

Gehende Stadt entwerfen : Schritte zu einer gerechteren Gestaltung des öffentlichen Raums

Autor(en): **Weisshaar, Bertram**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2023)**

Heft 4

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1050176>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

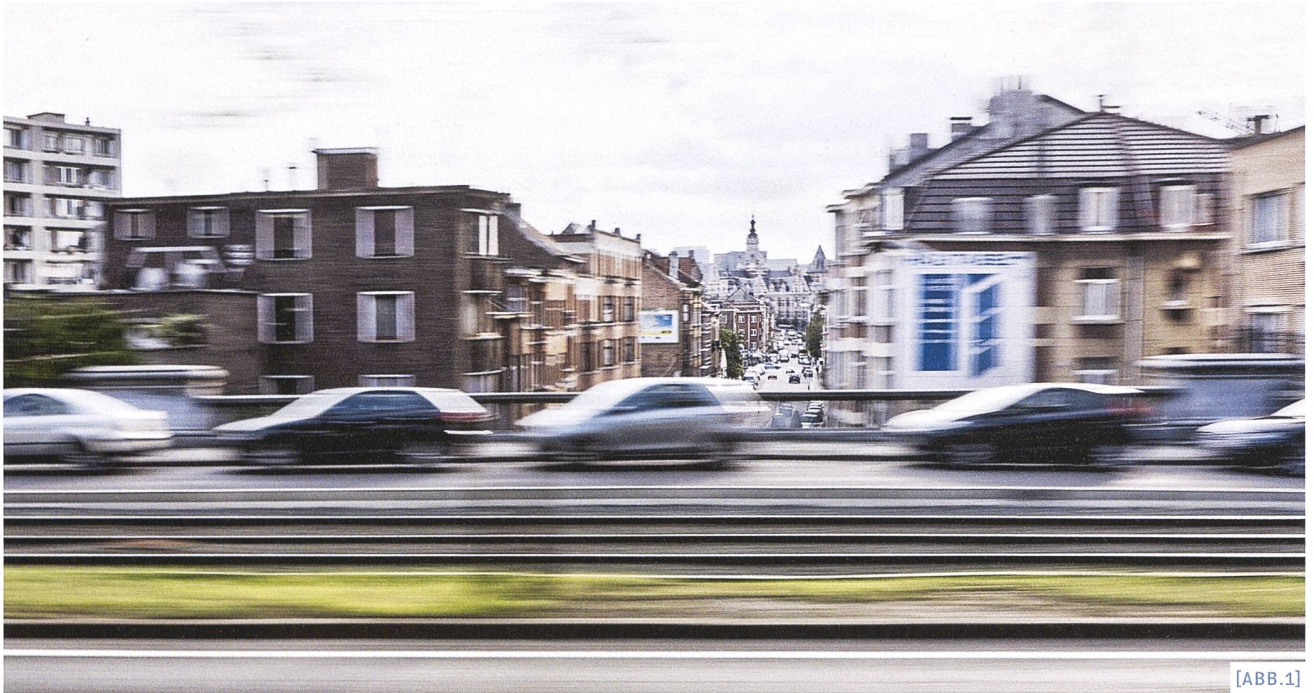
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Gehend Stadt entwerfen

Schritte zu einer gerechteren Gestaltung des öffentlichen Raums

BERTRAM WEISSHAAR

Fotograf und Landschaftsplaner,
Atelier Latent Leipzig, freiberuflich
tätig als Spaziergangsforscher



[ABB.1]

Wer kennt dies nicht aus eigenem Erleben: Zwei Personen kommen sich auf dem Gehweg entgegen, doch eine muss auf die Fahrbahn ausweichen, da der Gehweg zu schmal oder zugestellt ist. Seit Corona sind wir sensibilisiert bezüglich räumlicher Abstände. Vielen Menschen wurde bewusst, in was für eine «Randfigur» die Zufussgehenden gedrängt werden. Dabei geht es um weit mehr als um verkehrstechnische Belange – diese Bedingungen prägen die Qualität des öffentlichen Raums schlechthin.

Die Art der Fortbewegung prägt die Wahrnehmung

Die Gehwege, Plätze und Freiflächen bilden den wesentlichen Kern des öffentlichen Raums: Das Bild einer Stadt fügt sich insbesondere aus jenen Eindrücken zusammen, die wir ganz unmittelbar zu Fuss erleben, also aus Perspektiven heraus, die jene Plätze und Wege eröffnen, die für Zufussgehende gestaltet sind. Zwar erhalten wir auch Eindrücke, wenn wir fahrend unterwegs sind, doch sind diese aus der blossen Vorbeifahrt erhaschten Sequenzen ein Vielfaches oberflächlicher. Zudem sind mittels Fahrzeugen jeweils nur eingeschränkte Stadtbereiche erreichbar [ABB.1]. Die Fahrt mit der U-Bahn etwa «erzählt» so gut wie nichts über den durchquerten Raum, ganz ähnlich die Autofahrt über eine beidseitig mit Lärmschutzwänden flankierte Stadtautobahn. Somit bedingt bereits die Art und Weise, wie wir uns überwiegend fortbewegen, unsere Wahrnehmung der Stadt

und welches Verständnis wir von dieser haben. «Wer geht, sieht im Durchschnitt anthropologisch und kosmisch mehr, als wer fährt», schrieb Johann

Gottfried Seume im Jahr 1805. [1] Eine zeitlose Feststellung. Der «Windschutzscheiben-Spaziergang» im Rahmen des Seminars Spaziergangswissenschaft (Kassel 1993) brachte dies anschaulich zum Ausdruck.

[ABB.1] Unsere Fortbewegungsart bestimmt unsere Wahrnehmung./
Notre mode de déplacement détermine notre perception./
A seconda di come ci spostiamo la nostra percezione cambia.
(Foto: Bertram Weisshaar)

Der lange Schatten der autogerechten Stadt

Vor etwa einem Jahrhundert wurde damit begonnen, lange schon bestehende Städte für das neue Verkehrssystem Auto umzubauen und diese fortan als autogerechte Stadt weiterzubauen. Der ungehinderte (motorisierte) Verkehrsfluss wurde zum Mass aller Dinge. Von da an war es nur noch ein kleiner Schritt bis zur «Unwirtlichkeit unserer Städte», wie sie Alexander Mitscherlich 1965 analysierte: Da die Städte «aus harter Materie bestehen, wirken sie auch wie Prägestöcke; wir müssen uns ihnen anpassen. Und das ändert zum Teil unser

[1] Wagner, Adolph (1835): *Johann Gottfried Seume's Sämtliche Werke*. Leipzig, S. 201.

[2] Mitscherlich, Alexander (1965): *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*. Frankfurt/Main, S. 10.

Verhalten, unser Wesen. [...] Rückläufig schafft diese Stadtgestalt am sozialen Charakter der Bewohner mit.» [2] Auch wenn die einstige Idealvorstellung längst verblasste, ist das bauliche Erbe der autogerechten Stadt allorts weiterhin omnipräsent und den Alltag bestimmend [ABB.2]. Der nach wie vor unhinterfragte Anspruch auf die «Grüne Welle» für den motorisierten Verkehr etwa bedingt gravierende Konsequenzen für die Strassenaufteilung. Die erforderlichen zusätzlichen Fahrspuren für abbiegende Fahrzeuge sind zu Lasten der Gehwege erkaufte, wodurch letztere in Kreuzungsbereichen besonders eng «gestaltet» sind. Gerade hier müssten Fusswege aber breiter als üblich sein. Und die geltende Strassenverkehrsordnung drückt der Stadt als «unsichtbares Design» [3] den Stempel auf: «Wo der Fahrzeugverkehr so stark ist, dass Fussgänger die Fahrbahn nicht sicher überschreiten können, und da, wo Fussgänger den Fahrzeugverkehr unzumutbar behindern, sollten die Fussgänger entweder von der Fahrbahn ferngehalten werden oder der Fussgängerquerverkehr muss unter Berücksichtigung zumutbarer Umwege an bestimmten Stellen zusammengefasst werden.» [4] Die «letzte Generation» ist die erste, die sich traut, den Verkehrsfluss merklich zu stoppen – und erntet dafür umgehend des fahrenden Volkes ungezügelter Zorn.

Langsam formiert sich Widerstand

Bekanntlich sind Autos nicht eigentliche Fahrzeuge, sondern müssten «Stehzeuge» genannt werden. Über zwanzig Stunden täglich stehen diese irgendwo nutzlos herum. Die Statistik belegt für viele Städte einen jährlich wachsenden Pkw-Bestand, der mehr und mehr Fläche beansprucht. Hinzu kommt ein zweites, gewissermassen schizophres Phänomen: Obwohl Autofahrende allorts über angeblich zu wenige Stellplätze klagen, kaufen sie immer grössere Autos. Damit tragen sie selbst dazu bei, dass weniger Parkplätze nutzbar sind. Übersehen wird dabei gerne, dass in zentrumsnahen Quartieren immer noch viele Menschen ohne Pkw leben. Diese haben nun aber permanent vollgestopfte Strassen und den Lärm des motorisierten Verkehrs vor der Nase. Dieser Personenkreis wird unleidlicher. Die Bereitschaft schwindet, das weiter hinzunehmen. Insbesondere gegen illegales Gehwegparken formiert sich Widerstand. In Bremen verklagten Anwohner die Strassenverkehrsbehörde wegen ungenügender Durchsetzung der Verkehrssicherheit. Das Oberverwaltungsgericht gab ihnen Recht und stellte fest, dass es nicht genügt, «wenn nur ein schmaler Engpass verbleibt, den Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen «mit Mühe und Not» passieren können. Vielmehr muss auch ein Begegnungsverkehr unter ihnen und mit Fussgängern möglich bleiben.» [5] Vom ausstehenden Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in dritter und letzter Instanz erhoffen sich viele Menschen bundesweite Signalwirkung: In den Nachtstunden und an Wochenenden gleichen manche Strassen einem rechtsfreien Raum, derart werden Gehwege und Kreuzungen zugestellt. Autofahrende nehmen zwar Rücksicht darauf, dass für sie zumindest noch eine Fahrspur in der Strassenmitte frei bleibt. Wie aber Fussgänger:innen und andere vulnerable Verkehrsteilnehmende zurechtkommen, bleibt ausserhalb ihrer Wahrnehmung. Der Fachverband Fussverkehr und zahlreiche Organisationen drängen seit Jahren darauf, dass Falschparken stärker geahn-

det und generell die Strassenverkehrsordnung konsequenter durchgesetzt wird. Mehr und mehr Stadtbewohner greifen zur Selbsthilfe, bringen Falschparker mittels der App «weg.li» zur Anzeige. Ein bayerisches Verwaltungsgericht hat Anfang dieses Jahres entschieden, dass durchaus legal handelt, wer Fotos von Falschparkern im Rahmen einer Anzeige an die Polizei schickt.

Gerechte Verkehrsplanung auf die Beine und in die Gänge bringen

Damit die skizzierten Konflikte nicht weiter eskalieren, müssen Verkehrsbehörden, Stadtverwaltungen und Kommunalpolitik aktiver werden. Mitunter lassen sich bereits mittels kurzfristig realisierbarer Massnahmen punktuell wichtige Verbesserungen für die Sicherheit der Zufussgehenden und für die Aufenthaltsqualität erzielen. Darüber hinaus erfordern allerdings zahlreiche Themenstellungen eine stadtweite Fussverkehrsstrategie (Fussverkehrskonzept). Auch wenn sich daraus ableitende Massnahmen erst mittel- bis längerfristig als konkrete Veränderungen im Strassenraum zeigen, ist für die Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards für den Fussverkehr eine solche Rahmenplanung von grundlegender Bedeutung – auch in Anbetracht der Planungsprozesse beispielsweise für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV) oder Radverkehr. Die gebotene Gleichbehandlung der Verkehrsarten des Umweltverbundes spiegelt sich bislang noch zu selten in der Struktur von Stadtverwaltungen wider: Um die Belange des Radverkehrs kümmern sich inzwischen in zunehmend mehr Kommunen Radverkehrsbeauftragte, während der Fussgängerverkehr erst selten eine solche Vertretung hat. Deren Rolle sollte es sein, jede Verkehrsplanung explizit aus der Perspektive der Zufussgehenden zu überprüfen. Der Fussverkehr würde in der integrierten Verkehrsplanung bereits stets mitgedacht, lautet gelegentlich ein Gegenargument. Doch wenn dem so wäre, würden die Städte heute anders aussehen. Die Ungleichbehandlung beginnt bereits bei der Grundlagenermittlung: Der Kfz-Verkehr wird regelmässig gezählt und aufwendig analysiert. Die dadurch gewonnenen Daten und Karten (bspw. durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV, in Kfz/24h) dienen anschliessend als wesentliche Argumentationsgrundlage [ABB.3], beispielsweise bei Strassenausbauplanungen. Hingegen existieren für den Fussverkehr nicht selten nur wenige oder auch keinerlei Daten. Nur schon hieraus resultiert eine schwächere Position des Fussverkehrs in dem Abstimmungsprozess der gegensätzlichen Ansprüche der einzelnen Verkehrsarten. Abhilfe

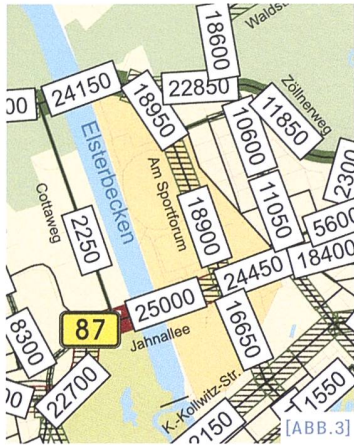
[3] Vergleiche hierzu: Lucius Burckhardt, *Design ist unsichtbar*. Hrsg. von Blumenthal, S. und Schmitz, M. Berlin 2012

[4] VwV-StVO zu § 25 Fussgänger; Absatz 3, 2 II.

[5] Pressemitteilung OVG Bremen vom 03.03.2023, zum Urteil vom 13.12.2022 (Az.: 1 LC 64/22)



[ABB.2] Fussverkehrs-Alltag / Le quotidien d'un-e piéton-ne / Essere pedoni nella vita di tutti i giorni (Foto: Bertram Weisshaar)



[ABB.3] Kartenausschnitt Kfz/24h (DTV), Leipzig / Extrait de carte nombre de véhicules motorisés/24h (TJM) / Dettaglio mappa veicoli a motore/24h (TGM) (Quelle: Stadt Leipzig)



[ABB.4] Fussverkehrs-Bedeutungsplan der Stadt Leipzig / Plan du volume de trafic piétonnier à Leipzig / Piano delle aree di maggior traffico pedonale a Lipsia (Quelle: Stadt Leipzig)



kann hier ein Fussverkehrs-Bedeutungsplan leisten [ABB.4], wie er in Leipzig erarbeitet wird. Dieser Plan bewertet und visualisiert die jeweilige Bedeutung der einzelnen Strassen, Wege, Plätze und Freiflächen für Zufussgehende, wozu auch die feingliedrigen Wegenetze in den Grünanlagen zählen. Für den Bedeutungsplan wurden alle fussverkehrsrelevanten Randnutzungen mittels einer GIS-basierten Netzwerkanalyse verschnitten.

Gehend Stadt entwerfen: Spazieren für Planer:innen

Wer Fussverkehr verstehen will, kann sich nicht mit dem Blick auf Pläne begnügen, sondern muss das Gehen direkt selbst beobachten – zu Fuss, versteht sich. Diskussionen zum Fussverkehr führt man gewinnbringend unmittelbar auf dem Gehweg, beispielsweise als «Parteiengespräch auf dem Gehweg» mit Vertretern des Stadtrats. Auch ein Spaziergang mit

[6] Wagner, Adolph (1835): *Johann Gottfried Seume's Sämtliche Werke*. Leipzig, S. 201

RÉSUMÉ

Concevoir la ville par la marche

Le mode de déplacement que nous privilégions détermine en grande partie la perception et la compréhension que nous avons de la ville. Lorsque nous traversons la ville en tant qu'automobilistes, nous en avons inévitablement une image différente, plus superficielle, que si nous l'appréhendons «à hauteur d'homme», c'est-à-dire à pied. Et même si nous sommes en partie revenus-es de l'idée qu'une ville devait être pensée pour les voitures, ce paradigme a laissé des traces dans l'urbanisme. Les piétonnes doivent à bien des endroits s'adapter aux constructions réalisées pour le trafic automobile. L'exigence que les modes de transport, y compris la mobilité piétonne, soient traités à parts égales commence timidement à s'exprimer. Un tel changement ne peut s'opérer que si les autorités communales promeuvent activement la mobilité douce et utilisent pour ce faire les instruments d'aménagement à disposition. Mais les plans ne font pas tout: il faut aussi pouvoir «se promener ensemble», pour que toutes les parties concernées – urbanistes, maires, habitant-es, etc. – se confrontent au projet, en discutent et prennent conscience des besoins des piétonnes.

der Oberbürgermeisterin ist ein geeignetes Instrument, das Thema fussgängerfreundliche Stadt in den Fokus zu rücken. Zur Vorbereitung finden sich aufbereitete Fachinformationen, beispielsweise auf der Website des Fachverbands Fussverkehr FUSS e.V. Der Einstieg in eine kommunale Fussverkehrsförderung kann mit öffentlichen Fussverkehrs-Checks erfolgen: Bei einer gemeinsamen Begehung mit Anwohner:innen kann deren lokales Wissen helfen, Mängel im Wegenetz aufzuspüren und erste Massnahmen vorzuschlagen. Dabei wird schnell einsichtig, dass die fussgängerfreundliche Viertelstunden-Stadt vieler kleiner, über die ganze Stadt verteilter Bausteine bedarf und nicht durch millionenschwere Grossbauprojekte bewerkstelligt werden kann. Nicht zuletzt führen diese Geh-Checks bei den Beteiligten zu einer deutlichen Sensibilisierung und zu einem besseren Verständnis für die Bedürfnisse der Fussgänger:innen. Sehr wahrscheinlich reift dabei auch die Einsicht, die Johann Gottfried Seume nach seinem «Spaziergang nach Syrakus» (1802) erhielt, dass «alles besser gehen würde, wenn man mehr ginge». [6] Wer selbst viele Wege in der Stadt zu Fuss zurücklegt, der weiss dies aus eigener Erfahrung: Gehen macht glücklicher und die Strassen schöner.

LITERATUR

Fezer, J. u. Schmitz, M.: Lucius Burckhardt, *Wer plant die Planung?*

Holzappel, Helmut: *Urbanismus und Verkehr*

Knoflacher, Hermann: *Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung*

Weisshaar, Bertram: *Einfach losgehen. Vom Spazieren, Streunen, Wandern und vom Denkgang*

LINKS

atelier-latent.de

fuss-ev.de

fussverkehr.ch

fussverkehrsstrategie.de

walkablecities.com

walk-space.at

ruedelavenir.com

KONTAKT

b.weisshaar@atelier-latent.de

RIASSUNTO

Progettare la città camminando

La modalità che prediligiamo per spostarci determina in gran parte come percepiamo e come capiamo la città. Spostandoci in auto ne otteniamo giocoforza un'immagine diversa, più superficiale di quando la viviamo a piedi, cioè da una prospettiva «umana». E sebbene l'epoca della città a misura di automobile sia in ampia misura alle nostre spalle, l'ombra di questo paradigma continua ad aleggiare sui nostri centri urbani e a esercitarvi un innegabile influsso. Chi si sposta a piedi spesso è costretto ad adeguarsi alle strutture create per il traffico motorizzato. L'idea di pari opportunità per le varie forme di trasporto, quindi anche per i pedoni, si sta diffondendo sempre più, ma è un'evoluzione lenta. La premessa per un vero cambiamento è che le autorità comunali promuovano attivamente il traffico pedonale. Gli strumenti di pianificazione all'uopo esistono. Ma alla fine avere dei piani non basta; bisogna anche «passeggiare insieme»: pianificatrici e pianificatori, sindaco o sindaco, abitanti ecc. Passeggiare insieme per esporsi allo spazio pianificato, discuterne e quindi acquisire una maggiore sensibilità nei confronti dei bisogni dei pedoni.