



# BUVKO 2013

19. Bundesweiter Umwelt-  
und Verkehrskongress

16. SRL-ÖPNV-Tagung

Mitgliederversammlungen

FUSS e.V.

autofrei leben!

15.-17. März 2013 in Berlin



**Städte in Zukunft:  
grün + mobil**

# **Berliner Appell**

## **Städte in Zukunft: urban + mobil + grün!**

17. März 2013

Der bereits im November 2012 in der *mobilogisch!* – Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung [www.mobilogisch.de](http://www.mobilogisch.de) (Ausgabe 4/12) zur Diskussion gestellte Entwurf wurde auf der Grundlage von hunderten Detailanregungen und Änderungswünschen noch einmal grundsätzlich verändert, während des 19. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses BUVKO vom 15. bis zum 17. März in Berlin in zahlreichen Arbeitsgruppen, Podien und Kontakten diskutiert und am Ende des Kongresses in folgender Fassung verabschiedet:

1. Nur „durchgrünte“ Städte bieten einen gesundheitserhaltenden Lebensraum.
2. Städtische Grünanlagen müssen ein Grundpfeiler der Umweltpolitik sein.
3. „Mehr Grün“ verlangt nach einer Weichenstellung der Stadt-, Verkehrs und Raumplanung.
4. Städtische Freiraumplanung muss integrativ und kooperativ sein.
5. Jede Grün-Diskussion bietet eine Chance für Bürger-Partizipation und Identifikation.
6. Naherholung, Nahversorgung und Nahmobilität sind zentrale Ziele der Stadtpolitik.
7. Viel Grün benötigen Menschen, die durch Lärm und Abgase stark belastet werden.
8. Stadtbegrünung und Bebauungsstruktur sind aneinander anzupassen.
9. Grün allein ist gut, nutzbares Grün ist besser.
10. Grünanlagen müssen für alle gefahrlos und barrierefrei erreich- und benutzbar sein.
11. Grüne Infrastrukturmaßnahmen müssen Teil der Verkehrssicherheitsstrategie werden.
12. In grünen Freiflächen ist die Trennung von Fuß- und Radwegen besonders wichtig.
13. Kommunen müssen auf Durchgangswege und Wegeverbindungen Zugriff haben.
14. „Grün“ ist ein Aushängeschild für die Stadt.
15. Nur „grüne“ Städte sind auf den Klimawandel vorbereitet.

### **1. Nur „durchgrünte“ Städte bieten einen gesundheitserhaltenden Lebensraum.**

Grüne Oasen mildern - unabhängig von ihrer Nutzung - gesundheitsschädliche Umwelteinflüsse wie Luftschadstoffe, Lärm oder Hitze (stadthygienische Funktion). Allein schon das Bewusstsein, in einer grünen Umgebung zu wohnen, oder der Blick auf Grünflächen haben nachgewiesenermaßen einen positiven Einfluss auf die Gesundheit und Zufriedenheit der Menschen (passive Nutzung). Die Erholung im Wohnumfeld, aber insbesondere die Bewegung in für Spaziergänge, Fahrradtouren und Spielen geeigneten Freiräumen (aktive Nutzung) erhöht das körperliche und geistige Wohlbefinden. Grünflächen jeder Art sind Lebens- und Spielraum für Kinder und Jugendliche und damit für die gesunde Entwicklung notwendig. Sie werden genutzt für den Erhalt der Beweglichkeit bis ins hohe Alter (Prävention) und für die Gesundung von kranken Menschen (Therapie). Naturnahe Erlebnis- aber auch Ruheräume wirken sich positiv auf die kognitive Entwicklung und die Lebensfreude aus.

### **2. Städtische Grünanlagen müssen ein Grundpfeiler der Umweltpolitik sein.**

Besonders in Grünanlagen können Menschen aller Altersgruppen die Umwelt bewusst erleben. Zum Erhalt des Tier- und Pflanzenreichtums, als Frischluftschneise und Staubfilter, zur Kleinklimaverbesserung, der Grundwassererneuerung (Infiltration) und auch zur städtebaulichen Gliederung des Siedlungsraumes sind Grünanlagen unverzichtbar. Allerdings sind Pflanzen schneller zerstört als nachgewachsen. Eine weitere Versiegelung von Grünflächen ist unvermeidbar, solange es noch ungenutzten Altbaubestand und Brachflächen in der Stadt gibt. Ebenso sind alte Bäume, z.B. mit einem Alter von über 100 Jahren an Straßen, Plätzen und in Grünanlagen intensiv zu schützen (Bestandsschutz, Streusalzverbot). Nicht überbaute Tiefgaragen sollten für die Bepflanzung auch mit Bäumen ausgelegt werden.

### **3. „Mehr Grün“ verlangt nach einer Weichenstellung der Stadt-, Verkehrs und Raumplanung.**

Grüne Freiräume sind eine kompromisslose Bastion gegenüber anderen Funktionalisierungsansprüchen, wie z.B. der „marktkonformen“ oder der „autogerechten Stadt“. Sie reduzieren zudem den Freizeitverkehr, der über die Stadtgrenzen hinaus noch immer zu einem großen Anteil motorisiert „ins Grüne“ strebt. Nur eine Strategie für eine Stadt, die durch gute Fuß- und Radwegnetze (auch für elektrische Fahrräder) ihre Bürgerinnen und Bürger dazu bringt, auf die Nutzung eines Autos zu verzichten, bietet die Chance der Umverteilung von überdimensionierten Kraftfahrzeugflächen zu mehr Freiraum und Grün. Dabei sind die Fahrgeschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs deutlich zu reduzieren (Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit), Carsharing und nachhaltigeren Lastentransport zu unterstützen und die Bereitstellung von öffentlichen und auch privaten Flächen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zu vermindern.

### **4. Städtische Freiraumplanung muss integrativ und kooperativ sein.**

Insbesondere die Verkehrs- und Grünplanung sind miteinander zu verzahnen, die Abteilungen in den Verwaltungen sind in ihren Kompetenzen anzunähern mit dem Ziel der Gleichstellung. Stadtplaner, Raumplaner, Verkehrsplaner, Gesundheitswissenschaftler, Grünplaner, Ökologen und Biologen müssen sich an einen Tisch setzen und an einem integrierten Gesamtkonzept für Verkehr, Stadtplanung und Wirtschaftsstandortentwicklung arbeiten.

## **5. Jede Grün-Diskussion bietet eine Chance für Bürger-Partizipation und Identifikation.**

Stadtnahe Spaziergänge stehen noch immer generationsübergreifend in der Freizeitgestaltung auf Platz 1. Grünflächen sollen daher wertgeschätzt und pfleglich behandelt werden. Beides ist nur erreichbar, wenn die Anwohnerinnen und Anwohner, örtlich tätige Vereine und die Interessen der Fußgänger/innen, Radfahrer/innen, Kinder und älteren Menschen in Planungsprozessen integriert werden und z.B. auch eigene Entwürfe einbringen können. Darüber hinaus sollten sie bei der praktischen Gestaltung und Pflege eingebunden werden. Durch Personal- und Haushaltsabbau sind die Kommunen mehr und mehr auf die Initiativen aus der Bevölkerung angewiesen. Deshalb sollten sie selbst bei ungenehmigten Pflanzaktionen (Stichwort „Guerilla Gardening“) vorrangig die Sicherung der kontinuierlichen Pflege im Auge behalten und weniger die sogenannte Illegalität der Maßnahme. Sie sollten individuelle Baumscheiben-, Balkon-, Terrassen- und Dachbepflanzungen, Fassadenbegrünungen und offene Gemeinschaftsgärten fördern.

## **6. Naherholung, Nahversorgung und Nahmobilität sind zentrale Ziele der Stadtpolitik.**

Als man vom Zentrum die Stadtgrenze nicht mehr innerhalb von zehn Minuten zu Fuß erreichen konnte, entstanden erste Grünanlagen in den Städten. Auch im 21. Jahrhundert sollten grüne Flächen zum Verweilen von allen Wohnungen aus in mindestens etwa 500 Metern zu Fuß oder mit dem Rad bzw. in maximal 10 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein.

## **7. Viel Grün benötigen Menschen, die durch Lärm und Abgase stark belastet werden.**

Straßengrün und Grünverbindungen gehören gerade auch dort hin, wo Menschen wohnen, die unterdurchschnittlich das Auto nutzen, aber überdurchschnittlich unter dem Kraftfahrzeug-Verkehr leiden (z.B. extrem hohe Lärm und Staubbelastung an Hauptverkehrsstraßen). Begrünungen sollen die klassischen Luftreinhalte- bzw. Lärminderungsmaßnahmen (Umweltzone, Lkw-Verbot, Tempo 30, etc.) unterstützen. Letztlich aber ist urbanes Leben an (grünen) Boulevards nur möglich, wenn diese nicht zu sehr durch den Autoverkehr dominiert werden.

## **8. Stadtbegrünung und Bebauungsstruktur sind aneinander anzupassen.**

Eine Stadt bedarf einer ausgewogenen Mischung sowohl von Straßenbepflanzungen oder Vorgärten, kleinen grünen Inseln (Plätzen), Grünanlagen in Stadtteil-Nähe jedes Bürgers (Parks, offenen Kleingärten, Friedhöfen), größeren nicht vom motorisierten Verkehr durchquerten Grünflächen in Zentrumsnähe (Stadtparks) sowie verbindenden grünen Achsen (Alleen, grünen Hauptwegen, etc.). In Stadtteilen mit Blockbebauung ist der Schwerpunkt auf die Platzgestaltung zu legen. Freistehende Hochhaus- oder sogenannte Trabantenstädte mit viel Platz, Luft und Grün, aber wenig öffentlichem Leben sollten mit Programmen zur Förderung fußläufiger Verbindungen zu Plätzen mit Kultur-, Verweil- und Bürgerschaftsangeboten aufgewertet werden. Selbst in Kleinstädten und Dörfern sind geschlossene Wegenetze für Spaziergänge erforderlich.

## **9. Grün allein ist gut, nutzbares Grün ist besser.**

Selbst Straßenbegleitgrün im Mittelbereich zwischen Fahrstreifen erhöht den Wohlfühleffekt und stellt eine unversiegelte Fläche dar. Dennoch muss darauf geachtet werden, dass damit nicht Wege von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern durch-

trennt werden. Da derartige Grünflächen von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt in der Regel nicht genutzt werden können, sollte „neues Grün“ begehbar sein und der nicht-begehbare Bestand durchlässiger werden.

#### **10. Grünanlagen müssen für alle gefahrlos und barrierefrei erreichbar und benutzbar sein.**

Von den Wohn-, Geschäfts- und Arbeitsbereichen sowie von den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel aus müssen Grünangebote verkehrssicher, möglichst mit visuellen oder taktilen Leitsystemen und über Rampen barrierefrei erreichbar sein. Die Barrierefreiheit muss im gesamten Wegesystem durchgängig gewährleistet werden. Wesentlich für die Nutzung von Grünanlagen sind außerdem die Sauberkeit und Sicherheit, zum Beispiel durch ausreichende Lichtverhältnisse auch in Tagesrand- und Nachtzeiten (Vermeidung von Angsträumen).

#### **11. Grüne Infrastrukturmaßnahmen müssen Teil der Verkehrssicherheitsstrategie werden.**

Da grüne Wegeverbindungen einen besonderen Komfort für Fuß- und Radnutzer/innen bieten, müssen auch die Querungsstellen über die Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge (zum Beispiel Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen) auf die sichere und komfortable Nutzung durch diese Verkehrsteilnehmer ausgerichtet sein. Hier ist insbesondere auf die Verbesserung der Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmern, die frühzeitige Erkennbarkeit einer Querungsstelle für die Kfz-Fahrer und die Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten zu achten. Die Verlagerung des Fuß- und Radverkehrs von den Hauptverkehrsstraßen auf grüne Wegeverbindungen stellt aufgrund der unterschiedlichen Wegezwecke und Wegeketten mit mehreren Anlauf- bzw. Anfahrpunkten keine Lösung dar. Deshalb dürfen notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts der Nutzer/innen des Umweltverbundes im Netz des öffentlichen Straßenverkehrs nicht in den Hintergrund treten.

#### **12. In grünen Freiflächen ist die Trennung von Fuß- und Radwegen besonders wichtig.**

Eine generelle Freigabe des Radfahrens auf allen Wegen innerhalb von Grünanlagen wird abgelehnt. Bei der Planung von Grünverbindungen muss möglichen Konflikten zwischen Fußgänger/innen und Radfahrer/innen durch eine konsequente Trennung der Wege vorgebeugt werden. Ist aus Platzgründen an Engpässen in einer grünen Route keine sinnvolle Trennung dieser beiden Verkehrsarten möglich, so muss zumindest der schnelle Radverkehr auf parallel geführten Radverkehrsanlagen (z.B. Radfahrstreifen, Fahrradstraßen) geführt werden.

#### **13. Kommunen müssen auf Durchgangswege und Wegeverbindungen Zugriff haben.**

Hermetisch abgeschlossene Wohnviertel („Gated Communities“), so wie sie neuerdings auch in deutschen Städten angelegt werden, zerstören in der Regel das öffentlich nutzbare Wegenetz. Vergleichbar mit den in den Landeswaldgesetzen verankerten Wegerechten muss das Gehrecht für die Allgemeinheit auf solchen Durchgängen, sowie auf Uferwegen oder Wegen entlang von Bahnstrecken gesichert werden. Wege sind grundsätzlich zu vernetzen und dürfen nicht in Sackgassen enden.

#### **14. „Grün“ ist ein Aushängeschild für die Stadt.**

Grünflächen und ein „humanisierter“ (ruhiger, langsamer, rücksichtsvoller) Straßenverkehr sind wichtige Standortfaktoren und herausragende Kriterien im Wettbewerb der Städte, der sich im Rahmen von Globalisierung und abnehmenden Bevölkerungszahlen in Deutschland noch

weiter verstärken wird. Entsprechend engagierte Städte können Einwohner/innen zum Bleiben bewegen und gleichzeitig neue Bewohner/innen und Gäste (Tourist/innen) anziehen. Städte wie Berlin sollten ihre diesbezüglichen Qualitäten verstärkt als ein Herausstellungsmerkmal in das Stadtmarketing aufnehmen.

**15. Nur „grüne“ Städte sind auf den Klimawandel vorbereitet.**

Im Hinblick auf die zu erwartende Temperaturerhöhung gewinnen Bäume und Grünflächen enorm an Bedeutung. Verschattung und Belüftung wirken kühlend. Nur Gemeinden, die sich diesbezüglich frühzeitig weiterentwickeln, werden dauerhaft attraktiv sein.

---

Zum Themenkomplex „**Grün in der Stadt**“ fanden wir die Informationen der Deutschen Umwelthilfe

[www.duh.de/gruen\\_in\\_der\\_stadt.html](http://www.duh.de/gruen_in_der_stadt.html)

und zum Themenkomplex „**Grünflächen und Gesundheit**“ den Beitrag aus der Zeitschrift „Stadt+Grün“

[www.archiv.patzerverlag.de/Portals/4/Archiv/SUG/SUG\\_2009\\_02.pdf](http://www.archiv.patzerverlag.de/Portals/4/Archiv/SUG/SUG_2009_02.pdf)

besonders interessant.

Zu einzelnen Aspekten hat der BUVKO-Mitveranstalter FUSS e.V. folgende Informationen anzubieten:

[www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de) > Themen > Aspekte der Stadtplanung und Planungsbeispiele

> Gehwege und Gehwegnetze

> Gesundheit und Bewegung

> Spaziergehen und wandern

[www.fussverkehrs-audit](http://www.fussverkehrs-audit) > Berlin: Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege

> Hamburg: Querungsanlagen im Verlauf des Grünzuges Altona

[www.gruene-hauptwege-berlin.de](http://www.gruene-hauptwege-berlin.de)

[www.berlin-zu-fuss.info](http://www.berlin-zu-fuss.info)

19. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress BUVKO

Kongressbüro

Exerzierstr. 20 13357 Berlin

Fon 030/ 492 74 73 Fax 492 79 72

[info@buvko.de](mailto:info@buvko.de)

[www.buvko.de](http://www.buvko.de)