

## Auswertung von kommunalen Mängelmeldern

## Die Misere des Fußverkehrs

Üblicherweise beschränken sich die Kategorien eines Mängelmelders auf Müllablagerungen, Laternenausfälle, Gefahrenstellen oder Straßenschäden. Bei manchen dieser Online-Plattformen sind die Themen weiter gefasst und ermöglichen Hinweise zu strukturellen Defiziten, etwa im Verkehrsbereich. Einige der Antworten offenbaren eine fatale Haltung mancher Verwaltung: die Marginalisierung des Fußverkehrs.

> Mathias Wilde

Die folgenden Ausführungen sind abgeleitet aus Mängelmelder-Hinweisen zu Schwachstellen im Fußverkehr aus vier Städten, allesamt Oberzentren. Sie liegen in Sachsen und Thüringen, Hessen und Baden-Württemberg. Deren Namen werden hier bewusst nicht genannt. Denn auch wenn der Beitrag die Haltung von Kommunen kritisiert, versteht er sich keineswegs als Anklage gegen eine der vier Städte.

## Menschen melden Mängel

Es gibt fünf Kategorien von Schwachstellen im Fußverkehr:

**Kreuzungen und Übergänge:** Falschparker verstellen die Sicht, Kraftfahrzeuge fahren zu schnell über den Querbereich oder missachten beim Abbiegen den Vorrang der FußgängerInnen – das sind die wesentlichen Kritikpunkte.

**Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs:** BürgerInnen schlagen Tempo 30 oder langsamer für bestimmte Straßenabschnitte vor. Ihr Hauptargument ist die Sicherheit von Kindern und Älteren.

**Probleme an und mit Ampeln:** Hier beziehen sich die Beschwerden überwie-

gend auf lange Rot- oder kurze Grünphasen. Häufig geht es auch um reale oder befürchtete Konflikte mit dem Autoverkehr: bei gleichzeitig abbiegenden Fahrzeugen, Rotlichtverstößen oder der Grünpfeilregelung.

**Ruhender Verkehr:** Er taucht in verschiedenen Kontexten auf. Einmal an Kreuzungen und Einmündungen, wo Falschparker die Sicht behindern. Zum anderen sind Gehwege bis hin zur Unbenutzbarkeit zugesperrt.

**Platzmangel und konkurrierende Nutzung:** Neben Falschparkern auf Gehwegen sowie generell als zu schmal empfundene Fußwege werden Hindernisse auf dem Gehweg moniert, wie Aufsteller von Geschäften oder Tische der Außengastronomie. Ein weiteres Problem sind gering bemessene Aufstellflächen an Ampelanlagen. Konflikte mit dem Radverkehr gibt es bei gemeinsamen Geh- und Radwegen.

## Kommunen antworten – nicht wirklich

Es ist unbestritten, dass Kommunen bei strukturbedingten Defiziten schwer auf die Schnelle eine Lösung herbeiführen können. Andererseits schafft es keine der vier Städte, den BürgerInnen zu vermitteln, dass man sich der Qualitätsverbesserung im Fußverkehr annimmt. Die Antworten bleiben situationsbezogen, versuchen zu beschwichtigen oder bagatellisieren die Situation. Die Städte vermitteln ein Bild tradierter Verwal-

tungslogik, bei der Hinhalten und Beschwichtigen zum Wesen kommunaler Kommunikationspraxis gehört: Der Antworttext ist streckenweise verklausuliert oder verweist auf die Pflichten der VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere auf Paragraph 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Grundregel gegenseitiger Rücksichtnahme.

Allein bei Meldungen zu verstellten Gehwegen durch Falschparker ist es anders. Hier verweisen die Kommunen in der Regel darauf, dass die Mitteilung an den Ordnungsdienst der Stadt weitergegeben wurde. Eine Verwaltung nennt sogar Details von Kontrollen, wie etwa die Anzahl erteilter Strafzettel.

## Immer noch im Mittelpunkt der Verkehrsplanung: Das Auto

Einige Antworten dokumentieren, unter welchen Zwängen die Verkehrsplanung und -organisation agiert. Die Bewältigung des Kraftfahrzeugverkehrs steht an vorderster Stelle. Es gilt, seinen reibungslosen und möglichst störungsfreien Ablauf zu gewährleisten. Diesen Zustand deutscher Verkehrsplanung belegt Heiner Monheim in „Wege zur Fußgängerstadt“, er beschreibt die vielfache Ignoranz und zeigt zugleich Strategien auf, mit denen man den öffentlichen Raum für den Fußverkehr zurückerobern kann.<sup>1</sup>

## Lösungen sind zur Genüge vorhanden

Denn Lösungen sind hinlänglich bekannt, mit denen Kommunen die Defizite abbauen und die Qualität des öffentlichen Raumes aufwerten könnten. Wenn gleich Verwaltungen für eine konsequente Richtungsänderung an die Grenzen von Vorschriften und Regelwerke stoßen, besteht ein Spielraum für die Verbesserung des Fußverkehrs.

Sie können die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabsetzen, vorhandene Regelwerke konsequent für den Fußverkehr auslegen, Grünpfeile weglassen und Ampelanlagen generell fußverkehrsfreundlich steuern. Zu den Details finden sich eine Fülle an Quellen. Jüngst



Über den Mängelmelder wird die fehlende Aufstellfläche beklagt. Reaktion der Verwaltung: „Mehrere Besichtigungen vor Ort haben ergeben, dass es keine Behinderungen gibt. Es kann sicher mal vorkommen, dass es vor der Ampel etwas Gedrängel gibt, aber so ist das Leben. (...)“ Foto: Mathias Wilde

hat das österreichische Verkehrsministerium eine Planungshilfe herausgegeben, die 33 kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs vereint.<sup>2</sup> Mit den „Schritten zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ des Fachverbandes Fußverkehr erhalten Kommunen eine Anleitung zur systematischen Förderung des Fußverkehrs.<sup>3</sup>

## Besinnung als Chance

Auch wenn Kommunen zunehmend die Bedeutung des Fußverkehrs anerkennen und immer öfter auf Vorzeigeprojekte verweisen können, sind wenige bereit, die Privilegien des Kfz-Verkehrs zu beschneiden. Die Verwaltung orientiert sich am Normfall des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs und reproduziert damit die Strukturen der autogerechten Stadt.

Die Ressourcen der Verkehrsplanung und -organisation sind auf die Phänomene des Kraftfahrzeugverkehrs fokussiert: auf Stockung, Rückstaulänge, Stauabbaubauzeit, Parkdruck oder Baustellen und Umleitungen. Der Autoverkehr zieht die Aufmerksamkeit auf sich. Das lenkt die Verantwortlichen davon ab, sich Gedanken zu machen, wie sie die Qualität des Fußverkehrs jenseits hochfrequentierter Innenstadtlagen und prestigeträchti-

ger Vorzeigeprojekte verbessern könnten. Diese Gleichgültigkeit gegenüber dem Fußverkehr ist fatal, denn sie ist oft gepaart mit der Abneigung, strukturellen Einschränkungen entgegenzutreten. Das Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsarten bleibt – und verschärft sich noch.

1) Monheim, Heiner: Wege zur Fußgängerstadt: Analysen und Konzepte. Band 2 der Reihe Für eine zukunftsfähige Verkehrswende (Heiner Monheim, unter Mitarbeit von Dörte Monheim), Hohenwarsleben 2018

2) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesrepublik Österreich (Hrsg.): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden, Wien 2019; PDF auf [bmvit.gv.at](https://bmvit.gv.at): <https://gruenlink.de/1nno>

3) Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (Hrsg.): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden, Berlin 2018; PDF auf [fuss-ev.de](https://fuss-ev.de): <https://gruenlink.de/1nnn>

> Prof. Dr. Mathias Wilde ist Wirtschaftsingenieur und promovierter Geograf. An der Hochschule Coburg lehrt und forscht er zu Themen nachhaltiger Mobilität und der Gestaltung zukunftsfähiger Verkehrssysteme.



„Meine (...) vierjährige Tochter wäre dort vorgestern beinahe überfahren worden, weil sie ungestüm auf die hintere Ampel guckte und mit dem Fahrrad auf die Straße schoss.“ Antwort auf diese Mängelmeldung: „Eine angenehmere Schaltung für Fußgänger lässt sich aufgrund des bereits mehr als ausgelasteten Knotenpunktes an dieser Stelle nicht realisieren.“ Foto: Mathias Wilde