



Wege zur Fußgängerstadt - ein Buch von Heiner Monheim

Analysen und Konzepte für eine zukunftsfähige Verkehrswende

Der Fußverkehr ist die wichtigste und grundlegendste aller Verkehrsarten. Leider ist er aber unmittelbar von der Qualität öffentlicher Räume abhängig. Er trägt intensiv zur Belebtheit öffentlicher Räume bei. Straßen ohne Fußverkehr wirken tot, öde, langweilig. Der Fußverkehr ist sehr sensibel gegenüber den Beeinträchtigungen, die er nahezu überall und jederzeit durch den Autoverkehr erfährt. Zugeparkte Gehwege, Gehen neben schnell fahrenden Autos, langes Warten beim Queren, kein Platz zum Stehen und Sitzen, langes Warten an Ampeln. Das sind alltägliche negative Erlebnisse, die den Menschen lustvolles, genussliches Gehen verleiden können.

Wie schön könnte Gehen sein, wenn die Städte voller Promenaden und Alleen wären, wenn die Fußgängerzonen große Netze bilden würden, wenn der Autoverkehr überall fußverkehrsverträgliche Geschwindigkeiten einhalten würde. Wenn Gehwege frei von Gehwegparken blieben. Wenn Gehwege an allen Kreuzungen und Einmündungen nicht unterbrochen würden für den Autoverkehr, wodurch die Fußgänger immer wieder runter auf die Fahrbahn müssen in „gefährliches Terrain“, sondern einfach auf ihrem Niveau weitergehen könnten. Wie schön wäre es, wenn der öffentliche Verkehr fußgängerfreundlich wäre, viel mehr Haltestellen hätte, dichte Takte und damit die Zeitverluste beim Zu- und Abgang und Umstieg minimieren würde.

Doch noch bleibt der Fußverkehr Stiefkind der Verkehrspolitik und Planung. Obwohl er bei nahezu allen Mobilitätsvorgängen direkt beteiligt ist, entweder als Hauptverkehrsmittel oder in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln beim Zu- und Abgang oder Umstieg (Intermodalität). Trotz seiner riesigen Quantität wird er politisch und planerisch meistens übersehen, weil viele Verkehrserhebungen nicht nach dem Etappenprinzip arbeiten und nicht sensibel genug sind, die vielen kurzen Zu-, Abgangs- und Zwischenwege zu Fuß zu erfassen.





Wie schön wäre es, wenn es viele kleine und große Plätze für Aufenthalt und Kinderspiel gäbe, mit Sitzmöglichkeiten, als Treffpunkte im Quartier, als Standorte für den ambulanten Handel. Wenn der „parkende Fußgänger“ (das sind Fußgänger, die stehen oder sitzen) genauso viel politische und planerische Aufmerksamkeit fände, wie das geparkte Auto. Wenn der freie, ungehinderte Verkehrsfluss des Gehens ein kategorischer Imperativ für Politik und Planung wäre. Wenn dichte Reihen von Straßenbäumen für Schatten, Abkühlung und optische Gliederung der Straßen und Plätze sorgen würden.

Wie schön wäre es, wenn das Gehen finanziell belohnt würde, durch Prämien für jeden gegangenen Kilometer. Wenn das Bau- und Planungsrecht und Straßenrecht den Primat des Gehens allgemein festschreiben und konkret in vielen Regelungen auch durchdeklinieren würden, bei der Querschnittsgestaltung von Straßen, bei der Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen, bei der Festlegung vertraglicher Geschwindigkeiten, bei der Regelung des innerörtlichen Überholens von Kfz, bei den Regelungen zum Abstellen von Kfz (und Fahrrädern), beim Aussperren des allgemeinen Kfz-Verkehrs aus sensiblen Gebieten. Wenn das Baurecht autofreies Wohnen massiv fördern statt erschweren würde, weil so billiges Bauen sehr viel leichter möglich wäre.

Wie reif wäre eine Verkehrspolitik und Planung, die aus den überlebenswichtigen Umwelt- und Klimazielen sowie Flächen- und Entsiegelungszielen die Menge des global, national, regional und kommunal einzusparenden Kfz-Verkehrs festlegt, so wie man auch für andere Umweltgifte Grenzwerte festlegt. Und die dann alle verfügbaren fiskalischen und rechtlichen Hebel in Bewegung setzte, den Autoverkehr wirklich drastisch zu reduzieren, statt ihn weiter mit Milliardensubventionen und – Investitionen zu fördern, für den weiteren Ausbau von Autobahnen, Straßentunneln, Ortsumgehungen, Parkhäusern und Tiefgaragen und Prämien für noch mehr Autos, wenn auch elektrische.

Wenn jedes europäische Land anstelle weitgehend autoorientierter nationaler Straßenbaupläne Verkehrswendekonzepte verabschieden würde, mit klaren Zielvorgaben für den Umweltverbund und auch und vor allem für den Fußverkehr. Wenn die nationalen Regierungen sich endlich dazu bekennen würde, dass sie nicht nur für Fernstraßen zuständig sind, sondern genauso für, überörtliche Netze von Fuß- und Wanderwegen und von innerörtlichen Hauptfußwegachsen. Und dass auch für diese wichtigen Infrastrukturen entsprechende Nationale Haushaltsmittel bereitzustellen sind, und zwar besonders viele Mittel, weil man da ja quasi noch bei 0 anfängt. Bei den Neu- und Ausbaumitteln für Straßen kann man angesichts des bevorstehenden Rückgangs der privaten Motorisierung und der Fahrleistung der verbleibenden Kfz drastisch kürzen. Nur so besteht eine Chance, aus dem Stauchchaos massenhaften Autoverkehrs rauszukommen und viel Autoverkehr durch intelligente Mobilitätsdienstleistungen überflüssig zu machen.



Die Fußgängerstadt wird sich auch jenseits des Verkehrsbereiches in vielfacher Weise zum Besseren verändern. Die Architektur wird wieder kleinteiliger und sich wieder mehr den Straßen als öffentliche Räume zuwenden. Höhere Baudichten werden wieder möglich, weil der Platz für Autos eingespart werden kann. Die schmale Straße wird wieder ein häufiges Erschließungselement. Es wird eine breite Welle von Dezentralisierung geben, im Handel, in der sozialen Infrastruktur, in der Gastronomie. Gemischte Nutzung wird in den meisten Siedlungen wieder möglich werden, weil die neuen Umwelttechniken das Neben- und Durcheinander von Wohnen, Arbeiten, Handel und Verwaltung möglich machen. So wird die gebaute und geplante Nähe wieder ein sehr geschätztes Gut werden.

In das Buch „Wege zur Fußgängerstadt“ gehen ca. 55 Jahre planerische und politische Erfahrungen ein, in verschiedenen Positionen in Städtebau- und Verkehrsressorts sowie in Verkehrs- und Umweltverbänden und in der Verkehrs- und Stadtforschung ein. Die Bilanz ist immer noch ernüchternd angesichts der weit verbreiteten Misere und Hilflosigkeit der Verkehrspolitik. Umso wichtiger ist es, die Gründe für die vielen Fehlentwicklungen und Versäumnisse aufzudecken und konkrete Alternativen und Auswege aufzuzeigen. Die Potenziale einer fußgängerfreundlichen Stadt- und Verkehrsentwicklung sind riesig. Europa kann eine durchgreifende Renaissance des Fußverkehrs schaffen, wenn es kreativ und flexibel die Herausforderungen abarbeitet und sich der vielen Daten, Fakten und Argumente bedient, die Politik, Verwaltungen und Verbänden bei der Umsetzung einer systematischen Fußverkehrsförderung helfen können.

Heiner Monheim