



COVID-19 TRANSPORT BRIEF

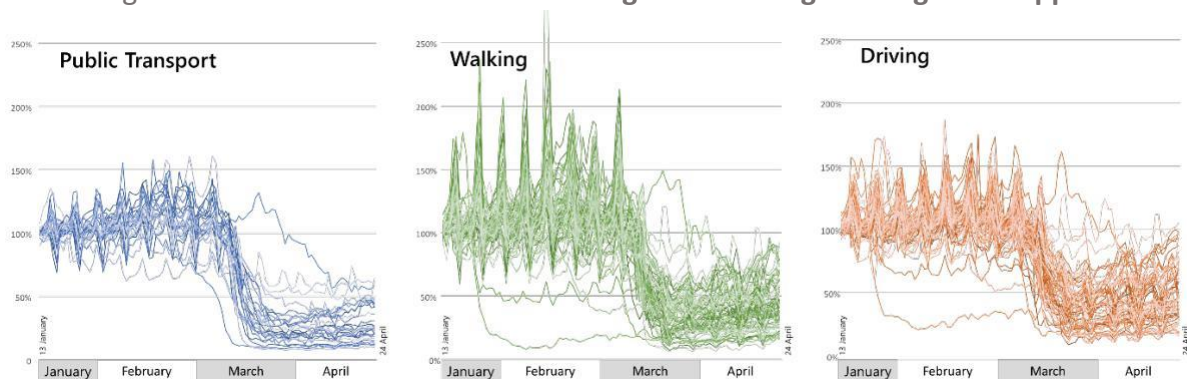
Resiliente Stadt: Wie Umwidmung von Straßenraum urbanes Leben stärkt

3. Mai 2020

Reagieren, neu starten und umdenken – unsere Städte müssen sich dieser dreifachen Herausforderung stellen, um trotz Coronavirus Katalysatoren für soziale und wirtschaftliche Innovation zu bleiben. Urbane Mobilität wird nach den Ausgangsbeschränkungen anders funktionieren als vor dem Lockdown. Kern der Herausforderung wird die Neuaufteilung des begrenzten öffentlichen Raums sein.

Die Behörden haben auf die Covid-19-Krise reagiert, indem sie die Bürger aufgefordert haben, ihre Bewegungen auf ein striktes Minimum zu reduzieren, um so das Übertragungsrisiko zu verringern. Mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung ist von Ausgangsbeschränkung betroffen. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der Straßenverkehr und die alltägliche Mobilität sind infolgedessen auf einen Rekordtiefstand gefallen – selbst an Orten ohne Ausgangsbeschränkungen (Abbildung 1).ⁱ

Abbildung 1 Plötzlicher Crash: Weltweite Wegbeschreibungs-Anfragen für Apple-Geräte



Wegbeschreibungs-Anfragen sind ein Indikator für den Bedarf und das Bedürfnis, von A nach B zu kommen. Sie umfassen jedoch nicht die meisten üblichen Wege. Sie geben dort einen Hinweis auf das Ausmaß des Rückgangs der Verkehrsnachfrage, wo Apple-Geräte vorhanden sind und Apple-Navidienste verwendet werden. Quelle: ITF basierend auf Apple Mobility Trends

Reagieren auf sich schnell ändernde Bedingungen

Angesichts der globalen Pandemie wurden schnelle, manchmal improvisierte Maßnahmen umgesetzt, um systemrelevante Mobilität zu gewährleisten und auf veränderte Nachfrage nach Transportdiensten zu reagieren. Viele Beschäftigte müssen weiterhin mobil sein, besonders jene im Gesundheitsbereich, in den Rettungsdiensten, im Einzelhandel und der Lebensmittellogistik sowie in anderen Kerndienstleistungen. Auch müssen die Bürger weiterhin einkaufen und notwendige Besuche bei Familienangehörigen und Ärzten machen. Selbst bei weniger strengen oder freiwilligen Restriktionen müssen die Menschen mobil sein können, ohne dass sich ihr Ansteckungsrisiko deshalb erhöht.

Die nationalen Gesundheitsbehörden und die Weltgesundheitsorganisation haben detaillierte Empfehlungen zur Eindämmung der Ansteckungsgefahr gegeben, u.a. die Gewährleistung von Mindestabständen.

Die Empfehlungen zur physischen Distanzierung variieren je nach lokalen und nationalen Bestimmungen zwischen 1 und 2 Metern. Diese Leitlinien werden sich sowohl in der akuten Phase

der Krise als auch beim Neustart der Städte erheblich auf die städtische Mobilität auswirken.

Die meisten Städte können nicht ohne ein Mindestangebot an öffentlichem Personen-Nahverkehr (ÖPNV) funktionieren. Diese Art der Mobilität wurde jedoch am härtesten von den Covid-19-Eindämmungsmaßnahmen getroffen. Die tatsächlichen und wahrgenommenen Risiken haben den größten Vorteil des ÖPNV – die Fähigkeit, eine große Anzahl von Menschen schnell, effizient und kostengünstig zu transportieren – zur Bedrohung werden lassen. In einigen Städten wurden die öffentlichen Verkehrsmittel während der akuten Ansteckungsphase vollständig eingestellt, vor allem in China und Indien.

In anderen Ländern haben ÖPNV-Betreiber versucht, die Risiken durch Zustieg durch die hinteren Fahrzeugtüren, bargeldlosen Betrieb, häufige Desinfektion von Fahrzeugen und Haltestellen, Auslastungsbeschränkungen und

Fahrgasthinweise zur physischen Distanzierung zu minimieren. Letztere Maßnahmen sind besonders schwierig umzusetzen. Dies hat zu einem starken Rückgang der Auslastung von Bussen,

Takeaways in Kürze

- ☞ Physische Distanzierung bringt Einschränkungen für die Nutzung öffentlichen Raums.
- ☞ Kurzfristig wird die ÖPNV-Nutzung abnehmen. Radfahren, zu Fuß gehen und Autonutzung werden mit Ende der Beschränkung zunehmen.
- ☞ Die Städte müssen den öffentlichen Raum neu aufteilen, damit Fußgänger und Radfahrer ausreichend Abstand halten können.
- ☞ Die Städte sollten Maßnahmen verstärken, um zusätzlichen Autoverkehr nach Ende der Ausgangsbeschränkung zu bewältigen.
- ☞ Die Städte sollten Verwaltungsvorschriften für "Pop-up-Spuren" für leichten Individualverkehr vereinfachen und benachteiligende Steuern auf geteilte Mikromobilität abschaffen
- ☞ Die Städte sollten Gelder für zusätzliche Spuren für leichten Individualverkehr bereitstellen.
- ☞ Die Städte sollten Pop-up-Infrastruktur mit langfristigen Zielen verknüpfen und jetzt bauen, was sie später behalten möchten.
- ☞ Neue Infrastruktur sollte etablierten Sicherheitsstandards entsprechen.

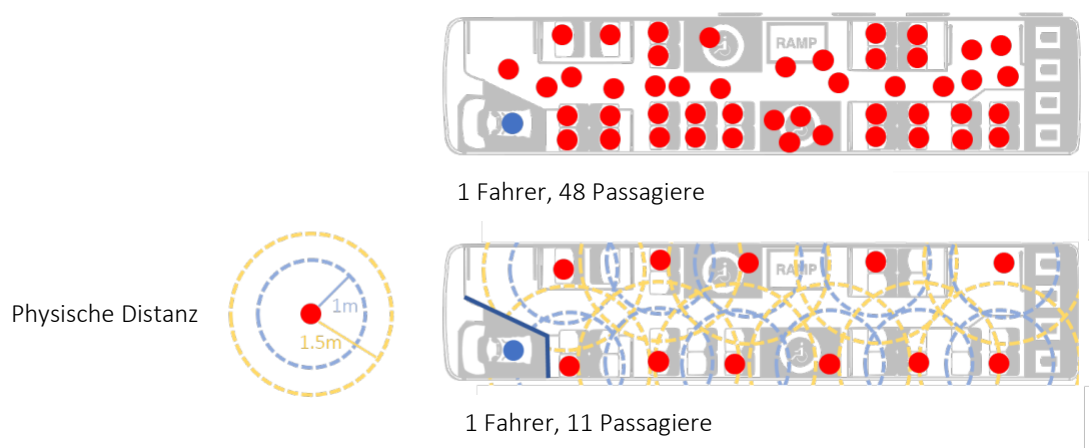
U-Bahnen und Pendlerzügen geführt. Reduzierte Frequenzen als Reaktion auf geringere Nachfrage verlängerten Warteschlangen und Wartezeiten für die Fahrgäste.

Die physische Distanzierung hat die Fahrgäste während der Krise von öffentlichen Verkehrsmitteln ferngehalten (Abbildung 2), was für die Städte bei der Rückkehr zur Normalität zu einer Herausforderung werden wird. Der Druck wird steigen, Alternativen zur physischen Distanzierung zu finden, die dennoch eine sichere Nutzung von Bussen, U-Bahnen und Zügen ermöglichen.

Die Nutzung von Kfz reduziert das Ansteckungsrisiko, zudem hat der starke Rückgang des Straßenverkehrs während des Lockdowns das Auto für diejenigen, die noch unterwegs sind, zu einer attraktiven Alternative gemacht. Die Zahl der Unfalltoten und schwer Verletzten ist gesunken, da insgesamt weniger Kilometer zurückgelegt wurden. Frankreich meldete für März einen 40-prozentigen Rückgang von Todesfällen im Straßenverkehr und einen 44-prozentigen Rückgang von Unfällen mit schweren Verletzungen gegenüber dem Vorjahr (in dem Land trat am 17. März eine landesweite Ausgangssperre in Kraft). In Kalifornien ist die Zahl von Unfällen mit tödlichen Ausgang oder schweren Verletzungen um 50 % gesunken (PDF), seit dort eine Ausgangsbeschränkung erlassen wurde.

Allerdings war dieser Rückgang weniger stark als der im Verkehrsaufkommen. In Anbetracht der sich leerenden Straßen haben sich die Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrs und die Zahl der Geschwindigkeitsübertretungen erhöht. Dieser Anstieg der Verkehrsgeschwindigkeit erhöht das Risiko für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer.

Abbildung 2 **Auf Abstand: Einfluss der physischen Distanzierung auf die Kapazität des öffentlichen Personenverkehrs**



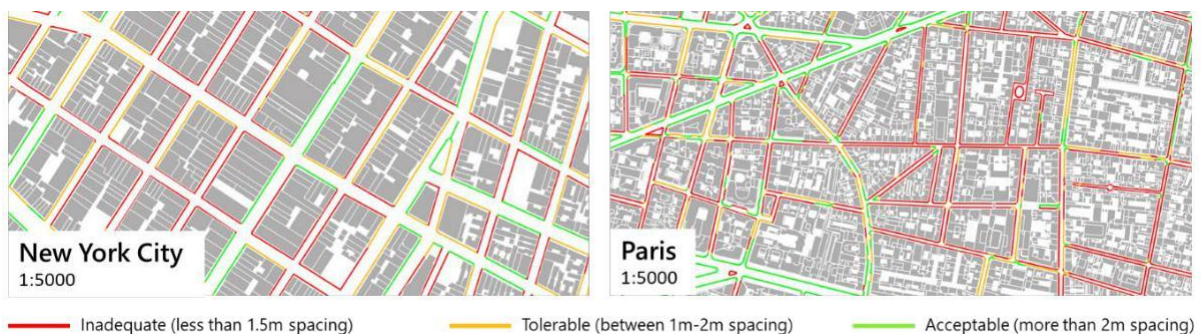
Viele Menschen haben sich während der Pandemie für das Gehen und Radfahren entschieden – teils um öffentliche Verkehrsmittel zu meiden, teils, weil Gehen und Radfahren für die Fortbewegung während der Pandemie gut geeignet sind. Bei beiden wird das Risiko eines engen Kontakts begrenzt und der Weg kann angepasst werden, um dichtes Überholen zu vermeiden. Da viele Menschen versuchen, die Entfernungen zu minimieren, hat das Gehen in der Nachbarschaft das Fahren durch die Stadt ersetzt. Das Radfahren hingegen bietet eine effektive Alternative für längere Fahrten, die zuvor mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen wurden.

Die Regelungen hinsichtlich des Radfahrens sind jedoch nicht einheitlich. In einigen Ländern wurde das Radfahren auf wichtige Fahrten beschränkt. In anderen Ländern wurde das Radfahren als Freizeitaktivität gefördert, sofern es mit den Gesundheitsempfehlungen zu Covid-19 vereinbar ist. Damit wird dessen Nutzen für die Gesundheit, auch für die psychische Gesundheit, Rechnung getragen. Die Weltgesundheitsorganisation ebenso wie viele lokale und viele nationale Behörden (z. B. in Belgien, Dänemark, Deutschland und Neuseeland) ermutigt die Bürger, zu Fuß zu gehen, mit dem Rad zu fahren oder andere Formen der Mikromobilität zu nutzen - sei es um der körperlichen Bewegung willen oder um notwendige Dinge zu erledigen.

Wo sie weiterhin genutzt werden konnten, haben geteilte Mikromobilitäts-Angebote dazu beigetragen, die alltägliche Mobilität während der Krise zu aufrechtzuerhalten. In Wuhan wurden vom 23. Januar bis 13. März für mehr als die Hälfte aller Fahrten in der Stadt [2,3 Millionen](#) Mietfahrräder genutzt. In diesen Städten ist eine [zunehmende Nutzung](#) der gemeinsamen Mikromobilität zu verzeichnen, da die Menschen sich schon vor dem strikten Lockdown von öffentlichen Verkehrsmitteln abgewandt hatten. Viele Verleihsysteme wurden Angehörigen der Gesundheitsberufe und anderen wichtigen Arbeitnehmern kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Betreiber haben versucht, das Risiko der Virusübertragung durch häufige Desinfektion von Berührungspunkten bei E-Scootern und Fahrrädern zu minimieren.

Gleichzeitig hat Covid-19 auch Grenzen der Geschäftsmodelle der geteilten Mikromobilität und ihrer gesetzlichen Rahmenbedingungen aufgezeigt. Der wirtschaftliche Druck auf die Betreiber, der durch den steilen Nachfragerückgang in einigen Märkten verursacht wird, wurde in manchen Fällen durch schlecht konzipierte oder unfaire Vorschriften und Gebühren für E-Scooter- und Fahrradverleiher verstärkt. Als Antwort darauf haben die meisten Betreiber ihre Aktivitäten reduziert oder [ihre Flotte aus den Städten abgezogen](#), um ihre Kosten zu senken.

Abbildung 3 **Space Walk: Wo Bürgersteige Abstandsanforderungen erfüllen**



Quelle: ITF, basierend auf OpenStreetMap, WHO, CEREMA, APUR, Stadt New York, Meli Harvey, Ville de Paris, OpenStreetMap

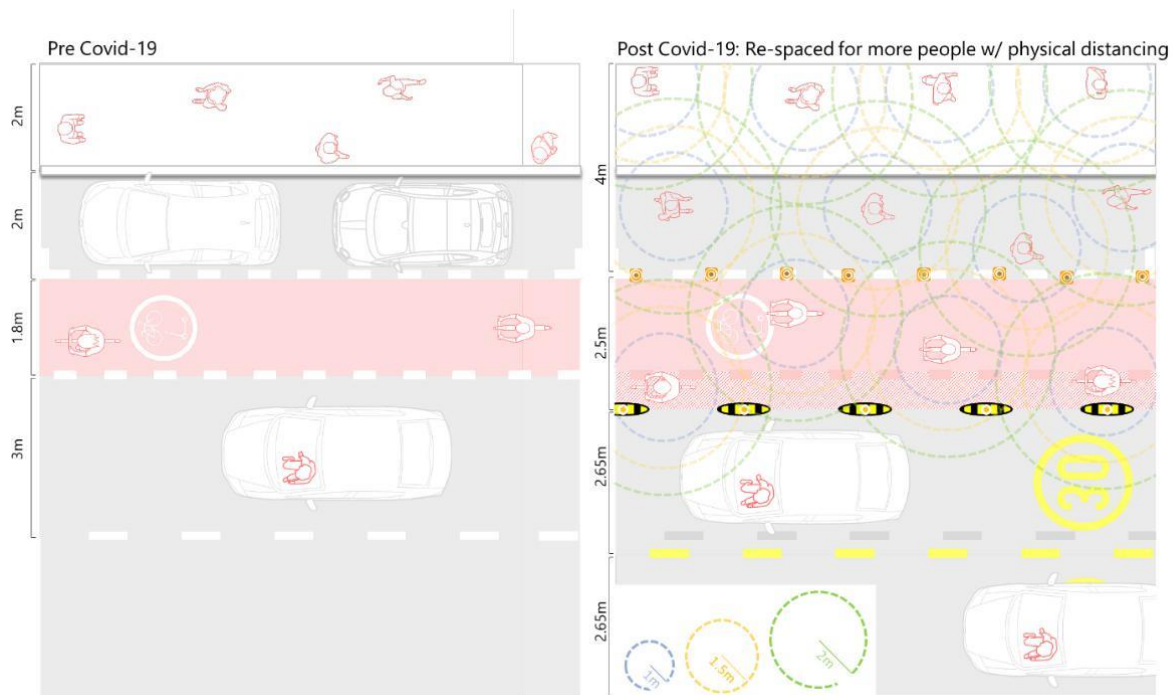
Dass die Städte nicht an die derzeit durch Covid-19 erforderlichen Vorgaben für den physischen Abstand angepasst sind, überrascht nicht – ihre Vorteile ergeben sich aus Dichte und Nähe. Doch die Behörden müssen sich dieser Herausforderung stellen, um während der verschiedenen Phasen der Pandemie sichere städtische Mobilität zu gewährleisten. Die derzeitigen Gehwegbreiten in vielen Städten beispielsweise sind nicht geeignet, um einer größeren Anzahl von Fußgängern auf sichere Weise Platz zu bieten, wenn die Abstandsvorgaben eingehalten werden sollen. Paris und

New York, zwei sehr dicht besiedelte Städte, empfehlen derzeit eine Entfernung von zwei Metern (Abbildung 3, Online-Beispiele aus [Madrid](#), [New York City](#) und [Toronto](#)). Wenn der Zugang zu Geschäften beschränkt wird und sich Warteschlangen bilden, verschärfen sich diese Zwänge.

Viele Städte haben kurzfristig Straßen umgewidmet, um sicheren Raum für Fußgänger, Radfahrer und andere Formen leichter, aktiver Mobilität zu schaffen. Diese auch als „Not-Radwege“, „Corona-Fahrspuren“ oder „Pop-Up-Radwege“ bezeichneten Lösungen bieten Sicherheitsventile, die es ansonsten auf den ÖPNV angewiesenen Bürgern möglich machen, notwendige Fahrten sicher zu absolvieren.

Im Gegensatz zu einer dauerhafteren Infrastruktur werden Pop-Up-Radwege schnell, gelegentlich über Nacht, ohne komplizierte bürokratische Verfahren bereitgestellt. Inspiration für diese Infrastrukturen des leichten Individual-Transports (LIT) waren Maßnahmen des „taktischen Urbanismus“, wie der raschen Umsetzung des umfangreichen Radwegenetzes in [Sevilla](#) und dem jüngsten Ausbau der Radwegeninfrastruktur in [New York City](#).

Abbildung 4 **Quick-LIT: Schnelle Bereitstellung von Spuren für aktiven Individualverkehr**



Quelle: ITF, basierend auf WHO, CEREMA, Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Für die Implementierung solcher Maßnahmen werden vorhandene Hilfsmittel wie Verkehrskegel, Plastikpoller, Bautrenner und provisorische Fahrbahnmarkierungen eingesetzt. In der Regel werden sie nach den Bestimmungen für baubedingte Verkehrsumleitungen umgesetzt. Dabei machen sie sich den reduzierten Autoverkehr zunutze und reklamieren den ansonsten für Parkplätze und Fahrspuren genutzten Raum zurück. Häufig erhalten Fußgänger Platz zum Gehen auf der Fahrbahn, und in einigen Fällen werden die Fahrspuren der Autos verengt (Abbildung 4).

Aus diesen Gründen erlassen die Behörden häufig Geschwindigkeitsbeschränkungen von maximal 30km/h, der anerkannt sicheren Höchstgeschwindigkeit für öffentlichen Raum mit gemischtem Verkehr. Im Allgemeinen bauen diese Maßnahmen auf [etablierten Praktiken](#) für die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern auf. Andere Arten von Notfallmaßnahmen konzentrierten sich auf die Entwicklung „sicherer Straßen“ oder „langsamer Straßen“, indem Fußgängern, Rollern und Radfahrern Vorrang eingeräumt, der Durchgangsverkehr verboten und die geltenden Höchstgeschwindigkeiten gesenkt wurden.

Wo das Radfahren beliebt ist und Infrastruktur vorhanden, macht die Einhaltung von ausreichendem physischen Abstand gegebenenfalls die Zuweisung von mehr Platz an Radfahrer und die Mikromobilität notwendig - insbesondere an belebten Kreuzungen. Einige Städte, etwa Brüssel, verändern die Ampelphasen, um Fußgängern und Radfahrern mehr Zeit zu geben und Gedränge an Kreuzungen zu vermeiden. Die [Abschaltung von Ampeln](#) und die Durchsetzung von Vorrangsregeln in gemischten Verkehrsbereichen sind weitere Optionen, um hohe Personendichte zu vermeiden.

Die erstmals Mitte März 2020 in Städten wie Berlin, Bogota, Mexiko-Stadt und New York umgesetzte Pop-Up-Infrastruktur hat sich rasch verbreitet. Mehr als 150 Städte hatten Ende April 2020 Corona-Radwege und -Gehwege bereitgestellt. Viele hundert weitere Städte planen dies, sobald die Ausgangsbeschränkungen gelockert werden.

In einigen Fällen hat die Einführung der Corona-Infrastruktur den Druck entlang wichtiger Verkehrskorridore verringert oder den Zugang zu Zielen wie Krankenhäusern verbessert – so etwa in Berlin, Budapest, Dublin, Grenoble, Montpellier und Tirana. Valencia konzentriert sich nicht nur auf Korridore, sondern auch auf große Kreuzungen und Plätze. Um Fußgängern Verkehrsraum zu bieten, schuf Spaniens drittgrößte Stadt eine Reihe vorübergehender [„Superblöcke“](#).

Andere Städte zielen darauf, stadt- oder regionsweite Netze für den Rad- und Fußgängerverkehr zu schaffen, die angesichts der geringeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel Mobilität mit ausreichend Abstand ermöglichen. Dazu gehören Auckland, Barcelona, Bogota, die Region Paris/Ile-de-France, Lima, New York City, Quito und Rom (Abbildung 5).

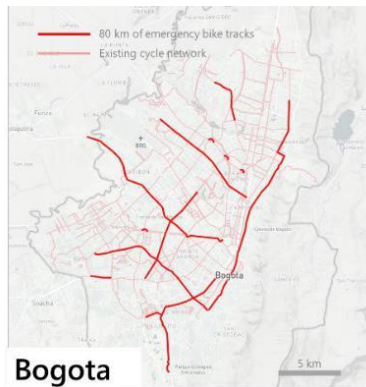
Wieder andere Städte wie Montreal, Oakland, Portland, San Diego, San Francisco und Wien schaffen Netzwerke für „langsame/sichere Straßen“, die Fußgängern und Radlern Vorrang geben und den Zugang für Autos einschränken. Schließlich wollen einige Städte diese und weitere Maßnahmen einsetzen, um den städtischen Raum für mehr zukünftige Resilienz drastisch umzustrukturieren.

Mailand kombiniert mit seinem Plan der [„Strade Aperte“](#) („Offene Straßen“, PDF-Link) die Bereitstellung von Pop-up-Fahrradinfrastruktur mit der Verbreiterung der Bürgersteige, einer raschen Ausweitung verkehrsberuhigter 30km/h-Zonen, der Umwandlung mehrerer Plätze in Fußgängerzonen, der Einführung gemischter Verkehrsbereiche mit 20 km/h Höchstgeschwindigkeit und Mini-Parks sowie weiteren Eingriffen, die Raum für physisch distanziertes Stadtleben bieten sollen. Diese Maßnahmen sind verbunden mit längerfristigen Zielen hinsichtlich der Steuerung des Autoverkehrs und der Schaffung nachhaltiger Mobilitätsoptionen für Einwohner.



Brüssel beschleunigt die Umsetzung seines Mobilitätsplans „[Good Move](#)“, der eine neue Gehweg- und Radweginfrastruktur mit verkehrsberuhigten Zonen kombiniert. Wie in anderen Städten wird die Planung jetzt kurzfristig und unter Rückgriff auf temporäre Installationen umgesetzt.

Abbildung 5 **Space Race: Umwidmung von Straßenflächen als Reaktion auf Covid-19**



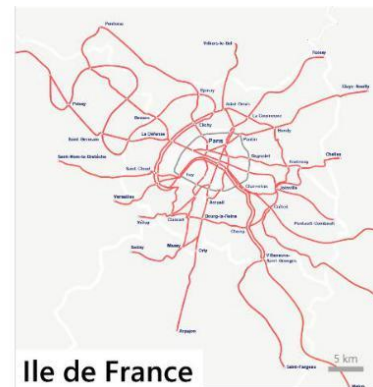
Demand-responsive emergency cycle routes deployed overnight

Pre-lockdown, the city deployed 112 kms of emergency cycling lanes (in addition to the 550 km already in place) to handle displaced public transport trips. Post-lockdown, the city iterated the network 3 times and currently has deployed 80 kms of emergency lanes (28 April).



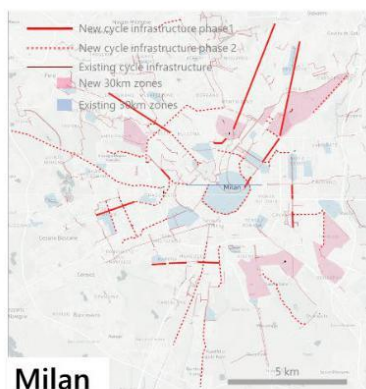
City-center re-prioritisation for walking, cycling and scootering and additional lanes

Brussels centre will become an emergency shared space zone with priority given to pedestrians and cyclists and 20km/h speed limits. Pedestrians will be able to walk on the carriage-way in order to facilitate physical distancing. An additional 40km of cycle tracks will be deployed in the region.



650 km regional bicycle network fast-tracked to help compensate for public transport loss

The region will help build a network of cycle routes and provide EUR 300 million funding (~60% of the total cost). Construction will be fast-tracked starting May 11th, 2020 and will include the rapid deployment of emergency cycling infrastructure. The city of Paris will deploy another 150km of pop-up cycle lanes.



Post-Covid19 mobility plan starting w/ emergency lanes, speed zones and plazas

In order to adapt to post Covid-19 travel behaviour and meet sustainability goals, Milan's « Strade Aperte » mobility plan calls for new cycle track infrastructure, new slow speed zones, and pedestrianised plazas, starting, deployed first as emergency infrastructure.



Planned 301 km cycle network to be deployed as emergency lanes first

The first phase of the network planned to be deployed in 5 years will be deployed in 3 months. It will first be implemented as emergency cycling lanes and will be extended and converted to hard facilities in later phases.



75 miles of Slow Streets to allow social spacing for walking, cyclists and scooters:

The city of Oakland has converted its neighbourhood cycling network (10% of all streets) into pop-up 'slow streets' closed to through car traffic. San Francisco has implemented a similar measure with a number of streets prioritised for walking and cycling.

Quelle: ITF, basierend auf Bruxelles Mobilité, Stadt Oakland, Collectif Vélo Île-de-France, ATU Lima, Movilidad Bogota, SFMTA, Gemeinde Mailand, Mapbox, OpenStreetMap

Der Londoner Plan „[StreetSpace](#)“ und der Pariser [Reaktionsplan](#) auf Covid-19 sehen ähnliche, umfassende und strategische Maßnahmen zur Erhöhung der Resilienz vor. Über reine Mobilitätsaspekte hinausgehend, planen einige Städte (etwa [Vilnius](#)), Straßenraum für Sitzgelegenheiten im Freien zur Verfügung zu stellen, um so Restaurants und Cafés bei der Einhaltung der Regeln zur physischen Distanzierung zu unterstützen.

Einige regionale und nationale Regierungen unterstützen aktiv die Nutzung urbaner Pop-Up-Infrastruktur. Neuseeland hat bedeutende neue Mittel [angekündigt](#), um Gemeinden beim Aufbau einer Notfall-Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer zu helfen. Die französische Verkehrsministerin [beauftragte](#) ein hochrangiges Gremium damit, die landesweite Bereitstellung solcher Infrastruktur leitend zu begleiten. [Dieser Plan](#) sieht Sondermittel in Höhe von 20 Millionen Euro vor, um das Radfahren in der Phase nach der Ausgangsbeschränkung zu erleichtern. Darin enthalten sind Gelder für die Schaffung von Pop-Up-Radwegen und das Abstellen von Fahrrädern, die Straffung administrativer Verfahren, Gutscheine in Höhe von 50 Euro für die Reparatur gebrauchter Fahrräder, Schulungen für neue oder unerfahrene Radfahrer und die Co-Finanzierung für vom Arbeitgeber bereitgestellten Anreizen zum Radfahren. Das Vereinigte Königreich hat [Verwaltungsvorschriften gelockert](#), damit die örtlichen Behörden leichter Pop-Up-Infrastruktur zum Radfahren und Gehen einrichten können.

Verschiedene nationale Regierungen und regionale Behörden haben darüber hinaus kurzfristig technische Leitlinien entwickelt. So hat das französische Zentrum für Studien zu Risiken, Mobilität, Landplanung und Umwelt (CEREMA) Richtlinien für das [Gehen](#) und [Radfahren](#) entwickelt. In Deutschland hat die Regierung des Landes Berlin einen [Regelplan für die Notfall-Radfahr-Infrastruktur](#) (PDF-Link) veröffentlicht. Auch die Gemeindeverwaltung von [Quito \(Ecuador\)](#) hat einen solches Rahmendokument herausgegeben. Verschiedene Verbände und Interessengruppen haben ebenfalls Leitlinien herausgegeben (z. B. [Bikeitalia](#) und [Mobycon](#)).

Sicherer Neustart: Wege aus der Pandemie

Der Verlauf der Pandemie – und damit Strategie und Zeitplan für die Aufhebung von Ausgangssperren – ist mit Unsicherheiten behaftet. Die Städte müssen auf eine Weise neu starten, die einen Anstieg der Neuinfektionen vermeidet. Viele der derzeit geltenden Sicherheitsmaßnahmen werden noch einige Zeit relevant bleiben. Der Weg aus der Pandemie wird für die städtischen Ballungsräume der Welt nicht zurück zum alten „Normal“-Zustand führen. Stattdessen wird er auf absehbare Zeit eine qualitativ neuen Realität schaffen, die physisch distanziert, hyper-hygienisch, maskiert und kontaktreduziert ist.

Wie wird dieser Neustart aussehen? Für Aussagen darüber ist es viel zu früh, doch erste Anzeichen geben Hinweise. Der städtische Verkehr wird das vorherige Niveau nicht sofort wieder erreichen. Viele von denen, die zuhause arbeiten können, werden dies noch so lange tun, bis sichere Fortbewegung und unbedenkliche Arbeitsplätze gewährleistet sind. Für diejenigen, die nicht im Home-Office arbeiten können oder wollen, wird pendeln wieder möglich sein, aber die Zahl der nicht notwendigen Fahrten wird sinken und sich auf das lokale Umfeld beschränken.

[Umfragen](#) (PDF-Link) aus China zeigen, dass die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nach der Aufhebung der Ausgangssperre rückläufig ist. Zählungen bestätigen, dass die Anzahl der Fahrgäste im ersten Vierteljahr 2020 bei [50 % der Zahlen von 2019](#) liegt. Umgekehrt ist der Autoverkehr in [großen Städten](#) schnell auf Vor-Covid-Werte gestiegen, sobald die Ausgangsbeschränkungen aufgehoben waren, und hat sie noch übertroffen.

Tabelle 1 Tägliche ÖPNV-Fahrten, die nach Covid-19 bereitgestellt werden müssen

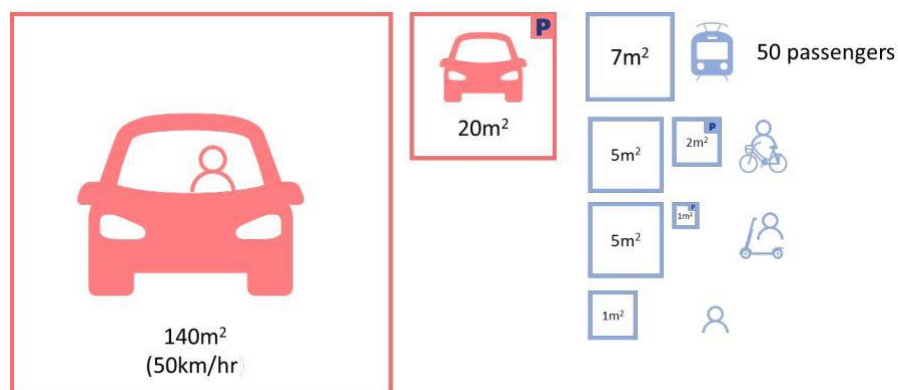
	Tägliche Bus- und U-Bahnfahrten (ohne Regionalbahn, Million)	Szenario: Anzahl der Fahrten bei 30 % Heimarbeit	50% der verbleibenden Fahrten
London	9,8	6,9	3,5
New York	7,6	5,3	2,7
Paris	5,5	3,8	1,9
Tokio	8,0	5,6	2,8

Quelle: ITF, basierend auf Transport for London, Gemeinde Tokio, Stadt Paris

Mitte April 2020 lag der Straßenverkehr in 70 % der chinesischen Städte bei 90% oder mehr der Werte von 2019. Eine Ausnahme bildet Wuhan, wo die Zahl der Autofahrten im Jahresvergleich immer noch unter den Vor-Covid-Werten liegt. Die Autoverkäufe sind gestiegen, möglicherweise allerdings aufgrund der angestauten Nachfrage. Umfragen zufolge könnten privat Kfz die Fahrten ersetzen (PDF-Link), für die vorher öffentliche Verkehrsmittel, Taxen und Mitfahrgelegenheiten genutzt wurden. Gleichzeitig hat der Fahrradverkehr in vielen chinesischen Städten noch schneller zugenommen. Die Nutzung von Mieträdern hat sich in Peking fast verdreifacht und in vielen anderen Städten nach dem Ende der Reisebeschränkungen im Vergleich zu den Werten vor Covid-19 verdoppelt.

Diese Entwicklungen sind nur beispielhaft und an den chinesischen Kontext gebunden. Sie verweisen jedoch auf die Möglichkeit, dass sich viele Menschen unwohl fühlen, wenn sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln, in Taxen oder Mitfahrgelegenheiten in engem Kontakt anderen stehen. Für diese Fahrten müssen andere Möglichkeiten geschaffen werden.

Abbildung 6 Platz da: Quadratmeter pro Person für unterschiedliche Mobilitätsformen



Quelle: ITF, basierend auf Stadt Amsterdam, KiM Niederlande

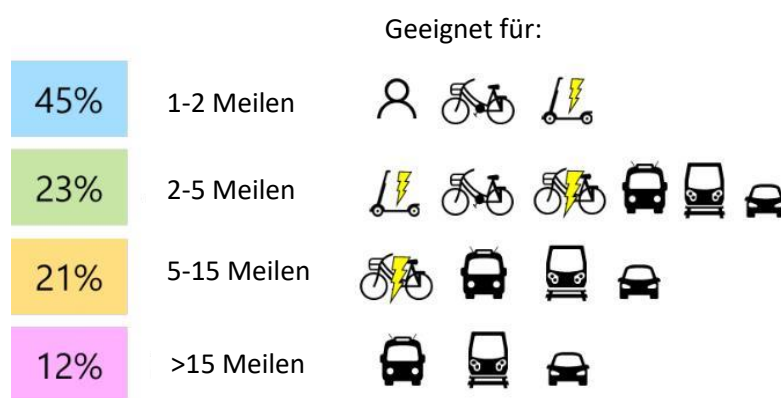
Es wird nicht einfach sein, eine so erhebliche Zahl von Fahrten auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Dies zeigt eine einfache Berechnung: In London, New York, Paris und Tokio werden täglich zwischen 5 und 10 Millionen Fahrten mit U-Bahn und Bus (ohne Regionalbahn) unternommen. Wenn 30% dieser Fahrten durch Heimarbeit ersetzt würden, müssten immer noch zwischen 4 und 7 Millionen Fahrten pro Tag mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Zwei bis 3



Millionen Fahrten pro Tag verbleiben, wenn 50% dieser verbleibenden Fahrten nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden.

Kurzfristig ist dies eine unglaublich große Anzahl von Fahrten, die die Straßen einer Stadt aufnehmen müssten, falls sie mit dem Auto gemacht werden. Langfristig sind Städte, die für eine solche Zunahme des Autoverkehrs ausgelegt sind, möglicherweise nicht in der Lage, andere Ziele etwa in Bezug auf Sicherheit, Gerechtigkeit, Zugang, Umwelt und Effizienz zu erreichen. Gehen, Radfahren und andere Formen der leichten Mobilität sind viel platzsparender (Abbildung 6) und könnten helfen, den Mobilitätsbedarf zu decken. Viele städtische Fahrten sind relativ kurz und können leicht zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Roller absolviert werden. Elektrischer Antrieb und regionale Infrastruktur ermöglichen auch Radfahren oder Rollerfahren über längere Strecken (Abbildung 7).

Abbildung 7 **Viele kurze Wege: Stadtfahrten in den USA nach Entfernung**



Quelle: ITF, basierend auf USNHTS-Daten (2017)

Die Behörden müssen sich auf eine Situation einstellen, in der Fortbewegungsmöglichkeiten und -präferenzen ebenso wie das Mobilitätsverhalten starken Verwerfungen durch Covid-19 unterliegt. Ein wesentlicher Teil der Anpassung wird die Erkenntnis sein, dass abstandssichernde Corona-Fahrtspuren in der näheren Zukunft Teil einer neuen Normalität sein werden. Bei der Zuweisung von Straßenraum sollten die Behörden deshalb sicherstellen, dass Fahrten in der Stadt während des Ausstiegs aus den Mobilitätsbeschränkungen sicher durchgeführt werden können, indem sie Folgendes vorsehen:

- ☀️ Kurzfristig geschaffene Pop-Up-Infrastruktur darf **nicht die Sicherheit aufs Spiel setzen**. Dafür kann auf vorhandene Erfahrung mit leichter Infrastruktur zurückgegriffen werden. Bei Bedarf sollte aber die Geschwindigkeit des Pkw- und Lkw-Verkehrs verringert werden.
- ☀️ Städte sollten Pop-Up-Infrastruktur sollte mit **langfristigen Zielen verknüpfen**. Sie sollten jetzt bauen, was sie später behalten wollen.
- ☀️ **Monitoring der Nutzung** während des Neustarts **sowie Anpassung und Ausbau** nach Bedarf. Leichte Infrastruktur kann schnell adaptiert und erneut eingesetzt werden. Behörden sollten dies tun, wenn die Nutzungszahlen dies erfordern.

- ☀ **Schnelle Anpassungen** sollten erwogen werden, wo der Nutzungsgrad hoch ist. „Notfall“ ist nicht gleichbedeutend mit „vorübergehend“. Wenn kritische Schwellenwerte erreicht werden oder wenn strategische Anforderungen dies erfordern, sollten die Behörden die für den Notfall geschaffene Infrastruktur ausbauen.
- ☀ Kurzfristige Infrastrukturinterventionen sollten **verbunden werden mit anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Resilienz**. Eine Notfallinfrastruktur, die außerdem Bedürfnisse wie den Zugang zu Arbeitsplätzen, Gesundheitsversorgung und anderen wesentlichen Dienstleistungen ergänzt, erhöht die Belastbarkeit.

Für mehr Resilienz die Raumnutzung überdenken

Städte sind das Ergebnis eines permanenten Zusammenspiels von Kräften, manche davon langanhaltend und gleichmäßig, andere abrupt und gewaltig. Die Städte der Zukunft werden zweifellos von der Covid-19-Pandemie geprägt sein – wie Wasserklosetts, Abwasseraufbereitung, öffentliche Parks und begrünte Alleen unter anderem das Ergebnis vergangener Pandemien sind. Es ist noch zu früh, um die Auswirkung von Covid-19 im Detail voraussehen zu können; gleichwohl können Bürger, Behörden, zivilgesellschaftliche Organisationen und die Privatwirtschaft dazu beitragen, das Ergebnis zu steuern. Wenn es ein Prinzip gibt, auf dem der Wiederaufbau fußen sollte, dann jenes, heute Entscheidungen zu treffen, die wir auch in Zukunft beibehalten wollen.

Das Herzstück des städtischen Mobilitätssystems wird weiterhin der öffentlichen Personen-Nahverkehr sein. Es wird dies jedoch eine erweiterte und diversifizierte Form des ÖPNV sein, die weiterhin zum effektiven Funktionieren dichter Städte beiträgt und ihren Einwohnern sozialen Mehrwert bietet. Dieser Service wird nachfrageorientierter und agiler sein, aber weiterhin konkurrenzlos im schnellen und effizienten täglichen Transport von Millionen Menschen durch große urbane Gebiete.

Bis zum Ende des „UV-Zeitalters“ (für „Until Vaccine“, bis zum Impfstoff) wird die Fähigkeit beeinträchtigt sein. Behörden und ÖPNV-Betreiber müssen ihre Vision für den Sektor und die Mechanismen zur Finanzierung und Unterstützung anpassen, um die langfristige Rentabilität des Massentransports sicherzustellen, denn die Zahl der Fahrgäste sinkt und die öffentlichen Haushalte stehen unter Druck aufgrund des wirtschaftlichen Abschwungs im Zeichen der Covid-19-Krise.

Das Autofahren könnte zunehmen, was den Druck auf die Verbesserung der Umwelt und der Lebensqualität in Städten erhöhen dürfte – Ziele, die vor Covid-19 weltweit im Mittelpunkt der städtischen Mobilitätspolitik standen. Diese Ziele bleiben relevant und gültig. Daher wird es Teil des Erneuerungsprozesses sein, sicherzustellen, dass sie auch unter den neuen Umständen erreicht werden können.

Ein Teil dieses Prozesses wird darin bestehen, die Widerstandsfähigkeit der Städte gegenüber Schocks wie dem gegenwärtigen zu erhöhen. Dies erfordert ein Überdenken und eine Neuausrichtung der Art und Weise, wie Straßenraum zugewiesen wird. Den Bürgern, die zu Fuß gehen, radeln oder Roller fahren möchten, wird mehr Platz gewährt werden – sie bekommen sichere, miteinander verbundene,

kohärent konzipierte und komfortabel ausgestattete Wegenetze, die an ihre Bedürfnisse angepasst sind.

Diese Investitionen sind hoch rentabel und erhöht die Resilienz der Städte gegenüber Schocks. Sie sind ein wirksamer Weg, den Zugang gerechter zu gestalten, und schaffen ein effizientes Sicherheitsventil für städtischen Verkehrsbedarfe. Straßen sind, auch wenn es anders scheinen mag, nicht in Stein gemeißelt. Die ultimative Auswirkung der Reaktionen auf die Covid-19 Pandemie könnte darin bestehen, unsere Städte zu besseren, lebenswerteren Orte zu machen.

+ + +

ⁱ Für die Übersetzung dieses *ITF Covid-19 Transport Briefs* dankt das International Transport Forum dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC).

