

Der Tag “In die Stadt, ohne mein Auto?” Bilanz 1998 - Neuauflage 1999

10 Fragen - 10 Antworten

- 1 - Warum wurde dieser Tag organisiert?
- 2 - Worin besteht das Ereignis?
- 3 - Wie können sich die Städte daran beteiligen?
- 4 - Welche Partnerstädte haben sich an der Aktion 1998 beteiligt?
- 5 - Wie wurde der Tag erlebt?
- 6 - Wünschen die Bürger/-innen eine Wiederholung der Aktion?
- 7 - Hatte dieser Tag eine Auswirkung auf die Anzahl der Fahrten?
- 8 - Kann man die Auswirkungen dieses Tages messen? (Luftqualität, Lärm)
- 9 - Hatte der Tag “In die Stadt, ohne mein Auto?” Folgen für die wirtschaftlichen Aktivitäten der Stadt?
- 10 - Welche Neuerungen wird es bei der Neuauflage 1999 geben?

1 - Warum wurde dieser Tag organisiert?

Die Luftverschmutzung und die städtischen Mobilitätsprobleme bereiten heute unseren Mitbürgern Sorge. So halten mehr als 6 von 10 Franzosen den Autoverkehr in der Stadt für nur schwer erträglich, 9 von 10 denken, daß die Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel vorrangig ist, um gegen die Luftverschmutzung zu kämpfen und 7 von 10 unterstützen eine Sperrung der Stadtzentren für den Verkehr an bestimmten Tagen (1). Aber gleichzeitig steigen die Zahl der Fahrzeuge und der Verkehr in den Städten unaufhörlich und bringen eine Verschlechterung der Lebensqualität für die Bürger mit sich (Lärm, Luftverschmutzung, Stress etc.).

Das französische Gesetz über die Luft verpflichtet künftig Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern zur Erstellung eines Plans für innerstädtische Fahrten (“PUD”), der u.a. darauf abzielt, den Platz des Autos in den städtischen Zentren zu verringern. Kleinere Städte wurden ebenfalls dazu eingeladen, einen “PUD” zu erstellen, wenn sie dies wünschen. Der Tag “In die Stadt, ohne mein Auto?” ist Teil dieses Bestrebens einer Rückeroberung der Städte und stellt eine gute Möglichkeit dar für gemeinsame Überlegungen, zur Information und zur Erprobung der Ausarbeitung des “PUD”, sei er nun verpflichtend oder freiwillig. Er zielt darauf ab, die Bürger für die Schäden zu sensibilisieren, den Gebrauch des PKWs in der Stadt verursacht (Luftverschmutzung, Lärm etc.), den Platz für die Fußgänger, Fahrradfahrer und öffentlichen Nahverkehr geltend zu machen und den Bürgern die Möglichkeit zu eröffnen, ihre Umgebung wieder neu zu entdecken.

Es geht dabei nicht darum, dem Auto den Prozeß zu machen oder den Wunsch der Bürger nach Mobilität unwiderruflich zu verdammen. Es geht vielmehr darum, den städtischen Transport neu zu überdenken im Sinne einer besseren Verteilung der Verkehrswege.

(1) Umfrage von Louis Harris / Komitee zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs, April 1998

2 - Worin besteht das Ereignis?

Am 22. September, zwischen 7 und 21 Uhr, reservieren die Städte ein Gebiet den Fußgängern, den Radfahrern, den saubersten Fahrzeugen und vor allem dem ÖPNV. Aber dieser Tag beschränkt sich nicht auf Verkehrseinschränkung in einigen Straßen.

Eine vergrößertes Angebot an ÖPNV-Mitteln, Park-and-Ride-Plätze mit Zubringerdiensten oder auch Fahrräder zum Mieten erlauben es den Bürgern, andere Transportmöglichkeiten zu entdecken und diesen Tag ohne Mobilitätsbeschränkung zu erleben. Veranstaltungen zu Umweltthemen und zum städtischen Transport ergänzen die technischen Vorkehrungen und geben dem Tag eine pädagogische Dimension.

Weiterhin werden anlässlich dieses besonderen Tages neue Maßnahmen oder neue Einrichtungen getestet, die im Rahmen der Erstellung des "PUD" vorgesehen sind: Zuliefersystem mit sauberen Fahrzeugen, neue Buslinien, Fahrgemeinschaften in den Betrieben, überwachte Fahrradparkplätze usw.

3 - Wie können sich die Städte daran beteiligen?

Jede Stadt kann sich an der Aktion "In die Stadt, ohne mein Auto?" beteiligen, unter der Voraussetzung, daß sie sich verpflichtet, den Referenzrahmen, der für diesen Tag aufgestellt wurde, einzuhalten. Ein Anmeldedatum für die Städte, die sich beteiligen wollen, wird vom französischen Ministerium für Raumordnung und Umwelt festgelegt. Die endgültige Liste der Partnerstädte für die Aktion 1999 wird dann mitgeteilt, nachdem die Pläne der interessierten Städte für gut befunden worden sind.

Der Referenzrahmen ermöglicht es jeder Stadt, die Aktion den örtlichen geographischen Gegebenheiten anzupassen und gleichzeitig eine notwendige Homogenität der Vorkehrungen zu gewährleisten. Neben der Abgrenzung einer autofreien Zone, der Einhaltung des Zeitplanes für die Aktion und einem vergrößerten Angebot alternativer Transportmittel, verpflichten sich die Städte dazu, sich an einer nationalen Informationskampagne zu beteiligen, deren Werkzeuge in Zusammenarbeit mit dem französischen Ministerium für Raumordnung und Umwelt definiert werden. Die Städte stellen auch alle notwendigen Mittel zur Verfügung, um die Bewohner über die praktischen Modalitäten dieses Tages zu informieren und sie dazu zu bewegen, an diesem Tag auf die Benutzung des Autos zu verzichten, selbst wenn sie nicht in die autofreie Zone müssen. Schließlich sollen Messungen (des Verkehrs, der Luftverschmutzung, des Lärms, "PUD" Test) helfen, die Auswirkung dieses Tages in jeder Partnerstadt quantitativ zu erfassen.

4 - Welche Partnerstädte haben sich an der Aktion 1998 beteiligt?

Die erste Aktion fand in 35 Städten statt (insgesamt 4,7 Millionen Einwohner). Seit dem 22. September 1998 haben zahlreiche französische und ausländische Städte ihre Absicht bekräftigt, bei der zweiten Auflage dieser Aktion mitzuwirken.

5 - Wie wurde der Tag erlebt?

Der Tag "In die Stadt, ohne mein Auto?" hat für die Bürger keine zusätzlichen Einschränkungen mit sich gebracht. So sind nach einer Umfrage des "CERTU" (1) nur 4 % der Bewohner in den autofreien Zonen durch die Aktion wirklich behindert worden. Zahlreiche Bürger sind sogar in die Stadtzentren gekommen, um die Abwesenheit des Autoverkehrs auszunützen.

Die Reaktionen, die von der Presse oder von den Organisatoren bei den Personen eingeholt wurden, die sich an diesem Tag in die autofreie Zone begeben hatten, stellen den gemeinschaftsfördernden Aspekt, die Stressfreiheit, das Zurückgehen des Lärmpegels und die Verbesserung der Luftqualität in den Vordergrund.

Schüler, ältere Personen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind in großer Zahl in die Stadtzentren geströmt. So haben zahlreiche Grundschulklassen die Situation genützt, um in die autofreie Zone zu kommen und an Veranstaltungen über Umweltthemen teilzunehmen oder einfach um ihre Heimat in aller Ruhe besichtigen zu können.

Die Einzelhändler sind die einzigen, die über Schwierigkeiten an diesem Tag berichtet haben (siehe auch Frage 9), vor allem was die Zulieferungen betrifft. Die Neuheit dieser Aktion erklärt ihren Widerwillen. Indessen zeigt das Beispiel von La Rochelle, wo diese Aktion schon zum zweiten Male durchgeführt wurde, daß die Einzelhändler Akteure ersten Ranges beim Tag "In die Stadt, ohne mein Auto?" sein können. Einige Städte hatten ihnen Entladezonen und einen Fuhrpark sauberer Fahrzeuge zur Verfügung gestellt, die es gestatteten, Lieferungen in die autofreien Zonen zu befördern. Dieses System hat sich als sehr effektiv erwiesen und eröffnet Perspektiven für Überlegungen hinsichtlich der regelmäßigen Handhabung von Lieferungen ins Stadtzentrum.

(1) SOFRES-Umfrage / Studienzentrum für Netzwerke, Transporte, Stadtplanung und öffentliche Bauten, in 4 Städten (Castres, La Rochelle, Nancy, Nîmes), September 1998.

6 - Wünschen die Bürger/-innen eine Wiederholung der Aktion?

Die Meinungsumfrage (1), die im Auftrag des französischen Ministeriums für Raumordnung und Umwelt unter den Bürgern der Partnerstädte durchgeführt wurde, zeigt einen hohen Zustimmungsgang für die Aktion: 85 % der Bewohner der Städte, die sich an diesem Tag beteiligt hatten, hielten diese Aktion für eine gute Idee. Den gleichen Anklang fand diese Aktion bei allen Franzosen, die drei Tage danach mit 89 % dieser Initiative zustimmten.

78 % der Bewohner der Partnerstädte der Aktion von 1998 wünschen eine Wiederholung wenigstens ein Mal pro Vierteljahr und 81 % der Franzosen fordern, daß die Aktion zukünftig in allen Städten Frankreichs stattfinden solle.

Die Meinungsumfragen, die von den Städten durchgeführt wurden und die Beobachtungen vor Ort am 22. September bestätigen die nationalen Ergebnisse. So haben z.B. in Calais 82 % der Bürger eine gute oder sehr gute Meinung über den Tag und 73 % sprechen sich für seine Wiederholung aus (2). In Paris äußerten sich 85 % positiv oder überwiegend positiv zu diesem Tag und 86 % wünschen eine Wiederholung (3).

Darüberhinaus hat die Aktion ein großes Interesse im Ausland hervorgerufen. Zahlreiche Interviews wurden von Journalisten aus Belgien, Korea, Kolumbien, Chile, Kanada usw. durchgeführt. Europäische Städte und Länder schickten Glückwunschtelegramme und baten um Informationen für die Durchführung eines solchen Tages 1999.

(1) IFOP-Umfrage / Franz. Ministerium für Raumordnung und Umwelt, 22. und 25. September 1998.

(2) Umfrage der Gesellschaft für die Verhinderung von Luftverschmutzung, 22. September 1998.

(3) Umfrage der Stadtverwaltung von Paris, 22. September 1998

7 - Hatte dieser Tag eine Auswirkung auf die Anzahl der Fahrten?

Ja, da in den Partnerstädten der Automobilverkehr auch außerhalb der autofreien Zonen beträchtlich zurückging (im Durchschnitt um -15 %).

An diesem Tag haben die Bürger also in großer Zahl den ÖPNV benutzt oder sind zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren. So stieg die durchschnittliche Zahl der ÖPNV-Benutzer in den Partnerstädten im Vergleich zu einem normalen Dienstag um 10 %. Nach allgemeiner Einschätzung waren auch mehr Fahrradfahrer und Fußgänger an diesem Dienstag, 22. September 1998, unterwegs als an einem normalen Tag, da das schöne Wetter die Bürger dazu verleitete, sich auf ihre Fahrräder zu schwingen oder zu Fuß zu gehen. Messungen, die in einigen Städten vorgenommen worden waren, bestätigen diesen Eindruck. In Nantes stieg der Fahrradverkehr um 336 %. In Castres wurden 1.700 Fahrradfahrer in der autofreien Zone gezählt, in Vergleich zu den üblichen 650 und 17.000 Fußgänger gegenüber 12.000 an einem normalen Werktag.

8 - Kann man die Auswirkungen dieses Tages messen? (Luftqualität, Lärm)

Luftqualität

In den autofreien Zonen sank die Verschmutzung, die direkt auf den Autoverkehr zurückzuführen ist, signifikant. So verringerte sich die Konzentration an Kohlenmonoxid (CO) und an Stickoxiden (NO und NO₂) durchschnittlich um die Hälfte.

Außerhalb der autofreien Zonen wurden aufgrund der für eine Verteilung der Schmutzpartikel ungünstigen Wetterbedingungen (austauscharme Wetterlage) sowie aufgrund der geringen Größe der autofreien Gebiete kein signifikanter Rückgang der Luftverschmutzung in allen Partnerstädten festgestellt. Dagegen verzeichneten die verschiedenen Meßstellen keinen Anstieg der Verschmutzung auf den "befahrenen" Straßen. In Grenoble wurde sogar ein globaler Rückgang der Luftverschmutzung um 10 % registriert. In Paris ergaben die Messungen an den "befahrenen" Straßen einen Rückgang des CO um 15 %.

Lärm

Der Rückgang des Lärmpegels war für die Bürger das bemerkenswerteste Element.

In den autofreien Gebieten wurde eine durchschnittliche Verringerung um 6 Dezibel im Vergleich zu einem Tag mit normalem Verkehrsaufkommen gemessen, was einem Rückgang des Lärmpegels von mehr als 50 % bedeutet. An einigen Orten (Bourges, Belfort etc.) konnte ein Rückgang von mehr als 10 % registriert werden.

Außerdem veränderte sich die Art des Lärms. Die Hintergrundgeräusche kamen nicht mehr von mechanischen Geräuschen, sondern waren natürlicherer Art und für die Bürger akzeptabler.

9 - Hatte der Tag "In die Stadt, ohne mein Auto?" Folgen für die wirtschaftlichen Aktivitäten der Stadt?

Der 22. September hatte keine wirtschaftlichen Folgen für die Unternehmen und die Stadtverwaltungen der betroffenen Städte: die Fehlzeiten waren nicht größer als an einem anderen Werktag.

Dagegen teilten die Einzelhändler in den autofreien Gebieten mit, daß ihr Umsatz um 30 bis 70 % gesunken war. So schätzten 76 % der Händler, daß sie weniger Kunden als gewöhnlich hatten und 74 % glaubten, daß sie einen Umsatzrückgang zu verzeichnen hätten (1).

(1) SOFRES-Umfrage // Studienzentrum für Netzwerke, Transporte, Stadtplanung und öffentliche Bauten, in 4 Städten (Castres, La Rochelle, Nancy, Nîmes), September 1998.

Die in vier Städten durchgeführten Zählungen bestätigen diese Zahlen jedoch nicht. Tatsächlich waren an diesem 22. September die Zahl der Kunden in den Geschäften entweder gleich hoch (Nancy, Nîmes) oder höher (Castres, La Rochelle) im Vergleich zu einem gewöhnlichen Dienstag.

10 - Welche Neuerungen wird es bei der Neuauflage 1999 geben?

Der Tag am 22. September 1998, der vom französischen Ministerium für Raumordnung und Umweltschutz und 34 französischen Städten organisiert worden war, hat das Interesse unserer Partner in Europa geweckt. Deshalb hat die französische Umweltministerin, Dominique Voynet, ihre Ministerkollegen dazu eingeladen, einen europaweiten autofreien Tag am Mittwoch, den 22. September 1999, zu organisieren. Ihr Ministerium wird mit Unterstützung der EU-Kommission die Koordination für die Aktion übernehmen.

Die durch den Referenzrahmen vorgesehenen Vorkehrungen werden auch Neuerung beinhalten. So werden die motorisierten Zweiräder (außer diejenigen, die elektrisch betrieben werden) in den autofreien Zonen verboten sein. Andererseits sollen die Partnerstädte die Gemeinden in den städtischen Ballungszentren und die Betreiber der Transportmittel dazu bringen, sich an der Organisation dieses Tages zu beteiligen, um gemeinsam die Modalitäten der lokalen Vorkehrungen festzulegen. Die Zentralstadt und die Gemeinden des sie umgebenden Ballungsraumes können autofreie Zonen in ihrem jeweiligen Stadtzentrum festlegen und sie mit Verbindungswegen, die ebenfalls für Autos Tabu sind, verbinden, so daß die Bürger die autofreien Gebiete vollkommen ausnützen können.

Weiterhin wird eine Liste mit Initiativen den Referenzrahmen ergänzen, um es den Städten zu ermöglichen, ein oder mehrere Elemente auf dem Gebiet des städtischen Transportwesens auszuprobieren: Zuliefersystem mit sauberen Fahrzeugen, 30 kmh-Zone, Fahrgemeinschaften etc. Die Städte verpflichten sich, eines dieser Elemente umzusetzen und können selber auch eine Initiative vorschlagen in Verbindung mit örtlichen Projekten auf dem Gebiet des städtischen Verkehrs.