

IM KERN GESUND

10 Maßnahmen für eine gesunde Mobilität in Stadtzentren

Jahr für Jahr sterben in Deutschland 47000 Menschen an den Folgen zu hoher Schadstoffkonzentration, von denen 40% allein durch Verkehr verursacht werden. Gerade Stadtluft ist ein Problem, da die Schadstoffe in die Luft abgegeben werden und sofort von Passanten eingeatmet werden. Gesunde Städte brauchen einen gesunden Kern – das ist eine Innenstadt, die den Menschen und seine Gesundheit in den Mittelpunkt stellt.

6. SLOW STATT STRESSIG: TEMPO RUNTER, VERKEHR BERUHIGEN

Die Schadstoffbelastung wird enorm durch die Fahrgeschwindigkeit beeinflusst. Ein erprobtes Gegenmittel: Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Tempo-20-Zonen. Tempolimits verbessern nicht nur die Luftqualität, sondern auch die Sicherheit: Mehr als 80% der Fußgänger, die von einem Auto mit 65 km/h getroffen werden, sterben, bei 30 km/h sind es nur noch 5 % (Economist 2015).

Eine weitere Möglichkeit neben **Geschwindigkeitsbegrenzungen** sind sogenannte **Shared-Space-Zonen** komplett ohne Verkehrsschilder oder Bordsteinkanten. Diese Zonen haben den Vorteil, dass sich alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrsfläche teilen und gegenseitig Rücksicht aufeinander nehmen. Positivbeispiele gibt es bereits in vielen niederländischen Städten sowie in Bohmte in Niedersachsen.

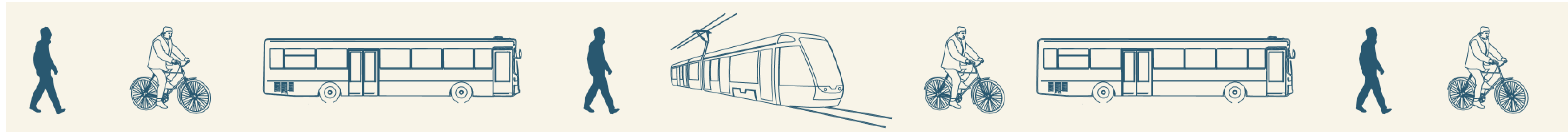
7. WEG MIT DEM STADTBLECH: RÄUME FÜR MENSCHEN, NICHT FÜRS PARKEN

23 Stunden am Tag steht das Durchschnittsauto still und nimmt einfach nur Platz weg - nämlich etwa 10 Quadratmeter. Auf dieser Fläche könnten 10 Räder geparkt werden oder **Aufenthaltsraum für Passanten** entstehen.

Weniger Stellplätze heißt nicht, dass die Innenstadt nicht mehr funktioniert – für den Lieferverkehr könnten temporäre Stellplätze ausgewiesen werden. Auch ist hier ein langsamer Prozess ein wirksames Mittel, so werden in Kopenhagen Jahr für Jahr zwei bis drei Prozent der Parkplätze gestrichen. Die Innenstadt ist beliebter denn je, der Einzelhandel floriert.

8. ALLE GEMEINSAM MOBIL: KOSTENFREIER NAHVERKEHR IN INNENSTÄDTEN

Wer den Verkehr auf der einen Seite einschränkt, muss auf der anderen Seite neue Angebote machen. Um neben Fuß und Rad eine günstige Alternative zu bieten, **muss der öffentliche Nahverkehr in Innenstädten** kostenlos sein. Von einem solchen kostenlosen Angebot profitieren alle Teile der Gesellschaft, vor allem ältere und arme Menschen. Auch hier kann mit Modellbereichen gestartet werden, die Schritt für Schritt auszuweiten sind.



9. WECHSELN LEICHT GEMACHT: FÖRDERUNG INTEGRIERTER MOBILITÄTSANGEBOTE

Der **Pool aus alternativen Verkehrsangeboten** muss reichhaltig und aufeinander abgestimmt sein, damit Menschen lieber diese wählen als den Autoschlüssel zu zücken. Verschiedene Ticket- und Tarifsysteme stehen dem deutlich entgegen. Teil der Lösung ist eine **Zugangskarte für das gesamte Angebot**, von Bus und Bahn bis hin zu Leihautos und –rädern. Ziel dabei ist es, die Barriere für Einstieg und Nutzung zu senken, sodass die nachhaltigste Entscheidung auch zur praktischsten wird.

10. WEG VON MONOTONIE : HIN ZU LEBENDIGKEIT IN DER INNENSTADT

Karge Plätze, breite Kreuzungen: viele deutsche Städte unterscheiden sich heute nur noch wenig. Die räumliche Trennung der verschiedenen innerstädtischen Funktionen (Einkauf, Arbeit, Wohnen etc.) führte zu einem Verlust an urbanen Qualitäten und einem höheren Verkehrsaufkommen.

Damit Innenstädte auch nach Ladenschluss lebendig bleiben, müssen sie mehr sein als nur Konsumtempel: **Wohnraum, Grünflächen und kulturelle Orte – kurz gesagt: Heimat.**

Die „Stadt der kurzen Wege“ wurde vielerorts bereits wunderbar umgesetzt, beispielsweise in den Neubauvierteln Freiburg-Vauban und -Riesefeld.

Greenpeace fordert:

- . Diesel-Subventionen abschaffen
- . Wirksame Umweltzone auf Basis der blauen Plakette
- . Konsequenter Ausbau von ÖPNV und Radverkehr

GREENPEACE