



Bertram Weisshaar

# Gehen als Alltagsmobilität – da geht noch mehr

**Nicht nur an den Sonntagen und nicht nur in den Stadtparks war und ist es zu beobachten: Ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie spazieren auffallend viele Menschen durch Straßen und Parks. Der Spaziergang etablierte sich als die Freizeitgestaltung. Ganz offensichtlich ist es den Menschen ein Genuss – überwiegend zumindest. Denn Covid-19 sensibilisiert auch für den Abstand zu den Mitmenschen und damit für die Breite beziehungsweise Enge von Gehwegen – ebenso für die Dimension des städtischen Grüns. Corona wischt uns die Schuppen von den Augen: Die Parks sind zu klein, die vorhandenen zu wenige. Gehende Fachleute rufen ebendies seit Jahren – es waren meist Rufe in die Wüste. Gegenwärtig werden ihre Forderungen für eine gehfreundliche Stadt vernommen und verstanden – von der Breite der Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund lohnt es sich, der Frage nachzugehen: Was kann das Gehen – auch jenseits der Muße des Spazierens – zur Alltagsmobilität beisteuern?**

Im Prinzip ist das Gehen die Basis jeglicher Mobilität. Auch solche Wege, die über große Distanzen mit einem Fahrzeug absolviert werden, beginnen mit dem Gang zum Fahrzeug und enden mit dem Gang vom Fahrzeug zum letztlichen Zielpunkt. Für Wege mit einer Distanz von einem bis zwei Kilometer sind die eigenen Füße das „Verkehrsmittel“ der ersten Wahl, bei ausgeprägter Topografie auch dem Fahrrad weit überlegen. Wortwörtlich beiläufig ist die körpereigene Mobilität auch gesundheitsfördernd. Wer täglich 8.000 bis 10.000 Schritte in seine Alltagsmobilität integriert, reduziert seine Krankheitstage und verringert sein Risiko, an einer der sogenannten Zivilisationskrankheiten zu erkranken. Wer viel geht, verliert also keine Zeit, sondern erhöht deutlich die Chance auf eine lange und eigenmobile Lebenszeit. Es gibt also mehr als genug Gründe zur Förderung des Fußverkehrs – auch kommt dadurch die Verkehrswende noch mehr in Gang.

## Am Ausgangspunkt: eine Frage des Lebensstils

Eines der größten Hemmnisse des Gehens als Mittel der Alltagsmobilität findet sich am Stadtrand und im Speckgürtel der Metropolen: das Eigenheim. Gegenwärtig gerät es etwas in Verruf – zu Recht. Das freistehende Einfamilienhaus mit eigenem Garten beansprucht viel Fläche, was eine geringe Siedlungsdichte zur Folge hat, was wiederum Folgefolgen mit sich bringt: Gering verdichtete Stadtgebiete sind in der Regel schlechter mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und meist reine ruhige Wohngegenden. Mit anderen Worten: Nahversorgungsangebote für den täglichen Bedarf rechnen sich hier nicht und gibt es deshalb oft nicht. Stattdessen gibt es viele Doppelgaragen. Denn die Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf oder auch zur Freizeiteinrichtung sind hier weit, werden daher gern mit dem eigenen Auto zurückgelegt.

Da der Lebensstil Eigenheim meist nur mit doppeltem Einkommen zu finanzieren ist, braucht es auch schon zwei Pkw, die wiederum ebenfalls finanziert werden müssen. Die eingegangenen Verbindlichkeiten verbieten auf einige Jahre hin beinahe jegliche Beweglichkeit bezüglich der Gestaltung des eigenen Lebens. In einer solchen Situation kann eine wirtschaftliche oder gesellschaftliche Veränderung den Abstand zwischen Wand und Rücken rasch derart schrumpfen lassen, dass keine Hand mehr dazwischenpasst. Auch politische Forderung nach einer nachhaltigeren Mobilität, die dem motorisierten Individualverkehr (MIV) klare Grenzen setzen wollen, können rasch in eine gefühlte Bedrohung der lieb gewordenen Privilegien münden – selbst wenn diese, nüchtern betrachtet, einem goldenen Käfig gleichen mögen. Aber eben auch aus einem solchen kommt man nicht von einem auf den nächsten Tag leicht heraus.

Diese Beschreibung mag etwas holzschnittartig verkürzt sein, liefert aber doch einen Hinweis, warum bei den zurückliegenden Wahlen in den Bezirken am Stadtrand und in ländlichen Regionen überwiegend konservativ oder reaktionär gewählt wurde, während sich in den inneren Bezirken häufig jene politischen Positionen durchsetzen, die offensiv für eine Verkehrswende eintreten. In Stadtzentren werden die Vorzüge und Qualitäten der kompakten Stadt der kurzen Wege täglich im Alltag gelebt.

## Die andere Sehnsucht: alles in Fußnähe

Die Viertelstundenstadt ist das Idealbild eines Lebensstils, bei dem alle Ziele des täglichen Lebens in einer Viertelstunde zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad erreichbar sind. Oslo, Wien und Paris erhielten für ihre gestarteten Kampagnen internationale Aufmerksamkeit. Doch die Viertelstundenstadt entsteht nicht von jetzt auf gleich – sie muss in der Regel aus dem Bestand heraus entwickelt werden. Für die gehfreundliche Stadt kommt es dabei gar nicht so sehr auf

eine Verlängerung der Fußgängerzone an, erforderlich sind viel mehr unzählige kleine Schritte, verteilt über das ganze Stadtgebiet. Das Bild der Viertelstundenstadt entsteht sukzessive aus vielen Puzzleteilen und nicht durch die eine große Ingenieurstat, sei es ein neuer Hauptbahnhof, eine neue Brücke oder ein neuer Citytunnel. Derartige – stets horrend teure – Großprojekte bedienen im Grunde die fernen Wegebeziehungen, okkupieren während ihrer Planung und Erbauung sowohl die öffentlichen Gelder als auch die Manpower in den Stadtverwaltungen und involvierten Behörden. Die zahlreichen kleinen, aber dringend zu behebenden Mängel im Fußwegenetz bleiben währenddessen auf der Strecke liegen, beispielsweise Bordsteinabsenkungen. Letztere werden selten mit dem Durchtrennen eines roten Bandes feierlich der Öffentlichkeit übergeben – fehlen solche aber, ist ebendies tagtägliches Hindernis unmittelbar vor den Türen der Anwohner der betreffenden Straße. Das Ziel Viertelstundenstadt bedarf vieler Maßnahmen, doch viele davon sind von jeweils überschaubarem Aufwand. In einem Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren lässt sich dem Ziel ganz wesentlich näherkommen. Wegen der notgedrungen schrittweisen Umsetzung lässt sich das Leitbild Viertelstundenstadt gerade auch auf kleinere Städte adaptieren.

## Schritt für Schritt zur Fußgängerstadt

Ein Bündel von relativ leicht handhabbaren Instrumenten weist den Weg zur gehfreundlichen Stadt. Für den Einstieg in die Fußverkehrsförderung eignet sich beispielsweise der sogenannte „Fußverkehrscheck“. Dieser führt zu einer Sensibilisierung und einem besseren Verständnis für die Bedürfnisse der Fußgänger, sowohl bei Mitarbeitern der Stadtverwaltung als auch bei den beteiligten Bürgern. Zugleich werden in dem untersuchten Stadtgebiet auch konkrete Probleme und Gefährdungs- oder Schwachstellen identifiziert und daraufhin Vorschläge zur Verbesserung der beobachteten Situationen eingebracht. Oftmals lassen sich daraufhin bereits einzelne Maßnahmen mit verhältnismäßig geringem baulichem Aufwand durch die Kommune umsetzen, was zumindest zu einer punktuellen Verbesserung führt. Die Absenkung eines Bordsteins, die Beseitigung einer Stolperstelle, das Zurückschneiden von in den Weg ragenden Sträuchern, aber auch etwa das konsequentere Ahnden von Falschparkern sind kurzfristig umsetzbare Schritte. Auch das Anlegen eines neuen Fußgängerüberweges oder einer Querunginsel ist mit überschaubaren finanziellen Mitteln vergleichsweise schnell zu machen. Andere identifizierte Schwachstellen, etwa zu schmale Gehwege an Kreuzungen mit separierten Abbiegespuren und zu kurze Grünphasen an Ampelkreuzungen, sind hingegen oft nur im Zusammenhang mit umfangreichen Umgestaltungen realisierbar – doch gerade auch hier ist es wichtig, dass diese Missstände überhaupt als solche einmal deutlich in der Öffentlichkeit und im politischen Raum artikuliert und dokumentiert werden.

Das Instrument Fußverkehrscheck macht mehr und mehr Schule. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg fördert seit 2015 die Durchführung professionell begleiteter Fußverkehrschecks. Auch das Land Nordrhein-Westfalen hat ein solches Förderprogramm veröffentlicht, das Land Hessen fördert Nahmobilitätschecks. Beim Fachverband Fußverkehr Deutschland (kurz Fuss e.V.) läuft bereits das dritte bundesweite Programm mit Fußverkehrschecks, finanziert durch eine Förderung seitens des Umweltbundesamtes. Doch auch ohne Förderung können Kommunen und selbst engagierte Bürgervereine eigenständig Fußverkehrschecks durchführen. Anleitungen und Leitfäden als Hilfestellungen finden sich dazu gleich mehrere im Internet. Die Einstiegshürden sind recht gering, der Rest ist „Learning by Walking“.

## Spaziergangswissenschaft

Auch das „Action Teaching“ der Spaziergangswissenschaft kann als Inspiration für Fußverkehrschecks aufgegriffen werden. Legendär wurde der „Autofahrerspaziergang“, durchgeführt im Rahmen des Seminars „Verkehr & Wahrnehmung“ von Lucius Burckhardt und Helmut Holzapfel zusammen mit Studierenden der Gesamthochschule Kassel. Die mitgetragenen Windschutzscheiben ließen die viel zitierte, verengte Windschutzscheibenperspektive der Autofahrenden anschaulich werden. Die als „Versammlung in Bewegung“ angemeldete Aktion musste durch die Polizei abgesichert werden. Aufschlussreich wurde auch jener Seminartermin, zu dem zwei öffentliche Parkplätze mit Tischen und Stühlen besetzt wurden und das Seminar auf diesem Teil des öffentlichen Raums stattfand – auf das Eintreffen von Ordnungsamt und Polizei musste nicht lange gewartet werden. Hätte stattdessen die Gruppe dieselbe Fläche mittels abgestellter Autos okkupiert, wäre dies unsichtbar geblieben.



Abb. 1: Oberbürgermeisterspaziergang in Leipzig mit Burkhard Jung, hier: feierliche Freigabe einer „Bordsteinabsenkung“

Die Spaziergangswissenschaft möchte in diesem Sinne sichtbar machen, was an sich frei zugänglich und vielleicht sogar omnipräsent ist – aber von den Städtern im Alltag nicht mehr bewusst wahrgenommen wird. Die Beschneidung der



Bewegungsfreiheit der Fußgänger, mit der die Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs erkaufte wurde, bildet dabei eine der Hauptlinien der Kritik an den gegenwärtigen Straßengestaltungen. Den immensen Flächenanspruch des ruhenden motorisierten Verkehrs gilt es, ebenfalls sichtbar zu machen. Die Notwendigkeit zu einem Paradigmenwechsel im Verhältnis von Urbanismus und Verkehr verdeutlicht insbesondere die Zurichtung der Kreuzungen unter das Diktat der „Leistungsfähigkeit des Straßennetzes“ (als wäre der fahrende Verkehr die wichtigste oder gar einzige Funktion der Straße). Im Ergebnis der „Grünen Welle“ sind Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen heute wortwörtliche No-Go-Areale – wenn es sich irgendwie vermeiden lässt, will man hier wegen der vom motorisierten Verkehrsgeschehen ausgehenden Belästigung unbedingt nicht entlanggehen müssen. Damit haben sich Kreuzungen aber in das Gegenteil dessen verkehrt, was diese einmal waren: Vor dem Überhandnehmen der Automobile waren die Kreuzungen (insbesondere der bedeutenden Straßen) die ausgezeichneten Orte der Stadt – in den Gründerzeitvierteln etwa finden sich die imposantesten Gebäude meist an den Kreuzungen und auch die Eckkneipe entstand ja nicht von ungefähr auf der Ecke. Aus der tagtäglichen Autofahrt heraus werden diese Aspekte allerdings nicht einsichtig – um zu diesen Einsichten zu gelangen, muss man sich gehend in der Stadt bewegen.

Das Lernen entlang eines Spaziergangs ist ein bedeutender Aspekt auch bei einem weiteren Instrument der Fußverkehrsförderung – dem (Ober-)Bürgermeisterspaziergang. Die Verwaltungsspitze, also (Ober-)Bürgermeister, Dezernten und Amtsleiter, sie sind für gewöhnlich von einem vollen Terminkalender getrieben und viel mit Fahrer und Dienstauto unterwegs. Ihre Stadt kennen Sie überwiegend aus der Windschutzscheibenperspektive heraus, einige mögen vielleicht auch bekannt sein als häufige Nutzer des Fahrrades. Doch die Wege der Fußgänger, deren Belange und Nöte, sind ihnen aus eigenem Erleben recht unbekannt. Da liegt es nahe, seinen Bürgermeister einmal mitzunehmen auf einen Spaziergang, um die Fußgängerfreundlichkeit oder auch -unfreundlichkeit der Stadt unter die Füße zu nehmen.

Der Autor dieses Artikels spazierte bereits fünfmal mit Oberbürgermeister Burkhard Jung durch Leipzig – stets betonte er zum Abschluss, wiederum viel über Fußverkehr und die diesbezüglichen Verhältnisse in seiner Stadt gelernt zu haben. Die lokalen Medien griffen das Ereignis (anfangs) auf und berichteten beachtenswert ausführlich über das Anliegen der Fußverkehrsförderung. Auch innerhalb der Stadtverwaltung erhielt der Fußverkehr dadurch eine größere Beachtung – einige der beanstandeten Missstände wurden tatsächlich kurzfristig behoben. Gleichwohl wäre es keinesfalls hinreichend, würden Mängel nur dann behoben, nachdem diese dem Bürgermeister persönlich gezeigt wurden. Ergo braucht es eine stadtweite Fußverkehrsstrategie.

## Mit Konzept mehr als die Summe der einzelnen Teile

Die Aufgaben zur Fußverkehrsförderung sind zahlreich – die finanziellen und personellen Mittel der Kommune sind jedoch begrenzt. Wo also anfangen? Und was planen eigentlich die anderen Ämter? Es gibt viele Gründe, die einzelnen Maßnahmen zur Fußverkehrsförderung koordiniert umzusetzen. Naheliegender ist es ein Netz aus Hauptfußwegeverbindungen und Flanierwegen zu definieren, also jene Wege, wo besonders viele Menschen zu Fuß unterwegs sind. Die Einführung einer solchen Klassifizierung untersetzt im Aushandlungsprozess mit gegenläufigen Interessen den Anspruch, diese wichtigen Routen komfortabler als nur mit dem Mindeststandard entwickeln zu wollen. Ein weiterer wichtiger Schritt ist die Identifizierung wichtiger Quell- und Zielorte des Fußverkehrs. Unumgänglich ist ebenfalls eine stadtweite Analyse der bestehenden Fußwegeinfrastruktur, die sowohl die Dimensionierung als auch den Erhaltungszustand der Gehwege erfasst und bewertet. Daraus lässt sich ein Investitionsprogramm ableiten, das ergänzt werden sollte durch Aktionsprogramme zu ausgewählten Themen, etwa ein Zebrastreifen- oder Parkbänkeprogramm. Nicht fehlen darf eine unterstützende Öffentlichkeitsarbeit. Hier bietet beispielsweise die Europäische Woche der Mobilität, aber auch das weltweite Spaziergangsfestival Jane's Walk einen passenden Kontext. Auch bei lokal traditionellen Events und Stadtfesten lässt sich die Kultur des Gehens und die Viertelstundenstadt in den Fokus rücken.

Um das Thema Fußverkehrsförderung garantiert kontinuierlich voranzubringen, braucht diese Aufgabe innerhalb der Stadtverwaltung eine klare und eindeutige Zuordnung zu (mindestens) einer Personalstelle, beispielsweise einem Fußverkehrsverantwortlichen. Die gelegentlich entgegengebrachte Ansicht, Verkehr müsse stets integriert geplant werden, verfängt nicht – die unzulänglichen Ergebnisse aus jahrzehntelanger vermeintlich integrierter Verkehrsplanung haben wir tagtäglich vor Füßen. Noch viel zu häufig trifft man leider auch heute noch auf solche eben fertiggestellten Straßenumbauten, bei denen man angesichts der Ergebnisse die Füße über dem Kopf zusammenschlägt. Ganz offensichtlich bedarf es innerhalb der Verkehrsplanungsabteilungen eine Person (oder Abteilung), die alle Straßenplanungen und Bauvorhaben im öffentlichen Raum explizit auf die Belange des Fußverkehrs überprüft. Erinnern darf man hier auch an ein bekannt gewordenes Resümee des Wiener Verkehrsplaners Hermann Knoflacher, wonach Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr jeder Verkehrsplaner entwerfen könne – hingegen nur die wirklich guten Planer auch gute Fußwege zustande bringen.

Die Stadt Wuppertal schuf 2008 die Stelle des „Beauftragten für nichtmotorisierten Verkehr“. Im Prinzip umfasst dies inhaltlich auch den Radverkehr. In Halle (Saale) kümmert sich

ein Fuß- und Radverkehrsbeauftragter ebenfalls zugleich um die Belange des Fuß- und Radverkehrs – und muss die daraus erwachsenden Konflikte, die sich in konkreten Situationen häufig auftun, mit sich selbst verhandeln. Anders in Leipzig: Hier kümmert sich seit 2018 in der Abteilung Verkehrsplanung ein Fußverkehrsverantwortlicher allein um die Belange der Zu-Fuß-Gehenden. Seine Aufgabe ist es, bei allen Planungen, die irgendwas mit Gehwegen, Querungshilfen und Aufenthaltsflächen zu tun haben, zu überprüfen, ob die Richtlinien für den Fußverkehr berücksichtigt oder abgewogen worden sind beziehungsweise welche Verbesserungen man noch vornehmen kann.

Eine besondere Herausforderung für die gehfreundliche Stadt ist der sogenannte ruhende Verkehr – womit eigentlich nur die zahllosen parkenden Autos gemeint sind. Angebote für den ruhenden Fußverkehr lassen sich mittels zusätzlicher Parkbänke relativ leicht ausweiten. Weit schwieriger ist es, die Fußwege und die Kreuzungsbereiche von parkenden Autos freizuhalten. Besonders Kinder und Senioren sind aber auf sichere Fußwege und übersichtliche Kreuzungen angewiesen. „Falschparken“ hat erhebliche Auswirkungen auf das Wohlbefinden und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Es ist keineswegs ein „Kavaliersdelikt“, auch dann nicht, wenn es nur wenige Minuten dauert – ein Unfallhergang selbst mit Todesopfern dauert nur einzelne Sekunden.

In Quartieren mit hohem Parkdruck geben sich Ordnungsämter bezüglich des wilden Parkens jedoch nicht selten auf einem Auge blind, häufig sogar auf Anordnung „von oben“. In den Nachtstunden und an Wochenenden gleichen manche Wohnstraßen eher rechtsfreien Räumen, in denen jeder beliebig parken kann, völlig befreit von einer Ahndung der Ordnungswidrigkeiten. Die hier verinnerlichte „Ordnung“ folgt allein dem Kriterium, dass parkende Autos keine fahrenden Autos behindern dürfen – Belange der anderen Verkehrsteilnehmer gelten als gänzlich überbewertet. Je länger das Ordnungsamt untätig bleibt, umso stärker wird das wiederholte ordnungswidrige Verhalten als vermeintliches „Gewohnheitsrecht“ verbrämt – und in öffentlichen Diskursen tatsächlich als solches lautstark vorgetragen.

Klartext spricht diesbezüglich der „Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg: „Pauschale Vorgaben, bestimmte Ordnungswidrigkeiten (zum Beispiel das Gehwegparken, das auch für Motorräder untersagt ist) nicht zu verfolgen, oder Verkehrsdelikte in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßenabschnitten nicht zu ahnden, haben einen Ermessensausfall und damit die Rechtswidrigkeit der Entscheidung zur Folge und stehen mit den Pflichten der Verfolgungsbehörden nicht im Einklang.“ Die Nichtahndung einer Ordnungswidrigkeit ist nur in Ausnahmen zulässig und bedarf „eines zusätzlichen Kriteriums, welches zu dokumentieren ist“.

In der Vergangenheit versuchten viele Kommunen, das wilde Parken durch die Ausweisung von Gehwegparken (Verkehrszeichen 315) zumindest hinlänglich zu ordnen. So auch die Stadt Karlsruhe, die lange Zeit das Parken auf Gehwegen nur nachlässig ahndete. Nach vielen Beschwerden aus der Bevölkerung und einer Mahnung des zuständigen Ministeriums wurde mit dem Projekt „Faires Parken in Karlsruhe/Gehwegparken“ eine Regelung erarbeitet. Nach dieser muss eine Restbreite des Gehwegs von mindestens 1,60 Meter verbleiben, damit Gehwegparken ausgewiesen werden kann. Und in Straßen, wo Gehwegparken nicht ausgewiesen ist, erhalten Falschparker nun auch Strafzettel.

Die Verwaltung der Stadt Mainz kam bei einem sogenannten „Pilotprojekt“ im Ortsteil Gonsenheim zu einem anderen Beschluss, der die angeblich noch vertretbare Restgehwegbreite mit 1,25 m ansetzt, um dadurch beidseitiges Gehwegparken auch in schmalen Anliegerstraßen zu ermöglichen. Sukzessive soll nun das gesamte Stadtgebiet mit dieser Regelung „beglückt“ werden – aus Perspektive der Fußverkehrsförderung ein Schritt in die entgegengesetzte Richtung.

Angesichts der neuerlich verabschiedeten Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist nicht nur die Stadt Mainz gut beraten, ihre städtischen Verfahrensweisen mit dem Gehwegparken noch einmal kritisch zu überarbeiten. Die Verkehrsministerkonferenz der Bundesländer hat sich am 16. April 2021 für Änderungen an Gesetzen, Vorschriften und Richtlinien „zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“ ausgesprochen. Ein hierzu einstimmig beschlossenes Papier nennt für die Anordnung von Gehwegparken nun eindeutige Vorgaben: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn eine Gehwegbreite von mindestens 1,80 Metern zzgl. der nötigen Sicherheitsabstände [...] bleibt.“ Nur in begründeten Ausnahmefällen sind Abweichungen möglich, wobei stets mindestens eine lichte Breite von 1,50 Metern einzuhalten bleibt. Auch die Anlage von Fußgängerüberwegen soll endlich einfacher möglich werden. Die Vorrangregelung beim Queren von Fahrbahnen ist zukünftig ebenfalls fußgängerfreundlicher und eindeutiger geregelt. Damit erhält die Viertelstundenstadt kräftige Instrumente an die Hand. Jetzt kommt es darauf an, diese auch stadtweit einzusetzen.



**Bertram Weisshaar**

Dipl.-Ing. Landschaftsplanung und Fotograf;  
Spaziergangsforscher; Atelier Latent, Leipzig