

Kommentar: Einmalige Situation, um Städte wieder lebenswerter zu machen

von bb - Freitag, 11. Dezember 2020

https://www.pd-f.de/2020/12/11/kommentar-infrastruktur_15454



In die Top Ten zum Wort des Jahres der Gesellschaft für deutsche Sprache schaffte es der Pop-up-Radweg zwar nicht. Aber die schnell eingerichteten Fahrradspuren in den Innenstädten haben dieses Jahr geprägt. Die einen feierten sie, die anderen kritisierten sie scharf. Doch das war erst der Anfang, glaubt *pressedienst-fahrrad*-Redakteur Thomas Geisler. Denn eines ist sicher: In Zukunft braucht es in den Städten mehr Radverkehr, damit sie lebenswerter werden.

Corona wird den Wandel in den deutschen Innenstädten beschleunigen. Einige große Handelsketten sind bereits insolvent, andere stehen kurz davor. Außerdem wird das Home-Office bleiben und der tägliche Weg ins innerstädtische Büro für viele wegfallen. Der Stadtkern als jahrhundertaltes Zentrum für Handel und Arbeit wird mehr und mehr verschwinden. Das hat auch einschneidende Wirkungen auf die Verkehrsplanung, die vielleicht vergleichbar mit der Einrichtung von Fußgängerzonen in den 1960er- und 1970er-Jahren sind. Damals war der Aufschrei groß, heute sind die Flächen ein wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten Stadt – der sich allerdings auch verändern wird, wenn der lokale Handel vielerorts schließt. Eine Reaktion ist mancherorts, die Fußgängerzonen für den Autoverkehr wieder zu öffnen, damit die Kund:innen die noch verbliebenen Geschäfte besser erreichen können. Eine Idee, die auf reiner Auto-Fixierung beruht und am eigentlichen Sinn, Menschen einen lebenswerten Wohnort zu geben, vorbeight. Wie es anders funktioniert, zeigen europäische Metropolen wie London oder Paris.

Der Blick ins Ausland lohnt

Im Londoner Stadtbezirk Waltham Forest waren die Straßen mit fahrenden und parkenden Autos so verstopft, dass kaum

Radfahrer:innen und Fußgänger:innen unterwegs waren und die örtlichen Händler:innen starke Umsatzeinbußen verzeichneten. Als Folge wurde das sogenannte Mini-Holland-Programm gestartet. Zwischen 10 und 22 Uhr werden die Hauptstraßen vom Autoverkehr befreit, Flächen durch Anpflanzungen und ähnliches so abgegrenzt, dass kein Auto mehr passieren kann. Die Folge: Leute aus ganz London kommen mittlerweile in den Stadtbezirk, um ihre Einkäufe zu erledigen und das Leben zu genießen. In Paris ist es mittlerweile gängig, rund um Schulen einen autofreien Verkehrsraum zu haben. So können die Kinder in den Pausen und auf dem Heimweg sicher spielen. Außerdem wurden Hauptverkehrsrouten für den Radverkehr frei gemacht und Autoparkplätze in Fahrradspuren umgestaltet. Das gab Widerstand in der Bevölkerung, doch der Großteil der Bürger:innen belohnte den radikalen Weg mit der Wiederwahl der Bürgermeisterin Anne Hidalgo im Juli dieses Jahres.

Positive Beispiele stärken

Dieser Mut täte auch Kommunalpolitiker:innen in Deutschland gut. Es gibt immer wieder positive Beispiele, die Chancen nutzen und das Stadtbild verändern. So wird aktuell etwa auch darüber diskutiert, die frei werdenden Innenstadtdflächen für Kindertagesstätten und Schulen anstelle der eigentlich lukrativen Geschäftsflächen zu nutzen. Damit solche Ideen keine Ausnahmeerscheinungen bleiben und in den Innenstädten nicht Leerstand, sondern Leben herrscht, muss sich auch die innerstädtische Mobilität ändern – und der Radverkehr ist dabei eine nicht mehr wegzudenkende Säule. Das haben die Pop-up-Radwege gezeigt und das muss jetzt in die Köpfe der Stadtplaner:innen.

Thomas Geisler

[Express-Bildauswahl \(5 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(11 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[Mega-Aufgabe Verkehrswende](#)

[Kommentar: Die Möglichkeiten der Straßenverkehrsordnung konsequent nutzen](#)

[Das Fahrrad: Lösung in der Krise und im Verkehr der Zukunft](#)

[E-Bikes: Verkaufsrekord für mehr Verkehrswende](#)

Passendes Bildmaterial

