



Städtische Mobilität nach Corona: Auto-Kollaps oder Fahrrad-Boom?



Inhaltsverzeichnis

- 04 ____ I. Kreuzung Corona
- 06 ____ II. Mehr Autos bedeutet mehr Stau
und mehr CO₂
- 08 ____ III. Pop-Up Radwege schützen
vor Verkehrskollaps
- 11 ____ IV. Forderungen

➔ Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Mehr als 600.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.

I.

Kreuzung Corona

Covid19 droht die Verkehrswende zu infizieren. Die Fahrgastzahlen in Bus und Bahn sind drastisch eingebrochen.¹ Ausgerechnet im öffentlichen Personenverkehr, dem Herzstück einer klimafreundlichen, ressourcenschonenden Mobilität, fühlen sich viele Menschen nicht mehr sicher. Auch Sharing Angebote leiden. Die Verlagerung weg vom ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) und geteilten Mobilitätsangeboten, droht mittel- und langfristig anzuhalten.

Für viele Städte drängt sich nun die Frage auf: Wie werden sich die Menschen fortbewegen, wenn das Wirtschaftsleben nun schrittweise wieder hochfährt? Werden sie statt in den Bus aufs Rad steigen? Werden sie jeden Morgen ihr bislang meist geparktes Auto nutzen? Werden sie sich einen neuen Pkw anschaffen? Wie die Antwort ausfällt, liegt auch an der Reaktion der Städte. Hier entscheidet sich, ob die Verkehrswende um wertvolle Jahre zurückgeworfen wird, oder ob sie jetzt einen entscheidenden Schritt in eine saubere Zukunft macht.

Einschneidende Lebensereignisse sind Momente, in denen Menschen ihr Mobilitätsverhalten besonders leicht verändern. Sobald sich wieder Gewohnheit einstellt, lässt sich eine solche Verhaltensänderung weit schwieriger erreichen.² Viele Städte haben diese Chance erkannt. Das besonders hart von der Pandemie getroffene Mailand widmet 35 Kilometer Straße in Fahrradwege um und drosselt die Geschwindigkeit von Autos auf 30 Stundenkilometer. Madrid richtet auf 29 Straßen Fußgängerzonen ein, damit Menschen darauf joggen und dennoch Abstand halten können. Edinburgh sperrt zahlreiche Straßen für Autos und weitet Gehwege aus. Belgiens Hauptstadt Brüssel stellt die bisherige Hierarchie im Straßenverkehr auf den Kopf: In der Innenstadt haben ab sofort Fußgänger, Fußgängerinnen und Radfahrende Vorfahrt vor Autos. Es gilt Tempo 20, Ampeln braucht es da nicht mehr. Die Stadt werde dadurch lebenswerter, gesünder und sicherer, begründet der zuständige Stadtrat die Entscheidung.

Wie sehr die Zeit drängt, Radfahrenden, Fußgängern und Fußgängerinnen ein attraktiveres Umfeld zu bieten, zeigt eine Umfrage im Auftrag der Unternehmensberatung McKinsey von Anfang Mai. Rund die Hälfte der dort Befragten, die vor der Krise Bus und Bahn gefahren sind, wollen dies nun gar nicht mehr oder weniger häufig tun. Hingegen gibt etwa ein



Im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wurden im März 2020 Pop-Up Radwege auf 15 Kilometern eingerichtet.

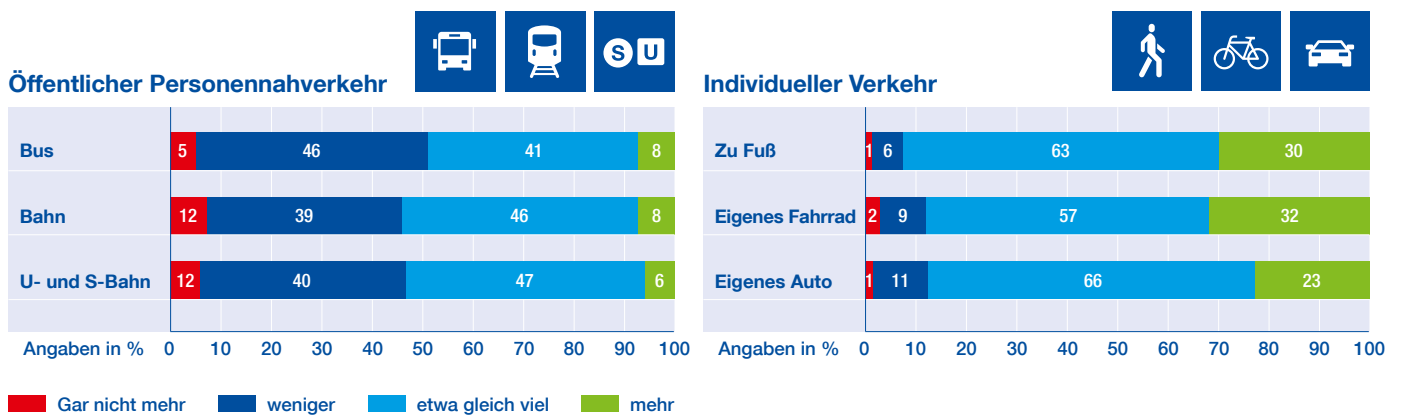
1) Süddeutsche Zeitung (2020): Corona: Nahverkehrsbetriebe fordern Milliardenhilfen, in: Süddeutsche.de, [online] <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/nahverkehr-bus-bahn-corona-probleme-1.4885951> [14.05.2020].

2) Scheiner, Joachim. (2017). Mobility Biographies and Mobility Socialisation—New Approaches to an Old Research Field (pp. 385-401)

Viertel der Befragten an, künftig häufiger das eigene Auto (23 Prozent) oder das Fahrrad (32 Prozent) nutzen zu wollen. 30 Prozent wollen mehr zu Fuß gehen.³

Wie Corona unsere Wahl der Verkehrsmittel verändert

Wie beabsichtigen Sie die folgenden Verkehrsmittel mittelfristig zu nutzen?



Quelle: Repräsentative Umfrage im Auftrag von McKinsey

Den Trend weg von öffentlichen Verkehrsmitteln hin zu individuellen bestätigt eine Online-Umfrage aus China. 56 Prozent der Befragten gaben dort an, vor der Pandemie sei der ÖPNV ihre erste Wahl gewesen, nach dem Aufheben der Beschränkungen waren es nur noch 24 Prozent. Parallel hat Corona die Zahl der Autofahrer und Autofahrerinnen nach oben schnellen lassen. Statt vormals 34 Prozent gaben nun 64 Prozent an, das eigene Auto sei ihr bevorzugtes Verkehrsmittel.⁴

Auch wenn die beschriebenen Effekte in Europa kleiner sein werden, weil chinesische Städte größer sind und mehr Menschen den ÖPNV nutzen, können ohnehin staugeplagte deutsche Großstädte⁵ solche Entwicklungen nicht verkraften. Der derzeit niedrige Ölpreis verschärft jedoch auch hier den Rückzug ins Privatauto. Tanken ist so günstig wie lange nicht mehr. Zudem setzen manche Städte zusätzliche Anreize für die Nutzung des eigenen Autos: Düsseldorf etwa hat als „Corona-Maßnahme“ Parkgebühren gestrichen.⁶

Verkehrsplaner und Verkehrsplanerinnen in Städten muss dieser Trend alarmieren: Sechs Prozent der Haushalte ohne eigenen Pkw geben an, aufgrund der Verbreitung des Coronavirus über die Anschaffung eines Pkw nachzudenken.⁷ Würden alle diese mehrheitlich in Städten liegenden Haushalte diese Idee umsetzen, kämen in Deutschland in diesem Jahr zusätzliche 856.800 Pkw auf die Straßen. Mehr Autos verschärfen die Klimakrise und bedeuten mehr Verkehr, Stau, Abgase und Lärm.

3) McKinsey & Company (2020), Coronavirus COVID-19 Consumer Insights from Germany, [online], https://www.mckinsey.de/~media/McKinsey/Locations/Europe%20and%20Middle%20East/Deutschland/News/Presse/2020/2020-05-07%20Consumer%20Sentiment%20Wave%205/200505_Consumer_Sentiment_Survey_Wave5_Germany.ashx [14.05.2020]

4) Ipsos (2020), Impact of Coronavirus to new car purchase in China, [online] <https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2020-03/impact-of-coronavirus-to-new-car-purchase-in-china-ipsos.pdf> [14.05.2020]

5) TomTom (2020), TomTom Traffic Index, [online] https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ [14.05.2020]

6) Düsseldorf, Landeshauptstadt (o. J.): Stadt beschließt weitere Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus, in: Düsseldorf 2020, [online] <https://www.duesseldorf.de/leben-in-duesseldorf/informationen-zum-coronavirus/stadt-beschliesst-weitere-massnahmen-zum-schutz-vor-dem-coronavirus.html> [14.05.2020].

7) DLR (2020): Wie verändert Corona unsere Mobilität? (o. J.): in: DLR Portal, [online] https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2020/02/20200506_dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet.html [14.05.2020].

II.

Mehr Autos bedeutet mehr Stau und mehr CO₂

Welche Verkehrsmittel die Menschen mit zunehmender Normalisierung wählen, lässt sich bislang nur grob abschätzen. Erste Hinweise liefert eine Analyse des infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, das auch die umfassende Erhebung „Mobilität in Deutschland“ im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchführt.

Darin zeigen im März und der ersten Aprilhälfte erhobene GPS-Daten, dass die Zahl der Wege und Kilometer während des Corona-Lockdowns zwar insgesamt deutlich abnahm, der Anteil des Pkw an den zurückgelegten Kilometern jedoch um rund 10 Prozentpunkte von 60 auf über 70 Prozent stieg.⁸ Die Ergebnisse beruhen auf Messungen mit Hilfe einer Tracking-App. Das Sample der Auswertung ist zwar nicht repräsentativ, zeigt aber eine klare Tendenz: Personenkilometer im Auto ersetzen Personenkilometer im öffentlichen Nahverkehr.

Bleibt der gestiegene Anteil des motorisierten Individualverkehrs mit der fortschreitenden Normalisierung konstant, hätte das dramatische Folgen: In ohnehin überlasteten Städten würden Tag für Tag Millionen zusätzliche Kilometer mit dem Auto gefahren. Das Straßennetz ist für eine weitere Zunahme des Autoverkehrs nicht ausgelegt. Es droht ein Verkehrsinfarkt.

Schon vor der Krise legten Bewohner und Bewohnerinnen deutscher Metropolen (insgesamt rund 14 Millionen) pro Jahr über 120 Milliarden Kilometer im Auto zurück.⁹ Steigt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs - wie von infas beobachtet - um zehn Prozentpunkte, könnten noch einmal 20 Milliarden Personenkilometer im Auto hinzukommen. Das würde zu zusätzlichen 3 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr führen.



+ 10%



+ 20 Mrd.



+ 3 Mio. t CO₂

8) infas (2020): ALLES ANDERS ODER NICHT? Unsere Alltagsmobilität in der Zeit von Ausgangsbeschränkung oder Quarantäne, [online] https://www.infas.de/fileadmin/user_upload/infas_mobility_CoronaTracking_Nr.02_20200421.pdf [14.05.2020]

9) BMVI (2020): Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht [online] http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf [14.05.2020]

Überträgt man die Rechnung auf einzelne Städte, zeichnet sich ein düsteres Bild: Allein in Berlin könnte eine Zunahme des Pkw-Anteils in der beschriebenen Größenordnung zu 14 Millionen zusätzlichen Personenkilometern im Auto führen – pro Tag (siehe Tabelle). Dabei waren Straßen in vielen deutschen Städten schon vor der Corona-Krise überlastet: Einer Auswertung des Geodaten-Anbieters TomTom zufolge benötigten Autofahrer und Autofahrerinnen etwa in München 2019 durchschnittlich 30 Prozent mehr Zeit, um an ihr Ziel zu gelangen, verglichen mit der Fahrt auf freien Straßen (etwa nachts). Zu den Stoßzeiten waren es sogar bis zu 60 Prozent mehr.¹⁰ Ähnliche Stauelevel zwischen 37 und 61 Prozent in der Rushhour verzeichnen auch die anderen deutschen Metropolen.

Auch die Klimabilanzen der Metropolen würde eine Zunahme des Auto-Anteils am städtischen Verkehr zurückwerfen: In Berlin könnten durch die zusätzlichen Kilometer im Auto pro Jahr rund 748 000 Tonnen CO₂ zusätzlich emittiert werden, in Hamburg 366 000 Tonnen (siehe Tabelle).



Mit Baken, Piktogrammen und einer gelben Linie wird diese Fahrspur in Berlin für den Radverkehr reserviert.

und Bahn angewiesen sind, weil sie längere Strecken zurücklegen und kein Geld für ein Auto haben, müssen ausreichend Sicherheitsabstand im ÖPNV einhalten können. Dies könnte erleichtert werden, wenn Kurzstreckenfahrer und -fahrerinnen auf das Fahrrad umsteigen und wo möglich zu Fuß gehen. Beides wird wahrscheinlicher, wenn Städte dafür mehr Platz schaffen.

Stadt	Bisherige im Auto zurückgelegte Personenkilometer pro Tag ¹⁾	Zusätzliche Pkw-Personenkilometer durch Umstieg auf das Auto ²⁾	Zusätzlicher CO ₂ -Ausstoß durch Umstieg auf das Auto in Tonnen pro Jahr (auf Tausend gerundet) ³⁾
Berlin	83 Mio.	14 Mio.	748.000
Hamburg	41 Mio.	7 Mio.	366.000
München	34 Mio.	6 Mio.	303.000
Köln	24 Mio.	4 Mio.	217.000
Frankfurt am Main	17 Mio.	3 Mio.	151.000
Stuttgart	14 Mio.	2 Mio.	122.000
Düsseldorf	14 Mio.	2 Mio.	128.000
Dortmund	13 Mio.	2 Mio.	120.000
Essen	13 Mio.	2 Mio.	117.000
Leipzig	13 Mio.	2 Mio.	119.000

¹⁾ Tagesstrecke als MIV-Fahrer/Fahrerin und MIV-Mitfahrer/Mitfahrerin in Metropolen gemäß

„Mobilität in Deutschland 2017“ (15+7) * Einwohnerzahl (Werte auf Millionen Kilometer gerundet)

²⁾ 10 Prozent der gesamten Personenkilometer pro Person in Metropolen gemäß

„Mobilität in Deutschland“ (3,7) * Einwohnerzahl (Werte auf Millionen Kilometer gerundet)

³⁾ Der CO₂ Ausstoß pro Personenkilometer beträgt bei Pkw in Deutschland durchschnittlich 147 Gramm pro Kilometer.¹¹ Da eine Verlagerung vom ÖPNV auf den Pkw in einer Pandemie Situation

Tabelle: Mögliche Zunahme der Pkw-Personenkilometer und des CO₂-Ausstoßes in den zehn bevölkerungsreichsten deutschen Städten als Folge von Corona bedingten Veränderungen im Mobilitätsverhalten

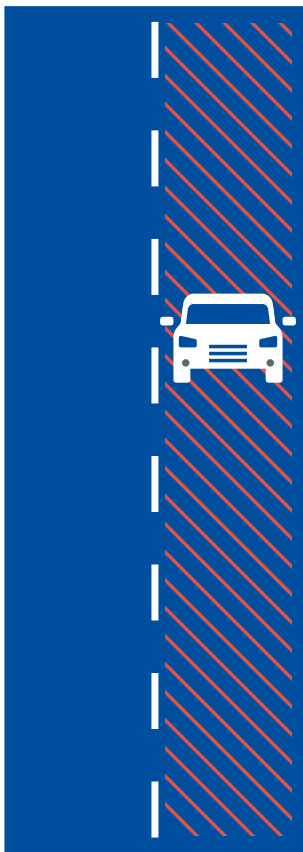
Natürlich können Faktoren, wie eine künftig stärkere Nutzung von Home Office, das Ausmaß der tatsächlichen Verkehrsverlagerung beeinflussen. Dennoch zeigt die Rechnung exemplarisch, wie wichtig es für Städte ist, jetzt sehr schnell die Alternativen zum Auto auszubauen. Menschen, die auf Bus

¹⁰⁾ TomTom (2020): Munich traffic report, [online] https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/munich-traffic/ [14.05.2020]

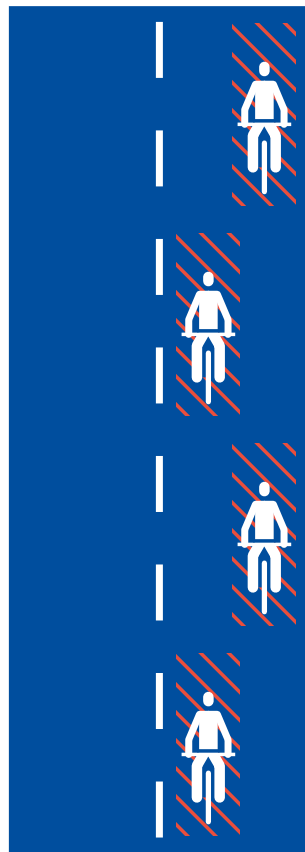
¹¹⁾ Umweltbundesamt (2020): Vergleich der durchschnittlichen Treibhausgas-Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland, [online] https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/vergleich_der_durchschnittlichen_treibhausgas-emissionen_einzelnr_verkehrsmittel_im_personenverkehr_bezugsjahr_2018_grafik_0.png [14.05.2020]

III.

Pop-Up Radwege schützen vor Verkehrskollaps



**PKW mit
50 km/h:
200m² Fläche**



**Fahrrad mit
20 km/h:
25m² Fläche**

Der Straßenraum in Städten ist begrenzt. Um Mobilität kurzfristig ansteckungsfrei zu ermöglichen, räumen Städte wie Madrid, Brüssel, und Mailand dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz ein. Zahlreiche Städte stärken den Radverkehr mit zusätzlichen Radwegen, so genannten Pop-up Bikelanes.¹²

Dafür werden Fahrspuren in kürzester Zeit provisorisch mit Hütchen oder Baken vom Autoverkehr getrennt und für Radfahrende freigegeben. Diese Maßnahme lässt sich schnell umsetzen und ist günstig. Während ein Kilometer Bundesstraße etwa 6,6 Millionen Euro kostet, lassen sich mit dem gleichen Geld etwa 660 km temporäre Radwege errichten.¹³

Viele Städte nutzen die Krise als Chance, um Straßenraum neu zu verteilen und sich vor mehr Autoverkehr zu schützen. Paris hat angekündigt, nach Ende der Ausgangssperren 650 Kilometer neue Radwege zu bauen.¹⁴ Brüssel hat die gesamte Innenstadt in eine Fuß- und Radzone umgewandelt. Autos dürfen dort nur noch 20 Stundenkilometer fahren. Mailand will breitere Gehwege und Radwege bauen, um für ausreichend Platz für Bewegung an der frischen Luft zu sorgen. Das soll auch nach Corona so bleiben, so will die Stadt die Anzahl der Autos nach Ende der Ausgangssperre langfristig stark reduzieren.¹⁵ Weltweit erkennen Regierungen, dass mehr Radverkehr das Infektionsrisiko im Verkehr schnell senken und die drohende Zunahme des Autoverkehrs abwenden kann. Das spiegelt sich auch in den Investitionen wider: Mit einem 20-Millionen-Euro-Programm will die französische Umweltministerin den Radverkehr fördern. Demnach soll der Staat unter anderem die Reparaturkosten für gebrauchte Fahrräder in Höhe von 50 Euro pro Rad übernehmen. Auch Italien will den Kauf von Fahrrädern und Tretrollern mit einem Förderprogramm unterstützen. Schottland investiert 10 Millionen in temporäre Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr,¹⁶ die neuseeländische Verkehrsministerin hat Städten in Neuseeland zugesagt, 90 Prozent der Kosten für temporäre Radwege und Fußgängerzonen zu übernehmen.¹⁷ Die australische Regierung will Kommunen mit einem Fond in Höhe von etwa neun Millionen Euro bei der Förderung von Rad- und Fußverkehr wie beispielsweise Pop-Up Radwegen unterstützen.¹⁸ Großbritannien hat vor Kurzem angekündigt, über zwei Milliarden Euro in die

12) Combs, T. (2020): Local Actions to Support Walking and Cycling During Social Distancing Dataset. [online] http://pedbikeinfo.org/resources/resources_details.cfm?id=5209 [14.05.2020]

13) Die Kosten für den Straßenbau sind vom Ministerium für Verkehr in NRW angegebene Durchschnittswerte.

14) Reid, Carlton (2020): Paris To Create 650 Kilometers Of Post-Lockdown Cycleways, in: Forbes,

[online] <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/22/paris-to-create-650-kilometers-of-pop-up-corona-cycleways-for-post-lockdown-travel/#7946ac4254d4> [14.05.2020].

15) Laker, Laura (2020): Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown, in: the Guardian,

[online] <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/21/milan-seeks-to-prevent-post-crisis-return-of-traffic-pollution> [14.05.2020].

16) £10 million to support pop-up active travel infrastructure (o. J.): in: Transport Scotland. [online] <https://www.transport.gov.scot/news/10-million-to-support-pop-up-active-travel-infrastructure/> [14.05.2020].

17) Reid, Carlton (2020a): New Zealand First Country To Fund Pop-Up Bike Lanes, Widened Sidewalks During Lockdown, in: Forbes.

[online] <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/13/new-zealand-first-country-to-fund-pop-up-bike-lanes-widened-sidewalks-during-lockdown/#7db8ca27546e> [14.05.2020].

18) Thompson, Angus (2020): More cycleways, streets to shut, footpaths widened under NSW's COVID-19 plan, in: The Sydney Morning Herald,

[online] <https://www.smh.com.au/national/nsw/more-cycleways-streets-to-shut-footpaths-widened-under-nsw-s-covid-19-plan-20200507-p54qwc.html> [14.05.2020].

Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrende, Fußgänger und Fußgängerinnen zu investieren, mit einem Teil des Geldes sollen in den nächsten Wochen Pop-Up Radwege finanziert werden.¹⁹

In Deutschland tut sich bislang noch wenig. Einzelne Städte haben erste Schritte unternommen, doch es fehlt an weitreichenden Konzepten. In Stuttgart lassen sich Leihräder jetzt eine Stunde kostenlos nutzen, statt wie bisher nur 30 Minuten, und an Sonn- und Feiertagen soll dort eine Straße für den Autoverkehr gesperrt werden. Manche Städte prüfen noch Maßnahmen, Zuständigkeiten scheinen jedoch unklar, so wird wertvolle Zeit verloren. Kölns Oberbürgermeisterin behauptete zunächst, die Zuständigkeit für Pop-Up Radwege liege beim Land, bis NRWs Verkehrsministerium widersprach und feststellte: Städte in NRW können selber Pop-Up Radwege erstellen.²⁰ Zwar hat Köln vereinzelt Straßen für den Autoverkehr gesperrt und Parkstreifen aufgehoben, um mehr Platz für Fußverkehr zu schaffen, jedoch ersetzt all das nicht die schnelle und umfassende Umwidmung von Platz für Fuß- und Radverkehr.

Bislang hat in Deutschland alleine Berlin umfassend Straßenraum umgewidmet. Mit der frühzeitigen Errichtung von Pop-Up Radwegen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, hat es die Stadt schnell leichter gemacht, sich geschützt mit dem Rad oder zu Fuß zu bewegen. Davon wird Berlin auch langfristig profitieren, denn Radfahren wird dadurch sicherer und so attraktiver für Menschen, die eine Alternative zum ÖPNV oder Auto suchen. Leider folgen viel zu wenige Städte diesem positiven Beispiel. Das hat mehr mit dem politischen Willen

als mit der Machbarkeit zu tun. Die Errichtung von Pop-Up Radwegen ist im Vergleich zum Bau von normalen Radwegen weniger aufwändig, kostengünstiger und ist für jede Stadt sofort umsetzbar. Die dafür verwendeten Materialien sind einfaches Baustellenzubehör. Damit kann jede Stadt in kürzester Zeit Autospuren in sichere Radwege umwandeln. Berlin hat von der Planung bis zur Umsetzung nur zehn Tage benötigt.²¹ Zunächst wurden geeignete Straßen identifiziert, dann in kürzester Zeit die zu beteiligenden Behörden eingebunden. Die Beschilderung wurde vorbereitet, die Maßnahme wurde in einer letzten Korrekturschleife begutachtet und nachgebessert, zuletzt wurden drei Meter breite Autospuren durch Baken vom Autoverkehr getrennt und in sichere Radwege umgewandelt. Die Einrichtung der temporären Radwege in Berlin kostet pro Kilometer 10.000 Euro und der Unterhalt bis Ende des Jahres 2020 weitere 10.000 Euro. Alleine die Planungskosten für einen Kilometer Radweg betragen in Berlin normalerweise 40.000 Euro.²² Geplant sind aktuell insgesamt mehr als 20 Kilometer dieser Radwege. Die rechtliche Grundlage für die Umsetzung ist die bundesweit geltende Straßenverkehrsordnung (StVO). Temporäre geschützte Radfahrstreifen können rechtlich als zeitlich befristete Verkehrsversuche eingerichtet werden. Begründen lässt sich ein solcher Versuch unter anderem mit dem für Corona empfohlenen Sicherheitsabstand von 1,5 Metern. Die mit der StVO Novelle verabschiedeten neuen Regeln für den Straßenverkehr erleichtern es Städten diese durchzuführen, da vorher verlangte aufwändige Nachweise über eine örtliche Gefahrenlage wegfallen.²³ Berlin zeigt, dass es geht, andere Städte müssen es nur wollen.

Stadt	Berlin	Hamburg	München	Köln	Frankfurt	Stuttgart	Düsseldorf	Dortmund	Essen	Leipzig
Corona bedingte Mobilitätsmaßnahmen*	 									

 Pop-Up Bikelane  Pop-Up Fußgängerzone  Pop-Up Spielstraße  Sperrung von Straßen für Autos  Keine Maßnahmen getroffen

* umgesetzt oder geplant, Stand 8. Mai 2020

19) Department for Transport (2020): £2 billion package to create new era for cycling and walking, in: GOV.UK, [online] <https://www.gov.uk/government/news/2-billion-package-to-create-new-era-for-cycling-and-walking> [14.05.2020].
 20) Ministerium für Verkehr NRW (2020): 41. Sitzung des Verkehrsausschusses, [online] <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMV17-3332.pdf> [14.05.2020].
 21) Mobycon (2020): Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen, [online] https://www.mobycon.nl/wp-content/uploads/2020/04/6796_Kreuzberg_Handbuch-V4.pdf [14.05.2020].
 22) Deutsches Institut für Urbanistik (2020): Mobilität in Zeiten von Corona, Online Dialog [online] <https://www.youtube.com/watch?v=CXbuL-qHKLl&feature=youtu.be> [14.05.2020].
 23) V., ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (o. J.): Temporäre Radfahrstreifen einrichten, in: ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., [online] <https://www.adfc.de/neuigkeit/temporaere-radfahrstreifen-einrichten/> [14.05.2020].



Freie Fahrt auf der Ost-West-Strasse in Hamburg während des Corona-Shutdowns Ende März 2020.

Um den Umstieg vom ÖPNV auf das Auto zu vermindern, braucht es sichere Radwege. Laut dem Ergebnis einer ADFC-Umfrage fühlen sich Radfahrende im Straßenverkehr immer unsicherer, was hauptsächlich auf den Mangel an vom Autoverkehr getrennten, sicheren Radwegen zurückzuführen ist.²⁴ Während der Ausgangsbeschränkungen hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrs auf den leeren Straßen und die Zahl der Geschwindigkeitsübertretungen erhöht. Dies stellt eine zusätzliche Bedrohung für andere Verkehrsteilnehmende dar.²⁵ Den Pop-Up Radwegen kommt hier auch eine besondere strategische Bedeutung zu, wenn es gilt, den Umstieg vom ÖPNV auf das Auto zu reduzieren. Wandeln Städte temporäre Radwege in permanente, könnte Radfahren auch langfristig sicherer werden. Der Umstieg aufs Fahrrad würde für Viele attraktiver.

Städte, die Flächeneffizienz bei ihrer Verkehrspolitik stärker berücksichtigen und dem Rad- und Fußverkehr jetzt mehr Platz einräumen, profitieren auch langfristig. Der Platz ist schon heute begrenzt, mehr Autoverkehr führt zu mehr Flächenkonkurrenz. Deswegen ist es wichtig, den besonders flächeneffizienten Fuß- und Radverkehr zu fördern. Durch einen deutlich geringeren Bremsweg, aber auch durch die bescheideneren Abmessungen beansprucht ein Fahrrad weit weniger Straßenraum. Je nach Geschwindigkeit kann ein Auto bis zu acht Mal mehr Platz als ein Fahrrad einnehmen: Während ein Auto, das 50 Stundenkilometer fährt rund 200 Quadratmeter Fläche verbraucht, benötigt ein Fahrrad bei 20 Stundenkilometern nur etwa 25 Quadratmeter.²⁶

24) ADFC (2020): Der ADFC Fahrradklima-Test, [online] <https://www.fahradklima-test.de/> [14.05.2020]

25) International Transport Forum (2020): Covid-19 Transport Brief, [online] https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Aktuelles/Neuigkeiten/2020/Download/ITF-Papier_Resiliente-Stadt_Covid-19-Mobilitaet.PDF [14.05.2020]

26) Eigene Berechnung nach Randelhoff, Martin (2019): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person) », in: Zukunft Mobilität, [online] <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/> [14.05.2020].

IV.

Forderungen

Die Bundesregierung plant derzeit milliarden-schwere Konjunkturprogramme, um die Wirtschaft wieder anzukurbeln. Die Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel muss dabei eine maßgebliche Rolle spielen. Damit ein grünes Konjunkturprogramm Wirtschaft und Verkehrswende voranbringt, müssen die Maßnahmen eine klimafreundliche Mobilität fördern. Greenpeace fordert:

1. Ausbau Radinfrastruktur

Die Bundesregierung kann die Kommunen finanziell unterstützen, indem sie die bisherigen Fördermittel für den Radverkehr im Bundeshaushalt auf 2,8 Milliarden für den Zeitraum 2020 bis 2023 verdoppelt. Neben dem Ausbau von Radwegen sollten die Mittel auch in zusätzliche Forschung über das Potenzial vom Fuß- und Radverkehr als Beitrag zu mehr Lebensqualität und Klimaschutz sowie eine bessere finanzielle und personelle Ausstattung der Fuß- und Radverkehrsplanung fließen.

2. Mobilitätsprämie für alle

Der Kauf von Fahrrädern und anderen klimafreundlichen Mobilitätslösungen muss mit einer Prämie gefördert werden. Mit Hilfe einer Ausweitung des bundesweiten Förderprogramms auch auf private Lastenräder kann der Bund helfen, einen großen Teil der bisher mit dem Auto durchgeführten städtischen Wege zu ersetzen.

3. Platz für Fuß und Rad

Verkehrsflächen sollten zugunsten von Rad- und Fußwegen umgewidmet werden. Deutsche Städte sollten Beispielen wie Berlin, Brüssel, Mailand oder Paris folgen und schnell Platz vom Autoverkehr nehmen und in mehr Radwege, Fußgängerzonen und Spielstraßen umwandeln. Der Radverkehrsanteil in den zehn größten deutschen Städten könnte so bis 2030 auf 30 Prozent gesteigert werden.

4. Autoverkehr reduzieren

Mit einer City Maut, weniger Parkplätzen und höheren Parkgebühren kann die Anzahl der Autos und deren Schäden für Gesundheit und Umwelt verringert werden. Um Klimaziele zu erreichen und die Lebensqualität in Städten zu verbessern, müssen langfristig zwei von drei Autos in Städten durch Alternativen ersetzt werden. Die Einführung von autofreien Kiezen kann kurzfristig zur Verkehrsberuhigung und Rückgewinnung von Platz beitragen.

Impressum

Veröffentlicht von

Greenpeace e. V.
Hongkongstraße 10
20457 Hamburg
Tel. (040) 3 06 18-0

Pressestelle

Tel. (040) 3 06 18-340
Fax (040) 3 06 18-340
pressestelle@greenpeace.de

Politische Vertretung Berlin

Marienstraße 19–20
Tel. (030) 30 88 99-0
pressestelle@greenpeace.de

Vi.S.d.P.

Marion Tiemann

Autoren

Benjamin Gehrs, Marion Tiemann

Produktion

Ute Zimmermann

Fotos

Christian Rinke-Lazo | Greenpeace
(Titel, S.4, 7)
Maria Feck | Greenpeace (S. 10)

Illustrationen

Carsten Raffel

Gestaltung

Stefan Klein | klasse3b.com