

SWR2 Wissen

Vorfahrt für Fußgänger – Mehr Platz, mehr Sicherheit, mehr Rechte

Von Stephanie Eichler

Sendung vom: Mittwoch, 11. Oktober 2023, 08.30 Uhr

Redaktion: Sonja Striegl

Regie: Autorenproduktion

Produktion: SWR 2023

Zufußgehen ist die älteste Art der Fortbewegung, es ist leise und emissionsfrei. Frauen, Ältere und Kinder gehen besonders gern und viel zu Fuß. Die Politik fördert vor allem den Autoverkehr.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/podcast-swr2-wissen-100.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Die SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIFT

Atmo 01: Kinder spielen, Autoverkehr in der Ferne

Autorin:

Ich bin in Leipzig und gehe mitten auf der Straße. Normalerweise wäre das lebensgefährlich, aber hier stehen Sitzbänke, in Kübeln wachsen Bäume. Fantastisch, wieviel Platz da ist. Hier könnte ich tanzen oder ein großes Fest feiern. Am Straßenende sehe ich diagonal über die Kreuzung Pfeiler, die in den Boden gerammt sind. Autos und Mopeds müssen dort in die Seitenstraße abbiegen, damit Fußgänger wie ich in aller Ruhe über die Kreuzung spazieren können. Diese Straße gehört zu einem „Leuchtturmprojekt“. Bürger und Bürgerinnen sowie die Stadtverwaltung erobern Leipzig für Fußgänger zurück. Das gibt es auch in Walldorf in Baden-Württemberg oder in einem Wohnviertel in Berlin-Tempelhof. Für gewöhnlich sieht es in Deutschland anders aus. Täglich kommt ein Fußgänger oder eine Fußgängerin bei einem Verkehrsunfall ums Leben (1). Autos dominieren unsere Straßen.

Sprecherin (Ansage):

„Vorfahrt für Fußgänger – Mehr Platz, mehr Sicherheit, mehr Rechte“. Von Stephanie Eichler.

Atmo 02: Schritte und klimperndes Schlüsselbund

Autorin:

Leipzig hat einen „Fußverkehrsverantwortlichen“, den will ich treffen. Er heißt Friedemann Goerl und kommt nicht zu Fuß zum Treffpunkt:

O-Ton 01, Friedemann Goerl + Atmo:

Ich muss nur mein Fahrrad nochmal zumachen, abschließen... Ah, da steht es. // Ich bin der SUV unter den Fahrradfahrern, da vorne stelle ich es in den Fahrradständer.

Autorin:

Er fährt ein Lastenfahrrad und braucht ganz schön viel Platz: Alle, die mobil sind, benötigen Platz, die einen mehr, die anderen weniger. Hier, am Rande der Spielstraße haben die Fußgänger gewonnen. Wir setzen uns auf eine Bank, die erst seit kurzem um einen Baum herum aufgestellt wurde. Friedemann Goerl versucht, mir das Projekt in einem Satz zu erklären:

O-Ton 02, Friedemann Goerl:

Seit Mai läuft hier ein Verkehrsversuch, der hauptsächlich auf die Erprobung der Diagonalsperre hinter uns hinausläuft, also dass man nicht mehr alle Fahr-Beziehungen hier anbietet, dass man als Kfz-Verkehr nur in eine Richtung abbiegen kann und nicht mehr durch das Viertel durchfahren kann.

Autorin:

„Fahr-Beziehungen“ und „Diagonalsperre“ – das fängt ja gut an. Ich verstehe aber, dass das ganze Wohnviertel zu einem „Superblock“ werden soll. Vorbild ist

Barcelona: Dort sind mehrere Wohnblöcke zu einem Viertel mit stark reduziertem Autoverkehr neugestaltet worden. Viele Kreuzungen wurden begrünt, dort stehen jetzt Bänke und Tische, die zum Picknicken einladen.

O-Ton 03, Friedemann Goerl:

Und wir kombinieren das momentan hier mit einem verkehrsberuhigten Bereich, also einer Spielstraße, wo auch Elemente aufgestellt wurden, damit man sich auch hinsetzen kann, aufhalten kann, dass für Kinder auch mehr Platz im Quartier entsteht.

Autorin:

In einem Informationsblatt des Umweltbundesamts (2) habe ich gelesen, dass es seit der Einrichtung des Superblocks im Bezirk Poblenou in Barcelona so gut wie keine Verkehrsunfälle mehr gibt. Der Leipziger Verkehrsversuch beschränkt sich hingegen auf einen kleinen Straßenabschnitt.

O-Ton 04, Autorin + Goerl:

Machen wir einen kleinen Rundgang? // Ja. Gern.

Atmo 03: Schritte, Verkehrslärm

Autorin:

Wir laufen eine stark befahrene Straße entlang, mit Geschäften und Schnellrestaurants auf beiden Seiten und biegen ab in einen Park. Goerl ist seit 2018 im Amt. Er war Deutschlands erster Fußverkehrsverantwortlicher. Mittlerweile gibt es in Köln, Konstanz, Hamburg und vielen anderen Städten vergleichbare Stellen. Ein toller Job, erzählt er mir:

O-Ton 05, Friedemann Goerl:

Das Schöne ist, dass Fußverkehr das totale Gewinner-Thema ist, weil jeder zu Fuß unterwegs ist. Also auch wenn ich mit dem Auto die meiste Zeit zurücklege oder mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV, irgendwann kommt immer der Punkt, wo ich laufe. Deswegen es ist total inklusiv.

Autorin:

Wer in einer Großstadt lebt, legt im Schnitt ein Viertel bis ein Drittel der täglichen Wege zu Fuß zurück. Hinzu kommen noch kleinere Strecken bis zum Fahrrad oder zur Haltestelle. Die meisten Bundesbürgerinnen und -bürger ab 14 Jahren wären gerne noch mehr zu Fuß unterwegs. Das Zufußgehen ist mit Abstand die beliebteste Verkehrsart, zeigt die Studie „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 (3).

Atmo 04: Schritte

O-Ton 06, Friedemann Goerl und Autorin:

So, und jetzt sind wir am Rabet Ecke Reclam Straße, glaube ich. // Rabet heißt einfach diese Parkanlage? // Ja.

Autorin:

Auf der Straße am Parkeingang hat die Stadtverwaltung zwei Parkplätze umfunktioniert und stattdessen Abstellbügel für Fahrräder aufgestellt.

O-Ton 6a, Friedemann Goerl:

Da war zum Beispiel der Punkt zu sagen, wir wollen die Sicht verbessern, auch für Kinder, weil sie ansonsten hier immer hinter den parkenden Autos hervorgetreten sind, und dass die Autos die nicht sehen konnten.

Autorin:

80 Prozent der Verkehrsunfälle, bei denen Fußgänger beteiligt sind, ereignen sich beim Überqueren von Straßen. Doch hier sehe ich auf der Fahrbahn eine breite, grüne Markierung – sie wirkt auf mich wie ein grüner einladender Teppich.

O-Ton 07, Friedemann Goerl:

Das ist zwar kein Zebrastreifen, weil Zebrastreifen werden an der Stelle nach Richtlinien nicht möglich gewesen, aber irgendwie so `ne Unterstützungsmarkierung, dass alle wissen: Okay, Achtung: Hier queren Fußgänger.

Autorin:

Hier ist kein Zebrastreifen „erlaubt“? Wieso denn das?

O-Ton 08, Friedemann Goerl:

In Tempo 30 Zonen, wir sind hier in der Tempo 30 Zone, ist es in der Regel entbehrlich, da muss ich erst mal nachweisen, warum es dann doch notwendig ist. Das kann zum Beispiel sein, wenn eine Schule oder bestimmte sensible Bevölkerungsgruppen trotzdem queren wollen. Da bin ich aber in der Nachweispflicht. (ab hier ausblenden und drüber sprechen) Dann müssen eine Zählung stattgefunden haben, die guckt, wie ist das Verhältnis querender Fußverkehr zum Fahrverkehr der Straße, weil, es dürfen auch nicht zu wenig Autos sein, aber auch nicht zu viele Autos.

Autorin über O-Ton 8:

Wir sind erst wenige Minuten unterwegs, aber schon jetzt ist mir klar, wie stark die Kommunen durch Regeln eingeschränkt sind. Die bundesweit gültige Straßenverkehrs-Ordnung, STVO, schreibt einen ganzen Katalog an Kriterien vor. Den müssen Kommunen einhalten, wenn sie einen Zebrastreifen einrichten wollen.

O-Ton 08a, Friedemann Goerl:

... die Sichtbeziehungen müssen eingehalten werden, die Querungslängen sind definiert, was maximal möglich ist, das Licht muss stimmen.

Autorin:

Ich ahne: Als Fußverkehrsverantwortlicher muss man sich was einfallen lassen:

O-Ton 08b, Friedemann Goerl:

Und dann haben wir uns hier für eine Markierung entschieden, die keinen Regelungsgehalt laut STVO hat. Also das ist kein Verkehrszeichen, ist einfach eine Straßenmalerei.

Autorin:

Außerdem müssen Bürger und Bürgerinnen aktiv werden: Der Anstoß für den Verkehrsversuch mit der Diagonalsperre in der Leipziger Hildegardstraße kam „von unten“, von Betroffenen. Mit einer von ihnen habe ich mich verabredet. Ich gehe zurück zur Spielstraße:

Atmo 05: Wollen wir uns hinsetzen? // Ja. // Wollen Sie etwas trinken?

Autorin:

Ariane Jedlitschka arbeitet gemeinsam mit anderen Mitgliedern des Vereins „Superblock Leipzig“ seit 2020 hartnäckig an mehr Sicherheit für Zu-Fuß-Gehende.

O-Ton 09, Ariane Jedlitschka:

Hier in dem Viertel bringen sehr wenige Leute ihr Kind mit dem Auto zur Schule. Die laufen, aber sie haben keine guten Bedingungen, um dorthin zu laufen, weil der Durchgangsverkehr, der Pendlerverkehr von außen ins Stadtzentrum zum Teil einfach hier drüber geht.

Autorin:

Das Wohnviertel zieht neue Bürger an, denn die Lage ist zentral und die Mieten sind erschwinglich. Doch es gibt auch Nachteile:

O-Ton 09a, Ariane Jedlitschka:

Kleine Wohnungen, keine grünen Hinterhöfe, keine Spielplätze, keine Parks. So wirklich die also wie in anderen Teilen dieser Stadt. Und dann auch noch viel soziale Spannungen auf der Straße.

Autorin:

Ariane Jedlitschka hat beobachtet, dass viele bald wieder wegziehen.

O-Ton 10, Ariane Jedlitschka:

Ich glaube, das ist so ein bisschen traurig für uns gewesen, das zu beobachten. Aber wir haben gesagt, nee, wieso. Man kann ja auch Stadt gestalten, also wir können ja auch was machen und nach vorn denken, dass wir halt nicht so kleinbegeben.

Autorin:

Entschlossenheit ist gut, um etwas für Fußgänger zu erreichen. Außerdem muss man es mit der Straßenverkehrsordnung aufnehmen können, insbesondere mit Paragraf 45:

O-Ton 10a, Ariane Jedlitschka:

Man darf in den fließenden Verkehr nach Paragraf 45 STVO nur aus ganz bestimmten Gründen eingreifen, und das wäre Lärm und Sicherheit. Und diese Daten

haben wir hier für die Nebenstraßen nicht. Und ja, dann war halt noch der Kontext „geordnete städtebauliche Entwicklung“.

Autorin:

Damit der Verkehrsversuch im Mai 2024 dauerhaft Spielstraße bleiben kann, musste der Verein ein städtebauliches Konzept für das ganze Viertel skizzieren. Ein Planungsbüro hat den Entwurf ausgearbeitet. Das war viel Arbeit und Aufwand für alle Beteiligten. Nun muss das Konzept noch durch den Stadtrat. Wenn der zustimmt, gibt es einen neuen rechtlichen Rahmen:

O-Ton 11, Ariane Jedlitschka:

Also man hat dann viel leichter die Möglichkeit als Anwohner sich zu engagieren, dass so ein Bereich eingerichtet wird. Und muss nicht diesen ganzen harten Kampf, den wir jetzt geführt haben, durchführen, sondern dann gibt es aufgrund dieses verkehrsplanerischen Konzeptes eine Art Regel-Prozess und direkte Ansprechpartner und sowas, was es einem als Bürger dann einfacher macht, Veränderungen im Straßenraum umzusetzen beziehungsweise einzufordern.

Atmo 06: Straßenlärm (Im Hintergrund sagt Christian leise: Mir tut das gut hier.)

Autorin:

Die Mühe lohnt sich – findet Christian, der ausschließlich zu Fuß unterwegs ist und gerade die Pfandflaschen einsammeln will, die wir neben die Bank gestellt haben. Er und Ariane Jedlitschka kennen sich schon.

O-Ton 11a, Ariane/ Christian:

„Ariane, ne?“ „Christian.“

O-Ton 12, Christian:

Auch mir als Wohnungslosem tun Räume, in denen ich ausspannen kann, wo nicht diese Großstadtheftik ist, gut. Ich merke, seitdem dieser Superblock eingerichtet ist, ist ein bisschen mehr Ruhe hier. Ja, und ich sehe die Leute mehr zueinanderkommen. Das also so meine Wahrnehmung.

Autorin:

In der Behördensprache des Umweltbundesamtes heißt das so: „Plätze mit Stadtmobiliar und Spielfläche tragen zu einer Zunahme von sozialen Kontakten bei und beugen Vereinsamung vor“. Superblocks wie in Barcelona oder in Leipzig wirken gegen viele Probleme gleichzeitig: Wer zu Fuß geht, verursacht keinen Lärm, keinen Stau, keine Stickoxide, keinen Feinstaub, keine Treibhausgase, die den Klimawandel anheizen. Ich frage mich, warum das Thema in der Politik keine größere Rolle spielt. Baden-Württemberg ist bundesweit das einzige Flächenland, in dem der Fußverkehr auf Ministeriumsebene behandelt wird. Ich möchte wissen, ob dort deshalb mehr Menschen zu Fuß unterwegs sind und ob sie sicherer über die Straße kommen, und vereinbare einen Termin mit Arne Koerdt. Seit 2012 leitet er das damals neu gegründete Referat „Rad- und Fußverkehr“ im Verkehrsministerium in Stuttgart. Das

Interview findet online statt. Ein Ministeriumsmitarbeiter kümmert sich um die Technik.

Atmo 07: (Arne Koerdt: Wir haben noch keinen Ton... Sagen Sie bitte noch was. Mitarbeiter: Sie sind noch stumm. Autorin: So, jetzt geht's. Arne Koerdt: Sehr gut.)

Autorin:

Ich frage Arne Koerdt nach seinen Erfolgen für den Fußverkehr:

O-Ton 13, Arne Koerdt:

Das, was wir bisher gemacht haben, kann man noch nicht in landesweiten Zahlen messen. Wir lernen sehr viel darüber, wie man Fußverkehr fördern muss, aber die Maßnahmen sind noch zu kleinteilig und zu wenig, um tatsächlich das Mobilitätsverhalten von elf Millionen Menschen zu beeinflussen, dass es messbar ist. Aber diesen Schritt wollen wir jetzt gehen...

Autorin:

Dabei hat Baden-Württemberg durchaus schon etwas erreicht: Es ist dort leichter, Zebrastreifen einzurichten. Das Land ermutigt in einem Erlass Kommunen dazu, die Regelungen so großzügig wie möglich auszulegen und erklärt, wie das geht. Außerdem wurden mit den anderen Bundesländern Vorschläge zu einer Reform der Straßenverkehrsordnung ausgearbeitet.

O-Ton 13a, Arne Koerdt:

Damit Fußverkehr vor Ort einfacher gefördert werden kann. Was jetzt im bundesweiten Rechtsrahmen diskutiert wird, ist eine Kommunalisierung. Dass den Kommunen mehr Entscheidungshoheit vor Ort gegeben wird.

Autorin:

Viele Gemeinden möchten zum Beispiel das Tempo auf Bundesstraßen, die durch ihre Ortschaften führen, von 50 Stundenkilometer auf 30 beschränken. Zurzeit ist das nicht ohne Weiteres möglich, obwohl feststeht, dass es sicherer ist: Wer 30 fährt und ein Kind über die Straße laufen sieht, braucht nur halb so lange, um sein Auto zu stoppen wie jemand, der 50 fährt, wie das Verkehrsplanungsunternehmen LK Argus berechnet hat (4). Es könnte so einfach sein, denke ich. Mit der Förderung der Radfahrenden klappt es doch auch. Für sie wurde in den letzten Jahren viel getan, zum Beispiel in Karlsruhe, Freiburg im Breisgau, Heidelberg und vielen anderen Orten Baden-Württembergs. Wurde der Fußverkehr vernachlässigt, frage ich Arne Koerdt?

O-Ton 14, Arne Koerdt:

Es wurde deutlich mehr für den Radverkehr getan. Zum einen, weil das Thema schon länger aktiv geschaltet ist, auch bei den Kommunen mehr nachgefragt wird. Es ist so, dass wir die Themen nacheinander aufbauen und jetzt beim Radverkehr vieles initiiert haben und jetzt der Fokus stärker auf Fußverkehr geht. Aber die Förderung des Radverkehrs ging nicht auf Kosten des Fußverkehrs, sondern eher im Gegenteil, wenn der Radverkehr gute eigene Wege hat, dann erreicht man beispielsweise, dass

die Radfahrer eben nicht mehr auf den Gehwegen Radfahren, eines der großen Probleme, die wir haben.

Autorin:

Und es sind noch andere auf den Gehwegen unterwegs, die dort nicht hingehören ... die E-Scooter.

Atmo 08: Autoverkehr auf einer Geschäftsstraße

O-Ton 15, Roland Stimpel:

Gerade eben, da kommt jemand drüben mit einem E-Scooter an und stellt den ab mitten im Weg, also er könnte es an der Hecke an der Seite tun, links oder rechts.

Autorin:

Ich treffe Roland Stimpel vom „Fuss e.V.“ in Berlin. Stimpel hat einen Mann beobachtet, der seinen Leih-Roller mitten auf einem Gehweg parkt, an einer belebten Geschäftsstraße in Berlin-Tempelhof.

O-Ton 16, Roland Stimpel:

Und dieses Ding wird jetzt also Dutzenden von Leuten im Weg stehen und jetzt gehe ich mal hin und sage ihm das. Kommen Sie mal mit!

Atmo 09: Straßenverkehr

Autorin:

Für den Aktivisten sind Elektroroller in Städten ein rotes Tuch. Zwei Drittel der geparkten Scooter stehen Fußgängerinnen und Rollstuhlfahrern im Weg. Das hat eine Studie ergeben, die der Fuss e.V. finanziert hat. (5) Damit sich daran etwas ändert, redet Stimpel mit Unternehmern, die E-Scooter verleihen, und Politikerinnen. Und er spricht die Nutzer der Scooter direkt an, so wie jetzt, als der Mann eine Frau begrüßt.

O-Ton 17, Roland Stimpel und Paar mit E-Scooter:

Stimpel: Entschuldigung, Sie haben den E-Scooter mitten in den Weg gestellt, da gehört er wirklich nicht hin. Würden Sie den bitte an den Rand stellen, hier gehen die Leute direkt drüber, wenn ein Blinder mit seinem Stock da lang fährt, Blinde können in den Hohlraum geraten.

Paar:

Ja machen wir. Ja, ja.

Stimpel:

OK? Danke!

Atmo 10: Verkehr, Schritte

Autorin:

Dieser Scooter-Fahrer ist einsichtig und stellt seinen Roller an den Rand des Gehwegs. Damit die E- Scooter niemanden stören, sollten sie am besten auf ausgewiesenen Parkplätzen stehen, erklärt mir Stimpel. Mittlerweile spazieren wir auf den breiten Gehwegen eines Wohnviertels in Berlin-Tempelhof. Stimpel entdeckt zwei Radfahrerinnen auf dem Gehweg:

O-Ton 18, Roland Stimpel:

Da haben wir jetzt zwei kleine Schulmädchen, die hier gerade auf dem Fahrrad von der Schule kommen, klappt auf diesem Weg auch, die dürfen das ja, bis sie zehn Jahre alt sind und auf engen Wegen ist auch das schon manchmal schwierig, aber hier überhaupt nicht.

Autorin:

Gegenüber parken einige Autos auf dem Gehweg, auf unserer Seite nicht: Bäume und Büsche schirmen den Bürgersteig ab.

O-Ton 19, Roland Stimpel:

Ach, hier ist`s ein Traum. Also dies hier ist beinahe mehr Park-Promenade als Straßen-Gehweg. Also das ist gerade so ein ganzes Netz von grünen Wegen, die man hier genießen kann.

Autorin:

Was können Bürger und Bürgerinnen dazu beitragen, damit Zu-Fuß-Gehende es überall so einfach haben wie hier?

O-Ton 20, Roland Stimpel:

Menschen, die zu Fuß sind, ärgern sich oft über das, was sie erleben. Das erfahren wir immer wieder, aber viele vergessen oder schlucken es runter und sagen, kann man ja doch nichts machen. Also es ist tatsächlich nötig, dass man das, worüber man sich ärgert, auch ausdrückt. Und dass man das deutlich macht bei seiner Stadtverwaltung und anderswo, dass einem das so nicht passt.

Autorin:

Es sollte wenigstens sicher und idealerweise auch angenehm sein, sich zu Fuß durch die Stadt oder Gemeinde zu bewegen. Das geht letztendlich nicht ohne Regeln. Deshalb nutzt Arne Koerdt vom Referat „Rad- und Fußverkehr“ im Verkehrsministerium in Stuttgart seine Arbeitszeit mittlerweile hauptsächlich für den Fußverkehr. Sein Ziel: Die Bürger und Bürgerinnen in Baden-Württemberg sollen bis 2030 30 Prozent ihrer Wege zu Fuß zurücklegen. Noch sind es nur 20 Prozent. In Zusammenarbeit mit den Kommunen schafft Koerdt fußgängerfreundliche Strukturen, indem die Ortsmitten verkehrsberuhigt oder sogenannte Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden. Bei den Checks erkunden die Bürger und Bürgerinnen ihre Gemeinden zu Fuß, so dass sie merken, wo es für sie gefährlich oder eng wird.

O-Ton 21, Boris Zarske:

Wir haben in Walldorf den Vorteil, dass wir einen kleinen Ort haben. Per Fuß ist wirklich alles gut erreichbar. Da ist Fußverkehr einfach ein sehr wichtiges Element aus meiner Sicht.

Autorin:

Boris Zarske ist bei einem Check mitgelaufen. Walldorf ist eine 16.000-Einwohner Stadt in der Nähe von Heidelberg und bekannt durch den Firmensitz von SAP. Der Ort hat eine hübsche Altstadt mit Fußgängerzone, Marktplatz und Kirchen, viele Geschäfte, Arztpraxen, Schulen sind in der Nähe. Aber:

O-Ton 22, Boris Zarske:

Wie viele kleine Gemeinden war hier eben über Jahrzehnte eigentlich der Schwerpunkt auf den Individualverkehr per PKW ausgelegt. Es gibt hier kleine Sträßchen, zum Beispiel, wo man nur sehr, sehr enge Bürgersteige hat. Zum Teil sind auch die Treppen drauf und sowohl für ältere Leute mit Rollator oder auch Familien mit Kinderwagen bedeutet das, dass man zum Beispiel auf die Straße ausweichen muss.

Autorin:

Seit Jahrzehnten bevorzugt die öffentliche Hand den Autoverkehr bei der Verteilung von Flächen. Straßen werden meist von der Mitte her geplant: erst die Fahrbahn, dann der Parkraum, dann vielleicht ein Radweg und schließlich das, was übrigbleibt, als Gehweg. In der Praxis oft nicht mehr als 20 Prozent der gesamten Straße (6). Hinzu kommt: Viele Autofahrer bedenken gar nicht, wie rücksichtslos sie sich manchmal verhalten. Das ist auch eine Erfahrung, die Boris Zarske macht:

O-Ton 23, Boris Zarske:

Also Beispiel: Man läuft entlang und sieht, oh, wieder ein Gehweg-Parker, das heißt, hier ist überhaupt kein Platz da. Dann konnte man natürlich auch im Austausch sehen, OK, ist das eine Ausnahme oder ist das wirklich regelmäßig ein Problemfall?

Autorin:

Weil es regelmäßig vorkam, hat der Gemeinderat gehandelt: Gehweg-Parken in Walldorf wird inzwischen konsequent mit Geldbußen sanktioniert. Außerdem wurden zwei neue Zebrastreifen eingerichtet, einer in der Nähe der Schule, der andere in der „Arbeitsstadt“. Weitere Zebrastreifen sind in Planung. Es ist nur ein kleiner Schritt, ...

O-Ton 24, Boris Zarske:

... aber dadurch, dass man jetzt wirklich das Gefühl hat, es tut sich was, ich denke, das trägt auf jeden Fall zum positiven Gefühl bei und dass man sich wohler fühlt, auch in seiner Stadt. Also bei mir kann ich das erleben auch im Gespräch mit anderen empfinde ich das. Von daher ist meine Hoffnung, dass es sich in diese Richtung weiterentwickelt.

Autorin:

Walldorf hat schon vor rund zwanzig Jahren eine bei Autofahrern beliebte Abkürzung durch die Altstadt für die Durchfahrt gesperrt und dort eine Fußgängerzone

eingrichtet. In Leipzig ist gerade eine Diskussion um eine schon lange angedachte Fußgängerzone im Gang.

Atmo 11: Auf einer belebten Geschäftsstraße im Leipziger Westen, Goerl schiebt sein Rad

Autorin:

Der Fußverkehrsverantwortliche Friedemann Goerl nimmt mich mit zu einem Bürgergespräch in der Merseburger Straße. Auf dem Weg dorthin macht mich Goerl auf ein paar Besonderheiten aufmerksam:

O-Ton 25, Friedemann Goerl:

Hier sieht man auf einmal solche eigentümlichen Hochbeete und noch eigentümlicher sind die Beleuchtungselemente. Die Kugelleuchten aus DDR-Zeiten, die hier ihr besonderes Dasein fristen. Weil sie gebaut worden sind, mit der Idee, dass es hier eine Fußgängerzone wird, die dann bis jetzt nicht umgesetzt wurde. Die haben 30 Jahre jetzt schon gewartet. (lacht)

Autorin:

Die Idee der „Fußgängerzonen“ stammt aus der Nachkriegszeit, als die Hoffnung auf wirtschaftlichen Aufschwung eng mit dem Autoverkehr und der Autoindustrie verbunden war. In der Bundesrepublik hat Kassel vor 70 Jahren die erste Fußgängerzone eröffnet. Zu-Fuß-Gehende sollten sich dorthin zurückziehen, zum Einkaufen und Kaffeetrinken, und die restlichen Straßen den Autos überlassen. Damals wurden Städte so geplant, dass es verschiedene Bereiche gab: einen zum Wohnen, einen zum Arbeiten, dazu Freizeit- und Einkaufsbereiche. Und um vom einen zum anderen zu kommen, fuhr man am besten mit dem Auto. Heute gelten andere städtebauliche Konzepte:

O-Ton 26, Friedemann Goerl:

In Leipzig sagen wir „Stadt der kurzen Wege“, das ist sozusagen eine Leitidee, dass man das anstrebt, dass man alles fußläufig oder meinetwegen auch mit Fahrrad und ÖPNV erreichen kann. In Frankreich wird das gerade in Paris diskutiert, mit der „15-Minuten-Stadt“, dass ne Stadt ist lebenswert, wenn ich alles in 15 Minuten erreichen kann. Und da muss ich halt wieder vielleicht auch ein bisschen zurückbesinnen, dass es weg von der ja funktionalen Gliederung der Stadt hin zu einem urbanen Mischmasch an Lebensfreude.

Autorin:

Die neue Fußgängerzone im Westen von Leipzig soll zur „Stadt der kurzen Wege“ gehören. In einem offenen Brief wurden Goerl und seine Kolleginnen aber für ihren Beschluss kritisiert. Jetzt wollen sie mit den Anwohnerinnen und Anwohnern sprechen. Rund 50 sind gekommen:

O-Ton 27, Autorin + Friedemann Goerl:

Seid Ihr ein bisschen angespannt? // Es geht. Bürgergespräche können in beide Richtungen verlaufen. Wobei ich finde, es muss nicht immer alles Friede, Freude,

Eierkuchen sein. (lacht) Wenn bestimmte Spielregeln vernachlässigt werden, ist's nicht mehr angenehm, aber wollen wir mal das Beste hoffen.

Atmo 12: Goerl eröffnet das Gespräch und sagt: Sie müssen aufpassen mit der Straße, noch ist es eine Fahrstraße. (ausblenden und drüber sprechen: Wir haben versucht, das n bisschen zu visualisieren, um welche Themen es heute gehen könnte. Und was auch die Problemlagen sind, die sie mitbringen,)

Autorin:

Der Fußverkehrsverantwortliche eröffnet das Gespräch. Der erste Bürger meldet sich zu Wort:

O-Ton 28, Anwohner 1:

Ich finde die ganze Aktion sehr schön, aber: Wohin verschwinden die Parkplätze?

O-Ton 29, Friedemann Goerl:

Das ist der einzige wirkliche negative Punkt ist, dass Parkplätze wegfallen.

O-Ton 30, Anwohner 1:

Haben Sie da ne Lösung oder haben Sie keine?

O-Ton 31, Friedemann Goerl:

Es ist keine Kernaufgabe der Verwaltung, sozusagen, für ausreichende Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Wir sind verpflichtet, Kindergärten zu bauen als Verwaltung, Schulen zu bauen, wir sind für den fließenden Verkehr zuständig, aber das Abstellen von privaten Fahrzeugen im öffentlichen Raum ist erstmal ne Priorität weiter unten.

Autorin:

Fußgänger haben jahrelang hingenommen, dass Autos in den Ortschaften viel Platz erhalten. Zeit, dass sich was ändert und Autos Platz abgeben, findet Goerl. Und weil ein Auto die meiste Zeit steht, also parkt, muss eben der Park-Platz wegfallen. Nach eineinhalb Stunden ist die Bürger-Diskussion vorbei. Die Menschentraube, die auf der Fahrbahn steht, löst sich auf. Fahrradfahrer kommen wieder gut vorbei, für Autos ist es noch eng.

Atmo 13: Hupen

Autorin:

Generell begrüßen die Anwohnenden der Merseburger Straße in Leipzig die Fußgängerzone, doch sie machen sich auch Sorgen:

O-Ton 32, Anwohnerin 1:

Meine Befürchtung geht so ein bisschen in die Richtung, deswegen bin ich auch heute Abend hier, wenn wir das autofrei hinkriegen, was ist mit den Radfahrern? Werden die hier durchpreschen und für mich einen Stressfaktor darstellen?

O-Ton 33, Anwohnerin 2:

Wenn hier natürlich jetzt alles schön ist und man sich hier schön hinsetzen kann, dann sind nicht die Gewerbetreibenden, die noch Einfluss darauf haben, dass halt 22:00 Uhr oder 0 Uhr Schluss ist. Und das funktioniert ja sehr gut hier, sondern dann bringen die Leute ihren eigenen Alkohol mit und ihre eigenen Sachen und setzen sich hin und dann ist niemand da, der sagt, kommt, macht mal leiser.

Autorin:

Wie wird der Raum in einer Stadt fair verteilt? Wessen Bedürfnisse haben im Konfliktfall Priorität? Ich kann die Bedenken verstehen und merke einmal mehr, wie komplex es ist, Mobilität so zu organisieren, dass alle zufrieden sind: die Verkehrsteilnehmer und Anwohner, die Gastronomen und Händler, Jüngere und Ältere.

Atmo 14: Türsummer. Hallo Frau Eichler, Hallo Frau Bauer, Wollen wir hochgehen? Treppensteigen**Autorin:**

In Berlin besuche ich Uta Bauer, Mobilitätsforscherin am Deutschen Institut für Urbanistik. Sie weiß, dass der große Koordinationsaufwand zwischen allen Stellen, die an der Verkehrsplanung beteiligt sind, ein Grund dafür ist, warum in den Städten Deutschlands nicht längst mehr Menschen zu Fuß gehen, sondern immer noch das Auto dominiert. Ich frage die Geographin, warum es in Metropolen wie Barcelona mit seinen Superblocks oder in Paris besser klappt.

O-Ton 34, Uta Bauer:

Also es liegt in Barcelona und Paris ein bisschen an, ist mein Eindruck, an sehr mutigen Bürgermeisterinnen, also Frauen, die einfach eine ganz andere Verkehrspolitik in ihren Städten sich trauen umzusetzen. Sie erleben auch dort viel Widerstand, aber sie haben eine Vision, die sie sehr viel konsequenter umsetzen, als das vielfach hier in Deutschland geschieht.

Autorin:

Inzwischen ist Ada Colau zwar nicht mehr Bürgermeisterin – doch ihre Superblocks prägen Barcelona weiterhin und haben dazu geführt, dass die Menschen dort nur noch jede vierte Strecke mit dem Auto zurücklegen. In Deutschland ist es jede zweite.

O-Ton 35, Uta Bauer:

Also ich glaube, dass Frauen einen anderen Alltag auch im Kopf haben. Ja, vielleicht nicht ganz so Auto fixiert sind, was die Fortbewegung angeht, aber das ist nur eine Vermutung. Also ich kann das jetzt nicht mit Zahlen belegen, aber Gedanken darüber habe ich mir schon auch gemacht.

Autorin:

Frauen übernehmen in der Regel den Großteil der Care-Arbeit und müssen mehr zu Fuß unterwegs sein, weil die Kinder raus möchten oder um ein älteres Familienmitglied beim Spaziergang zu begleiten. Vielleicht setzen deshalb gerade

Frauen bessere Strukturen für den Fußverkehr durch, die These leuchtet mir ein. Doch jede Fußgängerin nutzt auch mal ein anderes Verkehrsmittel. Uta Bauer ist viel mit dem Fahrrad unterwegs. Sie hat kein Auto:

O-Ton 35a, Uta Bauer:

Also ich komme damit gut zurecht. Kann aber auch Menschen verstehen, die aus bestimmten Gründen vielleicht noch ein Auto besitzen,

Autorin:

Doch wie wär's mit einem Auto vom Car-Sharing? Das eignet sich gut, um einen schweren Wocheneinkauf oder einen Sack Zement nach Hause zu befördern. Schon viereinhalb Millionen Menschen sind bei einem Anbieter wie Miles, Share Now oder stadtmobil angemeldet. Ein Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt dabei 20 private Pkws. Wie der Fußverkehr gehören auch Car-Sharing-Autos und Bus und Bahn zur Gruppe der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Menschen sind eher bereit, sie zu nutzen, wenn sie gut miteinander vernetzt sind. Also zum Beispiel, wenn Car-Sharing-Stellplätze, Straßen- oder U-Bahn-Haltestellen von jeder Wohnadresse gut zu Fuß erreichbar sind. Doch der Ausbau der Netze kostet Geld. Die Politik fördert aber vor allem den Autoverkehr. Die Subventionen dafür betragen 17 Milliarden Euro jährlich (7). Zum Beispiel mit der Entfernungspauschale, auch als Pendlerpauschale bekannt. Rund achtzig Prozent des Subventionsvolumens fließen dem Auto zu, insgesamt sind das rund viereinhalb Milliarden Euro (8). Den Fußverkehr förderte das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2022 erstmalig direkt mit stolzen zwei Millionen.

O-Ton 36, Uta Bauer:

Ja, steuerlich und förderpolitisch wird das Auto ja privilegiert. Die Pendlerpauschale macht natürlich das Autofahren von außerhalb der Städte in die Städte attraktiv und ist, ich finde auch sozial ungerecht, weil die Fakten, dass einkommensschwächere Haushalte häufig sich gar kein Auto leisten können und von diesen Privilegien dann gar nicht profitieren, ist ganz eklatant. Also wenn man da diese Milliarden mal streichen würde, könnte man viel für den ÖPNV, viel für den Radverkehr und viel für den Fußverkehr tun.

Autorin:

Damit die Verkehrswende in Deutschland gelingt, könnten die Verantwortlichen von Barcelona und Paris lernen. Mehr Fußgänger und Fußgängerinnen in unseren Städten heißt nun mal: weniger Autos. Davon sind wir in Deutschland aber weit entfernt. Die Anzahl der in der Bundesrepublik gemeldeten Pkw erreichte am 1. Januar des Jahres 2023 mit rund 48,76 Millionen Fahrzeugen den höchsten Wert aller Zeiten.

Abspann:

Jingle SWR2 Wissen mit Musikbett

„Vorfahrt für Fußgänger – Mehr Platz, mehr Sicherheit, mehr Rechte“. Autorin und Sprecherin: Stephanie Eichler. Redaktion: Sonja Striegl.

* * * * *

Links und Quellen:

- (1) <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/459038/umfrage/anzahl-der-fussgaengerunfaelle-deutschland/>
- (2) https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/factsheet_best_practice_muv_barcelona.pdf
- (3) https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf
- (4) <https://de.statista.com/infografik/25665/anhalteweg-eines-pkw/>
- (5) https://www.fuss-ev.de/images/Downloads/E-Scooter-Studie_oA
- (6) <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/dp164.pdf>
- (7) <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0>
- (8) <https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/Klima/Subventionssteckbrief-Entfernungspauschale.pdf>

Weitere Quellen ohne Fußnote:

<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/noticia/el-comercio-de-sant-antoni-recupera-el-volumen-de-ventas-de-antes-de-la-pandemia>

<https://rur.oekom.de/index.php/rur/article/view/1664/3460>

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/fussverkehr.html>