



Mobilität

für Menschen

Die Verkehrswende für Fürth gestalten

Andreas Sauter

Die Verkehrswende für Fürth gestalten Impuls für den Nachhaltigkeitsbeirat Fürth

1. Warum Verkehrswende?
2. Wo steht Fürth heute?
3. Was ist zu tun?

Anhang: Ergänzungen + Literatur

1. Warum Verkehrswende?



Der Sound der Stadt - den Bürgermeister*innen, die im Deutschen Städtetag organisiert sind, gefällt er nicht: So wie bisher gehe es definitiv nicht weiter, sagt Hauptgeschäftsführer Helmut Dedy. "Die Städte ersticken teilweise im Verkehr. Wir müssen hinkommen zu einer Verkehrswende, zu einer grundlegenden Umorientierung im Verkehr der Städte."



„Stau, Luftverschmutzung und kaum Platz vor lauter Parkplätzen: Die großen deutschen Städte fordern eine grundlegend andere Verkehrspolitik“
(Tagesschau 22.6.2018)

Der Deutsche Städtetag hat 2018 ein eigenes Positionspapier vorgelegt.

"Wie kriege ich die Verkehre vernünftig gesteuert? Wie kriege ich den Stadtraum wieder so, dass er wieder ein Lebensraum wird, wo eben nicht nur Blechhaufen rumstehen, sondern wo sich Menschen begegnen können?" Markus Lewe, Präsident des Städtetages



„Deutschland hat massiv den Anschluss verloren. Die skandinavischen Länder sind deutlich weiter als wir. Sie wollen den Menschen den Umstieg leicht machen. Die Regierungen fördern den Umweltverbund, die E-Mobilität mit Fahrrad und Auto, bauen massiv ihr Radwegenetz aus und sind mit der Digitalisierung viel weiter als wir.“



Stefan Wallmann

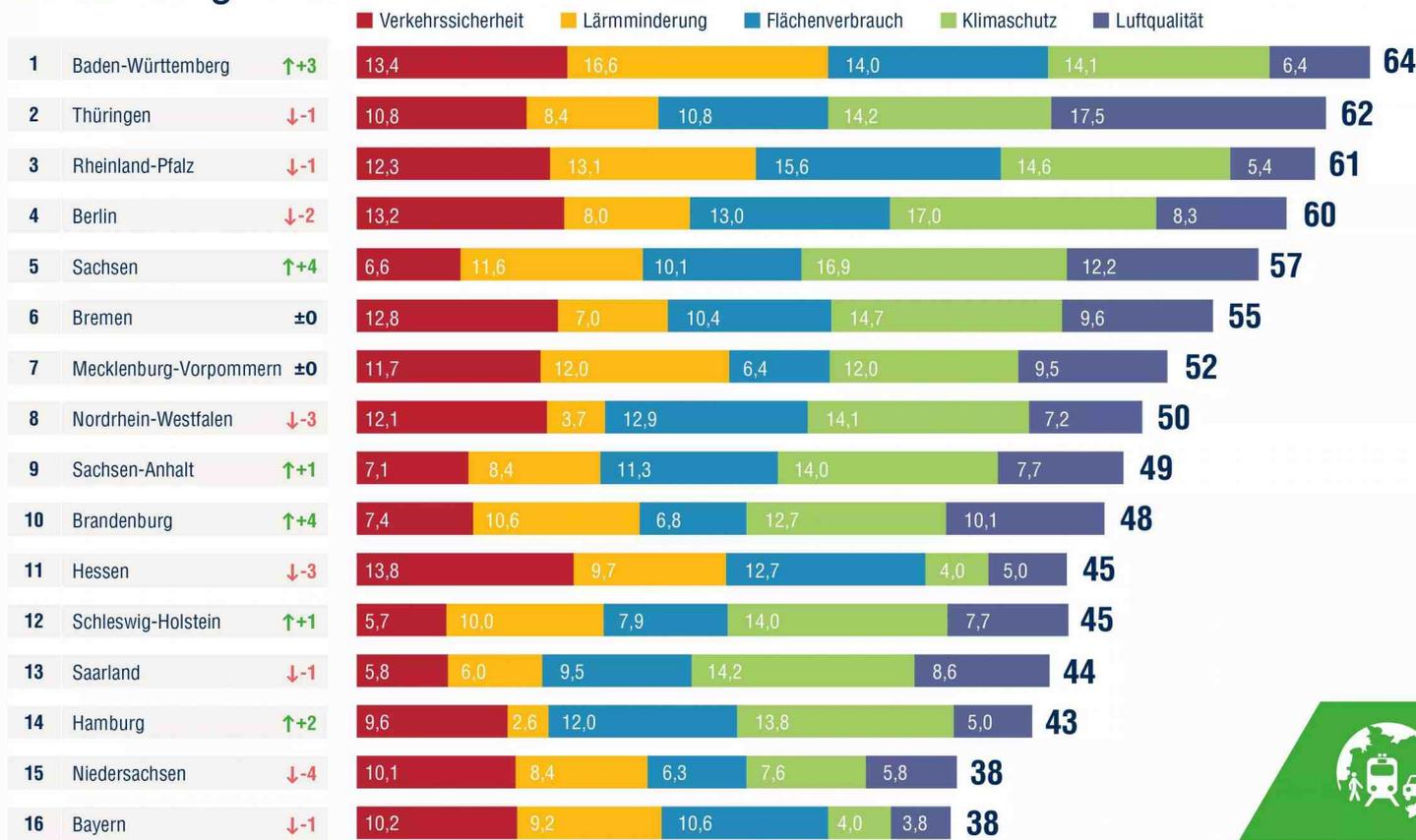
Verkehrsexperte

Deutschland-Chef
Ramboll



Länderindex Mobilität: Bayern fällt im Bundes-Ranking auf den letzten Platz in Deutschland

Gesamtergebnis



**Bundesländerindex
Mobilität & Umwelt**

Quelle: Allianz pro Schiene | 11/2018 | Maximal 20 Punkte pro Themenbereich erreichbar

Lizenz:  Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung

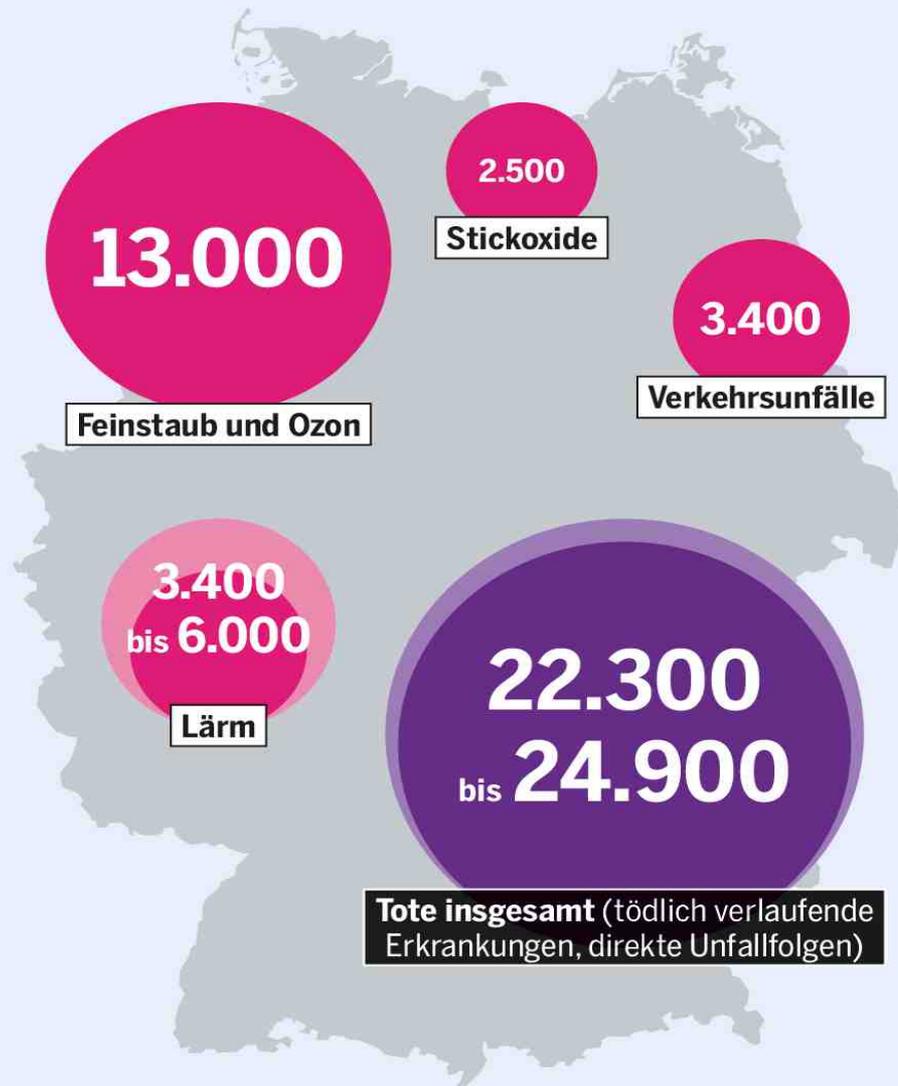
VERKEHRSTOTE IN DER EU

pro eine Million Einwohner (2015)



VIELE VERKEHRSTOTE STERBEN NICHT AUF DER STRASSE

Frühzeitige Todesfälle durch verkehrsbedingte Stickoxide, Lärm, Feinstaub und Ozon sowie bei Unfällen Getötete, Deutschland, Schätzungen für 2014/15

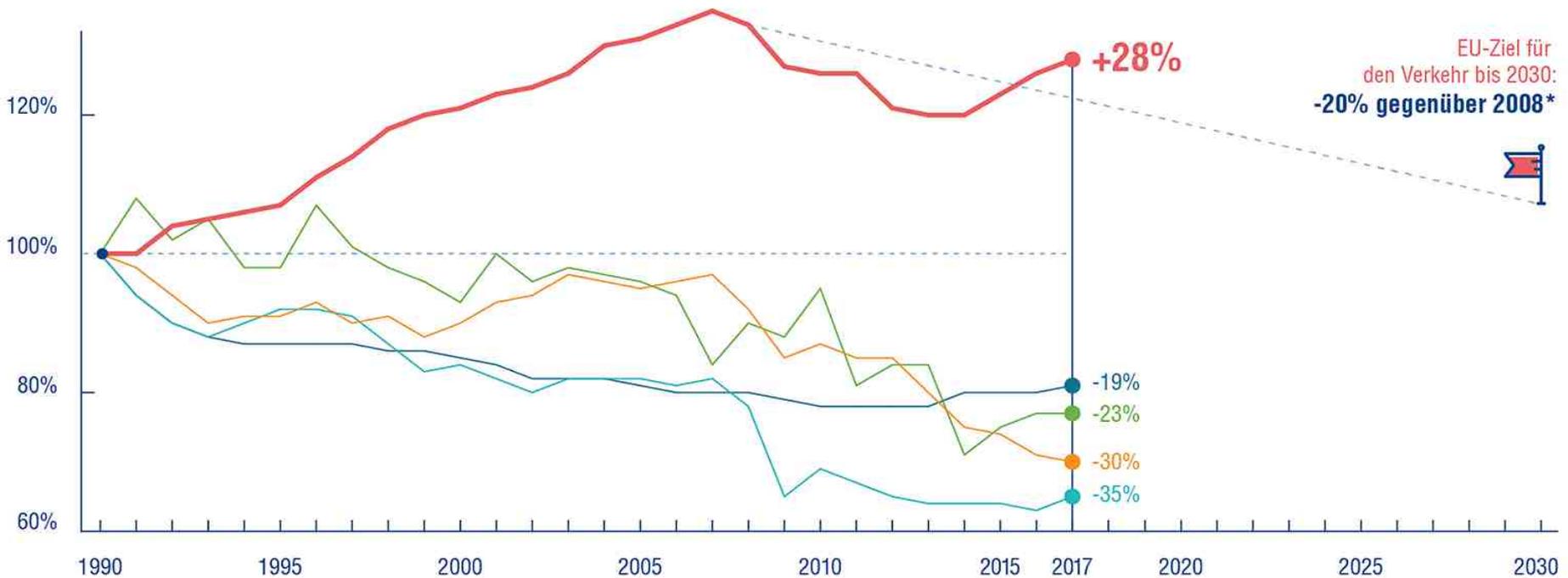


© MOBILITÄTSATLAS 2019 / ICCT, UBA, EEA, DESTATIS

Verkehr ist der einzige Sektor, der seine Klimabilanz verschlechtert statt verbessert:

Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Europa (EU-28)

1990 bis 2017 (1990=100%)



Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2019 | auf Basis von Europäische Umweltagentur (EEA) 2018 | Verkehr inklusive internationalem See- und Flugverkehr

*entspricht +7% gegenüber 1990

Lizenz:  Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung

ENERGIEVERBRAUCH VERSCHIEDENER VERKEHRSMITTEL

pro Personenkilometer



Fahrrad



Pedelec



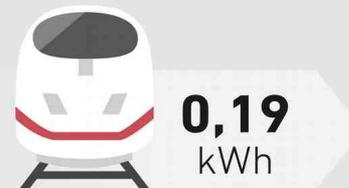
U-Bahn



Straßenbahn



Bus



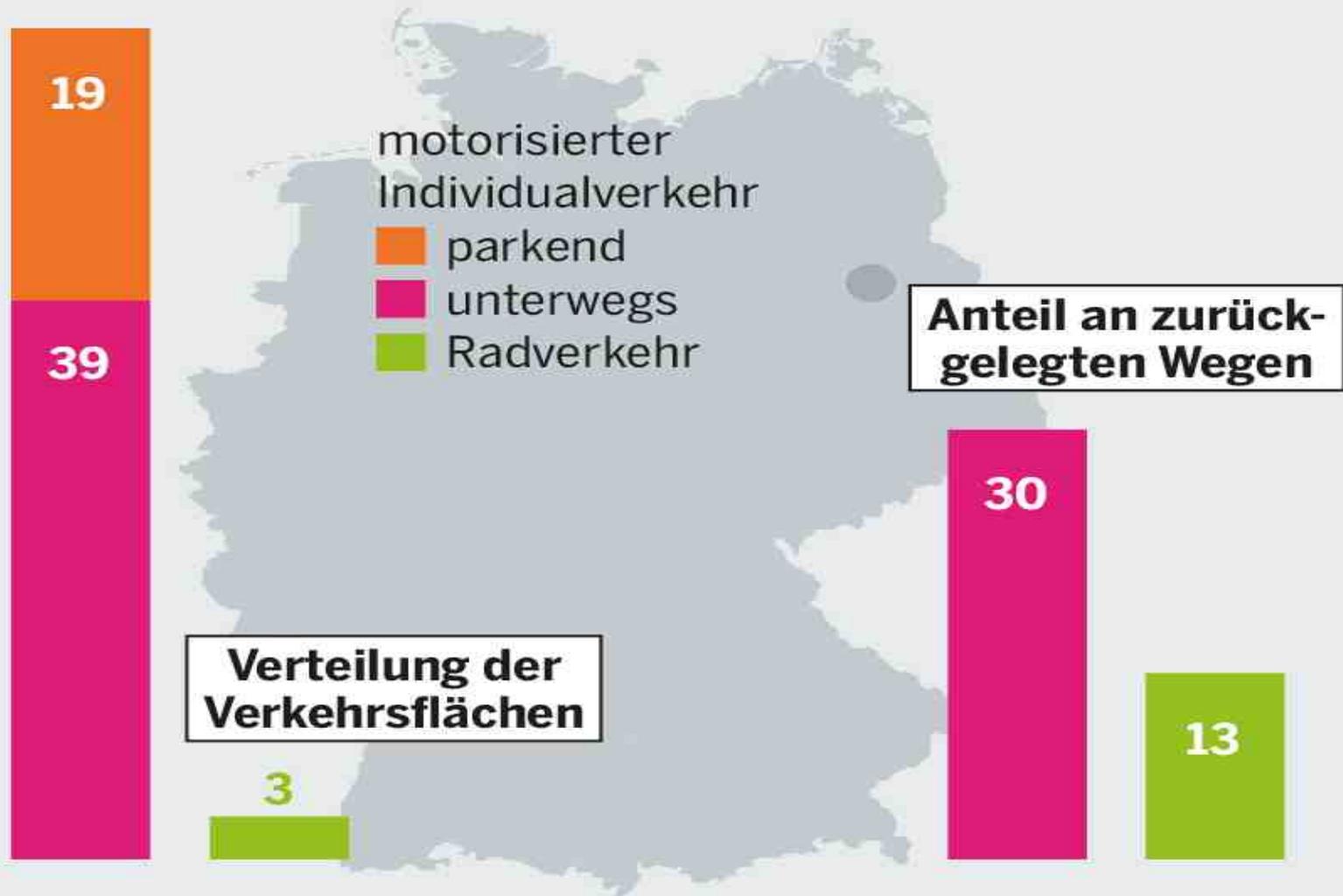
Zug



Auto

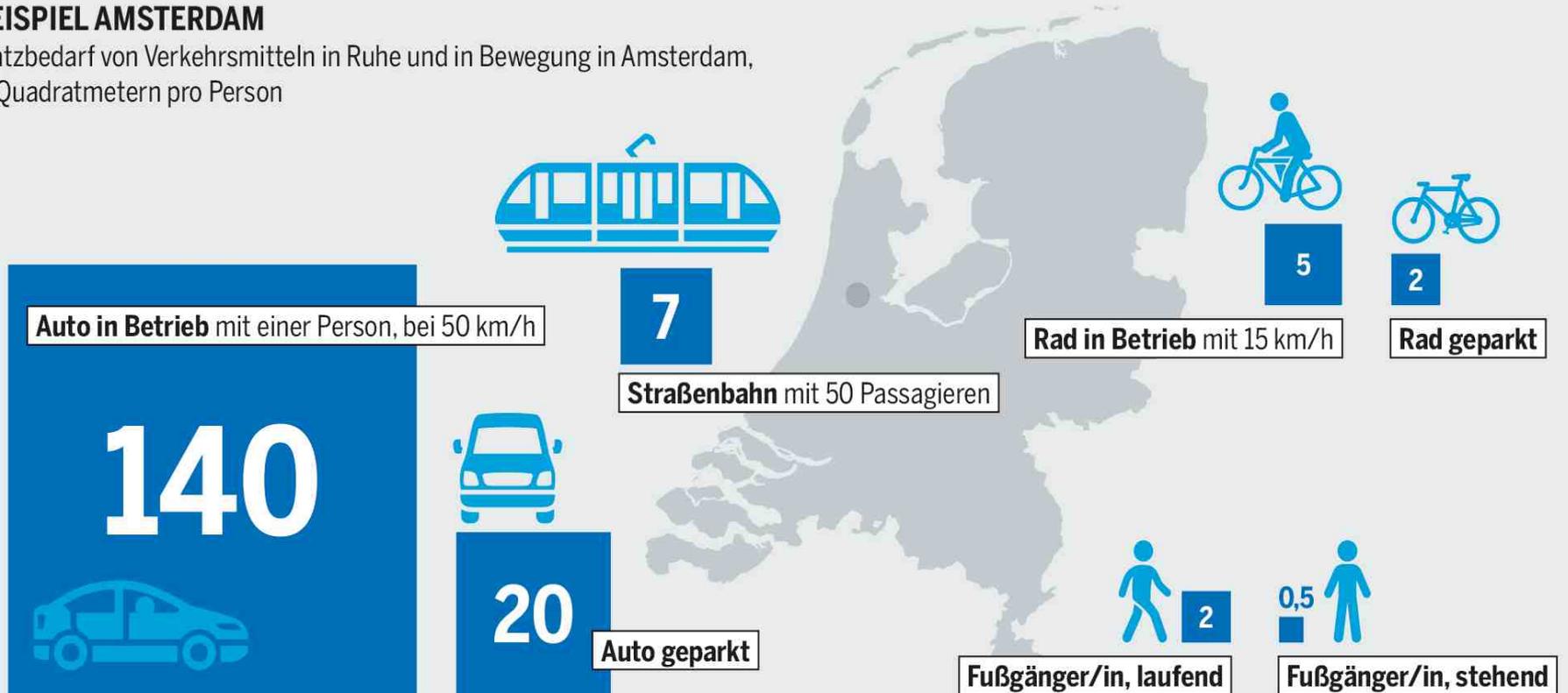
BEISPIEL BERLIN

Flächenungerechtigkeit zwischen Autos und Fahrrädern in Berlin,
Anteile in Prozent



BEISPIEL AMSTERDAM

Platzbedarf von Verkehrsmitteln in Ruhe und in Bewegung in Amsterdam, in Quadratmetern pro Person





Die lebenswertesten Städte der Welt bieten mehr Fläche für Menschen:

2. Wo steht Fürth heute?



Wo steht Fürth bei der Verkehrswende?

1. Bei Fußgängern:

Im Modal Split unter dem Schnitt der deutschen Großstädte
Schlechte Platzierung (48/76) im perpedesindex (Ampel rot)

2. Bei Radfahrern:

Mit 10% Rad-Anteil deutlich hinter dem 25%-Ziel Bayerns
Mäßiges Ranking im Fahrradklimatest (Note 4), Situation für
Kinder wurde 2018 noch schlechter bewertet als 2016

3. Beim ÖPNV:

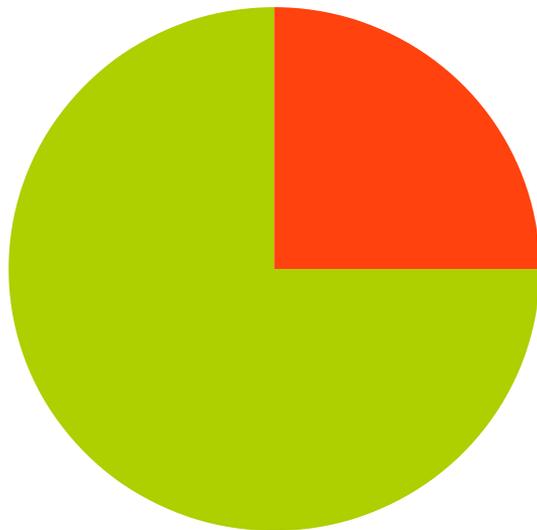
Hohe Verspätungs-Quote, laut Berater im NVP ungünstige
Verbindungsqualitäten, überdurchschnittlicher Preisanstieg
im Busverkehr; letzte Stadt aller deutschen Großstädte, die
einen Nahverkehrsplan entwickelt hat

4. Innovation/Strategie:

Kein Großstadt-Niveau im BCS-Städte-Ranking (Platz 111)
Verkehrsentwicklungsplan gegenüber Stadtratsbeschluss
über drei Jahre in Verzug

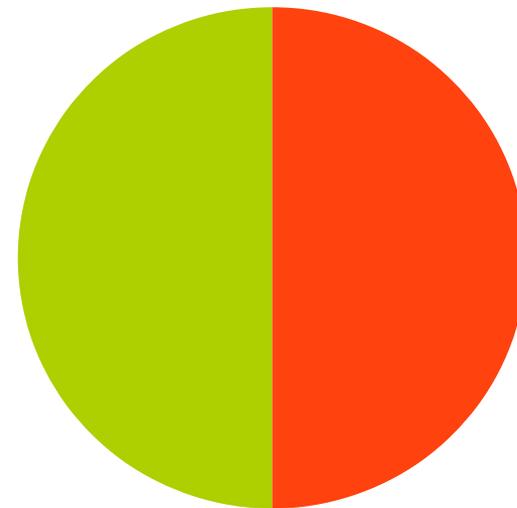
Modal Split Fürth im Vergleich zu Städten, die Ihre Verkehrswende eingeleitet haben:

Wien, Zürich, Freiburg, Heidelberg...



■ Umweltverbund ■ MIV

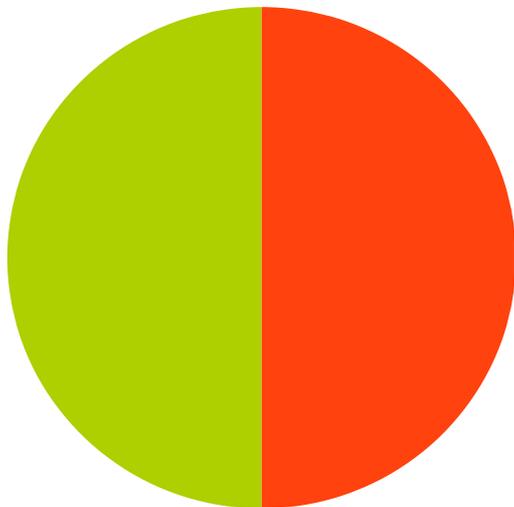
Fürth



■ Umweltverbund ■ MIV

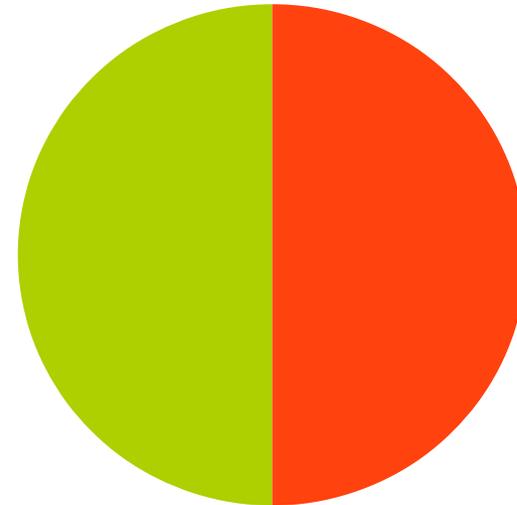
Wie hat sich der Modal Split in Fürth in den letzten 20 Jahren entwickelt?

Vor 20 Jahren:



■ Umweltverbund ■ MIV

2019:

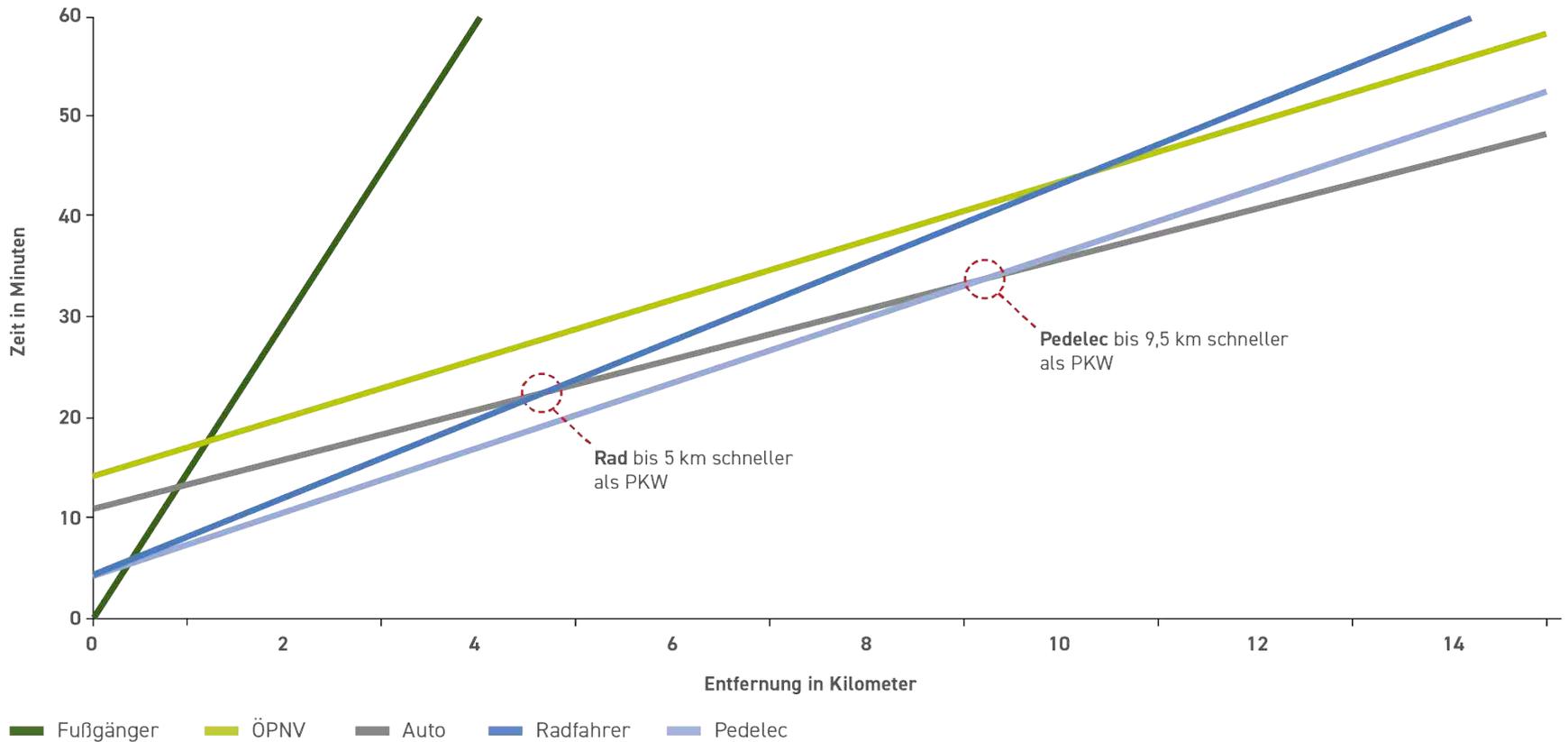


■ Umweltverbund ■ MIV

Das große Potential des Umweltverbunds:

Wegevergleich: Von Tür zu Tür im Straßenverkehr *

Quelle: Eigene Darstellung nach Umweltbundesamt (2014)

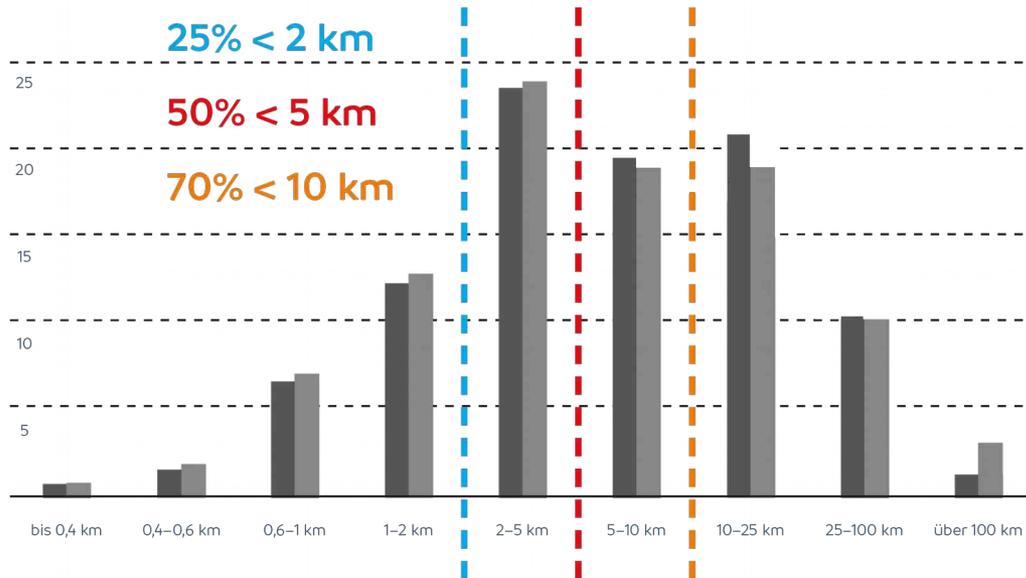


* Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: zu Fuß $\varnothing v = 4$ km/h, Fahrrad $\varnothing v = 15,3$ km/h, Pedelec $\varnothing v = 18,5$ km/h, Bus/Bahn $\varnothing v = 20$ km/h, Pkw $\varnothing v = 24,1$ km/h. Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse.

Der Faktor Nah-Mobilität:

VERTEILUNG DER WEGELÄNGEN IM PKW-VERKEHR

Anteil an allen Wegen mit dem Pkw in Prozent



7 von 10 Einkäufen passen in den Fahrradkorb!



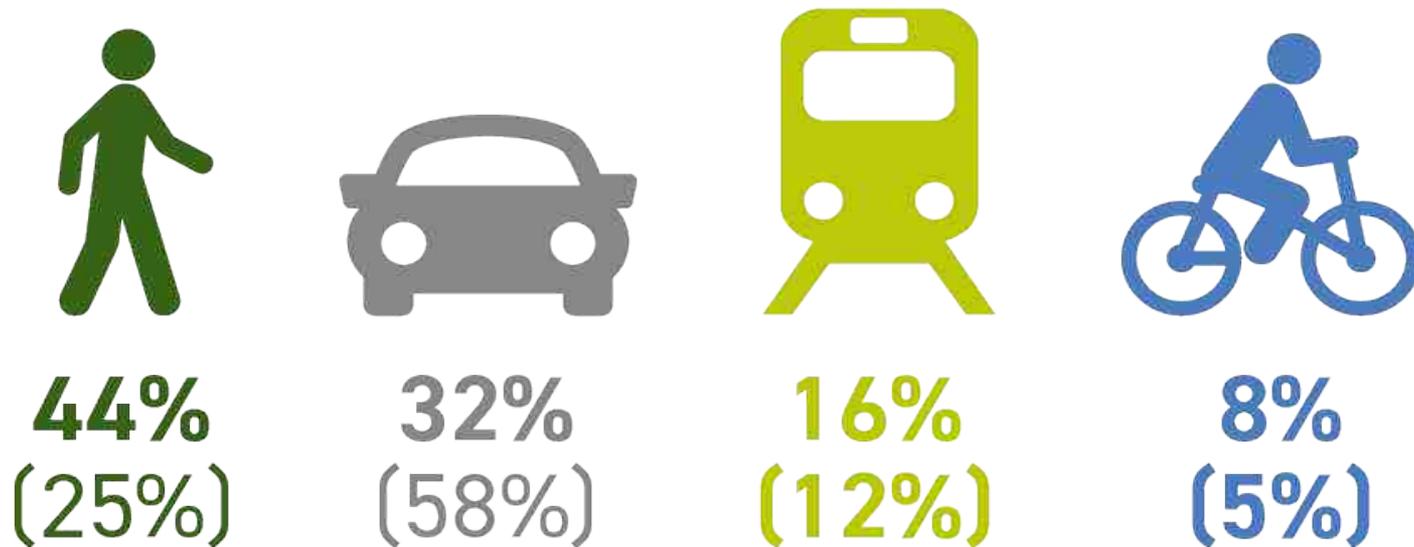
 Pkw-Fahrer
 Pkw-Mitfahrer

Unterschätztes Potential des Umweltverbunds:

Kennen Sie Ihre Kunden?

Tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Einzelhandelskunden in Graz

Quelle: Eigene Darstellung nach Sustrans (2003)



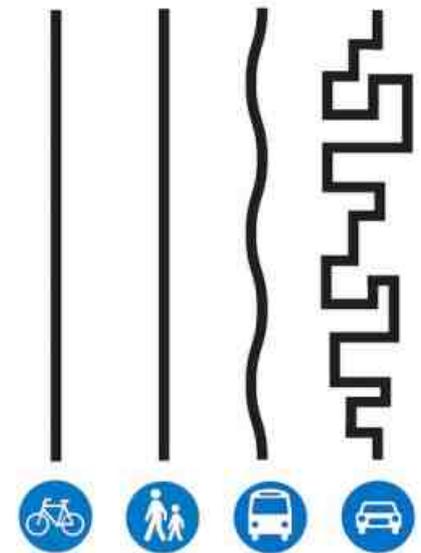
Tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Kunden
(Schätzung der Einzelhändler in Klammern)

3. Was ist zu tun?



Die Pyramide für Verkehrswende:

Traffic Planning for Liveable Cities



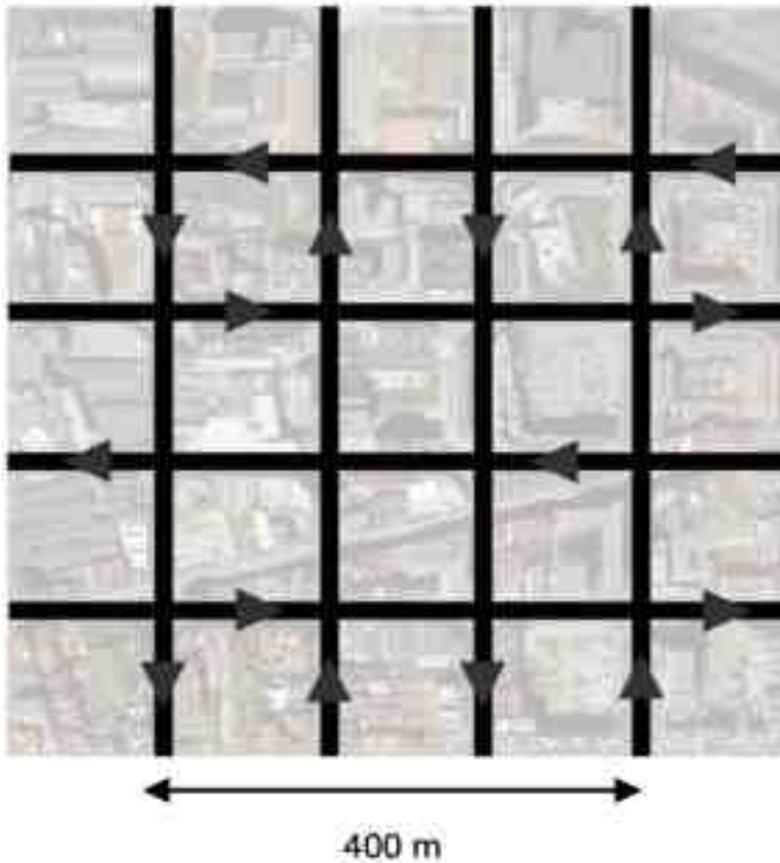
COPEN
HAGEN
IZE
EU

Von anderen Städten lernen:

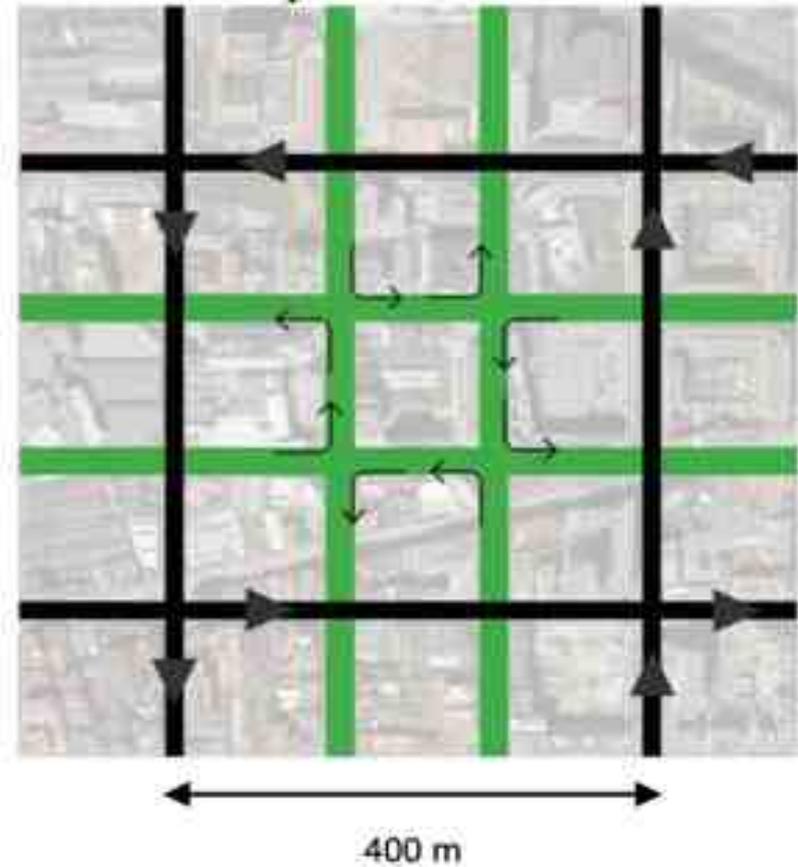


Aus Superblocks in Barcelona werden #kiezblocks in Berlin:

Baseline situation



Superblock model



Temporäre Fußgängerzone in Hamburg: 93% wollen Fortsetzung des Projektes



Auch Grundeigentümer, Gastronomen, Händler und Berufstätige im Quartier wollen weiterhin eine autofreie Innenstadt

10-Jahres-Erfolge in München:

Wirkungen von zehn Jahren „Push & Pull“-
Maßnahmen in München

Abbildung 16



Agora Verkehrswende (2018)

Empfehlung des Nachhaltigkeitsbeirats als Beschlussvorlage an die Politik (1/3):

1. Steigerung des Umweltverbunds (Fuß-, Radverkehr, ÖV) im Modal Split auf mindestens 65% in 2026 und 75% in 2030. Für eine baldige Verschiebung des Modal Split hin zu einem höheren Anteil des Umweltverbunds werden erfolgreiche Vorbildstädte herangezogen, um schnell zum Ziel zu kommen.
2. Verkehrssicherheit, Luftqualität, Lärmsituation, Klimaschutz und Flächengerechtigkeit für den Sektor Verkehr werden verbessert. Bis 2030 soll es in Fürth keine Verkehrstoten mehr, 70% weniger CO₂-Emmission durch Verkehr (ggü. 2020) sowie eine Aufteilung der Verkehrsfläche gemäß der Modal Split Zielvorgabe aus dem dann aktuellen VEP geben.
3. Fürth soll eine Stadt der kurzen Wege werden. Die autogerechte Siedlungsstruktur wird umgewandelt: Verkehrsvermeidung plus Verkehrsverlagerung hin zum höheren Anteil des Umweltverbunds werden künftig bei allen baulichen Planungen als integraler Bestandteil von vorneherein berücksichtigt.

Empfehlung des Nachhaltigkeitsbeirats als Beschlussvorlage an die Politik (2/3):

4. Die Angebote für den Umweltverbund werden innerhalb der nächsten drei Jahre signifikant verbessert, dazu gehören:

4.1. Vollständiges Netz von Premium-Fußwegen entsprechend Leitlinien FUSS e.V. inklusive vorrangiger Querungshilfen

4.2. Realisierung eines dichten Netzes sicherer Fahrrad-Wege mit ausreichend ADFC-konformen Radabstellanlagen für das gesamte Stadtgebiet

4.3. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in allen Belangen, insbesondere mit dem Ziel auf wesentlichen Verbindungen schneller als der MIV zu sein und insgesamt ein besseres Preis-/Leistungsverhältnis zu erzielen.

5. Der öffentliche Appell „Macht Platz für Corona-sichere Rad- und Gehwege“ sowie die Petition „Pop-Up-Bike-Lanes für Fürth“ werden für Fürth umgehend noch 2020 umgesetzt.

Modelle für „Superblocks“/„#kiezblocks“ (Barcelona/Berlin) und temporäre Fußgängerzonen (Altstadt für Alle, Hamburg) werden für Fürth ausgestaltet und spätestens 2021 umgesetzt.

Empfehlung des Nachhaltigkeitsbeirats als Beschlussvorlage an die Politik (3/3):

6. Die bessere Verknüpfung des Umweltverbunds, attraktive Sharing-Angebote, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zukunftsfähige Lieferverkehr-Lösungen, autofreie und autoarme Siedlungskonzepte sowohl im Bestand als auch im Neubau sowie zielgruppengerechte Mobilitätsangebote für Kinder, Senioren und Mobilitätseingeschränkte werden ausgeweitet. Die Autostellplatzverordnung wird abgeschafft, Parkraum-Management eingeführt.

7. Bereitstellung der personellen und finanziellen Ressourcen für die Umsetzung dieser Verkehrswende. Dazu gehören:

7.1. Aufstockung der Verkehrsplanung um 5 zusätzliche Mitarbeiter im aktuellen Stellenplan sowie Besetzung bis 2021

7.2. Entsprechende Ausstattung der mit der Umsetzung befassten Behörden, insbesondere Tiefbauamt und Straßenverkehrsamt

7.3. Priorisierung vorhandener Ressourcen auf die Verkehrswende

7.4. Quartärlisches Monitoring zum Umsetzungsstand Ziele 1-6

7.5. Möglichst kostendeckende Gegenfinanzierung der zusätzlichen Aufwendungen über Parkraum-Bewirtschaftung.

Einbringen weiterer Expertise des Fürther Nachhaltigkeitsbeirats zur Verkehrswende und politische Einordnung des Beschlusses:

Noch in diesem Jahr soll in Fürth der Prozess zur Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans (VEP) beginnen.

Der Stadtrat wird gebeten, den vorliegenden Zielekatalog noch vor Beginn des VEP als Rahmenvorgabe zu verabschieden.

Weitere konkrete Maßnahmen-Vorschläge der Beiratsmitglieder werden vom NachhaltigkeitsBüro der Stadt gesammelt, strukturiert und in diesen VEP-Prozess gegeben, um dort zeitnah an geeigneter Stelle abgearbeitet zu werden.

Die Beschlussvorlage sowie die Argumente werden unterstützt von den Fachverbänden:



1. ACE = Automobilclub Europa
Kreis Fürth-Erlangen



2. ADFC = Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club
Kreisgruppe Fürth



3. FUSS e.V. = Fachverband Fußverkehr Deutschland
Region Nürnberg-Fürth-Erlangen



4. VCD = Verkehrsclub Deutschland
Ortsgruppe Fürth

Ergänzungen



Positionspapier des deutschen Städtetag 2018 (Auszug verkehrspolitische Ziele 1/2):

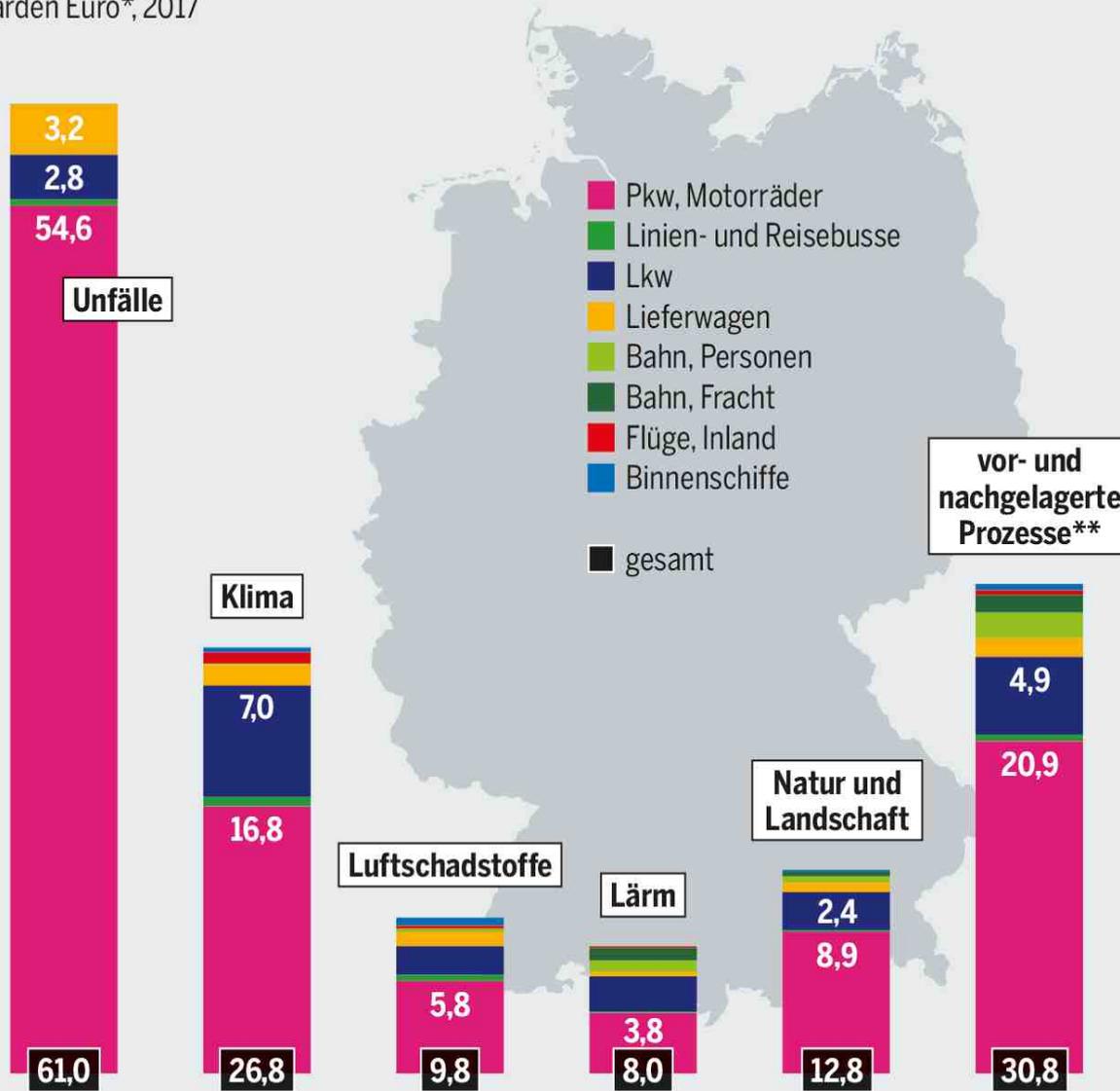
- Es bedarf eines Konsenses für nachhaltige Mobilität
- Der Verkehrssektor ist gehalten, seinen Beitrag zum Erreichen der klimapolitischen Ziele zu liefern
- Die Stadtentwicklung wird darin gestärkt, das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ auch umzusetzen
- Die Sanierung der Infrastruktur, nachfrageorientierte Angebote im ÖPNV, Mobilitätsstationen, Sharing-Systeme und Fahrradparkplätze müssen Beiträge leisten, die Attraktivität des „Umweltverbunds“ zu steigern
- Die Verkehrssicherheit muss in eine neue Dimension treten – die „Vision Zero“ ohne Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr muss erreichbar ausgestaltet werden

Positionspapier des deutschen Städtetag 2018 (Auszug verkehrspolitische Ziele 2/2):

- Die Digitalisierung des Verkehrs im öffentlichen und individuellen Bereich muss sich auf die effizientere Auslastung, Optimierung und Verknüpfung der bestehenden Verkehrssysteme konzentrieren und neue Verkehrsmodi integrieren
- Der öffentliche Raum ist wieder mehr zum Aufenthalts- und Begegnungsort umzugestalten. Die Verkehrsflächen sind gerechter aufzuteilen, gemischt genutzte Flächen können helfen, Geschwindigkeiten zu reduzieren.
- Der Wirtschaftsverkehr wird nachhaltige Logistik und Lieferverkehrskonzepte nutzen müssen, um den öffentlichen Raum deutlich zu entlasten.
- Bund und Länder sind aufgerufen, für eine „Nachhaltige Verkehrspolitik aus einem Guss“ die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen

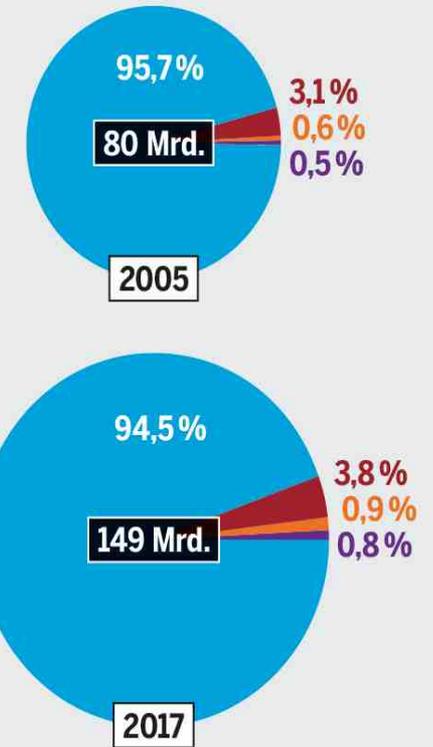
PREIS DER SCHÄDEN

Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland nach Verkehrsträgern und Kostenkategorien, in Milliarden Euro*, 2017



Fast verdoppelt: Entwicklung der externen Kosten im Zwölfjahresvergleich, Milliarden Euro und Prozent

- Straßen
- Schiene
- Luft (Inland)
- Binnengewässer

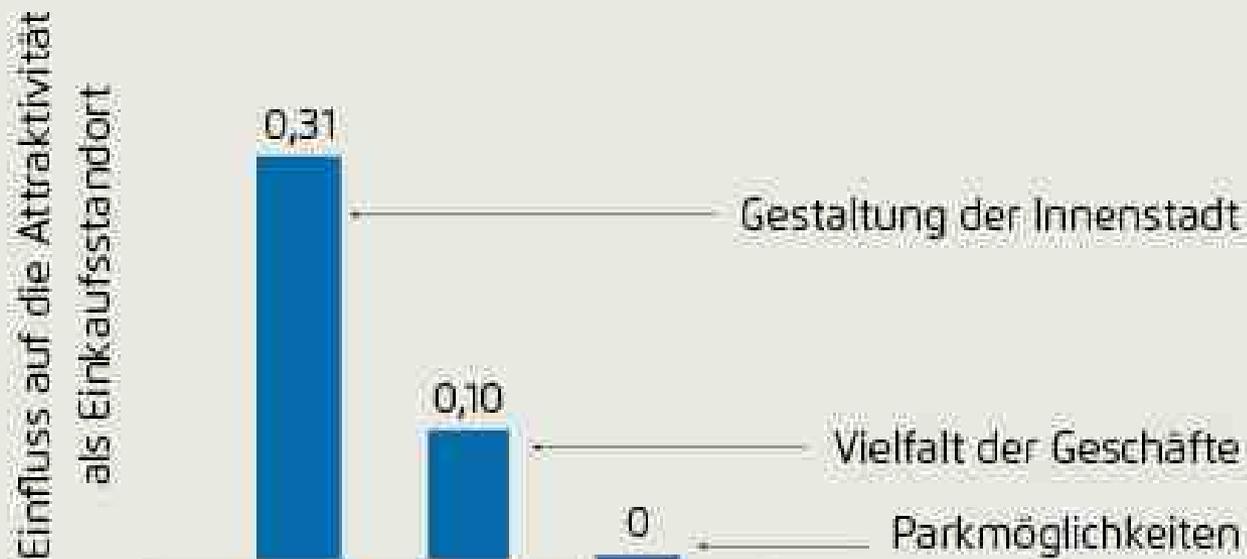


* Beträge bis 1 Milliarde Euro nicht spezifiziert **z. B. externe Kosten des Fahrzeugbaus oder der Außerbetriebsetzung

Für eine attraktive Stadt:

Was Besuchern von
Innenstädten wichtig ist:

Abbildung 14



IFH (2015)

Offener Brief: Radentscheide, Verbände und Initiativen fordern landesweite Vorgaben zur schnellen, rechtssicheren Einrichtung coronasicherer Rad- und Gehwege

- Gehwege temporär verbreitern
- Verlegung von Radverkehr auf die Fahrbahn
- Temporäre Radfahrstreifen auf der Fahrbahn
- Straßen für den Rad- und Fußverkehr öffnen
- Temporäre verkehrsberuhigte Straßen
- „Bettelampeln“ umprogrammieren
- Grünphasen für nicht-motorisierten Verkehr verlängern
- Temporäre Geschwindigkeitsreduktion
- Märkten unter freiem Himmel mehr Platz geben

Literatur



Literaturhinweise (1/4):

- Agora Verkehrswende: Parkraummanagement lohnt sich (2018)
- Agora Verkehrswende: Ausgeliefert – wie die Waren zu den Menschen kommen. Zahlen und Fakten zum städtischen Güterverkehr (2019)
- Agora Verkehrswende: Umparken – Den öffentlichen Raum gerechter verteilen (2018)
- Allianz pro Schiene: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Europa (2019)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club: Fahrradklima-Tests 2014, 2016, 2018
- Altstadt für Alle: Fußgängerfreundliches Rathausquartier auf <https://www.altstadtfueralle.de/projekte/neue-mobilit%C3%A4t/fu%C3%9Fg%C3%A4ngerfreundliches-rathausquartier.html> (aufgerufen am 6.6.2020)
- Appell „Macht mehr Platz für corona-sichere Rad- und Gehwege“ des Bund Naturschutz in Bayern e.V. mit ADFC und VCD an die Bürgermeister*innen der bayerischen Groß- und Mittelstädte <https://www.bund-naturschutz.de/aktionen/corona-sichere-rad-und-gehwege.html> (aufgerufen am 6.6.2020)

Literaturhinweise (2/4):

- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK): Wirtschaftsrad (2016)
- Bundesverband Car-Sharing (BCS): Städte-Rankings 2017 und 2019
- Changing cities: Was sind Kiezblocks? auf <https://changing-cities.org/kampagnen/kiezblocks/> (aufgerufen am 6.6.2020)
- Deutscher Städtetag: Nachhaltige städtische Mobilität für Alle (2018)
- Environment International: Changing the urban design of cities for health: The superblock model (Volume 134, Januar 2020)
- FUSS e.V.: Gutes Gehen trotz Corona: 10 Ideen für Städte <https://fuss-ev.de/?view=article&id=779:corona-distanz-durch-fahrbahn-gehen&catid=83> (aufgerufen am 6.6.2020)
- FUSS e.V.: Zehn Schritte zum besseren Gehweg (aufgerufen am 6.6.2020) <https://fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/zehn-schritte-zum-besseren-weg>
- HeinrichBöllStiftung/VCD: Mobilitätsatlas 2019
- Gary Hustwitt: Urbanized (DVD Film, 2011)

Literaturhinweise (3/4):

- Offener Brief der Radentscheide und Verbände an Staatsministerin Schreyer: <https://bayern.adfc.de/neuigkeit/mehr-platz-fuer-rad-und-fussverkehr-waehrend-corona/> (aufgerufen am 6.6.2020)
- Petition Pop-Up-Bike-Lanes für Fürth: https://www.change.org/p/oberb%C3%BCrgermeister-dr-jung-pop-up-bike-lanes-f%C3%BCr-f%C3%BCrth?recruiter=1004572732&utm_source=share_petition&utm_medium=facebook&utm_campaign=share_petition&recruited_by_id=35d09f50-d995-11e9-824e-fbfe8a11b1aa (aufgerufen am 6.6.2020)
- Prof. Dr. Heiner Monheim: Verkehrspolitik neu ausrichten (DVWG 2011/12)
- Prof. Dr. Heiner Monheim: Wege zur Fahrradstadt (2017)
- Prof. Dr. Heiner Monheim: Wege zur Fußgängerstadt (2018)
- Prognos/Fraunhofer/Öko-Institut/M-Five/IREES/FiBL: Folgenabschätzung zu den ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Folgewirkungen der Sektorziele für 2030 des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung (2019)
- Quotas: Bundesländerindex Mobilität und Umwelt (2018)
- Prof. Dr. Oscar Reutter: Verkehrswende von unten (Vortrag vom 17.3.2019)

Literaturhinweise (4/4):

- RIFF Reporter: „Deutschland hat den Anschluss verloren“
<https://www.riffreporter.de/busystreets-koralle/stefanwallmann/>
- Andreas Sauter: Fußgängerstadt Fürth und Projektidee Grüne Achse (Konzept 2016, Präsentation 2019)
- Andreas Sauter: Stellungnahme zur Anhörung des Nahverkehrsplans der Stadt Fürth vom 31.12.2017
- Andreas Sauter: Brief an Herrn Oberbürgermeister Dr. Jung zur Umgestaltung des Areals der Willy-Brandt-Anlage vom 30.11.2018 mit Anlage 2 zur Diskussion wesentlicher Ziele zukunftsfähiger Stadtplanung
- Tagesschau: Städte fordern Verkehrswende (aufgerufen am 6.6.2020)
<https://www.tagesschau.de/inland/staedtetag-verkehrswende-101.html>
- J.Michael Thomson: Grundlagen der Verkehrspolitik (UTB 1978)
- Umweltbundesamt: Quartiersmobilität gestalten – Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen (2020)
- VCD-Magazin „fairkehr“, hier zitierte Jahrgänge 2017-2020
- VCD Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle (April 2019)