

# Die Welt kommt auf die Füße

## Neuer Rückhalt für ein altes Verkehrsmittel

---

Zu Fuß gehen ist gesund. Diese Erkenntnis setzt sich immer mehr durch, Laufen liegt im Trend. Das herrschende Verkehrsrecht zeigt allerdings schnell die Grenzen auf. Alle stadtplanerische Energie in Richtung einer Stadt der kurzen Wege prallt an der Grundausrichtung der Verkehrspolitik ab: Die Straße gehört, jedenfalls in Deutschland, immer noch den Autos. Einige Überlegungen dazu, was sich ändern müsste.

*Andreas Knie*

**B**ig Apple macht den Anfang: Seit November 2024 darf man in New York City bei Rot über die Straße gehen. Das Zu-Fuß-Gehen kennt dort jetzt keine Grenzen mehr! Das Motiv dahinter war allerdings kein verkehrspolitisches. Vielmehr sollte ein Diskriminierungstatbestand abgebaut werden: Mehr als 80 Prozent der Rotsünder\*innen, die Strafzettel erhielten, waren nämlich Schwarze und Latinos. Vom neuen Erlass der Stadtverwaltung profitieren allerdings alle. Ab sofort gilt: freies und straffreies Überqueren der Straßen!

Das wird natürlich noch jede Menge Ärger geben – und zwar mit dem fließenden Verkehr. Denn eigentlich gehört die Straße den Autos und mit viel Abstand dann irgendwann mal den Fahrrädern. Wo kommen wir hin, wenn alle einfach mal rüberlaufen ...? Da werden Verhältnisse wie früher eintreten, als noch jeder und jede die Straße nach eigenem Belieben benutzen konnte. Alte Bilder, beispielsweise aus dem Berlin der 1920er-Jahre, zeigen das wilde Treiben damals: Alles geht, läuft und fährt durcheinander. Alte Menschen, junge Menschen, Pfer-

defuhrwerke, Fahrräder und Autos, mal auf der Straße, mal daneben, mal diagonal, mal quer.

Das Verkehrsmittel Nummer eins zu jener Zeit: die eigenen Füße. Autos blieben in Deutschland lange ein Luxusgut. Der Fuß war das Maß der Dinge. Man lief zur Arbeit, zur Schule, zum Markt und auch zur Kneipe. Mangels empirischer Belege aus dieser Zeit geben zeitgenössi-

**„Eine Fahrt mit Taxi oder privatem Auto war, als ob Weihnachten und Ostern auf einen Tag fielen“**

sche Romane, beispielsweise Alfred Döblins „Berlin Alexanderplatz“ plastische Einsichten in die damalige Verkehrswelt. Fast alle täglichen Wege wurden zu Fuß unternommen, die „Elektrische“ wurde nur gelegentlich genutzt, und eine Fahrt mit Taxi oder privatem Auto war, als ob Weihnachten und Ostern auf einen Tag fie-

len. Das Fahrrad war damals auch noch nicht massentauglich. Die Menschen gingen zu Fuß, und das aus beruflichen wie aus privaten Gründen, und ab und an flanierten sie auch und erhoben das Zu-Fuß-Gehen damit zu einem Kunstgenuss.

**„Fußgänger müssen die Gehwege benutzen, und Fahrbahnen sind auf dem kürzesten Weg und ohne Aufenthalt zu überschreiten“**

Doch Auto- und Motorradverkehr nahmen zu, und bald war Schluss mit der Anarchie auf den Straßen. Die Reichsstraßenverkehrsordnung von 1934 räumte Kraftfahrzeugen in Deutschland erstmals grundsätzlich die Vorfahrt ein; ab jetzt gehörte die Straße dem Auto. „Fußgänger müssen die Gehwege benutzen, und Fahrbahnen sind auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung mit der nötigen Vorsicht und ohne Aufenthalt zu überschreiten“, heißt es im Gesetzestext. Das Spielen auf der Straße wurde ganz verboten.

Fußgängerinnen und Fußgänger wurden an den Rand gedrängt, sie mussten warten und bitten, um auch mal rüberzukommen. Denn auch die ersten Lichtsignalanlagen kümmerten sich vor allem um die Regelung des fließenden Verkehrs mit Motorfahrzeugen. Der Zebrastreifen kam nach dem Zweiten Weltkrieg aus England nach

**„Auch die ersten Lichtsignalanlagen kümmerten sich vor allem um die Regelung des fließenden Verkehrs mit Motorfahrzeugen“**

Deutschland, die zu Fuß Gehenden hatten aber erst ab Mitte der 1960er-Jahre formal den Vorrang. In Berlin gab es einmal 1.600 solcher Querungshilfen, im Osten mehr als im Westen. Die Zahl schrumpfte allerdings bis zur Vereinigung auf gerade mal 100 – schließlich behin-



**Andreas Knie** ist Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung am WZB, Professor für Soziologie an der Technischen Universität Berlin und Chief Scientific Officer der Choice GmbH. [andreas.knie@wzb.eu](mailto:andreas.knie@wzb.eu)  
Foto: © WZB/Bernhard Ludewig, alle Rechte vorbehalten.

derten sie den Autoverkehr. Heute gibt es laut Senatsverkehrsverwaltung immerhin wieder 500 dieser seltenen Exemplare.

All diesen Behinderungen zum Trotz: Die Füße als Verkehrsmittel erleben seit Jahren eine Renaissance. Besonders eindrucksvoll entwickelten sich die Zahlen während der Corona-Zeit. Der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege betrug über 35 Prozent, heute liegt er immer noch bei rund 28 Prozent und damit so hoch wie seit den 1950er-Jahren nicht mehr. Der Hauptgrund für diesen Anstieg waren sicher die pandemiebedingten Einschränkungen und das Bestreben, nicht in geschlossenen Verkehrsmitteln angesteckt zu werden. Aber zu Fuß zu gehen ist auch in anderen westlichen Staaten wieder schwer in Mode. Die Fitness-Welle und die vielen Apps tragen das Ihre dazu bei, indem sie täglich Schritte messen und viele Empfehlungen machen.

Insgesamt haben sich die Präferenzen der Menschen verschoben. Durch die Pandemie wurden die Schattenseiten des entfernungsintensiven Lebens- und Arbeitsstils deutlicher als Nachteil empfunden. Die damit verbundene „Raumlaster“ – also die großen Entfernungen, die überwiegend mit dem Pkw absolviert werden – gilt besonders dann als problematisch, wenn es Alternativen gibt. Seit dem Ende der Pandemie arbeitet rund ein Drittel der Beschäftigten mindestens an zwei Tagen orts- und zeitflexibel. Der Trend ist stabil und scheint sich auch gegenüber dem Willen der Arbeitgeber durch-



zusetzen. Dabei geht es nicht nur um „Homeoffice“, sondern auch um sogenannte Third Places, also Orte, die weder das Zuhause noch das

### „Durch die Pandemie wurden die Schattenseiten des entfernungsintensiven Lebens- und Arbeitsstils deutlicher“

Büro sind. Zu diesen Orten gehen die Menschen überwiegend zu Fuß. Und zwar branchen- und hierarchieübergreifend, allerdings mehrheitlich Menschen mit höherer Bildung und überdurchschnittlichem Einkommen.

Für Stadtplaner\*innen sind diese Tendenzen ein wahres Fest. Durch die Szene geistert schon seit den späten 1990er-Jahren die Idee der Stadt der kurzen Wege. Die Folgen der klassischen Moderne, also die locker gegliederte und räumlich funktional getrennte Stadt, sollen im wahrsten Sinne des Wortes „zurückgefahren“ werden. Nach den Erfahrungen der Miets-

kasernen der früheren Jahre war der Ansatz, für mehr Licht, Luft, Sonne und Hygiene zu sorgen, Wohnorte auszulagern und in Siedlungen an die Ränder der Stadt zu schieben, sehr begrüßenswert. Aber der Plan ging nicht auf. Es zeigt sich, dass Menschen doch mehr eine Mischung aus allem brauchen und sich in monofunktionalen Räumen unwohl fühlen. Jetzt werden wieder Stadtviertel gesucht, die alles, was eine Stadt zu bieten hat, zu Fuß erreichbar machen. Bei der Wahl des Wohnortes ist als entscheidendes Kriterium immer öfter zu hören: „Da kann ich alles zu Fuß machen.“

Aber man darf die Rechnung nicht ohne das Tiefbauamt machen. Die Regeln und die baulichen Umstände sind nämlich nicht so weit, diesen Trend zu unterstützen. Die geltenden Verkehrsregeln sind nicht nur in Deutschland auf die Optimierung des fließenden und des ruhenden Verkehrs ausgerichtet. Hierzulande allerdings hat das eine besondere Tradition. Denn Deutschland war viele Jahre das Land der Eisenbahn und der Motorräder und keineswegs ein Autoland. Erst in den 1960er- und 1970er-Jahren holte man auf und erreichte die Mengen an Privatfahrzeugen, die auch im europäischen

Ausland als Standard galten. Dies gelang auch deshalb, weil der öffentliche Raum ganz besonders auf die Bedürfnisse des Autos zugeschnitten wurde. Die sollten störungsfrei durchkommen und vor allen Dingen auch überall parken können. Von diesem Nachholeifer hat sich Deutschland immer noch nicht erholt. Mühsam entdeckt man gerade das Fahrrad als Verkehrsmittel und versucht, dem Auto etwas Raum abzurufen. Aber die Fahrbahn bleibt immer noch tabu. Besser geht es auf den Gehwegen; hier ist der Widerstand nicht so groß, Fahrradwege können schon mal ersatzweise aufgemalt werden. Den Autofahrer\*innen kommt hier nichts in die Quere – nur die Fußgänger\*innen haben immer weniger Platz.

Immerhin erarbeitet das Verkehrsministerium jetzt zum ersten Mal in der deutschen Geschichte eine „Fußverkehrsstrategie“ der Bundesregierung. Denn plötzlich ist entdeckt worden, dass die Herausforderungen, Städte klimaresilient zu machen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten und dann auch noch für eine Belebung der Innenstädte zu sorgen, nicht mit noch mehr Autos zu machen ist. Dumm ist nur, dass alle Gesetze und Verordnungen zur Regulierung und Bewirtschaftung der öffentlichen

### „Der Straßenraum ist noch genauso aufgeteilt wie seit 1934: Die Fahrbahn gehört den Autos“

Räume immer noch ausschließlich dem Ziel dienen, den Autoverkehr zu stärken und in seinem Fluss nicht zu behindern. Der Straßenraum ist noch genauso aufgeteilt wie seit 1934: Die Fahrbahn gehört den Autos, die zu Fuß Gehenden müssen an den Rand und sich eine Querung praktisch erbetteln. Vor allem für sehr junge und für alte Menschen sind die Städte in Deutschland nur schwer zu ertragen. Der seit einigen Jahren bemerkbare Fahrrad-

boom hat diese Situation nicht wirklich verbessert.

Immer stärker werden Forderungen laut, die Straße neu zu denken und der Königsdisziplin des Gehens den ihr gebührenden Raum zu geben. Man stelle sich eine Straße vor, in deren Mitte zu Fuß gegangen wird, mit dem Fahrrad oder auch mit dem Roller gefahren werden kann und ab und zu auch ein Auto um Durchfahrt bitten oder vielleicht auch kurz halten darf. Das Dauerparken von privaten Fahrzeugen gibt es in dieser neuen Verkehrswelt nicht mehr.

In den Niederlanden, in Belgien und auch in Skandinavien sind solche „Shared Spaces“ in einzelnen Stadtgebieten längst Realität. Könnten wir uns das auch für Deutschland vorstellen? Autos, die nachrangig behandelt werden, also warten müssen, bis Fußgänger durch sind? Es gibt solche Viertel, wie am Beispiel des Ber-

### „Bislang traut sich noch keine Kommunalverwaltung, eine wirklich neue Straßenordnung einzuführen“

liner Graefekiezes in Kreuzberg schon zu beabsichtigen ist. Hier fahren faktisch kaum noch Autos, hier gehen die Menschen zu Fuß oder sind mit dem Rad unterwegs. Allerdings stehen die Autos noch auf Straßenland, und das in beachtlicher Zahl. Bislang traut sich noch kein Bezirk, noch keine Kommunalverwaltung, eine wirklich neue Straßenordnung einzuführen, also rechtlich einklagbar zu machen.

Daher wieder zurück nach New York: Die Entscheidung der dortigen Stadtverwaltung könnte ein Startsignal für den Umbau der Stadt werden. So verrückt ist es doch gar nicht, wenn die zu Fuß Gehenden sich wieder der Straße bemächtigen! ●