Schöne Städte

Erreichbarkeit

von nachhaltiger Mobilität hin zu ganzheitlicher Stadtentwicklung

Stadt der kurzen Wege

Von nachhaltiger Mobilität hin zu ganzheitlicher Stadtentwicklung

Stand 22.03.2021

Problem

Zur Zeit geht es in Projekten zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten meistens darum, die "nachhaltige" urbane Mobilität zu fördern und die Nachverdichtung zu verstärken. Beide Ansätze führen unvermeidlich zur **Politisierung des öffentlichen Raumes**, z.B. mit der Frage, ob man mit der autoarmen Stadt einverstanden ist oder nicht. Sowohl die Mobilität, als auch die Wohnungswahl werden von vielen Bürger:innen als wichtige Formen der individuellen Freiheit angesehen. Nach einer Politisierung ist es schwer, ein gemeinsames Verständnis über die tatsächlichen Ziele zu finden und notwendige Veränderungen zu bewirken.

Wenn man sich auf den Ausbau der nachhaltigen Mobilität fokussiert, aber die Stadtentwicklung und Entfernungen nicht in die Diskussion einbezieht, wird dies langfristig sehr negative Folgen haben. Urban Sprawl (Zersiedlung) und Automobilität sind unmittelbar miteinander verknüpft**.** Je schneller die Menschen eine Strecke in einer bestimmten Zeit zurücklegen können, desto eher entscheiden sie sich, weitere Wege auf sich zu nehmen. Diese Theorie ist im Brever-Gesetz definiert, welches besagt, dass ein Mensch immer einen nahezu konstanten Anteil seiner Zeit mit Reisen verbringt. Auch der öffentliche Verkehr kann, zwar in geringerem Maße, ein Auslöser für die Zersiedelung sein, vor allem, wenn es sich um Metropolregionen handelt.

Ziel

"Ob eine Stadt zivilisiert ist,
hängt nicht von der Zahl ihrer Autobahnen
und Schnellstraßen ab,
sondern davon,
ob ein Kind auf dem Dreirad unbeschwert
und sicher überall hinkommt."

Enrique Peñalosa (Bürgermeister von Bogotá)

Lösung

Definition des Narrativs Stadt der kurzen Wege

Im Mittelpunkt des Diskurses zum Wandel der Stadt muss das Konzept "Erreichbarkeit" stehen. Im Gegensatz zu den Themen Mobilität und Wohnen wirkt **Erreichbarkeit entpolitisierend**: Es ist schwer vorstellbar, dass eine bessere Erreichbarkeit Widerstand hervorruft

Erreichbarkeit bezieht sich auf die Einfachheit des Erreichens von Gütern, Dienstleistungen, Aktivitäten und Zielen, die zusammen als **Opportunität** bezeichnet werden. Während in der Mobilitätspolitik die Erhöhung der Mobilität ein Ziel an sich ist, wird in der Erreichbarkeitspolitik die Mobilität als ein Mittel gesehen, um ein bestimmtes Ziel (eine Opportunität) zu erreichen. Kurz gesagt, der Unterschied zwischen den beiden Paradigmen ist: Mobilität ist, wie weit man in einer bestimmten Zeitspanne fahren kann. Erreichbarkeit ist, wie viele Ziele man in dieser Zeit erreichen kann.

Erreichbarkeit vereint die Themen Mobilität und Distanz mit der Stadtentwicklung in einem Konzept. Der Fokus von Erreichbarkeit liegt auf der Reduzierung von Entfernungen zwischen Zielen durch eine multifunktionale Stadtentwicklung sowie auf der Förderung der aktiven Mobilität zwischen diesen - dann immer näher rückenden - Zielen. Und wenn die Entfernungen und die erzwungene Mobilität abnehmen, nutzen die Bürger:innen automatisch mehr das Fahrrad und gehen öfter zu Fuß.

Erreichbarkeit ist kein neues Konzept, sondern bereits seit einigen Jahren Gegenstand der Forschung. Die Herangehensweise an das Thema Erreichbarkeit erfolgte jedoch oft rein quantitativ. Bei dem quantitativen Ansatz werden oft Karten als Werkzeug verwendet um die aktuelle Erreichbarkeit innerhalb einer bestimmten Zeit zu zeigen. Dabei gibt es einen positiven Trend hin zu einem qualitativen Ansatz.. in dem bestimmte gesellschaftliche Gruppen nach ihren Mobilitäts- und Standortentscheidungen befragt werden.

Wir sind der Meinung, dass die Zeiträume der Erreichbarkeiten gemäß ihrer Häufigkeit und Wichtigkeit differenziert werden müssen. Deshalb r schlagen wir vor, dass die Umgestaltung der Stadt in multifunktionale Räume wie folgt gegliedert werden sollte:

1. Ziele des Alltags wie Lebensmittel, Bäcker, Poststelle, Schreibwaren, Schule, Erholungsräume / Grünflächen, Apotheke, Sportmöglichkeiten, ... (**5 Minuten Stadt**)
2. Ziele, die man wenige Male im Monat aufsucht, wie Wald, Museum, Kino, Theater, Baumarkt, ... (**15 Minuten Stadt**)
3. Ziele, die man wenige Male im Jahr nutzt wie z.B. Freizeitpark, ... (**30 Minuten Stadt**)

Auch sind wir der Meinung, dass der allgemein bekannte quantitative Ansatz unbedingt um den **qualitativen Ansatz ergänzt** werden sollte.

Beispiel

An Stelle einfach nur zu analysieren, wie weit z.B. ein „Badmintonclub" zu Fuß oder mit dem Fahrrad in Kilometer oder Minuten entfernt ist, würden die relevanten Fragen dann lauten:

- Führt der Radweg über Wege auf denen sich z.B. auch Frauen im Dunkeln sicher fühlen? (Sicherheit)
- Gibt es schöne und gepflegte Radwege die z.B. durch einen Park gehen, wofür oftmals sehr gern auch ein Umweg in Anspruch genommen wird? (Bequemlichkeit)
- Gibt es sichere Fahrradanlagen am Badmintonclub? (Mobilität)
- Wie weit ist der Badmintonclub von der Wohnadresse oder vom Arbeitsplatz entfernt?
- Gibt es eine Kultur des Radfahrens im Badmintonclub, so dass man nach dem Training z.B. mit dem Fahrrad statt mit dem Auto in ein Restaurant fährt? (soziale Akzeptanz)
- Ist der Badmintonclub für die Menschen in der Gegend bezahlbar, oder müssen sie aufgrund der Preisgestaltung in einen weit entfernten Badmintonclub gehen? (Bezahlbarkeit)
- Wenn ein Badmintonturnier woanders stattfindet, gibt es dann die Möglichkeit, mit dem Rad zum Bahnhof zu fahren, den Zug zu benutzen und mit einem Leihrad vom Bahnhof zum anderen Verein zu fahren? (Konnektivität)
- Gibt es weitere alternative Spielorte z.B. im öffentlichen Raum?

Über die Entwicklung von guten Erreichbarkeiten ist es möglich, die Negativspirale aus zunehmender Mobilität und Zersiedelung in eine Positivspirale aus aktiver Mobilität und multifunktionaler Nachverdichtung zu verwandeln.

Vision 2030

Die deutschen Städte haben sich zu dichten, attraktiven und gemischten städtischen Umgebungen gewandelt, in denen Radfahren, zu Fuß gehen und öffentliche Verkehrsmittel die wichtigsten Verkehrsmittel sind. Das Bedürfnis der Menschen, sich in den Städten und Regionen so schnell wie möglich zu bewegen, um zur Arbeit, zu Freunden, zum Einkaufen oder zu sportlichen Aktivitäten zu gelangen, wie es noch in den frühen 2020er Jahren der Fall war, ist völlig verschwunden. Die Eile in den Städten ist gewichen und Ziele wie Geschäfte, Sportanlagen, Schulen sowie andere Bedürfnisse der Bürger sind dezentraler geworden, nehmen kleinere Dimensionen an und sind näher an den Wohnorten der Bürger zu finden. Die Menschen haben jetzt nicht nur mehr Zeit, sondern entscheiden auch aktiv mit, wie der öffentliche Raum genutzt werden soll.

Die großen deutschen Metropolregionen befinden sich bereits in der zweiten Runde der Erreichbarkeitspläne, die entwickelt werden. Die ersten Pläne wurden 2023 Dank aktiver Förderung der Bundesregierung entwickelt. Im Entwicklungsprozess der ersten Pläne zur Erreichbarkeit lernten die deutschen Städte von Werkzeugen und Prozessen, die in anderen europäischen Städten verwendet wurden, wie Paris mit der 15-Minuten-Stadt und niederländischen Städten wie Utrecht und Amsterdam. Ein zentrales Instrument war dabei das Visioning, in das Interessenvertreter aus der ganzen Region einbezogen wurden, um langfristige Ziele zu visualisieren und zu vereinbaren. Auch neue Instrumente der Politiküberwachung und -evaluierung, durch den Einsatz von Folgenabschätzungen, wurden zum ersten Mal auf deutschem Boden getestet.

Die Visionen und die anstehenden Erreichbarkeitspläne und -programme waren sehr erfolgreich und finden fast parteiübergreifende Unterstützung. Es wurde ein “Buddy-System” entwickelt, in dem Großstädte mittelgroße deutsche Städte bei der Entwicklung ihrer Pläne unterstützen, wobei alle Arten von Instrumenten eingesetzt wurden. Gleichzeitig wurde von Universitäten und öffentlich finanzierten Forschungsinstituten mehr Forschung zum Thema Erreichbarkeit betrieben und neue Werkzeuge getestet. Staatliche Fördermittel waren dafür wichtig. Ein Beispiel dafür waren u.a. die Erreichbarkeitsgutscheine für soziale Innovationen, mit denen die Finanzierung von Bestimmungsorten bzw.die Verbesserung ihrer Erreichbarkeit ermöglicht wurde. Auch die Forschung zu den Mobilitäts- und Standortentscheidungen verschiedener gesellschaftlicher Gruppen erwies sich als wertvoll für die Entwicklung neuer Strategien.

Die zweite Phase der Erreichbarkeitspläne ist mit mehr Spielraum für Experimente verbunden, wie z. B. flexible städtische Funktionen, weitere Formen der Gestaltung

öffentlicher Räume und deren Verbindung untereinander sowie neue digitale Werkzeuge, die Informationen über die Bedürfnisse der Bürger:innen konsolidieren.

Diese Arbeit ist notwendig, denn der Klimawandel zeigt Wirkung und führt zu immer heißeren Sommern, Starkregenfällen und heftigeren Stürmen und zu einer Nachfrage nach klimaresilientem Stadtraum. Die neuen, gemischten, städtischen Orte, die Arbeiten, Wohnen, Einkaufen und Erholen vereinen führen strukturell zur Abschwächung des Klimawandels und zur Anpassung an diesen. In ganz Deutschland findet ein grüner Bauboom statt, mit allen Arten von Energiesparmaßnahmen und einer Kreislaufwirtschaft, welche den Primär-Ressourcenverbrauch reduziert. Temporär überflutete Straßen und vertikale Wälder machen die Städte zu attraktiven Lebensräumen und stärken die Artenvielfalt. Private Autos sind aus dem Stadtbild verschwunden und deutsche Städte sind jetzt neue Spitzenreiter in Europa in Sachen Nachhaltigkeit und sozialer Innovation.

Die Wiederentdeckung der gemischten urbanen Stadt hat durch die Mietpreissenkung das urbane Leben erschwinglich gemacht bei gleichzeitiger Wiederentdeckung interessanter Architektur und Stadtgestaltung. Menschliches Maß, menschliche Bedürfnisse und lokales Wissen sowie die Vernetzung von Innovationsakteuren sind zur Grundlage für die Stadtgestaltung geworden. Auf Bundesebene werden kontinuierlich Instrumente und Finanzierungsanreize für regionale und lokale Regierungen entwickelt, um das die Qualität des öffentlichen Raums zu erhöhen.

Handlungsempfehlungen

- **Entwicklung einer Vision** und von **sozialen Innovationen, bei denen die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt stehen (Gemeinwohl).** Dies Gemeinsam mit Menschen aus verschiedenen sozioökonomischen Gruppen und Lebensphasen, Verwaltungsmitarbeiter:innen, NGOs und fortschrittlichen Privatunternehmen mit dem Ziel von schöneren Städten mit guten Erreichbarkeiten
- Entwicklung von Programmen, Förderprojekten sowie Gesetzen, um diese Vision zu erreichen. Öffentliche Projektförderung nur noch auf Basis ihrer gesellschaftlichen, gemeinwohlorientierten Auswirkungen und Ergebnisse **(Outcomes Funding)**
- Stopp der Zulassung von Geschäftsmodellen und technischen Innovationen im Bereich der Mobilität (außer im Bereich der ÖPNV Dienstleister). Geschäftsmodelle und technischen Innovationen haben nicht das Ziel, die Lebensqualität der Bürger zu erhöhen oder die städtische Lebensumgebung

lebenswerter zu machen. Ihr Hauptziel ist es, Geld zu verdienen, indem sie die Nutzung ihres Produkts und die Entfernungen erhöhen)
- Einführung einer dienstlichen und privaten Haftung von Politikern:innen und Verwaltungsleitern:innen bei Verstößen gegen § 1 BauGB

Unsere Handlungsempfehlungen haben folgende Auswirkungen auf:

Klimaschutz

Durch die Verringerung der passiven Mobilität werden auch entsprechend weniger klimaschädliche Emissionen verursacht.

Klimaanpassung

Über eine Verringerung der passiven Mobilität werden Flächen für eine Entsiegelung frei. Durch die Entsiegelung von Flächen und Schaffung von neuen Grünflächen kann bei Starkregenfällen mehr Regen aufgenommen werden und der Effekt der städtischen Wärmeinsel wird über die Evaporation und Transpiration der Pflanzen und dem sich daraus ergebenden Kühlungseffekt durch Verdunstung verringert.

Sicherheit

Durch die Umgestaltung der Städte werden die Menschen sich viel mehr mit ihrem Umfeld identifizieren und somit auch viel mehr soziale Kontrolle auf ihren öffentlichen Raum ausüben. Dies bewirkt auch eine objektive und subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum.

Gesundheit

Durch die Verringerung der passiven Mobilität ergibt sich automatisch eine entsprechende Verringerung der gesundheitlichen Lärm- und Abgasemissionen.

soziales Miteinander

Über die menschenwürdige Umgestaltung des öffentlichen Raumes gibt es viel mehr schöne Orte zum Aufhalten und Begegnen.

Wirtschaft

Aufgrund der Aufwertung und schöneren Gestaltung des öffentlichen Raumes und der damit einhergehenden verbesserten Aufenthaltsqualität ergeben sich mehr Möglichkeiten für Cafés und Restaurants, die den aufgewerteten öffentlichen Raum

auch nutzen können und sollen. Auch Geschäfte profitieren von der Aufwertung, da es eine Steigerung der Laufkundschaft für Geschäfte geben wird.

Anhang 1 : 4 verschiedene Szenarien

Großer Fokus auf nachhaltige urbane Mobilität

Szenario 1: Urban Sprawl und Gentrifizierung (Das Londoner Modell) (Aktueller Fokus der Org.)

Die Stadt wird fahrrad- und fußgängerfreundlicher, was vor allem den hochgebildeten Menschen zugutekommt, die ihre Arbeit und Freunde relativ nah haben und es sich leisten können. Sie müssen zunehmend größere Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen, um ihre Ziele zu erreichen oder entscheiden sich stattdessen, vermehrt digitale Dienste (wie Amazon-Lieferungen oder Home-Office) in Anspruch zu nehmen. In der Zwischenzeit entscheiden sich die Personen aus den unteren sozioökonomischen Schichten, die eine begrenzte Auswahl an Arbeitsplätzen haben und weiter entfernte Ziele ansteuern müssen, eher für billigere Wohnmöglichkeiten auf dem Land, und werden dort abhängig vom Auto, um ihre Ziele zu erreichen.

Szenario 2: Die erreichbare Stadt (Modell Utrecht)

Die Stadt wird zu einem lebenswerten Ort, in der die Bürger in unmittelbarer Nähe zu ihren Freunden, ihrer Familie, der Natur, dem Sport, den Geschäften und Supermärkten leben und sich zwischen diesen Zielen zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen, und bei höherwertigen Zielen (monatliche Besuche, z.B. Museen) mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Gebiete werden sehr multifunktional entwickelt. Die Erreichbarkeit der Ziele ist nicht nur für Menschen aus hohen sozioökonomischen Schichten hoch, sondern für alle gesellschaftlichen Gruppen und Personen in verschiedenen Lebensphasen. Aufgrund der guten Rad- und Fußgängerinfrastruktur und der hohen Qualität des Nahverkehrs ist die Mobilität zwischen den Kiezen groß, was die soziale Mobilität und die beruflichen Möglichkeiten erhöht.

Geringer Fokus auf Ziele und Distanzen gesellschaftlicher Gruppen

Großer Fokus auf Ziele und Distanzen gesellschaftlicher Gruppen

Szenario 3: Sprawl, Verschmutzung und unbewohnbare Stadt (das Los Angeles / aktuelle Berliner Modell)

Die aktuelle Politik zur Erreichbarkeit wird nicht geändert. Die Straßen werden immer mehr vom Auto dominiert, Unsicherheit ist vorherrschend und die Umweltverschmutzung sowie die Pendlerzeiten steigen. Die fehlende Orientierung an Zielen und Entfernungen führt zu weiteren monofunktionalen Gebieten, wie großen Einkaufszentren am Stadtrand und unattraktiven Businessvierteln. Radfahren und Zufußgehen bleiben unsicher, und das öffentliche Raum ist nicht auf Begegnung und damit Verständnis und Kooperation zwischen Personen und Gruppen ausgelegt, sondern fungieren als Parkplätze. Die Fokussierung auf neue S- und U-Bahnlinien erhöht die Zersiedelung und die Pendelzeiten für viele weiter.

Szenario 4: Degradierende einheitliche Kieze mit eingeschränkter sozialer/wirtschaftlicher Mobilität (das New York Modell)

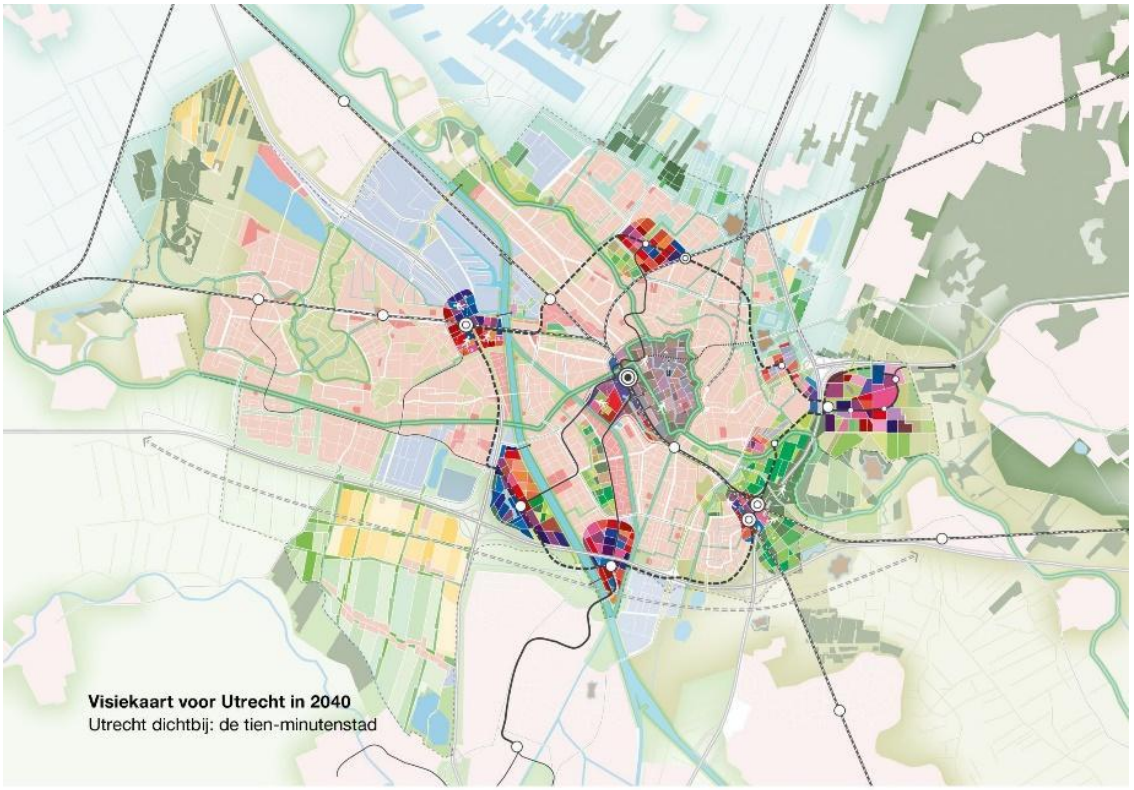
Jeder Kiez bzw. jedes Gebiet wird ein sehr geschäftiges, aber unattraktives Zentrum haben. Die Einrichtungen, die die Menschen brauchen, sind relativ nah, aber der öffentliche Raum ist immer noch autodominiert, mit viel Verschmutzung, Lärmbelästigung und Unsicherheit. Trotz der dortigen Nähe entscheiden sich Familien für einen Umzug auf dem Land, mit dem Argument, dass ihre Kinder Platz zum Spielen brauchen. Inzwischen unterscheiden sich die Kieze stark voneinander, es gibt arme Kieze und reiche Kieze. Es gibt wenig sozialen Austausch zwischen den Bürgern oder soziale Mobilität (Wechsel in eine andere Klasse), und die Menschen haben nur begrenzte Möglichkeiten, in verschiedenen Bereichen der Stadt zu arbeiten oder Zeit zu verbringen.

Geringer Fokus auf nachhaltige urbane Mobilität

Anhang 2: Erreichbarkeitsvision Utrecht

Am 22. Januar 2021 hat die Stadt Utrecht in den Niederlanden ihren neuen Entwurf für eine räumliche Strategie vorgestellt, die als Erreichbarkeitsstrategie gesehen werden kann. Ziel der Strategie ist es, Utrecht zu einer "10-Minuten-Stadt" zu entwickeln, mit 4 neuen urbanen Zentren, die durch hochwertige öffentliche Verkehrsmittel miteinander verbunden sind. Grün, Sport, Bildung und Kultur sollen alle innerhalb von 10 Minuten von den Wohn- oder Arbeitsplätzen erreichbar sein. Mit diesem Ansatz ist die Stadt in der Lage, Wohnraum für mehr als 100.000 zusätzliche Einwohner im Jahr 2040 zu entwickeln, und gleichzeitig eine lebenswerte Stadt zu schaffen, in den Arbeitsplätzen und Dienstleistungen den richtigen Umfang haben und mit der Stadtentwicklung wachsen.

Die Strategie befindet sich im Entwurfsstadium und ist noch in Entwicklung. In der ersten Phase sammelte die Stadtverwaltung die gesellschaftlichen Missionen, die die Stadt anstrebt (z.B. Biodiversität, Energieneutralität etc.), gefolgt von intensiven Workshops mit Bürgern, Jugendlichen und Unternehmern zu deren Bedürfnissen. In der Phase nach der Präsentation des Entwurfs gibt es mehrere Online- und Offline-Treffen und Methoden, bei denen Parteien, wie z. B. NGOs und Bürger, Verbesserungsvorschläge einbringen können. Wenn die Entwurfsversion im Jahr 2022 fertiggestellt ist, wird eine große Summe an Finanzmitteln, z. B. aus dem EU-Förderfonds Corona, verwendet werden, um die Visionskarte durch die Entwicklung von Programmen und Projekten zu realisieren.



Omgevingsvisie Utrecht

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040