

Die Stadt in der Krise: Zwischen neuem Biedermeier und Wiederentdeckung des öffentlichen Raums



Verwaiste Touristen-Hotspots...

Es war in den letzten Wochen leicht, dystopische Fotos von leeren Plätzen und verwaisten Sehenswürdigkeiten zu machen. Interessanter war aber, wie sich die Stadt in dieser Zeit anfühlte, wie sie von den Menschen wieder in Besitz genommen wurde. Die Stimmung erinnerte an die 1980er Jahre, an einen Samstagnachmittag im Sommer. Damals, als noch nicht an jeder Ecke ein Fast-Food-Stand lockte, schmierte man sich ein Butterbrot und setzte sich in den Park; auf der Bank las man ein Buch, man hatte ja Zeit. Und so war es auch jetzt: Die Wohngegenden wieder große leise Inseln, Autos hörte man meist nur, wenn man den Hauptstraßen zu nahe kam, schon das Sirren eines Fahrrades schnitt einen dünnen Strich in die Stille, eine neue Leichtigkeit schien über der Stadt zu liegen. Neben lebenswichtigen Wegen war das Spaziergehen die große Ausnahme der Ausgangssperre, und das nutzte die Bevölkerung, den öffentlichen Raum der unmittelbaren Umgebung neu zu entdecken. In manchen Wiener Gegenden war der Anstieg der Fußgängerfrequenz deutlich sichtbar; um Abstand zu halten wich man auf die Fahrbahn aus, und man ging nach Gehör: wenn das ständige Hintergrundrauschen verstummt, nimmt man ein Fahrzeug wahr, lang bevor es zur Gefahr wird. Auch das Fahrrad wurde von vielen Menschen neu entdeckt, viele offensichtlich ungeübte Menschen holten das alte Klapprad aus dem Keller.

DIE STÄDTE DER WELT NUTZEN DIE GUNST DER STUNDE

Gerade in dieser Situation wurde das Missverhältnis in der Aufteilung des Straßenraumes

deutlich. Viele Städte nutzten die Gunst des Augenblicks, den Menschen mehr Platz zu verschaffen, den MIV zurückzudrängen, temporäre Radspuren zu markieren. In Berlin hat der Bezirk Kreuzberg rasch Fakten geschaffen: Nach jahrelanger Diskussion wurden nun im April kurzerhand die Parkspuren am Cottbusser Damm aufgelassen und Radwege markiert, die auch dauerhaft bleiben sollen. Und das war nur der Anfang: Plötzlich geht alles sehr rasch – „eine Woche nachdenken, eine Woche bauen“, und zwar juristisch abgesichert: „Die Notwendigkeit für die schnelle Anordnung von Radfahrstreifen ergibt sich aus der Pandemiesituation als einer Gefahrenlage auch abseits des Verkehrsrechts: Da die existente Radverkehrsinfrastruktur nicht umfassend geeignet ist, die Abstandsvorschriften zu befolgen, liegt eine Gefährdung des höheren Rechtsgutes der körperlichen Unversehrtheit vor.“



und öffentliche Verkehrsmittel –

Mailand möchte gleich 35 km an Straßen dauerhaft zu Gunsten der aktiven Mobilität umbauen – die hohen, offensichtlich mit der starken Luftverschmutzung zusammenhängenden Todeszahlen dürften die Verantwortlichen wach gerüttelt haben. Ganz gezielt will man damit das Kleingewerbe unterstützen, die Stadt der kurzen Wege forcieren, um die Pkw-Nutzung auch nach der Krise zu reduzieren.

Paris will nach der strengen Ausgangssperre gleich 650 Kilometer neuer Radwege anbieten, und auch das Projekt „RER Vélo“ – schnelle Radverbindungen in die Vororte entlang den

S-Bahn-Trassen – wird nun wohl forciert umgesetzt: Man befürchtet den Zusammenbruch des Straßenverkehrs durch die Scheu, sich in den engen Vorortzügen Ansteckungsgefahren auszusetzen.

In Österreich wurde als Teil der COVID-19-Gesetze eine Novelle zur Straßenverkehrsordnung beschlossen, die es möglich macht, die Fahrbahn für den Fußgängerverkehr freizugeben – das hätte man nutzen können, um in dicht bebauten Stadtvierteln Platz für den erhöhten Fußgängerverkehr, der nun auch noch Abstandsregeln einhalten muss, zu schaffen. Hätte – denn passiert ist praktisch nichts. Statt z.B. in allen Wohngebieten flächendeckend Tempo 20 zu verordnen und Fußgängern generell zu erlauben, die Fahrbahnen zu benützen, gab es erst massive Ablehnung, bevor dann doch – eher hilflos – einige Nebenstraßen zu Begegnungszonen erklärt wurden, allerdings ohne jede Umgestaltung. Der Publikumserfolg war entsprechend überschaubar. Dafür kam man den Autofahrern entgegen und hat die Kurzparkzonen aufgehoben.

DER ÖPNV STEHT VOR GEWALTIGEN PROBLEMEN

Währenddessen befindet sich der ÖPNV in einem schwer lösbaren Dilemma: Öffentliche Verkehrsmittel sind mit Abstandsregeln ebenso wenig kompatibel wie mit extremen Hygienemaßnahmen; es ist kaum möglich, mit der Straßenbahn zu fahren, ohne Griffstangen zu berühren. Auf kurzen Stadtstrecken mag die Masken-tragepflicht noch akzeptabel sein, auf mehrstündigen Zugfahrten ist sie unerträglich. Die von Gewerkschaft, Wirtschaftskammer und Verkehrsministerium herausgegebene Fahrgast-Charta macht das deutlich, die Verhaltensregeln

(sie entsprechen etwa denen im Supermarkt) machen aus dem sonst so niederschwellig nutzbaren bequemen Verkehrsmittel eine vermeintliche virologische Gefahrenzone. Derweil bestätigt eine in der Kronenzeitung zitierte Umfrage die Probleme, denen sich der ÖV auch nach der Krise stellen müssen: Drei Viertel der Befragten meiden ihn derzeit bewusst, ein Fünftel möchte auch nach der Krise vermehrt den Privat-PKW nützen.

Kurzfristig reagierten die Verkehrsunternehmen mit Schutzmaßnahmen für das Personal; bei der Wiener Straßenbahn wurden fast nur Niederflurzüge eingesetzt, deren abgetrennte Kabinen Schutz vor Kundenkontakt bieten, allerdings kamen wegen des Wagenmangels damit auch Kurzzüge auf sonst starken Linien zum Einsatz. Bei den Bussen bleibt die erste Tür geschlossen, Absperrbänder erzeugen etwas Distanz im Wageninneren. Diese leicht umsetzbaren ersten Maßnahmen sind sicher sinnvoll, wesentlich gravierender sind aber die mittel- und langfristigen Probleme, die auf den ÖV zukommen.

Dabei lägen in der aktuellen Situation durchaus auch Chancen: Die Menschen, die nun wieder vermehrt im Nahbereich ihres Wohnortes unterwegs sind, könnten Basis für die oft geforderte „Rückkehr des Regionalen“ sein, würde man die Gunst des Augenblicks nutzen, um den Fußgängern und Radfahrern den „roten Teppich“ auszurollen und die derzeitigen Vorteile des Privat-Pkws zu relativieren. Derzeit gehören die ruhig gewordenen Städte wieder den Flaneuren; gerade weil dieses neue urbane Gefühl so teuer erkaufte wurde, sollte möglichst viel davon in die wieder lauter werdende Zukunft gerettet werden.



...während das unmittelbare Wohnumfeld als Aufenthaltsort neu entdeckt wird



Autor
HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.