



Wien und die Welt

Antworten auf die COVID-19-Krise im Mobilitätsbereich

Ulrich Leth, Barbara Laa, Harald Frey: Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien

Die COVID-19-Krise hat unser Mobilitätsverhalten verändert. Der Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik hat im Rahmen einer Studie ermittelt, wie Städte international durch ihre Maßnahmen darauf reagiert bzw. dazu beigetragen haben und wie die temporären Begegnungszonen und Pop-up-Radwege in Wien umgesetzt und angenommen wurden.¹ An dieser Stelle (ÖGZ 7–8/2020) haben wir im Sommer 2020 die Auswirkungen der verhängten Lockdown-Maßnahmen auf das Verkehrsverhalten präsentiert. Seither hat sich das Mobilitätsverhalten auf einem neuen Niveau eingependelt. Wie nachhaltig diese Änderungen sind, ist noch schwer absehbar und wird auch von zukünftigen Rahmenbedingungen abhängen. Ein Vergleich des Modal Splits in Wien der Jahre 2019 und 2020 veranschaulicht die Verhaltensänderungen, die aufgrund der Corona-Maßnahmen stattgefunden

haben. Beim Fuß- und Radverkehr hat es deutliche Steigerungen von 28 % auf 38 % bzw. von 7 % auf 9 % gegeben, während der Anteil der Wege im öffentlichen Verkehr von 38 % auf 27 % abgenommen hat. Der Anteil der Kfz-Wege ist mit 27 % gleich geblieben – wie übrigens seit fast zehn Jahren.

Die Ursachen für die Modal-Split-Änderungen im Corona-Jahr sind vielfältig und überlagern einander:

- ▶ Aufgrund von Homeoffice, Home-schooling, Kurzarbeit oder Arbeitslosigkeit wurden insgesamt weniger Arbeits- und Ausbildungswege zurückgelegt²,
- ▶ gleichzeitig wurden deutlich mehr Freizeitwege beobachtet,
- ▶ Einkaufswege wurden vermutlich in räumlicher Nähe und vermehrt zu Fuß bzw. mit dem Rad zurückgelegt,
- ▶ Online-Bestellungen führten zu einer Zunahme von Liefervorgängen (z. B.

Amazon, aber auch Essenszustellungen von Lieferando, Foodora etc.).

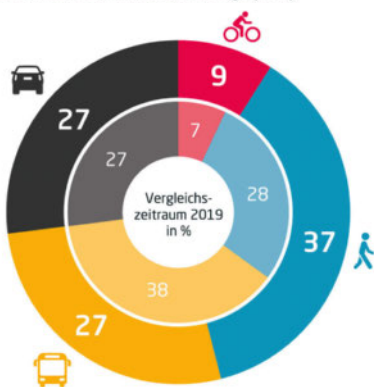
- ▶ Im öffentlichen Verkehr sind die Fahrgastzahlen der Wiener Linien um durchschnittlich 40 % gesunken, im 1. Lockdown sogar um bis zu 80 %⁴.
- ▶ Der Radverkehr hat im Mittel über alle Wiener Zählstellen im Jahr 2020 um 12 % gegenüber dem Vorjahr zugenommen, an Zählstellen mit überwiegend Freizeitverkehr sogar zwischen 30 % und 50 %⁵.
- ▶ Der Kfz-Verkehr hatte sich in kurzer Zeit wieder dem Niveau vor dem Lockdown angenähert⁶.

Internationale Vorreiter

Weltweit reagierten Städte unterschiedlich auf die geänderten Rahmenbedingungen und Mobilitätsmuster. Um dem gestiegenen Bedarf nach Flächen für Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthalt im öffentlichen Raum nachzukommen, wur-

Modal Split 2020

So waren die WienerInnen unterwegs (in %):



Modal Split: Änderung von 2019 auf 2020³

den vielerorts kurzfristige temporäre Maßnahmen – wie sogenannte „Pop-up Bikelanes“, breitere Gehsteige oder temporäre Begegnungszonen, sogenannte „Light Individual Transport (LIT)“-Infrastruktur⁷ u. v. m.⁸ – ergriffen.

Brüssel erklärte seinen Innenstadtbereich, das sogenannte „Pentagone“, mit 11. Mai 2020 flächendeckend zur Begegnungszone mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit⁹. Berlin hatte innerhalb kurzer Zeit 21,5 km Pop-up-Radwege umgesetzt, die nun Zug um Zug verstetigt werden, und veröffentlichte nicht einmal einen Monat nach Beginn der Pandemie „Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen“¹⁰. Paris hatte angekündigt, zum Ende des Lockdowns Anfang Mai 2020 zusätzlich 650 Kilometer an Radwegen zur Verfügung zu stellen¹¹.

Die Pop-up-Radinfrastruktur war ein durchschlagender Erfolg: Der Radverkehr ist während der Coronakrise in Städten, die Pop-up-Radinfrastruktur errichtet haben, um bis zu 48 % stärker gestiegen als in Städten, die keine Maßnahmen gesetzt haben¹². Eine Pariser Untersuchung hat gezeigt, dass fast 60 % der jetzt angetroffenen Radfahrenden vor Errichtung der (temporären) Radinfrastruktur dort nicht unterwegs waren¹³.

Umsetzungen in Wien¹⁴

Wien reagierte in jeder Hinsicht zögerlich. Erste temporäre Begegnungszonen

wurden ab Mitte April 2020 umgesetzt, insgesamt 25. Die bei der Auswahl der Straßenabschnitte anzuwendenden Kriterien orientierten sich aber primär an der schnellen Umsetzbarkeit und Nicht-Behinderung des Kfz-Verkehrs – essenzielle Umsetzungsempfehlungen lt. RVS Arbeitspapier 27 „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“ (u. a. notwendige Fußgänger:innenfrequenz, Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen, Gestaltung) blieben unberücksichtigt.

Entsprechend gering fiel die Nutzung aus: Zwischen 0 % und 30 % der Fußgänger:innen nutzten die Fahrbahn. Die Höchstwerte entstanden an Wochenenden in Straßen, wo geringes Kfz-Aufkommen herrschte, wo bereits höhere Qualitäten für den Fußverkehr vorherrschten (z. B. Allee), wo geringere Barrierewirkungen durch parkende Pkws oder sensibilisierte Anrainer:innen (z. B. aufgrund ähnlicher Aktionen in Vorjahren) vorzufinden waren.

Die Wiener Pop-up-Radwege bzw. -Radfahrstreifen beschränkten sich auf vier Stellen mit einer Gesamtlänge von 2,4 Kilometern, entstanden ab Mai/Juni 2020 und wurden im September bzw. Oktober wieder rückgebaut. Sie dienten zur Entlastung bestehender, schmaler Radinfrastruktur, zur Trennung von Fuß- und Radverkehr auf stark belasteten gemischten Verkehrsflächen und zur Schaffung neuer, sicherer Radverbindungen. Trotz teilweise ungenügender Umsetzung (u. a. Unterschreitung der Mindestbreiten laut Richtlinien, fehlender Schutz in den Kreuzungsbereichen) wurde die Pop-up-Radinfrastruktur sehr gut angenommen und erfüllte die intendierten Wirkungen. Aufgrund fehlender Vorher-Untersuchungen war keine Aussage über eine mögliche radverkehrsinduzierende Wirkung möglich.

Fazit

Während Städte weltweit mit temporären Maßnahmen schnell und unkompliziert Platz für den Fuß- und Radverkehr geschaffen haben, konnten insbesondere die temporären Begegnungszonen in Wien aufgrund der mangelhaften Umsetzung ihr Potenzial nicht entfalten. Gleichzeitig wurde die erfolgreiche Pop-

up-Radinfrastruktur nicht fortgeführt. Damit fehlt der Stadt Wien nun ein wichtiges Werkzeug zur schnellen Flächenumverteilung. Dabei ist Tactical urbanism, also das Ausprobieren von neuer Verkehrsorganisation oder die Gestaltung mit temporären Mitteln, ein wesentlicher Baustein zukunftsweisender Verkehrspolitik. Spätestens seit der Umgestaltung der Mariahilfer Straße und den Befragungen vor und nach der Umsetzung ist bekannt, dass Menschen erst nach der baulichen Umgestaltung den Mehrwert einschätzen und bewerten können. Man sollte sich deshalb wieder an internationalen Vorreiter:innen orientieren: Der Bedarf für temporäre Begegnungszonen und Pop-up-Radinfrastruktur ist ungebrochen. 🇩🇪

¹ Die Untersuchung (H. Frey, B. Laa, U. Leth, F. Kratochwil, P. Schober (2020) Mobilität in Wien unter COVID19. Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur.) wurde im Rahmen einer Studie für die Mobilitätsagentur Wien durchgeführt und von dieser finanziert.

² <https://ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/reports/latest>

³ www.fahrradwien.at/2021/02/18/mobilitaet-2020-wienerinnen-und-wiener-legen-fast-jeden-2-weg-mit-dem-rad-oder-zu-fuss-zurueck/

⁴ www.wienerlinien.at/web/wienerlinien/r%C3%BCckblick-2020-ausblick-2021

⁵ <https://www.fahrradwien.at/radfahren-in-zahlen/radzahlen-2020/>

⁶ <https://kurier.at/chronik/oesterreich/einmal-noch-vollig-as-die-rennaissance-des-autos/400933343>

⁷ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/respacing-cities-resilience-covid-19.pdf>

⁸ https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/09/Streets_for_Pandemic_Response_Recovery_Full_20-09-24.pdf

⁹ https://www.standaard.be/cnt/dmf20200716_94641957

¹⁰ www.berlin.de/sen/wuk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/regelpläne_radverkehrsanlagen.pdf

¹¹ www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/22/paris-to-create-650-kilometers-of-pop-up-corona-cycleways-for-post-lockdown-travel/#14f0f46854d4

¹² Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. Proceedings of the National Academy of Sciences Apr 2021, 118 (15) e2024399118; DOI: 10.1073/pnas.2024399118.

¹³ www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/po_3185_pi_rapport_bilan_pistes_cyclables_provisoires_v2bis.pdf

¹⁴ <https://blog.fvv.tuwien.ac.at/2021/04/wiener-pop-up-radwege-waren-ein-erfolg/>