

URBANE MOBILITÄT FÜR KRISEN GESTALTEN

IN KÜRZE

- Die COVID-19-Pandemie und die damit verbundenen Mobilitätseinschränkungen hatten weitreichende sozioökonomische Auswirkungen.
- Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren waren am stärksten betroffen.
- Stadtplaner*innen, Forscher*innen und Bürger*innen reagierten mit Pop-up-Radwegen, Begegnungszonen und der intensiven Nutzung von Gehsteigen, Parks und öffentliche Grünflächen.
- Solche ad-hoc-Lösungen sind mehr als „Quick Fixes“ und sollten im Sinne einer vorausschauenden Politik auf eine dauerhafte Nutzung hin überprüft werden. So wird gesellschaftliche Resilienz in Krisen mit Mobilitätseinschränkungen, wie z.B. Pandemien, Klimawandel oder Blackouts, gestärkt.

WORUM GEHT ES?

Die COVID-19-Pandemie zwang die Regierungen zum Lockdown und die Gesellschaft zu Distanzierung, Heimarbeit, Schulschließungen und der Schließung privater Dienstleistungen. Wer erkrankt an dem Virus? Wer konnte von zu Hause aus weiterarbeiten, wer musste hinaus gehen? Diese Fragen betrafen unverhältnismäßig stark gefährdete Gruppen und verschärften so die bereits bestehenden Ungleichheiten. Die Maßnahmen zur Distanzierung und die potenzielle bzw. akute Gefährdung durch Covid-19 hielten viele Menschen davon ab, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Viele Arbeitnehmer*innen waren jedoch auf sie angewiesen, um zur Arbeit zu kommen, und mussten sich so unfreiwillig einem Risiko aussetzen.

Außerdem stieg zwar die Zahl der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, Maßnahmen für deren Sicherheit griffen aber kaum. Bürger*innen sind in Krisenzeiten immer innovativ. Die Mehrheit der Menschen hält sich an die Regeln, sie helfen einander und entwickeln proaktiv Lösungen. Dieses Engagement war in Wien während der Pandemie auch bei Mobilitätsproblemen zu beobachten.



Pop-up-Radwege wurden eingerichtet, aber bald wieder abgebaut

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ging dramatisch zurück (vor allem während der Lockdowns). Die Menschen gingen mehr zu Fuß und nutzten weniger überfüllte Wege, um ihre Ziele zu erreichen. Sie verbrachten mehr Zeit im Freien und in Parks. Sie fuhren mehr mit dem Fahrrad und nutzten Radwege und Pop-Up-Radwege, um das Fahren auf der Straße sicherer zu machen. Beim Anstehen in Geschäften achteten sie darauf, Abstand zueinander zu halten. Das Bedürfnis nach sozialer Distanzierung führte dazu, dass sich vor Apotheken und Geschäften Schlangen bildeten. Der Druck auf die Gehsteige wurde durch die Zunahme der Lieferungen und durch E-Scooter noch verstärkt. Es gab viel mehr Menschen in öffentlichen Parks (soweit sie geöffnet waren) und auf öffentlichen Plätzen, was dazu führte, dass sich Menschenmengen bildeten – teils war die persönliche Sicherheit beeinträchtigt.

ECKDATEN

Projekttitle: COVPOL – COVID-19-Minderungsstrategien und ihre lokalen Auswirkungen: der Fall der Mobilität in der Stadt Wien

Projektteam: Sinozic, T., Rose, G.

Laufzeit: 11.2020– 10.2021

Auftraggeber: Stadt Wien MA7

HERAUSFORDERUNGEN

Die Pandemie hat uns gezeigt, welche Maßnahmen ergriffen und befolgt werden müssen, damit die persönliche Sicherheit erhöht wird. Was sind die Herausforderungen, die sich daraus ergeben?

Die verstärkte Nutzung von Radwegen und Pop-up-Radwegen hat gezeigt, dass Bedarf nach Ausbau der Infrastruktur besteht. Die Zunahme des Radverkehrs führte zur Einrichtung von Pop-up-Radwegen, die jedoch später wieder abgebaut wurden, obwohl sie weiterhin gebraucht werden.



Bild: Platz für Wien

Starke Belastung von Gehsteigen durch vielfältige Nutzung und Interessenskonflikte

Der Druck auf die Gehsteige zeigte, dass ein großer Bedarf an breiteren und sichereren Flächen für Fußgänger*innen besteht. Solange die Gehsteige nicht erweitert werden, bleiben sie zu schmal, um in Pandemiezeiten sicher gehen zu können. Der Druck wird durch Lieferungen und Innovationen wie Lieferroboter unabhängig von Krisen weiter zunehmen. Die Herausforderung, durch die Reduzierung von Parkplätzen Platz zu schaffen, bleibt bestehen.

Die Zunahme der Menschen, die mehr Zeit im öffentlichen Raum in der Nähe ihrer Wohnung verbringen, zeigt den Mangel an verfügbarem, öffentlichen Raum. Der Bedarf an Begegnungszonen, aber auch das Arbeiten im öffentlichen Raum stellt die Stadtplanung vor neue Herausforderungen, nicht nur in Krisenzeiten.

WAS TUN?

Die Mobilitätslösungen, die während der Pandemie entstanden sind, könnten als Zukunftswissen und nicht als Übergangslösungen gesehen werden. Viele dieser Lösungen eignen sich auch für die Stärkung der Widerstandsfähigkeit bei anderen Krisen, wie der Klimakrise, und nicht nur bei Pandemien:

- Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur und die bessere Integration von Radfahrer*innen in den Verkehr, die durch die Pandemiemaßnahmen eingeleitet wurden, sollten fortgesetzt werden.
- Die primäre Funktion von Gehsteigen sollte erhalten werden, damit sie für Fußgänger*innen sicher sind. Die Zunahme von Lieferungen, die Nutzung von E-Scootern und die soziale Distanzierung erhöhen den Druck und schränken schwächere Verkehrsteilnehmer*innen wie etwa Kinder teils massiv ein.
- Für private Parks und Grünanlagen in Städten könnte in Krisenzeiten ein Modus überlegt werden, um diese vorübergehend für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. So könnten Bewohner*innen kleiner Wohnungen nahe Grünflächen nutzen, ohne auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen zu sein.

ZUM WEITERLESEN

Frey, H. et al. (2020) 'Mobilität in Wien unter COVID19: Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur', Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Wien.
mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2021/02/COVID19_Mobilitaet_Wien_Endbericht_final_20201207_freyha.pdf

KONTAKT

Tanja Sinozic
Email: tamail@oeaw.ac.at
Tel.: +43 1 51581-6582

