

Canzler, Weert

Research Report — Published Version

Plötzlich geht alles

Corona und die gesellschaftlichen Folgen: Schlaglichter aus der WZB-Forschung

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Canzler, Weert (2020) : Plötzlich geht alles, Corona und die gesellschaftlichen Folgen: Schlaglichter aus der WZB-Forschung, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, WZB, Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/223152>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Plötzlich geht alles

Ein Beitrag von Weert Canzler

Mit dem Fahrrad auf einer geschützten Fahrspur auf einer direkt zum Ziel führenden Straße unterwegs sein, das war jahrelang ein Traum von urbanen Alltagsradlern. Mehr Platz und vor allem mehr sicheren Platz für das umweltfreundliche und zugleich gesundheitsfördernde Verkehrsmittel wird seit vielen Jahren auch von Verkehrsplaner*innen gefordert. Neidvoll wird auf Kopenhagen und die niederländischen Vorreiterstädte Amsterdam, Groningen und Utrecht verwiesen. In jüngster Zeit machen Paris, Valencia, London und sogar Bogotá Furore, niemand hätte erwartet, dass diese Städte den Radverkehr zur Trumpfkarte im interurbanen Standortwettbewerb machen würden. In Deutschland aber wird um jeden Quadratmeter gekämpft, der für einen geschützten Radweg umgewidmet werden soll.

Sobald Autofahrspuren reduziert werden oder Parkplätze verschwinden sollen, ist meistens Schluss mit der Radwegeplanung. Die Angst vor den möglichen Reaktionen aufgebrachter Autofahrer – und immer auch Autofahrerinnen – ist bei vielen Kommunalpolitiker*innen und in vielen Verwaltungen groß. Diese Angst ist durchaus begründet, denn die Proteste sind tatsächlich oft laut und die protestierenden Privatautomobilisten ruhen sich nicht nur auf Gewohnheitsrecht aus. Sie können sich auch formalrechtlich auf der richtigen Seite wähnen, denn das Verkehrsrecht insgesamt und die Straßenverkehrsordnung (StVO) im Besonderen hat den „fließenden Verkehr“ zum alles dominierenden Ziel erklärt. Seit Mitte der 1950er-Jahre ist damit der Autoverkehr gemeint, ein größeres Privileg ist kaum vorstellbar. Nach StVO darf zum Beispiel eine – den Autoverkehr benachteiligende – Fahrradstraße erst dann eingerichtet werden, wenn das Fahrrad bereits das vorherrschende Verkehrsmittel ist.

Doch in der Corona-Krise ist alles anders. Social Distancing, präziser eigentlich: Physical Distancing macht es möglich. Temporäre Infrastrukturen entstehen. Weltweit werden Straßen für Autos gesperrt, Flaniermeilen für Zufußgehende eingerichtet und phantasievoll abgetrennte Fahrradspuren angelegt. Bogotá war der Pionier beim Umetikettieren von Autospuren zu Radspuren, Philadelphia und Wien haben schnell nachgezogen. Auch in deutschen Städten gibt es von einem Tag auf den anderen sogenannte „pop-up bikelanes“, auf denen genug Platz zum Radeln unter Wahrung der Abstandsregeln möglich ist. In Berlin beispielsweise wird die direkte Verbindung von Kreuzberg in die City West auf einer mit Baustellenpollern abgetrennten eigenen Radfahrspur ermöglicht.

Das Ergebnis der Umwertung und Umwidmung der Verkehrsflächen ist aus verkehrswissenschaftlicher Sicht wenig überraschend. Sie folgt einem bekannten Muster: Jede Verkehrsinfrastruktur induziert ihre Nachfrage. Wer Radverkehrsinfrastruktur sät, erntet Radverkehr. Das gilt auch für das Zufußgehen: Wo es angenehm, ruhig und auf direktem Wege möglich ist, wird auch viel zu Fuß gegangen. Die Erfahrungen mit der Umwidmung des öffentlichen Straßenraums zeigen zudem: Es geht viel mehr als oft behauptet, es geht schneller als gedacht, die Effekte sind sofort sichtbar und erhöhen die Aufenthalts- und Lebensqualität. Das gilt in und nach der Corona-Krise. Offensichtlich ist,

dass es keine Rechtfertigung für das Platzprivileg des Autos gibt, außer dass es politisch seit Jahrzehnten so gewollt war. Klar ist aber auch, dass diese temporären Erfolge nur dann auf Dauer gestellt werden können, wenn der regulative Rahmen geändert wird. Das auf das Auto und seine Förderung fixierte Verkehrsrecht braucht eine Generalüberholung und die StVO muss zur Verkehrswendeverordnung werden, in der die Privilegien für das private Auto abgeschafft und der nötige Platz für seine Alternativen gesichert werden.

--

20. April 2020

[Weert Canzler](#) ist Leiter der Forschungsgruppe [Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung](#).

Das Werk ist eine Open-Access-Publikation und steht unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

