt wird demnach aufgrund einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens befürchtet.*

## **Das Risikoparadox**

*Sobald Menschen gefragt werden, wovor sie am meisten Angst haben, folgen häufig Antworten, wie: Terroranschläge, Gewaltverbrechen oder Schweinegrippe. Ein Amoklauf vor einem Einkaufszentrum oder ein Lastwagenattentat an einem Weihnachtsmarkt waren in jüngster Vergangenheit die Brennpunkte der Medien-Berichterstattung sowohl auch allgegenwärtiges Gesprächsthema unter der Bevölkerung selbst.*

*Dabei sind andere Gefahren viel relevanter und bedrohen im alltäglichen Leben einen weitaus größeren Anteil unserer Gesellschaft. Wie zum Beispiel die freiwillige Aufnahme von zu viel Alkohol, das weniger freiwillige Passivrauchen, Lärmbelastungen, oder die gesundheitsgefährdende Schadstoffbelastung unserer Atemluft durch den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr.*

*Angesichts dieser verzerrten Wahrnehmung spricht man in der Soziologie von einem Risikoparadox. Gemeint ist dabei die systematische Überschätzung von gut sichtbaren Risiken und die Unterschätzung von nicht gut erkennbaren Risiken.*

*Ein steter Tropfen höhlt den Stein - Die schleichende Abgasvergiftung von Mitmenschen, die in unmittelbarer Umgebung vielbefahrener Straßen wohnen oder arbeiten, betrifft vor allen in Ballungsgebieten einen Großteil der Stadtbevölkerung in ihrem alltäglichen Leben.*

*Allein anhand der hohen Stickoxidkonzentration (NO<sub>2</sub>) in Dieselabgasen sterben statistischen Folgerungen nach jährlich vorzeitig etwa 10.000 Menschen in Deutschland, die über langwährende Zeiträume in der Umgebung vielbefahrener Straßen wohnen oder arbeiten. Das sind fast 30 Tote pro Tag. Dazu kommen noch mindestens ebenso viele Todesfälle durch die Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>). Man muss sich nur vorstellen, wenn in Deutschland eine ähnliche Anzahl von Menschen tatsächlich Terroranschlägen oder der Schweinegrippe zum Opfer fallen würde.*

*Jedes Kind wächst heute mit Sätzen wie: "Pass auf die Autos auf, wenn Du über die Straße gehst!" heran, ja wir alle sind heute an das autogerechte Lebensumfeld gewöhnt. Gut ausgebaute Straßen und Ampelsysteme sind genauso Normalität, wie stehenbleibende Fußgänger, die Autos den Vorrang lassen. Wer in eine neue Wohnung an einer vielbefahrenen Straße einzieht, der nimmt den andauernden Verkehrsfluss, den Lärm und die hohe Schadstoffbelastung seiner Atemluft in Kauf. Wohlwissend, dass diese Belastung eine schleichende gesundheitsschädigende Wirkung in Gang setzt, die bei zu vielen Menschen vorzeitig tödlich endet.*

*Sicherlich hat das Automobil unser Verhältnis zur Mobilität revolutioniert.*

*Wir kommen heute damit viel schneller von A nach B, als damals noch mit der Postkutsche. Die Freiheit, spontan ins Auto einzusteigen, und einfach los zu fahren. Egal wo hin.*

*Mit der Bezeichnung "autogerechte Stadt" gipfelte in den 1970er Jahren in der Stadtplanung ein Trend, um den Autofahrern und ihren Fahrzeugen zunehmend mehr Platz zu schaffen.*

*Es wurden breitere Straßen gebaut, Wohnraum geopfert und dafür mehr Fläche für Autostellplätze bereitgestellt. Der Fokus der Stadt- und somit auch der Verkehrsplanung lag darin, eine kontinuierlich heranwachsende Blechlawine von Kraftfahrzeugen möglichst reibungslos durch unsere Ballungsgebiete zu schleusen. Mittlerweile müssen wir aber erkennen, dass diese Entwicklung überhandnimmt und uns, der in Städten lebenden Bevölkerung, gesundheitlich bedroht.*

*Angenommen, in den größeren Innenstädten wären ab morgen keine Autos mehr unterwegs. Was würde da wohl zuallererst auffallen? Natürlich hätte sich dieser säuerlich aufdringliche Abgasgeruch in der Atemluft verflüchtigt. Man würde überdimensioniert zubetonierten Fahrbahntrassen gegenüberstehen und es wäre still. Sicher wäre auch hier noch ein gewisser Geräuschpegel vernehmbar, der jedoch im Gegensatz zu einer vielbefahrenen Straße durchaus Stille anmuten lässt...*

*Autofreie Innenstädte sind heutzutage zwar keine reine Utopie mehr, gelebte Realität aber auch noch nicht. Dass aber in anderen Europäischen Innenstädten verkehrsplanerisch mutige Entscheidungen zulasten des motorisierten Individualverkehrs längst getroffen wurden, bzw. ein Umdenken gerade erst stattfindet, folgende Beispiele:*

**[Houten in den Niederlanden: ca. 50.000 Einwohner]** *Lebenswert, sicher und umweltfreundlich: Das niederländische Houten hat schon vor Jahren den Autoverkehr aus der Innenstadt verbannt und gilt mittlerweile auch international als Modell für ein autobefreites Verkehrskonzept der Zukunft. Heute leben hier fast 50.000 Menschen – verteilt auf moderne, dicht bebaute Wohnsiedlungen, die seit den 1990er-Jahren rund um das neue Stadtzentrum entstanden sind.*

*Vor der ersten Wachstumsphase hat sich die ursprünglich 8000 Einwohner zählende Gemeinde für eine Infrastruktur entschieden, bei der die Fahrradfahrer sich innerhalb der Gemeindegrenzen sehr einfach von A nach B bewegen können. Autos aber, die von einer Siedlung in eine andere wechseln wollen, müssen erst von ihrem Wohnviertel aus raus auf einen Rundweg und können auch nur von diesem Rundweg aus in ein anderes Viertel hineinfahren.*

Die Siedlung De Geer liegt ganz nah am neuen Einkaufszentrum, das rund um den Bahnhof entstanden ist. Mit dem Auto könnte man in fünf Minuten eines der Parkhäuser in der Innenstadt erreichen. Doch der Umweg über den Rondweg, die große Umgehungsstraße, macht die Autofahrt unattraktiv. Mit de fiets, also mit dem Fahrrad, sind die Bewohner viel schneller in der Stadt. Manche Houtener benutzen das Rad deshalb nicht nur häufig, sondern ... "Immer! So komme ich am schnellsten von A nach B. Ich kann immer den kürzesten Weg nehmen. Das geht besser als mit dem Auto."

**[Oslo: 600.000 Einwohner]** Die norwegische Hauptstadt geht im Bestreben um mehr städtische Lebensqualität rigoros vor: Ab 2019 dürfen keine Privat-Pkws mehr in die Innenstadt. Eine Maut gibt es dort bereits. Die Stadtregierung aus Grünen, Sozialisten und linker Arbeiterpartei fasste den Beschluss des AutoBanns Ende vergangenen Jahres. In Oslo leben rund 600.000 Einwohner, aber nur 1000 davon im Zentrum; dort arbeiten allerdings 90.000 Menschen. Oslo ist die erste europäische Großstadt, die mit einem radikalen Autoverbot den Abgasausstoß drastisch senken will. In Zukunft will man den öffentlichen Nahverkehr und E-Bikes mehr fördern - und 60 Kilometer zusätzliche Radwege bauen.

**[Kopenhagen: ca. 600.000 Einwohner]** Die dänische Hauptstadt ist Vorreiterin für Alternativen zum Autoverkehr. Mehr als die Hälfte der Einwohner fährt mit dem Rad zur Arbeit. Jüngstes Projekt: Ein Fahrrad-Highway, der die Vororte besser anbinden soll. Bis 2018 soll etwa die Hälfte der 28 geplanten Strecken fertig sein. Spektakuläre Fahrradwege wie die 190 Meter lange Brücke "Bicycle Snake" machen richtig Lust aufs In-die-Pedale-Treten.

**[Helsinki: ca. 636.000 Einwohner]** Die finnische Hauptstadt hat es sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 eine Infrastruktur aufgebaut zu haben, die einen Privat-Pkw eigentlich überflüssig macht. Eine Schlüsselrolle könnte dabei die Verkehrsplanerin Sonja Heikkilä spielen, die beim finnischen Innovationsförderer Tekes arbeitet. Per Handy-App sollen die Einwohner sich die jeweils passende Mobilitätsform zusammenstellen - eine Art gemeinnütziges Uber für den Nahverkehr. Bereits jetzt fahren 15 Busse durch die Innenstadt, die man per App anfordern kann und die dort halten, wo man möchte. Sie sind teurer als ein normaler Bus, billiger als Taxifahren.

**[Madrid: ca. 3,2 Millionen Einwohner]** Die spanische Hauptstadt leidet unter dem Abgasproblem. Seit dem vergangenen Jahr ist ein Kernbereich der Altstadt nur noch für Anwohner per Pkw erreichbar. Andere Autos dürfen nur noch auf bestimmten Hauptstraßen fahren. Mehr Fußgänger- und verkehrsberuhigte Zonen sollen die Stadt attraktiver machen. Außerdem müssen Besitzer von Dreckschleudern auch beim Parken mehr bezahlen: In die neuen Parkuhren muss man das Autokennzeichen eingeben - für Autos mit hohen Schadstoffwerten werden höhere Gebühren fällig. Wer als Nicht-Einwohner außerhalb der erlaubten Straßen Auto fährt, muss 90 Euro Bußgeld zahlen - die Verkehrsströme werden per Kamera überwacht. Federführend in Madrid für den "Mobilitätsplan 2020" war übrigens eine konservative Stadtregierung.

**[Paris: 2,2 Millionen Einwohner]** Wer ein Auto hat, das vor 1997 gebaut wurde, darf seit neuestem nicht mehr in die Pariser Innenstadt fahren. Jedenfalls nicht unter der Woche; am Wochenende gilt das Verbot nicht. Jeden ersten Sonntag im Monat ist der Prachtboulevard Champs-Élysées komplett autofrei, ab 2020 sollen vor 2011 gebaute Dieselfahrzeuge von den Straßen verschwinden, an einem kompletten Verbot wird gearbeitet. Die autofreien Tage haben den Parisern Lust auf mehr gemacht - es sollen neue verkehrsberuhigte Bereiche und neue Radwege entstehen, bis 2020 soll ein komplettes Netz aus Radwegen die Stadt durchziehen.

**[London: 3,3 Millionen in 13 Stadtbezirken]** Auch in Großbritannien sagt man dem Feinstaub den Kampf an. Dieselautos sollen bis 2020 von den Hauptstadtstraßen verbannt werden. Derzeit gibt es schon eine Stau-Maut: In manchen Gebieten müssen Dieselfahrer eine Tagesgebühr zahlen, wenn sie zu Stoßzeiten in die Stadt fahren.

**[Brüssel: Stadtbereich ca. 176.000 Einwohner]** "De voetganger wordt koning", der Fußgänger wird König, heißt die Devise in Brüssel. Einmal im Jahr, das ist schon Tradition, gibt es einen autofreien Tag. Schon jetzt sind großen Teile der Innenstadt Fußgängerzonen - ein Erfolgsmodell, das in Zukunft noch ausgeweitet werden soll. bis 2018 sollen erstmal alle Dieselfahrzeuge mit einem Baujahr vor 1998 verschwinden. Derzeit ringen in Brüssel die Autogegner mit den Befürwortern - etwa um die Frage, ob der große Boulevard Anspach nicht lieber ganz autofrei werden soll, eine opulente Flaniermeile. Mobilitätswochen und Bürgerinitiativen unterstützen die Stadtregierung, die das Projekt vorantreiben will.

**Quellenangabe:**

*Beim Verfassen dieses Artikels wurden unter anderem verschiedene Textinhalte anderer Autoren verwendet .*

- + [Deutschlandfunk-Kultur](#): *Wenn Abgase gefährlicher sind als Attentäter*
- + [Autohaus Weigl](#): *Autofreie Innenstädte*
- + [Manager Magazin](#): *Autofreie Innenstadt*
- + [Deutschlandfunk-Kultur](#): *Houten in den Niederlanden /Die autofreie Modellstadt*