

Für eine Stadt mit menschlichem Mass

Diesen Sommer war ich in Kopenhagen und ich muss Ihnen sagen: Ich bin begeistert. Kopenhagen fühlt sich völlig anders an als Schweizer Städte: Man fühlt sich als Fussgänger und als Velofahrer wohl und sicher. Das ist kein Zufall, sondern Konzept. Verantwortlich dafür war der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl. Er sagt: Wir müssen unsere Städte den Menschen zurückgeben. Architekten und Planer müssen ihre Häuser und Städte wieder für die Menschen planen. Er hat recht. In der Schweiz habe ich immer wieder das Gefühl, die Stadt sei eigentlich für die Autos da. Als Fussgänger und Velofahrer sei ich nur geduldet. Das muss sich ändern. Bitte bald.

Ich fahre jeden Tag mit dem Fahrrad quer durch Basel in mein Büro in der Altstadt. Jeden Tag bin ich froh, wenn ich heil ankomme. Der Morgenverkehr ist ein täglicher Kampf. Und es wird schlimmer. Vor den Sommerferien habe ich mich gefragt, warum ich mich jeden Morgen so bedroht fühle. Ich bin auf eine überraschende Antwort gekommen: Wir Velofahrer haben immer weniger Platz auf der Strasse, weil in den letzten Jahren die Autos

immer breiter geworden sind. Laut Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen ist das Durchschnittsauto seit 1990 7,3 Prozent breiter geworden: 1990 war ein Auto im Schnitt noch 1,679 Meter breit, heute sind es 1,802 Meter – ohne Rückspiegel, wohlverstanden.¹

Als Autofahrer (das bin ich auch ab und zu) merkt man das vor allem im Parkhaus. Besonders eng wird es neben einem Tesla Model X: Der ist ganze 2070 mm breit. Zu breit für viele Parkplätze. Aber auch Mercedes hat Wagen, die mehr als zwei Meter breit sind.² Mercedes- und Teslafahrer merken das wohl nur beim Parken. Auf der Strasse nehmen sie sich den Platz, den sie brauchen, zum Beispiel auf Kosten der Velofahrer. Ich bin allein in den letzten drei Monaten zweimal von einem besonders dicken Schlitten gestreift worden. Interessanterweise haben sich die Fahrer nicht etwa entschuldigt, sondern mich böse angemacht. Und es könnte noch schlimmer kommen: Motorfahrzeuge und Anhänger dürfen in der Schweiz bis zu 2,55 m, klimatisierte Fahrzeuge sogar 2,60 m breit sein.³

Die Strassen gehören den Autos

Das verstärkt einen Eindruck, den ich

in der Schweiz, in Basel grundsätzlich habe: Die Strassen gehören den Autos. Als Fussgänger und als Velofahrer ist man nur geduldet, man darf die Strassen mitbenutzen, quasi auf eigene Gefahr, muss den Blechkisten aber Platz machen. Sonst ganz vernünftige Menschen verwandeln sich offenbar, wenn sie in ein Auto sitzen. Das Auto wird zu einer fahrbaren Burg und es greift ein uralter *My-Home-is-my-Castle*-Effekt. Hinter einem Steuer scheint jedem klar: Diese Strasse gehört mir. Und Velofahrer sind dabei so lästig wie Schmeissfliegen auf der Terrasse eines Ausflugsrestaurants. Aus der Sicht eines Velofahrers sind die Menschen in den dicken Autos unsichtbar, die getönten Scheiben und die Säulen der Karosserie verbergen ihre Gesichter. Zum Gesicht des Autofahrers werden Kühlergrill und Scheinwerfer seines Wagens – und BMW ist nicht die einzige Firma, welche die Gesichter ihrer Autos bewusst so gestaltet, dass sie einen aggressiven, bösen Ausdruck erhalten.

Zum Gefühl, dass wir Velofahrer auf der Strasse bloss geduldet sind, trägt (zumindest hier in Basel) bei, dass die Velowege durch die Stadt Stückwerk sind. Mein Arbeitsweg führt zwar

über eine ausgeschilderte Veloroute in die Innenstadt. Die Route ist aber so schlecht geführt, dass sie sich ständig mit Fussgängerströmen, Autostrassen und Trams kreuzt. Ganz extrem ist die Strecke von der Südseite des Bahnhofs SBB über die Postbrücke, die Velounterführung unter dem alten Postgebäude durch, am Biz-Gebäude vorbei zum Kirschgarten. Die Route ist am Morgen stark befahren von Velofahrern. Also kommt es an jedem Kreuzungspunkt zu einem kleinen Velostau. Und Kreuzungspunkte hat es alle fünf Meter. Fussgänger, Fahrradfahrer und Autos verknäueln sich. Man ist schon erschöpft, wenn man im Büro ankommt.

Kopenhagen als Offenbarung

Es war deshalb eine Offenbarung, als ich diesen Sommer in Kopenhagen war und mich zum ersten Mal seit langem in einer Stadt als Fussgänger und als Velofahrer schlicht wohl gefühlt habe. Zuerst dachte ich, dass es vor allem die entspannte Art der Dänen sei. Dann merkte ich, dass es vielleicht umgekehrt ist, dass die Dänen auf dem Velo und zu Fuss so entspannt sind, weil die Wege so sicher und so gut angelegt sind. Das hat mit einem Mann zu tun: mit Jan Gehl. Der Architekt und Stadtplaner hat Kopenhagen in jahrelanger

Arbeit ganz bewusst umgestaltet. Sein Credo lautet: Städte müssen wieder menschengerecht werden.

In seinem Buch *Städte für Menschen*⁴ kritisiert Gehl, dass in den 60er Jahren spezialisierte Stadt- und Verkehrsplaner die Planung unserer Städte übernommen hätten. Die Stadtplaner haben die Städte aus der Vogel- oder der Satellitenperspektive geplant, die Verkehrsplaner haben die Städte autogerecht gemacht. Mit verheerendem Resultat. Gehl folgert deshalb, dass die Städte aus der Perspektive der Menschen geplant werden müssen. Er fordert Städte mit menschlichem Mass. Nach vielen Jahren, in denen die Fussgänger immer stärker zurückgedrängt wurden, ergriff Kopenhagen in den 60er Jahren die Initiative und begann, den Autoverkehr in der Innenstadt gezielt zu reduzieren. Das Interessante daran: Kopenhagen baute sich nicht nur um, sondern zeichnete die Entwicklungen auch auf und untersuchte, welche Veränderungen besonders wirksam waren.

Wie sich Velofahrer sicher fühlen

In seinem Buch erklärt Gehl detailliert, wie er und sein Team Kopenhagen (und inzwischen auch andere Städte wie Melbourne und New York) umgestaltet haben. Das Hauptziel war es dabei, Fussgängern und Velofahrern mehr Platz zu geben, so dass sie sich si-

cher und wohl fühlen. Die Velostreifen sind in Kopenhagen keine schmalen, nur mit ein paar gelben Strichen abgetrennten Streifen, sondern eigene Fahrspuren. Auf grösseren Strassen befindet sich am Rand der Fussgängerbereich, davon abgetrennt der Veloweg, dann kommt der Parkstreifen für parkierte Autos und ganz innen die Fahrspuren. Auf solchen Wegen fühlt man sich als Velofahrer und als Fussgänger tatsächlich sicher.

Kopenhagen gibt viel Geld für Velofahrer aus: Pro Jahr und Einwohner sind es etwa 25 Franken. Laut dem dänischen Verkehrsministerium lohnt sich das: Die dänische Gesellschaft spart mit jedem Kilometer, den die Dänen mit dem Velo statt mit dem Auto zurücklegen, etwa einen Euro.⁵ In der Schweiz, in Basel, regt sich gegen einen Ausbau der Veloinfrastruktur auf Kosten des Autoverkehrs sofort grossen Widerstand. Ladenbesitzer fürchten um ihren Umsatz und behaupten, wer nicht mit dem Auto in die Innenstadt fahren könne, kaufe nichts. Studien in Kopenhagen belegen das Gegenteil: Velofahrer kaufen lokal mehr, weil es einfacher ist, mit dem Velo anzuhalten und in einem kleinen Geschäft etwas einzukaufen. Für Klaus Bondam, den ehemaligen technischen Bürgermeister von Kopenhagen, haben Radwege aus einem einfachen Grund immer Priorität vor Autoparkplätzen: Ein Radweg

nützt viel mehr Menschen als ein Parkplatz.

In einer demokratischen Gesellschaft wäre doch das ein sinnvoller Ansatz: Weil ein Veloweg viel mehr Menschen nützt als ein Parkplatz, sollte der knappe Platz in einer Stadt eher für Velowege als für Parkplätze genutzt werden. Wenn Sie als Autofahrer jetzt argumentieren, sie hätten mit ihren Motorfahrzeugsteuern und den Benzinsteuern aber viel Geld für die Verkehrsinfrastruktur bezahlt und hätten entsprechend ein Recht darauf, wäre die Antwort, dass in einer Demokratie eben nicht die Höhe der entrichteten Steuern ausschlaggebend ist, sondern die Zahl der Köpfe. Das ist, überraschend für ein Land, das sich als Mutter der Demokratie begreift, gerade in der Schweiz schwierig zu vermitteln. Auch in dieser Beziehung ist es Zeit, dass wir die Perspektive wechseln: von der Perspektive des Geldes zur menschlichen Perspektive. Für Städte mit menschlichem Mass. Wie Kopenhagen.

Basel, 3. August 2018, Matthias Zehnder mz@matthiaszehnder.ch

Quellen

- 1 «20 Minuten» 15. Mai 2018: <http://www.20min.ch/motor/news/story/Das-Durchschnittsauto-ist-12-3-cm-breiter-als-1990-17417016>
- 2 Daten zu den Grössen aller Automodelle finden Sie hier: <https://de.automobiledimension.com>
- 3 So steht es in der Schweizerischen Verkehrsregelverordnung (VRV), vgl. <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19620246/index.html#a64>
- 4 Jan Gehl: Städte für Menschen. Jovis-Verlag, 302 Seiten, 45.50 Franken; ISBN 978-3-86859-356-3
- 5 Vgl. <https://www.ndr.de/ratgeber/verbraucher/Was-macht-Kopenhagen-fuer-Radler-so-attraktiv,fahrad928.html>