



Autofreie Innenstadt

22.08.2020

Philipp Karlsson
info@philipp-karlsson.de

Zusammenfassung

Das Konzept **Autofreie Innenstadt** beinhaltet die Kombination von Digitalisierungen und Mobilitätsstrategien, um die Möglichkeit für eine autofreie Innenstadt gewährleisten zu können. Es geht explizit **nicht um Verbote**, sondern darum, Angebote zu schaffen, um bezahlbare und nachhaltige Alternativen zum Individualverkehr zu schaffen, was auch wieder einen positiven Effekt auf die Flächennutzung für Wohnraum und Aufenthaltsqualität hat, was wiederum bezahlbaren Wohnraum fördert.

Übersicht

1. **Park- & Ride-Parkplätze** mit integriertem Shuttle-Service am Stadtrand sollen die Verbindung zwischen den Städten sicherstellen
2. **Digitales Einkaufserlebnis** soll die Vereinbarkeit von (schweren) Einkäufen und dem ÖPNV fördern
3. **Moderne Lade-Infrastruktur** soll gewährleisten, dass die eingesetzten Verkehrsmittel auch nachhaltig einsetzbar sind.
4. **Ausblicke für Erweiterungen** sollen aufzeigen, welche weitere Konzepte hiermit eine Synergie bilden können.

Spezifikationen

Park - & Ride-Parkplätze

Hier sollen am Stadtrand P+R-Parkplätze etabliert werden, bei denen die Anwohner der Stadt eine Parkkarte erhalten, um dort kostenfrei parken zu können (Anwohner-Parkausweis).

Für die Pendler gibt es einen Tagesgebühr von einem Euro, die auch via Parkkarte von den Arbeitgebern übernommen werden kann.

Die Parkhäuser am Stadtrand werden ebenfalls mit einer modernen Lade-Infrastruktur ausgestattet, sowohl für Elektro, als auch Wasserstoff.

Jeder P+R-Parkplatz besitzt eine Bushaltestelle, von wo aus der kostenfreie (über Parkgebühren finanzierte) Shuttle-Service die Pendler in die Stadtmitte oder zum Bahnhof bringt. Der Shuttle-Service sollte eine Taktrate von 10-15 Minuten beinhalten.

Wichtig bei diesen Parkplätzen ist, dass diese an jeder Haupt-Zufahrtsstraße etabliert werden und die Kapazität auch für Events und als Puffer gegeben ist.

Digitales Einkaufserlebnis

Eines der großen Kritikpunkte an der reinen Nutzung des ÖPNV ist das momentane Einkaufserlebnis, denn dies stellt einige, rein ÖPNV nutzende, Pendler vor große Herausforderungen, gerade was den Großeinkauf betrifft, da dieser nicht ohne weiteres im ÖPNV transportiert werden kann.

Aus diesem Grund soll es eine Ausschreibung für einen städtisch unterstützten Lieferservice geben, der innerhalb der Stadt die Einkäufe verteilt (zum Teil schon gegeben). Dann schlägt man eine Partnerschaft mit verschiedenen Supermärkten, um ein System aufzubauen, bei dem man regulär mit einem Einkaufswagen einkaufen kann und anschließend der Einkaufswagen abgestellt wird, um den Inhalt am selben Tag noch vor die Haustür zu liefern.

Dies hat ebenfalls den positiven Effekt, dass auch Menschen mit Behinderung oder Altersschwäche automatisch diesen Service nutzen können, um entlastet zu werden. Dieses Konzept beinhaltet also auch die sozialen Gegebenheiten.

Moderne Lade-Infrastruktur

Die moderne Lade-Infrastruktur wurde bereits teilweise in den P+R-Parkplätzen erwähnt. Dies zeichnet auch einen wesentlichen Teil dieses Konzepts aus, denn um moderne Technologien zu fördern bedarf es einer "bequemen" Infrastruktur.

Entsprechend sollen die P+R-Parkplätze zentrale Anlaufstelle für Autos und Busse werden (hierzu später mehr), sodass diese Lade-Technologien auch in die P+R-Parkplätze integriert werden sollen.

Ausblicke für Erweiterungen

Es gibt einige Themen, die in dieses Konzept mit reinspielen. Beispielsweise kann der Ausbau der Biogasanlagen in Städten, bzw. im ländlichen Raum, für die regionale Energie-Versorgung der Tankstellen oder auch für den ÖPNV verwendet werden. Hier kommt dann die Idee der **klimaneutralen Stadt** zum Vorschein, bei dem eine Stadt von fossile auf rein erneuerbar nutzbare Energien (Strom, Wasserstoff, ...) umgestellt wird. Hierbei ist es noch nicht relevant, dass die Energie tatsächlich erneuerbar hergestellt wird, das wird sich erst mit der Zeit entwickeln, aber dass die Vorkehrungen getroffen sind, dass man sich nur noch um den Ausbau der Energieversorgung kümmern muss.

Nachdem die P+R-Parkplätze nun die zentrale Anlaufstelle für Pendler und Autos sind, kann auch die ÖPNV-Infrastruktur angepasst werden, sodass auch Busse von außerhalb nur

noch bis zum P+R-Parkplatz fahren, von wo aus die Pendler dann umsteigen können. Damit würde sich auch automatisch die Taktfrequenz für die Busse in die Umlande verbessern ohne höhere Kosten zu verursachen. Das bindet die Außengebiete besser an, was wiederum zu interessanten Wohnraum führen kann und somit die Urbanisierung entzerren könnte. Es bietet also passiv noch mehr Vorteile, sollte es richtig angegangen werden.

Neben den Bussen ist auch das Thema Flächennutzung wichtig. Meist gibt es in den Außenbereichen/Zugangsstraßen den Platz für große Parkhäuser, innerhalb der Stadt ist der Platz sehr begrenzt, wobei hier auch sehr viele Parkhäuser stehen. Sollte sich das Konzept etablieren, können diese Parkhäuser in der Innenstadt Stück für Stück zurückgebaut werden, sodass neuer bezahlbarer Wohnraum, Gewerberaum oder auch Platz für mehr Aufenthaltsqualität entsteht. Auch so kann dieses Konzept andere wichtige Anliegen der Bürger stützen.

Umsetzungsstrategie

Die Umsetzungsstrategie für das Konzept **Autofreie Innenstadt** soll im Rahmen von Modellprojekten umgesetzt werden, um zu eruieren, inwieweit sich auch die Gesellschaft für diese Formen der Mobilität und Digitalisierung begeistern lassen.

Eine optimale Umsetzung bedeutet nicht nur, die beste Lösung zu präsentieren, sondern auch die Akzeptanz und Annahme in der Gesellschaft zu erhalten, um den langfristigen Nutzen zu gewährleisten.

Aus diesem Grund sollte sich zunächst eine mittelgroße, relativ dicht besiedelte Stadt mit Interesse an dem Modellprojekt finden lassen, um dort dann im Rahmen einer sechsmonatigen Konzeptionsphase konkrete Umsetzungsstrategien zu erarbeiten.

Im weiteren Verlauf werden die Kosten geschätzt, Angebote eingeholt und die konkrete Timeline geplant. Sobald diese Planung steht, muss eine Bürgerbefragung oder öffentliche Bürgersprechstunde eingerichtet werden, um die Ideen zu erklären und Kritiken einzuholen.

Für Anwohner werden beispielsweise die Parkplätze in den Parkhäusern kostenlos angeboten, für Pendler beträgt die Tagespauschale ein Euro.

Sobald man eine breitere Zustimmung von den Bürgern erhalten hat, kann die Umsetzungsphase beginnen.

Fazit

Dieses Konzept ist also nicht einfach eine Verbotskultur, sondern viel mehr ein zusätzliches attraktives Angebot, dass bei richtiger Umsetzung auch die Gesellschaft zu einem Umbruch bewegen kann. Dieser Umbruch würde sich dann in mehrfacher Art und Weise wieder für die Gesellschaft auszahlen, in Form von bezahlbaren Wohnraum, bessere Anbindung im ÖPNV, modernes Einkaufserlebnis, Entlastung von Menschen mit Behinderung oder Altersschwäche, Mobilität für alle, Förderung von modernen Antriebsformen und dennoch die Unabhängigkeit jederzeit mit dem Auto ungebunden in die nächste Stadt zu fahren (Da die Autos ja nur im Parkhaus außerhalb sind und mit dem kostenlosen Shuttle-Service jederzeit erreichbar sind).