

autofrei! Wie die Straße von morgen aussieht.

Straße neu denken!

VON DER AUTOGERECHTEN STADT ZUR STADT DER BÜRGER*INNEN

Der Aufstieg des Automobils im Individualverkehr war ursprünglich getragen von den Zukunftsbildern einer sich entwickelnden urbanen und mobilen Kultur sowie vom Wunsch nach Gleichberechtigung und Teilhabe am wachsenden gesellschaftlichen Wohlstand. Allen Bürger*innen sollte es möglich sein, sich mit dem eigenen Kraftfahrzeug fortzubewegen. Das Konzept der autogerechten Stadt wurde zum Maßstab moderner, funktionaler Stadtentwicklung nach dem Vorbild der Charta von Athen – und es war städteplanerische Leitpläne im Nachkriegsdeutschland der 1950er und 1960er Jahre. Das Recht auf ein eigenes Auto ist seither Lebensmodell vieler Bürger*innen und tief in unserer kulturellen Identität verankert. Denn das eigene Auto verspricht Freiheit und Entlastung – zumindest solange die von öffentlicher Hand geförderte Infrastruktur existiert, die den kollektiven Mobilitätsfluss aufnehmen vermag.

Die autogerechte Stadt hat eine Raumordnung hervorgebracht, die uns heute nicht nur die Freiheit verschafft, im eigenen PKW durchschnittlich 120 Stunden pro Jahr im Stau stehen zu können. Sie hat auch dazu beigetragen, dass Menschen in einer nach den automobilen Bedürfnissen funktional zergliederten Stadt tatsächlich auf ihr Auto angewiesen sind, um ihre alltäglichen Wege zwischen Arbeit, Einkauf, Kinderbetreuung und Begleitung sowie Freizeit zurücklegen zu können. Wer ohne Auto am Stadtleben teilhaben möchte, muss sich den automobilen Infrastrukturen unterordnen, ist in ungleich größerem Ausmaß den Belastungen

VIEL PLATZ FÜRS BLECH

Autos sind Stehzeuge. Rund 23 Stunden am Tag parkt ein Pkw – und stiehlt dabei etwa 13,5 Quadratmeter öffentlichen Raums. Fährt es etwa 30 km/h schnell, sind es sogar schon 65 Quadratmeter. Zum Vergleich: Ein stehendes Fahrrad braucht etwa 1,2 Quadratmeter, ein Mensch etwa 0,95 Quadratmeter.

Quelle: zukunfts-mobilitaet.net

Der Klimawandel trifft Städte besonders hart. Im Mittel haben sie eine höhere Durchschnittstemperatur von etwa drei Grad als der ländliche Raum. In windstillen, klaren Nächten kann die Differenz sogar bis zu zwölf Grad betragen. Natürliche Kühleffekte fehlen oft, zum Beispiel weil es zu wenig Stadtgrün gibt. Hinzu kommt: Asphalt und Beton speichern Wärme besonders gut. Die individuelle Mobilität innerhalb von Städten verschärft diese Problematik nur noch zusätzlich. Damit trägt sie dazu bei, dass es hierzulande zukünftig mehr Hitzetage mit Temperaturen ab 30 Grad sowie mehr tropische

Hälfte dieser Haushalte zwei oder sogar drei Autos! Fazit: Die Last des motorisierten Individualverkehrs trifft ärmere Haushalte am stärksten. Ein weiterer Aspekt der ungleichen Lastenverteilung ist der Flächenruckdruck der durch den enormen Platzbedarf für die Autos befeuert wird. Aktuell gibt es laut Kraftfahrt Bundesamt rund 48,25 Millionen zugelassene Pkw – und es werden immer mehr! In Deutschland werden deshalb jedes Jahr rund 18.000 Quadratkilometer Fläche allein für Verkehrszwecke verbraucht. Das entspricht einer Fläche von 2,5 Millionen Fußballfeldern. Wo für all der Platz benötigt wird? Fahrzeuge brauchen Fläche nicht nur zum Fahren. Denn im Durchschnitt steht ein Auto 23 Stunden am Tag und parkt. Und das, obwohl Wohnraum in den Städten mittlerweile ein teures Gut geworden ist. So haben laut Statistischem Bundesamt rund 14 Prozent der deutschen Bevölkerung im Jahr 2019 mehr als 40 Prozent des verfügbaren Einkommens nur fürs Wohnen ausgegeben.

Nächte ab 20 Grad geben wird. Diese Erwärmung der Städte hat nachweislich negative gesundheitliche Auswirkungen – und das auf alle Stadtbewohner*innen. Weiterhin trägt der Verkehr in Deutschland mit 146 Millionen Tonnen CO₂ erheblich zum Klimawandel bei. Rund 20 Prozent aller Emissionen gehen auf sein Konto. Tendenz steigend. Darüber hinaus beeinflusst der städtische Verkehr aber auch mit seiner immensen Lärm und der Luftverschmutzung die menschliche Gesundheit. Laut dem Forschungsinstitut ICCT sterben in Deutschland jährlich allein 13.000 Menschen vorzeitig durch Verkehrsabgase. Doch damit nicht genug: Täglich werden hierzulande auf Grund von Verkehrsunfällen etwa 190 Intensivpatient*innen in die Krankenhäuser eingeliefert. Einige Menschen bleiben danach ihr Leben lang schwer beeinträchtigt. Die Folge sind enorm hohe Kosten, persönlich und ökonomisch, die unsere Gesellschaft seit Jahrzehnten in Kauf nimmt. Aber die individuelle Belastung durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung ist sehr ungleich verteilt. So wohnen Haushalte mit niedrigerem Einkommen überproportional häufig an stark befahrenen Straßen. Dabei besitzt ein Bericht des Bundesverkehrsministeriums zufolge fast die Hälfte derjenigen Haushalte, die zu den 20 Prozent der Ärmsten zählen, gar kein Auto. Von den oberen 40 Prozent hingegen leben gerade mal zehn Prozent autofrei, dafür hat die



HERMANN KNOFLACHER

Der 1940 geborene Verkehrswissenschaftler aus Wien gehört zu den bekanntesten Kritikern der autogerechten Stadt. Knoflacher hat 1975 das Gehzeug erfunden und ist globaler Fußgängervertreter der UN. Das Auto bezeichnet er als ein Virus, von dem wir befallen seien.

1885

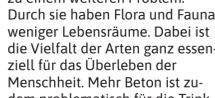
Der Daimler-Reitwagen und damit der weltweit erste Verbrennungsmotor wird konstruiert. Dieser wird die Basis für Autos und Flugzeuge.

1900

Lastenräder sind im Stadtverkehr stark verbreitet und dienen vor allem Gewerbetreibenden, um damit zum Beispiel Brot, Fleisch, Kaffee oder Werkzeuge zu transportieren.

Zum Vergleich: Während Anwohner*innen für einen Parkplatz im Wohngebiet oft nicht mehr als 30 Euro Verwaltungsgebühr jährlich zahlen, beträgt die Jahres-Miete für die gleiche Fläche in einer durchschnittlichen Großstadt rund 1.500 Euro. Auch wenn es sich hier um bebaute Fläche handelt, ist dieser Vergleich nicht ganz irrelevant. Denn warum haben wir Spielplätze erfunden? Weil es im allgemeinen öffentlichen Raum, vor allem auf den Straßen vor der Haustür zu gefährlich und zu eng für Kinder ist. Freie Spielflächen, das Erkunden der eigenen Gegend, die Entdeckung versteckter, spannender, geheimnisvoller Orte – all das gibt es für Kinder nicht mehr. Weil diese Freiflächen draußen fehlen, braucht es mehr Platz in den Wohnungen zum Toben, zum Hütten bauen und um eigene Rückzugsorte schaffen. Auch deshalb steigt der Wohnflächenbedarf und damit die Mietkosten. Familien, die sich das nicht leisten können, haben das Nachsehen. Die vielen versiegelten Flächen in den Städten führen aber noch zu einem weiteren Problem: Durch sie haben Flora und Fauna weniger Lebensräume. Dabei ist die Vielfalt der Arten ganz essenziell für das Überleben der Menschheit. Mehr Beton ist zudem problematisch für die Trinkwasserversorgung, da Regenwasser hier nicht versickern kann und damit nicht zum Aufbau des Grundwasserspiegels beiträgt. Vor dem Hintergrund der zukünftig immer häufiger auftretenden Starkregenereignisse verschärft sich diese Situation sogar noch.

Wie aber können Städte dieses Problem nun angehen? Welche Handlungsspielräume und inspirierenden Beispiele gibt es hierzu schon? Schaut man sich weltweit um, gibt es bereits zahlreiche inspirierende Vorreiter*innen. Zwar ist es in Deutschland aufgrund des großen Lobbyeinflusses der Automobilindustrie immer noch sehr schwer, die Rahmenbedingungen urbanen Lebens neu zu denken. Dennoch zeigen auch hier jüngste Vorstöße in Kommunen wie Hamburg, Karlsruhe oder Berlin, dass ein Wandel möglich ist. Es braucht vor allem Kluge und mutige Visionär*innen mit langem Atem an den entscheidenden Stellen in den Planungsämtern und Bürgermeister*inbüros, die sich trauen, Dinge anzugehen. Wenn du solch eine Person bist, vernetze dich



JANE JACOBS

Die US-kanadische Stadttheoretikerin und Aktivistin (1916-2006) hat sich Zeit ihres Lebens für menschengerechte Städte eingesetzt. Bereits 1961 beschäftigte Jacobs sich in ihrem Werk „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ mit den Folgen von autozentrierter Stadtplanung.

1939

Reichsgaragenordnung. Verpflichtung, dass für jede neu gebaute Wohnung ein Stellplatz zur Verfügung gestellt wird. Propagiertes Ziel: Die autogerechte Stadt.

1939/40

Weltausstellung in New York. General Motors zeigt auf einem 4.000 Quadratmeter großen Diorama namens „Futurama“, wie sich die Autoindustrie die autogerechte Welt vorstellt. Darauf zu sehen: High-Ways, die Landschaften und Städte durchkreuzen.

Wie aber können Städte dieses Problem nun angehen? Welche Handlungsspielräume und inspirierenden Beispiele gibt es hierzu schon? Schaut man sich weltweit um, gibt es bereits zahlreiche inspirierende Vorreiter*innen. Zwar ist es in Deutschland aufgrund des großen Lobbyeinflusses der Automobilindustrie immer noch sehr schwer, die Rahmenbedingungen urbanen Lebens neu zu denken. Dennoch zeigen auch hier jüngste Vorstöße in Kommunen wie Hamburg, Karlsruhe oder Berlin, dass ein Wandel möglich ist. Es braucht vor allem Kluge und mutige Visionär*innen mit langem Atem an den entscheidenden Stellen in den Planungsämtern und Bürgermeister*inbüros, die sich trauen, Dinge anzugehen. Wenn du solch eine Person bist, vernetze dich



Die US-kanadische Stadttheoretikerin und Aktivistin (1916-2006) hat sich Zeit ihres Lebens für menschengerechte Städte eingesetzt. Bereits 1961 beschäftigte Jacobs sich in ihrem Werk „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ mit den Folgen von autozentrierter Stadtplanung.

1943

Einflussreichstes Dokument der weltweiten Stadtplanung, die „Charta von Athen“ veröffentlicht, u.a. Forderung nach räumlicher Trennung von Arbeiten, Wohnen, Erholung und Verkehr. Grundlage des urbanen Massentransports: das Auto.

1957

Wendejahr in der (west-)deutschen Verkehrsgeschichte. Steuerliche Anreize werden geschaffen, um Attraktivität des privaten Pkw zu erhöhen. So können seitdem berufliche Autofahrten von der Einkommensteuer abgesetzt werden.

Der schöne Platz

ZEHN IDEEN, WAS WIR AUF LEEREN PARKPLÄTZEN ALLES ANSTELLEN KÖNNTEN.

Bücherschränke gibt es bereits in vielen Städten – und sie sind extrem gemeinschaftsfördernd. Ausgelassene Bücher reinstellen, unbekanntes Lektüre rausnehmen. Warum nicht in jeder Straße solche Schränke aufstellen? Platz wäre ohne Autos ja genug vorhanden.



Fahrrad-Werkstätten, mobil und mit dem Notwendigsten, was Rad- oder Rollstuhlfahrer*innen zur Not brauchen. Die Reparaturstationen sollte es flächendeckend in allen Städten geben, die auf eine aktive und barrierefreie Mobilität setzen.

Sitzbänke, weil zum entspannten Gehen auch das Verweilen gehört. Statt sein Auto abzustellen, könnte man auf der gleichen Fläche doch viel besser lesen, etwas essen, telefonieren oder einfach Löcher in die Luft starren.

Mini-Rathäuser dort, wo Bürger*innen Beratung und Hilfe brauchen in ärmeren Stadtteilen, an Bahnhöfen, vor Schulen, Kitas und Fabriken. Mobile Behörden-Container könnten sich einfach dort befinden, wo sich jetzt noch SUVs die Reifen platt stehen.

„Einfach nur sein“ bedeutet Platz und Ruhe zu haben, um spontan einen kleinen Plausch abhalten zu können; vor der Tür zu spielen; den Esstisch bei schönem Wetter nach draußen zu tragen; vor der eigenen Haustür Fahrrad fahren zu lernen, oder, oder, oder ...

Kulturinseln sind Orte, an denen zwei, drei Künstler*innen Musik machen oder etwas singen. Kommunen könnten den autofreien Platz etwa dafür nutzen, um den Anwohner*innen wöchentlich ein klassisches Konzert oder Tango zu spendieren – vor allem dort, wo Menschen wohnen, die sich Kultur sonst nicht leisten können.

Trampoline statt Blechkisten! Warum nicht ein paar Sportgeräte für Groß und Klein am Straßenrand aufstellen? Gesünder als Abgase und Lärm ist das auf jeden Fall.

2019 SUV-Rekordjahr. Insgesamt 762.490 sogenannte Sport Utility Vehicles werden in Deutschland neu zugelassen.

2020

Corona lässt die Verkehrswende stagnieren. Die Autonutzung steht hoch im Kurs und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nimmt durch die Pandemie ab.

Trinkwasserbrunnen gehören in Ländern wie der Schweiz oder Italien zum Stadtbild dazu. Ein echter Segen für alle Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad bewegen. Schließlich ist Trinkwasser ein Grundrecht und sollte für jede*n überall und immer verfügbar sein.

2021 Städtisches Leben leidet unter Überpräsenz des Automobils. Kritische Stimmen werden lauter: Wachsende Verkehrswende-Bewegung, mehr Mitglieder in Vereinen wie dem ADFC und in immer mehr Städten fordern Bürger*innen autofreie Straßen oder temporäre autofreie Projekte. Metropolen wie Paris, Kopenhagen und Portland gehen mit autofreien Zonen und politischen Maßnahmen erste Schritte in Richtung Verkehrsberuhigung.

2026 Neuer Rekord beim Parking Day in Dresden. Seit 2005 gibt es den europaweit begangenen Aktionstag. In der ganzen Stadt okkupieren die Dresdner*innen insgesamt 7.482 Parkplätze und gestalten sie autofrei um. Der Autoverkehr kommt zeitweise vollständig zum Erliegen.

2027 Die Straßenverkehrsordnung gibt im städtischen Raum Fußgänger*innen, und Radfahrer*innen den Vorrang. Dadurch ist die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle im städtischen Raum gegen Null.

2030 Autofreie Sonntage für immer: Der Deutsche Städte- und Gemeindebund spricht sich generell für autofreie Sonntage aus. Zuerst sind es nur die drei Stadtstaaten, die der Empfehlung folgen, am Jahresende machen bereits sage und schreibe 8.500 Kommunen mit.

2035 Was rund 15 Jahre zuvor in Karlsruhe mit dem Projekt „Grünes Licht“ begann, gilt nun in allen Städten: Fußgänger*innen haben immer Grün! Erst wenn sich Autos nähern, schaltet die Ampel mittels Sensoren auf rot.

mit Gleichgesinnten in ähnlichen Situationen, verliere nicht den Mut und lass dir Zeit zum Träumen, Kraft tanken. Es gibt viel zu gewinnen, wie zum Beispiel eine bessere Anpassung an die Herausforderungen



ANNE HIDALGO

Seit mehr als zwanzig Jahren kämpft die Politikerin und heutige Bürgermeisterin von Paris darum, die Metropole in eine lebensfreundliche Stadt zu verwandeln. Alles Essenzielle wie Lebensmittel, Schule, Arbeit, Natur und Kultur sollen in 15 Minuten möglichst zu Fuß oder per Rad erreichbar sein.

Parkplatzsuche müssen sie oft lange Extra-Touren durch den Stadtteil fahren. Und auf den schmalen Gehwegen teilen sich Fußgänger*innen, kleine Kinder mit Rad, Rollstuhlfahrer*innen und Hundehalter*innen den wenigen Platz. Kurzum: Die Verkehrssituation in der Louisenstraße ist sehr angespannt, und das schon lange. Doch ist dieses Beispiel natürlich kein Einzelfall. Die Dresdner Louisenstraße findet sich in jeder Stadt – mehr als einmal – welche könnte das in deinem Viertel sein?

2029 Ein Großteil der deutschen Innenstädte ist Fußgängerzone mit hohem Grünflächenanteil. In anderen städtischen Teilen darf nicht schneller als 30 km/h gefahren werden. Dadurch haben sich das Klima und die Luftverschmutzung trotz des Klimawandels erheblich verbessert.

2042 Die Aufforstung ehemaliger Parkplatzflächen vor Einkaufszentren zeigt Wirkung. Die städtischen Temperaturen sind im Mittel um zwei Grad gesunken und die Messstationen melden deutlich verbesserte Kohlendioxid-Werte.

2050 Die Autoindustrie wird verstaatlicht. Statt Pkw rollen nun Lastenräder von den Fabrikbändern, die der innerstädtischen Güterverteilung dienen. Für den überregionalen Lieferverkehr werden fast nur noch Züge eingesetzt.

warmen und würden vor allem in Gegenden mit wenig freier Wohnfläche zusätzlichen, schönen Wohnraum schaffen. Es wäre ruhiger in den Städten, wir könnten im Frühjahr das Vogelgezwitscher wieder hören. Die lokale Wirtschaft an großen Straßen würde belebt werden, das es plötzlich wieder Spaß macht, durch das Viertel zu schlendern. Die Luft wäre besser und weniger Menschen an stark befahrenen Straßen müssten vorzeitig sterben. Wir würden vielleicht niemanden mehr kennen, der bei einem Autounfall ums Leben gekommen oder schwer verletzt worden ist ... Diese Geschichte könnte noch weiter erzählt werden. Probieren Sie doch einfach selbst aus. Nehmt am besten eine Straße, die ihr alle kennt und baut gemeinsam gedanklich aus, wie sie sein könnte. Aus diesem Grund basiert auch die Idee dieses Fallplans auf einer real existierenden Straße, der Louisenstraße in der Dresdner Neustadt – eine Straße in einem dicht bewohnten Viertel, mit hohem Altbaustandard, sehr engen Straßen, viel Einzelhandel und Gastronomie in den Erdgeschoss. Der Wohnraum in dem sehr studentisch geprägten Kiez ist knapp und teuer, viele der Anwohner*innen besitzen ein eigenes Auto, für die

des Klimawandels durch die Schaffung von mehr Grün und die Entseelung von Flächen. Kinder (eigentlich wir alle) bekommen ein sichereres Gefühl auf den Straßen und müssten nicht mehr so lange an Querungen warten. Wir hätten mehr Platz vor der Haustür, um dort einfach zu verweilen oder um ein Buch in der Sonne zu lesen. Erdgeschosswohnungen ließen sich leichter

2026 Neuer Rekord beim Parking Day in Dresden. Seit 2005 gibt es den europaweit begangenen Aktionstag. In der ganzen Stadt okkupieren die Dresdner*innen insgesamt 7.482 Parkplätze und gestalten sie autofrei um. Der Autoverkehr kommt zeitweise vollständig zum Erliegen.

2027 Die Straßenverkehrsordnung gibt im städtischen Raum Fußgänger*innen, und Radfahrer*innen den Vorrang. Dadurch ist die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle im städtischen Raum gegen Null.

2030 Autofreie Sonntage für immer: Der Deutsche Städte- und Gemeindebund spricht sich generell für autofreie Sonntage aus. Zuerst sind es nur die drei Stadtstaaten, die der Empfehlung folgen, am Jahresende machen bereits sage und schreibe 8.500 Kommunen mit.

2035 Was rund 15 Jahre zuvor in Karlsruhe mit dem Projekt „Grünes Licht“ begann, gilt nun in allen Städten: Fußgänger*innen haben immer Grün! Erst wenn sich Autos nähern, schaltet die Ampel mittels Sensoren auf rot.

warten sie auf diese Anstöße aus der Bevölkerung. Das Wichtigste aber ist: Such' dir Verbündete! Gründet gemeinsam ein Projekt, etwa, die Sperrung deiner eigenen Straße für ein Wochenende, damit deine Nachbar*innen sich näher kommen und alle erleben, wie eine autofreie Straße aussehen könnte. Nehmt am jährlichen Parking Day im September teil und nutzt – ganz legal – Parkplätze um. Ideen, was ihr mit dem Platz anstellen könnt, gibt es in diesem Fallplan in Hülle und Fülle. Oder werde Mitglied in Verkehrsinitiativen wie dem FUSSE e.V., dem ADFC oder dem VCD. Rede mit anderen über die Stadt, wie sie sein sollte, entwickle urbane Utopien. Wirf doch auch mal einen Blick in den aktuellen Bußgeldkatalog des Bundes. Dich nerven Falschparker*innen auf Gehwegen? Dann melde das dem Ordnungsamt. Die Stadt bekommt dadurch Geld und du kannst wieder unbehindert weitergehen.



ANNE HIDALGO

Seit mehr als zwanzig Jahren kämpft die Politikerin und heutige Bürgermeisterin von Paris darum, die Metropole in eine lebensfreundliche Stadt zu verwandeln. Alles Essenzielle wie Lebensmittel, Schule, Arbeit, Natur und Kultur sollen in 15 Minuten möglichst zu Fuß oder per Rad erreichbar sein.

Parkplatzsuche müssen sie oft lange Extra-Touren durch den Stadtteil fahren. Und auf den schmalen Gehwegen teilen sich Fußgänger*innen, kleine Kinder mit Rad, Rollstuhlfahrer*innen und Hundehalter*innen den wenigen Platz. Kurzum: Die Verkehrssituation in der Louisenstraße ist sehr angespannt, und das schon lange. Doch ist dieses Beispiel natürlich kein Einzelfall. Die Dresdner Louisenstraße findet sich in jeder Stadt – mehr als einmal – welche könnte das in deinem Viertel sein?

2029 Ein Großteil der deutschen Innenstädte ist Fußgängerzone mit hohem Grünflächenanteil. In anderen städtischen Teilen darf nicht schneller als 30 km/h gefahren werden. Dadurch haben sich das Klima und die Luftverschmutzung trotz des Klimawandels erheblich verbessert.

2042 Die Aufforstung ehemaliger Parkplatzflächen vor Einkaufszentren zeigt Wirkung. Die städtischen Temperaturen sind im Mittel um zwei Grad gesunken und die Messstationen melden deutlich verbesserte Kohlendioxid-Werte.

2050 Die Autoindustrie wird verstaatlicht. Statt Pkw rollen nun Lastenräder von den Fabrikbändern, die der innerstädtischen Güterverteilung dienen. Für den überregionalen Lieferverkehr werden fast nur noch Züge eingesetzt.

Was jede*r tun kann

warten sie auf diese Anstöße aus der Bevölkerung. Das Wichtigste aber ist: Such' dir Verbündete! Gründet gemeinsam ein Projekt, etwa, die Sperrung deiner eigenen Straße für ein Wochenende, damit deine Nachbar*innen sich näher kommen und alle erleben, wie eine autofreie Straße aussehen könnte. Nehmt am jährlichen Parking Day im September teil und nutzt – ganz legal – Parkplätze um. Ideen, was ihr mit dem Platz anstellen könnt, gibt es in diesem Fallplan in Hülle und Fülle. Oder werde Mitglied in Verkehrsinitiativen wie dem FUSSE e.V., dem ADFC oder dem VCD. Rede mit anderen über die Stadt, wie sie sein sollte, entwickle urbane Utopien. Wirf doch auch mal einen Blick in den aktuellen Bußgeldkatalog des Bundes. Dich nerven Falschparker*innen auf Gehwegen? Dann melde das dem Ordnungsamt. Die Stadt bekommt dadurch Geld und du kannst wieder unbehindert weitergehen.

warten sie auf diese Anstöße aus der Bevölkerung. Das Wichtigste aber ist: Such' dir Verbündete! Gründet gemeinsam ein Projekt, etwa, die Sperrung deiner eigenen Straße für ein Wochenende, damit deine Nachbar*innen sich näher kommen und alle erleben, wie eine autofreie Straße aussehen könnte. Nehmt am jährlichen Parking Day im September teil und nutzt – ganz legal – Parkplätze um. Ideen, was ihr mit dem Platz anstellen könnt, gibt es in diesem Fallplan in Hülle und Fülle. Oder werde Mitglied in Verkehrsinitiativen wie dem FUSSE e.V., dem ADFC oder dem VCD. Rede mit anderen über die Stadt, wie sie sein sollte, entwickle urbane Utopien. Wirf doch auch mal einen Blick in den aktuellen Bußgeldkatalog des Bundes. Dich nerven Falschparker*innen auf Gehwegen? Dann melde das dem Ordnungsamt. Die Stadt bekommt dadurch Geld und du kannst wieder unbehindert weitergehen.

warten sie auf diese Anstöße aus der Bevölkerung. Das Wichtigste aber ist: Such' dir Verbündete! Gründet gemeinsam ein Projekt, etwa, die Sperrung deiner eigenen Straße für ein Wochenende, damit deine Nachbar*innen sich näher kommen und alle erleben, wie eine autofreie Straße aussehen könnte. Nehmt am jährlichen Parking Day im September teil und nutzt – ganz legal – Parkplätze um. Ideen, was ihr mit dem Platz anstellen könnt, gibt es in diesem Fallplan in Hülle und Fülle. Oder werde Mitglied in Verkehrsinitiativen wie dem FUSSE e.V., dem ADFC oder dem VCD. Rede mit anderen über die Stadt, wie sie sein sollte, entwickle urbane Utopien. Wirf doch auch mal einen Blick in den aktuellen Bußgeldkatalog des Bundes. Dich nerven Falschparker*innen auf Gehwegen? Dann melde das dem Ordnungsamt. Die Stadt bekommt dadurch Geld und du kannst wieder unbehindert weitergehen.

warten sie auf diese Anstöße aus der Bevölkerung. Das Wichtigste aber ist: Such' dir Verbündete! Gründet gemeinsam ein Projekt, etwa, die Sperrung deiner eigenen Straße für ein Wochenende, damit deine Nachbar*innen sich näher kommen und alle erleben, wie eine autofreie Straße aussehen könnte. Nehmt am jährlichen Parking Day im September teil und nutzt – ganz legal – Parkplätze um. Ideen, was ihr mit dem Platz anstellen könnt, gibt es in diesem Fallplan in Hülle und Fülle. Oder werde Mitglied in Verkehrsinitiativen wie dem FUSSE e.V., dem ADFC oder dem VCD. Rede mit anderen über die Stadt, wie sie sein sollte, entwickle urbane Utopien. Wirf doch auch mal einen Blick in den aktuellen Bußgeldkatalog des Bundes. Dich nerven Falschparker*innen auf Gehwegen? Dann melde das dem Ordnungsamt. Die Stadt bekommt dadurch Geld und du kannst wieder unbehindert weitergehen.

warten sie auf diese Anstöße aus der Bevölkerung. Das Wichtigste aber ist: Such' dir Verbündete! Gründet gemeinsam ein Projekt, etwa, die Sperrung deiner eigenen Straße für ein Wochenende, damit deine Nachbar*innen sich näher kommen und alle erleben, wie eine autofreie Straße aussehen könnte. Nehmt am jährlichen Parking Day im September teil und nutzt – ganz legal – Parkplätze um. Ideen, was ihr mit dem Platz anstellen könnt, gibt es in diesem Fallplan in Hülle und Fülle. Oder werde Mitglied in Verkehrsinitiativen wie dem FUSSE e.V., dem ADFC oder dem VCD. Rede mit anderen über die Stadt, wie sie sein sollte, entwickle urbane Utopien. Wirf doch auch mal einen Blick in den aktuellen Bußgeldkatalog des Bundes. Dich nerven Falschparker*innen auf Gehwegen? Dann melde das dem Ordnungsamt. Die Stadt bekommt dadurch Geld und du kannst wieder unbehindert weitergehen.

warten sie auf diese Anstöße aus der Bevölkerung. Das Wichtigste aber ist: Such' dir Verbündete! Gründet gemeinsam ein Projekt, etwa, die Sperrung deiner eigenen Straße für ein Wochenende, damit deine Nachbar*innen sich näher kommen und alle erleben, wie eine autofreie Straße aussehen könnte. Nehmt am jährlichen Parking Day im September teil und nutzt – ganz legal – Parkplätze um. Ideen, was ihr mit dem Platz anstellen könnt, gibt es in diesem Fallplan in Hülle und Fülle. Oder werde Mitglied in Verkehrsinitiativen wie dem FUSSE e.V., dem ADFC oder dem VCD. Rede mit anderen über die Stadt, wie sie sein sollte, entwickle urbane Utopien. Wirf doch auch mal einen Blick in den aktuellen Bußgeldkatalog des Bundes. Dich nerven Falschparker*innen auf Gehwegen? Dann melde das dem Ordnungsamt. Die Stadt bekommt dadurch Geld und du kannst wieder unbehindert weitergehen.

warten sie auf diese Anstöße aus der Bevölkerung. Das Wichtigste aber ist: Such' dir Verbündete! Gründet gemeinsam ein Projekt, etwa, die Sperrung deiner eigenen Straße für ein Wochenende, damit deine Nachbar*innen sich näher kommen und alle erleben, wie eine autofreie Straße aussehen könnte. Nehmt am jährlichen Parking Day im September teil und nutzt – ganz legal – Parkplätze um. Ideen, was ihr mit dem Platz anstellen könnt, gibt es in diesem Fallplan in Hülle und Fülle. Oder werde Mitglied in Verkehrsinitiativen wie dem FUSSE e.V., dem ADFC oder dem VCD. Rede mit anderen über die Stadt, wie sie sein sollte, entwickle urbane Utopien. Wirf doch auch mal einen Blick in den aktuellen Bußgeldkatalog des Bundes. Dich nerven Falschparker*innen auf Gehwegen? Dann melde das dem Ordnungsamt. Die Stadt bekommt dadurch Geld und du kannst wieder unbehindert weitergehen.

warten sie auf diese Anstöße aus der Bevölkerung. Das Wichtigste aber ist: Such' dir Verbündete! Gründet gemeinsam ein Projekt, etwa, die Sperrung deiner eigenen Straße für ein Wochenende, damit deine Nachbar*innen sich näher kommen und alle erleben, wie eine autofreie Straße aussehen könnte. Nehmt am jährlichen Parking Day im September teil und nutzt – ganz legal – Parkplätze um. Ideen, was ihr mit dem Platz anstellen könnt, gibt es in diesem Fallplan in Hülle und Fülle. Oder werde Mitglied in Verkehrsinitiativen wie dem FUSSE e.V., dem ADFC oder dem VCD. Rede mit anderen über die Stadt, wie sie sein sollte, entwickle urbane Utopien. Wirf doch auch mal einen Blick in den aktuellen Bußgeldkatalog des Bundes. Dich nerven Falschparker*innen auf Gehwegen? Dann melde das dem Ordnungsamt. Die Stadt bekommt dadurch Geld und du kannst wieder unbehindert weitergehen.

2020

Corona lässt die Verkehrswende stagnieren. Die Autonutzung steht hoch im Kurs und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nimmt durch die Pandemie ab.

WEITERLESEN

Anwendungshandbuch für die kommunale Verkehrsplanung des Umweltbundesamtes. Download unter: t1p.de/UBA

Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen. Jovis Verlag.

Mobilität in Deutschland – Studie des Bundesverkehrsministeriums (2018). PDF-Kurzlink: t1p.de/Verkehrsstudie

Klimaschutzbericht der Bundesregierung (2021). Download unter: t1p.de/bmu2021

Sennet, Richard (2018): Die offene Stadt – Eine Ethik des Bauens und Bewohnens. Hanser Berlin.

INRIX Verkehrsstudie (2020): t1p.de/Inrix2020

Interview „Ein Tempolimit hilft Kliniken und Klima“ mit Umweltmediziner Markus Dettenkofer: t1p.de/InterviewKlimareporter

autofrei leben! e.V. (2018): Besser leben ohne Auto. Oekom-Verlag.

2020

Corona lässt die Verkehrswende stagnieren. Die Autonutzung steht hoch im Kurs und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nimmt durch die Pandemie ab.

IMPRESSUM

Text: Uta Gensichen & Siv-Ann Lippert
Zeichnung & Layout: Grit Koalick, www.visuranto.de
Projektleitung: Siv-Ann Lippert

Herausgeber:
Zukunftsgestalten e.V.
Rudolf-Leonhard-Straße 44
01097 Dresden
Vereinsregisternummer: VR 11681



ein Projekt gefördert von:
FONDS SOZIALKULTUR
gefördert durch das Stadtentwicklungsamt Neustadt

Kooperationspartner:
FUSSE e.V. / Ortsgruppe Dresden
Institut für Angewandte Heterotopie Nürnberg/Cottbus

Klimaneutraler Druck: Staudigil-Druck GmbH & Co. KG
kostenfreier Fallplan online unter: www.zukunftsgestalten.org

Dezember 2021 / 1. Auflage 1000 Stück

DIESER FALTPLAN...

... mit dem Titel „autofrei! Wie die Straße von morgen aussieht“ will die Idee von autofreien und wenig motorisierten Räumen sichtbar machen: Anhand der belebten Louisenstraße im Dresdner Kiez zeigen die Macherinnen der Publikation, wie es wäre, wenn es in unseren Innenstädten viel weniger Autos gäbe. Statt SUVs stehen dort nun Hochbeete am Straßenrand, statt Rückstau an der Ampel tummeln sich hupende Kinder und trödelige Spaziergänger*innen auf der Fahrbahn. Viele autofrei-Ideen finden sich hier in Striche und Farben verpackt. Der Plan will dazu beitragen, die Diskussion rund um dieses Thema mit anschaulichen Bildern zu füttern. Wenn wir es zeichnen können, wieso nicht auch leben? Das Projekt wendet sich an Stadt- und Verkehrsplaner*innen, die eine Zukunft ohne Vorherrschaft von Autos gern mitgestalten möchten und offen für Anregungen und Ideen sind. Ihnen soll der Fallplan als Inspiration dienen. Außerdem möchte der Fallplan uns alle dazu anregen, Städte auch für diejenigen zu denken und umzubauen, die darin Radfahren, spazieren gehen, verweilen und spielen möchten. Die Straße von morgen ist die Straße für alle.

... mit dem Titel „autofrei! Wie die Straße von morgen aussieht“ will die Idee von autofreien und wenig motorisierten Räumen sichtbar machen: Anhand der belebten Louisenstraße im Dresdner Kiez zeigen die Macherinnen der Publikation, wie es wäre, wenn es in unseren Innenstädten viel weniger Autos gäbe. Statt SUVs stehen dort nun Hochbeete am Straßenrand, statt Rückstau an der Ampel tummeln sich hupende Kinder und trödelige Spaziergänger*innen auf der Fahrbahn. Viele autofrei-Ideen finden sich hier in Striche und Farben verpackt. Der Plan will dazu beitragen, die Diskussion rund um dieses Thema mit anschaulichen Bildern zu füttern. Wenn wir es zeichnen können, wieso nicht auch leben? Das Projekt wendet sich an Stadt- und Verkehrsplaner*innen, die eine Zukunft ohne Vorherrschaft von Autos gern mitgestalten möchten und offen für Anregungen und Ideen sind. Ihnen soll der Fallplan als Inspiration dienen. Außerdem möchte der Fallplan uns alle dazu anregen, Städte auch für diejenigen zu denken und umzubauen, die darin Radfahren, spazieren gehen, verweilen und spielen möchten. Die Straße von morgen ist die Straße für alle.

... mit dem Titel „autofrei! Wie die Straße von morgen aussieht“ will die Idee von autofreien und wenig motorisierten Räumen sichtbar machen: Anhand der belebten Louisenstraße im Dresdner Kiez zeigen die Macherinnen der Publikation, wie es wäre, wenn es in unseren Innenstädten viel weniger Autos gäbe. Statt SUVs stehen dort nun Hochbeete am Straßenrand, statt Rückstau an der Ampel tummeln sich hupende Kinder und trödelige Spaziergänger*innen auf der Fahrbahn. Viele autofrei-Ideen finden sich hier in Striche und Farben verpackt. Der Plan will dazu beitragen, die Diskussion rund um dieses Thema mit anschaulichen Bildern zu füttern. Wenn wir es zeichnen können, wieso nicht auch leben? Das Projekt wendet sich an Stadt- und Verkehrsplaner*innen, die eine Zukunft ohne Vorherrschaft von Autos gern mitgestalten möchten und offen für Anregungen und Ideen sind. Ihnen soll der Fallplan als Inspiration dienen. Außerdem möchte der Fallplan uns alle dazu anregen, Städte auch für diejenigen zu denken und umzubauen, die darin Radfahren, spazieren gehen, verweilen und spielen möchten. Die Straße von morgen ist die Straße für alle.

... mit dem Titel „autofrei! Wie die Straße von morgen aussieht“ will die Idee von autofreien und wenig motorisierten Räumen sichtbar machen: Anhand der belebten Louisenstraße im Dresdner Kiez zeigen die Macherinnen der Publikation, wie es wäre, wenn es in unseren Innenstädten viel weniger Autos gäbe. Statt SUVs stehen dort nun Hochbeete am Straßenrand, statt Rückstau an der Ampel tummeln sich hupende Kinder und trödelige Spaziergänger*innen auf der Fahrbahn. Viele autofrei-Ideen finden sich hier in Striche und Farben verpackt. Der Plan will dazu beitragen, die Diskussion rund um dieses Thema mit anschaulichen Bildern zu füttern. Wenn wir es zeichnen können, wieso nicht auch leben? Das Projekt wendet sich an Stadt- und Verkehrsplaner*innen, die eine Zukunft ohne Vorherrschaft von Autos gern mitgestalten möchten und offen für Anregungen und Ideen sind. Ihnen soll der Fallplan als Inspiration dienen. Außerdem möchte der Fallplan uns alle dazu anregen, Städte auch für diejenigen zu denken und umzubauen, die darin Radfahren, spazieren gehen, verweilen und spielen möchten. Die Straße von morgen ist die Straße für alle.

... mit dem Titel „autofrei! Wie die Straße von morgen aussieht“ will die Idee von autofreien und wenig motorisierten Räumen sichtbar machen: Anhand der belebten Louisenstraße im Dresdner Kiez zeigen die Macherinnen der Publikation, wie es wäre, wenn es in unseren Innenstädten viel weniger Autos gäbe. Statt SUVs stehen dort nun Hochbeete am Straßenrand, statt Rückstau an der Ampel tummeln sich hupende Kinder und trödelige Spaziergänger*innen auf der Fahrbahn. Viele autofrei-Ideen finden sich hier in Striche und Farben verpackt. Der Plan will dazu beitragen, die Diskussion rund um dieses Thema mit anschaulichen Bildern zu füttern. Wenn wir es zeichnen können, wieso nicht auch leben? Das Projekt wendet sich an Stadt- und Verkehrsplaner*innen, die eine Zukunft ohne Vorherrschaft von Autos gern mitgestalten möchten und offen für Anregungen und Ideen sind. Ihnen soll der Fallplan als Inspiration dienen. Außerdem möchte der Fallplan uns alle dazu anregen, Städte auch für diejenigen zu denken und umzubauen, die darin Radfahren, spazieren gehen, verweilen und spielen möchten. Die Straße von morgen ist die Straße für alle.

... mit dem Titel „autofrei! Wie die Straße von morgen aussieht“ will die Idee von autofreien und wenig motorisierten Räumen sichtbar machen: Anhand der belebten Louisenstraße im Dresdner Kiez zeigen die Macherinnen der Publikation, wie es wäre, wenn es in unseren Innenstädten viel weniger Autos gäbe. Statt SUVs stehen dort nun Hochbeete am Straßenrand, statt Rückstau an der Ampel tummeln sich hupende Kinder und trödelige Spaziergänger*innen auf der Fahrbahn. Viele autofrei-Ideen finden sich hier in Striche und Farben verpackt. Der Plan will dazu beitragen, die Diskussion rund um dieses Thema mit anschaulichen Bildern zu füttern. Wenn

autofrei!
Wie die Straße von morgen aussieht.



car is over

café continental

Munkhaus

PARKE NICHT AUF UNSRE WEGEN

Zukunftsgestalten

Hier entsteht die autofreie Straße der Zukunft.

Herausgeber: **ZG** ZUKUNFTS GESTALTEN

Download und Bestellung von Faltpänen unter:
zukunfts gestalten.org

Zeichnung: Grit Koalick
www.visuranto.de