



InnoRAD-Factsheet 6/6

.....

Innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen



Die Rückeroberung der Straßen – Städte anders erleben

Sommerstraßen in Stockholm und die Ciclovía in Bogotá

Wer es sich aussuchen kann, zieht am liebsten in Städte mit besonders hoher Lebensqualität. Immer mehr europäische und internationale Städte entwickeln Konzepte für lebenswerte Städte mit weniger Autoverkehr und mehr Platz für Menschen. Durch autofreie Sommermonate oder Sonn- und Feiertage werden Straßen in Städten weltweit zu temporären Treffpunkten für Fußgänger*innen und Radfahrende umfunktioniert, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität an diesen Tagen für Anwohner*innen und Besucher*innen zu erhöhen und die Städte anders, befreit von Lärm und Abgasen zu erleben.

Beim Konzept der autofreien Sommerstraßen werden Straßen, die normalerweise für den Autoverkehr geöffnet sind über einen längeren saisonalen Zeitraum zu autofreien Gebieten erklärt und zu Fußgängerstraßen, zu Sommerplätzen mit Pflanzen, Möbeln und Kulturprogrammen oder zu Pop-Up-Parks mit Sitzgelegenheiten umfunktioniert. Das Konzept dient der Verkehrsberuhigung von Gebieten und soll zur sozialen Teilhabe der Bevölkerung führen.

Während der temporären oder saisonalen Umnutzung dürfen motorisierte Fahrzeuge diese Strecken nicht oder nur sehr eingeschränkt befahren. Ziel der autofreien Sonn- und Feiertage ist es, durch die vorübergehende Öffnung einiger Straßenzüge mehr Raum für die Anwohner*innen und Besucher*innen zu schaffen, um sich körperlich zu betätigen, spazieren zu gehen, Fahrrad zu fahren, zum Skaten, Joggen oder ähnlichem und dabei die Möglichkeit zu bekommen, den öffentlichen Raum anders kennenzulernen. Der Lebensraum in der Stadt soll so lebendig und attraktiv gestaltet werden. Autofreie Sonntage- oder Sommerstraßen können in jeder Stadt, unabhängig von ihrer Größe, umgesetzt werden. Autofreie Sonntage wurden bereits von mehr als 100 Städten weltweit umgesetzt.



Swedenborg Summer Streets © The Stockholm Tourist



Ciclovia © Alcaldía Bogotá, Quelle IDR

Varianten und Gestaltungsmöglichkeiten

Die Konzepte der autofreien Straßen werden durch temporäre Straßensperrungen umgesetzt und können durch ergänzende Maßnahmen und Aktivitäten für die Nutzer*innen attraktiv gestaltet werden. Die Aktivitäten und Maßnahmen sollten unterhaltsam, interaktiv und kostenlos sein und eine breite Palette für Menschen jeden Alters bieten:

- Infopoints für Teilnehmer*innen und Interessierte
- Pop-Up Parks
- Möbel zum Verweilen und Bepflanzungen
- Kultur und Kunst: Schach, Ausstellungen, Open Mic-Events, Straßen-Graffiti-Aktionen
- Sport, Erholung und körperliche Aktivitäten: Fahrradunterricht, Basketball, Tanz, Yoga
- Informationstafeln rund um die Themenblöcke, z. B. Gesundheit, Wissenschaft und Technik
- Rad- und Laufwettbewerbe, Parcours für Hunde o. ä.
- Streetfood oder ausgeweitete Außengastronomie für ansässige Restaurants
- Kampagnen, Workshops zu sozialer Entwicklung
- Fahrradreparatur und Reparaturkurse, mobile Fahrradwaschanlage
- Öffentliche Trinkwasserspender



Die Umsetzung autofreier Straßen am Beispiel von Bogotá und Stockholm

Die Ciclovía – autofreie Sonn- und Feiertage in Bogotá

Das Programm Ciclovía, an einigen Orten auch Open Streets genannt, wurde 1974 in Bogotá, Kolumbien, als Bürgerinitiative ins Leben gerufen und entwickelte sich zum Programm für mehr Bildung, Gesundheit und Erholung. Die erste Ciclovía in Bogotá zog bereits 5.000 Teilnehmer*innen an. Nach einer zweijährigen Pilotphase wurde 1976 die Ciclovía zum offiziellen kommunalen Programm gemacht und ist heute das größte und beliebteste Event von allen autofreien Sonn- und Feiertagen weltweit. Jeden Sonn- und Feiertag sind im Rahmen der Ciclovía 127 km der Hauptstraßen von Bogotá von 7-14 Uhr autofrei. Durchschnittlich 1,7 Millionen Menschen, also fast ein Fünftel der Einwohner*innen Bogotás, nutzen in dieser Zeit den Raum für Erholung, aktive Mobilität und Gemeinschaftsbildung.

Längst hat sich die Ciclovía zu einem gesellschaftlichen Ereignis etabliert, das bis dato jede*r gewählte Bürgermeister*in unterstützt hat, und das den Bewohner*innen ein Gefühl der Eigen- oder Mitverantwortung gibt. Die große wöchentliche Veranstaltung ist sehr beliebt und durch ihre Kontinuität gefestigt. Die Qualität und Vielfalt der angebotenen Aktivitäten spielen ebenfalls eine wichtige Rolle, da diese ständig überdacht und angepasst werden und somit das Interesse der Teilnehmer*innen hoch bleibt.

Die 127 km autofreien Straßen sind in 10 Hauptachsen unterteilt, die 145 Routen unterschiedlicher Länge erzeugen und Rundwege bieten. Diese Rundwege laden die Menschen dazu ein, auf einer anderen Route zu ihrem Ausgangspunkt zurückzukehren. Heute haben alle der fast neun Millionen Einwohner*innen Bogotás innerhalb von fünf Minuten Zu-

gang zu einer Schnittstelle der Ciclovía. 127 Wächter*innen betreuen die Kreuzungen, um Informationen zu liefern und die Sicherheit durch die Steuerung des Verkehrs zu gewährleisten. Darüber hinaus sorgen Streckenmanager*innen und Spezialteams dafür, dass in der Ciclovía alles reibungslos funktioniert – von der operativen Seite über die Überwachung bis hin zur Reaktion auf Notfälle und der Beantwortung von Bürgerfragen. Die Ciclovía kostet die Stadt insgesamt rund 3 Mio. US-Dollar pro Jahr. Dafür werden 70 Events pro Jahr veranstaltet. Bei 1,5 Mio. Teilnehmer*innen sind das 0,029 US-Dollar pro Teilnehmer*in und Event. Bezogen auf die gesamten Einwohner*innen kostet die Ciclovía pro Jahr und Einwohner*in 0,333 US-Dollar. Den geringen Kosten stehen große Vorteile gegenüber, denn für jeden so investierten Dollar spart die Stadt 3 Dollar im Gesundheitswesen¹, also rund 9 Mio. Dollar.

¹ Uniandes 2018



Summer Streets – autofreie Sommerstraßen in Stockholm

Das Programm „Sommerstraßen in Stockholm“ begann 2015 mit zwei autofreien Straßen, die während der Sommermonate zu Fußgängerzonen mit Pflanzen, Möbeln, Kulturprogrammen und Pop-Up-Parks mit Sitzgelegenheiten umfunktionierte wurden.

Nachdem das Projekt sehr positiv von Bürger*innen und Besucher*innen aufgenommen wurde, bekam die Straßenverkehrsbehörde im darauffolgenden Jahr den Auftrag, das Konzept „Levande Stockholm – lebendiges Stockholm“ zu erarbeiten: Über die Sommerstraßen sollte der öffentliche Raum attraktiver und lebendiger gestaltet werden und sich so positiv auf das Leben in der Stadt auswirken sowie deren Image verbessern. Die Straßenverkehrsbehörde arbeitete dabei mit den Bezirksverwaltungen und ansässigen Unternehmen zusammen.

Seit 2017 sind inzwischen in jedem Jahr von Mitte Mai bis Mitte September mehrere Straßen, sowohl in der Stockholmer Innenstadt als auch in den Außenbezirken, autofrei. Aufgrund der positiven Resonanz kamen jedes Jahr weitere Straßen hinzu. 2017 wurde das Programm auch auf den Winter ausgeweitet: In der Innenstadt werden zwischen Dezember und Februar Fußgängerstraßen, Winterplätze und Pop-up-Parks geschaffen. 2018 und 2019 wurde das Konzept an mehr als 20 Plätzen und 12 Straßen mit einer Länge von insgesamt 2,5 km umgesetzt. Vorschläge aus der Bevölkerung wurden aufgenommen und die Zusammenarbeit mit allen Stakeholdern wie z. B. Gewerbetreibenden, Eigentümer*innen und Verwaltungen, im Folgejahr weiter intensiviert.

Außerdem arbeitete man eng mit der Kulturverwaltung zusammen, um die autofreien Plätze zusätzlich mit Kunst und Kultur aufzuwerten. Die Stadt stärkte das Programm durch eine noch umfangreichere Öffentlichkeitsarbeit und gezielte Informationskampagnen.

Für die Zukunft ist eine mehrjährige Strategie unter Beteiligung verschiedener Abteilungen der Verwaltungen und einer engen Zusammenarbeit mit allen Stakeholdern und Bürger*innen geplant. Ein erweitertes Budget steht zur Verfügung (2020: 22 Mio. Kronen/2,1 Mio. €/Vergleich 2019: 18 Mio. Kronen/1,7 Mio. €), um das Konzept auszubauen und auf weitere Straßen und mit folgenden Zielen auszuweiten:

- Strategische Weiterentwicklung der Gestaltung des öffentlichen Raumes, Erschließung des öffentlichen Raumes mit neuen flexiblen Lösungen
- Weiterentwicklung der im Konzept bereits vorhandenen Orte/Plätze in der Stadt
- Weiterentwicklung der Inhalte, die an diesen Orten stattfinden sollen, Testlauf innovativer Lösungen
- Verbesserte Zusammenarbeit mit dem lokalen Geschäften
- Identifikation und Klärung möglicher Zusammenarbeit mit externen Partnern
- Entwicklung eines Kulturprogrammes



Ciclovía © ADFC Melissa Gomez

Positive Auswirkungen

Die temporäre Öffnung von Straßen für den Fuß- und Radverkehr dient der Förderung von gesunden, gerechten und lebenswerten Städten. Sie wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Bevölkerung einer Stadt aus, fördert die aktive Bewegung zu Fuß und per Fahrrad und trägt gleichzeitig zu einer Belebung öffentlicher Räume bei, so dass der soziale Zusammenhalt und das soziale Miteinander in den Städten gestärkt wird. Der temporäre Ansatz der autofreien Straßen ist außerdem sehr gut dafür geeignet, neue Konzepte und Entwürfe im Straßenraum auszuprobieren. So testet man, ob die positiven Auswirkungen spürbar sind und welche Effekte sich bei den Anwohner*innen ergeben. So können Lösungen und Verbesserungen gefunden werden, bevor ein Konzept dauerhaft umgesetzt wird. Das wirkt langfristig vielen Problemen in Städten und Gemeinden entgegen.

- **Vorbeugung von Bewegungsmangel:**
Die WHO empfiehlt 30 Minuten pro Tag für Erwachsene und 60 Minuten für Minderjährige. Konzepte wie die Ciclovía tragen zur Vorbeugung von Krankheiten bei, die auf mangelnde Aktivität zurückzuführen sind.
- **Förderung der aktiven Mobilität:**
Sonntags in autofreien Straßen unbeschwert Fahrrad fahren zu können, ermöglicht es neuen Nutzer*innen-Gruppen für das Rad fahren zu gewinnen. Sie erhalten dadurch die Möglichkeit, das Radfahren auszuprobieren und zukünftig auch als Verkehrsmittel für den Alltag in Betracht zu ziehen.
- **Stärkung des öffentlichen Images des Fahrrads:**
Das Fahrrad gewinnt auch auf politischer Ebene an Bedeutung, dies kann zur öffentlichen Förderung des Fahr-

radfahrens oder der Infrastruktur führen.

- **Reduktion von Stau, Lärm und Umweltverschmutzung durch Fahrzeuge:**
Studien zur Ciclovía haben gezeigt, dass sich die Luftverschmutzung während einer Veranstaltung um 13 % reduziert und der Lärmpegel um 20 dB sinkt, dies entspricht einem 7-mal weniger intensiven Lärmpegel.²
- **Demokratisierung der Straßen:**
Die temporären autofreien Konzepte laden zu Begegnungen der Bürger*innen ein, machen alternative Nutzungsmöglichkeiten für die Straßen erfahrbar und tragen damit auch zu einer Reflexion und Diskussion über die Bedeutung des öffentlichen Raums bei.
- **Veränderte Nutzung der Straße:**
Autofreie Straßen verändern die Art und Weise, wie Straßen genutzt und wahrgenommen werden. Sie ermöglichen Kindern, auf der Straße zu spielen und so den Spaß an aktiver Mobilität zu entdecken, ihre Autonomie zu verbessern und weniger autoorientiert aufzuwachsen. Es erzeugt ein Zugehörigkeitsgefühl zur Stadt und wirkt sich positiv auf die Gefühle der Bürger*innen gegenüber ihrer Stadt aus.
- **Förderung von Gesundheit und soziale Teilhabe:**
Der Erwerb gesunder Gewohnheiten wird begünstigt und soziale Vorteile wie Inklusion, Interaktion, Gerechtigkeit und sozialen Zusammenhalt geschaffen.³ Außerdem bieten die Straßenräume eine Plattform für Kreativität in der Bevölkerung.

2 Sarmiento et al. 2018

3 Sarmiento et al. 2018

Erfolgsfaktoren

Damit Veränderungen im städtischen Lebensumfeld erfolgreich umgesetzt werden können braucht es einen starken politischen Willen und Mut bei den Entscheidungsträger*innen. Ebenso muss die Bereitschaft, sich mit lokalen Interessengruppen auseinanderzusetzen, eine ausreichende Mittelausstattung, viel öffentliches Engagement sowie eine begleitende Kommunikationsstrategie vorhanden sein. Politische Akteure, aber auch Anwohner*innen und Interessensvertretungen stoßen bei der Umsetzung von neuen Konzepten für lebenswerte Städte häufig auf Widerstand.

Daher ist es besonders wichtig, sich von Anfang an die Unterstützung von zivilgesellschaftlichen Gruppen zu sichern und unterschiedliche Akteure, wie die Straßenverkehrsbehörde der Stadt, Grundstückseigentümer*innen, aber auch Bezirks- und Kulturverwaltungen, Ladenbesitzer*innen und die Bürger*innen bei allen Schritten und Maßnahmen einzubeziehen. Das Konzept sollte als ein Thema des öffentlichen Interesses dargestellt und verstanden werden. Plattformen für Bürger*innen-Engagement bieten eine gute Möglichkeit, das Konzept gemeinsam mit den Bürger*innen zu erstellen oder zu bereichern.

In der Praxis sollten die Strecken oder Straßen einen Großteil der Stadt ideal verbinden, um einen einfachen Zugang zu gewährleisten und somit den sozialen Zusammenhalt und die Integration zu fördern. Es bieten sich außerdem Straßenräume an, die schon vorher durch eine hohe Anzahl von Fußgänger*innen geprägt sind, bzw. zentrale Straßen und Plätze, die Anwohner*innen und Besucher*innen gleichermaßen anziehen. Idealerweise sind die Straßen leicht zugänglich und für den Großteil nach maximal 2 km zu erreichen.

Sowohl in Bogotá als auch in Stockholm wurden Daten, Zahlen und Fakten für die Öffentlichkeitsarbeit der Kommune gesammelt, um die positiven Auswirkungen der Maßnahmen belegen zu können, z. B. Entlastungseffekte durch eine bessere Luftqualität, die Reduktion des Verkehrslärms (s.o.) und einen sehr geringen Anteil an Kfz-Verkehr am Verkehrsaufkommen.

In Stockholm wurde der Erfolg durch Befragungen von Besucher*innen und Bewohner*innen belegt: So bewerteten 96 % der befragten Besucher*innen das Projekt als positiv (12 %) und sehr positiv (84 %). Die Zustimmung für die Maßnahmen lag bei den Anwohner*innen je nach Straße zwischen 58 % und 71 %.

Gute Konzepte wie die Sommerstraßen oder die Ciclovía können in kurzer Zeit Erfolge bringen und die Dynamik einer Stadt verändern. Auswirkungen auf Bevölkerung und Wirtschaft, begünstigende Faktoren für einen Erfolg der Maßnahme, aber auch Hemmnisse müssen berücksich-

tigt werden. Auch Fragen, die während der Durchführung entstehen, müssen beantwortet werden. Eine strategische Weiterentwicklung von Konzepten mit weiteren, neuen flexibel anwendbaren Lösungen kann zu einer beispiellos attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes führen, langfristig unterschiedliche Akteure überzeugen und eine Stadt nachhaltig verändern.

Bei den Planungen müssen eine Vielzahl an Aktivitäten innerhalb der Verwaltung berücksichtigt werden, damit das Projekt erfolgreich umgesetzt werden kann.

1. Verkehrsmanagementplan:
 - Der Verkehrsmanagementplan hilft bei Entscheidungen, welche Straßen gesperrt, wo Helfer*innen (Wächter*innen) platziert werden sollen und was für die Umsetzung benötigt wird. Darüber hinaus sollten in diesem Dokument alternative Wege für Pkw und öffentliche Verkehrsmittel geplant und festgehalten werden.
2. Sicherheitsplan:
 - Den Bedarf an Sicherheitskräften, einschließlich Sanitäter*innen und Sicherheitspersonal, beschreibt der Sicherheitsplan.
3. Stadtverwaltungsplan:
 - Der Umgang mit Ständen, Toiletten, Abfällen o.ä. ist unabdingbar und muss von der Verwaltung geplant werden.
4. Kommunikations- und Marketingplan:
 - Durch zielgruppenrelevante Informationen vor und während der Umsetzung wird die positive Wahrnehmung der Öffentlichkeit gesteigert und die Reichweite vergrößert.
5. Monitoring
 - Monitoring und eine Auswertung der Maßnahmen zur Erfolgskontrolle ermöglichen es nachzuzustimmen und Skeptiker*innen zu überzeugen.

Rechtliche und technische Hinweise

Vorübergehend autofreie Bereiche sind auch in Deutschland bekannt. Sperrungen innerstädtischer Straßen für Veranstaltungen, die Kraftfahrzeuge zeitweilig auszuschließen, sind auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts oder des Straßenrechts auch hierzulande zulässig.

Elemente	zulässig in DE	rechtliche und technische Anmerkungen
<p>Temporäre Schließung von Straßen an Wochenenden</p>		<p>Die vorübergehende Sperrung für den Kfz-Verkehr wird von der Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage des § 45 StVO und mit den Verkehrszeichen der StVO angeordnet. Die straßenrechtliche Widmung der Straßen für den allgemeinen Verkehr besteht weiter und wird von dieser Anordnung nicht berührt.</p>
<p>Temporäre Schließung von Straßen über mehrere Monate</p>		<p>Auch für den längeren Ausschluss einzelner Verkehrsarten ist das Straßenverkehrsamt zuständig (§ 44 StVO). Dauerhaft lassen sich Straßen nur dann für den Kfz-Verkehr sperren, wenn der Träger der Straßenbaulast die bestehende Widmung beschränkt (Teileinziehung). Nach der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO, Rand-Nr. 45a, ist eine straßenrechtliche Teileinziehung dann notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.</p>
<p>Umwidmung von Verkehrsflächen</p>		<p>Die zeitweise autofreie Nutzung kann der Erprobung einer späteren dauerhaften Umwidmung (Teileinziehung) auf der Grundlage des Straßenrechts des Landes dienen. Widmungsbeschränkungen können von unterschiedlichen öffentlichen Interessen getragen werden. Dazu zählen Gesichtspunkte der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, des Umweltschutz oder des Städtebaus.</p>

Literaturverzeichnis

1. Trafik Stockholm
<https://trafik.stockholm/gator-torg/levande-stockholm/>
2. Stockholms Stad
<http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1978157>
3. Bloomberg CityLab
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-10-02/bogot-s-ciclov-a-40-years-later-how-cycling-shaped-a-generation>
4. Sarmiento et al. (2017) Promotion of Recreational Walking: Case Study of the Ciclovía-Recreativa of Bogotá", Walking (Transport and Sustainability, Vol. 9), Emerald Publishing Limited, pp. 275-286.
<https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/S2044-99412017000009016/full/html>
5. SWECO
<https://www.sweco.se/en/our-offer/architecture/landscape-architecture/levande-stockholm/>
6. Sarmiento, et al. (2010). The Ciclovía-Recreativa: A Mass-Recreational Program With Public Health Potential. Journal of physical activity & health. 7 Suppl 2. S163-80. 10.1123/jpah.7.s2.s163.
7. Manual para implementar y promocionar la Ciclovía Recreativa. Unidad de nutrición, estilos de vida saludables y enfermedades no transmisibles, Organización Panamericana de la Salud, La Vía RecreActiva de Guadalajara, Facultades de Medicina e Ingeniería de la Universidad de los Andes, Bogotá Colombia, Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades 2009.
https://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/images/anexos/CICLOVIASmanual_espanol.pdf
8. Sarmiento, et al. (2008). La Ciclovía, un espacio sin ruido y sin contaminación. Nota Uniandina.
<https://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/english/advocacy/anexos/CiclovíaUnEspacioSinRuido.pdf>
9. Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre - Coldeportes, el grupo CEMA de la Universidad del Rosario y el grupo EpiAndes de la Universidad de los Andes. Manual para implementar promocionar y evaluar programas de Vías Activas y Saludables en Colombia. 2013.
<https://epiandes.uniandes.edu.co/wp-content/uploads/manual-vias-activas-saludables-web.pdf>

Alle Weblinks zuletzt abgerufen am 03.11.2020.

Impressum

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

Telefon: 030 2091498-0
Telefax: 030 2091498-55

E-Mail: kontakt@adfc.de
www.adfc.de

Stand: November 2020

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit