



Abendstimmung an der Seine:
Paris will eine urbane Utopie
verwirklichen – gesellschaft-
lich egalitär und ökologisch
nachhaltig.

Paris holt sich sein Flair zurück

Mehr Platz, bessere Luft und weniger Lärm – das wünschen sich die Pariser und planen ihre Stadt deshalb um. Wie die französische Hauptstadt durch die Verkehrswende ihre Lebensqualität steigern will.

Text: Robert B. Fishman

Paris ist berühmt als Stadt der Liebe, der Kultur, der Flaneure und des kreativen Müßiggangs. Doch gegen Mitte des 20. Jahrhunderts übernahm das Auto die Macht. Die eleganten Damen sah man meist nur noch durch die Fenster vorbeifahrender Pkw. Blechlawinen und endlose Reihen parkender Autos prägten das Stadtbild. Und wer in einem der kleinen Straßencafés entspannen wollte, wurde mit Verkehrslärm beschallt und von Gestank und Abgasen eingehüllt.

2001 startete der frisch gewählte Pariser Bürgermeister Bertrand Delanoë die Verkehrswende. Er trieb den Bau neuer Straßenbahnlinien voran, rief das Fahrradverleihsystem Vélib ins Leben, baute Radwege und initiierte das Projekt zur Sperrung der Schnellstraße am Ufer der Seine. Autofahrer protestierten, weil sie keine Umwege fahren wollten und mehr Stau befürchteten. Kaufleute hatten Sorge, dass die Kunden ausbleiben würden, wenn diese nicht mehr mit dem Pkw einkaufen fahren könnten.

Doch mit voranschreitendem Umbau stieg auch die Zustimmung – Delanoës Nachfolgerin, Bürgermeisterin Anne Hidalgo, setzt den Stadtumbau nun schon in zweiter Amtszeit fort. „Ihr habt ein Paris gewählt, das atmen kann“, verkündete sie bei ihrer Wiederwahl. Im Frühjahr 2024 stimmte eine Mehrheit der Pariserinnen und Pariser dafür, die Parkgebühren für schwere Stadtgeländewagen zu verdreifachen. Ab September sollen Besucher mit SUVs dann 18 statt 6 Euro für eine Stunde Parken im Zentrum zahlen. „Wir nehmen keine Parkplätze weg“, verspricht Verkehrsreferent Daniel Belliard über den Umbau von Paris. „Wir geben den Menschen den Raum zurück“, erklärt er. Belliard und seine Chefin wollen den ehemals Autos vorbehaltenen Platz umwandeln, aus der Hälfte aller Parkplätze in Paris sollen Orte für die Menschen werden: Grünflächen, Sitzgelegenheiten, Radwege, Platz für Straßencafés und Begegnung.

Seit Beginn der Verkehrswende ist die Hauptstadt grüner geworden, klimafreundlicher – und lebenswerter. Bis 2050 will Paris klimaneutral sein. Der zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern aufgestellte „bioklimatische Stadtentwicklungsplan“ (Plan local d’urbanisme bioclimatique) sieht weitere Begrünung, zusätzliche Frischluftschneisen, energiesparendes Bauen und Sanieren sowie mehr Platz für Wasserflächen vor. Paris baut Fahrradwege aus, stärkt den Öffentlichen Nahverkehr und will zur 15-Minutenstadt werden. Das heißt: Alle Bewohnerinnen und Bewohner sollen sämtliche für sie wichtigen Einrichtungen von der Schule über die Arztpraxis bis zum Supermarkt in maximal 15 Minuten ohne Auto erreichen können. Straßen und Parkplätze baut die Stadt zurück.

Konkret bedeutet das Vorhaben: Auf allen Straßen jenseits wichtiger Fernverbindungen gilt Tempo 30. Mehr als 200 Straßen, an denen Schulen liegen, wurden für den



Seit 2001 kämpft Paris gegen Staus und Luftverschmutzung.



Bürgermeisterin Anne Hidalgo (m.) setzt auf verschiedene Verkehrsmaßnahmen, um Paris wieder lebenswerter zu machen.

Durchgangsverkehr gesperrt und begrünt. Versenkbare Poller stellen sicher, dass nur Liefer- und Einsatzfahrzeuge sowie Anwohnerinnen und Anwohner mit dem Auto durchkommen. Ebenso schließt die Stadt ihr Zentrum für den Durchgangsverkehr. Die 35 Kilometer lange Ringautobahn Périph soll von drei auf eine Spur je Richtung zurückgebaut werden. Die dadurch entstehende Freifläche will die Stadt begrünen und für Fahrradwege und Busspuren nutzen. An der Prachtmeile Champs-Élysées wird die Zahl der Autospuren von acht auf zwei reduziert. Aus einem Boulevard im Dauerstau wird eine Flaniermeile mit Wegen für Spaziergänger, Radler und Skater.

Seit 2014 wurden zusätzlich zum dichten Bus- und U-Bahnnetz knapp acht Kilometer neue Straßenbahntrassen gebaut. Zusätzlich entstehen bis 2030 169 neue Haltepunkte für Métro, S- und Regionalbahn. Niemand in der Region wird dann weiter als zwei Kilometer vom nächsten Bahnhof entfernt wohnen.

Parallel hat die Stadt bereits 170.000 neue Bäume gepflanzt. Weitere 1.000 folgen zum Beispiel an der Champs-Élysées. 45.000 sollen um die Ringautobahn Périph ge-



Verteilt sich der Verkehr auf mehrere Verkehrsmittel, kommen alle besser voran.

pflanzt werden. Außerdem entstehen stadtweit auf 45 Hektar Fläche neue Parks und Grünflächen. Zudem legen die Parisculteurs, eine Initiative von Stadt und Landwirten, auf insgesamt 34 Hektar Fläche und Gewerbedächern

kleine Äcker und Gemüsebeete an. In den nächsten Jahren will die Stadt die Gärten auf 100 Hektar erweitern. Das Grün sorgt nicht nur für Erholung, sondern soll auch Lärm schlucken und Abhilfe gegen Hitzesommer schaffen. Denn: Pflanzen nehmen Wasser auf, das zu 95 Prozent in die Umgebung verdunstet und die Luft so spürbar kühlt. Im Sommer ist eine begrünte Straße um bis zu 20 Grad kühler als eine unbepflanzte.

Gesetzgebung bremst Verkehrswende in Deutschland

In Deutschland kommt die Verkehrswende – abgesehen von Einzelprojekten – kaum voran. Die Verkehrspolitik des Bundes nennt der Verkehrsforscher Christoph Hupfer am Baden-Württemberg-Institut für nachhaltige Mobilität eine „Katastrophe“. Eine Transformation in Richtung Fahrrad, Fußgängern und ÖPNV lässt die Gesetzgebung hierzulande bisher nicht zu. Denn: Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung geben vor, dass „die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ Vorrang hat. Gemeint ist der motorisierte Individualverkehr mit Autos, Motorrädern und Lastwagen. Einschränkungen des Verkehrs lassen Gerichte nur zu, wenn sie nachweislich der Verkehrssicherheit dienen oder die Luft im betreffenden Gebiet dauerhaft schlechter ist als erlaubt. Doch die Beschränkungen gelten immer nur so lange, bis die Luft wieder sauberer oder die Unfälle weniger geworden sind. 2020 hat der Gesetzgeber eine Experimentierklausel eingeführt, die einzelne, zeitlich begrenzte Verkehrsversuche erlaubt. Eine von der Ampelkoalition vereinbarte Reform der beiden Gesetze scheiterte Ende 2023 am Widerstand der Union im Bundesrat. Rational sei dies nicht begründbar, so Hupfer.

Treiber der Verkehrswende

Überall auf der Welt werden Städte umgebaut, doch an kaum einem Ort geht der Wandel so schnell wie in Paris. Treiber dafür sind vor allem die Olympischen Sommerspiele, die vom 26. Juli bis 11. August in Paris stattfinden werden. Denn das Ziel des Organisationskomitees ist, Reisen auf ein Minimum zu beschränken. Bereits bei der Bewerbung 2015 legte das Komitee deshalb einen umfassenden Transportplan vor. Abgesehen vom Surf-Wettbewerb, der auf Tahiti stattfindet, liegen alle Austragungsorte im Umkreis von 10 Kilometern voneinander. Alle Sportstätten sollen mit einem 60 Kilometer langen Radwegenetz verbunden sein, ein Teil davon musste extra angelegt werden. Parkmöglichkeiten in der Nähe der Sportstätten wurden dagegen nicht neu gebaut.

Enttarte Verkehrsmythen

Mythos: Einzelhändler verlieren in verkehrsberuhigten Gegenden an Umsatz

Realität: In Stadtzentren wehren sich Einzelhändler und Gewerbetreibende gegen Beschränkungen des Autoverkehrs. Sie fürchten um die Erreichbarkeit der Innenstadt und um ihre Umsätze. Zahlreiche Studien aus verschiedenen Städten belegen jedoch das Gegenteil. Untersuchungen aus New York, Barcelona und Pontevedra, einer Stadt im Nordwesten Spaniens, konnten nach einer Verkehrsberuhigung mehr Umsatz und weniger Ladenschließungen feststellen. Denn: Besucher, die mit dem Auto anreisen, bringen den Händlern pro Besuch zwar mehr Umsatz, allerdings kommen sie seltener. Nicht motorisierte Besucher dagegen geben über das Jahr gerechnet mehr Geld im jeweiligen Geschäft aus als motorisierte. Der Verkehrswissenschaftler Dirk von Schneidmesser vom Helmholtz-Institut für Nachhaltigkeitsforschung RIFS Potsdam fasst die zahlreichen Studien zum Thema so zusammen: „Die lokale Wirtschaft in Innenstädten und Stadtteilzentren profitiert deutlich mehr von Verbesserungen der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr, als sie durch rückläufige Autoerreichbarkeit verliert.“

Mythos: Alte, kranke und gehbehinderte Menschen kommen nicht mehr ans Ziel

Realität: Menschen, die aus Alters- oder Gesundheitsgründen auf das Auto angewiesen sind, weil sie weder kurze Fußwege zurücklegen noch Fahrrad fahren können, werden in der Verkehrswende mitgedacht. Hier helfen Hol- und Bringdienste sowie Elektrotaxis. Hinzu kommt, dass alle Häuser weiterhin mit dem Pkw erreichbar sind. Wer auf ein Auto angewiesen ist, profitiert sogar vom Umbau. Wenn weniger Pkw unterwegs sind, stehen sie seltener im Stau und finden schneller einen freien Parkplatz. Zudem haben Befragungen im autofreien Gräfekiez

in Berlin ergeben, dass heute schon überdurchschnittlich viele alte Menschen und Menschen mit Behinderung ohne Auto unterwegs sind. Sie können weder selbst fahren noch haben sie das Geld für einen eigenen Pkw.

Mythos: Autofreie Viertel leiten den Verkehr nur um, und reduzieren ihn nicht

Realität: Die Erfahrungen in Paris und in vielen anderen Städten widerlegen die Annahme, dass der Autoverkehr in angrenzende Wohngebiete ausweicht. Dahinter steckt das Phänomen der „Traffic Evaporation“, frei übersetzt Verkehrsverdunstung. Verschiedene Studien belegen, dass die Menschen weniger mit dem Auto fahren, wenn sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad sicher und schneller ans Ziel kommen. Der Autoverkehr geht – je nach Gestaltung des Viertels – um 28 bis 50 Prozent zurück.

Mythos: Die meisten Deutschen sind gegen die Verkehrswende

Realität: 2023 waren laut dem Sozialen Nachhaltigkeitsbarometer 54,5 Prozent der Befragten für eine Verkehrswende in Deutschland, weitere 25 Prozent unentschieden. Doch die Gegner sind oft lauter. Deutlich wurde das etwa im Hamburger Stadtteil Ottensen, wo nun ein autoarmes Quartier entstehen soll. Zwischen September 2019 und Februar 2020 wurden dort einige Straßen probeweise für den Autoverkehr gesperrt. Eine begleitende Umfrage ergab, dass 80 Prozent der Anwohnerinnen und Anwohner die Verkehrsberuhigung befürworteten. Berichtet wurde allerdings hauptsächlich über den lautstarken Widerstand einiger weniger. „Wir brauchen neue Strategien, um der leisen, zustimmenden Mehrheit mehr Gehör zu verschaffen“, sagte Uta Bauer, Mobilitätsexpertin am Deutschen Institut für Urbanistik im vergangenen Herbst dem Magazin fairkehr.

Paris atmet auf

Die Mühe der Verkehrswende lohnt sich. Der Autoverkehr ist nach Angaben der Stadt seit 2011 um 40 Prozent zurückgegangen. Auch die Zahl der angemeldeten Pkw ist trotz Bevölkerungswachstum gesunken, ebenso die Zahl der Autounfälle (2001–2018: –30%). Statt mit dem Auto fahren immer mehr Menschen mit Öffentlichen Verkehrsmitteln (+40%) und dem Fahrrad (+71%).

Die Luft ist deutlich besser geworden, die Sommerhitze erträglicher. Auf der einst dicht befahrenen Rue de Rivoli am Louvre flanieren die Menschen. Über den neuen Radweg sausen leise die Radlerinnen und Radler. Die Lärm-

belastung ist zurückgegangen. Die Verkehrswende wirkt vor allem, weil die Stadt den Menschen Alternativen anbietet.

Der von Konservativen und Liberalen angekündigte Widerstand gegen den Umbau der Stadt bleibt verhalten. 2020 wählten die Pariserinnen und Pariser ihre Bürgermeisterin mit gut 49 Prozent der Stimmen wieder ins Amt. Die Verkehrswende fand in einer Umfrage der konservativen Zeitung *Le Parisien* Mitte 2023 die Zustimmung einer knappen Mehrheit. Die Menschen haben Geschmack gefunden an besserer Luft, weniger Unfällen, mehr Platz, Grün und Ruhe. //