

urbanista (Hrsg.)

alles super?

Wie Superblocks unsere Städte
zu besseren Orten machen



Superblocks sind

Gemeinschaftsorte	20
Mailand: Wie <i>Piazze Aperte</i> Menschen zusammenbringen <i>Im Interview: Demetrio Scopelliti</i>	
Sorgennehmer	30
Paris: Wie die Stadt es schafft, dass sich die Menschen sicher fühlen <i>Im Interview: H��l��ne Chartier</i>	
Wirtschaftstreiber	40
Berlin: Wie mit Superblocks die Rechnung aufgeht <i>Im Interview: Dirk von Schneidmesser</i>	
Lebensverl��ngerer	50
London: Wie <i>Low Traffic Neighbourhoods</i> die Luft sauber halten <i>Im Interview: Rachel Aldred</i>	
Klimasch��tzer	58
Wien: Wie Supergr��tzel die Stadt k��hlen <i>Im Interview: Julia Girardi-Hoog</i>	
Artenparadiese	68
Bern: Wie auf kleinen Fl��chen gro��e Lebensr��ume entstehen <i>Im Interview: Sabine Tsch��ppeler</i>	
Verkehrswendehelfer	76
Hamburg: Wie ein Viertel Platz macht f��r die Verkehrswende <i>Im Interview: Sebastian Clausen</i>	
Streitthema	86
Br��ssel: Wie Superblocks ��berzeugungsarbeit leisten <i>Im Interview: Stefan Vandenhende</i>	

Fokus Nachbarschaft

Superblocks sind Gemein- schaftsorte

»Eine gute Stadt ist wie eine gute Party: Die Leute bleiben dort länger als nötig, weil sie sich wohlfühlen«, sagt Jan Gehl. Doch wenn man sich aktuell auf den Straßen umsieht, ist einem nicht gerade nach Feiern zumute. Autos brettern über Schnellstraßen und Parkplätze blockieren den öffentlichen Raum. Begegnung, Austausch und soziale Treffpunkte? Fehlanzeige. Viele Städte sind nicht wirklich gute Gastgeberinnen für ihre Bewohnenden. Das galt auch lange Zeit für Mailand – bis die norditalienische Alpenmetropole ihre Plätze buchstäblich öffnete und die Menschen zum Verweilen einlud. Heute sind die *Piazze Aperte* nicht mehr wegzudenken.

Mailand: Wie *Piazze Aperte* Menschen zusammenbringen

Wir alle leben in einer Nachbarschaft, umgeben von Nachbar:innen – uns vertraute wie unbekannte Menschen, manche enger aufeinander, andere in eher zufälligen, nicht immer frei gewählten Konstellationen. Manche Nachbar:innen trifft man sporadisch im Treppenhaus oder zufällig beim Einkaufen, andere nimmt man kaum wahr im Alltagsleben, zu Dritten wiederum pflegt man nahezu freundschaftlichen Kontakt. Doch wie kann Nachbarschaftlichkeit überhaupt erst entstehen? Und wo können aus flüchtigen Begegnungen möglicherweise sogar echte Beziehungen wachsen?

Gemäß der Nachbarschaftsstudie des *Gottlieb Duttweiler Instituts*¹ wünschen sich rund ein Viertel der Stadtbewohner:innen in der Schweiz mehr Kontakt mit ihren Nachbar:innen. Und: Das Nachbarschaftsleben findet meist auf den Straßen im Quartier statt. Diese werden aber oft vom ruhenden und fahrenden Autoverkehr beherrscht. Um lebendige Nachbarschaften zu ermöglichen, müssen wir die Rolle und Nutzung der Straßenräume als Orte der Nachbarschaft neu denken und den verfügbaren Platz im Straßenraum neu verteilen. Hier bietet das Konzept der Superblocks ein enormes Potenzial für Straßen als urbane Quartierslebensräume.

Nachbarschaft nach Mailänder Art

Um Nachbarschaftlichkeit im Quartier zu ermöglichen, braucht es Raum für Austausch – spontan, flexibel und auch mal zufällig. Gerade in Stadtteilen, in denen die Freiraumversorgung durch Plätze oder Parks nicht gegeben ist, stellen freigespielte Straßenräume und umgenutzte Parkplätze eine große Chance für die Nachbarschaft dar. Genau dieses Ziel verfolgt die Mailänder Stadtregierung seit 2018 mit dem Programm *Piazze Aperte*². Um den öffentlichen Raum neu zu denken, wurden in verschiedenen Stadtteilen Straßenabschnitte oder Teilbereiche von Kreuzungen für den Verkehr gesperrt und mit simplen Gestaltungsmaßnahmen kodiert. Die laufende Erweiterung des Programms um neue *Piazze Aper-*

te führte dazu, dass heute jede zweite Person in Mailand innerhalb von 15 Minuten Fußweg eine *Piazza* in ihrem Quartier erreicht. So gelang es der Stadt, Orte im Straßenraum zu schaffen, die als soziale Treffpunkte in der Nachbarschaft zur Verfügung stehen. Durch das Anbieten von *Piazze Aperte* sollen die Mailänder:innen zu einem neuen Gemeinschaftsgefühl mit ihren Nachbar:innen finden.

Die Einzigartigkeit der Nachbarschaft

Trotz Ähnlichkeiten im Grundprinzip und in der Ausgestaltung baut jedes Projekt auf der Einzigartigkeit des jeweiligen Ortes und seiner Nachbarschaft auf: von der Form über die Möblierung bis zur Gestaltung ist jede *Piazza* ein Unikat. Die Umplanung richtet sich dabei nach den Bedürfnissen der jeweiligen Nachbarschaft, die die Projektverantwortlichen im Rahmen von Gesprächen aufgenommen haben. Für die Umgestaltung werden Ansätze des *Tactical Urbanism* verfolgt. Das Ziel ist nicht nur die Aufwertung des öffentlichen Raumes, sondern insbesondere die Belebung der Orte zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten. Durch die Aneignung und Nutzung der Anwohnerschaft vor Ort wird diese Einzigartigkeit unterstrichen. Den Erfolg der *Piazze Aperte* beweisen auch die neu entstandenen Nachbarschaftsbeziehungen.

Und dann kam COVID

Als die Pandemie Italien mit voller Wucht überrollte und Städte weltweit versuchten, trotz Schutzmaßnahmen ein gesellschaftliches Leben im Quartier zu ermöglichen, hatte Mailand bereits die ersten *Piazze Aperte* eröffnet. Was so nie vorgesehen war, entpuppte sich als Härtestest, der zu beweisen vermochte, dass menschenorientierte Straßen mehr sind als Erholungsräume: Sie machen Nachbarschaften resilienter und Stadträume lebenswerter (→ Fokus Klima). In vielen Städten wurde die Pandemie zu einem Gamechanger: Durch den reduzierten Bewegungsradius gewann das unmittelbare Wohnumfeld an Bedeutung. Obwohl viele alte Gewohnheiten wie-

der zurückgekehrt sind, hat die Nachbarschaft im Bewusstsein vieler an Relevanz gewonnen. In diesem Zusammenhang kann auch die Diskussion um die gerechte Verteilung des Straßenraumes in neuem Licht geführt werden.

Wie das Mailänder Modell Schule macht

Erfolgsfaktor der *Piazze Aperte* ist die Haltung der Stadtregierung, dass die umgestalteten Räume den Menschen dienen sollen, die sie nutzen. Dadurch können Nachbarschaften geschaffen werden, die die Zukunft der Stadt prägen. Auf den ersten Aufruf im Jahr 2019 unter dem Motto *Piazze Aperte in ogni quartiere (Offene Plätze in jeder Nachbarschaft)* wurden über 60 Vorschläge für mögliche *Piazze Aperte* eingereicht.

Im Herbst 2022 lancierte Mailand den Aufruf *Piazze Aperte per ogni scuola³ (Offene Plätze für jede Schule)* und weitete damit den Ansatz des Mailänder Superblocks auf Straßenräume im Umfeld von Schulen aus. Auch hier ist das Ziel, unter Einbezug der Schüler:innen und Lehrpersonen Treffpunkte und Orte für soziale Interaktion zu schaffen. Dabei sollen insbesondere Räume entstehen, die Kindern im urbanen Umfeld ermöglichen, selbstständig spielerische und schulische Aktivitäten zu verfolgen. Gleichzeitig sollen die Lernenden als Generation von morgen für einen Schulweg mit nachhaltigen Mobilitätsformen sensibilisiert werden (→ Fokus Mobilität).

Mehr Nachbarschaft durch Superblocks

Der Mailänder Ansatz der *Piazze Aperte* wie auch andere Beispiele von Superblocks in europäischen Städten zeigen das große Potenzial einer Umverteilung des Straßenraumes. Insbesondere in dichten urbanen Gebieten können so Freiräume geschaffen werden, die zwingend notwendig sind für die Entstehung von lebendigen Nachbarschaften. Der Ansatz des *Tactical Urbanism*, der sowohl in Mailand, als auch bei den Superblocks in Barcelona und anderen Städten in der Initiierungsphase angewendet wurde, ist dabei fast genauso wichtig für die Nachbarschaft wie das Freispielen von Straßenräumen. Die gemeinsame Projektbeteiligung stellt den Nährboden für neue und vertiefte nachbarschaftliche Beziehungen dar. Mit den Worten der Nachbarschaftsstudie: »Nachbarschaft ist ein Prozess, kein Zustand«.

Quellen:

¹ Frick, Karin / Kwiatkowski, Marta / Samocho-wiec, Jakub (2022): Hallo Nachbar:in – Die grosse Schweizer Nachbarschaftsstudie. Im Auftrag von Migros-Genossenschafts-Bund. Rüslikon: Gottlieb Duttweiler Institute.

² https://globaldesigningcities.org/update/piazze_aperte_report-en/

³ Scopelliti, Demetrio (2023): Piazze Aperte per ogni Scuola.



Nachbarschaftliche Begegnungszonen

Bild: Bloomberg Philanthropies



Bild: Daniele Mascolo



Früher Verkehrsknoten, heute Verweilort

Bild: AMAT

Was ist *Tactical Urbanism*?

Tactical Urbanism bezieht sich auf kurzfristige, kostengünstige und oft experimentelle Interventionen in städtischen Räumen, die darauf abzielen, positive Veränderungen in der Gemeinschaft und der Umwelt zu bewirken. Diese Maßnahmen sind in der Regel temporär und flexibler als traditionelle städtebauliche Projekte.

Ziel ist es, durch kleine, rasche Eingriffe positive Auswirkungen zu erzielen, das nachbarschaftliche Leben zu verbessern und innovative Lösungen für städtebauliche Herausforderungen zu testen. Diese Interventionen können beispielsweise temporäre Parklets, Radwege oder öffentliche Kunstinstallationen, aber auch Pop-up-Parks umfassen. *Tactical Urbanism* wird oft von Gemeinschaften, Aktivist:innen, Künstler:innen und Stadtplaner:innen angewendet, um einen partizipativen Bottom-up-Ansatz in der Stadtentwicklung zu fördern.



Bild: Comune di Milano



Bild: Comune di Milano



Bild: Bloomberg Philanthropies

»Menschen haben das Bedürfnis nach Nähe und Vertrautheit, und die Identität der Nachbarschaft spielt eine wichtige Rolle.«

Demetrio Scopelliti von *Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio Mailand* erzählte uns von der Bedeutung von *Piazze Aperte* für die Prägung der zukünftigen Stadt.

Warum wollte Mailand die Nachbarschaften stärken?

Die Initiative von Mailand, die Nachbarschaften zu stärken und das Projekt *Piazze Aperte* zu starten, basierte auf der Erkenntnis, dass Städte aus mehr als nur einem Zentrum und einer Peripherie bestehen. Wir wollten die Bedeutung lokaler Gemeinschaften hervorheben, indem wir öffentliche Räume in den Nachbarschaften zurückforderten. Unser Ziel war es, die Werte und Identitäten der Quartiere zu betonen, indem man sie explizit benannte und ihre öffentlichen Räume neu gestaltete, was durch das Projekt *Piazze Aperte in ogni quartiere* umgesetzt wurde.

Wie wurden die ersten Standorte ausgewählt? Wie sind Sie dabei mit Ängsten oder Gegenwind umgegangen?

Die ersten Standorte wurden 2018 in Zusammenarbeit mit *Bloomberg Associates* ausgewählt, wobei ein Top-down-Ansatz verfolgt wurde. Anfangs gab es Widerstände, vor allem aufgrund von Ängsten vor Veränderungen und mangelnder Kommunikation seitens der Stadt. Um diesen Widerstand zu überwinden, wurde viel Zeit in direkte Kommunikation mit den Anwohnenden investiert und ihre Bedenken ernst genommen.

Durch den Übergang zu einem Bottom-up-Ansatz, bei dem die Nachbarschaften aktiv eingebunden wurden, ließ der Widerstand allmählich nach. Ein kooperativer Ansatz erwies sich als effektiv, um Widerstände zu verringern und erfolgreiche Umsetzungen zu ermöglichen.

Wie kann man die Menschen innerhalb der großstädtischen Anonymität zu mehr Nachbarschaft bewegen?

Es besteht immer ein Bedarf an Nachbarschaft und Gemeinschaft, insbesondere für Kinder, Eltern oder Teenager. Der aktuelle Trend zur 15-Minuten-Stadt zeigt, dass ein Leben in unmittelbarer Nähe zu den Dingen, die wir brauchen, einen erfüllteren und angenehmeren Alltag ermöglichen kann.

Menschen haben von Natur aus das Bedürfnis nach Nähe und Vertrautheit, und die Identität der Nachbarschaft spielt dabei eine wichtige Rolle. Sie kann dazu beitragen, das Gefühl der Gemeinschaft zu stärken und die Anonymität der Großstadt zu überwinden. Besonders während der Pandemie wurde deutlich, wie wichtig öffentliche Räume für soziale Interaktionen und Begegnungen sind. Der Lockdown zwang uns, uns auf das lokale Umfeld zu besinnen und die Bedeutung von öffentlichen Räumen neu zu entdecken. Es wurde klar, dass die Schaffung zusätzlicher Gemeinschaftsplätze von entscheidender Bedeutung ist, um den Bedürfnissen der Menschen nach Begegnungen und sozialen Aktivitäten gerecht zu werden.

Was ist nach der Pandemie geschehen? Was ist übriggeblieben?

Es gab definitiv Veränderungen in unserer Herangehensweise während der Pandemie. Wir waren flexibel und konnten schnell zum normalen Leben zurückkehren – aber mit einem kritischen Blick auf das, was wir taten.

Die Pandemie führte zu einer starken Wiederentdeckung von öffentlichen Räumen und dem Leben im Freien, da wir unter dem Mangel daran litten. Die Zunahme von Homeoffice und der Verzicht auf öffentliche Verkehrsmittel führten dazu, dass viele Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs waren. Diese Veränderungen waren nicht einfach rückgängig zu machen. Die Pandemie beschleunigte also die bereits bestehenden Trends, wie zum Beispiel die Idee der 15-Minuten-Stadt, die bereits vorher im Gespräch war.

Besteht noch Bedarf nach weiteren *Piazze Aperte*? Oder ist das Bedürfnis irgendwann gesättigt?

Der Bedarf nach neuen *Piazze Aperte* besteht weiterhin, insbesondere in der Nähe von Schulen. Wir haben festgestellt, dass die Nachfrage nach öffentlichen Plätzen vor Schulen besonders stark ist und es eine hohe Beteiligung und Unterstützung

zung seitens der Nachbarschaft gibt. Daher haben wir beschlossen, den Fokus des Programms darauf zu legen und arbeiten daran, diese Nachfrage zu erfüllen. Seit dem Beginn des Programms im Jahr 2018 haben wir bereits 43 Projekte realisiert. Bei der ersten offenen Ausschreibung im Jahr 2019 erhielten wir 65 Vorschläge, und letztes Jahr gab es 87 Vorschläge für neue Plätze vor Schulen. Wir arbeiten nun daran, diesem hohen Bedarf gerecht zu werden und öffentliche Räume umzugestalten.

Es ist wahrscheinlich, dass die Nachfrage kontinuierlich bleibt, daher planen wir, alle zwei oder drei Jahre die Bewohnenden zu fragen, wo sie gerne bei der Rückgewinnung von öffentlichen Räumen zusammenarbeiten würden. Dieses Programm bietet Möglichkeiten zur Skalierung und Replikation, was es besonders interessant macht.

Gab es einen Moment, als Sie realisierten, dass sich auch der gesellschaftliche Zusammenhalt eines Quartiers verändert hat?

Ja, definitiv. Es gab klare Anzeichen für positive Veränderungen im sozialen Zusammenhalt der Nachbarschaften. Die verstärkte Gemeinschaftswahrnehmung und die aktive Beteiligung der Bewohnenden an Projekten zur Neugestaltung öffentlicher Räume sind deutliche Zeichen dafür. Durch den gemeinsamen Planungs- und Gestaltungsprozess entsteht Diskussion und Kooperation, was den Zusammenhalt stärkt. Konflikte während der Umsetzung fördern weitere Gespräche und Verhandlungen, die letztendlich zu einer

gestärkten Gemeinschaft und Identität führen. Die Stärkung von Menschen, die Verantwortung übernehmen für ihre Piazza, spielt ebenfalls eine wichtige Rolle. Insgesamt zeigen diese Prozesse eine deutliche Verbesserung im gesellschaftlichen Zusammenhalt der Quartiere.

Nach so vielen umgesetzten Plätzen – kommt man da nicht in eine Routine? Wie kann trotzdem jede Nachbarschaft spezifisch angeschaut werden?

Trotz der Umsetzung vieler Plätze gerät man nicht in Routine, besonders in einer Stadt, die stark vom Autoverkehr geprägt ist und in der öffentliche Räume oft von Autos besetzt sind. Die kontinuierliche Nachfrage der Bürger:innen nach Veränderungen und die Notwendigkeit, öffentliche Räume zurückzugewinnen, sind ständige Antriebe für uns, weiterzumachen.

Unser Programm ist Teil eines langfristigen Prozesses, die Stadt von einer autozentrierten zu einer menschenorientierten Stadt umzugestalten. Diese Veränderungen brauchen Zeit – möglicherweise Jahrzehnte, aber jeder Fortschritt ist wichtig, um zu zeigen, dass Veränderung möglich ist und erfolgreich sein kann. Das Arbeiten für die Stadtverwaltung ist nie routinemäßig, da neue Herausforderungen und unerwartete Schwierigkeiten jederzeit auftreten können.

Nein, wir sind noch nicht in einer Routine, aber sollte es zu einer werden, wäre es die beste Routine, die wir haben können, oder nicht?



Demetrio Scopelliti ist Direktor für Stadtplanung und öffentlichen Raum bei der Agentur für Mobilität, Umwelt und Territorium (AMAT) der Stadt Mailand. Seit 2016 ist er Berater des stellvertretenden Bürgermeisters für Stadtplanung und koordiniert Projekte und Programme wie den Stadtplan Mailand 2030, den Masterplan für die Bahnhöfe, den C40-Wettbewerb *Reinventing Cities* sowie die *Tactical Urbanism* Programm *Strade Aperte* und *Piazze Aperte* mit *Bloomberg Associates* und *GDCI-Nacto*.



Bild: Comune di Milano



***Die Stadt kann wieder
ein Ort werden, an dem
die meisten Straßen
nicht für Autos da sind,
und die meisten Men-
schen keines haben.***

*Salvador Rueda,
»Erfinder« der Superblocks in Barcelona*

Fokus Sicherheit

Superblocks sind Sorgen- nehmer

Seit 2014 krempelt Paris' Bürgermeisterin die französische Hauptstadt um. Ihr Ziel? Mehr Sicherheit auf den Straßen. In der jahrzehntelang von Autos beherrschten Stadt macht sie Platz für Radwege, Parks und Flanierzonen. Parkplätze und mehrspurige Straßen müssen weichen – und SUVs am liebsten gleich ganz aus der Stadt draußen bleiben. Die ambitionierte Anne Hidalgo, erste Frau im Amt des Stadtoberhaupts, argumentiert dabei nicht mit Klimaschutz und CO₂-Bilanzen, sondern macht die Sicherheit der Pariser:innen zum Thema. Ob verkehrsberuhigte Straßen für den Schulweg, breite Radwege oder autofreie Boulevards: Alle Verkehrsteilnehmer:innen sollen sich sicher fühlen. Und gleichzeitig sorgt Hidalgo für kurze Wege, indem sie Paris zur 15-Minuten-Stadt umbaut.

Paris:

Wie die Stadt es schafft, dass sich die Menschen sicher fühlen

Paris gilt auf der ganzen Welt als die »Stadt der Liebe« – aber vielleicht sollten wir lieber sagen: der Autoliebe. Denn lange Zeit war die französische Hauptstadt beinahe fahrradfrei und die Türme von *Notre Dame* und *Sacré-Cœur* in den Dunst der Abgase gehüllt. Von Romantik keine Spur, zumindest für alle, die nicht hinterm Steuer saßen. Mitte der Neunziger gab es in Paris gerade mal drei Kilometer Radwege, die sogenannten »Wege der Höflichkeit«. Weit weniger rücksichtsvoll, fast schon grob durchschnitten damals vierspurige Straßen mit schmalen Gehwegen die Stadt. Und am Seineufer bretteten die Autos fast ungebremst über die Schnellstraße – bis Anne Hidalgo ins Rathaus zog.

Paris, die Stadt der kurzen Wege

2014 wurde die Sozialistin, die in Deutschland wohl eher Sozialdemokratin wäre, Bürgermeisterin der französischen Metropole. Seitdem verfolgt sie ihren ehrgeizigen Plan – und baut Paris zur gesunden und sicheren Stadt um. In einer Welt, in der die Verbannung des Autos zu den politisch riskantesten Ideen zählt, beweist Hidalgo Mut und Durchhaltevermögen. Denn ein Jahr nach ihrem Amtsantritt beurteilte sie nur noch jeder siebte positiv. Aufgeben? Keine Option. Sie arbeitete weiter an ihrem Versprechen, Paris zur 15-Minuten-Stadt zu machen. Alle Orte des täglichen Lebens sollen in maximal 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein – egal ob Kindergarten, Schule oder Büro, Supermarkt, Bio-Laden oder Apotheke, Café oder Sportplatz. Dieses Stadtmodell soll unter anderem den Autoverkehr reduzieren, den Lärmpegel senken und die Luftqualität steigern. Und obendrein bleibt den Anwohner:innen durch die kürzeren Wege mehr Zeit für nachbarschaftliche Begegnungen. Wichtig ist, dass öffentliche Räume so umgestaltet werden, dass sie zum Verweilen und zur sozialen Interaktion einladen¹ (→ Fokus Nachbarschaft).

Um ihren Traum vom kompakten Paris wahr werden zu lassen, verfüncfachte sie die Radinfrastruktur auf über 1.000 Kilometer und investierte

150 Millionen Euro in die Verdopplung der Radwege. Sie sperrte ganze Straßen für den Autoverkehr, um Platz für Fußgänger:innenzonen und Boulevards zu machen, beispielsweise das 3,3 Kilometer lange Seineufer. Eine Schnellstraße, über die früher 43.000 Fahrzeuge pro Tag brausten, ist mittlerweile eine beliebte Flaniermeile mit bis zu zwei Millionen Besucher:innen pro Jahr. Bis 2020 stieg der Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen auf 47 Prozent, bis 2021 kamen weitere 22 Prozent hinzu².

Hidalgo wurde für ihr Programm als arrogante »Chefin von Paris« beschimpft, zog Hass und Hetze auf sich – und gewann 2020 dennoch die Wiederwahl. Vom bekanntesten französischen Klimaforscher Jean Jouzel beraten, trat sie dafür an, Paris bis 2050 klimaneutral zu machen. Sie ist überzeugt davon, dass die Stadt durch steigende Temperaturen unbewohnbar werden könnte. Und dennoch redet sie nicht von Klimaschutz und CO₂-Bilanzen. Stattdessen argumentiert sie mit empfindlichen Lungen von Schulkindern, mit Asthmakranken an Autobahnen und damit, dass SUVs aufgrund ihrer Größe kleine Erstklässler:innen übersehen könnten. Nicht nur wegen dem Klima, vor allem aus Sicherheitsgründen soll die Stadt attraktiver für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen werden (→ Fokus Gesundheit).

Ihre zweite Amtszeit will Hidalgo nutzen, um erneut 250 Millionen Euro in die Fahrradpolitik zu investieren, davon 180 Millionen in die Infrastruktur. Bis 2026 sollen außerdem 180 Kilometer Radwege ergänzt sowie alle Straßen im Pariser Stadtgebiet fahrradfreundlich werden. Hierzu plant sie Zweirichtungsradswege und Kreuzungen nach niederländischem Vorbild. Busse und Straßenbahnen sollen Vorrang an Ampeln erhalten, Fahrräder gleich grüne Wellen. Hinzu kommen 130.000 neue Radabstellplätze³.

Seit 2021 herrscht auf beinahe allen Straßen Tempo 30 für den Autoverkehr, als nächstes soll die Höchstgeschwindigkeit auf der Ringautobahn

von 70 auf 50 km/h gesenkt werden. Damit will Hidalgo das Unfallrisiko reduzieren. Denn bereits 2014, als das Tempolimit von 80 auf 70 km/h angepasst wurde, sei die Zahl der Unfälle um 15 Prozent zurückgegangen⁴. Ab 2024 sollen Dieselfahrzeuge verboten sein, Verbrennungsmotoren ab 2030. Bis 2026 sollen 70.000 oberirdische Parkplätze wegfallen, das entspricht 72 Prozent aller Straßenparkplätze. Und SUVs von außerhalb zahlen ab Herbst 2024 18 Euro pro Stunde fürs Parken im Zentrum – dreimal so viel wie vorher. Nach den Olympischen Sommerspielen 2024 sollen verkehrsberuhigte Zonen im historischen Kern (I., II., III. und IV. Arrondissement) sowie nördlich des *Boulevard Saint-Germain* eingeführt werden. Bis 2030 sollen über 38 Milliarden Euro in den öffentlichen Nahverkehr investiert werden, um 200 Kilometer neue U-Bahn-Strecken zu realisieren. Das Projekt »Paris atmet auf« soll fortgesetzt und Straßen weiterhin temporär für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Auch die Stärkung der grün-blauen Infrastruktur ist Hidalgo wichtig: So sollen bis 2026 rund 170.000 Bäume gepflanzt und die *Champs-Elysee* inklusive *Place de la Concorde* bis 2030 zu einem grünen Boulevard werden. Und nach über 100 Jahren soll die Seine ab 2025 endlich wieder sauber genug zum Schwimmen sein.

Auch wenn Hidalgo bei ihren Plänen für die 15-Minuten-Stadt vor allem an die Sicherheit und Gesundheit der Pariser:innen denkt – mit der Eindämmung des Autoverkehrs bessert die Stadt automatisch auch ihre CO₂-Bilanz auf. Daher wurde Paris für seine außergewöhnliche Führungsrolle im Klimaschutz 2021 mit dem *Climate Action Award* der Vereinten Nationen ausgezeichnet.

Rue aux écoles: Schulstraßen neu interpretiert

Zu Beginn ihrer zweiten Amtszeit initiierte Hidalgo das Projekt *Rue aux écoles*, um die Sicherheit auf dem Schulweg zu erhöhen. In ganz Paris entstehen seither verkehrsberuhigte Bereiche in der Umgebung von Grundschulen und Kindergärten

– Ende 2023 sind es schon über 200. Die Schulstraßen werden mit physischen Elementen für den Autoverkehr gesperrt, Rettungs- und Lieferfahrzeuge erhalten aber weiterhin Zugang. Brunnen und Bänke erhöhen die Aufenthaltsqualität, Bäume und Begrünung sorgen für Schatten und Kühlung. Die Kinder der angrenzenden Schulen werden in partizipative Workshops eingebunden und führen selbst Messungen und Interviews mit Anwohner:innen durch, um zukünftige Nutzungsideen zu beurteilen⁵.

Rue aux enfants: Sichere Spielstraßen für Kinder

Ähnlich wie die *Rues aux écoles* verfolgt auch das Konzept *Rue aux enfants* das Ziel, Kindern eine sichere Umgebung zu bieten. 2015 vom Kollektiv *Rues aux enfants, rues pour tous* ausgerufen, führten Städte in ganz Frankreich temporäre Verkehrsberuhigungen und Straßensperrungen durch. Auch in Paris werden jedes Jahr im Frühling und Herbst einige Straßen zur Fußgänger:innenzone. So sollen Kinder jeden Alters den Straßenraum sicher genießen und ihre Umgebung erkunden können. *Rues aux enfants* entstehen vor allem in einkommensschwächeren Stadtteilen, um auch Kindern aus ärmeren Verhältnissen sichere Möglichkeiten zum Spielen zu bieten.



Foto: WRI

Quellen:

¹ https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Why-every-city-can-benefit-from-a-15-minute-city-vision?language=en_US

² <https://taz.de/Anne-Hidalgo-und-die-Fahrradstadt-Paris/!5826592/>

³ <https://www.umverkehr.ch/node/1080>

⁴ <https://www.nzz.ch/international/die-pariser-ringauto-bahn-ist-womoeglich-bald-nur-noch-fuer-sonntagsfahrer-id.1767449>

⁵ https://www.klimabuendnis-karlsruhe.de/2023/11/04/rue-aux-ecoles-in-paris-sicherheit-und-umweltschutz/?doing_wp_cron=1710421205.6596889495849609375000

⁶ <https://comun-magazin.org/eyes-on-the-street-raum-und-sozialitaet/>

⁷ <https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2023/oct/04/bicibus-how-barcelona-got-kids-cycling-safely-to-school>

Was ist die *Eyes on the Street-Theory*?

In den 1950er-Jahren stellte sich die New Yorker Aktivistin, Journalistin und Stadtforscherin Jane Jacobs gegen den Ausbau der *Fifth Avenue* zu einer mehrspurigen Stadtautobahn. Sie konnte die Öffentlichkeit mit ihrer Kampagne überzeugen, das Projekt wurde gestoppt. Seither gilt sie als eine der wichtigsten Kritiker:innen der autogerechten Stadt.

In ihrem Buch »Tod und Leben großer amerikanischer Städte« reflektiert sie persönliche Beobachtungen aus ihrer Nachbarschaft in Greenwich – und beschreibt unter anderem, wie informelle Beziehungen die Resilienz gegen Verwahrlosung und Kriminalität stärken können. Sie argumentiert, dass eine intensivere Nutzung öffentlicher Räume eine positive soziale Kontrolle bewirke und das Vertrauen der Bewohner:innen stärke – und nennt dieses Phänomen »Eyes on the street«⁶.

Was ist der *Bicibús*?

Die Einführung von 15-Minuten-Städten oder Superblocks allein macht noch kein sicheres, kinderfreundliches Quartier. In Barcelona soll der *Bicibús* Abhilfe schaffen, ein Teilprojekt der Initiative »Schützt die Schulen«. Ziel ist, die Verkehrsräume rund um Schulen sicherer zu machen.

Im *Bicibús* fahren Kinder mit dem Fahrrad zur Schule – und zwar als Gruppe. Kurz: ein Bus aus Fahrrädern. Entlang einer festgelegten Route und zu fixen Zeiten radeln die Kinder gemeinsam und von Eltern begleitet zur Schule⁷. Mittlerweile gibt es zwölf solcher *Bicibús*-»Linien« in Barcelonas Superblocks, die Zahl der mitfahrenden Kinder erhöht sich stetig. Außerhalb eines Superblocks wäre ein solcher Ansatz viel zu unsicher und kaum zu verwirklichen. Dieses Projekt aber trägt zur Verbesserung der individuellen Mobilität der Kinder bei und unterstützt nicht nur ihre Selbstständigkeit, sondern auch den Zusammenhalt im Quartier.



Foto: WRI

»Es reicht nicht aus, einfach gegen Autos zu kämpfen, um das Wohlbefinden der Menschen zu erhöhen.«

Mit H el ene Chartier vom Städte-Netzwerk C40 sprachen wir über die 15-Minuten-Stadt und ihr Potenzial für die Sicherheit in Nachbarschaften.

Was haben die 15-Minuten-Stadt und Superblocks gemeinsam?

Beide Konzepte sind eigentlich nicht neu. Bereits vor Jahrzehnten haben sich Stadtplaner:innen, etwa Jane Jacobs in Nordamerika oder Jan Gehl im europäischen Kontext, für autoarme, lebenswerte öffentliche Räume eingesetzt. Der Ansatz, die Lebensqualität in Nachbarschaften zu verbessern, existiert also schon seit den 1960er- oder 1970er-Jahren. Derzeit ist jedoch eine deutliche Beschleunigung solcher Projekte spürbar. Städte wie Barcelona und Paris lenken die Aufmerksamkeit auf öffentliche Räume als das »Wohnzimmer der Stadt«. Für viele Menschen gleicht diese lebendige Atmosphäre so manchen Nachteil des Stadtlebens aus, etwa den fehlenden eigenen Garten oder die kleineren Wohnungen. Die COVID-19-Pandemie hat gezeigt, wie herausfordernd es sein kann, ohne Zugang zu Natur oder hochwertigen öffentlichen Räumen zu leben. Weitere Gründe sind die zunehmenden Klima berlegungen, etwa die Reduzierung von Treibhausgasemissionen sowie die Vorteile für die Sicherheit, insbesondere für Kinder, die nun mehr autofreie Straßen zum Spielen haben.

Paris und Barcelona zeichnen sich außerdem dadurch aus, dass sie sich vom »Kampf gegen Autos«-Narrativ – das etwas negativ sein kann – entfernt haben und eine ganzheitlichere Vision der Transformation anstreben. Superblocks haben dabei eine wichtige Rolle gespielt. Die 15-Minuten-Stadt, die es in ähnlicher Form auch schon in Portland oder Melbourne gab, wurde von der Pariser Bürgermeisterin mit bemerkenswertem Weitblick vorangetrieben. Anne Hidalgo hat die Notwendigkeit für schnelle Veränderungen erkannt und umgehend Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs erlassen. Inspiriert von Kopenhagen war es ihr Ziel, das Radfahren zu fördern. Obwohl dies anfangs umstritten war, erhielt ihre Entscheidung schließlich breite Unterstützung. Während ihres Wahlkampfs für eine zweite Amtszeit, unterstützt von Professor Carlos Moreno, passte sie ihre Erzählung an und übernahm das

Konzept der 15-Minuten-Stadt, das sehr positiv aufgenommen wurde.

Was Superblocks und 15-Minuten-Städte gemeinsam haben, ist ihr Potenzial, ganzheitliche Transformationen herbeizuführen, anstatt sich ausschließlich auf Mobilität oder Autos zu konzentrieren. Dies zeigt sich nicht nur im politischen Narrativ, sondern auch in der praktischen Umsetzung. Sie beginnt mit einfachen Interventionen wie dem Aufstellen von Bänken oder kleinen Spielplätzen, die sich allmählich zu umfangreicheren Veränderungen entwickeln. Letztendlich geht es darum, die Lebensqualität in Nachbarschaften zu steigern, angefangen bei den öffentlichen Räumen. Sie werden zu Orten, an denen sich die Bewohner:innen gerne aufhalten, spontan treffen oder zum Spielen verabreden. Beide Ansätze teilen sich also das Verständnis, dass es nicht ausreicht, einfach gegen Autos zu sein, um das Wohlbefinden der Menschen zu erhöhen.

Wie können 15-Minuten-Städte das subjektive Sicherheitsgefühl verbessern? Und wie kann dies wissenschaftlich nachgewiesen werden?

Obwohl dies anfangs nicht im Mittelpunkt stand, ist offensichtlich, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens zu einer messbaren Verbesserung der Sicherheit führen kann. Darüber hinaus können die Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume und die Förderung des Fußverkehrs zu einem gesteigerten subjektiven Sicherheitsgefühl beitragen. Es fehlen jedoch derzeit empirische Beweise, die diese Behauptungen unterstützen. Bei C40 arbeiten wir aktuell an der Entwicklung von wissenschaftlichen Methoden zur Messung dieser Effekte.

Wie geht Paris mit subjektiven Sicherheitswahrnehmungen um? Wie bemüht sich die Stadt, die Sicherheitsbedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen zu erfüllen?

Ich glaube nicht, dass subjektive Sicherheit in Paris der Hauptfokus war. Auch die Erzählung der

sozialen Kontrolle ist in Frankreich aus kulturellen Gründen nur schwer anwendbar. Dennoch ist es unbestritten, dass eine zunehmende Fußgänger:innenzahl zu einem positiven Sicherheitsgefühl beitragen kann, da mehr Menschen auf der Straße präsent sind.

Aktuell gibt es in Paris mehr und mehr Überlegungen, was die Sicherheit der Frauen im öffentlichen Raum angeht. Es scheint eine gesteigerte Sensibilität dafür zu geben, wie Männer und Frauen öffentliche Räume nutzen, und es wird mittlerweile sogar darüber nachgedacht, wie Schulhöfe von Jungen und Mädchen unterschiedlich genutzt werden. Immer mehr stadtplanerische Projekte setzen sich zum Ziel, eine gerechtere Raumverteilung für alle Gruppen sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass sich alle Menschen gleichermaßen willkommen fühlen.

Welche Rolle spielt Gender bei der Neugestaltung öffentlicher Räume in Paris?

Die Geschlechterbalance spielt eine wichtige Rolle, insbesondere bei der Neugestaltung von Schulhöfen, wie die Initiative *Les Cours Oasis (Die Oasen-Höfe)* zeigt. Dieses Programm hat zu einer kompletten Überarbeitung vieler Pariser Schulhöfe geführt. Mit dem Projekt sollte unter anderem der Mangel an öffentlichen Grünflächen und Gärten angegangen werden. Durch die Öffnung der Schulhöfe außerhalb der Schulzeiten für die Nachbarschaft sind mehr als 130 neue *Pocket Parks* entstanden.

Es wurde jedoch deutlich, dass Schulhöfe eben Schulhöfe sind – und in ihrer ursprünglichen Gestaltung nicht als Parks funktionieren. Daher konzentrierte sich die Neuplanung unter anderem darauf, der Natur wieder mehr Raum zu geben, die Klimaresilienz zu stärken und städtische Hitzeinseln zu mildern. Gleichzeitig sollten die Kinder dazu ermutigt werden, sich mit den Pflanzen auseinanderzusetzen. Ein entscheidender Aspekt im Umgestaltungsprozess war die Berücksichtigung von Geschlechterdynamiken. Eine Studie hatte ergeben, dass Jungen dazu neigten, die zentralen Bereiche der Schulhöfe zu dominieren und den Raum zu besetzen, während Mädchen sich am Rand versammelten und eher ruhigeren Aktivitäten nachgingen. Um diesem Ungleichgewicht zu begegnen, sind die Geschlechterbalance und Sicherheitsüberlegungen zu integralen Faktoren bei der Neugestaltung öffentlicher Räume und Schulhöfe in Paris geworden.

Kurz: Gender ist ein entscheidender Aspekt bei der Neugestaltung öffentlicher Räume in Paris und es soll sichergestellt werden, dass Plätze, Parks und Straßenzüge alle Nutzer:innen, unabhängig vom Geschlecht, ansprechen.

Zum Abschluss: Welchen Rat würden Sie anderen Städten geben, die die 15-Minuten-Stadt einführen möchten?

Zunächst würde ich vorschlagen, den Begriff 15-Minuten-Stadt zu überdenken. Obwohl er an Popularität gewonnen hat, könnte es von Vorteil sein, einen einzigartigeren Namen zu wählen, der zur Identität der Stadt passt. Bogotá spricht beispielsweise vom »Care Block«, was seine eigene Erzählung und Fokussierung reflektiert. Zweitens sollte der Hauptfokus darauf liegen, die Nachhaltigkeit und Lebensqualität in den Städten zu verbessern. Die Entscheidungsfindung und die Entwicklung des Narrativs sollten sich ebenfalls um diese Ziele drehen. Es ist entscheidend, die Bevölkerung während des gesamten Prozesses kommunikativ abzuholen und partizipativ einzubinden.

Natürlich ist die Förderung aktiver Mobilitätsformen und die Umgestaltung der Mobilitätsinfrastruktur wichtig, aber ebenso wichtig sind die sozialen Aspekte. Die 15-Minuten-Stadt ist kein rein verkehrsplanerisches Projekt, sondern lebt von den Menschen, die sie nutzen. Deshalb braucht es gutes, ansprechendes Design, das die Bewohner:innen dazu einlädt, den öffentlichen Raum zu beleben. Darüber hinaus sollte die Verbindung zwischen Straße und Erdgeschoss, der Zugang zu Natur sowie zu wichtigen Einrichtungen berücksichtigt werden. Entscheidend ist es, eine kohärente Vision und einen ganzheitlichen Ansatz für die Transformation der Nachbarschaft zu entwickeln.



Hélène Chartier ist Direktorin für Stadtplanung und Design bei C40, einem globalen Netzwerk für Bürgermeister:innen. Sie unterstützt Kommunen dabei, nachhaltige und resiliente Strategien zu implementieren und verantwortet den C40's *Workstream* zu 15-Minuten-Städten. Außerdem leitet sie *Reinventing Cities*, eine Wettbewerbsreihe für urbane Regenerationsprojekte. Bis 2016 war sie mehrere Jahre lang Beraterin der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo. Hélène hat einen Master in Naturwissenschaften und Ingenieurwesen.



Foto: WRI







Este vehículo funciona con gas

Reducimos emisiones

Reducimos emisiones

PEPSI MAX

Lay's

Glovo

Fokus Gewerbe

Superblocks sind Wirt- schaftstreiber

Ohne Autos kein Umsatz – so fürchten viele Ladenbesitzer:innen. Noch immer kursiert die Fehleinschätzung, dass Verkehrsberuhigungen auch die Einnahmen zum Erliegen bringen. Doch zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen beweisen das Gegenteil – oft profitiert das Gewerbe sogar von den Aufwertungen im Straßenraum. Denn nicht die Autos kaufen beim Bäcker ein, sondern die Menschen. Wer Räume menschenzentriert und bedürfnisorientiert gestaltet, kann mehr Laufkundschaft generieren, als wenn auch noch das letzte Stück Freiraum in einen Parkplatz umgewandelt wird. Das zeigt auch eine Studie aus Berlin.



Berlin: Wie mit Superblocks die Rechnung aufgeht

Das Gewerbe kennt die eigenen Kund:innen am besten, will man meinen. Aber was wäre, wenn sich viele Gewerbetreibende in einer zentralen Sache irren? Genau das will zumindest eine Studie¹ in Berlin nachgewiesen haben. Hierfür wurden verschiedene Gewerbetreibende befragt, wie ihre Kundschaft in ihren Laden kommt. Zudem haben die Verfassenden auch die Leute befragt, die jeweils die Läden besuchten. Dabei stellte sich heraus, dass die Gewerbetreibenden den Anteil derjenigen, die mit dem Auto kamen, systematisch überschätzten. Das Phänomen wurde bisher nicht weiter untersucht – aber es ist durchaus denkbar, dass auch in anderen Städten ähnliche Denkmuster vorherrschen.

Autos kaufen nicht ein, Menschen schon

Nicht nur in Berlin können solche Fehleinschätzungen beobachtet werden. Besonders in städtischen Lagen konnte immer wieder nachgewiesen werden, dass weniger autozentrierte Straßen nicht weniger Umsatz bringen – im Gegenteil. Dies liegt letztlich auch daran, dass Laufkundschaft erst entsteht, wenn Menschen aus ihrem Verkehrsmittel der Wahl ausgestiegen sind.

Eine andere Studie² aus Aachen impliziert gar, dass Parkplätze, die zu nah an den Geschäften liegen, negativ auf den Umsatz wirken können. Denn je näher die Parkplätze bei einem spezifischen Geschäft liegen, desto weniger wird Laufkundschaft für andere Geschäfte erzeugt. Das führt dazu, dass zu viele Parkplätze in der Summe zu weniger Umsatz führen. Eine Auswirkung, wovon weder die Verkehrswende noch die einzelnen Gewerbetreibenden profitieren können.

Kommerz trifft konsumfrei

Für die Belebung des öffentlichen Raumes ist der Einbezug des Einzelhandels und der Gastronomie zentral. Ein gesundes Maß an Kommerz und publikumsintensiven Nutzungen ist von großer Bedeutung. Deshalb ist es wichtig, diese von Beginn an einzubeziehen und gegebenenfalls neue Angebote zu schaffen, etwa mit Pop-up-Angeboten in

temporären Containern oder Wagen. Ein positiver Nebeneffekt: Die dauerhafte Aktivierung eines Ortes durch ein Gewerbe erhöht auch das subjektive Sicherheitsempfinden und die sozialen Schutzmechanismen (→ Fokus Sicherheit). Dabei führt die Anwesenheit der Beschäftigten zu einer minimalen sozialen Kontrolle, die sich durch die erzeugte Laufkundschaft selbst verstärkt. Verschiedene Beispiele zeigen, dass einzelne neue Nutzungen im Erdgeschoss bereits eine Veränderung im öffentlichen Raum bewirken können.

Neben kommerziellen Flächen braucht lebendiger öffentlicher Raum auch Aufenthaltsorte ohne Konsumpflicht. Diese sind für die gesellschaftliche Vernetzung von hoher Bedeutung. Deshalb ist der Einbezug des Gewerbes zwar zentral, jedoch müssen die gesellschaftlichen Funktionen eines Platzes erhalten bleiben. Ein guter öffentlicher Raum ist nicht von Gastronomie und Gewerbe eingenommen, sondern lässt Raum zur Aneignung durch die Bevölkerung (→ Fokus Nachbarschaft).

Standortfaktor im internationalen Wettbewerb

Oft drehen sich die Diskussionen um Parkplätze als Existenzgrundlage für Einzelhandel, Gastronomie oder produzierendes Gewerbe. Doch besonders in industrialisierten Ländern ist diese Betrachtung zu eindimensional. Hier arbeitet die Mehrheit der Beschäftigten im dritten Sektor. Dabei ist ein internationaler Wettbewerb um Fachkräfte entbrannt. Gerade attraktive Städte und Straßenräume sind zum Standortfaktor geworden, der im internationalen Wettbewerb von Bedeutung ist. Wer interessant sein will für die arbeitende Bevölkerung, muss auch in attraktive Straßenräume investieren. Bei der Frage nach der Bedeutung des Autos für das Gewerbe gilt es diese Dimension nicht aus den Augen zu verlieren.

Gentrifizierung als Gefahr

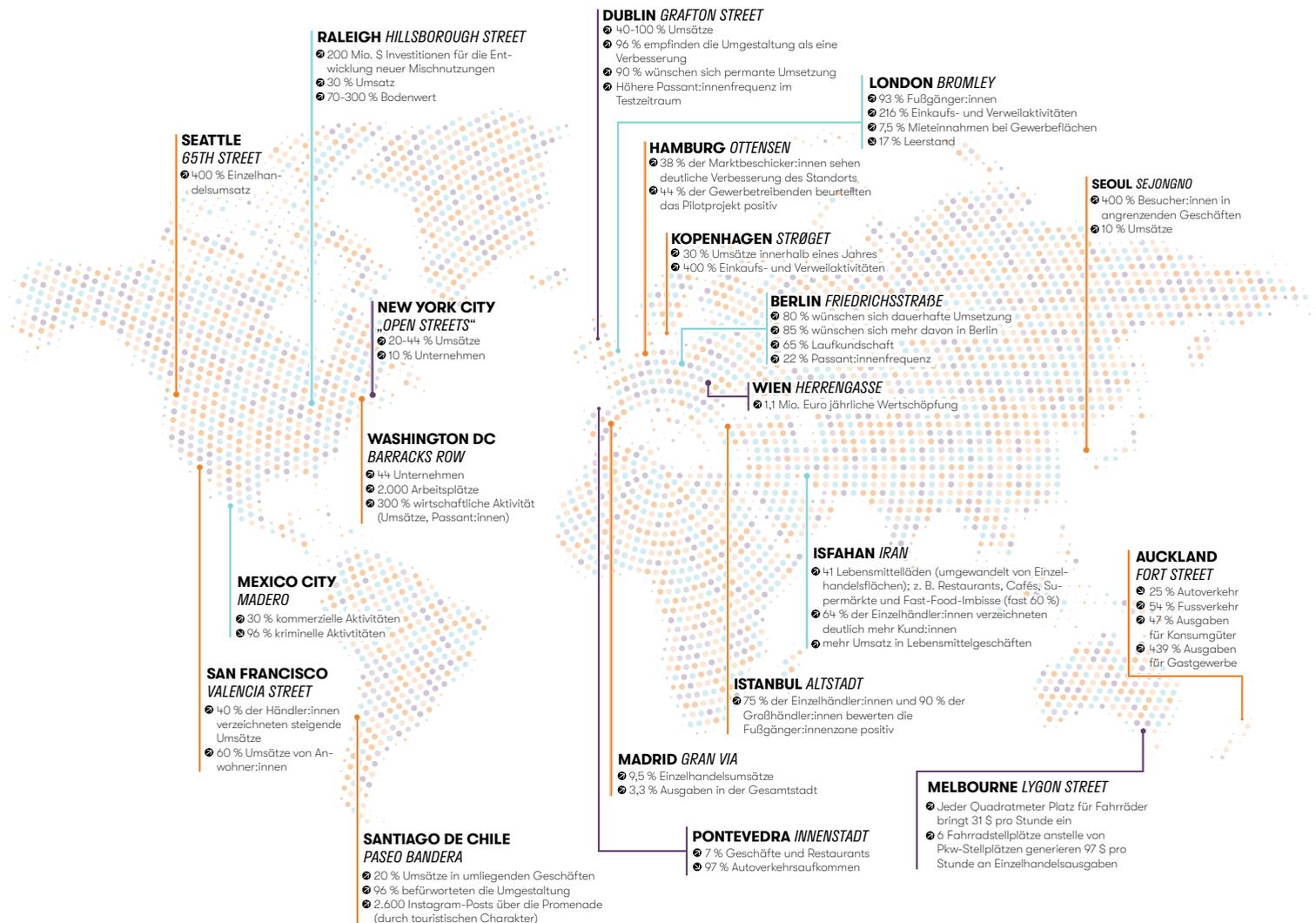
Eine Aufwertung einzelner Straßen kann zu höheren Mietpreisen führen. Diese Gentrifizierung kann nicht nur Bewohnende, sondern auch das lokale Kleingewerbe gefährden. Deshalb braucht

es hier Maßnahmen, die die lokale Wirtschaft schützen. So wurde in Barcelona beispielsweise ein Nutzungsplan erarbeitet, der die öffentlichen Nutzungen in den Erdgeschoss reguliert³. Zudem wurden alle Gewerbetreibenden während der Umsetzung besucht und im Prozess begleitet.

Neue Möglichkeiten für produzierende Gewerbe

Das produzierende Gewerbe, das von der steigenden Laufkundschaft nur in beschränktem Maße profitiert, braucht besondere Lösungen. Einerseits muss es mit größeren Fahrzeugen er-

reichbar bleiben – doch im besten Fall kann die Erreichbarkeit durch wegfallende Staus sogar optimiert werden. Mit Beratungsangeboten oder finanziellen Förderungen können auch alternative Mobilitätsformen im gewerblichen Kontext unterstützt werden. So fördert Wien im Rahmen des Projekts *Grätzlrad*⁴ die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern mit bis zu 4000 Euro. Die Fahrräder müssen zwei Jahre lang kostenlos ausgeliehen werden können, wenn sie gerade nicht in gewerblichem Gebrauch sind.



Quellen:

- https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6001855_4/component/file_6001871/content
- <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692323002053?via=ihub>
- https://www.barcelona.cat/infobarcelona/en/the-new-usage-plan-for-leixample-seeks-to-preserve-local-commerce-and-residents_1151433.html
- <https://www.fahrradwien.at/transportfahrrad/foerderung/graetzlrad/>

Was ist das **AGABU-Prinzip**?

Als wir in einem kleinen Dorf ein Projekt begleiteten, erzählte uns ein Gemeinderat über ein Problem, das er immer wieder antraf. Als Gewerbetreibender, der stets neue Filialen eröffnete, wurde ihm immer wieder gesagt, dass sein Konzept an diesem Ort nicht funktionieren würde. Er nannte es das AGABU-Prinzip: »Alles ganz anders bei uns«-Prinzip. Ähnlich wie das NIMBY-Prinzip lässt es sich auch auf andere Situationen übertragen. Es braucht Überzeugungskraft und gute Argumente, um Menschen nahezubringen, dass etwas, das an anderen Orten funktioniert, auch in ihrem Umfeld klappen könnte. Der besagte Gemeinderat unterstützte das Verkehrsexperiment im Dorf. Aus seiner persönlichen Erfahrung glaubte er den Erfahrungen aus anderen Orten – und gab dem Experiment eine Chance. Trotzdem gilt es besonders beim Gewerbe spezifische Antworten auf das AGABU-Prinzip zu finden. Das erreicht man am besten im frühzeitigen, individuellen Dialog.



»Gewerbetreibende haben gute Möglichkeiten gefunden, sich den Veränderungen anzupassen und davon zu profitieren.«

Dirk von Schneidmesser vom Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit am Helmholtz-Zentrum Potsdam erklärt die Irrglauben in der autogerechten Stadt.

Wie kam es zur Idee dieser Studie? Persönliche Erfahrungen?

Als Wissenschaftler habe ich oft an Debatten in Ausschüssen oder Bezirksparlamenten teilgenommen, in denen es um Themen wie den Aufbau von Fußgänger:innenzonen oder die Einrichtung von Busspuren ging. Dabei kamen immer wieder die gleichen Gegenargumente auf. Aus der internationalen Literatur war mir aber bewusst, dass diese Maßnahmen tatsächlich Vorteile für die lokale Wirtschaft bringen können.

Trotzdem wurden oft dieselben Ängste geäußert, dass die Kundschaft ausbleiben könnte. Die Übertragbarkeit von Studien auf den lokalen Kontext wurde angezweifelt. Deshalb habe ich begonnen, genauer zu untersuchen, wie die Kund:innen tatsächlich in die Läden kommen und wie das Gewerbe vor Ort dies wahrnimmt. Meine Erfahrungen deckten sich oft nicht mit der vorherrschenden Meinung, daher war es wichtig, die Evidenzlage genauer zu betrachten.

Weshalb überschätzt das Gewerbe die Rolle des Autos?

Ganz sicher können wir uns nicht sein, aber eine Erklärung ist der sogenannte *Consensus Bias*. Wir haben festgestellt, dass Händler:innen häufiger mit dem Auto in ihre Läden kommen, wahrscheinlich aufgrund der Entfernung und der Notwendigkeit, Waren zu transportieren. Dies führt dazu, dass sie von sich selbst auf andere schließen und annehmen, dass auch ihre Kundschaft mit dem Auto anreist. Zudem ist der Autoverkehr in städtischen Gebieten deutlich präsenter und auffälliger als andere Verkehrsteilnehmende wie Fußgänger:innen oder Radfahrer:innen. Dadurch entsteht ein verzerrtes Bild davon, wie Menschen sich in der Stadt fortbewegen, was dazu führen kann, dass die Rolle des Autos überbewertet wird.

Wie sind Eure Erfahrungen zur Übertragbarkeit der Studie auf andere Städte?

Es gibt ähnliche Studien aus anderen Städten wie Graz und London, die ähnliche Ergebnisse zeigen,

insbesondere in Bezug auf den Anteil des Autoverkehrs und die Unterschätzung des Umweltverbunds. Darüber hinaus haben wir auch in kleineren Städten wie Brandenburg, Prenzlau, Templin und Eberswalde ähnliche Muster beobachtet, wobei der Anteil des PKW-Verkehrs in der Innenstadt zwischen 20 und 30 Prozent liegt. Auch in Städten wie Gera, Offenbach und Esslingen, die unterschiedliche Größen und Pendler:innenmuster aufweisen, ist der Anteil des PKW-Verkehrs in der Innenstadt in der Minderheit.

In Berlin mag der Anteil des Autoverkehrs mit 5 bis 7 Prozent besonders niedrig sein, aber auch in anderen Städten, ob größer oder kleiner, bleibt er weit davon entfernt, die Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden auszumachen.

Wie überzeugt man das Gewerbe am besten von Superblocks?

Im Gespräch mit Wirtschaftsverbänden, den Industrie- und Handelskammern und anderen Institutionen stoße ich oft auf hartnäckige Vorstellungen. Einige fangen jedoch an, genauer hinzuschauen. Ich schlage ihnen jeweils vor, dass sie selbst die Ergebnisse in ihrem Kontext überprüfen lassen. Eine Umfrage kann dabei helfen, die lokale Situation besser zu verstehen. So stehen sie den Ergebnissen offener gegenüber. Ein Beispiel dafür ist die Zusammenarbeit mit einer Apotheke, die Befragungen ihrer Kund:innen durchgeführt hat, um deren Bedürfnisse besser zu verstehen.

Es ist jedoch eine langwierige Aufgabe, da viele tiefverwurzelte Überzeugungen vorhanden sind. Oftmals sind diese Überzeugungen so stark, dass sie sich schwer ändern lassen. Ich vergleiche es gerne mit der Autokultur, die tief in unserer Gesellschaft verankert ist. Alles, was nicht dem Auto entspricht, wird oft als Abweichung von der Norm angesehen und daher kritisch betrachtet.

Ein guter Ansatz ist es daher, die Entscheidungsträger:innen einzuladen, sich die Situation vor Ort anzusehen und gemeinsam Lösungen zu erarbei-

ten. Klar kommunizieren, warum bestimmte Maßnahmen wichtig sind, und regelmäßige Updates geben sind ebenfalls wichtige Schritte. In vielen Kommunen ist die Kommunikation jedoch noch verbesserungswürdig und sollte daher verstärkt werden.

Wie kann auch Kleingewerbe abseits von Einzelhandel und Gastronomie profitieren, das stärker von der Nutzung des Autos abhängig ist?

Das Kleingewerbe, insbesondere Handwerksbetriebe, kann auch von Superblocks oder Verkehrsberuhigungen profitieren. Derzeit herrschen beim Wirtschaftsverkehr oft chaotische Zustände, zum Beispiel durch illegale Anlieferungen und Parken in zweiter Reihe. Wenn weniger Leute auf Autos angewiesen sind und stattdessen praktischere Verkehrsmittel wie Fahrräder oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen, werden Parkplätze weniger umkämpft. Einige Kommunen gehen bereits voran, indem sie verbindliche Lieferfenster in Superblocks während bestimmter Zeiten festlegen. Dies entlastet den Verkehr und reduziert die Fahrzeiten für Wirtschaftsverkehre, was auch für das Kleingewerbe Vorteile bringt.

Welche Vorbilder habt Ihr bei der Studie entdeckt, die bereits alternative Wege begehen?

Gewerbetreibende haben verschiedene Möglichkeiten gefunden, sich den Veränderungen anzupassen und davon zu profitieren. Einige haben ihre Auslage oder die Nutzung des öffentlichen Raums angepasst, um mehr Passanten anzulocken. Gastronomiebetriebe freuen sich über die Möglichkeit, Tische draußen aufzustellen und eine ruhigere Straße zu nutzen. Aber auch solche ohne zusätzliche Tische berichten von entspannterer Kundschaft, da diese nicht ständig aufpassen müsse, dass die Kinder auf der Straße überfahren werden.

Ein Kioskbesitzer nutzt WhatsApp, um Bestellungen entgegenzunehmen und konnte so den Kontakt mit den Kund:innen verbessern. Es gibt jedoch auch Gewerbetreibende, die sich gegen Veränderungen sperren und die Vorteile nicht erkennen. Es ist wichtig, die Chancen zu nutzen, die sich durch Veränderungen ergeben.



Bild: N. Michalke

Dirk von Schneidmesser ist wissenschaftlicher Projektleiter am Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS) am Helmholtz-Zentrum Potsdam. Er promovierte an der Hertie School of Governance in Berlin zu der politischen Kommunikation von urbanen Mobilitätsmaßnahmen. Davor hatte er einen Lehrauftrag an der Universität Bamberg. Den Master erwarb er in Sozialwissenschaften an der Universität Freiburg und der Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) Buenos Aires. Seine Forschungsschwerpunkte liegen auf urbanen Nachhaltigkeitstransformationen, der Mobilitätswende und demokratischen Entwicklungen.



Göngugötur



**Super
block**
Una ciudad sin coches
Superilla

Living Streets
Car-free Livability
Sommarplats
Sommargatan

Kesäkadut
Summer streets

**Klima-
kvarteret**
Thrive Zones

Superbüttel
Kiezblöcke
Neue Nähen
Low Emission
Car-free Zone

Voetgangersgebied
**Autoluwe
Zones**

Veedelsblock
Heinerblocks
Sommerstraßen

Limited Traffic Zone
Car Free Sunday

AQT -
Autoreduzierte
Quartiere
Grätzloasen
Quartier Supergrätzl

**Zone
Apaisée**
Le Piétonnier
super-
pilots

Superblocks

Piazza Aperte
T-Days

City living
room

**Zone Traffico
Limitato**

Car-free
Days
Great Walk
Peripatos
Megalos

**Süper
Ada**

Fokus Gesundheit

Superblocks sind Lebens- verlängerer

Eine traurige Geschichte machte die kleine Ella aus London weltberühmt. Im Februar 2013 starb die Neunjährige an einer schweren Asthmaattacke, nachdem sie in den drei Jahren zuvor bereits fast 30 Mal mit Atembeschwerden ins Krankenhaus gekommen war. Die Wohnung der Familie lag an einem vielbefahrenen Straßenring, weshalb die britische Justiz Luftverschmutzung zur Todesursache erklärte. Der Fall zeigt die soziale Ungerechtigkeit der autogerechten Stadt, unter deren negativen Folgen diejenigen am meisten leiden, die am wenigsten Auto fahren. Höchste Zeit, den Verkehr neu zu organisieren und die Gesundheitsrisiken anzupacken – so wie in Londons *Low Traffic Neighbourhoods*!

London:

Wie *Low Traffic Neighbourhoods* die Luft sauber halten

Der autogerechte Umbau unserer Städte im 20. Jahrhundert hatte tiefgreifende Veränderungen im Mobilitätssystem und in der Stadtmorphologie zum Ziel. Ein Ideal der Moderne war die räumliche Trennung städtischer Funktionen wie Arbeiten, Wohnen, Erholen und Versorgung. Die sich industrialisierenden Städte des 19. Jahrhunderts, in denen die Bevölkerungszahlen explodierten und die Schloten pechschwarz rauchten, sollten in grüne Stadtlandschaften mit hoher Lebensqualität verwandelt werden. Stadtautobahnen und andere raumgreifende Infrastrukturen garantierten die Erschließung der neuen Siedlungsbereiche. Diese autogerechte Transformation machte jedoch einige der positiven Effekte wieder zunichte und führte zu einer Verschlechterung des gesundheitlichen Zustandes der Stadtbewohner:innen, beispielsweise durch Lärmbelastung, Luftverschmutzung und passive Bewegungsmuster.

Verkehrsberuhigung auf die feine englische Art

In vielen Städten ist das Auto nach wie vor das schnellste, sicherste und bequemste Fortbewegungsmittel. Straßenführungen, Verkehrsregelungen, Ampelschaltungen – all das orientiert sich am motorisierten Individualverkehr. Kein Wunder, dass sich viele Menschen nicht von anderen Mobilitätsarten überzeugen lassen.

Im Jahr 2020, als die Welt gerade von der COVID-19-Pandemie überrollt wurde, kam ein weiterer Grund fürs Autofahren hinzu: die individuelle Gesundheit. Viele Stadtbewohner:innen fürchteten sich vor einer Ansteckung in Bus und Bahn und mieden fortan die öffentlichen Verkehrsmittel. Für die Stadträte in London war dies der Auslöser für die fundamentale Neuorganisation des Verkehrs – zuungunsten der Autofahrer:innen.

Denn in der britischen Hauptstadt, in der ohnehin schon ein hohes Verkehrsaufkommen herrschte, sorgte man sich vor noch mehr Fahrzeugen auf den Straßen. Mit der Einführung sogenannter *Low Traffic Neighbourhoods* (LTNs), sollte dieser Entwicklung begegnet werden. Diese Methode wur-

de bereits vor einigen Jahrzehnten mehr oder weniger erfolgreich eingesetzt. Nun wurden die teilweise gescheiterten Programme massiv ausgeweitet und in *Low Traffic Neighbourhoods* umbenannt. Da die Maßnahme 4 Prozent der Londoner Gesamtbevölkerung betraf, waren LTNs ein durchaus umstrittenes Instrument.

Die *Low Traffic Neighbourhoods*, die oftmals in Wohngegenden liegen, verhindern die Durchfahrt für den Autoverkehr. Dabei kommen beispielsweise modale Filter oder Diagonalsperren mit physischen Barrieren wie Pollern und Pflanztrögen zum Einsatz. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erhalten weiterhin vollen Zugang. LTNs sind Teil eines stadtweiten Rad- und Fußwegenetzes.

Ziel dieser *Low Traffic Neighbourhoods* ist es, das Verkehrsaufkommen in den Wohnvierteln zu reduzieren, die Luftqualität zu verbessern und die Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu erhöhen. Nicht zuletzt soll damit auch die physische Aktivität der Bewohner:innen gefördert und die körperliche wie mentale Gesundheit unterstützt werden. Mittlerweile gibt es beinahe in ganz London LTNs. Zudem wurden bereits neun Stadtteile großflächig verkehrsberuhigt, darunter Camden, Islington und Hackney.

Kritiker:innen warnten davor, dass sich der Autoverkehr lediglich in die umliegenden Straßen verlagern würde. Eine Studie des *Imperial College London*¹ entkräftigt dieses Argument. Demnach sei in angrenzenden Gebieten seit der Einführung der LTNs keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens sowie der Luftverschmutzung zu beobachten. Die Forschenden stellten fest, dass die Stickstoffdioxidkonzentration innerhalb der LTNs um 5,7 Prozent und an den Grenzen um knapp 9 Prozent zurückging. Zudem hätte sich der Autoverkehr innerhalb der LTNs um mehr als die Hälfte und an den Grenzen um ganze 13 Prozent reduziert.

Ein positiver Nebeneffekt der LTNs: Der Fuß- und Radverkehrsanteil an den täglichen Wegen nimmt deutlich zu. Laut Westminster University² würden die Bewohner:innen pro Woche 41 Minuten mehr zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren.

Sichere Fortbewegung für alle

Die *Low Traffic Neighbourhoods* sind auch ein Schritt hin zu mehr Umweltgerechtigkeit. Denn während sich durch Automobilität nur wenige Menschen sicher durch die Stadt bewegen können, verteilen die LTNs den Straßenraum neu. Dabei gilt eine simple Regel: Weniger Privilegien für Autos, mehr Platz für Fuß- und Radverkehr. So soll auch das Unfallrisiko reduziert werden. Denn Untersuchungen von *Transport by London*³ zufolge sind bei über 80 Prozent der Todesfälle auf der Straße Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und Motorradfahrer:innen betroffen. Durch die Beschränkung des Autoverkehrs in Wohngebieten können sich insbesondere Kinder, Ältere, Menschen mit Behinderung und andere vulnerable Gruppen sicherer fühlen (→ Fokus Sicherheit).

Durch ihre sichere Radinfrastruktur und die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes werden die Gebiete häufig auch als *Mini-Hollands* bezeichnet. Hier gehört die Straße buchstäblich der Nachbarschaft – von spielenden Kindern bis plaudernden Nachbar:innen (→ Fokus Nachbarschaft).

Gesundheit zahlt sich aus

Eine Langzeitstudie⁴ kam zu dem Schluss, dass *Low Traffic Neighbourhoods* Nutzen für das öffentliche Gesundheitssystem haben, die bis zu hundert Mal höher sind als die Kosten für die Implementierung. Die Ergebnisse der Wissenschaftler:innen basieren auf sechsjährigen Erhebungen

unter Tausenden Bewohner:innen dreier Londoner Außenbezirke, die LTNs oder ähnliche Programme eingeführt haben. Die Studie zeigt, dass die Verkehrsberuhigung die Menschen tendenziell dazu veranlasst, bei einigen Fahrten auf das Auto zu verzichten und stattdessen aktive Fortbewegungsarten zu wählen. Aus dieser gesünderen Lebensweise ergibt sich über einen Zeitraum von 20 Jahren ein Vorteil von 4.800 Pfund pro erwachsener Person für das öffentliche Gesundheitssystem. Der Aufwand für die Errichtung von LTNs wird hingegen nur auf 28 bis 35 Pfund bzw. höchstens 112 Pfund pro Person geschätzt, abhängig vom jeweiligen System. Dieser Effekt soll im Laufe der Zeit noch zunehmen, sodass das Verhältnis durchaus auf 200:1 oder höher steigen könnte.

Ungewisse Zukunft für *Low Traffic Neighbourhoods*

Obwohl zahlreiche Studien den Erfolg der LTNs zeigen und die Bevölkerung die Verkehrsberuhigung befürwortet, kündigte das Verkehrsministerium an, keine weiteren Projekte mehr zu fördern. Grund sei eine Kontroverse in den Medien. Diese Entscheidung ist fatal, da LTNs sowohl für die Verkehrsplanung als auch für die öffentliche und persönliche Gesundheit große Potenziale bieten.

Quellen:

¹ <https://www.imperial.ac.uk/news/241731/low-traffic-neighbourhoods-reduce-pollution-surrounding-streets/>

² <https://londonlivingstreets.com/low-traffic-liveable-neighbourhoods/>

³ <https://motorway.co.uk/sell-my-car/guides/ltns#where>

⁴ <https://www.theguardian.com/uk-news/2024/mar/08/health-gains-of-low-traffic-schemes-up-to-100-times-greater-than-costs-study-finds>



London macht Platz für nachhaltige Mobilität

Bild: Rachel Aldred

Was ist *Nudging*?

Für viele Menschen ist Autofahren Gewohnheitssache. Alltagsrouten sind mit dem Auto abgespeichert – Superblocks stellen das auf den Kopf und verlangen, sich neu zu orientieren. Für den Umstieg auf nachhaltige, aktive und gesunde Mobilitätsarten müssen also in gewisser Weise neue Verhaltensmuster erlernt werden. Hier setzt die *Nudging*-Theorie an, eine Methode aus der Verhaltenswissenschaft. Bei dem Konzept geht es darum, indirekte Anreize zu geben, anstatt Verbote auszusprechen.

Die US-amerikanische Stadt Durham startete dazu die Aktion »Driving Durham is so 2017«¹. Über einen E-Mail-Service wurden personalisierte Routenpläne für den Arbeitsweg auf dem Rad, zu Fuß oder mit dem Bus bereitgestellt, inklusive Gesundheitsvorteilen, Zeit- und Kostenvergleichen. Zudem konnten Buspendler:innen jede Woche 163 Dollar gewinnen. Ziel war es, die Zahl der Alleinfahrten mit dem Auto um 5 Prozent zu senken. Bei denjenigen, die die E-Mails erhielten, sanken sie um 12 Prozent und bei denen, die am Gewinnspiel teilnahmen, um 19 Prozent. Das Projekt erhielt den mit 1 Million Dollar dotierten »Bloomberg Philanthropies' U.S. Mayors' Challenge« Preis.

Das *Nudging*-Konzept kann aber auch dabei helfen, Lebensumbrüche für ein verändertes Mobilitätsverhalten zu nutzen². So begrüßt die Stadt Würzburg Zugezogene mit einem Neubürger:innen-Ticket, mit dem Trams und Busse eine Woche lang kostenlos getestet werden können. In München können junge Eltern ein Nahverkehr-Monatsticket für 29 Euro bekommen oder ein Carsharing-Fahrzeug für ein Jahr ohne Anmelde- oder Grundgebühr nutzen. In Leipzig bekommen Babys ein Jahresticket für den Nahverkehr und dürfen ein Elternteil kostenlos mitnehmen.

Wie beeinflussen Superblocks die Lebensdauer?

Mehr Superblocks, weniger Todesfälle – so die Gleichung in Barcelona. Die stadtweite Umsetzung von 503 Superblocks könnte jährlich 667 vorzeitige Todesfälle verhindern, was 20 Prozent aller frühzeitigen Todesfälle entspricht, so eine *Health Assessment Impact Studie*³. Auch würde sich die durchschnittliche Lebenserwartung um knapp 200 Tage verlängern, während gleichzeitig ein positiver wirtschaftlicher Effekt von 1,7 Milliarden Euro zu erwarten wäre. Ganze 291 Todesopfer könnten allein durch die Verbesserung der Luftqualität eingespart werden. Die Reduktion der Lärmbelastung um 5 Prozent schützt 163 vorzeitige Todesopfer. Die Entsiegelung von Straßenräumen zur Verringerung von Hitzeinseln kann weitere 117 Todesfälle reduzieren. Entstehen neue urbane Grünräume zur Naherholung, verhindert dies 60 unnötige Todesfälle. Eine gesteigerte körperliche Aktivität, etwa zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren, könnte 36 Menschen vor dem frühzeitigen Tod bewahren.



Bild: Daniel Bartolomé / Barcelona City Council

Quellen:

¹ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-10-30/durham-s-1-million-plan-to-nudge-drivers-out-of-cars> (1-29-2022)

² <https://www.sueddeutsche.de/geld/neubuerger-schnuppertickets-und-radlstadtplan-1.4085763>

³ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412019315223>

»Wenn Menschen gute Bedingungen zum Gehen und Radfahren vorfinden, kann aktive Mobilität Teil ihres Alltags werden.«

Mit Rachel Aldred von der *University Westminster of London* sprachen wir über Gewohnheiten, gesunde Luft und soziale Gerechtigkeit in Städten.

Welche Rolle spielten Gesundheitsaspekte bei der Auswahl von Standorten für LTNs?

Ich untersuche *Low Traffic Neighbourhoods* zwar, aber ich plane sie nicht. Daher kann ich nur bedingt für die Entscheidungsprozesse der örtlichen Behörden sprechen. Grundsätzlich ist es aber so, dass die 33 Bezirke Londons rund 95 Prozent der Straßen kontrollieren und damit auch darüber entscheiden, wo welche Maßnahmen implementiert werden. Das geschieht in Zusammenarbeit mit *Transport for London (TfL)*, das das Verkehrssystem in London koordiniert.

TfL hat Leitlinien veröffentlicht und das Potenzial verschiedener Maßnahmen untersucht. Da gibt es zum Beispiel eine zum Radverkehr, die aufzeigt, wo Radinfrastruktur gebaut werden könnte, und eine weitere zu *Low Traffic Neighbourhoods*, genannt *Strategic Neighbourhood Analysis*. In die Bewertung fließt eine Vielzahl an Faktoren ein, etwa Gehwegbreite, Buslinien, soziale Benachteiligung oder Demografie. Soziale Benachteiligung ist eng mit Gesundheit verbunden, daher könnte dies als ein Indikator betrachtet werden. *Low Traffic Neighbourhoods* sind außerdem Teil des *Healthy Streets*-Ansatzes. Das zeigt, welchen positiven Einfluss solche Verkehrsberuhigungen auf die Gesundheit der Bevölkerung und die Unfallzahlen haben können.

Ich kann jedoch nicht sicher sagen, ob tatsächlich gezielt Gebiete mit niedrigen Gesundheitsindikatoren betrachtet und umgestaltet werden. Das hängt wahrscheinlich von den einzelnen Bezirken und ihrer Priorisierung ab, einige könnten aber durchaus so vorgehen.

Wie bewerten Sie das Potenzial von LTNs für die Luftqualität in Städten?

LTNs werden meist in kleineren Straßen implementiert – also nicht zwangsläufig dort, wo die Luftverschmutzung am stärksten ist. Dennoch können *Low Traffic Neighbourhoods* durchaus die Gesundheit der Stadtbevölkerung verbessern. Unsere Studie hat gezeigt, dass sich

in verkehrsarmen Wohngebieten der Anteil des Fuß- und Radverkehrs erhöht, was viele gesundheitliche Vorteile hat. Auch, wenn viele Menschen nicht glauben, wie eng das Gehen und Radfahren mit ihrer Gesundheit zusammenhängt. Wir haben außerdem festgestellt, dass sich die Verkehrsunfälle reduziert haben.

Das zeigt, wie wichtig Maßnahmen wie die LTNs sind. Sie können die viele Straßen nachhaltig beeinflussen. Wir müssen aber auch anerkennen, dass *Low Traffic Neighbourhoods* nicht all unsere Probleme lösen werden. Für stark befahrene, mehrspurige Hauptverkehrsadern braucht es beispielsweise stadtweite oder gar nationale Emissionsrichtlinien.

In Großbritannien sind LTNs und andere Projekte aktuell jedoch in einen Kulturkampf verwickelt, was eine konstruktive Diskussion über die Notwendigkeit der Kombination von Maßnahmen leider nicht erleichtert.

Sind Politiker:innen sich Ihrer Erfahrung nach bewusst, welche gesundheitlichen Auswirkungen der motorisierte Individualverkehr mit sich bringt?

Für London würde ich sagen: Ja. Der *Healthy Streets*-Ansatz, den die Londoner Gesundheitsexpertin und Planerin Lucy Saunders während ihrer Zeit bei der *Greater London Authority* entwickelt hat, gilt nun schon seit fast einem ganzen Jahrzehnt. Der Bürgermeister Sadiq Khan machte das Prinzip ab 2016 zu einem zentralen Element der Stadt- und Verkehrsplanung. Hinzu kommen *Vision Zero*-Ziele, wie sie auch in anderen Städten bestehen. Es geht aber um mehr als nur die Reduzierung von Unfallzahlen. Luftverschmutzung und Lärmbelastung sind ein Dauerthema. Denn London hat schon lange Probleme mit schlechter Luft, und es ist bekannt, dass ein Großteil davon auf den Autoverkehr zurückzuführen ist.

In England wird das *Active Mode Appraisal Tool* des Verkehrsministeriums verwendet, um die ge-

sundheitlichen Vorteile von aktiver Mobilität zu berechnen. Die große Herausforderung ist, den tatsächlichen Einfluss des Fuß- und Radverkehrs zu quantifizieren. Es gibt bestimmte etablierte Methoden, um eine Zunahme – sei es eine gemessene oder eine vorhergesagte – in physischen Aktivitätsnutzen und folglich in gesundheitsökonomische Vorteile zu übersetzen.

Wie kann eine Neuorganisation der Mobilität zu größerer sozialer Gerechtigkeit in Städten beitragen?

Die Art und Weise, wie das Transportsystem funktioniert oder eben nicht funktioniert, einschließlich des massiven Autoverkehrs, schafft oft gefährliche oder gar feindliche Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Hinzu kommt, dass der öffentliche Nahverkehr häufig schlecht ausgebaut und teuer ist. All das hat einen ziemlich großen Einfluss auf die Gesundheit und das persönliche Wohlbefinden. Wenn Menschen gute Bedingungen zum Zufußgehen vorfinden und sich beim Radfahren sicher fühlen, kann aktive Mobilität Teil ihres Alltags werden. Das macht die Stadt für viele Menschen zugänglicher und gerechter.

Außerdem haben viele Menschen einfach nicht die Zeit, ins Fitnessstudio zu gehen oder nach Feierabend Sport zu treiben. Oder sie können es sich nicht leisten. Aber wenn es Zugang zu guten, erschwinglichen Buslinien gibt, dann gehen sie wahrscheinlich zur Bushaltestelle. Und wenn es breite Fahrradwege gibt, radeln sie vielleicht sogar zur Arbeit und zurück.

Das Autofahren hat viel mit Gewohnheit zu tun: Wie können Menschen neue, gesündere Mobilitätsroutinen erlernen?

Alle Arten von Verkehrssystemen, die die gebaute Umgebung beeinflussen und Veränderungen mit sich bringen, bedeuten, dass wir uns neu orientieren müssen. Anstatt wie gewohnt zur Arbeit zu fahren, müssen wir uns fragen: Wie komme ich da jetzt hin? Natürlich nervt das viele Menschen. Es ist schlicht einfacher und bequemer, seinen Gewohnheiten zu folgen.

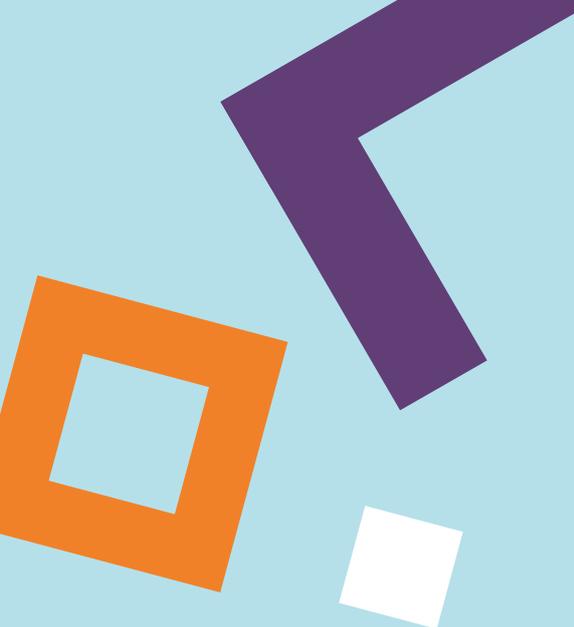
Ich habe mal ein spannendes Paper der *Oxford University* gelesen, in dem der wirtschaftliche Nutzen von U-Bahn-Streiks beschrieben wurde. Die Forschenden konnten herausfinden, dass viele Pendler:innen plötzlich gezwungen waren, eine andere Route zu nehmen. Sie hatten ihre Anreise nie hinterfragt und erst jetzt, als die U-Bahn nicht mehr funktionierte, einen anderen Weg ausprobiert. Anstatt in der Bahn zu sitzen, machten viele Menschen einen kurzen Spaziergang und sparten damit sogar noch Zeit. Diese erzwungene Verhaltensänderung hatte einen wirtschaftlichen Nutzen, auch wenn die Menschen wahrscheinlich

nicht besonders glücklich mit dem Streik waren. Sie waren gezwungen, ihre Routinen zu durchbrechen – doch wer weiß, vielleicht waren sie im Nachhinein froh darüber.

Wahrscheinlich sind manche Menschen stärkere »Gewohnheitstiere« und andere können solche neuen Situationen besser tolerieren. In der Forschung sprechen wir viel über »Windows for Behaviour Change«, also Zeitfenster für Verhaltensänderungen. So ein Möglichkeitsraum tritt zum Beispiel auf, wenn man ein Kind bekommt, den Job wechselt oder umzieht. Aber diese Dinge passieren eben nur gelegentlich. Und oft führen sie sogar zu negativen Verhaltensveränderungen. Wenn jemand in ein Neubaugebiet zieht und dort die Rad- und Fußinfrastruktur noch nicht fertig ist oder der Busfahrplan noch nicht steht, steigt man natürlich ins Auto. Die Förderung aktiver Mobilität ist also immer auch eine bewusste politische Entscheidung und eine Frage der Prioritätensetzung.



Rachel Aldred ist Professorin für Verkehr an der *University of Westminster* und Direktorin der *Active Travel Academy*. Ihr Interesse gilt vor allem der nachhaltigen und aktiven Mobilität. Sie ist Herausgeberin der Open-Access-Zeitschrift *Active Travel Studies* und sitzt im Redaktionsausschuss des *European Journal of Transport and Infrastructure Research*. Sie wurde unter anderem mit dem *ESRC Outstanding Impact in Public Policy Prize* und dem *Westminster University Prize for Research Excellence* ausgezeichnet.



Erfunden in Barcelona, exportiert in die ganze Welt – das Verkehrskonzept und Stadtplanungstool der Superblocks findet in immer mehr Städten Anwendung. In ganz Europa verteilen Kommunen den Straßenraum neu und machen Platz für verschiedene Funktionen.

Beispiele aus Mailand, Paris und Berlin, London und Wien, aber auch Bern, Hamburg und Brüssel zeigen die Potenziale von Superblocks. Sie können Menschen zusammenbringen und Nachbarschaften sicherer machen, Umsätze ebenso wie die Artenvielfalt erhöhen. Mit ihnen wird die Luft sauberer, die Stadt kühler, die Verkehrswende greifbarer.

Und trotzdem bleiben sie ein Streitthema. Mit diesem Diskussionsstoff teilen wir unsere gesammelte Expertise und geben Einblicke in die Planung, Umsetzung und Evaluation von Superblocks.

urbanista ist eines der führenden Büros für Stadtentwicklung und urbane Zukunftsstrategien mit Sitz in Zürich und Hamburg. Die Arbeit von urbanista ist geprägt vom Glauben an die Möglichkeit zur Veränderung und von der Neugierde auf das Übermorgen. So gestaltet urbanista das zukünftige Lebensumfeld aktiv mit.

