

Geht doch

Valencia und Paris zeigen, wie eine ökologische Verkehrswende gelingen kann

Lange galten deutsche Städte als Vorreiter der Verkehrswende, Freiburg etwa galt als Fahrradstadt par excellence. Eins gelang jedoch bislang nicht: eine nennenswerte Reduktion des Autoverkehrs. Vorbilder für einen grünen Umbau der Verkehrsinfrastruktur sind in anderen europäischen Ländern zu finden. Timo Daum stellt Beispiele aus Frankreich und Spanien vor.

Timo Daum

Ramón Linaza, spanischer Verkehrsaktivist der ersten Stunde, erinnert sich: „Freiburg haben wir immer als Referenz betrachtet.“ Die deutschen Städte Freiburg oder Münster sind europaweit als Beispiele erfolgreicher kommunaler Verkehrspolitik bekannt. Doch Freiburgs Ruf als Vorreiterkommune der Verkehrswende gründet auf einer Politik, die sich in den 1990er-Jahren der Förderung des ÖPNV und Fahrradverkehrs verschrieben hatte. In Münster fiel in den 1960er-Jahren die Entscheidung, die Altstadt weitgehend autofrei zu gestalten und nicht wie anderswo dem Autoverkehr großzügige Flächen zuzuweisen. Stattdessen wurde der Radverkehr in Münster gezielt gefördert, ein umfangreiches Netz an Radwegen wurde installiert. Münster wurde mehrmals als fahrradfreundlichste Großstadt Deutschlands ausgezeichnet, 1997 erhielt sie den Titel „Bundeshauptstadt im Klimaschutz“. Jedoch gelang es weder Freiburg noch Münster, den Siegeszug des Autos zu bändigen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split – der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel – blieb hoch, Straßen und Parkplätze wurden munter weitergebaut. In beiden Städten stieg die Zahl der zugelassenen Autos ebenso an wie in anderen Städten.

Längst hat sich in der Verkehrswissenschaft die Erkenntnis durchgesetzt, dass Fördermaßnahmen für alternative Verkehrsmittel – sogenannte Pull-Maßnahmen – oft wirkungslos bleiben, wenn nicht gleichzeitig die Attraktivität des privaten Pkw durch Push-Maßnahmen eingeschränkt wird. Das International Transport Forum empfiehlt eine konsequente Push-Strategie gar als Schlüsselinstrument der Verkehrswende.

Die Soziologin Katharina Manderscheid betont, von Verkehrswende sei überhaupt erst zu sprechen, wenn sie „den privaten Autoverkehr durch andere Modi reduziert respektive ersetzt“. Legt man diesen Maßstab an, sei hierzulande keine nennenswerte Verkehrswende zu verzeichnen, stellt Lisa Ruhrort (HfWU Nürtingen-Geislingen und Mobilitätsforscherin am WZB) ernüchtert fest.

Wie es besser geht, zeigt Valencia. Die spanische Mittelmeermetropole wurde jüngst zur „Europäischen Grünen Stadt des Jahres“ 2024 gekürt. Valencia ist die spanische Stadt, in der die Luftverschmutzung in den letzten Jahren am stärksten zurückgegangen ist. Die 800.000-Einwohner-Stadt hat ihren innerstäd-



Professionelle Träumer sind im multidisziplinären Team um Philippe Chiambaretta versammelt. Der Pariser Städteplaner zeigt mit modernsten Mitteln, wie Städte und Lebensräume in Zukunft aussehen könnten. Zum Beispiel der Pariser Boulevard Champs Élysées, heute noch ein Hotspot der Luftverschmutzung. Die gesamte Vision ist hier zu sehen: <https://www.pca-stream.com/en/projects/champs-elysees-study-48>, die Seite zeigt eine Ansicht daraus. Filmstill: © CPA-Stream, alle Rechte vorbehalten.

tischen Verkehr radikal neu organisiert: Die Altstadt wurde zur Fußgängerzone erklärt, in der nur Anwohner:innen, Busse und Taxis im Schritttempo fahren dürfen, mehr als 180 Kilometer Radwege wurden angelegt.

Der Schlüssel zum Erfolg ist ein Gesamtplan für eine flächendeckende Infrastruktur gleichbleibender Qualität. Das betont Giuseppe Grezzi, seit 2015 Stadtrat für Mobilität in Valencia und eine wesentliche Figur bei dessen Umsetzung: „Wir verfolgen seit unserem Amtsantritt 2015 ein ganzheitliches Projekt und keine Sammlung von Einzelmaßnahmen.“

Der Verkehrsexperte Miguel Álvarez bestätigt das: Es sei wichtig, zu Beginn einer Legislaturperiode einen fertigen Plan in der Schublade zu haben, der es erlaube, gleich loszulegen. Denn in den ersten Jahren komme es immer zu Kontroversen und zu Unannehmlichkeiten durch Baumaßnahmen. Am Ende der Wahlperiode könnten dann die Früchte geerntet werden, wenn sich die Maßnahmen etabliert hätten und funktionierten.

Demgegenüber gibt es in Deutschland zwar meist einen jahrzehntelangen Vorlauf mit einem Grundstock bestehender Infrastrukturen. Oft wird schrittweise verbessert und erweitert, was zu einem Flickenteppich unterschiedlichster Typen und Qualitäten führt. Gerne wurden Fahrradwege beispielsweise da eingerichtet, wo sie den Autoverkehr am wenigsten störten, und nicht dort, wo sie am dringendsten benötigt wurden.

Anders in Valencia: In den sieben Amtsjahren der jetzigen Stadtregierung hat die Stadt das Radwegenetz um fast 50 Prozent auf heute 183 Kilometer ausgebaut und die Qualität der Wege entscheidend verbessert. Viele bestehenden Radwege wurden abgesenkt beziehungsweise auf die Fahrbahn verlegt, um Platz für Fußgänger zu schaffen. Was in der Verkehrswissenschaft mittlerweile Common Sense ist, bestätigt sich in Valencia: Erfolgreich sind Maßnahmen, wenn sie dem Auto Platz, Geschwindigkeit und Privilegien nehmen.

Wenn Frauen und ältere Menschen Infrastrukturen für aktive Mobilität nutzen, ist das meist ein gutes Zeichen. Denn oft nutzen deutlich weniger Frauen als Männer das Fahrrad, in erster Linie aufgrund der wahrgenommenen Unsicherheit dieser Wegeoption, wie Studien zeigen.

Am wirksamsten gegen diesen gender-cycle-gap sind also geschützte Fahrradinfrastrukturen. So geschehen in Paris und Lissabon, dort ist die Zahl der Radfahrerinnen durch Investitionen in geschützte Radwege gestiegen.

Aus Valencias Fahrradmobilitätsbericht aus dem Jahr 2019 geht hervor, dass 39 Prozent der Fahrradnutzer Frauen sind, was auf eine hohe Zufriedenheit mit der Fahrradinfrastruktur hinweist. Diesen Schluss zieht Belén Calahorra, Koordinatorin der Fahrradagentur in Valencia: „Die Tatsache, dass Frauen diese Räume nutzen, ist ein Indikator für eine gute Infrastruktur.“ Der Bericht bringt eine weitere Tatsache ans Licht: 15 Prozent der Personen, die das Fahrrad nutzen, sind über 55 Jahre alt, „viele dieser Personen sind Erstnutzer – dank einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur“.

Ein weiteres Beispiel aus Spanien ist die kleine Hafenstadt Pontevedra in Galicien. Vor über zwanzig Jahren begann hier ein beispielloser Kulturwandel. Noch 1999 war Pontevedra eine gewöhnliche spanische Stadt, von Autos, Lärm und Abgasen geprägt. „Hier fuhren täglich bis zu 14.000 Autos. Die Altstadt war ein einziges Chaos“, erinnert sich Bürgermeister Miguel Fernández Lores.

In den folgenden zwei Jahrzehnten gelang es, den motorisierten Privatverkehr nach und nach aus der Innenstadt zu verdrängen. In der Innenstadt entstand die größte Fußgängerzone Spaniens. Seit Beginn des Jahrtausends hat die Stadt die Zahl der Fahrzeuge, die täglich in der Innenstadt unterwegs sind, auf 7.300 im Jahr 2018 reduziert. Nach Angaben der Stadt werden beeindruckende 65 Prozent der Wege in der Innenstadt zu Fuß zurückgelegt.

Die urbane Transformation von Pontevedra und die Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt haben die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen seit 2003 um zwei Drittel reduziert. Pontevedras Bevölkerung lebt nicht nur gesünder, sie ist auch weniger gefährdet: Seit 2009 wurden keine Verkehrstoten mehr registriert.

Schlüsselfigur der Verkehrswende in Pontevedra ist der mehrfach wiedergewählte Bürgermeister des Städtchens. Schon früh machte er sich für eine Kehrtwende in der Verkehrspolitik stark und plädierte für die Vision einer Fußgängerstadt.

Aller guten Dinge sind drei: Vitoria-Gasteiz, eine mittelgroße Stadt im Norden Spaniens (240.000 Einwohner), ist ein hidden champion der Verkehrswende. Sie erlebte ab den 1950er-Jahren einen rasanten Industrialisierungsprozess, in dessen Verlauf sich die Bevölkerung vervielfachte. Im Jahr 1998 beschloss der Stadtrat die lokale „Agenda 21“ – ein ganzes Bündel an Maßnahmen zugunsten von Umweltschutz und Nachhaltigkeit, unter anderem die Anlage des „Grünen Rings“, einer zusammenhängenden Kette von Grünanlagen. Auch Fahrrad-Infrastrukturen wurden massiv ausgebaut. Doch die Entwicklung in Vitoria-Gasteiz ähnelte zunächst der im süddeutschen Freiburg: Auch dort wurde das eigentliche Ziel einer Reduktion des privaten Autoverkehrs verfehlt. Der Autoverkehr in Vitoria-Gasteiz hatte sogar noch zugenommen, sein Anteil am Modal Split stieg nach Angaben der Stadtverwaltung zwischen 1996 und 2006 von 29 auf 37 Prozent.

2006 folgte ein neuer Versuch. Neben der Einrichtung von Superblocks, die Autos von Wohnquartieren fernhalten, und dem Bau zweier Straßenbahnlinien sticht in dieser Phase vor allem eine Maßnahme hervor: die Umgestaltung der Avenida Gasteiz, der breitesten Straße und wichtigen Ausfallstraße in Richtung der größten baskischen Stadt Bilbao. Die ehemals nach Spaniens Diktator Franco benannte Magistrale sollte ihr in den 1960er-Jahren geprägtes Design mit damals zehn Spuren für den ruhenden und fahrenden Autoverkehr hinter sich lassen. 2015 wurde die Umgestaltung der Avenida Gasteiz abgeschlossen. Die Zahl der Fahrspuren für den motorisierten Verkehr wurde von fünf auf vier reduziert, die Parkspuren von fünf auf eine. Die Presse sprach von einer Revolution und einem „beispiellosen Eingriff“ mit hoher symbolischer Bedeutung.

Und diesmal gelang es, das Ruder herumzureißen. Der Anteil des Autoverkehrs am Modal Split verringerte sich von 37 auf 26 Prozent, innerhalb der Superblocks noch deutlicher. Als Ergebnis der Maßnahmen stieg zum Beispiel die Fahrradmobilität zwischen 2006 und 2019 von drei auf knapp neun Prozent, bei einem gleichbleibend hohen Anteil des Fußverkehrs von ca. 50 Prozent.

Schlüssel für den Erfolg der Verkehrspolitik in Vitoria-Gasteiz ist ein stabiler und dauerhafter Konsens quer durch alle Parteien. „In Vitoria ist es gelungen, das Thema Mobilität aus dem poli-



Timo Daum ist Research Fellow der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung und promoviert über Teslas disruptive Wirkung auf die deutsche Autoindustrie. Sein Arbeitsschwerpunkt ist der digitale Kapitalismus. timo.daum@wzb.eu

Foto: © WZB/Fabian Grimm, alle Rechte vorbehalten.

tischen Kampf herauszuhalten“, betont die Verkehrswissenschaftlerin Florida Di Ciommo von der Madrider NGO cambiaMO.

Doch nicht nur spanische Städte können Verkehrswendeerfolge vorweisen. Im Nachbarland Frankreich macht insbesondere die Hauptstadt mit ihrer charismatischen Bürgermeisterin Anne Hidalgo von sich reden, Projekte wie die Verbannung des Autoverkehrs vom Seineufer machten weltweit Schlagzeilen. Doch auch dem ruhenden Verkehr geht es in Paris an den Kragen, ein Schlüsselement der Verkehrswende. Die Seine-Metropole plant, 72 Prozent ihrer Straßenparkplätze abzuschaffen. Paris verfügt über 622.000 Parkplätze sowohl auf als auch abseits der Straßen, was 96 Hektar Stadtgebiet ausmacht, die für stehende Autos reserviert sind. Die Stadt hat 463.000 registrierte private Fahrzeuge. Eine Zahl, die jedes Jahr sinkt – wie auch die Autonutzung der Pariser:innen. Bürgermeisterin Hidalgo will bis 2024 alle Pariser Straßen fahrradfreundlich umgestalten. Ihr Ziel ist „eine neue Organisation der Straße“.

In den letzten Jahren richteten sowohl die Verkehrswissenschaft als auch die in der Verkehrswende aktiven Gruppen ihr Augenmerk verstärkt auf den „ruhenden Verkehr“, sprich das Parken. Seit Jahrzehnten macht etwa Donald Shoup, Professor für Stadtplanung an der University of California in Los Angeles, auf eine der größten Fehlentwicklungen und Ungerechtigkeiten der autozentrierten Gesellschaft auf-

merksam: das kostenlose Parken auf öffentlichem Grund.

Interessanterweise überwiegen bei allen Unterschieden in der Größe (von Kleinstädten bis zu Megacities), in Sprache, Kultur und Nationalität, die Gemeinsamkeiten: Es ähneln sich die Dominanz des Autos, aber auch die Probleme, die Befürchtungen und Ängste, und selbst die Argumente in den Debatten klingen vielerorts ziemlich gleich.

Deshalb können auch Städte in Deutschland die Erfolgsrezepte und Erfahrungen der anderen Kommunen für sich nutzen. Sie können lernen, dass eine erfolgreiche Verkehrswende nicht ohne Push-Maßnahmen auskommt. Es braucht Restriktionen für den fließenden und den ruhenden Autoverkehr. Außerdem brauchen anhaltende und einschneidende Veränderungen Zeit, viel mehr Zeit, als eine Legislaturperiode dauert. Erfolgreiche Städte verfolgen einen langfristigen Plan und können auf eine jahrzehntelange kontinuierliche Politik zurückblicken. Dafür braucht es natürlich engagierte Personen an Schlüsselpositionen in Verwaltung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Sie können Kristallisationspunkte einer Verkehrs-

wende sein. Sie können Plänen ein Gesicht und eine Stimme geben und helfen, Widerstände zu überwinden und Prozesse zu beschleunigen.

Die Beispiele aus Spanien und Frankreich zeigen, dass sich dieses Engagement für Mandatsträger:innen auszahlen kann. Ehrliche, dauerhafte Politik für die Verkehrswende kann durchaus dazu führen, dass Verantwortliche mehrfach wiedergewählt werden. Wenig spricht also dagegen, dass sich auch deutsche Kommunen noch einmal neu auf den Weg in eine grüne Zukunft machen.

Zuletzt hat Freiburg genau diesen Weg eingeschlagen. Dort versucht man seit ein, zwei Jahren an den Ruf als Vorreiter der Verkehrswende anzuknüpfen und insbesondere dem ruhenden Verkehr zu Leibe zu rücken. Ab 1. April 2022 kostet der Jahresparkausweis für Anwohner:innen zwischen 240 und 480 Euro (je nachdem, wie lang das Fahrzeug ist). Bislang waren pauschal 30 Euro im Jahr fällig. Auch wurden einige Fahrstreifen für den Radverkehr umgewidmet. Mobilitätsangebote ausbauen und den mobilisierten Individualverkehr einschränken – diese Doppelstrategie macht den Klimamobilitätsplan Freiburg 2030 aus.

Literatur

AitBihiOuali, Laila/Klingen, Joris: „Inclusive Roads in NYC: Gender Differences in Responses to Cycling Infrastructure“. In: *Cities*, 2022, Jg. 127. DOI: 10.1016/j.cities.2022.103719.

Daum, Timo: Farbe ist keine Infrastruktur. IPG-Newsletter, 10.11.2022. Online: <https://www.ipg-journal.de/rubriken/wirtschaft-und-oekologie/artikel/farbe-ist-keine-infrastruktur-6304/> (Stand 03.03.2023).

Daum, Timo: Verkehrswende in Europa: Spielt die Musik weiter woanders? *Klimareporter*, 27. April 2022. Online: <https://www.klimareporter.de/verkehr/verkehrswende-in-europa-spielt-die-musik-weiter-woanders> (Stand 03.03.2023).

Manderscheid, Katharina: „Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? Zur Elektrifizierung des Automobilitätsdispositivs“. In: Achim Brunnengraber/Tobias Haas (Hg.): *Baustelle Elektromobilität. Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf die Transformation der (Auto-)Mobilität*. Bielefeld: transcript, 2020, S. 37-67, S. 38.

Marañón, Blanca: *Vitoria-Gasteiz Green Capital: una ciudad a Escala Humana: Movilidad Sostenible e Infraestructura Verde Urbana*. Centro de Estudios Ambientales (CEA) del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, 2020. Online: <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/96/77/89677.pdf> (Stand 03.03.2023).