

Corona forciert den Mobilitätswandel

Die Corona-bedingten Abstandsregeln stellen Städte vor neue Herausforderungen im öffentlichen Raum. Wie diese reagieren, zeigt ein Rundblick von Berlin über Mailand und Brüssel bis nach New York.

Text: Juliane von Hagen

Gähnende Leere am Checkpoint Charlie in Berlin. Wo sich sonst täglich mehrere Tausend Touristen von dem ehemaligen Wachposten der westalliierten Streitkräfte auf dem schmalen Gehsteig hin zum Mauermuseum drängen, freuen sich nun die wenigen übrig gebliebenen Anwohner über ruhige Verhältnisse. Dabei gehört Berlin zu den absolut privilegierten Städten, was Freiraum und Gehsteigbreiten angeht. In vielen anderen Städten müssen sich die Bewohner auf schmalen Bürgersteigen aneinander vorbeiquetschen, und Fahrrad fahren fällt als Alternative zum Auto aus, da dafür zu wenig oder keine angemessene Infrastruktur vorhanden ist.

Nun könnte die Corona-Pandemie vieles in Bewegung bringen. Schon während des Lockdowns hat sich das Gesicht vieler Städte verändert. Wo jahrzehntelang ein Auto neben dem anderen fuhr, wo Flugzeuge Kondensstreifen an den Himmel zeichneten, herrschte plötzlich Ruhe. Und es gab Platz. Der öffentlich zugängliche Raum der Stadt stand Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung. Egal ob in New York City, Berlin, Brüssel oder Mailand, die Bewohner schienen die Fortbewegung auf dem Fahrrad oder zu Fuß neu zu entdecken.

Derzeit werden die Pandemie-bedingten Einschränkungen vielerorts gelockert. Die Menschen kehren in den öffentlichen Raum zurück und nehmen ihre Alltagsroutinen wieder auf. Sie wollen aber nicht nur wieder „Urbanität“ leben, also zusammenkommen und sich austauschen. Sie müssen auch ihre alltägliche Fortbewegung neu organisieren. Da dichtes Gedränge im öffentlichen Personennahverkehr aus Infektionsgründen vermieden werden soll, gewinnt in vielen Städten das Fahrrad und das Laufen an Bedeutung.

Dabei gilt fast überall weiterhin: mindestens 1,5 Meter Abstand voneinander halten. Ob mit oder ohne Maske, Distanz zu anderen Menschen zu wahren, hat hohe Priorität im Bestreben, die Verbreitung des Corona-Virus einzudämmen. Die amerikanische Gesundheitsbehörde Center for Disease Control benutzt dafür den Begriff des „physical distancing“. Er impliziert die Aufforderung, „Raum zwischen einem selber und anderen Menschen zu halten“.

Aber wie viel 1,5 Meter wirklich sind, dafür scheinen die wenigsten ein Augenmaß zu haben. Bei langen Armen sind das etwa zwei Armlängen. Im Straßenraum kann der Blick auf Fahrzeuge helfen. 1,5 Meter entsprechen etwa der Länge eines Fahrrads oder der Breite eines kleinen Autos. Sind wir uns dessen bewusst? Ist dafür überhaupt genug Platz auf dem Gehweg im Quartier, in der Fußgängerzone der Stadt oder auf dem Radweg beim Warten an der Kreuzung? Mitnichten. Je nach Einwohnerdichte und baulicher Beschaffenheit einer Stadt kann diese Distanz an vielen Orten kaum eingehalten werden.

In Mailand wird die Situation derzeit systematisch in einer Bestandsaufnahme aller Gehwege erfasst. Das dort ansässige Büro Systematica kartiert die Breiten von Bürgersteigen in der Stadt. Auf einer interaktiven Karte sind erste Ergebnisse zu sehen. Rot markierte Wege sind weniger als 2,4 Meter breit. Auf ihnen können sich zwei Personen mit einem Platzbedarf von jeweils 70 Zentimetern kaum mit dem in Mailand geforderten Ein-Meter-Abstand begegnen. Kommen sich eine Person und ein Paar entgegen, würde man mindestens 3,3 Meter Raum brauchen. Entspannt und gefahrlos ist eine Begegnung erst auf Gehwegen ab 4,2 Meter Breite möglich. Dass es von so breiten Wegen viel zu

wenige gibt, macht schon der erste Blick auf die interaktive Karte von Systematica deutlich. Ihren vorläufigen Studienergebnissen zufolge sind mehr als 40 Prozent der Mailänder Gehwege nicht breit genug, um physische Distanz zu halten.

In einer Karte hat das Büro Systematica die Breiten der Bürgersteige in Mailand erfasst. Rot markierte Wege sind weniger als 2,4 Meter breit, was zwei Menschen kaum das erforderliche Abstandhalten ermöglicht.

In vielen anderen, großen und dicht bevölkerten Städten sähe eine Karte wahrscheinlich ähnlich aus. Vor diesem Hintergrund haben viele Metropolen temporäre Maßnahmen ergriffen, um die Nutzung des öffentlich zugänglichen Stadtraums neu zu organisieren. Dabei liegt es nahe, dass Flächen, die bisher für den Autoverkehr reserviert waren, nun Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung gestellt werden. Wie das aussehen kann, zeigt ein Blick nach Brüssel, New York City, Berlin und auch wieder Mailand.

Vorfahrt für Fahrräder und Fußgänger in Brüssel

Um das Infektionsrisiko zu reduzieren, hat die Stadt Brüssel Anfang Mai radelnden und laufenden Menschen mehr Raum und mehr Rechte im Straßenraum eingeräumt. Die historische Innenstadt wurde zur „zone de rencontre“, zur Begegnungszone ernannt. Straßenbahnen, Busse und Radfahrer sind in ihrer Geschwindigkeit auf maximal 20 Kilometer pro Stunde beschränkt. Fußgänger und Radfahrer haben auf allen Straßen Vorrang. Sie dürfen die gesamte Fläche des Straßenraums nutzen, um jederzeit auch die in Belgien geforderten 1,5 Meter Mindestabstand einhalten zu können. In engen Gassen oder hochfrequentierten Straßen werden die Passanten durch Pfeile, temporäre Absperungen und aufgestellte Kreisel in ihrer Laufrichtung gelenkt und gebündelt.

Die Präsenz von Radlern auf Brüssels Straßen ist kein Novum. Schon 2018 hat die Stadt in ihrem „Fietsactie Plan“ das Ziel formuliert, jedem Bürger die tägliche Nutzung des Fahrrads zu ermöglichen. Von „Velorution“ wird in diesem Zusammenhang gesprochen. Der Aktionsplan zielt darauf ab, die Infrastruktur für Radfahrer zu verbessern. Dazu gehören nicht nur Wege und Fahrspuren, sondern auch Parkplätze, Parkboxen und Beschilderungen. Er sieht aber auch verschiedene, ideelle Maßnahmen vor, die alle Bürger zum Radfahren animieren sollen. Die neuen Regeln in der Pentagon-Zone sind als temporäre Maßnahmen konzipiert. Wie sich die Situation der Pandemie und dementsprechend die Verkehrssituation langfristig entwickeln wird, will Brüssel nach einer Evaluation entscheiden. Für die Umsetzung des „Fietsactie Plan“ aber ist die aktuelle Krisensituation eine große Chance. Sie stellt eine hervorragende Gelegenheit dar, die Bürger noch mal und verstärkt zur Fortbewegung mit dem Fahrrad zu bewegen und das Radeln für jedermann zur Routine werden zu lassen.

„Open Streets“ in New York City

Auch wenn es in New York City keine historische Altstadt mit engen Gassen gibt, stellt die Fortbewegung mit ausreichender Distanz auch in dieser dicht bewohnten Metropole eine Herausforderung dar. Bereits während des Lockdowns hat die Stadtverwaltung ausgewählte Straßen für den Durchgangsverkehr gesperrt und für Fußgänger und Radfahrer geöffnet. Unter dem Titel „Open Streets for Social Distancing“ dürfen die Menschen täglich von 8 bis 20 Uhr die gesamte verfügbare Fläche des Straßenraums nutzen. Städtische Servicefahrzeuge oder Krankenwagen dürfen passieren, aber lediglich mit fünf Meilen pro Stunde.

Obwohl die Ausweisung von Begegnungszonen auf zunächst 40, später dann 100 Meilen derzeit im Gange ist, ist New York City bereits seit 2009 bestrebt, seine Straßen von autozentrierten Räumen in ein Netzwerk bequemer und sicherer Orte für verschiedene Fortbewegungsarten zu verwandeln. Die Verkehrsberuhigung am Times Square ist das vielleicht bekannteste Beispiel für diese Bemühungen. Die Ausweisung von Radwegen, die Einrichtung von Fahrradverleihstationen und andere Maßnahmen haben viele New Yorker animiert, auf das Fahrrad umzusteigen.

Gehl Architects transformierte den Times Square in New York bereits zwischen 2007 und 2009. Davor gehörte der öffentliche Raum zu 89 Prozent den Autos, obwohl 90 Prozent der Verkehrsteilnehmer zu Fuß gingen.

Erst kurz vor Ausbruch der Pandemie hat die Stadt die dritte Auflage des „Street Design Manuals 2020“, eines Leitfadens für die Gestaltung von Straßenräumen, veröffentlicht. Sicherlich wird die Härte, mit der New York City von Corona getroffen wurde, die Diskussion um die Sicherheit der Menschen in der Stadt im Allgemeinen und in Straßenräumen im Besonderen nachhaltig verändern. Vielleicht besteht für einige Open Streets also die Chance, dass sie dauerhaft bleiben dürfen.

Ruhige Straßen und Radwege auch in Berlin

Auch in der Bundeshauptstadt sind Maßnahmen ergriffen worden, um den Bürgern Begegnung und Bewegung im Freiraum bei gleichzeitiger Einhaltung der geforderten Distanz zu ermöglichen. Deshalb gehören zum Beispiel bereits fast 20 temporäre Spielstraßen seit Anfang Mai zum Stadtbild einiger Bezirke Berlins. Dafür werden ausgewählte Straßen oder zumindest Abschnitte zu bestimmten Zeiten für Autos gesperrt. Insbesondere als die Kinderspielplätze unzugänglich waren, haben die Spielstraßen das Leben in der Großstadt entlastet.

Viele Hundert freiwillige Lotsen begleiten und unterstützen diese Projekte. Eigentlich müssten die Straßen aber Nachbarschaftsstraßen heißen, denn es wird dort viel mehr als gespielt. Bereits bei der Beantragung der Spielstraßen sollen Vorschläge eingereicht werden, wie der neu gewonnene Raum das Leben möglichst vieler Anwohner bereichern kann.

Neben der Einrichtung temporärer Spielstraßen, was auf lokale Bottom-up-Initiativen zurückgeht, haben einige Bezirksämter in ungewohnt zügigen Verfahren temporäre Radstreifen angelegt. Ergänzt werden diese sogenannten Pop-up-Radwege durch erweiterbare Aufstellflächen an Kreuzungen, die Radlern auch beim Warten ermöglichen, 1,5 Meter Distanz zu wahren.

Diese zügig umgesetzten Akutmaßnahmen passen zum Paradigmenwechsel in der Berliner Verkehrspolitik, der den Fokus weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zum Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr lenkt. Entsprechend sind sie mit dem 2018 in Berlin verabschiedeten Mobilitätsgesetz konform, sodass sie dauerhaft erhalten bleiben dürften.

Ähnlich wie New York City war auch die italienische Hauptstadt Mailand von der Corona-Pandemie besonders stark betroffen. Aber das ist nicht der einzige Grund, warum die Metropole den Umbau ihrer Stadt- und Straßenräume mit Hochdruck vorantreibt. Vielmehr stellen die aktuellen Herausforderungen, insbesondere die Notwendigkeit, überall die hier einzuhalten Distanz von einem Meter zueinander zu ermöglichen, eine gute Gelegenheit dar, langfristig geplante Ideen und Maßnahmen zur Entwicklung nachhaltiger Mobilität umzusetzen. So wird derzeit zum Beispiel das existierende Radwegenetz erweitert. Von Mai bis Dezember 2020 werden 35 Kilometer neue Fahrradspuren gebaut, 22 Kilometer davon sogar in diesem Sommer fertiggestellt.

In der aktuellen Corona-Anpassungsstrategie „Milano 2020. Strategia di adattamento“ werden Laufen und Radfahren als beste Möglichkeit gesehen, um sich von einem Ort zum anderen zu bewegen. Und um das allen Bürgern bei Wahrung der notwendigen Distanz zu ermöglichen, bedarf es mehr Platz und einer anderen Nutzungsverteilung auf Straßen und in Stadträumen.

Der Lockdown schuf die ideale Gelegenheit, preiswerte, innovative und zunächst temporäre Ansätze zu erproben. Erfahrungen mit Experimenten sammeln die Mailänder schon seit 2018. Im Projekt „Piazza Aperte“ wurden wenig genutzte Straßen- und Kreuzungsbereiche in öffentliche Stadtplätze verwandelt. Zunächst wurden einfache und kostengünstige Ideen probeweise etabliert. Erst als sich diese als tauglich erwiesen, wurden sie dauerhaft umgebaut. Die Resonanz auf das 2018 begonnene Projekt war so groß, dass es 2019 in „Piazze Aperte in ogni quartiere“ umbenannt und auf alle Quartiere in der Stadt ausgeweitet wurde.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Distanzregeln bekommen Projekte zur Umgestaltung von Stadt- und Straßenräumen neue Aufmerksamkeit. Um das urbane Leben der „neuen Normalität“ anzupassen, wird beispielsweise auch neuer Raum auf Gehwegen und in Fußgänger- und Shared-Space-Zonen geschaffen, der bereits im „Piano di Governo del Territorio Milano 2030“ skizziert war. Das dort geplante Netzwerk an Fußgängerzonen wird nun forciert gebaut, um verschiedene Quartiere besser miteinander zu verbinden, den Zugang zu lebenswichtigen Einrichtungen, zu langsam wieder öffnenden Restaurants und anderen kommerziellen Angeboten sicherzustellen.

Auch vorhandene Gehwege werden den neuen Platzbedürfnissen angepasst. Aufgrund der Studie des Büros Systematica werden dazu Empfehlungen formuliert. Vor dem Hintergrund, dass auch die Nutzung von Parks durch die Abstandsregeln eingeschränkt ist, plant Mailand in Quartieren mit wenig Grün, die Zonen um Parks für das Spielen auszuweisen. Die Gastronomie soll mit Tischen und Stühlen auf Gehwegen die Einschränkungen kompensieren können, die durch die aktuellen Pandemie-Regeln im Innenraum ihrer Betriebe entstehen. Und in Situationen, in denen die Gehwege dafür nicht ausreichen, sieht die Mailänder Anpassungsstrategie sogenannte „Parklets“ vor. Hierfür werden Parkplätze am Straßenrand kurzerhand in Nischen für Tische und Stühle verwandelt.

Die „Strategia di adattamento“ beschleunigt den Regenerationsprozess der Stadt Mailand, der bereits vor der Verbreitung des Coronavirus begonnen hat. Anders als in New York City oder Berlin wird hier zwar temporär agiert. Aber in der lombardischen Hauptstadt ist die Absicht deutlich zu spüren, dass die eingeführten Veränderungen bleiben werden, wenn sie sich als Bereicherung für die Lebensqualität erweisen.

Die Zukunft von Park- und Grünräumen

Wie die Realität in den öffentlichen Räumen unserer Städte auf lange Sicht aussehen wird, ist noch nicht abzuschätzen. Wie lange werden wir noch Distanz voneinander wahren müssen? Die aktuellen Maßnahmen nehmen primär Räume für Bewegung ins Visier und stellen sicher, dass die Menschen gefahrlos von A nach B gelangen können. Aber welche Auswirkungen hat die Pandemie auf die urbanen und grünen Aufenthaltsräume in unseren Städten? Müssen wir auch Plätze und Parks langfristig umgestalten? Müssen wir neue Konzepte entwickeln, um Orte für Begegnung, Versammlung und Austausch Pandemie-resilient zu gestalten?

Egal wie, es wird eine Herausforderung. Denn ein wesentliches Charakteristikum von öffentlich zugänglichen Stadträumen ist, dass wir uns dort spontan treffen, miteinander ins Gespräch und entsprechend nahe kommen. Gefragt sind nun kreative Lösungen von Experten der Stadt- und Freiraumgestaltung.