
Die Corona-Pandemie als Chance für Flächengerechtigkeit im Verkehr

Kathrin Karola Viergutz, Swantje Michaelsen

Zusammenfassung

In diesem Artikel werden die Chancen und Risiken, die sich aus der Corona-Pandemie für die Verkehrswende ergeben, diskutiert und dabei ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung von Stadtquartieren und die Nutzung öffentlicher Flächen gerichtet. Dafür werden Ansätze zur Reduktion der Inanspruchnahme von Verkehrsflächen bei Sicherstellung einer zweckgerichteten Mobilität aufgezeigt und mithilfe internationaler Beispiele illustriert. Damit leistet der Artikel einen Beitrag zur Diskussion einer menschengerechten Nutzung des öffentlichen Raums.

Schlagerworte: Pandemie, Verkehrswende, Flächengerechtigkeit, Verkehrsflächen, lebenswerte Stadt

1 Einführung

Die Corona-Pandemie stellt einen Einschnitt in die intensiven Bemühungen in Richtung einer Verkehrswende dar. Einerseits befürchten viele Menschen eine Infektion im ÖPNV und sind deshalb während der Pandemie auf das Fahrrad und zu einem großen Teil auf das Auto umgestiegen. Durch einen Modal Shift vom ÖPNV zum motorisierten Individualverkehr (MIV) verringert sich möglicherweise das Infektionsrisiko, andererseits trägt der MIV einen entscheidenden Teil zum CO₂-Ausstoß und damit zur Verschärfung der Klimakrise bei. Hier stehen sich also der Infektionsschutz – vorrangig der Älteren – und der Klimaschutz – vorrangig für eine Zukunft der Jüngeren – gegenüber. Dies stellt somit eine Kontroverse der Generationengerechtigkeit dar.

Andererseits haben Städte wie Berlin vor dem Hintergrund der Pandemie die vorhandene Radinfrastruktur ausgebaut. Aus der fortschreitenden Digitalisierung der Arbeitswelt, dem größeren Anteil an Home-Office-Arbeitstagen sowie der Verlagerung von Dienstreisen in den virtuellen Raum ergeben sich neue Mobilitätsgewohnheiten. Nahmobilität erhält einen höheren Stellenwert als bisher und das eigene Quartier wird stärker zum Lebensmittelpunkt. Dabei wird aber auch deutlich: In vielen vor allem innerstädtischen Quartieren ist inzwischen sehr wenig Raum für das Leben vor Ort. Durch die Veränderung der Lebens- und Arbeitsgewohnheiten sowie der Verkehrsmittelwahl sind eine Anpassung von Verkehrsinfrastrukturen sowie eine Veränderung von Wohn- und Stadtquartieren notwendig. In der zukünftigen Entwicklung von Räumen muss daher die Verteilung von Verkehrsflächen von zentraler Bedeutung sein.

In diesem Artikel werden die Chancen und Risiken, die sich aus der Pandemie für die Verkehrswende ergeben, diskutiert und dabei ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung von Stadtquartieren und die Nutzung öffentlicher Flächen gerichtet. Dafür werden Ansätze zur Reduktion der Inanspruchnahme von Verkehrsflächen bei Sicherstellung einer zweckgerichteten Mobilität aufgezeigt und mithilfe internationaler Beispiele illustriert. Damit leistet der Artikel einen Beitrag zur Diskussion einer menschengerechten Nutzung des öffentlichen Raums.

2 Veränderungen durch die Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie hat die Digitalisierung in vielen Bereichen beschleunigt. Besonders drastisch waren die Einschnitte während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020, als rund 35 Prozent der Erwerbstätigen im Homeoffice arbeiteten (WZB, infas, Motiontag 2020). Auch später, im Herbst 2020 bleibt das Homeoffice für 20 Prozent der Erwerbstätigen der vorrangige Arbeitsplatz. Digitale Besprechungen, Konferenzen oder Veranstaltungen haben in vielen Bereichen Einzug gehalten und werden längst nicht nur als Einschränkung, sondern als Bereicherung wahrgenommen. Für manche Beschäftigten entfällt so das tägliche Pendeln ins Büro, für andere die aufwändige Dienstreise. Die Vereinbarkeit von Familie oder Freizeit und Beruf verändert sich und das eigene Wohnumfeld rückt stärker ins Zentrum des Alltags. Einkauf, Freizeit, Bewegung – viel mehr Aktivitäten finden dadurch in unmittelbarer Umgebung statt.

Während der Corona-Pandemie waren über lange Zeiträume Schulen, Kitas und anfänglich sogar Spielplätze geschlossen. Freizeitaktivitäten v. a. im Sportbereich fanden kaum noch statt, private Treffen wurden v. a. in Innenräumen stark eingeschränkt. Kinder und Jugendliche nutzten schmale Fußwege und kleine Grünflächen für Spiel und Bewegung. Gerade während des Lockdowns im Frühjahr 2020, als in den Städten die Straßen weitgehend autofrei blieben, wurde so sichtbar, dass der öffentliche Raum vielerorts nicht für Aufenthalt und Aktivität ausgelegt ist.

Einige Städte, z.B. Bogota, Paris und in Deutschland allen voran Berlin, haben kurzfristig neue Konzepte zur Umverteilung dieses öffentlichen Raumes umgesetzt. Zugunsten des Radverkehrs wurden sogenannte Pop-up-Radwege eingerichtet. An Hauptstraßen wurde dafür jeweils ein Fahrstreifen vom Kfz-Verkehr in einen Radweg umgewandelt und baulich vom Autoverkehr getrennt. Diese Pop-up-Radwege sind zunächst temporär angelegt, werden aber während der Nutzung untersucht und erst im Anschluss verstetigt – unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Erprobungsphase. Mit Pop-up-Radwegen können beispielsweise Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen und so mehr Menschen zum Radfahren motiviert werden.

3 Flächeninanspruchnahme unterschiedlicher Verkehrsmittel

Aktuell sind in Deutschland knapp 48 Millionen Personenkraftwagen zugelassen, die einen großen Teil des öffentlichen Raumes beanspruchen. Somit liegt die Fahrzeugdichte in Deutschland bei 710 Kraftfahrzeugen pro 1.000 Einwohnern (Kraftfahrtbundesamt 2021). Ferner stehen im Durchschnitt jedem Pkw-besitzenden Haushalt in Deutschland 1,4 Pkw zur Verfügung (MiD 2017). Dabei stehen Autos mehr als 23 Stunden am Tag (Randelhoff 2016) und transportieren durchschnittlich nur 1,4 Personen, wobei sich der Besetzungsgrad im Berufsverkehr auf 1,2 Personen beläuft (Umweltbundesamt 2021).

Pkw besitzen sowohl im ruhenden wie auch im fließenden Verkehr einen, verglichen mit anderen Verkehrsmitteln, großen Flächenbedarf (siehe Abbildung 1). So beansprucht ein Pkw bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine Fläche von etwa 140 m² pro Person. Im Vergleich dazu benötigt ein Bus bei gleicher Geschwindigkeit und einem Besetzungsgrad von 20 Prozent circa 16 m² Fläche pro Person. Eine Stadtbahn hingegen besitzt mit 9 m² Fläche pro Person einen noch geringeren Flächenbedarf.

4 Potenzielle Ansätze zur Reduktion der Inanspruchnahme von Verkehrsflächen bei Sicherstellung einer zweckgerichteten Mobilität

International werden unterschiedliche Ansätze zur Umverteilung von Flächen untersucht und erprobt. Im Folgenden werden exemplarisch ausgewählte Ansätze genannt und diskutiert, die das Potenzial besitzen könnten, zur Reduktion von Verkehrsflächen beizutragen. Da hierbei eine Vielzahl von Ansätzen denkbar ist, sind die hier genannten als Anregungen zu verstehen, deren Wirkungen auf die Flächeninanspruchnahme Gegenstand weiterer Forschungsprojekte sein könnten.

Eine Verringerung von Verkehrsflächen kann unter anderem durch eine Förderung und Attraktivierung kollektiver und wenig flächenintensiver Verkehrsmittel erfolgen. Wie zuvor gezeigt, besitzen öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad, das Zufußgehen, sowie Sharingsysteme insgesamt einen geringeren Flächenbedarf im fließenden wie ruhenden Verkehr als Privat-Pkw.

Eine mögliche Maßnahme zur Verringerung des Fahrzeugbestandes und des damit verbundenen Flächenverbrauchs des ruhenden Verkehrs stellt die Förderung von Carsharing-Angeboten dar. Mithilfe eines stationsbasierten Carsharing-Pkws können bis zu zehn private Pkw, in hochverdichteten innerstädtischen Wohnquartieren sogar bis zu 20 private Pkw ersetzt werden (Bundesverband Carsharing o.J.). Carsharing-Systeme, die über heterogene Fahrzeugflotten verfügen, bieten zudem den Vorteil einer bedarfsorientierten Nutzung verschiedener Fahrzeugtypen vom Kleinwagen bis zum Transporter (Agora Verkehrswende 2017).

Eine Attraktivitätssenkung des Pkw-Verkehrs kann durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung erreicht werden. Denkbar sind zudem Ansätze, bei denen der ruhende Pkw-Verkehr vollständig in die Außenbereiche von besiedelten Räumen verlagert wird. Beispielsweise können außerhalb der Stadt errichtete Fahrzeugdepots in Verbindung mit Shuttles, die zwischen den Depots und zentralen Punkten in der Innenstadt oder in Wohnquartieren verkehren, zu einer Verringerung des Flächenbedarfs für den fließenden Pkw-Verkehr beitragen. Alternativ bieten Quartiersgaragen die Möglichkeit, parkende Autos zu bündeln und den öffentlichen Raum zu entlasten.

Ein weiterer Ansatz ist zudem eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Sinnvoll sind hier beispielsweise eine Netzverdichtung, die Erhöhung der Fahrplandichte, die Verbesserung der Servicequalität und des Komforts sowie die Schaffung flexibler Bedienformen. Als infrastrukturelle und verkehrsleitende Maßnahmen können zusätzlich Sonderspuren und Bevorrechtigungen für öffentliche Verkehrsmittel eingerichtet werden. Auch ein einfaches Tarifsystem mit besonderen Angeboten für verschiedene Zielgruppen trägt dazu bei, den ÖPNV für viele Menschen attraktiver zu machen.

Ein wichtiger Ansatz liegt in der Förderung des Radverkehrs. Hierbei ist beispielsweise eine Verdichtung des Radwegenetzes denkbar, durch die Fahrradfahrten mit geringeren Umwegen und damit auch mit geringeren Zeitverlusten ermöglicht werden. Dabei ist darauf zu achten, dass Radverkehrsverbindungen auf ganzer Länge konsequent umgesetzt werden. Sichere, durchgängige und komfortable Radverkehrsverbindungen können dazu beitragen, dass mehr Menschen aufs Rad umsteigen, insbesondere auch verletzte Zielgruppen wie Kinder, Jugendliche oder ältere Menschen.

Das Konzept der Stadt der kurzen Wege kann bei der Schaffung lebenswerter Wohnquartiere Orientierung bieten. Dieses Konzept sieht eine durchmischte Nutzung von Quartieren vor. Dabei wird durch wohnungsnaher Einkaufs- und Aktivitätsmöglichkeiten die Bewältigung eines Großteils der täglichen Aufgaben im eigenen Quartier ermöglicht. Durch diese durchmischte Nutzung von Quartieren sind insgesamt geringere Alltagsdistanzen notwendig als in monofunktionalen Wohnquartieren (Holz-Rau und Sicks 2012).

5 Internationale Beispiele

International gibt es bereits Ansätze, einzelne der oben beschriebenen Maßnahmen oder Kombinationen daraus in der Praxis umzusetzen und zu erproben. So verpflichteten sich beispielsweise Bewohnerinnen und Bewohner eines Neubaugebiets in Bern per Sondervereinbarung „Autofreies Wohnen“ im Mietvertrag dazu, selbst kein Auto zu besitzen (Intelligentmobil.de o. J.). Für Besuch, Lieferungen und Sonderfahrten stehen Parkplätze zur Verfügung. In einer Entfernung von etwa 300 Metern besteht die Möglichkeit der Nutzung eines Carsharing-Angebots (Intelligentmobil.de o. J.).

Einen hohen internationalen Bekanntheitsgrad besitzen die sogenannten Superblocks (auf Katalanisch "Superilles" = Superinseln) in Barcelona. Für einen Superblock werden bis zu neun Häuserblocks zusammengefasst, innerhalb derer das Fahrradfahren und das Zufußgehen bevorrechtigt sind (Barcelona o. J.). Zweispurige Straßen wurden auf die Hälfte der bisherigen Kapazität reduziert und die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf zehn bis 20 Kilometer pro Stunde herabgesetzt (Barcelona o. J.).

Als Teil der „Healthy Streets“-Initiative wurden in London mit den sogenannten Mini-Hollands fahrrad- und fußverkehrsfreundliche Lebensräume entwickelt (ADFC 2020). Beispiele für die dabei realisierten infrastrukturellen Maßnahmen sind laut ADFC 2020 geschützte Radwege auf Hauptstraßen durch den Bezirk und zu benachbarten Stadtbezirken, Fahrradparkhäuser sowie Fahrrad-Hangars, also überdachte Fahrradparkeinheiten für mehrere Fahrräder. Zudem wurden parallele, aber räumlich getrennte Überwege („Zebrastrifen“) für das Fahrrad und das Zufußgehen installiert, sodass das Konfliktpotenzial verringert wird. Verkehrsberuhigte Zonen mit Modalfiltern zur Vermeidung von Durchgangsverkehr sowie Angebote für Bewohnerinnen und Bewohner attraktivieren zudem die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Zu Angeboten für Bewohnerinnen und Bewohner zählen beispielsweise kostenlose Fahrradreparatur- und Wartungskurse sowie kostenlose Fahrrad- und Lastenrad-Leihsysteme.

6 Fazit und Ausblick

Die Pandemie und deren Nachwirkungen haben gezeigt, dass unsere Mobilitätsverhalten veränderbar ist. Einerseits trägt die Digitalisierung zu einer Reduktion v. a. von Pendelwegen und längeren Fahrten bei. Andererseits bedeutet das, dass Menschen ihre wohnortnahe Umgebung neu entdecken. Dass die Flächen in den Quartieren stark vom ruhenden und fließenden Autoverkehr dominiert werden, wurde nicht zuletzt durch fehlende Räume für Kinder und Jugendliche während Schul-, Kita- und Spielplatzschließungen deutlich sichtbar.

Für viele Menschen wurde der Nahbereich um den eigenen Wohnort wichtiger, der Aktionsradius der täglichen Aktivitäten hat sich verringert. Durch eine fortschreitende Verlagerung von Aktivitäten in den digitalen Raum auch über die Pandemie hinaus könnte sich diese Tendenz zukünftig noch verstärken. Hier kann eine Aufwertung von Wohnquartieren mit durchdachten Mobilitätskonzepten und Einrichtungen zur Erledigung und zum Einkauf von Dingen des täglichen Bedarfs große Vorteile mit sich bringen. Bei der Stadtquartiersentwicklungsplanung sollten Verkehrs- und Mobilitätsplanung einen Bestandteil darstellen, der von Beginn an in die Überlegungen einbezogen wird. Hier kann die Pandemie einen Impuls hin zu einer Verkehrswende darstellen. Die sich durch diesen Umbruch in der Alltagsgestaltung vieler Menschen bietenden Chancen sollten genutzt werden, um einen Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise und zur gerechteren Verteilung von Flächen zu leisten.

Im vorliegenden Artikel wurden Beispiele für Ansätze zur Reduktion von Verkehrsflächen und zur Umverteilung von Flächen des öffentlichen Raumes genannt. Die konkreten Wirkungen der beschriebenen Ansätze auf den Flächenverbrauch könnte in Reallaboren und in Pilotprojekten mit begleitender Forschung untersucht werden.

7 Literatur

ADFC (2020): InnoRAD-Factsheet 3/6. Innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen. Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V. Abrufbar unter:

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_innorad_mini_hollands_web.pdf

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende

Barcelona.de (o.J.): Barcelona wird super dank Superblocks! Weniger Verkehr, mehr Grün, mehr Lebensqualität durch das neue Stadtentwicklungsprojekt. Abrufbar unter: <https://www.barcelona.de/de/barcelona-superblocks.html>

Bundesverband Carsharing (o.J.): CarSharing entlastet Umwelt und Verkehr. Verfügbar unter: <https://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/umweltbilanz/carsharing-entlastet-umwelt-verkehr>

Holz-Rau, Christian; Sicks, Kathrin (2012): Stadt der kurzen Wege und der weiten Reisen. Verfügbar unter: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s13147-012-0205-8.pdf>

Intelligentmobil.de (o.J.): Schweiz. Burgunderstrasse in Bern-Bümpliz. Per Sonderregelung zur Wohnsiedlung mit lauter Mieter*innen ohne eigenen PKW. Abrufbar unter: <https://intelligentmobil.de/burgunderstrasse-in-bern-buempliz>

Kraftfahrtbundesamt (2021): Bestandsüberblick am 1. Januar 2021. Abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz/b_jahresbilanz_inhalt.html;jsessionid=B5218DC92FED46FF1C385D2551928C1C.live11292?nn=2598042

MiD (2017): Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht

Randelhoff, Martin (2016): Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken. Abrufbar unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/>

Randelhoff, Martin (2019): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person). Verfügbar unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/>

Umweltbundesamt (2021): Siedlungs- und Verkehrsfläche. Verfügbar unter:
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#anhaltender-flachenverbrauch-fur-siedlungs-und-verkehrszwecke>

WZB, infas, MOTIONTAG (2021): Mobilitätsreport 04, Corona-Schutzmaßnahmen und Mobilität Eine Betrachtung der Reichweite von Corona-Schutzmaßnahmen anhand von Mobilitätskennziffern Ausgabe 05.03.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.