



# Die Pop-up-Wende

Bringt Corona die Verkehrswende?

**Radwege statt Kfz-Fahrspuren, verkehrsberuhigte Begegnungszonen, Parklets statt Parkplätze:** Seit Beginn der Corona-Krise wurden in vielen Städten Verkehrsflächen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern umverteilt.

Ist dies nur ein Strohflecken oder werden die Veränderungen von Dauer sein?

Von Reinhard Huschke | Fotos: ADFC Berlin, Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, BMW, C. Orsingher, Shutterstock

Die Wiener trauten ihren Augen nicht: Mitte auf einer siebenspurigen Kreuzung am Westbahnhof stand plötzlich ein Swimmingpool, der sie zur sommerlichen Erfrischung einlud. Mindestens ebenso überrascht waren auch viele Berliner Radfahrer, als für sie kurzerhand bisherige Kfz-Fahrspuren oder -Parkstreifen zu breiten, komfortablen Radwegen ummarkiert wurden. Während das Wiener Spontan-Bad namens „Gürtelfrische West“ nur temporär für drei Wochen im August aufgebaut wurde, sollen die meisten der Berliner „Pop-up-Radwege“ dauerhaft Bestand haben.

Zwei Beispiele dafür, dass in Corona-Zeiten vieles möglich wurde, was vorher undenkbar oder politisch schwer durchzusetzen schien. Zwar waren die neuen Berliner Radwege schon größtenteils in der Planung des im Juli 2018 verabschiedeten Berliner Mobilitätsgesetzes enthalten; doch sorgten der Mangel an Fachplanern und die sprichwörtliche Langsamkeit der Berliner Verwaltung dafür, dass in den letzten zwei Jahren nur wenige Kilometer tatsächlich gebaut wurden. Seit März dieses Jahres kamen nun, auf Initiative eines rührigen Behördenleiters im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, über 20 Kilometer hinzu. Begründet wurde die Ad-hoc-Maßnahme mit dem Argument der Verkehrssicherheit – wobei gefahrloses Radfahren auf den betroffenen, mehrspurigen Straßen ohne Radweg eigentlich auch vorher schon, ohne Corona-Abstandsregeln, nicht möglich war. Jetzt ging es aber vor allem darum, bisherige ÖPNV-Nutzer,

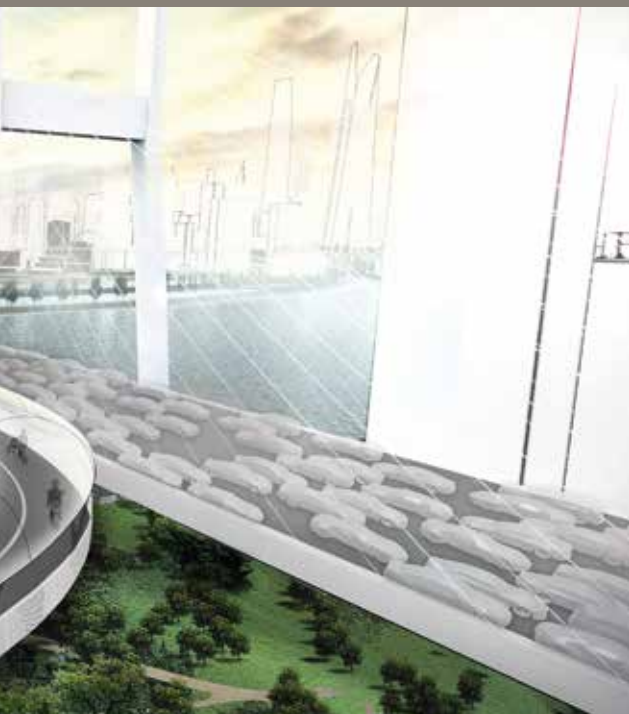
die U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse wegen des vermuteten Ansteckungsrisikos lieber mieden, eher zum Umstieg aufs Fahrrad als auf den Pkw zu bewegen.

Vorreiter bei den Pop-up-Radwegen war übrigens nicht Berlin, sondern die kolumbianische Hauptstadt Bogotá, in der auch schon vor der Corona-Pandemie sonntags regelmäßig Autostraßen für den Radverkehr gesperrt wurden. In der Siebeneinhalbmillionen-Metropole wurden mittlerweile über hundert Kilometer der provisorischen Radspuren angelegt. Nicht nur Berlin, auch New York, Paris, Wien, Mailand, Budapest, Stuttgart und andere Städte rund um die Welt folgten dem Beispiel.

## Fertige Pläne in der Schublade

Tilman Bracher, Leiter des Forschungsbereichs Mobilität am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin, hat sich erst kürzlich in einer Studie mit den Auswirkungen der Pandemie auf die Mobilität beschäftigt.<sup>1)</sup> Er räumt ein, selbst überrascht gewesen zu sein, wie schnell in Corona-Zeiten Nägel mit Köpfen gemacht wurden, weist aber zugleich darauf hin, dass dies alles nicht ohne vorherige Planung denkbar gewesen wäre: „Es ist ganz wichtig, dass eine Stadt fertige Pläne in der Schublade hat.“ Die Argumentationshilfe mit Corona beschleunige jetzt nur die Umsetzung. Tatsächlich gibt es in vielen Städten, die unter stetig wachsenden Verkehrsproblemen leiden, schon länger Überlegungen und auch konkrete Vorhaben, die begrenzten Verkehrsflächen vom Autoverkehr

<sup>1)</sup> Studie: „Ein anderer Stadtverkehr ist möglich“, [www.difu.de/15749](http://www.difu.de/15749)



auf andere, umweltfreundlichere und weniger Platz beanspruchende Verkehrsarten umzuverteilen. Auch in der Bevölkerung ist ein Stimmungswechsel erkennbar, der Experimente in dieser Hinsicht begünstigt. Zugleich fordert die wachsende Zahl von Radfahrern den ihnen zustehenden Anteil am öffentlichen Raum. Was eine vorbildliche Infrastruktur bewirken kann, zeigen niederländische Städte oder auch das Beispiel Kopenhagen: Dort steigen mittlerweile, trotz des oft ungemütlichen skandinavischen Wetters, über die Hälfte der Berufspendler nicht ins Auto, sondern aufs Rad.

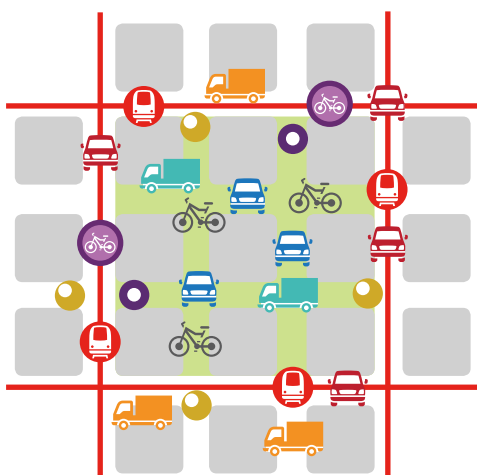
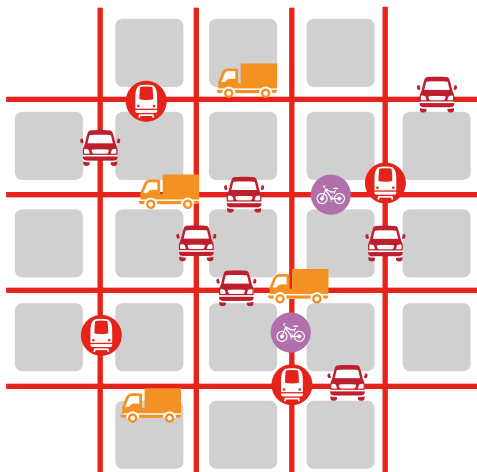
Dass städtische Straßen und Plätze für Menschen und nicht für Autos da sein sollten, ist auch in der norwegischen Hauptstadt Oslo Leitidee der Stadtplanung. Dort reduziert man seit 2015 Jahr für Jahr die Anzahl innerstädtischer Parkplätze, sodass im Zentrum inzwischen kaum noch private Pkw unterwegs sind. Die wenigen verbliebenen Parkmöglichkeiten sind Elektrofahrzeugen oder Pkw von Menschen mit Behinderung vorbehalten. Eine ähnlich konsequente Strategie wird in Paris verfolgt, wo schon seit zehn Jahren eine vielbefahrene Uferstraße an der Seine temporär – und inzwischen dauerhaft – in eine Flaniermeile mit Stadtstrand verwandelt wurde. Die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo will dem Fuß- und Radverkehr grundsätzlich Vorrang einräumen und das Auto aus der dicht besiedelten Innenstadt verbannen – übrigens auch Elektroautos. Bis zu 60.000 der 133.000 vorhandenen Parkplätze in der Pariser Innenstadt sollen bis 2026 zugunsten weiterer Radwege entfallen – 300 Kilometer wurden bereits in den letzten sechs Jahren angelegt. Gegen Hidalgo Verkehrskonzept gab und gibt es viele Widerstände, aber die Mehrheit steht offenbar hinter ihr: Erst kürzlich wurde die Bürgermeisterin im Amt bestätigt.

**Zukunftsvision:** Wenn es nach den Ideen von BMW ginge, fahren wir irgendwann über Zweirad-Highways quer durch die Städte. Ob dann auch noch so breite Auto-Highways gebraucht werden, mag man allerdings bezweifeln.

**Vorher – nachher:** Paris soll zur Fahrradstadt umgebaut werden.







Ein interessantes Konzept – ebenfalls weit vor Corona initiiert – wird gegenwärtig auch in der katalanischen Metropole Barcelona getestet. In einigen Bereichen des rasterförmig angelegten Stadtgebiets Eixample wurden jeweils neun quadratische Wohnblocks zu 400 mal 400 Meter großen „Superblocks“ zusammengefasst und die innerhalb der neuen Blockgrenzen verlaufenden Straßen verkehrsberuhigt. Auf den ehemaligen Straßenkreuzungen legte man – ähnlich wie beim Wiener Pop-up-Schwimmbad – provisorisch Spielplätze, Sportanlagen oder Pocket-Parks zur Nutzung durch die Bewohner des Viertels an. Fußgänger und Radfahrer genießen überall Vorrang, Fahrzeuge dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit (10 km/h) fahren. Schleichwege quer durch einen Superblock werden durch eine entsprechende Verkehrsführung verhindert. Anfängliche Befürchtungen der örtlichen Händler, durch die schlechtere Erreichbarkeit mit dem Auto Kunden zu verlieren, bestätigten sich nicht. Perspektivisch sollen über 500 Superblocks entstehen.

### Gekommen, um zu bleiben?

Infolge der Corona-Krise ergriffen auch andere Städte, die bisher im Hinblick auf die Verkehrswende nicht als besonders ambitioniert aufgefallen waren, kurzfristige Maßnahmen. So wurden



**Autoreduziertes Wohnen in der Innenstadt:** Superblock-Konzept in Barcelona – jeweils neun Blöcke werden zu einem verkehrsberuhigten Superblock zusammengelegt (Darstellung unten).

im April dieses Jahres mehrere Straßen und Straßenabschnitte in Wien zu „Begegnungszonen“ umgestaltet, in denen Fußgänger die Straße gleichberechtigt nutzen und Fahrzeuge (Pkw, aber auch Fahrräder) mit maximal 20 Kilometer pro Stunde unterwegs sein dürfen. Laut Gesetz besteht diese Möglichkeit schon seit 2013, ein erstes, viel debattiertes Leuchtturmprojekt war die 2014/15 umgestaltete Einkaufsmeile Mariahilfer Straße. Nun kamen binnen weniger Wochen neun weitere Begegnungszonen hinzu, wobei die aktuellen Umwandlungen noch als temporär gelten. Für anhaltende Debatten sorgte auch ein ähnliches Projekt in Berlin: Ende August wurden die Autos aus einem zentralen Abschnitt der Friedrichstraße verbannt, der nun Fußgängern und Radfahrern vorbehalten ist. Auch dieses Experiment ist vorerst bis Ende Januar 2021 befristet, hat jedoch, wie die Pop-up-Radwege, gute Aussichten auf einen permanenten Status. Deutlich ehrgeiziger fällt die Flächenumverteilung in London aus, bisher wie Berlin eher ein gefährliches Pflaster für Radfahrer: Im Rahmen des im Mai von Bürgermeister Sadiq Khan vorgestellten Programms „Streetspace for London“ wurden bereits große Bereiche der Innenstadt zugunsten von Radfahrern und Fußgängern verkehrsberuhigt – mit mehrheitlichem Zuspruch aus der Bevölkerung.

Auch im bisher eher autofreundlichen Brüssel nutzte man das Corona-Möglichkeitensfenster und rief kurzerhand die „Vélorution“ aus: Seit Mitte Mai können Fußgänger die Straßen im Zentrum („Pentagone“) in ihrer gesamten Breite nutzen; für alle Fahrzeuge inklusive Fahrräder gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern. Wenn sich das Konzept bewährt, soll im nächsten

**Parkplätze zu Sitzplätzen:** Parklets in Freiburg







Jahr auch das restliche Stadtgebiet zur Tempo-30-Zone werden. Ob es so kommt, bleibt abzuwarten, denn ganz ohne Widerstand ist die Flächenumverteilung zuungunsten des Autos weder in Brüssel noch anderswo zu haben: Lobbyverbände befürchten einen Verkehrskollaps und Anwohner verteidigen mit Vehemenz ihre Parkplätze vor dem Haus, wenn diese einem Radweg weichen sollen. Städtische Verwaltungen seien daher gut beraten, Schritt für Schritt vorzugehen und ihre Bürger mitzunehmen, glaubt Difu-Verkehrsforscher Tilman Bracher. Als Beispiel nennt er die Anwohnerparkgebühren in Deutschland, die von den Kommunen nach einer Gesetzesänderung nun deutlich erhöht werden dürfen: „Perspektivisch schlagen wir einen Euro pro Tag vor, aber man sollte die Sprünge so gestalten, dass die Bevölkerung mitzieht.“

Manchmal sind die Vorteile der Flächenumverteilung aber auch so offensichtlich, dass anfängliche Bedenken und Proteste schnell verstummen. So wurden in einem innerstädtischen Quartier in Freiburg im Breisgau Parkplätze in „Parklets“ für die Außenbewirtung verwandelt, um die örtliche Gastronomie zu unterstützen. Dort stehen nun statt blecherner Karossen aus Holzpaletten gezimmerte Plattformen, auf denen die Gäste benachbarter Cafés ihren Cappuccino schlürfen. Die Badische Zeitung zeigte sich vom neuen „südländischen Lebensgefühl“ im Viertel angetan und plädierte dafür, die vorerst bis zum 30. September befristete Flächenerweiterungen dauerhaft zu genehmigen. Selbst von den Anwohnern, die einen Teil ihrer Stellplätze einbüßten, seien überraschend wenige Beschwerden gekommen. Auch in anderen Städten



**Kfz-Fahrspuren  
zu Radwegen:  
Pop-up-Radweg  
in Berlin**

## Alles schon mal dagewesen

Städte für Menschen statt für Autos? Freie Bahn für Fußgänger und Radfahrer? In Deutschland war dies bis in die 1930er-Jahre hinein Normalität. Erst die Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 räumte dem Kraftfahrzeugverkehr erstmals Vorrang ein: Fußgänger wurden verpflichtet, die Gehwege zu benutzen und die Straßen auf dem kürzesten Weg zu queren. „Der Shared Space der 1930er Jahre [wurde] zugunsten des Automobils aufgelöst“, schreibt der Hamburger Architekturkritiker Gert Kähler in seinem Buch „Die Stadt und das Auto“. „Kinder mussten trainiert werden, nicht auf die Straße zu laufen und dort zu spielen. Fußgänger wurden durch Gitter geschützt, auf Zebrastreifen über die Straße geführt oder auf Fußgängerbrücken und -tunnel verwiesen.“ Damit waren die Grundlagen der „autogerechten Stadt“ der Nachkriegszeit geschaffen. Für eine vollständige Separation sorgte schließlich die „Fußgängerzone“ – erstmals umgesetzt 1953 in Rotterdam, Kassel, Kiel und Stuttgart.

Erst in den 1990er Jahren kehrte die Idee vom gemeinsamen Straßenraum für alle zurück. Das vom niederländischen Verkehrsplaner Hans Monderman entwickelte Konzept des „Shared Space“ sah die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer auf einer städtischen Straße vor. Im deutschsprachigen Raum wurde die Idee vielfach unter der Bezeichnung „Begegnungszone“ oder „verkehrsberuhigter Bereich“ adaptiert – so wie aktuell in Wien. Selbst der originelle Wiener Pop-up-Pool ist nicht ohne historische Bezüge: Nach dem Ersten Weltkrieg wurden in den dicht bebauten Wiener Arbeiterbezirken Kinderschwimmbäder in Parkanlagen eingerichtet. Wie sich Städte für ihre Bewohner lebenswerter gestalten lassen, wusste man also schon vor hundert Jahren.

sind die Parklets als unaufwändige Maßnahme beliebt: In München wurden laut Münchner Merkur bis Ende Juli bereits 780 Parkplätze in 3828 zusätzliche Sitzplätze für die Außengastronomie umgewandelt.

### Veränderungen sind möglich

Befördert Corona also die Verkehrswende? So eindeutig ist das Bild nicht, denn in vielen Städten handelt es sich noch um Einzelmaßnahmen – allerdings solche, die schon lange im „Rezeptbuch für die Stadt“ stehen, wie Tilman Bracher es ausdrückt, und die nun eine Chance auf eine breitere Erprobung in der Praxis erhalten. Manche Veränderungen würden nach dem Abebben der Pandemie wieder verschwinden, viele aber von Dauer sein: „Wenn etwas erst einmal drei Monate lang da ist, dann wird es auch Bestand haben.“ Zudem habe die Pandemie in vielen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens für einen Sinneswandel gesorgt: „Das Bewusstsein, dass man etwas verändern kann, ist unheimlich gewachsen – das ist ein Schub, der bleiben wird.“