

„Superblocks“ und „Mini Hollands“: Vom Ausland lernen

NWZ - 14.11.2020

Verkehr Bogotá verbietet seit Jahrzehnten sonntags Autos auf vielen Straßen, London macht mit Millionen Stadtbezirke radfreundlicher. Vorbilder für uns? Von Gregor Bauernfeind

Auftfreie Sonn- und Feiertage auf vielen Straßen, stark verkehrsberuhigte Viertel, groß angelegte Umwidmungen von Straßen für den Radverkehr – von solchen Beispielen aus dem Ausland erhofft sich der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Inspirationen für den Radverkehr in Deutschland. Der ADFC stellte am Freitag einige dieser potenziellen Vorbild-Projekte im Rahmen eines Online-Symposiums vor. Die Frage ist, ob sie sich in Deutschland überhaupt umsetzen lassen. ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork betont: Alle Beispiele seien mit deutschen Regelwerken vereinbar. Die Projekte im Überblick:



Seit 2017 setzt man in Barcelona auf „Superblocks“. Das Auto wird in Quartieren von drei mal drei Wohnblöcken größtenteils verdrängt.

FOTO: -/AJUNTAMENT DE BARCELONA/ADFC/DPA

Barcelona: Stark verkehrsberuhigte „Superblocks“

Seit 2017 setzt man in Barcelona auf „Superblocks“. Das Prinzip: In Quartieren von drei mal drei Wohnblöcken wird das Auto größtenteils verdrängt. Die Geschwindigkeit wird auf zehn Stundenkilometer beschränkt, es gibt Einbahnstraßen, Kraftfahrzeuge dürfen nur noch links abbiegen. Die Gebiete sollen so nur noch für Anwohner und den Lieferverkehr sinnvoll zu befahren sein. Gleichzeitig werden neue Grünflächen, Radwege oder Sitzflächen geschaffen.



Viele Straßen in Kolumbiens Hauptstadt Bogotá sind an Sonn- und Feiertagen autofrei – und das bereits seit mehr als 45 Jahren.

FOTO: MELISSA GOMEZ/ADFC/DPA

Bogotá und Stockholm: Temporär autofrei

Viele Straßen in der kolumbianischen Hauptstadt Bogotá sind an Sonn- und Feiertagen autofrei – und das bereits seit mehr als 45 Jahren. Insgesamt 127 Straßenkilometer stehen damit an 70 Tagen im Jahr Fußgängern und Radfahrern frei. Die autofreien Straßen sind in zehn Hauptachsen unterteilt, die 145 Routen und Rundkurse ermöglichen.

In Stockholm sperrt man seit 2017 mehrere Straßen gleich den ganzen Sommer lang für den Auto- und Lkw-Verkehr. Von Mitte Mai bis Mitte September entstehen dort stattdessen Fußgängerzonen mit Pflanzen, Möbeln oder Pop-Up-Parks. Bei 58 bis 71 Prozent der Anwohner – je nach Straße – finden die Maßnahmen demnach Zustimmung.

Die Anzahl kleiner Läden ist deutlich gestiegen.

Nach ADFC-Angaben verdoppelten sich die Grünflächen, die Stickstoffdioxid-Emissionen sanken um ein knappes Viertel, und die Viertel wurden lebenswerter. Die Anzahl kleiner Läden sei um 30 Prozent gestiegen.

Der Unfallforscher Siegfried Brockmann vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft sagte, das Konzept gehe weit über die in Deutschland gut eingeführten „verkehrsberuhigten Bereiche“ hinaus. Ansätze für eine solche Umgestaltung gebe es etwa in Berlin, sie würden von Anwohnern sehr kritisch begleitet.

London: Bezirke werden zu kleineren „Hollands“

„Mini-Hollands“ werden drei Außenbezirke Londons genannt, die mit jeweils 30 Millionen Pfund (rund 33,4 Millionen Euro) Zuschuss von der Stadt fahrradfreundlicher gemacht wurden. „Mit dieser Finanzspritze könnte



In Stockholm sperrt man seit 2017 mehrere Straßen gleich den ganzen Sommer lang für den Auto- und Lkw-Verkehr.

FOTO: -/THE STOCKHOLM TOURIST/ADFC/DPA

Fahrradfahren in Deutschland

Die große Mehrheit der Deutschen nutzt das Fahrrad. Laut Bundesverkehrsministerium verzichten viele Bürger vor allem bei Distanzen von bis zu 15 Kilometern auf ihr Auto und nehmen stattdessen lieber das Rad.

Rund 80 Prozent aller Haushalte besitzen den Angaben zufolge mindestens ein Fahrrad, in 30 Prozent der Haushalte sind sogar drei oder mehr Fahrräder vorhanden. Damit gibt es in Deutschland rund 78 Millionen Fahrräder.

In der Corona-Pandemie haben sich laut ADFC noch mehr Menschen für das Rad entschieden: Der Anteil der Bevölkerung, der täglich das Fahrrad nutze, sei gegenüber dem Jahr 2019 von 17 auf 22 Prozent angestiegen. eb

Paris: Eine Autometropole will fahrradfreundlich werden

Die französische Hauptstadt ist eigentlich stark vom Autoverkehr dominiert. Seit 2015 gibt es aber den „Plan Vélo“, laut ADFC eines der größten Projekte der Radverkehrsförderung weltweit. Ziel ist, hunderte Kilometer Straße in ein durchgängiges Radverkehrsnetz umzuwidmen. Bereits 300 Kilometer Radwege wurden umgesetzt. Laut ADFC stieg die Zahl der Radler bereits wenige Monate nach Öffnung der neuen Radwege um rund die Hälfte. Mehr Frauen, Eltern und ältere Menschen legten nun ihre Alltagswege mit dem Rad zurück.

Paris habe sehr schnell ein großes Netz für den Radverkehr realisiert, sagte Brockmann. „Ein großes Netz ist aber noch kein sicheres Netz“, sagte er. Viele Kommunen in Deutschland seien zudem bereits heute auf einem besseren Niveau. dpa