

Leitantrag 2020 der BUND Regionalgruppe Leipzig: Parks statt Parkplätze!

Leipzig steht als schnellwachsenste Stadt in Deutschland vor der Herausforderung, einerseits in kurzer Zeit zusätzlichen Wohnraum zu schaffen und andererseits die immer knapper werdenden Freiräume und Grünflächen in der Stadt zu erhalten. Die Lebensqualität der Stadtbewohner leidet dabei vor allem unter der stetigen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV), der für Lärm, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch und eine erhöhte Unfallgefahr sorgt. Der Förderung umweltfreundlicher Mobilität und nachhaltigen Nutzung und Bepflanzung der Verkehrsflächen kommt angesichts des rasanten Bevölkerungswachstums und der Anpassung an den Klimawandel besondere Bedeutung in einer Stadt wie Leipzig zu. Das von der Bundesregierung 2019 beschlossene "Klimaschutzprogramm 2030" sieht vor, die Emissionen im Verkehrsbereich bis 2030 um 40 bis 42 Prozent zu senken, weist jedoch bei genauerer Betrachtung keine konkreten Maßnahmen zur Autovermeidung auf. Dabei wird vage auf die Bereiche eingegangen, in welchen es bis 2030 einen Wandel geben soll: "Mit einem Paket aus Förderung der Elektromobilität, Stärkung der Bahn und CO₂-Bepreisung soll das erreicht werden" (Quelle Klimaschutzprogramm 2030 Bundesregierung). Deswegen setzt sich der BUND für eine deutliche Reduzierung des Anteils des MIV im Modal Split durch Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes ein. Unser Ziel ist eine mittelfristige Reduktion des MIV unter 30%.

Der Ausbau von Ladesäulen ist nicht der richtige Weg:

Laut Klimapakete der Bundesregierung soll die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur massiv ausgebaut werden. Ziel ist es dort, bis 2030 insgesamt 1 Million neue Ladepunkte zur Verfügung zu stellen. Doch der Ausbau der Ladeinfrastruktur und der damit verbundene Umstieg des MIV auf einen Elektroantrieb werden weder die Verkehrswende bringen noch die Klimakrise lösen. In den Städten braucht es eine Abkehr vom Modell des MIV, es braucht konkrete Maßnahmen wie einen massiven Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Fahrrad- und Gehweginfrastruktur, damit die Menschen nicht mehr auf ihr Auto angewiesen sind. Deswegen fordert der BUND Leipzig die Stadt auf dafür zu sorgen, dass weniger Autos auf Leipzigs Straßen unterwegs sind, anstatt einfach nur den Tausch des Antriebsstrangs zu fördern. Wir brauchen Parks statt Parkplätze und Bäume statt Ladesäulen um Leipzigs Mikroklima an die bereits jetzt spürbaren Folgen des Klimawandels anzupassen.

Vorteile von Bäumen und Grünflächen in Städten:

Bäume und Grünflächen verbessern die Luftqualität. Besonders große alte Bäume leisten Beachtliches: Ein 100-jähriger Baum schleust pro Tag große Luftmengen durch seine belaubte Krone und filtert dabei Feinstaub, Ruß, Bakterien und Pilzsporen heraus. Pro Jahr können das bis zu 7.000 kg sein. Sein Laub bildet eine Art Filter, in dem sich Staub absetzt und beim nächsten Regen abgewaschen wird. Gasförmige Luftschadstoffe, wie Stickoxide und Ozon, werden direkt von den Blättern aufgenommen. Die beste Filterleistung erreichen Bäume in Kombination mit Hecken und Sträuchern.

Bäume regulieren das Stadtklima. Sie sorgen für Beschattung und verringern das Aufheizen von versiegelten Flächen, Fassaden oder Dachflächen an heißen Sommertagen. Sie sorgen für Wasserspeicherung und kontrollierte Verdunstung. Ein erwachsener, vitaler Straßenbaum verdunstet 50–70 l Wasser pro Tag und kühlt so die Umgebungstemperatur um mehrere Grad ab. Eine optimale Kühlwirkung erreichen Bäume auf Wiesenfreiflächen. Richtig platziert können Bäume die Temperatur in ihrer Umgebung um über sieben Grad senken.

Darüber hinaus bieten innerstädtische Grünflächen wichtige Lebensräume und Wanderkorridore für Tiere und wirken sich, kombiniert mit dem Anlegen von Blühflächen, positiv auf die Biodiversität aus.

Den öffentlichen Verkehrsraum zu Gunsten von Grünflächen, Fuß- und Radverkehr nutzen!

Konkrete Forderungen:

- Ausbau der Fahrradinfrastruktur: Insbesondere der Innenstadtring braucht einen konsequenten Ausbau der Fahrradwege. Dabei soll die Möglichkeit der geschützten Fahrradstreifen (protected bikelanes) genutzt werden, welche auch in der Jahnallee installiert werden muss. Dies erhöht die Sicherheit im Straßenverkehr und nimmt Menschen die Angst davor, im Stadtverkehr das Fahrrad zu benutzen und macht das Radfahren somit attraktiver.
- Viele Straßen können – nach niederländischem Vorbild – zu reinen Fahrrad- und Fußgängerstraßen umfunktioniert werden. Leipzigs Stadtstruktur bietet hierfür beste Voraussetzungen, wir brauchen endlich eine radikale Wende in der Leipziger Stadt- und Verkehrsplanung! Wir wollen ein integrales Fahrradstraßennetz inklusive Fahrradschnellstraßen in den Tangentialverbindungen.
- Lebendige und lebenswerte Straßen und Plätze schaffen, gesunde und nachhaltige Mobilität stärken: Fußwege und Flaniermeilen müssen neu- und ausgebaut werden, um ein durchgehendes Fußverkehrsnetz zu schaffen.
- Autofreie Stadtviertel: Gerade bei Neubauprojekten, die auf eine Nachverdichtung innerstädtischen Wohnraums durch Nutzung von Brachflächen zielen, können autofreie Quartiere in der Bauleitplanung problemlos von der Stadt umgesetzt werden. Autofreie Quartiere im Neubau gibt es z.B. bereits in Köln (Stellwerk60), Freiburg (Vauban), Hamburg (Saarlandstraße) oder Amsterdam (GWL-Terrein).
- Konsequenter Ausbau des ÖPNV mit sozialverträglicher Fahrpreisgestaltung. Laut Klimapaket sollen in Deutschland Pilotprojekte für ein 365-Euro-Ticket im ÖPNV initiiert werden. Wir fordern die Stadt Leipzig dazu auf, sich aktiv dafür einzusetzen, diese Projektförderung nach Leipzig zu holen.
- Für die Verkehrswende braucht es eine konsequente Mittelverteilung zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) und ein Moratorium für den Neubau von Autostraßen.
- Kostenwahrheit bei Parkgebühren und eine Ausweitung der kostenpflichtigen Parkplätze im Innenstadtbereich (ausgenommen Anwohnerparkplätze). Dies bedeutet auch, einen konsequenten und zugleich sozialverträglichen Ausbau der Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet zu prüfen. Die Einnahmen sollen für die Finanzierung des ÖPNV und den Ausbau von Rad- und Fußwegen genutzt werden.
- weniger (Neu-)Versiegelung, Entsiegelung von Verkehrsflächen/Parkplätzen.

Beschlossen durch die Mitgliederversammlung am 13.12.2019