

Offene Straßen für ALLE!

Temporär autofreie Straßen als Bewegungs- und Interaktionsräume

Straße, Freiraum, Mobilität, Urbanität,
Ciclovía, Open Streets, öffentlicher Raum



Ciclovía in Minhocão (São Paulo) Foto – Nathan Bishop

Wenn über die Mobilitätswende und die Transformation von Städten in der Klimakrise diskutiert wird, stehen oft die Begriffe Straße¹ und Straßenraum im Fokus. Auch in der aktuellen Covid-19-Pandemie werden die Nutzung und die Aufteilung von Straßenräumen heftig diskutiert. Straßen bieten in der Pandemie – vor allem in dichten Innenstädten ausreichend Raum für hygienisch notwendiges physical distancing, Freizeitnutzungen, Spaziergänge und sportliche Betätigung. In diesem Zusammenhang erhielt das Konzept offener Straßen – Straßenräume temporär als Bewegungs- und Interaktionsraum und nicht als Verkehrsraum zu nutzen – eine neue Bedeutung und vermehrte Aufmerksamkeit.

Straßen als öffentliche Räume

Straßen sind über Jahrhunderte gewachsene und durch Asphaltierung dauerhaft etablierte, vernetzte Räume, die Städte strukturieren und räumlich dominieren. Sie sind Transportwege, Bewegungsräume, Aufenthaltsbereiche sowie Begegnungsräume, wodurch sie sowohl funktionale als auch symbolische Bedeutungen bekommen. Straßen sind die vorrangig wichtigen öffentlichen Räume der Stadt des 21. Jahrhunderts. Sie repräsentieren gesellschaftliche Prioritäten. Hier ist ablesbar, wie energieintensiv und unter welchen Prämissen das Verkehrssystem organisiert ist und welche Umweltwirkungen welchen Bevölkerungsgruppen durch die Organisation von Mobilitäts-Bedürfnissen zugemutet werden.

Als der »quintessentielle öffentliche Sozialraum« (Mehta 2013) machen Straßen den Hauptteil des öffentlichen Raumes und einen Großteil der Fläche in Städten aus. In Nordamerika nehmen sie zwischen 25 und 35 Prozent der bebauten Stadtfläche ein (Jacobs 1993). Für europäische Städte – deren Kernstrukturen oft vor der Erfindung des Autos angelegt wurden – stellt sich dieses Flächenverhältnis vergleichbar dar: In Wien nehmen Gemeindestraßen knappe 20 Prozent des gesamten für Bauland und Verkehr genutzten Stadtgebietes ein bzw. knappe 10 Prozent der gesamten Stadtfläche.² Der Anteil der Straße an der Stadtfläche ist auch von der Lage im Stadtgebiet abhängig. In einem Außenbezirk wie dem 22. Bezirk beträgt dieser Anteil nur 6 Prozent und steigt auf bis zu ca. 36 Prozent im viel dichter bebauten 1. Bezirk (Stadt Wien, 2019. Eigene Berechnungen).

¹ In diesem Artikel bezeichnet der Begriff Straße eine Straße im städtischen Raum, keine Landstraßen oder Autobahnen. Diesen Straßentypen fehlt die Funktion als (potenziell) multifunktional nutzbarer öffentlicher Raum.

² Diese Vergleiche beziehen sich auf reine Straßenfläche und exkludieren sonstige für den Kraftfahrzeugverkehr versiegelten Flächen - Parkplätze und Erschließungsstraßen - außerhalb der als Gemeindestraßen gewidmeten Flächen.

Die Motorisierung öffentlicher Straßenräume

Historisch gesehen waren Straßenräume – vor allem die Straßen innerhalb menschlicher Siedlungen – ein nutzungs-offener Mischraum verschiedener Funktionen und Verkehrsformen.³ In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde der städtische Verkehr – beginnend mit den industrialisierten Regionen des Planeten – rasch motorisiert und individualisiert, was zu einer starken Zunahme von Kraftfahrzeugen in Privatbesitz führte, die im öffentlichen Raum von Städten unterwegs sind und dort vielfach kostenlos aufbewahrt werden können. Im Zuge dieser Motorisierung wurden auch die Straßenräume an die immer schnelleren Geschwindigkeiten angepasst und vollflächig asphaltiert. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts haben wir uns von dem Verständnis der Straße als multifunktional nutzbares Element des öffentlichen Raumes verabschiedet. Straßen wurden von einem lebendigen, vielfältigen und interaktiven öffentlichen Raum zu einem monofunktionalen Verkehrsraum, der von motorisierten Fahrzeugen dominiert und in dieser Nutzung durch etablierte gesellschaftliche Praktiken und über Jahrzehnte festgeschriebene gesetzliche Vorschriften geschützt wird.

Das Verständnis des Straßenraumes hat sich in diesem Veränderungsprozess auch insofern verändert, als dass viele Zeitgenoss*innen heutzutage die Straße gar nicht mehr als einen öffentlichen Raum verstehen, sondern als einen verkehrlichen Funktionsraum. In dieser Logik wird diese *ersessene* Flächennutzung auch vehement politisch und gesellschaftlich verteidigt, sobald alternative Nutzungskonzepte vorgeschlagen werden.

In Städten stellt sich die Frage nach einer fairen Flächennutzung des öffentlichen Raums Straße (Nello-Deakin 2019), wenn die Aufteilung des Straßenraumes stark dem motorisierten Verkehr zugetan ist, dieser jedoch nur einen kleineren Teil der Verkehrsleistung darstellt. In Wien zum Beispiel werden zwei Drittel (66,5 Prozent) der Straßen für den (bewegten und ruhenden) motorisierten Verkehr genutzt (Furchtlehner & Licka 2019), wobei im Jahr 2019 nur 27 Prozent aller Wege mit dem Auto zurückgelegt wurden (Wiener Linien 2020). In Berlin stellt sich die Situation mit einer Nutzung von etwa 60 Prozent des Straßenraumes für den motorisierten Verkehr für 34 Prozent der Wege ähnlich dar (Creutzig et al. 2020). In Städten wie Kopenhagen oder Rotterdam ist diese Flächenaufteilung ausgeglichener und fast die Hälfte des Straßenraumes steht für das Radfahren oder den Fußverkehr zur Verfügung (Furchtlehner & Licka 2019).

Durch die Steigerung der Geschwindigkeiten hat sich die Straße von einem quer zur Längsachse genutzten Raum in einen länglich orientierten Raum verwandelt, der für eine Nutzung im menschlichen Maßstab nur mehr an den Rändern funktioniert.

Die Straße ist in vielen Städten ein durch das Auto dominierter Raum geworden. Wir betreten Straßen nicht mehr, um sie als Teil der Stadt zu nützen. Wir gehen an ihren Rändern entlang und queren sie nur an gesicherten Stellen oder unter höchster

Vorsicht. Für Menschen, die sich nicht mit einem Fahrzeug schützen, wurden die Fahrbahnen der Straßenräume zu Nicht-Orten, für Kinder gar zur potenziellen Todeszone. Durch die Steigerung der Geschwindigkeiten hat sich die Straße von einem quer zur Längsachse genutzten Raum in einen länglich orientierten Raum verwandelt, der für eine Nutzung im menschlichen Maßstab nur mehr an den Rändern funktioniert. Die Aufreihung parkender Autos am Fahrbahnrand und der Gradient an Geschwindigkeit – langsam am Rand, schnell in der Mitte – erhöhen die Tunnelwirkung des Straßenraumes. Nicht-verkehrliche und oftmals ohnehin nur temporäre Nutzungen gesamter Straßenräume sind nur in Ausnahmefällen (Demonstrationen, Mega-events etc.) oder als utopische Experimente im Reallabor Stadt zu konzipieren und durchführbar. Dabei könnten die im Besitz der Öffentlichkeit (öffentlichen Hand) befindlichen Straßen sehr gut für politische und planerische Interventionen sowie für temporäre nicht-verkehrliche Nutzungen zur Verfügung stehen.



Menged le Sew in Addis Ababa.
Foto – Geremew Tigabu

Die Abbildung unserer Welt auf den Straßen der Stadt

Die Art und Weise, wie wir Straßenräume nutzen, hat auch eine symbolische Konnotation, die das gegenwärtige Stoffwechselregime der Gesellschaft abbildet. So repräsentiert ein Straßenraum, der überwiegend von einzelnen, fortwährend größer werdenden und durch fossile Brennstoffe betriebenen Autos besetzt ist, die Denkweise und gesellschaftliche Organisation eines »Systems der Automobilität« (Urry 2004), das auf dem zerstörerischen Verbrauch enormer Mengen fossiler Energien basiert.

Mit der Motorisierung des Verkehrssystems, der Veränderung von Wegeketten und der Umwidmung von Straßen in Fahrbahnen für Vehikel mit möglicher Todeswirkung, ging auch ein Verlust an aktiven Mobilitätsformen einher. Das in industrialisierten Gesellschaften akute Defizit an aktiver Alltagsmobilität führt – nicht nur bei Kindern – zu Bewegungsarmut und bildet die Basis für eine Zunahme von Adipositas, Diabetes

3

Zur Funktion von Straßenräumen vor der Einführung des Autos siehe auch: Günter Emberger und Josef Michael Schopf: *Die Straße, die Fußgänger und die Stadtentwicklung in der Stadtentwicklung in der* *dérive* 50 (Jän.-März / 2013).

4

Zusätzlich werden diese Wohngebiete eher von sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen mit geringeren Einkommen bewohnt. Vergleiche: Wiener Sozialraummonitor.

und anderen Zivilisationskrankheiten. Ebenso wurden die Externalitäten des Verkehrssystems internalisiert. Von den negativen Umweltwirkungen unserer Mobilität – allen voran der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung – sind die Anwohner*innen von stark belasteten Verkehrsadern ungleich stärker betroffen.⁴ Parallel zur Motorisierung des Stadtraumes entwickelte sich eine Gegenbewegung zum »System der Automobilität«, die mit der aktuellen Renaissance der öffentlichen Räume in Städten sowie der Debatte über eine notwendige Verkehrswende ein Umdenken bringt. Straßen werden wieder als Räume erkannt, die für die qualitative Ausgestaltung unseres Lebensumfeldes wertvoll sind. Wir erkennen, dass die Lebensqualität einer Gesellschaft maßgeblich dadurch bestimmt wird, welche Gestalt die gemeinsam genutzten öffentlichen Räume – vor allem Straßen – haben und welche Nutzungen darin möglich sind.

In diesem Kontext bietet die Öffnung von Straßenräumen für verschiedenste nicht-motorisierte Nutzungen die Möglichkeit, einen neuen Typus öffentlichen Raums (temporär) einzurichten, in dem die Straße als Bewegungs- und Interaktionsraum für die Menschen einer Stadt zur Verfügung steht. Dies wird aber erst durch eine (temporäre) Sperre des Straßenraumes für den motorisierten Verkehr möglich. In diesem Artikel werden die Begriffe *offene Straßen* und *Straßenöffnung* verwendet, um temporäre Sperrungen von Straßen für den motorisierten Verkehr zu beschreiben.

Für das Auto gesperrt, eröffnen sich Straßen als Lebensraum

»First and foremost, a great street should help make community[.]« Allan Jacobs, *Great Streets* (1993)

Heutzutage wird in Städten weltweit die (temporäre) Öffnung von Straßen als Bewegungs- und Interaktionsraum für Menschen praktiziert. Dabei werden Straßenzüge für den motorisierten Verkehr gesperrt, um Raum für nicht-motorisierte Nutzungen zu schaffen.

Gemeinsam ist diesen Initiativen, dass Straßenzüge über mehrere Kilometer, also im gesamtstädtischen Maßstab, geöffnet werden und temporär für nicht-motorisierte Bewegung und (Freizeit-)Nutzung zur Verfügung stehen. Dadurch werden Straßen vom Verkehrsraum temporär zu Bewegungs- und Interaktionsräumen. Es finden Aktivitäten statt, bei denen die Belebung und nachhaltige Nutzung des Straßenraumes durch die Menschen im Mittelpunkt steht. Straßen werden als öffentlicher Raum (wieder-)entdeckt und wertgeschätzt.

Die Impulse für diese Initiativen kommen sowohl aus der Zivilgesellschaft (Aktivist*innen, Interessengruppen, NGOs) als auch aus der (Stadt-)Politik und Verwaltung. Bei großmaßstäblichen Initiativen hat die Stadtverwaltung in der Regel entweder Projekte bzw. Vorschläge aus der Zivilgesellschaft aufgegriffen oder die Initiative selbst wurde auf Grundlage einer politischen Entscheidung gestartet. Das Ownership der Stadtverwaltung mit entsprechender politischer, institutioneller und finanzieller Unterstützung der Initiativen ist für den langfristigen Erfolg dieser Projekte essentiell.



CicLAvia in Los Angeles; Foto – Ladot

Die Motivationen für Initiativen zur Straßenöffnung sind vielfältig und umfassend:

- Straßen als öffentliche Räume für nicht-motorisierte Nutzungen zu erschließen,
- Straßen als Bewegungsraum zur Freizeitnutzung der Bevölkerung zur Verfügung stellen zu können und dadurch die Gesundheit zu fördern,
- aus der Notwendigkeit, das Problem urbaner Luftverschmutzung zu verdeutlichen (und dagegen anzugehen),
- aus der Motivation, die für die Lösung der Klimakrise notwendige Verkehrswende zu beschleunigen oder
- aus dem Wunsch, Straßen als einen neuen, gemeinschaftlich genutzten Sozialraum zu öffnen, in dem Respekt, Toleranz und soziales Miteinander gelebt werden können.

Durch eine regelmäßige Abhaltung von Initiativen zur Straßenöffnung entwickelt sich eine Praxis der Raumnutzung für Straßenräume, die Erholung, Interaktion, Treffpunkte oder sportliche Aktivitäten auf den Straßen einer Stadt zulässt. Straßenräume, die wiederkehrend als nicht-kommerzielle Bewegungs- und Interaktionsräume zur Verfügung stehen, können wertvolle Beiträge für die Lebensqualität einer Stadt bieten und sind in zwei zeitlichen Maßstäben wirksam:

- Unmittelbar durch die neuen und einzigartigen Nutzungsmöglichkeiten, die sich während der Öffnung von Straßenzügen auftun. Dadurch entsteht eine neue räumliche Realität in erster Linie für die direkten Anwohner*innen stark befahrener Verkehrsadern sowie für Bewohner*innen, die in anliegenden Stadtvierteln wohnen, in denen wenig Freiraum zur Verfügung steht. Somit werden vorrangig die Bürger*innen entlastet, die üblicherweise die negativen Umweltwirkungen des Verkehrssystems erleben.
- Längerfristig entwickelt sich durch eine geänderte Nutzung ein dauerhaft gesteigerter Bezug zum Straßenraum als persönliches Umfeld, das als öffentlicher Raum die Begegnung verschiedener Bevölkerungsgruppen ermöglicht.

Initiativen zur Straßenöffnung

Die temporäre Umnutzung des Straßenraumes als Bewegungs- und Interaktionsraum ist ein globaler Trend. Räumlich sind *offene Straßen* dadurch gekennzeichnet, dass sie über zumindest mehrere Stunden und in gewisser Regelmäßigkeit als dieser Raumtyp für eine nutzungs offene Aneignung zur Verfügung stehen. Offene Straßen unterscheiden sich von Straßenfesten durch ihren nutzungs offenen Charakter, die größere räumliche Ausdehnung, den Fokus auf die Nutzung als Bewegungsraum und ihre wiederkehrende Verfügbarkeit. Auch die *Critical Mass*⁵ stellt den Zustand einer *offenen Straße* als Stadtraum nicht her, weil sich hier eine Zusammenballung von Radfahrenden in eine Richtung bewegt, für einen begrenzten und kurzen Zeitraum auf spontanen Routen.

Internationale Beispiele für den Raumtypus der *offenen Straße* finden sich unter zwei Begriffen: *Ciclovía* (im lateinamerikanischen Raum) sowie *Open Streets* (im englischsprachigen Raum). Eine etablierte deutsche Bezeichnung fehlt bisher – als Beginn für eine Diskussion über diesen Raumtypus in der deutschsprachigen Fachliteratur wird hier die einfache Übersetzung *offene Straße* bzw. *Straßenöffnung* verwendet.

Ciclovías

Eine *Ciclovía* (deutsch Fahrradstraße) öffnet ein zusammenhängendes Netz an Straßenzügen für sportliche Betätigungen, meistens an einem Sonntagvormittag bis zum frühen Nachmittag. Komplementär zu den sportlichen Nutzungen finden viele verschiedene formelle und informelle Nutzungen in diesen temporären Freiräumen Platz. *Ciclovía*-Programme sind – vor allem in lateinamerikanischen Ländern – in Stadtverwaltungen institutionalisiert und durch städtische Budgets abgesichert. Aufgrund ihrer Regelmäßigkeit und langen Tradition werden *Ciclovías* in vielen Städten nicht als einzigartige Veranstaltung wahrgenommen, sondern als Stadtraum, der selbstverständlich zu bestimmten Zeiten (sonn- und feiertags bzw. auch an Abenden) zur Verfügung steht. Im Jahr 2018 wurden weltweit in 27 Ländern und 496 Städten *Ciclovía*-Veranstaltungen zumindest mit einer Frequenz von zwei Veranstaltungen pro Jahr durchgeführt.⁶

Open Streets

Ab den frühen 2000er-Jahren wurden in nordamerikanischen Städten die ersten *Open-Streets*-Veranstaltungen organisiert, die in vielen Fällen sehr eng auf die lateinamerikanischen Vorbilder Bezug nehmen. *Open-Streets*-Veranstaltungen werden oft durch Aktivist*innen und NGOs initiiert und in Partnerschaft mit der Stadtverwaltung umgesetzt. Im Jahr 2016 gab es *Open-Streets*-Programme in 122 US-amerikanischen Städten. Davon waren fast zwei Drittel Veranstaltungen, die nur einmalig pro Jahr stattfanden. In den letzten Jahren wurde das klar verständliche Konzept der *Offenen Straßen* auch bei regelmäßigen Veranstaltungen in Afrika, Europa und Asien umgesetzt.



Ciclovía Bogotá – zentraler Bereich am Plaza Bolívar, 2014; Foto – Florian Lorenz

Effekte von Straßenöffnungen

Bei einer Durchführung von Straßenöffnungen für *Open-Streets*- oder *Ciclovía*-Veranstaltungen werden in Städten weltweit verschiedene positive Wirkungen dokumentiert.

Gesellschaftliche Transition

Straßenräume, die den Menschen in den Mittelpunkt stellen, entsprechen einer zeitgenössischen Zielvorstellung der menschengerechten Stadt. Diesen Zustand zumindest temporär auch auf viel befahrenen, *autogerechten* Straßenzügen herzustellen, kann eine Intervention mit hoher symbolischer und imaginärer Wirkkraft sein. Die Öffnung von Straßen als neuartige öffentliche Räume ermöglicht es Menschen, den Stadtraum in einer neuen Perspektive wahrzunehmen und sich Alternativen für die Nutzung von Straßen besser vorstellen zu können.

Gesundheit

Bevölkerungsgruppen werden – unabhängig von limitierenden Faktoren hinsichtlich Kosten, sozialem Milieu, Alter oder Vorlieben für Bewegungsformen – für körperliche Betätigung motiviert. Bei einer Studie in St. Louis wurde bestätigt, dass sich circa die Hälfte aller Teilnehmer*innen einer *Open-Streets*-Veranstaltung an diesem Tag sonst nicht bewegt hätte. Bewegungsangebote können für Zielgruppen ohne den Bau neuer Sportanlagen – und daher sehr kosteneffektiv – ermöglicht werden. *Ciclovías* können längerfristig positive Auswirkungen auf die präventive Gesundheitsvorsorge haben (Sarmiento 2010).

5

Zu *Critical Mass* siehe den Artikel Reframing the Streets in diesem Heft, Seite 12–17.

6

Siehe: www.bloomberg.com/news/articles/2018-10-02/bogot-s-ciclov-a-40-years-later-how-cycling-shaped-a-generation.



Die erste Ciclovía in Bogotá, damals noch unter dem Namen *La Gran Manifestacion del Pedal*, 1974.
Foto – Jaime Ortiz.

Soziales Miteinander

Durch die unterschiedlichen Teilnehmer*innen entsteht eine diverse Mischung aus Interaktionen, die in einem inklusiven, sicheren und aktivierenden Raum ermöglicht werden. Durch die gemeinschaftliche Nutzung des Straßenraumes wird das soziale Miteinander gefördert. Initiativen zur Straßenöffnung schaffen eine neue Form der Interaktion zwischen Bürger*innen und ihrer Stadt und führen so zur Änderung von Gewohnheiten und Praktiken in der Gesellschaft. Durch die Präsenz von zivilgesellschaftlichen Organisationen werden deren Themen und Anliegen stärker in der Gesellschaft bekannt gemacht. Während der *Ciclovía* in Bogotá zum Beispiel ist die Durchführung von Demonstrationen oftmals auch Teil des Straßenbildes. Hier wird der Straßenraum (wieder) zu einem wirklich demokratischen Raum, in dem die Demonstration politischer Anliegen nicht extra angemeldet werden muss.

Mobilität

Große Straßen, die üblicherweise vorwiegend für den motorisierten Individualverkehr erschlossen sind, werden als Bewegungsräume für aktive Mobilität wahrnehmbar. Die Teilnahme an Veranstaltungen zur Straßenöffnung kann einen Beitrag zur Bewusstseinsbildung über aktive Mobilitätsformen darstellen und so eine längerfristige Veränderung im individuellen Verkehrsverhalten unterstützen. Die Bewegung zu Fuß oder per Fahrrad über größere Entfernungen kann auch die individuellen Mobilitäts-Erwartungen an den Stadtraum verändern. Oft sind die Teilnehmer*innen überrascht, wie schnell sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad von A nach B kommen. Vor allem bei Wegen, die gut aus der Perspektive als Autofahrer*in bekannt sind.

7

Zum »White Bicycle Plan« der Provo-Bewegung und deren Inhalten siehe:
https://dangerousminds.net/comments/the_white_bicycle_revolution.

Umweltqualität

Bei unterschiedlichsten Initiativen wird eine (zumindest temporäre und lokale) Verbesserung der Umweltqualität hinsichtlich Luftverschmutzung und Lärmbelastung bemerkt. Die negativen Umweltwirkungen des motorisierten Verkehrssystems werden dadurch spürbar, die Verbindungen zwischen natürlicher und gebauter Umwelt, Wirtschaft und öffentlicher Gesundheit verdeutlicht.

Ökonomie

Durch die im Vergleich zu *normalen* Tagen dichtere Frequenz an Teilnehmer*innen erfolgt eine Zunahme der Umsätze in Cafés und Restaurants, die entlang der Strecke liegen. Die Bekanntheit von Geschäften erhöht sich durch die langsame Bewegung der Teilnehmenden entlang der Strecke.

Beispiele für *Open Streets* weltweit

»If you can change the street, you can change your world.« Janette Sadik-Khan (Streetfight, 2016)

Bogotá – *Ciclovía Recreativa*

Die *Ciclovía Recreativa* – meistens kurz als *Ciclovía* bezeichnet – ist die älteste *Ciclovía* und die Namensgeberin von ähnlichen Initiativen in der Region und weltweit. Die *Ciclovía* in Bogotá geht auf eine Bürger*innen-Initiative zurück, die am 15. Dezember 1974 als *Die große Fahrrad-Demonstration (La Gran Manifestacion del Pedal)* die Verwendung des Fahrrades für die Alltagsmobilität fördern wollte. Diese erste Veranstaltung wurde durch drei Aktivisten organisiert, die, inspiriert von der Fahrradkultur sowie dem politischen Fahrrad-Aktivismus der Provo-Bewegung⁷ in den Niederlanden, die Fahrrad-Bewegung *Pro-Cicla* in Bogotá gegründet hatten (Jaime Ortiz, persönliche E-Mail, 27.06.2020). Die Veranstaltung fand auf einem 80 Gebäudeblocks langen Abschnitt von zwei Hauptstraßen in Bogotá Carrera 7 und Carrera 11 statt und zählte circa 5.000 Teilnehmer*innen. Heutzutage ist die Carrera 7 immer noch das Herzstück der sonntäglich stattfindenden *Ciclovía*. Im Dezember 1975 wurde die Veranstaltung erneut als Demonstration durchgeführt, woraufhin Ortiz von der Stadt Bogotá damit beauftragt wurde, ein Konzept für die wiederholte Durchführung dieses stadträumlichen Mobilitäts-experiments zu entwickeln (Montero 2017).

Die *Ciclovía* wurde im Jahr 1976 durch ein Dekret des Bürgermeisters formalisiert und veränderte sich in den Jahren danach in Größe und Ausrichtung je nach den Zielen der amtierenden Stadtverwaltung. Im Kontext eines durch Gewalt geprägten Stadtraumes wurde die *Ciclovía* im Jahr 1995 unter Bürgermeister Antanas Mockus und Stadtrat Guillermo Penalosa zur Stärkung der Bürger*innen-Kultur (*cultura ciudadana*) als Sozialraum neu erfunden. Die Struktur der Organisation wurde professionalisiert, ein Programm von Bewegungsangeboten (*Recreovia*) integriert und verstärkt auf die Arbeit mit Freiwilligen gesetzt, um die *Ciclovía* kostenneutral räumlich erweitern zu können (Montero 2017). Heute ist die *Ciclovía* ein weltweit bekanntes Referenzprojekt und nicht mehr aus dem Bild der Stadt Bogotá wegzudenken.

Die Initiative erfährt eine sehr hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung und gehört zur Identität der Menschen in Bogotá. Sie funktioniert als stadt-typischer Freiraum, der von Bewohner*innen als selbstverständlich angesehen und genutzt wird.

Im Vordergrund steht die individuelle körperliche Ertüchtigung und die Nutzung von Straßen als Bewegungsraum. Die Organisator*innen der *Ciclovía* beschreiben jedoch auch eine soziale Komponente der *Ciclovía*, die als Sozialraum funktioniert, in dem sich verschiedene Bevölkerungsgruppen treffen und miteinander interagieren können.

Die Route der *Ciclovía* ist fix definiert und führt durch praktisch alle Viertel der Stadt. Räumlich sind auf der *Ciclovía* verschiedene Geschwindigkeiten gegeben: Zonen mit schneller Geschwindigkeit, in denen Radrennfahrer unterwegs sind und Zonen, in denen die *Ciclovía* eher einer sehr dichten Fußgängerzone gleicht mit informellem Handel, Straßenkunst und Bewegung in Schrittgeschwindigkeit.

Stadt: Bogotá, Kolumbien
Einwohner*innen: 7,181 Millionen (2018)
Name: Ciclovía Recreativa
Motto: Rueda la vida [Rad des Lebens]
Zeitraum/Intervall: Sonn- und Feiertags, 7:00–14:00 Uhr
Entstehungsjahr: 1974
Länge: 121 km
Länge / 1 Mill. Einwohner*innen: 16,8 km
Durchschn. Teilnehmer*innen: 1 bis 2 Millionen (30 % der Bevölkerung)
Angebot: Radfahren, Laufen, Skaten, Zumba, Aerobic, Yoga, Verkaufsstände (Früchte etc.), Konzerte, Fahrrad (Fahrschulen, Reparaturservice, Leihräder), hohe Dichte an informellen Angeboten
Organisator*in: Seit 1995 IDR (Instituto Distrital de Recreación y Deporte), Büro des Bürgermeisters, Stadt Bogotá

Los Angeles – CicLAvia

Die *CicLAvia* in LA wird seit 2010 von der gleichnamigen NGO organisiert und ausgerichtet. Es gibt unterschiedliche Routen, die mit einem jeweils eigenen Titel ein ausgewähltes Stadtgebiet in den Vordergrund stellen. Die Besucher*innen erhalten so die Gelegenheit, verschiedenste Stadtteile kennenzulernen und werden durch den Charakter der Neuartigkeit zu einem Entdecken der Stadt eingeladen. Dieses transformative Erlebnis, die Stadt zu Fuß, laufend oder per Fahrrad – aber eben ohne Auto – wahrzunehmen, steht im Mittelpunkt der *CicLAvia*. Wie für eine Stadt wie Los Angeles nicht überraschend, kommen viele Teilnehmer*innen mit ihrem Auto, um dann auf der *CicLAvia* radzufahren. Es gibt dafür auch eigene Fahrgemeinschaften.

Die Veranstaltung wird in Zonen mit schneller und langsamer Bewegung eingeteilt, in manchen ist nur Zufußge-

hen erlaubt. Die Initiative lebt sehr stark von der Zusammenarbeit mit Verantwortlichen in den Stadtteilen und von einer guten Information der Bewohner*innen sowie von den Geschäftsleuten aus den jeweiligen Nachbarschaften, in denen die *CicLAvia* stattfindet. Die *CicLAvia* setzt stark auf die Arbeit mit Ehrenamtlichen und wird dadurch zu einer gemeinschaftlich getragenen Initiative. Die Trägerorganisation der *CicLAvia* verfolgt ein Modell der Co-Finanzierung über private Spender*innen und die öffentliche Hand. Ebenso werden kreative Partnerschaften mit Akteur*innen aus dem Kulturbereich, zum Beispiel dem *Los Angeles Philharmonic* umgesetzt.

Stadt: Los Angeles, U.S.A.
Einwohner*innen: 3,98 Millionen (Stand 2016)
Name: CicLAvia
Motto: Abwechselnd, je nach Route
Zeitraum/Intervall: 4–6 Mal pro Jahr, 9:00–16:00 Uhr
Entstehungsjahr: 2010
Länge: Variabel zwischen 6 und 17 km
Länge / 1 Mill. Einwohner*innen: 1,5–4,3 km
Durchschn. Teilnehmer*innen/max.: 100.000
Angebot: Radfahren, Laufen, Gehen, Skaten, Tanzen, Hubs mit Information, Essen und Trinken, Konzerte, Straßenkunst
Organisator*in: Non Profit Organisation CicLAvia, Partner*innen: Metro, City of LA, Wasserman Foundation, private Spender*innen

Gurgaon – Raagiri day

In der indischen Stadt Gurgaon wurde die *Open-Streets*-Veranstaltung *Raagiri Day* (Kurzform des Veranstaltungsmottos: *Apni Raahein, Apni Azaadi* (deutsch: Unser Weg, Unsere Freiheit) erstmals im Jahr 2013 durchgeführt. Mittlerweile wird die Initiative in mehr als 70 indischen Städten veranstaltet. Die Initiative hat eine stark aktivistische Ausrichtung. Hintergrund ist der Wunsch nach mehr sozialer Gerechtigkeit in der Nutzung des Straßenraumes. Die Initiative wird durch eine Koalition aus NGOs umgesetzt, die für mehr Verkehrssicherheit und der Vermeidung von Toten und verletzten Fußgänger*innen eintreten. In dieser Koalition vertreten sind lokale NGOs sowie der indische Ableger der internationalen NGO EMBARQ, der Initiative zur Förderung nachhaltiger Mobilität des *World Resource Institutes*.

Ziel der Initiative ist die Bewusstmachung und Verbesserungen rund um die Themen *Straßen für Alle*, Verkehrssicherheit und Luftverschmutzung. Viele Menschen in der Zielgruppe der Initiative besitzen kein Auto, trotzdem werden Straßen für die *Privilegierten mit Auto* umgebaut. Soziale Inklusion ist ein grundlegender Bestandteil der Aktivitäten. Die meisten Menschen stammen aus der direkten Nachbarschaft der geöffneten Straßen, profitieren von dem Freiraumangebot und nehmen ihre Familienmitglieder mit.

Der *Raagiri Day* findet auf unterschiedlichen, aber sich regelmäßig wiederholenden Routen statt. Die Geschäfte vor Ort profitieren durch erhöhten Umsatz stark von den *Raagiri*

Day-Aktionen. Nachdem das Projekt durch eine Koalition aus NGOs mit internationaler Beteiligung initiiert wurde, folgten auch verschiedene Evaluierungen, die die Erfolge dieser *Open-Streets*-Initiative aufzeigen. Die Initiative konnte einzelne dauerhafte bauliche Veränderungen zur Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erreichen. Es gibt auch direkt aus den *Raahgiri Days* entstandene Folgeaktionen wie etwa *Pedal to work challenges*, *Neighborhood Improvement* etc. Die Initiative führt also in der Bevölkerung zu einer Selbstermächtigung, um selbst Initiativen durchzuführen.

Stadt: Gurgaon, Indien

Einwohner*innen: 876.824 (2011)

Name: Raahgiri Day

Motto: Apni Raahein, Apni Azaadi [Unser Weg, Unsere Freiheit]

Zeitraum/Intervall: Sonn- und Feiertags, 7:00–12:00 Uhr

Entstehungsjahr: 2013

Länge: 5,12 km

Länge / 1 Mill. Einwohner*innen: ca. 6 km

Durchschn. Teilnehmer*innen: 15.000–25.000

Angebot: Radfahren, Laufen, Gehen, Tanz, kulturelle Veranstaltungen, Talks

Organisator*in: Raahgiri Foundation, bestehend aus fünf Initiativen: EMBARQ India, I Am Gurgaon, Pedalyatri, Heritage School Gurgaon, Duplays Gurgaon

Addis Ababa – Menged le Sew

Menged le Sew ist eine landesweite Initiative zur Umsetzung von *Open Streets* in Äthiopien. Die Initiative begann im Jahr 2016 als Teil einer einmalig durchgeführten landesweiten Aktion, in der in sieben Städten Veranstaltungen für einen autofreien Tag umgesetzt wurden. Seit 2018 hat sich *Menged le Sew* als ein regelmäßiges Event in Addis Ababa etabliert. Die Initiative richtet sich an die Stadtbevölkerung und will sowohl einen aktiven Lebensstil fördern als auch auf bestehende Ungleichheit und Unsicherheit im Verkehr aufmerksam machen. Die Themen Nutzungsgerechtigkeit, gesunder Lebensstil, Luftverschmutzung, aktive Mobilität und Verkehrssicherheit stehen im Vordergrund. Es gibt eigentlich wenig Autofahrer*innen in Addis Ababa, trotzdem einen sehr hohen Grad der Anpassung an das Auto, der autofreie Sonntag versucht einen Ausgleich herzustellen.

Das Problem städtischer Luftverschmutzung ist ein Hauptgrund für die Durchführung der Initiative. Circa 60 Prozent der Luftverschmutzung in Addis Ababa werden durch den Autoverkehr verursacht und in den Jahren vor Einführung der Initiative nahmen Lungenkrankheiten um circa 47 Prozent pro Jahr zu.⁸ Räumlich verfolgt die Initiative einen dezentra-

8

www.c40knowledgehub.org/s/article/Cities100-Car-free-days-are-driving-Addis-Ababa-toward-a-cleaner-people-centric-future

len Ansatz mit mehreren Straßenzügen, die in verschiedenen Stadtteilen geöffnet werden. Dies verbessert die fußläufige Erreichbarkeit der offenen Straßenräume.

Neben diversen Bewegungsangeboten finden auch kulturelle Angebote sowie medizinische Check-ups zur Gesundheitsvorsorge ihren Platz. Die Initiative verfolgt das Ziel, eine nicht-motorisierte Nutzung und aktive Mobilitätsformen neu und positiv zu besetzen. Dazu findet eine aktive Kommunikation über Social-Media-Kanäle statt. Junge Künstler*innen (Fotografie) setzen die Bilder der Veranstaltung in Szene, um so neue Bilder des Stadtlebens im Straßenraum ohne Autos zu schaffen (siehe Abbildung S.38).

Menged le Sew wurde von bestehenden *Open-Streets*-Veranstaltungen inspiriert, spezifisch wird die *Ciclovía* in Bogotá als Vorbild genannt. Heutzutage ist die Veranstaltung selbst ein internationales Referenzprojekt, das aufzeigt, wie in kurzer Zeit eine dauerhafte *Open-Streets*-Initiative in Zusammenarbeit mit der Zivilbevölkerung entstehen kann.

Stadt: Addis Ababa, Äthiopien

Einwohner*innen: 3,35 Millionen (2016)

Name: Menged Le Sew [Streets for People]

Motto: k. A.

Zeitraum/Intervall: Erster Sonntag im Monat

Entstehungsjahr: 2018

Länge: 9 km in 6 Bezirken

Länge / 1 Mill. Einwohner*innen: 2,7 km

Durchschn. Teilnehmer*innen: k. A.

Angebot: Zufußgehen, Radfahren, Skateboarding, Tanz, Laufen, Fußball, Musikparaden, medizinische Check-ups, Blutbank, Street-Art

Organisator*in: Stadtregierung, Traffic Management Agency, Bezirksvorsteher, Gesundheitsamt

Offene Straßen in pandemischen Zeiten

In der Covid-19-Pandemie kommt dem Straßenraum als (potenziell) Freiraum in dicht bebauten Stadtgebieten eine vergrößerte Aufmerksamkeit zu. Im Kontext der mehr oder weniger strikt ausformulierten Hygiene- und Quarantäne-Maßnahmen wurde vielen Menschen die Qualität der öffentlichen Räume direkt vor der Haustüre bewusst. Gehsteige sind oftmals zu schmal für *Social Distancing* und ohne Benutzung des öffentlichen Verkehrs oder Verfügbarkeit eines eigenen Autos sind Erholungsräume auf einmal keine Naherholungsräume mehr, sondern schwer erreichbar. Dieses Defizit an Bewegungsräumen wurde in einigen Städten noch verstärkt, indem öffentliche Grünflächen und Erholungsräume gesperrt wurden, um großen Menschenansammlungen und die damit verbundene (vermutete) Ansteckungsgefahr zu verhindern.

Das Modell der *Offenen Straßen* wurde deswegen in Städten weltweit als Ersatzfreiraum umgesetzt (oder zumindest diskutiert), um auch während der Pandemie ausreichend Freiraum für Bewegung zur Verfügung stellen zu können. Die Straßenräume wurden dabei entweder gänzlich für Autos gesperrt oder als geteilter Straßenraum auch für Autos im

Mischverkehr befahrbar. Eine Sammlung solcher temporärer Räume zeigt *Open-Streets*-Initiativen in circa 140 Städten weltweit auf, die in unterschiedlichen Ausprägungen – von nutzungsoffen über Restaurant-Straße bis Nachbarschaftsraum – umgesetzt wurden.⁹

In Bogotá, Kolumbien wurde in Reaktion auf Covid-19 sehr rasch ein Netzwerk von temporären Pop-up-Radwegen im Netzwerk der etablierten *Ciclovía* eingerichtet, das auch an Wochentagen den Beschäftigten aus dem Gesundheitsbereich und anderen essentiellen Sektoren die Möglichkeit gab, ihre Arbeitsorte ohne Ansteckungsgefahr (im öffentlichen Verkehr) zu erreichen. Diese Pop-up-Infrastruktur konnte aufgrund der Erfahrungen im flexiblen Management von Straßenräumen während der *Ciclovía* sowie den vorhandenen Materialien und Arbeitskräften effektiv umgesetzt werden. Die Betreuungsteams der *Ciclovía* wurden zum Beispiel auch eingesetzt, um Konflikte an Orten zu vermeiden, an denen die Pop-up-Infrastruktur Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs kreuzt. Die *Ciclovía* in Bogotá stellt damit eine institutionelle Kapazität dar, die mithilfe, adaptiv auf die Covid-19-Krise zu reagieren und damit zur Resilienz der Stadt Bogotá beitrug.

Offene Straßen als öffentlicher Raum der lebenswerten Stadt

Jede vorrausschauende Stadt im 21. Jahrhundert sollte ein großzügiges Projekt zur regelmäßigen Straßenöffnung umsetzen. Der Freiraum *Offene Straße* bietet temporär eine einzigartige Lebensqualität, die in Städten nicht fehlen sollte. Aufgrund der vielen direkten und indirekten positiven Effekte muss eine Stadt sich solche Initiativen leisten können: den Straßenraum zumindest zeitweise nicht für den Autoverkehr zu benützen, sondern die Stille ohne Autoverkehr zu spüren, Entschleunigung zu fördern und einen Stadtraum mit neuer Urbanität herzustellen. Der Raum der *Offenen Straße* ermöglicht es, die Stadt neu kennen zu lernen, etablierte Nutzungen zu hinterfragen und legt den Grundstein für die Entwicklung eines neuen Verständnisses von Stadt das, ausgehend von einer Suffizienz für das Individuum, einen Luxus für die Allgemeinheit ermöglicht. Heute lasse ich das Auto stehen und suche neue Eindrücke und Erlebnisse auf den offenen Straßen der Stadt.

... den Straßenraum zumindest zeitweise nicht für den Autoverkehr zu benützen, sondern die Stille ohne Autoverkehr zu spüren, Entschleunigung zu fördern und einen Stadtraum mit neuer Urbanität herzustellen.

Gerade der temporär stark reduzierte KFZ-Verkehr während der Covid-19-Pandemie hat gezeigt, wie hoch die Lebensqualität in Innenstädten sein kann, wenn der Autoverkehr stark eingeschränkt ist. Dieser Zustand könnte auf *Offenen Straßen* auch ohne eine Pandemie hergestellt werden, zum Beispiel jeden Sonntag und mit allen Annehmlichkeiten zwischenmenschlicher Begegnung, Bewegung und Interaktion.

Wenn *Offene Straßen* inklusiv geplant werden, können sie einen länglich orientierten, temporären Sozialraum

entwickeln, der sich als strategische, planerische Intervention verbindend und positiv auf die Sozialstruktur der Stadt auswirken kann. Ähnlich der *Ciclovía* in Bogotá oder *Menged Le Sew* in Addis Ababa kann eine Initiative für *Offene Straßen* ein gesamtgesellschaftliches Projekt werden, das eine zivilgesellschaftliche Kultur für das Engagement mit dem gemeinschaftlichen Stadtraum fördert.

Wichtig ist daher, dass eine Umsetzung *Offener Straßen* nicht als *Bespaßungsprojekt* für eine hedonistische urbane Elite umgesetzt wird, sondern inklusiv konzipiert ist, nicht parteipolitisch besetzt wird und alle Menschen (Bewohner*innen sowie Besucher*innen) einer Stadt zur Teilnahme einlädt. Ein einzigartiger öffentlicher Raum entsteht, indem spontane sowie programmierte nachbarschaftliche, soziale, sportliche und kulturelle Aktivitäten möglich werden. Es ist an der Zeit, in jeder Stadt *Offene Straßen für alle* zu fordern!

Florian Lorenz ist Landschaftsarchitekt und Prozessgestalter mit Fokus auf öffentliche Räume, Mobilität und post-fossilen Urbanismus. Er plant und begleitet urbane Transformationsprozesse und kooperiert mit führenden Institutionen in F&E-Projekten zu nachhaltiger Mobilität und Stadtplanung. Lorenz engagiert sich zivilgesellschaftlich bei den Initiativen Smarter Than Car und Low Carbon City.

9
Siehe die Sammlung COVID19 *Livable Streets Response Strategies* von Mike Lydon: <https://docs.google.com/spreadsheetsd/1tjamlv0NLUWkYedIa4dVOL49pyWIPyGwRBOD0nm3Ls/edit#gid=0>



CicLAvia in Los Angeles
Foto – Superheronamedtony

Literatur

- Creutzig, Felix; Javaid, Aneeqe; Soomaaroo, Zakia;
Lohrey, Steffen; Milojevic-Dupont, Nikola; Ramakrishnan,
Anjali; Sethi, Mahendra; Liu, Lijing; Niamir, Leila;
Bren d'Amour, Christopher; Weddige, Ulf; Lenzi, Dominic;
Kowarsch, Martin; Arndt, Luisa; Baumann, Lulzim; Betzien,
Jody; Fonkwa, Lesly; Huber, Bettina; Mendez, Ernesto;
Misiou, Alexandra; Pearce, Cameron; Radman, Paula;
Skaloud, Paul & Zausch, Marco J. (2020): Fair street space
allocation: ethical principles and empirical insights.
In: *Transport Reviews*, DOI: 10.1080/01441647.2020.1762795
Furchtlehner, Jürgen & Licka, Lilly (2019): Back on the
Street: Vienna, Copenhagen, Munich, and Rotterdam. In:
focus, Journal of Landscape Architecture, 14:1, S. 72-83.
Jacobs, Allan (1993): *Great Streets*. The MIT Press,
Cambridge, MA.
Mehta, Vikas (2013): *The street: A quintessential social
public space*. Oxon: Routledge.
Montero, Sergio (2017): Worlding Bogotá's Coclovia. From
Experiment to International »Best practise«. In: *Latin
American Perspectives*, Issue 213, Vol. 44 No. 2, March 2017,
S. 111-131.
Sadik-Khan, Janette, & Solomon, Seth (2016): *Street-
fight - Handbook for an Urban Revolution*. New York: Penguin
Randomhouse LLC.
Sarmiento, Olga; Torres, Andrea; Jacoby, Enrique; Pratt,
Michael; Schmid, Thomas L. & Stierling, Gonzalo (2010):
The Ciclovía Recreativa: A Mass-Recreational Program With
Public Health Potential. In: *Journal of Physical Activity
and Health*, 2010, 7 (Suppl 2), S. 163-180.
Stadt Wien (2019): *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien
2019*. (Hg.): Magistrat der Stadt Wien Stadt Wien
Wirtschaft, Arbeit und Statistik, Wien.
Urry, John (2004): The »System« of Automobility. In:
Theory, Culture & Society, Vol. 21 (4/5): S. 25-39.