

(Quelle: Straubinger Tagblatt / Straubinger Rundschau vom 13. Dezember 2017)



Freude am Gehen statt Freude am Fahren

Ottogasse wird an Straubinger Fußgängerzone angegliedert. Eine höhere Aufenthaltsqualität, weniger Verkehrsemissionen und ein weiteres Stück sicheres Vorankommen für alle, die im Stadtzentrum zu Fuß unterwegs sind.

Der Antrag der Grünen, die Ottogasse in die Fußgängerzone einzubeziehen, brachte das Thema nach einer mehrheitlichen Ablehnung im November 2015 neuerlich auf den Tisch.

Wie leitende Rechtsdirektorin Dr. Rosa Strohmeier rekapitulierte, seien bei einem kürzlichen Gespräch der Verwaltung mit den Anwohnern der Ottogasse Möglichkeiten für Anlieger- Liefer- und Kundenverkehr dargelegt worden, nicht minder Sondernutzungserlaubnisse für den Einzelfall und eine mögliche Ausweisung von Lieferparkplätzen im Bereich "Am Platzl".

Schließlich wurde abgestimmt. 20 der anwesenden 36 Stadträte (Grüne, ÖDP, FWG, SPD, Oberbürgermeister und Teile der CSU) sprachen sich für die Einbeziehung der Ottogasse in die Fußgängerzone aus. 16 CSU-ler stimmten dagegen.

In den Beschluss aufgenommen wurde der von Bürgermeister Hans Lohmeier eingebrachte Zusatz, die Verwaltung solle verkehrslenkende Maßnahmen ergreifen, damit nicht die vielbewohnte Koppgasse allen Verkehr abbekomme, wenn die Ottogasse für den Verkehr gesperrt wird.



Gemischter Verkehr, Avenue des Champs-Élysées, Paris, um 1905

Der Fußgänger und das Automobil

Seit jeher eine kontroverse Zweierbeziehung mit aufgeladenen Konfliktpotential (Quelle: Wikipedia)

Mit dem Aufkommen des Automobils als Massenfortbewegungsmittel wurden die Fußgänger ab Anfang des 20. Jahrhunderts immer mehr in ihren Bewegungsmöglichkeiten eingeschränkt.

Im Sinne einer autogerechten Stadt wurden sie durch Straßenverordnungen vielerorts auf die Fußgängerwege (auch Gehweg, Bürgersteig oder Gehsteig) verbannt. Immerhin entstanden in den 1970er-Jahren zumindest in vielen europäischen Innenstädten Fußgängerzonen, in welchen Fußgänger zumindest außerhalb der Belieferungszeiten ungestört gehen können. Um die Überquerung von vielbefahrenen Verkehrsstraßen zu ermöglichen, entstanden in vielen Orten auch in der Regel nicht wettergeschützte Fußgängerbrücken und oft schlecht ausgeleuchtete Fußgängerunterführungen. Letztgenannte boten das ideale Milieu für die Entstehung von neuen Jugend-subkulturen. Ab den 1980er-Jahren wurde die Fußgängersicherheit auch ein wichtiges Planungskriterium bei der Durchführung von Straßenbaumaßnahmen.

In den letzten beiden Jahrzehnten gibt es auch seitens von Vereinen und Stadtplanern verstärkt Bemühungen, Raum für den Fußgänger zurückzugewinnen. Vor allem ländliche Gebiete haben hier allerdings großen Nachholbedarf, da das Automobil insbesondere dort als unerlässliches Verkehrsmittel angesehen wird und dementsprechend in der Verkehrsplanung kaum Rücksicht auf die Bedürfnisse von Fußgängern genommen wird.

Die Benutzung der Fahrbahnen durch Fußgänger war aber selbstverständlich und wurde sogar ausdrücklich z. B. in der Wegeverordnung für Westpreußen von 1905 erwähnt:

„Fahrwege dürfen von jedermann zum Gehen, Reiten, Radfahren, Fahren und zum Viehtreiben, Radwege nur zum Radfahren, Fußwege, unbeschadet privatrechtlicher Befugnisse zu einer anderweitigen Nutzung, nur zum Gehen benutzt werden.“

Die Verdrängung der Fußgänger von der Straße setzte erst durch das Aufkommen des Automobils ein. „Von allen Seiten, an jedem Ort und zu jeder Zeit fährt die Hupe des Automobils in der Großstadt auf Ihre Opfer los.“ (Pidoll, 1912) Die für die damaligen Verhältnisse und die gemischte Nutzung der Straßen hohen Geschwindigkeiten (erlaubt waren 1910 in Preußen 15 km/h) führten zu zahlreichen Unfällen. In Berlin mit gerade einmal 5613 Automobilen ereigneten sich von Oktober 1910 bis Ende September 1911 insgesamt 2851 Automobilunfälle, von denen 67 tödlich verliefen.

Dieser Verdrängungsprozess ging problematisch vonstatten; es war auch wieder ein Konflikt zwischen „Oben“ und „Unten“ und es gab heftige Gegenreaktionen. Mit der steigenden Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg – 1953 gab es in Deutschland wieder knapp 1,2 Millionen Personenkraftfahrzeuge – wurde in der neuen Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) von 1953 die Möglichkeit zum Gehwegparken explizit aufgenommen, um, wie es in der Begründung hieß, die bisher in der Rechtsprechung nicht einheitlich beantwortete Frage des Parkens auf Gehwegen nun gesetzlich zu regeln. In der Neufassung der StVO von 1970 wurde dann noch die Möglichkeit zu einem gemeinsamen Rad- und Fußweg aufgenommen. Fortschritte waren 1964 die Einführung des Vorrangs der Fußgänger an Zebrastreifen in der StVO, die Errichtung von Fußgängerzonen (in eng begrenzten Revieren) und die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen.

Heutige Bedeutung des Fußverkehrs

Die Bedeutung des Fußverkehrs im Verkehrsgeschehen hat in den letzten Jahrzehnten stark abgenommen. Wurden beispielsweise in Westdeutschland 1972 noch 33 % aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, waren es 1982 noch knapp 30 %. Mittlerweile hat in Deutschland der Fußverkehr noch einen Anteil von 23 %. Jena – eine „Stadt der kurzen Wege“ – hat deutschlandweit eine Spitzenposition inne im Anteil der Fußgänger am Gesamtverkehr (39,3 Prozent, 2008; mit steigender Tendenz seit 2003).

Wenn nur die Verkehrsmittelwahl in den Städten seit 1972 betrachtet wird, ist die Veränderung besonders deutlich. Sowohl in der DDR wie auch in der BRD wurden vergleichbare Untersuchungen zur Verkehrsmittelwahl durchgeführt. War der Fußverkehr bis Mitte der 1960er Jahre in den Städten die dominierende Verkehrsart, hat der Anteil der Fußwege seitdem deutlich abgenommen.

Veränderte Lebensstile und Werte: Mobilitätskultur beschränkt sich heute fast ausschließlich auf die „Freude am Fahren“. Zu Anfang des Zwanzigsten Jahrhunderts gab es eine ganze Literaturgattung, die sich mit Flanieren in den Städten auseinandersetzte. Mobilitätskultur ist vielen Städten, auch im Rahmen eines Stadtmarketings, ein Fremdwort.

Die Bedingungen für Fußgänger sind in heutigen Metropolen zumeist äußerst bescheiden. Häufig stehen ihnen heute lediglich Restflächen zur Verfügung. Viele breite Gehwege z. B. des großzügigen gründerzeitlichen Städtebaus werden heute zum Parken oder für Radwege genutzt.

Politische Entscheidungsträger und Städteplaner geben dem Fußverkehr bisher nicht die Relevanz, mit der die ohnehin hohe Flächenbeanspruchung durch den motorisierten Straßenverkehr maßgeblich entgegengewirkt werden könnte. Gleichwohl ist die Zahl der Fußgänger in einer Straße, die sogenannte Passantenfrequenz, ein wichtiger Indikator für den Marktwert als Einkaufsstandort, sowohl auch an Aufenthaltsqualität verkehrsberuhigter Wohnquartiere in Zentrumsnähe.