

Home > Themen > Verkehr | Lärm > Nachhaltige Mobilität > Die Stadt für Morgen

Die Stadt für Morgen: Die Vision



Stadt für Morgen

In der Stadt der Zukunft ist alles auch ohne Auto gut erreichbar.

Quelle: Umweltbundesamt

Umweltschonende Mobilität, lärmarm, grün, kompakt und durchmisch – so sieht die Stadt für Morgen aus. Unsere 15 Bausteine füllen die Vision mit Leben und zeigen, wie das konkret funktioniert. Dabei stellt die Reihenfolge der Bausteine keine Gewichtung dar; jede Leserin und jeder Leser kann für sein individuelles Wunschbild eine ganz persönliche Abfolge herstellen.

30.10.2018

Kompakt wohnen, Flächen sparen, Verkehr vermeiden

- **Kompakte Stadt:** Brachflächen und Baulücken werden wieder einer Nutzung zugeführt; die Potenziale einer Nachverdichtung von Quartieren werden genutzt, einschließlich freiwerdender Verkehrsflächen.
- **Zuerst Vorfahrt für Rad und öffentlichen Verkehr (ÖV):** Im ersten Schritt werden an allen Hauptverkehrsstraßen fehlende Radwege ergänzt und an 50 % des Hauptverkehrsnetzes eigene Fahrspuren für den ÖV eingerichtet (wenn nötig, zulasten der Pkw-Stellplätze). Zusätzlich werden am Straßenrand und z.T. auch auf Privatgrundstücken (z.B. unterstützt durch Förderprogramme) einige Pkw-Stellplätze in Fahrradstellplätze umgewandelt. Für ruhenden, motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken bleiben in diesem ersten Umsetzungsstadium maximal 3 m² pro Einwohner.
- **Dann Rückbau der autogerechten Stadt:** Die Flächenbelegung für ruhenden motorisierten Individualverkehr am Straßenrand und auf Wohngrundstücken beträgt maximal 1,5 m² pro Einwohner. Frei werdende Flächen werden für Fahrradwege und ÖV-Spuren, für Freizeit und Grünflächen, Fahrradstellplätze und – in begrenztem Umfang – für Carsharing verwendet.
- **Stadt der kurzen Wege:** Die durchschnittliche Weglänge beträgt nur noch 8 km pro Weg bzw. 28 km pro Person und Tag, also etwa ein Viertel kürzer als heute.
- **Schnell nach draußen:** Die Stadt ist mit den Siedlungsschwerpunkten des Umlandes durch ÖV und Radschnellwege verknüpft

Grünes Umfeld schaffen und bewahren

- Grünflächen einschließlich Wasserflächen stehen für Erholung, Bewahrung der biologischen Vielfalt, Kalt- und Frischluftzufuhr und Wasserrückhalt in Art und Umfang angemessen zur Verfügung.
- **Kurze Wege schaffen:** Der Anteil öffentlich zugänglicher Grün- und Erholungsflächen, die durch kurze Fußwege erreichbar sind, ist hoch. Auch Gebäude umfassen privates oder halböffentliches Grün und Gärten. Das erspart Fahrten ins Umland und ist flächeneffizient.
- **Hohe Qualität des Umfeldes:** Wohnen und Arbeiten erhält durch hochwertige Grünflächen und begrünte Plätze, Straßenräume, Passagen und sonstige öffentliche Räume mehr Lebensqualität.
- **Grün und gesund:** Grün- und Wasserflächen fördern die Gesundheit durch besseres Mikroklima und schaffen Anreize zur Bewegung.
- **Grün statt Beton:** Grün- und Wasserflächen auf Dächern, an Fassaden und auf anderen verfügbaren Flächen wie Innenhöfen verschönern das direkte Umfeld und sorgen im Sommer für angenehme Kühle.

Mehr Platz für Begegnung und Miteinander

- Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist hoch, z.B. durch zahlreiche Sitzgelegenheiten und geringe Lärm- und Schadstoffbelastung.
- Das Angebot an Flächen für Begegnung, Erholung und Kommunikation ist vielfältig.
- **Lebensraum statt Parkraum:** Im öffentlichen Raum parken nahezu keine privaten Autos mehr; ein konsequentes Parkraummanagement macht Parken in den Städten teurer.
- **Ungeteilte City:** Die Trennungswirkung durch Verkehrsachsen (gilt auch für ÖV) wird aufgehoben oder gemildert.
- **Begegnungszonen und gleichwertiges Nebeneinander der Verkehrsmittel (Shared Space)** prägen das Bild.

Kurze Wege - direkt zum Ziel

- Tägliche Mobilitätsziele sind für alle auch ohne Auto erreichbar und zugänglich, idealerweise in kurzer Distanz zu Fuß oder per Fahrrad.
- Güter und Dienstleistungen sind je nach Häufigkeit des Bedarfs einfach zu erreichen: täglich zu Fuß, periodisch mit Fahrrad und ÖV, episodisch mit ÖV und „geteiltem“ Auto.
- Schnelle Hilfe bei Notfällen ist umfassend gewährleistet.

Attraktive und Funktionsgemischte Gebiete schaffen

- Die Wohnnutzung in innerstädtischen Quartieren wird gestärkt und die Bereitstellung privater, halböffentlicher und öffentlicher Flächen für die Begegnung von Menschen wird gefördert.
- Lärm- und emissionsarmes Gewerbe wird erhalten bzw. rückintegriert. Lautes Gewerbe wird in Wohngebieten und urbanen Mischgebieten so weit wie möglich vermieden und alternativ in Gewerbehöfen angesiedelt.
- Die Innenstädte werden baulich attraktiv nachverdichtet, z.B. durch Nutzung von Baulücken, unbebauten Hinterhöfen oder überflüssigen Parkplätzen.
- Städtische Brachflächen werden wiedergenutzt und reaktiviert, vorrangig durch Bebauungsformen, die trotz Verdichtung ein attraktives und gesundes Wohnen mit hoher Lebensqualität ermöglichen.
- Wohnen wird den unterschiedlichen Bedürfnissen von Jung und Alt angepasst. Wohnen ist flexibel organisiert.
- Einwohner und Einwohnerinnen sind bestmöglich vor Lärm geschützt
- Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs, aber auch kulturelle Einrichtungen und gesellschaftliche Treffpunkte sind vielfältig und decken die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen ab.
- Die Vorteile geschlossener Bauweise zur Schaffung ruhiger Höfe in lebhaften Quartieren werden genutzt.
- Zugang zu bezahlbarem Wohnen wird erleichtert; eine räumliche Trennung von Arm und Reich wird vermieden.

Ruhiges Wohnen ermöglichen

- Lärmbelastungen von $L_{eqTag} > 50$ dB(A) und $L_{eqNacht} > 40$ dB(A), die durch technische Geräuschquellen verursacht sind, werden vermieden.
- Wohnortnahe, ruhige Gebiete werden erhalten und vor Lärmzunahme geschützt.
- Kompakte, geschlossene Bauweisen schaffen ruhige Wohnhöfe und schützen sie vor Lärm.
- Nachbarschaft und Freizeitaktivitäten nehmen aufeinander Rücksicht, reduzieren die Lärmbelastungen auf ein niedriges Maß und ermöglichen damit ein verträgliches Nebeneinander.

Schadstofffreier und treibhausgasneutraler Verkehr

- Der gesamte Stadtverkehr (Personen- und Güterverkehr) erfolgt treibhausgasneutral und (nahezu) emissionsfrei.
- In den Innenstadtbereichen verkehren nur solche motorisierten Fahrzeuge, die elektrisch betrieben werden; Elektroautos sind kleiner und an die Nutzung in der Stadt angepasst. Der komplette ÖV ist elektrisch.
- Erneuerbarer Strom treibt die Elektrofahrzeuge an.
- Alle dem neuesten Stand der Wissenschaft entsprechenden Luftqualitätsgrenzwerte (NO_x , Feinstaub, Ozon etc.) werden eingehalten.

Vorrang für Umweltverbund

- Der eigene Privat-Pkw spielt eine nachgeordnete Rolle im Stadtverkehr.
- Wege in der Stadt sind zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖV sicher, flexibel, komfortabel, zeit- und kostensparend zu bewältigen.
- Rückgrat ist der ÖV, der auch bei ungeplanten Unterbrechungen (zum Beispiel Betriebsstörungen) durch besseres Störungsmanagement die Menschen ans Ziel bringt.
- Integrierte Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme oder Online-Mitfahrvermittlungsdienste ergänzen den ÖV und sind miteinander vernetzt.

Nutzen statt besitzen

- Carsharing – als Elektro-Carsharing – ist ebenso wie Fahrradverleihsysteme inklusive Pedelecs flächendeckend vorhanden.
- In der Stadt fahren deutlich weniger Autos als heute, die effizient genutzt werden, weniger Fläche beanspruchen und überall mit regenerativem Strom aufgeladen werden können. Als Ziel gilt ein Motorisierungsgrad von maximal 150 zugelassene Pkw pro 1000 Einwohner inklusive Carsharing und Taxifahrzeugen.
- Das Stadtauto der Zukunft ist klein, leise, elektrisch, wird von mehreren geteilt und fährt eventuell autonom.

Ressourcen schonen

- Reparatur- und Tauschläden vor Ort vermeiden Neuanschaffungen in kurzer Taktung und sparen damit Transporte und Ressourcen ein.
- Der Ressourceneinsatz für städtische Transportinfrastrukturen, Transportmittel und –wege inklusive Fahrzeugeinsatz wird minimiert.
- Gemeinschaftlich genutzte Räume (z.B. Waschhaus, Werkstätten) reduzieren den Wohnflächenbedarf pro Kopf und den Ressourcenverbrauch und verbessern das Zusammenleben.

Mobilität bezahlbar machen

- Personenmobilität ist für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar.
- Schaffung und Weiterentwicklung der Mobilität sind für die kommunalen Haushalte langfristig gesichert.

Partizipativ planen, kooperativ agieren

- Stadt und Region arbeiten so zusammen, dass Siedlungen und Infrastruktur möglichst verkehrsvermeidend geplant und realisiert werden.

- Die Bürgerschaft beteiligt sich an verkehrlichen und städtebaulichen Planungsprozessen.
- Verkehrs- und Stadtplanung sind aufeinander abgestimmt und beachten die Schnittstellen zu anderen Fachplanungen (z.B. Energie, Abfall).

Barrierefreie Mobilität für alle ermöglichen

- Die einzelnen Verkehrsträger sind ohne Barrieren für alle zugänglich. Eigenständige Mobilität für alle ist ohne fremde Hilfe möglich.
- Das Verkehrssystem ermöglicht eine altersgerechte Mobilität ohne eigenen Pkw, z. B. durch Begleitdienste oder technische Mobilitätshilfen.

Tempo an urbanes Leben anpassen

- Regelgeschwindigkeit Tempo 30 gilt auf Straßen in der Stadt.
- Die zulässigen Geschwindigkeiten sind je nach Funktion der Straßen angepasst.

Sicher

- Das Gefühl subjektiver Sicherheit ist im Verkehrsgeschehen und im gesamten urbanen Raum sehr hoch.
- Die „Vision Zero“ wird Realität (keine Verkehrstoten und deutlich weniger Schwerverletzte, fehlertolerante Infrastruktur in Städten).

Links

- Dokumentation UBA Forum mobil & nachhaltig zur „Stadt für Morgen“ (<https://www.umweltbundesamt.de/uba-forum-mobil-nachhaltig-dokumentation>)
- UBA-Themenseite "Bildungsmaterial zur Stadt der Zukunft" (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/wie-wollen-wir-leben-bildungsmaterial-zur-stadt-der>)

Publikationen

- Die Stadt für Morgen: Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen-umweltschonend-mobil-laermarm>)
- Bildungsmaterial: Die Stadt für Morgen – Wie wollen wir leben? (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/bildungsmaterial-die-stadt-fuer-morgen-wie-wollen>)
- Reverse Innovation (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/reverse-innovation-0>)
- Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr (<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umwelt-kostenvorteile-ausgewaehlder-innovativer>)

Dokumente

- Schüler*innen-Workshop zum Thema - Konzept und Materialien
(https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/schuelerinnen_workshop_stadt_fuer_morgen_konzept_und_arbeitsmaterialien.pdf)
-

„Für Mensch und Umwelt“ ist der Leitspruch des und bringt auf den Punkt, wofür wir da sind. In diesem Video geben wir Einblick in unsere Arbeit.

Umweltbundesamt

Kontakt

Wörlitzer Platz 1

06844 Dessau-Roßlau

Hinweis aufgrund der Coronavirus-Pandemie:

Bitte kontaktieren Sie uns bevorzugt per E-Mail: buergerservice@uba.de

Telefonisch erreichen Sie uns in dringenden Fällen Mo - Fr zu den Servicezeiten 9.00 – 15.00 Uhr unter: +49-340-2103-2416

Fax: +49-340-2103-2285

Quelladresse (zuletzt bearbeitet am 13.12.2019): <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/die-stadt-fuer-morgen-die-vision>