

Dok 5 – Das Feature

WDR 5, Sonntag, 15.03.2020, 11:04 – 11:55 Uhr

Wiederholung: Montag, 16.03.2020, 20:05 – 20:55 Uhr, WDR 5

Fußgänger sind keine Störfaktoren

1. **O-Ton:**

Autofahrerin

Als Fußgänger, wenn man schon vorgelassen wird, sollte man zügig die Straße überqueren und sich bedanken.

2. **O-Ton:**

Brunsing von Fuß e.V.

Ist ein Fahrzeug tatsächlich bis zwei Zentimeter vor mein Knie beim Rechtsabbiegen gefahren, ich hab dann auf die Motorhaube geschlagen, weil ich so sauer war.

3. **O-Ton:**

Stolp, Erfurt

Und das Lustige ist, dass im Prinzip, wenn man nur leise Kritik am Autoverkehr äußert, dass man dann sofort ein Autohasser ist.

4. **O-Ton:**

älterer Autofahrer

Datt man am Gang des Menschen auch sein Innenleben erkennen kann.

Musik:

Chase- Steroid Maximus

Fußgänger:

Fußgänger sind wie Flipperkugeln in der Chaosforschung. Sie schießen aus dem Haus, erwartungsfroh, und schon stoßen sie irgendwo gegen. Vor ein Fahrrad, ein lässig abgestelltes Auto, gegen andere Fußgänger,

Verkehrsschilder, Parkautomaten. Werden weiter getilt, bis dort hinaus, und kommen irgendwann dennoch an. Immerhin.

Musik:

Little monkey- Carl Harms

Sprecher:

Fußgänger sind keine Störfaktoren.

Zitatorin:

Ein Feature von Dieter Jandt.

5. O-Ton:

Fußgängerbeauftragter

Fußgänger stehen ja bekanntlich in der Regel im Regen -

6. O-Ton:

Student, Köln

Dann ist es so voll, dass man da wirklich teilweise aneinander gerät, und dann wird man angehupt von Autofahrern, hehehe.

7. O-Ton:

Stolp, Erfurt

... kommt dann immer gleich die große Keule, die Händler gehen zugrunde, und so weiter und so fort, ja.

8. O-Ton:

Autofahrerin

Ich fahre 30 oder 50. So. Und dann möchte ich auch dieses Tempo beibehalten.

9. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforschung

Da gibt`s ja auch viele Möglichkeiten mit Lastenradverleih oder Bollerwagen –

Sprecherin:

Die Mobilitätswende steht an. Wieder einmal. Oder: Eigentlich stünde sie an.

Noch sind wir weit entfernt von einem entspannten Umgang der

Verkehrsteilnehmer untereinander. Noch ist in vielen Köpfen nicht

angekommen, dass Fußgänger keine aussterbende, wegzuscheuchende Spezies, sondern eindeutig in der Mehrheit sind. Die, wenn man sie frei laufen lässt, sogar den freien Handel in den Städten beflügeln können. Noch aber dominieren die Motoren, auf Straßen, die Fußgänger möglichst schnell zu überwinden haben.

10. O-Ton:

Autofahrerin

Ich sitze im Auto, lasse die nette, wie alt war sie, so Mitte 40, über die Straße, denke ich mir: Okay, sei mal nett. Und dann sitze ich da, und die Frau nimmt sich die Zeit der Welt, ja? Und ich denk mir so: Also jetzt bin ich schon so freundlich und lasse sie vorgehen, ja, bei der Zeit kann ich auch noch meinen Motor ausmachen.

Zitatorin:

Eine Autofahrerin wie du und ich.

11. O-Ton:

Autofahrerin

Ich finde, als Fußgänger, wenn man schon vorgelassen wird, sollte man zügig die Straße überqueren und sich bedanken. Aber viele Leute denken sich: „Ach, ich hab ja Zeit.“ Ja, ich im Auto hab keine Zeit, weil ich ja noch irgendwo hin muss, sonst wäre ich doch auch zu Fuß gelaufen.

Musik:

Dislocated thumbs part 1 - Cristobal Tapia De Veer

Zitatorin:

„Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten.“

§ 25, Absatz 3 der Straßenverkehrsordnung.

12. O-Ton:

Autofahrerin + Autor

Autor: Aber wieso sollen sich Fußgänger beeilen, weil der Autofahrer es eilig hat?

Naja, weil sie eigentlich nicht über die Straße an dem Ort die Straße überqueren dürften. Sie müssten ja zur Ampel oder Zebrastreifen Und deswegen, soll man einfach zügig über die Straße gehen. Das ist doch sonst unfair. Ich bin schon so nett, und lass dich vor. *Autor:* Fühle ich mich entweder an der Ampel oder so an der Straße genötigt, mich zu beeilen.

Wieso denn? Du hast doch Zeit. Dann lauf doch so die Strecke, dass du über ne Ampel gehst, oder über einen Zebrastreifen oder wartest, bis die Straße frei ist, und dann betrittst du erst die Straße, wo die Autos fahren. Du hast doch Zeit!

Autor: Und Autofahrer haben keine Zeit?

Meistens nicht. Nicht in der Stadt.

Musik:

Smells like teen spirit - Nirvana

Sprecherin:

Das Verhältnis zwischen Fußgängern und Autofahrern ist gestört. Nachhaltig. Zumal die Räume der einzelnen Verkehrsteilnehmer immer enger werden. Bei aller Kritik an CO₂-Emissionen steigt weiterhin die Zahl der Autos. Bei womöglich schmaler werdender Straßenführung, da nunmehr verstärkt auch der Öffentliche Nahverkehr seine Wege sucht und auch Radfahrer ihre Rechte einfordern. Die wiederum sollen oft ihren Platz mit Fußgängern teilen.

Zitatorin:

Das Statistische Bundesamt meldet für das Jahr 2018 exakt 458 Verkehrstote und 30.485 verletzte Fußgänger, das sind pro Monat 2.540.

13. O-Ton:

Kölner Fußgänger

Also hier an der Verkehrsinsel ist es der Fall, dass die Fußgänger eigentlich ziemlich krass benachteiligt werden gegenüber den Autofahrern. Und man sieht jetzt schon da drüben drängen sich die Fahrräder auf der kleinen Verkehrsinsel und stehen schon halb auf der Straße, weil so viele Personen sind, die sich den kleinen Platz teilen müssen, um auf grün zu warten, dass sie halt gar nicht mehr auf die Verkehrsinsel drauf passen.

Zitatorin:

Frederic von Reumont, Student an der Universität von Köln.

Sprecher:

Der Mann steht in der Nähe der Universität an einer Kreuzung an der Dürener Straße, in Sichtweite die Aachener Straße, die ebenso aus der Stadt herausführt. Reichlich Verkehr. Den ganzen Tag über Studierende auf dem Weg zur oder von der Uni.

14. O-Ton:

Kölner Fußgänger

Und dann ist es so, dass die Fußgänger und Fahrradfahrer, die die Kreuzung überqueren wollen, mindestens drei Mal, wenn nicht sogar vier Mal auf grün warten müssen, bevor sie auf der anderen Seite überhaupt anlangen können. Und selbst wenn 30 Autos in der Schlange an der roten Ampel stehen, ist es im Vergleich zu den Massen an Fußgängern und Fußgängerinnen, *Martinshorn* die zur Universität wollen oder daherkommen, ist das eben kein Vergleich, es wird eben nicht nach Personen gegangen oder Gerechtigkeit nach Anzahl der Verkehrsteilnehmer in Personenzahlen vorgenommen, sondern es geht um Fahrzeuge –

Sprecherin:

Gerechtigkeit! Wer sollte die herstellen auf rauem Asphalt, wo noch allemal das Recht des Stärkeren gilt. Keine Lobby in Sicht.

15. O-Ton:

Brunsing, Fuß e.V.

Die Schuhindustrie wäre die einzige, die vielleicht sich mal für die Belange des Fußverkehrs einsetzt.

Zitatorin:

Jürgen Brunsing, organisierter Fußgänger.

16. O-Ton:

Brunsing, Fuß e.V.

Jeder Mensch, der sein Grundstück verlässt und auf der Straße geht, egal ob zu seinem PKW oder zu öffentlichen Verkehrsmitteln ist Fußgänger.

Sprecherin:

Der Verein Fuß e.V. versucht sich in den großen Städten des Landes als Kümmerer. Dann und wann überreden Mitglieder in orangefarbenen Westen Kommunalpolitiker zu „Fußverkehr-Checks“, um auf ihre Probleme aufmerksam zu machen, oder sie veranstalten „politisches Gehen“, auf der Straße, um ihr Potential zu demonstrieren.

Im Vergleich zum ADFC der Radfahrer oder gar zum ADAC mit seinen 20,7 Millionen Mitgliedern stellt Fuß e.V. eine Lobby mit nur geringer Wirkung dar. 550 Mitglieder.

17. O-Ton:

Brunsing, Fuß e.V.

Insofern müsste eigentlich bei allen statistischen Erfassungen herauskommen, dass der Fußverkehr das stärkste Verkehrsmittel ist. Da ein Fußgänger aber klein und unscheinbar ist, im Unterschied zu den 8 Quadratmetern einer PKW-Karosserie, wird er nicht so stark wahrgenommen, und deswegen ist ein Fußgänger als Einzelperson weniger bedeutend, oder wird häufig als weniger bedeutend angesehen als eine Person in einem PKW.

Musik:

Perhaps, perhaps, perhaps- Cake

Sprecherin:

Fundamentalistische Fußgänger beginnen sich zu wehren. So etwa in Erfurt.

18. O-Ton:

Stolp, Erfurt

Das war ein Gehzeug, das ist ein Holzgestell, das die Abmessung eines Autos hat. Und das Holzgestell das hat Trageriemen.

Sprecher:

Falko Stolp, Schulleiter. Wird von Autofahrern vermutlich als Oberlehrer empfunden, wenn er einen geräumigen Holzrahmen als Demonstrationsobjekt durch die Straßen trägt. Man schnallt es sich auf die Schultern und schon nimmt man ausladend und wichtig wie ein Auto am Verkehr teil.

Zitatorin:

1 Meter 85 breit, 4 Meter 65 lang. Die Abmessungen eines mittleren SUV.

19. O-Ton:

Stolp, Erfurt

Das trägt man dann, und da braucht man dann natürlich viel Platz, und die Passanten die das dann entdecken, gucken und sind dann erstaunt, und da wird ganz ganz deutlich, wieviel Platz sozusagen denn der einzelne Autofahrer doch im Stadtgebiet wegnimmt, ja. Und das ist wirklich ne sehr sehr anschauliche Sache.

Musik:

A new brand of drugs - Cristobal Tapia De Veer

+ Becky on pills part 1 - Cristobal Tapia De Veer

Fußgänger:

Es soll gehässige Fußgänger geben, deren Unterlegenheitsgefühl sich dermaßen aufgestaut hat, dass sie im rechten Moment einen Ball vom Hauseingang auf die Straße kullern lassen. Das Auto quietscht, der Fußgänger reibt sich die Hände und betritt gemach die Straße, um den Ball einzukassieren, fürs nächste Mal.

20. O-Ton:

Stolp, Erfurt

Man darf im Prinzip nicht die Altstadt verlassen, dann kommen die Probleme. Mit diesem Verkehr und dann mit diesem Ampelsystem zum Beispiel, diese so genannten Bettelampeln, ja, dass man also drücken muss, und dann muss man im Prinzip warten, bis es grün wird, dass man erstens zwei Ampelphasen warten muss, also Autoverkehr ertragen muss, ehe man rüber kann, und an

den Verkehrsraum fürs Auto geht man nicht ran. Da ist man zu zaghaft, da hat man Angst.

Sprecher:

Dabei hat Falko Stolp als Mitstreiter des Mobilitätsbündnisses von Erfurt eigentlich nicht allzuviel zu nörgeln. Die Stadt gilt Fußgängern als beispielhaft, und Mobilitätsforscher aus ganz Deutschland weisen immer wieder auf die thüringische Landeshauptstadt hin.

Stolp steht mitten auf der Krämerbrücke, die sich wie ein Katzenbuckel über das Flüsschen Gera hebt. Kleine alte Fachwerkhäuser mit kleinen feinen Läden säumen die Straße aus Kopfsteinpflaster. Autos hat man hier lange nicht gesehen.

21. O-Ton:

Stolp, Erfurt,

Das ist Idealsituation, das ist hier die Krämerbrücke, man sagt immer, die nördlich der Alpen die berühmteste Fußgängerbrücke letztendlich, und schon seit, ich weiß nicht wie lange, ist das, glaube ich, nur ne Fußgängerbrücke, mit vielen vielen Geschäften, und vielen Touristen, das nimmt auch in den Jahren immer mehr zu, und jetzt ist das sozusagen auch eines der Highlights der Stadt Erfurt.

Sprecher:

Straßenbahnschienen kreuzen sich am Knotenpunkt „Anger“, aus vier Richtungen kommend. Sechs Linien fahren Erfurt Mitte jeweils im 10-Minuten-Takt an. Ständig steigen Passanten ein, steigen aus und verteilen sich in die breit angelegte Fußgängerzone. Sie umfasst ein Gebiet von circa drei Quadratkilometer.

Sprecherin:

Die Innenstadt lebt vom Handel und von Besucherströmen. Nur, wie kommen die her? Mit dem Auto? Der Straßenbahn? Per Pedes? Einzelhandelsverbände plädieren allerorten stets zunächst dafür, Kunden möglichst schnell heranzuführen. Über breite Straßen und große Parkhäuser, möglichst nahe an

der Innenstadt. Aber ist das zeitgemäß? Die Stadt Erfurt versucht – zumindest vorsichtig - den anderen Weg: den Autoverkehr weitgehend draußen zu halten.

23. O-Ton:

Stolp, Erfurt

Es gibt zum Beispiel die Händler, die dann natürlich ein bisschen meckern, weil sie immer Angst haben, dass die Kundschaft wegbleibt, aber im Prinzip sehe ich das ein bisschen anders, weil ich sehe da keinen Schwund, im Gegenteil, die Händler, die hier in der Begegnungszone Händler sind, das sind ja gerade auch solche touristischen Sachen, die dann hier gekauft werden.

Sprecherin:

Die Stadt verweist auf deutlich gestiegene Gästezahlen: 12 Millionen, die für einen jährlichen Umsatz von fast 600 Millionen Euro sorgen. Vor allem erzielt in der Innenstadt, was wiederum Arbeitsplätze schafft. In den Hotels, in den Cafés, in Boutiquen rund um die Krämerbrücke. Dennoch gibt es immer wieder Kritiker, die vor dem Zurückdrängen des Autoverkehrs warnen.

24. O-Ton:

Stolp, Erfurt

Dieses Argument hört man immer. Sobald eine Maßnahme im Prinzip erfolgen soll, wo also der Autoverkehr ein bisschen zurückgedrängt werden soll, kommt dann immer gleich die große Keule, das schadet der Stadt Erfurt, die Händler gehen zugrunde, und so weiter und so fort, ja. Aber das ist immer dasselbe letztendlich.

Sprecherin:

Autofahrer zurückdrängen ist eine ganz heiße Kiste. Seit Jahrzehnten schon. Geht eigentlich gar nicht. Nirgendwo.

Musik: Komm her-

25. O-Ton:

Rainer Widmann, ehemaliger Fußgängerbeauftragter

Ja, ich war der erste Fußgängerbeauftragte in Deutschland, 1996, passenderweise wurde das in der Lokalzeitung am 1. April veröffentlicht,

damals gab`s die Aprilscherze noch in den Zeitungen, das wurde dann nachher aufgelöst, dass es kein Scherz ist.

Zitatorin:

Rainer Widmann, pensionierter Fußgängerbeauftragter der Stadt Wuppertal.

Sprecherin:

Die Grünen hatten im Stadtrat Druck gemacht, damit auch mal etwas für die Schwächeren im Straßenverkehr gemacht werde. Die Öffentlichkeit horchte auf, und man bestaunte Widmann wie einen sonderbaren Beamten aus einer anderen Zeit.

26. O-Ton:

Rainer Widmann

Die Medien waren alle da. Von Auto Bild bis ZDF war ich in allen Zeitungen prominent vertreten, oder auch im Fernsehen, aus Finnland war mal ne Delegation da, hat sich das alles angeschaut –

Zitatorin:

„Seine Aufgabe steht unter einem ungünstigen Stern“, bedauerte die Westdeutsche Zeitung. „Der Stadtkämmerer hat den Topf für den Radverkehr gerade auf Null gesetzt, für Fußgänger gibt es überhaupt keine Haushaltsstelle. Fußgänger und Radfahrer können sich bei Widmanns Mitarbeiter melden.“

27. O-Ton:

Rainer Widmann, ehemaliger Fußgängerbeauftragter

Es riefen ganz viele Leute an, auch welche, die fragten, können Sie mal auch bei meinem Fußpilz helfen, also manche haben`s nicht so ernst genommen.

Sprecherin:

„Auto Bild“ stichelte im Untertitel süffisant:

Zitatorin:

„Ein neuer Berufsstand, den wir nun wirklich super dringend brauchen.“

Sprecherin:

Und die „Neue Revue“ zeigte Widmann ein Maßband quer über einen Gehweg halten und echauffierte sich über sein Gehalt. Dabei war er eigentlich Verkehrsplaner, und den Fußgängerbeauftragten gab er nur nebenher.

28. O-Ton:

Rainer Widmann, ehemaliger Fußgängerbeauftragter

Das ist natürlich schon mal nicht so ganz einfach, wenn man ohne Geld irgendwelche großen Dinge verändern will.

Sprecherin:

Fußgänger-Unterführungen wurden gesperrt, sie galten als Angsträume. Ampelphasen wurden verlängert, weitere Zebrastreifen angelegt, während gleichzeitig die Blechlawine immer länger wurde.

Sprecherin:

Keine Frage. Fußgängerbelange sind dicke Bretter. Ganz dicke Bretter. Bis heute. Eine Kollegin bohrt nun weiter, derweil Widmann fünf Jahre nach seinem Ausscheiden aus dem Amt als Pensionär an der Straßenecke steht – und irgendwie immer noch ein wenig mitbohrt.

29. O-Ton:

Rainer Widmann, ehemaliger Fußgängerbeauftragter

Wir sind hier in einer typischen Wuppertaler Wohngebietsstraße, das ist ein Gründerzeitviertel, sehr dicht bebaut, die Nordstadt in Wuppertal, da haben wir das Problem, dass die Bauten alle so aus dem Ende des 19. Jahrhunderts stammen, und dass damals natürlich noch keine Autos unterwegs waren. Und die Gehwege recht schmal sind –

Sprecherin:

Damalige Stadtplaner hatten eher Pferdekutschen im Fokus. Die waren zwar auch recht breit, aber längst nicht so zahlreich.

30. O-Ton:

Rainer Widmann, ehemaliger Fußgängerbeauftragter

Die Autos parken teilweise auf dem Bürgersteig, weil's eben so eng ist, es ist sogar in bestimmten Bereichen erlaubt, obwohl wir als Stadt, als Stadt Wuppertal schon vor vielen Jahren, Jahrzehnten einen Ratsbeschluss gefasst haben, dass Gehwege mindestens zwei Meter breit sein sollen. Das ist hier nicht der Fall. Wir haben hier einen Gehweg von etwa 1,20 und dann steht noch mit zwei Rädern ein Auto drauf. Da passt also an der Ecke jetzt, wo wir hier so stehen, wo dieses Auto hier parkt hinter mir, da passt jemand mit Rollstuhl nicht durch. Geschweige denn, wenn da noch jemand entgegenkommt, dann muss einer auf die Fahrbahn treten.

Musik:

Crazy Rhythm - Heinz Kretschmar mit seinen Solisten

Sprecherin:

Die Autos kamen spätestens mit dem Wirtschaftswunder in den 1950er Jahren über die Städte wie eine Heimsuchung. Sie passten nicht so recht in die Gemengelage, wurden aber dennoch hineingezwängt.

31. O-Ton:

Rainer Widmann, ehemaliger Fußgängerbeauftragter

Der Verkehr hat eben so zugenommen, dass wir bei ner Untersuchung schon vor 20 Jahren festgestellt haben, dass jeden Abend 600 Autos falsch parken hier, wo sie nicht parken dürften. Und was soll man da machen?

Sprecherin:

Auch heutige Stadtplaner haben Fußgänger eher nicht auf dem Planungsbogen.

Sprecher:

Wuppertal. Stadtmitte. Der Döppersberg, ein großer Platz vor dem Hauptbahnhof, wurde aufwändig umgebaut, mit einem neuen Busbahnhof und abgesenkter Talachse, und – auf der einen Seite ohne Fußgängerweg an der direkten Zufahrt zum Bahnhof. Wie kann das sein? Wer dennoch gehen will, muss über die Straße laufen oder einen Umweg in Kauf nehmen.

Musik:

The Halls of fear- Nino Rota

Fußgänger:

Im Dunkeln noch mal kurz an die frische Luft. Da steht der Zweibeiner an der Abend-Ampel: Gelbes Blinklicht allerseits. Jeder darf, der Verkehr rauscht vorbei, der Mensch traut sich nicht. Er steht verzagt, kehrt um nach Hause und sieht fern: Tatort, Anne Will oder Formel 1.

32. O-Ton:

Kölner Fußgänger

Dort herrscht chronischer Parkplatzmangel, und das heißt, dass dort die Autos geparkt werden dicht an dicht, Stoßstange an Stoßstange, und das ist manchmal so eng da, dass man kaum die Straße überqueren kann, wenn man zu Fuß unterwegs ist.

Sprecher:

Frederic von Reumont wohnt in der Kölner Südstadt, ein Szeneviertel mit großenteils engen Straßen, durch die sich der Autoverkehr mitsamt langen Linienbussen quält. Fußgänger müssen zusehen, wie sie dazwischenpassen. Der Verkehr harmoniert nicht mit der Architektur der Südstadt.

33. O-Ton:

Kölner Fußgänger

Da kommt man einfach zwischen den Autos gar nicht durch und muss so lange wandern, bis man ne Lücke findet, und mit Kinderwagen oder Fahrrad kommt man dann einfach überhaupt nicht mehr über die Straße. Das ist sehr einschränkend aus der Fußgängerperspektive, und das ist schade.

Musik:

Opus 1 - Kurt Hohenberger

Sprecherin:

In den 1960er Jahren spielten Kinder auch in den Innenstädten noch über die Seitenstraßen hinweg „Fischer welche Fahne weht heute“ oder „Eins, zwei,

drei, Ochs am Berg“. Wenn ein Auto kam, wartete man, bis es vorbeigefahren war und spielte weiter.

Heutzutage haben kleine Kinder Schwierigkeiten, von hüben nach drüben zu kommen.

34. O-Ton:

Kölner Fußgänger

Also mein Sohn ist jetzt fünf Jahre alt und er überquert bisher noch nicht alleine die Straße. Wir sind jetzt dabei zu versuchen, ihm das beizubringen, aber wenn man sich halt durch parkende Autos durchquetschen muss, dann denkt der, wir gehen schon über die Straße und startet dann einfach los, weil er denkt, dass wir gehen, und das kann halt zu sehr gefährlichen Situationen führen.

Sprecherin:

Es kann aber auch zu gefährlichen Situationen kommen, wenn man gegen parkende Autofahrer angeht. Dann gibt`s gleich klare Kante.

35. O-Ton:

Rainer Widmann

Das ist immer ein sehr emotionales Thema, da bekam ich dann wirklich böse Briefe, wo ich dachte, das ist durchaus diese Hass-mails vorweggenommen gewesen damals noch mit normalen Briefen.

36. O-Ton:

Oscar Reutter, Wuppertal-Institut

Auf der anderen Seite gibt`s vielerorts große Leerstände in Parkhäusern. Und das ist ne spannende Möglichkeit, ne aus meiner Sicht durchaus realistisch prüfbar Idee, dass man Anwohnerparken in umliegende Parkhäuser verlagert

Zitatorin:

Oscar Reutter, Leiter des Forschungsbereiches Mobilität und Verkehrspolitik am Wuppertal-Institut, einer international gefragten Forschungseinrichtung zur nachhaltigen Entwicklung zu Klima, Energie und Ressourcenwirtschaft.

37. O-Ton:

Oscar Reutter, Wuppertal-Institut

Sicherlich: Da wird man Geld für bezahlen müssen, aber auf der anderen Seite ist man ein gut kalkulierbarer Dauerkunde für ein Parkhaus, kommt man vielleicht zu interessanten preislichen Lösungen, ist sicher teurer wie null, keine Frage, aber die nervige Parkplatzsucherei fällt auch weg dafür

Musik:

Green onions- the blues brothers

Zitatorin:

Das Wuppertal-Institut hat mit dem Projekt „Autofreie Innenstadt“ ein Konzept vorgelegt, das der Stadt Wuppertal für den Öffentlichen Nahverkehr inklusive der Fuß- und Radwege einen Anteil von 75 Prozent bescheren soll.

Bislang beträgt der motorisierte Wegeanteil in den Städten rund 60%, Bus und Bahn kommen zusammen auf 25%, und etwa 16 Prozent bewegen sich per Rad oder zu Fuß.

Sprecherin:

Die Kommunen beginnen sich zu regen. Zumal der Fußgänger als solcher selbstbewusster wird. Er rümpft die Nase aufgrund der schlechten Luft, und will endlich mehr Freiraum, Beweglichkeit. Mehr Lebensqualität.

Zitatorin:

Nach einer vom Umweltbundesamt herausgegebenen Studie liegt die Motorisierungsquote in deutschen Großstädten durchschnittlich bei 450 Pkw pro 1.000 Einwohner. Erstrebenswert aber seien 150 PKW. Legt man die Studie zugrunde, stehen oder fahren in Düsseldorf-Mitte bei einer Einwohnerzahl von 13.000 etwa 5.850 PKW. Auf einer Fläche von nur 1,7 Quadratkilometer.

Sprecherin:

Da hat sich etwas zusammengeballt, an Blech, über die Zeiten. Und wer das bewältigen will, muss dicke Bretter bohren. An jahrzehntelangen Gewohnheiten graben. Lieb gewordene Bequemlichkeiten sind bedroht. Die Menschen hinterm

Steuer runzeln die Stirn, die Händler sorgen sich um ihre Umsätze, und alle wollen gefragt werden.

38. O-Ton:

Oscar Reutter, Wuppertal-Institut

Ich würde mal die ganze Frontstellung versuchen aufzulösen. Gegen irgendwelche Anlieger mit durchaus nachvollziehbaren Interessen, dass Geschäftsleute Kunden haben wollen, etwas durchzusetzen, wird sicherlich nicht gelingen. Das geht nur ein Stück weit mit den Menschen. Wenn Einzelhändler, Menschen, Anlieger nicht die Vorteile überzeugend sehen, sondern nur die Probleme sehen, dann wird's wohl nicht gelingen.

Sprecherin:

Da regte das Wuppertal-Institut die Idee eines Bürgertickets an, zu einem Preis von jährlich 365 Euro, und schon gingen in Leserbriefen Autofahrer auf die Barrikaden.

39. O-Ton:

Oscar Reutter, Wuppertal-Institut

Alle bekommen dieses Ticket zur Nutzung, alle heißt: auch die Autofahrer, und vielleicht lädt das den einen oder anderen Autofahrer ein, auch mal auszuprobieren, wie es mit dem Nahverkehr ist, und wenn man über das Bürgerticket angeregt wird, glaube ich, wird es ne ganze Menge Leute geben, die den Vorteil, ich muss nicht selbst fahren, ich kann nebenbei entweder Zeitung lesen oder irgendwas für die Arbeit tun oder einfach auch gar nichts tun, ich hab keine Parkplatznerverei, kein Suchen mit dem Parken, die solche Vorteile auch wertschätzen, dann vielleicht wirklich auch zu regelmäßigen und Intensiv-Nutzern des Nahverkehrs werden.

Sprecherin:

Zukunftsmusik, die aber in Wien bereits spielt. Die österreichische Hauptstadt begann schon vor zwanzig Jahren damit, den Nahverkehr zu fördern und Autos aus der Innenstadt zu verdrängen.

Zitatorin:

Nach Einführung des 365 Euro Tickets konnte in Wien die Zahl der Abonnenten fast verdreifachen werden, auf 820.000.

Musik:

Dislocated thumbs part 1 - Cristobal Tapia De Veer

+ *Dislocated thumbs parts 2 - Cristobal Tapia De Veer*

Sprecherin:

In Deutschland versuchen einige Kommunen auf den Zug aufzuspringen, auch in Nordrhein-Westfalen. Doch die Fahrgäste springen nicht mit. In Bonn wurde 2019 nur ein Drittel des Kontingentes von 17.000 Jahrestickets abgerufen. Das Angebot galt nur für Neukunden. Ein weiterer Grund für den mäßigen Verkauf: Die Nachbarkommunen ziehen nicht mit, und wer die Grenze eines Verkehrsverbundes überfährt, schaut in die Röhre: Er braucht ein neues Ticket. Die Angebotsstruktur der Verbünde mutet an wie ein Flickenteppich. Nur eines haben sie gemein. Der Öffentliche Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen ist gemeinhin mangelhaft. Während Wien das Straßenbahnnetz deutlich ausgeweitet hat, wird hierzulande kaum investiert.

Dabei beläuft sich der Investitionsrückstand der Kommunen allein im Straßen- und Verkehrswesen bundesweit auf mehr als 30 Milliarden Euro.

Zitatorin:

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund bremst Gedanken zum tarifgünstigen Nahverkehr aus. Er bestätigt Einnahmen aus Ticketverkäufen von jährlich rund 13 Milliarden Euro. Das aber sei Geld, um Angebote weiter auszubauen und laufende Kosten zu tragen.

Sprecherin:

Andererseits: Mit den 30 Milliarden schweren Überschüssen aus den Bundeshaushalten der letzten beiden Jahre könnte die Bundesregierung den Öffentlichen Nahverkehr sehr wohl finanzieren. Und ihn kostenlos machen. Derweil kurven Autofahrer zu Millionen durch unsere Städte, im Bestreben, ihr Gefährt irgendwo abzustellen:

40. O-Ton:

Parkplatzsucherin

Also: Ich fahr von zu Hause los, in die Markthalle, bis dahin würde ich zu Fuß vielleicht fünf Minuten brauchen. Jetzt habe ich aber einen vollen Tagesplan, das muss hintereinander funktionieren, da ist keine Minute übrig.

Zitatorin:

Eine Parkplatzsucherin, eine unter ganz vielen, Samstagmittag zur besten Einkaufszeit.

41. O-Ton:

Parkplatzsucherin

Deshalb überleg ich mir, obwohl`s nur fünf Minuten zu Fuß ist, fahre ich trotzdem mit dem Auto runter, um dann von dort aus gleich weiter fahren zu können, natürlich kann man sagen: Macht keinen Sinn, geh doch die 5 Minuten, die es braucht, zu Fuß, da musst du da unten nicht nach nem Parkplatz suchen, und dann gehste wieder zurück, und so weiter.

Autor: Genau das ist ja passiert.

Ja was passiert ist: dass man dort hinfährt, wo man hinwill, und dass man dort Schwierigkeiten hat, einen Parkplatz zu finden. Weil zum Beispiel Flächen, auf denen man wunderbar parken könnte, die aus irgendwelchen unerfindlichen Gründen mit Pollern so versperrt sind, dass man da halt nicht parken kann. Obwohl die Fußgänger davon keinen Mehrwert haben oder die Radfahrer. So. Und dann kurvt man da ewig rum, man weiß, das Ordnungsamt ist einem auf den Fersen, und am Ende bin ich dann tatsächlich fünf Minuten um den Block gefahren, um dann so halb legal irgendwo zu parken.

Sprecher:

In zweiter Reihe, nicht eben fußgängerfreundlich und mit der Gefahr, dass mit einem Knöllchen der Einkauf wesentlich teurer wird.

42. O-Ton:

Parkplatzsucherin

Aber man hat ne gute Chance, dass man eben doch die Zeit gespart hätte, das weiß man ja vorher nicht. Und wenn man eh keine Zeit hat, dann nehm ich halt das Risiko auch schon mal in Kauf.

Musik:

Tiny sparks - Sicker Man

Zitatorin:

Allein die innerstädtischen Staus und Verzögerungen richten einen Schaden von jährlich 5,1 Milliarden Euro an, rechnet das Forschungsinstitut INRIX vor.

Sprecherin:

Vielleicht liegt die Lösung ja in einer Umverteilung der Investitionen.

Zitatorin:

Nach einer Studie der Universität Kassel geben die Kommunen für den Autoverkehr rund 50% aus, für den ÖPNV 35%, und Fußgänger belasten den Etat mit allenfalls 10%.

Sprecherin:

Nicht zu vergessen die soziale Komponente eines freien Öffentlichen Nahverkehrs. Eine, die sich rechnet. So etwa in der estnischen Hauptstadt.

Zitatorin:

„Tallinns Lösung ist die Einkommensteuer“, schreibt das Magazin „Die Zeit“ „Man habe durch den Ausfall der Ticketeinnahmen mit Mehrkosten von zwölf Millionen Euro pro Jahr gerechnet. Um den kostenlosen ÖPNV nutzen zu können, muss man in der Stadt als Bürger gemeldet sein. Seit der Einführung des Gratisverkehrs ist die Einwohnerzahl deutlich gestiegen, um rund 34.000. Damit zahlen mehr Menschen ihre Steuern in der Hauptstadt – ein jährliches Plus von 20 Millionen Euro.

Sprecherin:

Die rheinische Stadt Monheim wird ab April 2020 den freien ÖPNV einführen. Andere Städte ziehen nach: In Augsburg-Mitte sind Bus und Bahn nunmehr

kostenlos, in Tübingen vorerst an Samstagen. Ansonsten rollt der Verkehr weiter wie zuvor:

43. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Oft gibt es mehrspurige Straßen, hier in Berlin haben wir schon noch den Vorteil, dass wir relativ große Bürgersteige haben, das heißt schon recht viel Platz.

Zitatorin:

Julia Jarass vom Institut für Verkehrsforschung im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, einer Einrichtung des Bundes. Mobilität ist einer der Schwerpunkte des Zentrums.

Sprecher:

Berlin, Mehringdamm Ecke Bergmannstraße. Der gehypte Kreuzberger Kiez schlechthin. Autos rauschen über die regennasse Fahrbahn. Unablässig. Niemand hat Zeit, alle in Eile, und die Fußgänger sowieso.

44. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Das hab ich zum Beispiel auch noch bei Kreuzungen, dass es dann auch noch grün war, und dann schon auch Autofahrer gedrängt haben, dass man jetzt quasi schnell über die Straße geht.

Musik:

Judo - Warner Poland und Wolfgang Glum

Fußgänger:

Der Umgangston wird rauer: Nunmehr werden auch Rollatorfahrer angehupt, da sie als Verkehrsteilnehmer wie alle anderen betrachtet werden, die sich an gewisse Regeln zu halten haben. Da stützt sich schwer ein Mensch aufs Gerät, gekrümmt, die nun wieder rote Fußgängerampel als leuchtende Warnung im Blick. Rechts und links stehen Autos und ihre Fahrer unter Dampf.

Ensemble:

Es wird eng, es wird hektisch, Lösungen müssen her.

45. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Ja also hier an der Bergmannstraße hatten wir einen Testversuch letztes Jahr, und zwar gab es hier Sitzgelegenheiten, so genannte Parklets, die auf den Parkplätzen verteilt waren, sodass eben weniger Autos parken können und mehr Leute einfach den öffentlichen Raum nutzen können, hier sitzen können, verweilen können, und das war ein Test für ein Jahr, und das wurde jetzt zurückgebaut, weil es im Endeffekt einen Konflikt auch mit den Parteien gab -

46. O-Ton:

Anwohnerin, Berlin

Och, ganz grausam. Oh mein Gott, hehe. Raus, verschwendetes Geld, verschwendete Zeit, jetzt haben wir ne 20er Zone in der Bergmannstraße, die niemand beachtet, das einzige Gute, was sie gemacht haben, ist der Zebrasteifen zwischen dem DM und dem Edeka. Aber sonst? Ich brauche Stunden, um Parkplatz zu finden, da nehmen die uns extra noch die Bergmannstraße weg, wollen das jetzt zu einem Fußgänger-, wie heißt das, Begegnungszone machen? Nee also, hehe, ich krieg die Krise.

Sprecher:

Eine Anwohnerin. Es gab Beschwerden, andere Anwohner hätten nächtelang ihr Leben auf die Straße getragen, mit dem dazugehörigen Lärm inklusive. Und tagsüber war auch plötzlich alles anders.

47. O-Ton:

Anwohnerin, Berlin

Die LKW's stehen überall rum, man kommt nirgendwo durch, diese grünen Kreise überall, keiner weiß, was das bedeuten soll, das einfach nur Zeitvertreib. Also das ist doch, also nee, hehe, sorry, also das ist sowas von Zeitverschwendung, Geldverschwendung gewesen.

48. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Aber am Ende dieser Testphase gab es ne Erhebung, und da kam eben raus, dass der überwiegende Teil hier der Anwohnerinnen und Anwohner und Gewerbetreibenden positiv dem Test gegenübersteht, und die die Idee auch gut finden und auch weiter fortführen wollen.

49. O-Ton:

Anwohnerin, Berlin

Erst mal aufbauen für 130.000, dann wieder abbauen für, ich weiß nicht, auch noch mal 100.000 : Die werden ja eingelagert, man kann sie ja noch mal benutzen.

Zitatorin:

Auf Basis eines Einwohnerantrags beschloss die Bezirksverordnetenversammlung, den Bergmannkiez in einen so genannten Superblock umzuwandeln. Die Fläche umfasst etwa einen Quadratkilometer.

50. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Insgesamt kommt das Konzept aus Barcelona, da gibt es schon zwei Superblocks in der Art, und zwar haben die so ein Schachbrettmuster in der Stadt, das heißt, sie können relativ gut den Verkehr immer um diese Blocks rumlenken, dass es eben Einbahnstraßen gibt, und man nicht mehr komplett als Abkürzung durch so`n Wohnblock durchfahren kann, sondern nur immer noch um einen Block rumfahren kann. Das heißt, es ist eben deutlich unbequemer, um komplett das als Abkürzung zu nutzen und durchzufahren.

Sprecherin:

Die Initiative „Changing Cities“ ist maßgeblich an dem Projekt beteiligt. Sie hat sich bundesweit nachhaltige Verkehrswenden und lebenswerte Städte auf die Fahne geschrieben.

Anwohner im Bergmannkiez sollen nach wie vor das Viertel befahren dürfen, per Zugangskontrolle. Für den Lieferverkehr werden Parkplätze vorgehalten.

51. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Das, was jetzt beschlossen ist, das ist an sich nicht teuer, und dass es wirklich Maßnahmen sind, die auch schnell umsetzbar sind. Also dass man eben durch so Poller bestimmte Straßen sperrt oder durch Beschilderung dann halt Einbahnstraßen macht, dass man eben sehr schnell ohne große bauliche Veränderungen das umsetzen kann.

Musik:

Kuduro- Koka

Sprecher:

Derweil kurven Parplatzsucher immer noch um die Viertel herum. Sie wollen ja eigentlich gar nicht kurven, sondern irgendwo anhalten. Überall im Land, im Westen wie im Osten, so auch in Erfurt:

52. O-Ton:

Stolp, Erfurt

Und dann hat man natürlich trotzdem hier gerade auf der Rathausbrücke, wo es ganz ganz viele Touristen gibt, ich sag mal: Parksuchverkehr, ja? Und viele Autos, die sich da durchschlängeln, um zu diesem Rathausparkplatz zu kommen, müssen wieder zurückkommen. Ja, und da führt leider noch kein Weg hin, dass man das sperrt.

Sprecher:

Oder in Dortmund, gleich neben der Fußgängerzone, zum Ärger von Jürgen Brunsing, Aktivist des Vereins Fuß e.V. Denn auch auf dem Trottoir staut sich nunmehr der Verkehr.

53. O-Ton:

Brunsing, Fuß e.V.

Ein neues Problem sind die E-Scooter, die von vielen Nutzern mitten auf dem Gehweg oder quer sogar zum Gehweg abgestellt werden, und damit das Zu-Fuß-Gehen deutlich beeinträchtigen, dann haben wir hier eine Ecke mit starkem Parksuchverkehr, man kann den Stau gut erkennen und sobald ein Autofahrer

auf sein Fahrzeug zugeht, bildet sich eine Schlange, weil der dahinter steht, so lange wartet, bis das Auto rausfährt und er den Parkplatz nutzen kann, das führt dann zu weiteren Beeinträchtigungen und wiederum dazu, dass Fahrradfahrer eher den Gehweg nutzen, weil sie auf der Fahrbahn kaum fahren können.

Sprecherin:

Dabei wollen doch alle nur einkaufen.

54. O-Ton:

Parkplatzsucherin

Ich kann die Fußgänger verstehen. Die zickzack laufen müssen, dass es nervig ist, wenn ich mit dem Kinderwagen oder mit Einkaufstaschen oder Rollator oder wagt weiß ich durch die Gegend rennen muss. Ja. Kann ich verstehen. Aber ich hoffe, meine Seite wird auch verstanden. Und es kann jetzt nicht darum gehen, dass die Autofahrer was machen müssen, sondern es muss natürlich ein Gesamtkonzept sein, in dem alle irgendwas machen. Und nicht die bösen Autofahrer.

Sprecherin:

Die aber sollen gar nicht parken. Sollen gar nicht erst losfahren. Man versucht, die Geister loszuwerden, die man dereinst gerufen hat.

Zitatorin:

Die Stadt Köln erwägt, die Gebühren für Anwohnerparkplätze deutlich zu erhöhen. Derzeit 30 Euro im Jahr. Wie überall im Land zwischen Kiel, Köln und Konstanz. Zum Vergleich: Die Stadt London nimmt 165 Euro, Amsterdam 535 und Stockholm sogar 827 Euro.

Musik:

Lovecats- the Cure

Zitatorin:

Nach einer Studie der Londoner Bartlett School of Planning aus dem Jahr 2018 halten sich Kunden, die per Rad, zu Fuß und mit dem Öffentlichen Nahverkehr unterwegs sind, deutlich länger in Läden auf. Demnach verbringen nicht

motorisierte Kunden 40% mehr Zeit in den Läden der näheren Umgebung als Autofahrer. Und die Anzahl der Menschen, die sich zu Fuß in den verkehrsberuhigten Vierteln bewegen, sei um 93% angestiegen, hinzu käme eine deutliche Zunahme an Besucherzahlen in Cafés, um satte 216 %. Umsatzplus nicht nur in London, auch in San Francisco, Portland, Kopenhagen.

Sprecherin:

Fucking Business! So könnten Autofahrer es mit dem britischen Premierminister Boris Johnson halten. Aber es geht nicht nur um den Handel, sondern um Grundsätzliches: Wie soll jemand unbehelligt zu Fuß unterwegs sein, wenn ständig Verkehr um ihn herum rauscht und pendelt?

Sprecherin:

Vor allem die Rheinmetropolen Köln und Düsseldorf sind Pendlerhochburgen. Aber auch das Ruhrgebiet zieht so viele Berufspendler an wie nie zuvor. 68% nutzen dazu den eigenen PKW.

Zitatorin:

Laut einer Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung pendelten in Köln im Jahr 2018 rund 276.000 Menschen täglich zur Arbeit in die Stadt. 36 Prozent mehr als im Jahr 2000.

Sprecherin:

In Düsseldorf stieg die Zahl der Berufspendler um fast 30 Prozent auf rund 258.000 Menschen.

Zitatorin:

Essen plus 33 Prozent, und Dortmund verzeichnet mit 44 Prozent den größten Zuwachs, 108.000 Pendler, jeden Tag. Rein in die Stadt und wieder raus.

Musik:

St. Louis Blues- Mundharmonika

Fußgänger:

Essen. Man wohnt in Huttrop, will aber nach Frillendorf zur Oma, Schwarzwälder Kirschtorte essen. Also geht man los, kilometerweit, obwohl die Oma nur einen Steinwurf weit entfernt wohnt. Auf der anderen Seite. Man

kommt aber nicht rüber, läuft also weiter lang, an der A 40. Stadtautobahn.

Durchschneidet die Viertel wie einen Kuchen, die Gemeinschaften,

Gesellschaften, Verwandtschaften.

55. O-Ton:

Anja Boddenberg, Gladbeck

An dieser Stelle sieht man noch mal genau die Überschneidung von dem Willy Brandt-Platz, also dem Platz vorm Rathaus im Zugang zur Fußgängerzone, und die querende Friedrichstraße in Gladbeck, die in eine Art shared space umgewandelt wurde.

Zitatorin:

Anja Boddenberg vom Quartiersmanagement in Gladbeck mitten im Ruhrgebiet.

56. O-Ton:

Anja Boddenberg, Gladbeck

Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt und die Fußgänger können quer über die Straße gehen, ohne eine Richtung vorhalten zu müssen, und die Autos fahren in Schrittgeschwindigkeit. Mehr ist nicht zugelassen.

Autor: Das sind die da in Schrittgeschwindigkeit?

Ja. Genau. In langer Reihe, jetzt ist gerade viel Verkehr, von Nord nach Süd, anders rum muss man im Grunde genommen um die Fußgängerzone rumfahren,

Autor: Wo fahren die denn jetzt hin?

Die PKW's? Es mag sein, dass die ins Parkhaus fahren von dem neuen Einkaufszentrum „Hochzehn“, dass Schüler abgeholt werden, von der Schule um nach Hause zu fahren. Der normale städtische Verkehr, würde ich sagen.

Musik:

A Forest- the Cure

Sprecherin:

Das Ruhrgebiet ist mit seinen etwas mehr als fünf Millionen Einwohnern das größte Ballungszentrum Deutschlands, mit einigen Metropolen wie Essen und

Dortmund, aber auch kleineren Städten wie Herne, Castrop-Rauxel oder Gladbeck, die alle eines gemeinsam haben: Ihre Fußgängerzonen sind viel zu groß. Das liegt im Wesentlichen am Niedergang der Kohle- und Stahlindustrie. Damit sank auch die Kaufkraft der Menschen. Leerstände nahmen zu, Fußgängerzonen drohen auszusterben, und die Kommunen fragen sich, wie sie damit umgehen sollen. Rückbau hin zum Straßenverkehr oder im Gegenteil eine Ausweitung der Zonen. Die Stadt Gladbeck hat sich für Letzteres entschieden. Dabei geht es um bürokratischen Kleinkram. Kommunalpolitik kann knochentrocken sein.

57. O-Ton:

Volker Kreuzer, Stadtbaurat

Wir haben auch geregelt über ne Satzung, wo dürfen die Werbeaufsteller stehen, dass die nur einen gewissen Abstand die Auslagen von der Hauswand weg sein dürfen, damit sie als Fußgänger auch eine klaren Weg haben wo sie durchlaufen können –

Zitatorin:

Volker Kreuzer, Stadtbaurat.

58. O-Ton:

Volker Kreuzer, Stadtbaurat

Plus die Kleinigkeiten, dass wir ab und zu einen Spielpunkt finden, wo die Kinder auch mal spielen können, diese Aspekte, dass ich also schon mich durch die Stadt bewegen kann als Fußgänger durch die unmittelbare Innenstadt, und mich einfach wohlfühle dabei.

Zitatorin:

Inklusive Planungskosten hat der Umbau rund 3,7 Millionen Euro gekostet. 80% wurden mit Mitteln der Städtebauförderung finanziert, durch die EU, den Bund und das Land NRW.

Sprecherin:

Den Gegenwind dazu gab es gratis.

59. O-Ton:

Thomas Ide, Verkehrsplaner

In den 90er Jahren war das ein Platz, der vom Autoverkehr geprägt war, da fuhren 16.000 Fahrzeuge am Tag, und das ist jetzt deutlich weniger, von der Größenordnung 3 - 5.000 Fahrzeuge –

Zitatorin:

Thomas Ide, Verkehrsplaner in Gladbeck.

60. O-Ton: *Thomas Ide, Verkehrsplaner*

Gab es auch eine große Demonstration von Autofahrenden, die dann auf dem Platz standen, das waren um die 800 Leute, die demonstrierten dafür, dass sie weiterhin durch diesen und über diesen Platz fahren wollten, man muss sicherlich mal den Mut beweisen, sowas zu tun, es ist nicht immer einfach sowas.

Sprecherin:

Wie Kommunalpolitiker es auch drehen, sie kommen nicht darum herum, die Bürger zu beteiligen, die ja letztlich doch entscheiden. Sie stimmen mit den Füßen ab.

61. O-Ton:

Volker Kreuzer, Stadtbaurat

Wir haben von 2014, also vor dem Umbau hatten wir dort 1.077 Passanten pro Stunde, also Fußgänger, und 2018 2.004 pro Stunde. Ist ne Steigerung von etwa 86% innerhalb von 4 Jahren, und da war das sehr neue Geschäftshaus „Hochzehn“ noch gar nicht eröffnet, das war ne Baustelle zu dem Zeitpunkt, und haben ne extrem hohe Fußgängerfrequenz, und das kann man fast ausschließlich auf den Umbau zurückführen.

Sprecherin:

Wie ist das zu sehen? Als Anfang einer fußgängerfreundlichen Mobilitätswende? Die „Arbeitsgemeinschaft Fußgänger“ wurde in NRW schon in den 1990er Jahren ins Leben gerufen. Mit Gladbeck als Gründungsmitglied.

Geht doch, möchte man sagen. Gleichzeitig sind viele Menschen immer noch meilenweit von einer Wende entfernt. Auch im Kopf.

Musik:

Linger a while - Cosmo Sheldrake

62. O-Ton:

Rainer Widmann, Fußgängerbeauftragter

Ganz schwierig ist es hier, in diesem Viertel, wo wir sind, in der Nordstadt hier, da gibt es ein großes Gymnasium, das natürlich einen großen Einzugsbereich hat, da ist die Hölle früh morgens.

Zitatorin:

Der ehemalige und seinerzeit erste Fußgängerbeauftragte Deutschlands Rainer Widmann zu einem Problem, das er schon vor vielen Jahren in Wuppertal anzugehen versuchte.

63. O-Ton:

Rainer Widmann, Fußgängerbeauftragter

Weil da alles in diesen engen Straßen durchfährt, und die armen Kinder, die dann korrekterweise mit dem Bus anreisen, die kommen kaum über die Straße zur Schule oder mit dem Fahrrad dort nicht hin.

64. O-Ton:

Schüler

Ja, immer ein bisschen wuselig, eben dass es sehr voll ist, dass man eine unübersichtliche Lage hat, dass sehr viele Schüler noch dazwischen herlaufen, und das eben auch gefährlich sein kann. Und auch gerade mit dem Aussteigen, dass es da auch meistens sehr unübersichtlich ist.

Zitatorin:

Ein Schüler und seine Schulkameradin morgens um Viertel vor acht.

65. O-Ton:

Schülerin

Hier sind auch noch Grundschulen im Umkreis, und teilweise laufen die eben auch hier lang, und kennen vielleicht die Fahrsituation jetzt nicht so gut, hier in dem Dreh, dass das für die auch eben ein Risiko darstellt. Weil die überhaupt nicht wissen, wie sie damit umgehen sollen.

Sprecher:

Eltern bringen ihre Kinder, weil sie glauben, der Schulweg sei zu gefährlich.

66. O-Ton:

Schülerin

Es ist wie so ein Teufelskreis mehr oder weniger, dass die dann eben nicht wollen: „Ja geh da mal nicht lang, das ist da eben so unübersichtlich, und die Autos fahren da so seltsam“, und dass sie aber Teil von diesen seltsam fahrenden Autos werden dadurch, ist halt meistens gar nicht bewusst.

Sprecher:

Ein Anfahrstau bis hoch über die nächste Straßenecke hinaus. Hektisches Gedränge, schnelles Aussteigen, abruptes Losfahren. Verkehrsstress am frühen Morgen.

67. O-Ton:

Autor, Mutter

Darf ich Sie was fragen?

Mutter: Nee, ich hab keine Zeit, Tschuldigung.

Türschlagen

68. O-Ton:

Autor, Vater, Mutter

Ist ja ganz schön eng hier, ne?

Vater: Ja, es ist sehr eng hier, aber die Leute haben auch Probleme mit dem Autofahren wie man sieht. *zum Kind:* Ciao Und das ist natürlich ein Problem, wenn die Leute nicht Rücksicht auf die anderen nehmen, ne.

Darf ich Sie kurz was fragen?

Mutter: Ja bitte.

Warum machen Sie Elterntaxi?

Mutter: Möchte ich nichts zu sagen. Tschüss mein Schatz.

69. O-Ton:

Vater, Autor

Vater: Es ist kalt, nass und wir haben verschlafen.

Bus?

Vater: Bitte?

Bus?

Vater: Wie Bus!

Es gibt auch Busse.

Vater: Ja, das ist mir bewusst, dass es Busse gibt. Aber da wir verschlafen haben, hat sie den nicht gekriegt.

Musik:

DedNd- Gonjasufi

Fußgänger:

Warum stellt man Sperrmüll nicht auf die Straße, zum Verkehr statt auf den Bürgersteig? Nur mal so als Idee! Warum muss ich mich als Fußgänger ständig klein machen und seitlich gehen, weil's zu eng ist. Weil der Postbote seinen Wagen schräg stellt. Weil da eine Laterne steht, und dort ein Verteilerkasten. Warum?

70. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Mich stören halt schon als Fußgängerin stark befahrene Straßen einfach von dieser Lärmkulisse.

Zitatorin:

Die Mobilitätsforscherin Julia Jarass.

71. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Dieses ständige Rauschen, man kann probieren, sich das irgendwie, weiß ich nicht, Meeresrauschen vorzustellen, aber hihi, es wird schwierig. Und es ist einem, glaube ich, im Alltag gar nicht so bewusst. Und da muss man ja auch mal überlegen, Leute, die halt auch hier wohnen, direkt an ner stark befahrenen Straße, die haben das natürlich permanent.

Sprecherin:

Ein Plädoyer für die „Autofreie Innenstadt“, das Projekt des Wuppertal-Instituts, das es ja im Grunde in der Praxis bereits gibt:

72. O-Ton:

Oscar Reutter, Wuppertal-Institut

Im internationalen Bereich ist es sicherlich im deutschsprachigen Bereich Wien und Zürich, die herausragend sind, die seit 20, 30 Jahren konsequente Verkehrspolitik machen, nicht nur mit Reden, sondern mit Ausbauprogrammen, und sehr gute Angebotsqualität produzieren und auch in dem Maße dann dem Autoverkehr Beschränkungen auferlegen.

Zitatorin:

Oscar Reutter vom Wuppertal-Institut.

73. O-Ton:

Oscar Reutter, Wuppertal-Institut

In Wien zum Beispiel ist ein sehr prominentes Beispiel die Maria-Hilfer-Straße, ne klassische Einkaufsstraße mit sehr viel Autoverkehr, wo auch mit nem Volksentscheid entschieden worden ist, den Autoverkehr ganz rauszunehmen, und stattdessen nur noch Fuß und Rad in Verbindung mit Bussen zu haben. Es hat sich sehr bewährt, die Wiener Bevölkerung freut sich darüber, die Geschäfte leiden nicht, sondern die Wiener Geschäfte haben auch, wie so oft, zuerst skeptisch abwehrend reagiert und sind inzwischen überzeugt, dass das für ihren Umsatz der richtige Schritt war.

Sprecherin:

Aktuell ist die Ausweitung der Wiener Mitte als Flanier- und Begegnungszone in der Mache. Handelsverbände reagieren erst mal wieder skeptisch, wegen der Parkplatzsituation.

Musik:

Mozart in Samba Motion- Laurindo Almeida

Sprecherin:

Der Schlüssel liegt bei einer deutlichen Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs. In Wien und Zürich fahren Busse und Straßenbahnen in engem Minutentakt. Denkbar sind auch wasserstoff-betriebene Kleinbusse, die in Schrittgeschwindigkeit um ansonsten verkehrsfreie Zonen pendeln.

Zitatorin:

Nach Angabe des Statistischen Bundesamtes wird bis zum Jahr 2035 ein Drittel der Bevölkerung älter als 60 Jahre sein.

Sprecherin:

2035 - Das ist bereits in 15 Jahren.

Diese Menschen erwarten Verkehrssysteme, in denen sie sich sicher bewegen können, und dazu zählen eher nicht Autos und Hektik auf den Straßen, sondern verlässlicher Nahverkehr. Die Wege älterer Menschen müssen kürzer und bequemer werden. Und auch die nachwachsende Generation erwartet neue Ideen, weg vom eigenen Wagen.

Die Lösungen liegen auch in unseren Köpfen.

74. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Es gibt zum Beispiel auch ne Initiative vom ADFC, da kann man sich auch kostenlos Lastenräder leihen. Das heißt, man muss eigentlich nur registriert sein, und kann dann, wenn man eben schwerere Dinge transportieren muss oder eben auch den Wocheneinkauf oder so, kann man sich eben dann so`n Fahrrad ausleihen. Es gibt auch Konzepte, dass versucht wird, so`n Lastenrad-Sharing in Wohngebieten zu machen.

Sprecherin:

In Nordrhein-Westfalen wird der Kauf von Lastenfahrrädern vom Land gefördert, mit 30% der Anschaffungskosten.

Zitatorin:

40 Millionen Euro hatte die Landesregierung für die Förderung im Jahr 2019 bereitgestellt, mehr als 90% der Gelder wurden abgerufen. Nicht nur von Privatpersonen, sondern auch von Unternehmen und kommunalen Betrieben. Nun wird die Förderung auch 2020 gewährt.

Sprecherin:

Vorstellbar sind auch kleinere Lieferdienste für den Einzelhandel. LKW laden an einem Sammelplatz zwischen den Stadtbezirken ihre Ware aus und reichen sie weiter.

Musik:

Hey yaou- Koka

75. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Das wird auch schon viel diskutiert und wird auch ausprobiert, da gibt's auch ein Projekt bei uns am Institut, das heißt: „Ich entlaste Städte“, da geht's genau darum, dass eben Lastenräder an Unternehmen gegeben werden, und die dann versuchen, statt mit dem Auto ihre Orte zu beliefern, das mit diesem Lastenrad zu machen.

Ensamble:

Wo fangen wir an? Bei uns selbst?

76. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Ist auf jeden Fall schwierig, das zu ändern, weil wir auch wirklich so sozialisiert sind, also wir sind alle aufgewachsen damit, eben auch was aktuell auf den Straßen passiert, und dann stellt man das auch gar nicht so sehr in Frage.

77. O-Ton:

Autor + Autofahrerin

Autor: Wieso haben Fußgänger Zeit und Autofahrer keine?

Nee, du hast gesagt, wenn man mal flanieren möchte. Wenn ich flanieren möchte und sage: „Ja, ich gehe jetzt mal von A nach B, weil ich die Zeit hab, dann gehe ich auch nicht schnell über die Straße sozusagen, sondern ich lass mir Zeit.“ So! Wenn ich als Autofahrer dann fahre, hab ich ja auch mein Speedlimit. Also ich fahre 30 oder 50, kommt drauf an, wo ich bin. So. Und dann möchte ich auch dieses Tempo beibehalten. Und dann kommt so ein Fußgänger, der irgendwo, wo er eigentlich nicht darf, die Straße überquert, kein Problem, lasse ich vor, ja, aber dann möchte ich auch bitte, dass diese Person schnell über die Straße geht, *Autor:* Aber findest du nicht auch, Fußgänger sollten mehr Rechte haben, es gibt ja wesentlich mehr Fußgänger als Autofahrer.

Warum mehr Rechte? Also, die wissen doch ganz genau, wo sie die Straße überqueren dürfen.

78. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Hier diesen Blockdurchgang wollte ich Ihnen zeigen, weil das ist eben sehr interessant, wir sind jetzt hier in Riemers Hofgarten, heißt das, und es ist eben Durchgang zwischen im Prinzip drei Straßen, und was man hier einfach gut sehen kann, ist, wie angenehm man durchlaufen kann zu Fuß, aber auch mit dem Fahrrad, weil für Autos ist es eben gesperrt, hier mit dem Lastenfahrrad, wie es grad vorbeirattert, und hat dadurch aber auch die Strecke gleich abgekürzt und muss eben nicht entlang der größeren Straßen gehen.

Sprecher:

Ein Viertel am Rande von Berlin-Kreuzberg. Der Häuserblock aus Altbauten besteht aus mehreren Reihen mit ehemaligen Hinterhöfen. Regen tropft von Dächern und Balkonen. Man hört das sogar.

79. O-Ton:

Julia Jarass, Mobilitätsforscherin

Ist ne andere Akustik, also man hört hier spielende Kinder, man hört, wenn die Bäume Blätter haben, jetzt gerade nicht, aber wenn sie Blätter haben, dass hört man das Rascheln der Blätter im Wind –

Sprecher:

Ganz ähnlich hört sich das auch andernorts an: Im Kölner Stadtteil Nippes hält der Verein „Nachbarn 60“ ein fünf Hektar großes Gelände weitgehend autofrei. Am Rand der Siedlung stehen zwanzig 20 Carsharing-Fahrzeuge bereit. In Münster kommt die kleine Siedlung Weißenburg ohne Autos aus.

Sprecherin:

Es könnte durchaus mehr solcher Wohngebiete geben. Das Problem sind die Landesbauordnungen, die einen Stellplatznachweis pro Haushalt vorschreiben. Demnach müssen Anwohner ausreichend Möglichkeit haben, Kraftfahrzeuge und Fahrräder in der Nähe abzustellen.

In Nordrhein-Westfalen hat man die Zuständigkeit an die Kommunen weitergereicht. Doch die halten oft noch an der Stellplatzpflicht fest.

Musik:

Modo -Loscil

Sprecherin:

Wie lässt sich Einvernehmlichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern herstellen? Eigentlich scheinen die Lösungen auf den ersten Blick recht einfach: Vorrang für Fußgänger und Radfahrer, und gleichzeitig den Autos Raum nehmen, vor allem Parkraum.

Die Investitionen für den Öffentlichen Nahverkehr müssen deutlich erhöht werden. Das Geld dafür liegt in den Überschüssen des Bundeshaushalts. Die Kommunen sollten sich mit ihren Verkehrsverbänden besser vernetzen, und die Erhöhung der Pendlerpauschale ist sicherlich der falsche Anreiz. Und wir? Sollten Verzicht üben, möglichst weg vom privaten PKW. Car-Sharing-

Angebote gibt es zumindest reichlich in den Städten, verlässlichen Bus- und Bahnverkehr noch nicht. Es wird dauern, bis man in Ruhe gehen kann.

Musik:

Samba de Wilson -Cristobal Tapia De Veer

Sprecher:

Fußgänger sind keine Störfaktoren.

Zitatorin:

Ein Feature von Dieter Jandt.

Fußgänger:

Die Frage ist doch nur: Kauf` ich mir einen E-Scooter oder nicht? Oder ein fettes Rad. Cross-over-alles-Bike. Damit ich auch mal Fußgänger von der Platte putzen kann. Am Ende geht`s doch nur darum, wer sich durchsetzt, heutzutage. Und gut is.

Zitatorin:

Es sprachen:

Tanja Schleif

Jean Paul Bäck

Laura Sundermann

Bruno Cathomas

Sprecher:

Ton und Technik: Henning Jung

Regieassistentz: Leyla Margareta Jafarian

Zitatorin:

Regie: Claudia Kattanek

Sprecher:

Redaktion: Frank Christian Starke.

Zitatorin:

Eine Produktion des Westdeutschen Rundfunks 2020