Gesellschaft

Großmutters Spuren: Hape Kerkeling über Ahnenforschung und das Comeback von Horst Schlämmer › *Seite 46*

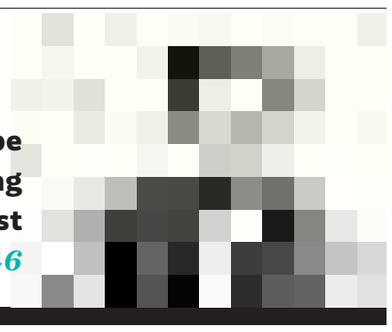

FOTO: SUSIE KNOLL

Läuft nicht

Weniger Autos, mehr Radwege, bessere Busverbindungen: Schön, dass inzwischen darüber debattiert wird, wie eine lebenswerte Stadt aussehen könnte. Nicht so schön, dass dabei eine Gruppe vergessen wird: die Fußgänger.

Von Mareen Linnartz

Ein Mensch, der zu Fuß geht, ist schutzlos. Er hat keine Karosserie, die ihm eine zweite Hülle verleiht, keinen Helm, der bei einem Sturz das Schlimmste verhindert, keine Klingel oder Hupe, um lautstark auf sich aufmerksam zu machen. Er ist einfach nur da, bewegt sich von A nach B, leise, platzsparend, emissionsfrei und mit einer gemütlichen Geschwindigkeit von etwa sechs Kilometern in der Stunde.

Was das in Deutschland bedeutet? Dem Land, in dem im Straßenverkehr meist das Gesetz des Stärkeren, Schnelleren, Lauteren gilt?

Unter anderem das: „Fußgänger wird in Berlin-Mitte von Auto überrollt und stirbt“, „Fußgänger wird von Linienbus in Leipzig erfasst und stirbt“, „Fußgängerinnen getötet – Polizei geht nicht von Vorsatz aus“, „Seniorin stürzt an Ampel und wird von Bus überrollt – Frau tot“.

Diese Auszüge von Meldungen aus den vergangenen Monaten sind allein schon von der Wortwahl her sehr aufschlussreich – denn es klingt ja, als wären Menschen von sich selbst bewegenden Fahrzeugen („Auto“ „Linienbus“ „Bus“) verletzt oder getötet worden. Als habe niemand hinter dem Steuer gesessen und seien diese Unfälle einfach so passiert und ein paar Tonnen Blech leider auf sehr wenige Kilo Mensch geprallt.

Sie verweisen aber auch auf eine Statistik, die eigentlich beunruhigen müsste, es aber in der öffentlichen Wahrnehmung nicht tut: Denn Fußgänger sind die einzigen Verkehrsteilnehmer, bei denen die Zahl der tödlich Verunglückten steigt – 437 waren es 2023, ein Anstieg von 18,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Im Durchschnitt stirbt also jeden Tag mehr als ein Mensch, an einer Kreuzung, an einer stark befahrenen Straße oder auch nur an einer schlecht beleuchteten; eine Mutter, Schwester, Enkeltochter, ein Opa, Vater, ein Kind.

Es ist ein wenig paradox: Jahrzehntelang galt das Mantra der autogerechten Stadt, in der *der Verkehr fließen muss*, *grüne Wellen* das oberste Gebot waren und alle anderen Verkehrsteilnehmer sich dem unterordnen zu hatten und das auch weitgehend brav taten. Aber nun, wo heftig darüber debattiert wird, wie eine nachhaltige Verkehrswende gelingen, eine lebenswerte Stadt aussehen könnte, wird eine Gruppe häufig vergessen: die Fußgänger.

Fußgänger haben keine Lobby. An ihnen hängen keine Arbeitsplätze

Über alles Mögliche wird diskutiert, und das gerne erbittert: Parkplätze, die verschwinden sollen oder das eben auf keinen Fall dürfen. Fahrradwege, die ausgebaut werden müssten, gerne nach skandinavischem Vorbild. Über den öffentlichen Nahverkehr, bei dem dringend nachgebessert werden muss. Und überhaupt: Was machen wir jetzt mit den E-Scootern? Den pfeilschnellen Pedelecs? Wohin mit den ausladenden Lastenrädern? Da bräuchte es mal Konzepte! Viel zu wenig aber wird über die Bedürfnisse von Fußgängern und Fußgängerinnen gesprochen. Darüber, dass sie im Verteilungskampf um den öffentlichen Raum in Städten auch ihren Platz brauchen. Es wäre schon viel erreicht, wenn man sich weniger über ein paar innerstädtische Tempo-30-Zonen in die Haare kriegen würde und dafür diejenigen, die nur in Schrittgeschwindigkeit unterwegs sind, mehr wahrnimmt.

Denn dass diese häufig übersehen werden und bisweilen gefährlich leben, dafür braucht es eigentlich keine drastische Statistik, das lässt sich auch so jeden Tag beobachten: Schulkinder, die von einem heranrauschenden Fahrradfahrer auf dem Bürgersteig übel geschnitten werden, ältere Frauen, die sich bei einer viel zu kurzen Ampelphase mit ihrem Rollator irgendwie auf die andere Seite retten, Väter mit Kinderwagen, die sich zwischen Parkuhren, Ladesäulen, überwinternden Motorrädern, „Zu-verschenken“-Kisten und Falschparkern durchschlängeln, weil sie sind halt eigentlich auch noch da, aber offensichtlich auf ihrem ureigenen Terrain, dem Gehsteig, nicht mehr so vorgesehen.

Warum gibt es diesen blinden Fleck? Spricht man mit Verkehrsplanern und Aktivisten, sagen sie eigentlich alle einen Satz: „Fußgänger haben keine Lobby.“ Was sich auch in den Mitgliedszahlen der Verkehrsverbände abbildet: Der ADAC hat etwa 20 Millionen Mitglieder. Der ADFC, die Interessenvertretung für Fahrradfahrer: 230 000. Fuss e. V., der sich für die Belange des, wie es so schön heißt, „Fußverkehrs“, einsetzt: um die tausend.

Am Fußverkehr hängen keine Industrien und damit auch keine Arbeitsplätze und Interessen, die vertreten werden müssten. Dazu kommt eine andere, schmerzliche Tatsache: Überproportional viele Kinder und Senioren sind zu Fuß unterwegs. Eher Frauen als Männer. Eher Arme als Reiche. Man könnte auch sagen: Es gehen vor allem die Schwächeren einer Gesellschaft. Die, die sowieso schon zu wenig Gehör finden. Die Debatte um die Zukunft der Mobilität selbst wiederum wird geführt und geprägt von überwiegend „mittelalten, gut ausgebildeten, gut verdienenden Männern“, das ist zumindest die Erfahrung von Roland Stimpel. Und die Wortführer würden die Welt eben tendenziell eingeschränkt aus der „Windschutzscheibenperspektive“ oder „Lenkerperspektive“ wahrnehmen.

Roland Stimpel ist Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung und außerdem im Vorstand von Fuss e. V. Seit vielen Jahren setzt er sich wie kaum ein anderer für die Bedürfnisse von Fußgängern ein, zeigt Missstände auf, knüpft und hält Kontakte in die Politik, kennt die gängigen Argumente, wenn es um die Verkehrswende geht. Unterhält man sich mit ihm, spricht kein „Wutgeher“, so nennt Stimpel Vereinsmitglieder, die am liebsten jedem Fahrradfahrer „einen Stock in die Speichen“ rammen würden. Eher wirkt er wie einer, der sich zunehmend verärgert wundert – darüber, warum immer noch so wenige verstehen, dass zum Verkehr nicht nur gehört, was rollt, sondern auch, wer zu Fuß unterwegs ist. So gibt es im überregulierten Deutschland 32 Varianten des „Verkehrszeichen 315“, mit dem in Ausnahmefällen das Parken auf einem Gehweg erlaubt wird – aber bis heute keine in der Straßenverkehrsordnung verankerte Definition, was eigentlich „Schrittgeschwindigkeit“ genau bedeutet. Also behelfen sich Gerichte mit eigenen Festlegungen – und landen bei eher schneckentempoartigen 5 km/h genauso wie bei 15 km/h, was einem fast schon sprintenden Jogger entspricht.

„Viele sehen sich selbst nicht als Fußgänger. Gehen ist wie atmen. Man macht es einfach. Warum soll ich mich dann damit beschäftigen?“, sagt Stimpel. Und meint damit: Warum soll ich mich dafür einsetzen?

An einem trüben Donnerstagnachmittag ist man mit Anais Schuster-Brandis und Paul Bickelbacher im Zentrum von München verabredet, und damit mit zweien, die sich einsetzen: Sie sind Mitglieder der lokalen Dependance von Fuss e. V. Geplant ist ein Spaziergang vom Sendlinger-Tor-Platz mit seiner großen Verkehrskreuzung, den vielen Trambahngleisen und einer U-Bahn-Station weiter in das belebte Glockenbachviertel. Eine kleine Ortsbegehung, geleitet von der Frage: Wird das jetzt eher ein Spießrutenlauf? Oder ein entspanntes Flanieren, wie es ja gerne in feuilletonistischen Texten gefeiert wird und wo vor dem inneren Auge gleich das Bild eines tiefenentspannten Dandys entsteht, der mit schlendernden Schritten dem Fluch einer hochbeschleunigten Moderne entkommt.

Eher wenig flanierend überqueren Schuster-Brandis und Bickelbacher eine mehrspurige Straße, schauen bei den Straßenbahngleisen nach links und rechts, bevor sie wieder auf einem Trottoir festen Boden finden. Der Weg wäre mit Rollstuhl oder Kinderwagen schon mal eine kleine Herausforderung gewesen, aber gut, es gäbe noch andere – längere – Optionen, um hierherzukommen. Beide biegen jetzt in eine kleine Straße ein, Bickelbacher deutet nach oben auf ein Halteverbotsschild, das komplett für eine Straßenseite gilt. Dieses Schild ist vergleichsweise neu und ein Erfolg, auch für ihn, er sitzt auch für die Grünen im Bezirksausschuss des Viertels. Denn bevor es das Verbot gab, hätten auf beiden Seiten die Autos eigentlich immer auf dem Bürgersteig geparkt, um die Fahrbahn dazwischen frei zu halten. Gehwegparker, Bickelbacher seufzt, ein fast schon klassisches Grundärgernis, das noch viel zu selten geahndet werde.

Ein paar Straßenzüge weiter – man schlängelte sich zuvor an wild abgestellten E-Scootern, Lastenfahrrädern, Schanigarten-Blumentöpfen vorbei, lobte gut einsehbare, bemängelte zugeparkte Zebrastreifen – steht man dann an einem Spielplatz. Schaukelnde Kinder, Schatten spendende Bäume, tannengrün angestrichene Parkbänke. Schuster-Brandis und Bickelbacher halten inne und lassen den Blick schweifen. Was man hier sieht, kommt ihrer Vorstellung von einer fußgängergerechteren Stadt schon recht nahe. Auf den Straßen rundherum wurde in den vergangenen Monaten das Kopfsteinpflaster entfernt, der Belag asphaltiert, ein wenig umgebaut – fast 50 Parkplätze sind nun weggefallen. Schuster-Brandis streicht über einen neuen steinernen Poller auf dem Bürgersteig, der jegliches Gehwegparken verhindert. Sie spricht von „Gehwegnasen“ an Straßen und „Schlafampeln“, die erst in Betrieb gehen, wenn ein Fußgänger sie drückt. Darüber, was sie in London gesehen habe: Schilder, die an vielen Stellen der Stadt in Gehwegminuten zeigen, wie weit es zur nächsten U-Bahn-Station, zur nächsten Sehenswürdigkeit ist. Ein kleiner Kniff, der das Zu-Fuß-Gehen sichtbar macht, der animiert, zu laufen. Es gäbe so viele kleine wirkungsvolle Maßnahmen, sagt sie, um wieder mehr ins Gleichgewicht zu bringen, was ihrer Meinung nach aus dem Gleichgewicht geraten ist. Warum ist es so mühsam, sie umzusetzen?

Knoflacher hat das „Gehzeug“ erfunden, eine Holzkonstruktion in Fahrzeuggröße

Denn es geht ja gar nicht darum, aus einer autogerechten Stadt eine nur fahrradgerechte oder nur fußgängergerechte zu machen – sondern eine gleichberechtigte Stadt. Eine, in der die Rechte aller Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden. Und, nur so ein Verdacht: In Deutschland scheint das ein besonders schweres Unterfangen zu sein. Das mag an zu stark verinnerlichten Glaubenssätzen liegen („Freie Fahrt für freie Bürger“), an einer recht starren Straßenverkehrsordnung. Es liegt vielleicht auch einfach daran, dass im Selbstverständnis hierzulande, besonders gründlich sein zu wollen, vieles besonders langsam vorangeht. In Trippelschritten. „Ich wünsche mir manchmal, dass einfach mal gemacht wird“, sagt Anais Schuster-Brandis.

Aber, könnte man an diese Stelle einwenden: Passiert nicht auch schon was? Einige Städte haben Fußgängerbeauftragte, auch in München gibt und gab es Experimente mit fußgängerfreundlichen Zonen inklusive heftiger Reaktionen einiger Anwohner. Seit dieser Legislaturperiode und damit zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik wird gerade an einer „Fußverkehrsstrategie“ getüftelt, unter der Federführung des FDP-geführten Verkehrsministeriums. Noch stehen da allerdings recht viele Allgemeinplätze – die Infrastruktur müsse verbessert, die Bürgersteige breiter werden und so weiter. Gerade einmal 2,5 Millionen Euro sind in der groß angekündigten Strategie als Fördermittel veranschlagt.

Und damit in das Nachbarland Österreich, das schon seit vielen Jahren einen „Masterplan Gehen“ hat, damit nach Wien, in dem nur etwa ein Vierzigstel der Einwohner Deutschlands lebt, aber allein im vergangenen Jahr 21 Millionen Euro in den Fußverkehr investiert worden sind. Regelmäßig kürt der britische *Economist* die Stadt zu einer der lebenswertesten der Welt. Hier wird nicht nur an Fußgänger besonders gedacht – auf einer kostenlosen „Fußwegekarte“ sind lauffreundliche Strecken genauso verzeichnet wie öffentliche WC-Anlagen. Hier ist das Zufußgehen die häufigste Form der Fortbewegung.

Das wiederum ist mit auch das Verdienst von Hermann Knoflacher, emeritierter Professor am Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien, Mitglied des Club of Rome, Fußgehervertreter bei den Vereinten Nationen in den 1980er-Jahren. Man erreicht ihn am Telefon, ein Mann, dem man seine 84 Jahre nicht anhört und der sofort im Thema ist. Ja, sagte er, er freue sich, nun die „Früchte“ seines langen Arbeitslebens zu sehen. Schon in den 1970er-Jahren begann er, die Verkehrsplanung in Wien zu revolutionieren, mit einem einfachen Kniff: Er änderte den Blickwinkel – weg von der Karosserie, hin zum Mensch. Wer von ihm an der Uni geprüft wurde, musste vorher eine Stunde in der Stadt mit einem Kinderwagen oder einem Rollstuhl unterwegs gewesen sein. Knoflacher hat das „Gehzeug“ erfunden, eine Holzkonstruktion von der Größe eines Autos, die man sich um den Körper spannen kann, um zu zeigen, wie viel Platz dadurch weggenommen wird. Er ist damit auch selbst auf die Straße gegangen, das brachte ihm sowohl mediale Aufmerksamkeit wie enorme Anfeindungen ein.

Metropolen wie Wien, Zürich oder Barcelona zeigen, wie es besser ginge

Er hat Hunderte Texte, Bücher zum Thema geschrieben, „Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung“, „Verkehrt. Knoflachers Plädoyer für ein anderes Leben“, aus einer tiefen Erkenntnis heraus: „Alles muss vom Fußgänger gedacht werden.“ Und das bedeutet für ihn: Das Auto muss vor der Stadt abgestellt werden. Damit fahren sollte in einer Stadt nur der, der wirklich muss. Weil er etwas transportiert. Gebrechlich ist. Kranke befördert. Es nicht anders geht. Alle anderen Autofahrten sind, findet Knoflacher, „asozial“. Man verbraucht auf Kosten der Gemeinschaft viel Platz, belastet die Umwelt, stellt sein Privateigentum auf öffentlichen Grund ab, wo es dann durchschnittlich 23 Stunden am Tag stehen bleibt – und wofür man in vielen Städten noch erstaunlich wenig bezahlen muss.

Wie eine eher vom Fußgänger gedachte Stadt aussehen könnte, zeigen inzwischen Metropolen wie Paris, Zürich oder Barcelona. Wegweisend für die Entwicklung aber war Pontevedra, 83 000 Einwohner, gelegen im spanischen Galizien. Seit 1999 wird die Kleinstadt von dem Arzt Miguel Anxo Fernández Lores regiert. Mit Amtsantritt verbannte er die Autos weitgehend aus der Innenstadt, ließ Verkehrszeichen und Ampeln abbauen, gewährte Fußgängern immer Vorfahrt. Die CO_2-Emissionen sind stark gesunken, die Zahl der schlimmen Verkehrsunfälle auch. Und es gibt wieder mehr Kinder, die alleine in die Schule gehen – weil ihre Eltern keine Angst mehr um sie haben.

Was ist eine lebenswerte Stadt? Eine, die für alle da ist. Eine, in der man sich bewegen kann. Eine, in der man sich sicher fühlt, Kinder, Alte, Arme, Reiche, Männer, Frauen. Eine, in der man sich trifft, redet, plaudert. „Wenn die Bewohner einer Stadt sich auf öffentlichen Plätzen begegnen, statt isoliert in ihrer Wohnung zu hocken, haben sie das Gefühl, Teil einer Gemeinschaft zu sein. Das Leben auf öffentlichen Plätzen ist wichtig für die soziale Gesundheit“, hat der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl in einem Interview mit der SZ einmal gesagt.

Wie viel Raum und Wertschätzung man Fußgängern entgegenbringt, ist am Ende also nicht nur eine verkehrspolitische, sondern eine gesellschaftliche Frage: Wie gehen wir miteinander um? Wie viel Rücksicht nehmen wir? Haben wir die Schwächsten im Blick? Nur etwa ein Fünftel der Strecken wird heute noch in Deutschland zu Fuß zurückgelegt. Das war mal anders. Wirklich Zeit, dass wieder mehr auf die Straße gehen. Es ist gar nicht so schwer, man braucht nur zwei Beine. Auf geht’s.

DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten - Süddeutsche Zeitung GmbH, München
Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über www.sz-content.de