

a b g e s t e l l t u n d z u g e p a r k t

Fahrradparken im öffentlichen Raum



D i p l o m
1 9 9 7
S t e p h a n
A r n o l d

ab g e s t e l l t und zugeparkt

Fahrradparken im öffentlichen Raum

schriftliche Diplomarbeit

Stephan Arnold

Halle/S. 1997

Hochschule für Kunst und Design, Halle Burg

Giebichenstein

Fachbereich Industriedesign

Betreuer: Prof. F. Meinel

Prof. P. Reimspieß

Prof. Dr. R. Schönhammer

Inhalt

Einleitung.....	3
1. Fahrradparken - zwischen Chaos und Ordnung.....	4
2. Mobilität in der Stadt	6
2.1. Der Verkehrsbegriff	6
2.2. Weg ohne Ziel	8
2.3. Städtische Mobilität als System	9
2.4. Mobilität als soziales System	11
2.5. Kinder in der Stadt	12
3. Öffentlicher Raum in der Stadt.....	13
3.1. Öffentlicher Raum ist Verkehrsraum.....	13
3.2. Nutzung des öffentlichen Raumes.....	14
3.3. Nutzungskonflikte	15
3.4. Öffentlicher Raum ist kostbar	20
3.5. Gestaltungsgrundlage Mindestmaß.....	23
3.6. Produktfunktionen des öffentlichen Raumes	24
4. Rechtliche Grundlagen	28
4.1. Der Gemeingebrauch	28
4.2. Der gesteigerte Gemeingebrauch bzw. Anliegergebrauch	30
4.3. Sondernutzung	31
5. Die Stadt als sozialer Raum	32
5.1. Wahrnehmung und Ästhetik öffentlicher Räume	32
5.1.1. Die Relativität des Objektes	32
5.1.2. Von der Wahrnehmung zur Aneignung	35
5.2. Sicherheit im öffentlichen Raum	37
5.2.1. Geschwindigkeit als Sicherheitsfaktor	38
6. Transportmittel Fahrrad	39
6.1. Fahrradverkehr als System	40
7. Das Fahrradparken	43
7.1. Das Abschließen - ein notwendiges Übel	43
7.2. Sicherheit für Fahrräder	44
7.2.1. Objektive Sicherheit	45
7.2.2. Subjektive Sicherheit	47
7.3. Ästhetik des Fahrradparkens	49
7.3.1. Radständer und Stadtbild	49
7.3.2. Der leere Fahrradständer	50
7.3.3. Der volle Fahrradständer	52
7.3.4. Getarnte Radständer	52
8. Fahrradabstellanlagen	54
8.1. Begriff und Position	54
8.2. Quelle - Weg - Ziel	55
8.3. Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	57
8.4. Eine Thema für sich: Private Fahrradständer	60
8.5. Ausblicke	61
9. Zusammenfassung	64
Anhang	65
1. Literaturverzeichnis	
2. Autorreferat	
3. Thesen	
4. "Aushang an alle Mieter des Grundstücks"	

Einleitung

Dem einen sind sie Hindernis, dem andern Ärgernis, einem dritten Bedürfnis: Fahrradständer. Sie gehören zum Fahrrad wie die Haltestelle zu Bus oder Bahn. Fehlen sie, wird das System Fahrrad unzuverlässig, bruchstückhaft und unbrauchbar.

Fahrradständer sind keine notwendige Voraussetzung des Radverkehrs an sich - Fahrräder fahren auch ohne sie. Aber sie fahren nur die geringste Zeit. Den größten Teil des Tages verbringen individuelle Verkehrsmittel dagegen abgestellt in privaten oder öffentlichen Räumen. Geschieht dies in rücksichtsloser Weise, gefährden sie die öffentliche Sicherheit. Können sie nicht abgestellt werden - aus technischen Mängeln, Kapazitätsproblemen oder Angst vor Diebstahl - machen sie die Absicht der Fahrt zunichte. Das Fahrzeug wird dann Fessel statt Werkzeug.

Den gegenwärtigen Zustand in einer Stadt wie Halle bestimmt ein Mangel an Fahrradständern. In gewisser Weise hat dies die Fahrradfahrer trainiert, Alternativen im öffentlichen Raum zu erspähen. Aus den begrenzten Angeboten wird das Beste gemacht: Die Räder stehen an Wände gelehnt, kreuz und quer die Gehwege versperrend, in wackelige Radständer geschoben oder an Verkehrsschilder, Geländer, Briefkästen und Bäume angeschlossen. Ergebnis dieser Situation sind Konflikte auf verschiedenen Ebenen: gegenseitige Behinderungen, Sachschäden, Diebstahl. Sie hinterlassen deutliche Spuren: Im Stadtbild rostige Fahrräder, bei den Versicherungen hohe Beiträge und bei den Menschen Vorurteile und Argumente gegen das Fahrrad.

Obwohl Fahrräder im Laufe der Zeit sehr viel leistungsfähiger geworden sind, hat ihre Bedeutung als Verkehrsmittel eher abgenommen. Sie sind zu empfindlich gegen Diebstahl und Wetter, ihre Leistungsfähigkeit ist begrenzt. Die Ursachen dafür sind oft unsichtbarer Natur.

Wie komplex ist das System Fahrradverkehr? Welche Bedeutung haben Fahrradabstellanlagen in diesem Gefüge? Die vorliegende Arbeit will sich damit beschäftigen. Gestalterische Fragen wie auch deren Grenzen sollen dabei betrachtet werden.

Fahrräder rollen nicht durchs All, und Fahrradständer stehen nicht im luftleeren Raum. Sie befinden sich in einer räumlichen wie sozialen Umgebung, sie sind Produkt und Bestandteil der menschlichen Gesellschaft.

„Abgestellt und Zuegeparkt“ will im Kontext der Aufgabenstellung das Spektrum an Problemen deutlich machen, das eine so nebensächlich erscheinende Handlung wie das Abstellen von Fahrrädern umfaßt. Am einen Ende steht das abgestellte Rad als ein privater Gegenstand im öffentlichen Raum: verlassen, wehrlos, ausgeliefert - das Singuläre im Allgemeinen. Auf der anderen Seite des Spektrums ist das gleiche Fahrrad ein Teil des öffentlichen Raumes, es wird Teil seiner Gestalt, und es ist etwas Allgemeines. Perspektive und Beziehung zum Betrachter bestimmen die Position eines Elementes im Raum.



Foto: S.Arnold

„Fahrräder sind billig, gesund und gut für die Umwelt; aber die Umwelt ist nicht für sie eingerichtet.“

(Christopher Alexander in: Eine Mustersprache)

1. Fahrradparken - zwischen Chaos und Ordnung

Weil Fahrräder klein und leicht sind, findet man zwar fast immer genügend Platz, sie abzustellen. Doch aus Gründen der Sicherheit stellt das Abstellen oft größere Probleme dar als das Fahren selbst: Nur während das Fahrrad allein herumsteht, kann es gestohlen werden. Ohne ein Schloß bei sich zu haben, kann man heute nicht mehr radfahren. Und man benötigt etwas, woran es angeschlossen werden kann: ein Geländer, ein Gitter, eine Stange oder ähnliches. Radfahrer haben gelernt, geeignete Strukturen ausfindig zu machen, sie haben gelernt, anders zu sehen als Fußgänger oder Autofahrer, sie sehen einen Fahrradständer wo andere ein Geländer oder Sitzplatz erkennen. Verkehrsmittel sind Werkzeuge, mit denen die Sicht auf die Welt verändert wird.

Ein Laternenmast z.B. ist zwar kein offizieller Radständer, kann aber ohne weiteres als solcher dienen. Mehr als zwei oder drei, vielleicht auch vier Räder wird man selten^{er} ihm finden. Das „wilde Parken“ hält sich in Grenzen - der Mast läßt mehr nicht zu.

Erreicht das Fahrradparken lokal größere Dimensionen, nehmen die abgestellten^{en} Gefährte jede nur mögliche Abschließmöglichkeit in Anspruch und werden zu einem auffälligen Element im öffentlichen Raum. Dann benötigt man Fahrradständer, um das Chaos zu ordnen. In Fahrradabstellanlagen können die Räder einfacher, dichter und geordneter, oft auch sicherer untergebracht werden als an alternativen Möglichkeiten, was ihre Annahme fördert. Ein belegter Radständer macht einen geordneteren Eindruck als dieselbe Anzahl von Rädern, wenn sie anderweitig angeschlossen sind - sie werden ausgerichtet, formal zusammengefaßt und konzentriert. Sie erscheinen nun als ein großes Ganzes, was auch zum Schutz vor Diebstahl dient: Das einzelne Rad taucht unter in der Menge, es wird unsichtbarer.



Velowüsten - im Schutz der Menge wird ein einzelnes Rad unsichtbar, aber ebenso der Dieb, der es stiehlt. Ins Stadtbild lassen sie sich schwer integrieren.

Foto: F.Meinel

Aber umso sichtbarer ist die Menge: Ab einer bestimmten Anzahl von Einstellplätzen werden in Abhängigkeit vom Standort auch Fahrradabstellanlagen zu einem Problem für Ästhetik und Nutzbarkeit. Zwar sind eventuell die Räder gut geordnet und vorschrifts-

mäßig abgestellt, doch bekommen sie als Masse soviel optisches Gewicht, daß sie zu einer dominanten Größe im Stadtbild werden. Schnell gerät eine Massenansammlung von Rädern z.B. auf Bahnhofsvorplätzen zu physisch wie optisch unüberwindbaren Blechwüsten, zu einer ästhetischen Zumutung. Was kann man da tun? Das Zurückbauen von Abstellanlagen wird ohne attraktive Ausweichangebote zu chaotischem Abstellen führen, denn Radfahrer parken immer möglichst da, wohin sie wollen. Wenn ein Radständer eine gewisse Menge von Rädern optisch zusammenfaßt, muß es auch Elemente geben, die eine Massenansammlung zusammenzufassen in der Lage sind wie z.B. Überdachungen oder die Einbindung in einen Baukörper, ggf. in ein Gebäude selbst. Doppelter Nutzen solcher Maßnahmen: die Wüsten werden geordnet und die Räder vor Regen und Wetter geschützt, aber auch vor den Blicken der Öffentlichkeit, was zu Verlusten an subjektiver und schließlich objektiver Sicherheit führen kann. Dies muß entsprechend ausgeglichen werden.

Allgemein als schön empfundene Straßen sind oft eng und verwinkelt, mittelalterlich und von vielen kleinen Häuschen, großen Toreinfahrten, festen Mauern und auch Arkaden gesäumt. Erst der Fußgänger reagiert - aufgrund seiner sensiblen Wahrnehmung - empfindlich auf ästhetische Störungen wie die massenweise Ansammlung von Fahrrädern, ihm aber genügen kleinräumige Straßen und Plätze, wovon man ableiten kann, daß eine bauliche Umhüllung sinnvoll sein kann: Die Abstellanlage wird eingebunden in das architektonische System Stadt, das durch Gebäude gekennzeichnet ist. Eine bebaute Fläche wirkt kleiner und damit erschließbarer, interessanter als eine freigelassene, erst recht, wenn sie unzugänglich ist.

Abstellsysteme haben die Aufgabe, die Fahrräder zu ordnen, dürfen aber nicht für ein zu enges Spektrum von Fahrrädern nutzbar sein, sondern müssen Toleranzbreiten aufweisen, die das Abstellen verschiedener Räder ermöglicht, eventuell auch das Zusammenschließen mehrerer Räder - zum Beispiel für Familien. Ein Gleichgewicht zwischen zu starker Ordnung, die behindert oder ausschließt und zu wenig Ordnung, die ein wüstes, chaotisches Abstellen begünstigt muß dabei gefunden werden.

Die Entscheidung darüber treffen Gestaltung und Konstruktion des Fahrradständers. Eine Radabstellanlage, die für unterschiedlich gebaute Räder, unterschiedlich breite Reifen sowie verschiedene Gruppengrößen konstruiert ist, dürfte einen zwar seltenen aber anzustrebenden Idealfall darstellen.

Aber auch der beste Fahrradständer ist ohne Sinn, wenn er am falschen Ort steht, wenn keine Wege ihn erreichen oder wenn kaum mehr jemand mit dem Fahrrad fährt. Fahrradständer im öffentlichen Raum sind die gegenständlichen Kristallisationen unsichtbarer Vorgänge und Regeln. Daher ist es notwendig, ihre gestalterische Basis zu suchen: in der Gesellschaft, im Rechtswesen, in der Verkehrsplanung und auch auf formaler Ebene.

Am Beginn steht die Frage: Warum ist das Fahrrad eine Randerscheinung? Warum gewinnt es zwar an Bedeutung im Bewußtsein der Menschen, nicht aber in ihrem Alltag?



Die kleinräumige Gestaltung einer mittelalterlichen Stadt richtete sich ganz nach den Anforderungen der Fußgänger. Eine Vielzahl von Nutzungen konnte auf engstem Raum stattfinden. Hier ein Stadttor in Türckheim (Elsaß) mit Wohnhaus.

Foto: S.Arnold

2. Mobilität in der Stadt

2.1. Der Verkehrsbegriff

Die Nutzung des öffentlichen Raumes wird heutzutage mehr und mehr eingeschränkt durch seine Überlastung durch Transportaufgaben und -probleme. Er kann seinen Lebensfunktionen kaum noch gerecht werden und wird zu einem Ort physischer und psychischer Gefährdung für Mensch und Gesellschaft. Die Gründe dafür liegen unter anderem in Verständnis und Definition relevanter Begriffe. Unsere Gesellschaft ist darauf orientiert, Eindeutigkeiten zu schaffen, Mehrdeutiges zu eliminieren oder zu substituieren. Das ist ein Ergebnis der kulturellen Entwicklung in Europa und Grundlage für Rechtssprechung, Ökonomie und Wissenschaften. Mit der Verallgemeinerung, der Festlegung und Präzisierung aber gehen die eigentlichen Inhalte verloren:

„je genauer wir etwas betrachten, desto weniger sehen [wir]. (...) je schärfer wir hinsehen, desto ausschließlicher wird der blick.“ (AICHER 1991, S.129).

„aber unsere geistige kultur ist mehr denn je bestimmt vom glauben an die ewigen werte.“ (ebd., S.53).

Die Begriffe „Verkehr“ und „Mobilität“ umfaßten in ihrem Ursprung weit mehr als ausschließlich räumliche Ortswechsel. Eine Vereinfachung und Reduktion auf rein technische Vorgänge wie die der physikalischen Bewegung führen aber durch ihre Anwendung in Gestaltung und Rechtssprechung zu Bedeutungs- und Funktionsverarmung der öffentlichen Räume.

„Mobilität“ wird definiert als: „Beweglichkeit in bezug auf den Beruf, die soziale Stellung, den Wohnsitz.“ (NEUES DUDEN LEXIKON 1989, S.2555). Mobilität, wie wir sie heute verstehen, findet sich nicht darin, sie ist in ihrer Bedeutung erst entstanden, sie ist produziert worden, gemacht worden. „Mobilität“ im Zeitalter der Fortbewegungsmaschinen wird reduziert auf Ortsbewegungen im geografischen Raum. Mobil sein, heißt „automobil“ sein, heißt, ungebunden, schnell und nach je nach Erfordernis umherfahren zu können: „Mobilität wird leider oft fälschlich mit Autobesitz und Automobilität gleichgesetzt.“ (KNOFLACHER 1993, S.23).

Auch zum „Verkehr“ werden mehrere Bedeutungen angeführt, begonnen mit 1. Geschlechtsverkehr; 2. „im weiteren Sinn alle Arten und Formen sozialer Kontakte“ und erst an dritter Stelle: „in den Wirtschafts-Wiss. die Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Nachrichten“ (NEUES DUDEN LEXIKON 1989, S.3968). Der ursprünglich präzise gefaßte Begriff „Straßenverkehr“ wurde um sein Bestimmungswort reduziert „Verkehr“. In der Folge ersetzte der neue Inhalt durch die so erreichte Verallgemeinerung die eigentlichen Bedeutungen. Was wir erleben, ist eine Umbewertung der Begriffe bei nahezu gleichbleibender Wertigkeit: Mobilität war und ist positiv belegt: Sie wurde einst verstanden als eine geistige Leistung, als eine persönliche Fähigkeit, flexibel denken, sich auf verschiedene Bedingungen einstellen zu können. Heute ist dies der Fähigkeit zu möglichst unbeschränkter motorisierter Ortsveränderung gewichen, geblieben ist seine Wertung als eine gute Eigenschaft. Ebenso trifft dies Umwertung auf den Begriff „Ver-

kehr“ zu: „Straßen verbinden!“, lautet eine zur Zeit recht bekannte Werbung für Autobahnneubauvorhaben (finanziert von und gerichtet an Steuerzahler). Das Motto entspricht ganz dem Verkehrsbegriff in seiner ursprünglichen, sozialen Bedeutung: Menschen miteinander in persönlichen Kontakt bringen, indem sie „verkehren“. Es überträgt Bedeutung und Wertung auf einen sekundären Inhalt, den das Wort jedoch erst seit Erfindung technischer Transportsysteme besitzt. Mit anderen Worten: Das Etikett bleibt, der Inhalt aber wird ausgetauscht.

Das funktioniert in der Regel ganz gut.

Auf diese dritte Ebene beschränkt die Straßenverkehrsordnung den Verkehrsbegriff, ihr Kommentar definiert: „Verkehr ist alles, was der Fortbewegung von Menschen oder Sachen mit oder ohne technische Hilfsmittel im weitesten Sinne dient“ (DREES u.a. in: ZEISS, 1993, S.29).

Im Kontext der Straße als Lebensraum in der Stadt müssen zwangsläufig Folgen wie ihre Reduktion auf Transportzwecke und ihr Aussterben als sozialer Raum Resultat dieser Begriffsbestimmung sein.

„Daß aber unter ‘Verkehr’ nicht vielleicht auch ‘Kommunikation’, sich ausruhen, musizieren etc. verstanden werden soll, drückt das Straßenverkehrsrecht unmißverständlich aus.“ (ZEISS 1993, S.32). Ausschließlich für die seit den 70er Jahren laufende Diskussion um Fußgängerzonen wurde ein ‘erweiterter Verkehrsbegriff’ eingeführt, „auf denen von Rechts wegen kommunikativer wie kultureller Verkehr als Gemeingebrauch stattfinden darf.“ (ebd., S.33).

Auch das Straßenverkehrsrecht Sachsen-Anhalts bezieht den erweiterten Verkehrsbegriff ein, doch auch hier nur als Ausnahmefall. Dies kann nur als ein Zeichen für potentielle Veränderungen aufgefaßt werden, als eine rechtliche Grundlage zur Wiedereinbeziehung menschlicher Kommunikation in den Verkehr:

„Gerade z.B. öffentlichen Plätzen und Fußgängerzonen können nach den Lebensgewohnheiten Funktionen im Hinblick auf Kommunikation, Begegnung, Unterhaltung, Erholung, kulturelles Leben, politische Betätigung zukommen.“ (StrG LSA, S.50). In den Erläuterungen heißt es darüber hinaus, daß „Straßen im innerörtlichen Bereich z.B. bei allgemeiner Widmung für den Verkehr



Wegweiser in der Innenstadt von Halle: Nach links erreichen Sie Eisleben, rechts gelangt man zur Autobahn, über Ihnen die Schnellstraße. Der moderne Verkehrsbegriff isoliert die Menschen, trägt sie auseinander.

Foto. S.Arnold

je nach Sachlage beispielsweise auch dem Meinungsaustausch und der Information dienen können ('Verkehr' im weiten Sinn, auch den kommunikativen Verkehr einschließend)" (StrG LSA, S.53). Nichtsdestotrotz versucht „Die neue Straßengesetzgebung ..., von dem verschiedentlich erweiterten Verkehrsbegriff wegzukommen und als Inhalt des Gemeingebrauchs nur den Verkehr im engeren Sinne des Straßenverkehrsrechts zu verstehen, d.h. also als Verkehr, dessen hauptsächlicher Zweck die Ortsveränderung ist.“ (KODAL u.a. in ZEISS 1993, S.33).

Je mehr Straßen zu Kanälen motorisierten (oder auch nicht-motorisierten) Verkehrs werden, desto weniger werden Stadt und Straße Lebensraum sein. Wenn die Stadt „verkehrsgerecht“ ausgebaut ist, ist sie eine Ansammlung von Fahrbahnen und Gebäuden, aber ohne die lebensnotwendigen interaktiven Beziehungen ihrer Bewohner.

Die Mobilität als eine Freiheit zur Bewegung weicht dem Zwang zur Mobilität.

2.2. Kein Weg ohne Ziel

Ein Verkehrsmittel ist ein Gegenstand. Und der steht, wird er nicht genutzt, herum. Die meiste Zeit sogar. Das Abstellen des Gefährtes ist ein Problem für sich: Es benötigt Raum und Schutz vor Zerstörung. Die jeweiligen Ansprüche der Fahrzeuge unterscheiden sich dabei von Typ zu Typ sowie von einer Verkehrsart zur anderen. In der Stadt sind Raumkonflikte besonders extrem, denn städtischer Verkehr zeichnet sich aus durch viele, kurze Wege. Will man halten, braucht man genügend Abstellfläche für das Gefährt. Fußgänger haben über ihren eigenen Bedarf keine weiteren Ansprüche, für ein Fahrrad benötigt man einen Quadratmeter, ÖPNV-Benutzer verlassen ihr Verkehrsmittel, das nur zum Anhalten Flächen am Straßenrand benötigt. Autofahrer dagegen benötigen 10m² und mehr. Steht diese Fläche nicht zur Verfügung, kann nicht geparkt werden. Das Phänomen ist so häufig und bekannt, daß es einen eigenen Namen hat: „Parksuchverkehr“ - Verkehr, der entsteht, weil kein Platz zum Halten gefunden wird.

Probleme ergeben sich aus dem Naturgesetz, daß, wo ein Ding ist, kein zweites sein kann: Abgestellte Dinge nehmen anderen Dingen den Platz weg und behindern Menschen und Gefährte an ihrer Bewegung. Manchmal sind die Folgen unwesentlich, mitunter gewollt wie z.B. das Aufhalten des Verkehrs an einer Haltestelle durch Bus oder Bahn, um den Fahrgästen sicheres Aus- und Einsteigen zu ermöglichen. An anderer Stelle aber sind sie hinderlich oder sogar gefährlich. Laut Information der Halleschen Verkehrs AG (HAVAG) führten falsch geparkte Kraftfahrzeuge im Jahre 1996 (243 Fälle) zu Verspätungen im öffentlichen Verkehr von insgesamt 67 Stunden. (in HAVAG 1/1997, S.29).

Abgestellte Dinge aber können auch zu Gefahren werden, indem sie die Sicht verstellen, indem sie Gehwege verstellen und Fuß-

gänger auf die Straße zwingen. Im öffentlichen Raum abgestellte Dinge sind eine Gefahr für blinde Menschen, sie sind ein manchmal kaum zu überwindendes Hindernis für Mobilitätsbehinderte (Das sind alle Menschen, die in ihrer Bewegung durch körperliche Behinderungen beeinträchtigt sind, also Rollstuhlfahrer, Menschen, die Krücken benutzen müssen etc.).



"Abgestellt und zugeparkt" - Fahrzeuge müssen irgendwo geparkt werden, sonst machen sie keinen Sinn. Aber wo ein Ding steht, kann kein anderes sein. Behinderungen sind die Folge.

Foto: S. Arnold

Eine Studie des HUK beschäftigte sich mit den Gefahren, die das Abstellen von Automobilen am Straßenrand verursachen kann. Gezeigt wurde, daß in einseitig beparkten Straßen die Unfallgefahr auf der zugestellten Seite drei bis viermal höher ist. (in KNOFLACHER 1993, S.122).

Ein Fahrzeug will, wenn es gefahren wird, am Ende des Weges abgestellt sein. Jedes Verkehrsmittel braucht dafür einen entsprechend großen Raum. Die Anzahl vorhandener Abstellmöglichkeiten bewirkt dabei Rückkopplungen im System und führt zu einem entsprechenden Verkehrsdruck. Das bedeutet, daß durch ihre Erhöhung oder Verringerung die Verkehrsmenge beeinflusst wird. Erst mit der Schaffung von Zielen werden Wege möglich.

2.3. Städtische Mobilität als System

"Die wichtigsten Kennwerte der Mobilität sind die (durchschnittliche) Anzahl der Aktivitäten und Wege pro Person und Tag, die dafür benötigte Unterwegszeit und die täglich zurückgelegte Entfernung." (HAVAG 1995, S.5). Während die Anzahl an Aktivitäten (je Person und Tag) im Zeitraum 1991(1,8) bis 1994 (1,7), die Anzahl an zurückgelegten Wegen (3,1 bzw. 3,0) und die dafür benötigten Unterwegszeiten (69 bzw. 68 Minuten) annähernd gleichblieben, erhöhten sich die zurückgelegten Distanzen von 16 auf 19km. Wir sind daher nicht mobiler geworden, sondern wir fahren bloß weiter. (Quelle: HAVAG 1995, S.5).

Der Verkehr in einer Stadt ist ein komplexes System, das vielfältig ineinander vernetzt ist und überall zu Rückkopplungen führt. Dieses System kann als ein im wesentlichen geschlossenes Ganzes aufgefaßt werden, das in sich nur an Qualität gewinnen kann, wenn die Realisation seiner Aufgaben in dieser Gesamtheit betrachtet wird. Gefragt werden muß dann nach Mobilität und Verkehr in ihrer eigentlichen Bedeutung. Verkehrsvermeidung und -substitution

sind die wichtigsten Eckpunkte eines solchen Systemdenkens, bzw. wie es ein altes Sprichwort sagt: „Was man nicht im Kopf hat, muß man in den Beinen haben.“

Nimmt man die Anzahl von zurückgelegten Wegen pro Tag und Person und nicht die Weglängen als Maßstab für Mobilität, so sind Fußgänger und Radfahrer die mobilsten Verkehrsteilnehmer. „Mobilitätserhöhung bedeutet daher Förderung der Fußgänger und Radfahrer.“ (KNOFLACHER 1993, S.27).

Aber die undifferenzierte Zulassung und Verwendung ressourcenverbrauchender Fahrzeuge auf den Straßen führt zur deren überall sichtbaren Verstopfung, zum Verlust städtischen Raumes sowie zu seiner „nachhaltigen“ Vernichtung durch die Auflösung der Städte. Sie werden zu Brei geschlagen mit zu schnellen, zu großen Verkehrsmitteln, denen sie nicht gewachsen sind. Die Realisierung von Transportaufgaben benötigt heute zu viel Raum, zu viel Ressourcen und gefährdet dabei Leben und Gesundheit von Natur, Mensch und Gesellschaft. Subvention und Ungleichstellung nicht aufeinander abgestimmter, miteinander konkurrierender Verkehrssysteme sind die Ursache dafür. Ungleichgewichte im System bewirken ein einseitiges Wachstum und zunehmende Mißstände, verstärkt durch positive Rückkopplungen.

Auf der technischen Ebene sind die Verkehrssysteme durch ihre spezifischen Eigenschaften unterschiedlich für Transportaufgaben in der Stadt geeignet. Die Ergonomie des Organismus Stadt verlangt eine Anpassung der Fahrzeuge und Fortbewegungsarten an seine Maße. Stadtangepaßte Verkehrsmittel müssen einen enorm geringen räumlich-zeitlichen Platzbedarf bei hoher systematischer Organisation und Vernetzung aufweisen, dürfen praktisch keine gesundheits- oder klimaschädigenden Emissionen verursachen oder prinzipielle Gefahren für Leben und Gesundheit von sozialer Gemeinschaft wie Individuum. Voraussetzung wie Folge sind dann freie Straßenräume, die Möglichkeit sozialer Kommunikation sowie eine Verdichtung von Wohn- und Arbeitsgebieten auf relativ kleinem Raum. Straßen könnten schmaler und belebter zugleich sein, denn dank höherer Effektivität könnte die Straße allen Aufgaben gerecht werden.

Die einfache Reaktionen nach dem Muster: „Wenn etwas knapp wird, muß man mehr davon besorgen“, führten dagegen nicht zum Erfolg: Die Erhöhung der Parkplatzanzahl brachte keinen Zuwachs an freien Plätzen, sondern an Verkehr und führte damit wiederum zu Parkplatzmangel. Grund dafür ist, daß „Verkehr“ nicht einer konstanten Menge an Kraftfahrzeugen entspricht, sondern eben ein System darstellt, das beeinflusbar ist.

Umweltbedingungen werden wahrgenommen, ausgewertet und spezifisch beantwortet: Gibt es viele, billige und gut erreichbare Parkplätze am Fahrziel, nimmt man das Kfz, sind sie aber begrenzt und teuer, wird vielleicht die Straßenbahn oder das Rad benutzt. Die „verkehrsgerechte“ Stadt löst die Infrastrukturprobleme nicht. Daß sie das könnte, sind Wunschvorstellungen, die die Realität übersehen, wenn die Variable Mensch ignoriert wird. Verkehrsprognosen sind daher immer falsch und richtig. Sie klammern aus, daß erst die Maßnahmen, für die ein Bedarf ermittelt

wurde diesen Bedarf auch tatsächlich schaffen. Die Ergebnisse besagen alles und nichts, denn der Verkehr ist gemacht.

Man könnte auch für die Erschließung des gesamten Stadtzentrums mit Rolltreppen bekräftigende Prognosen treffen, wenn man sie nur dementsprechend angeht und Bedingungen festlegt, die nach Fertigstellung ihre Akzeptanz garantieren. Im Straßenbau ist das im Wesentlichen die Tatsache, daß man selbst nicht zur Kasse gebeten wird für die Leistung, die man in Anspruch nimmt.

2.4. Mobilität als soziales System

Die Stadt als ein sozialer Organismus ist angewiesen auf die Kontakte ihrer Bewohner. Verkehrsmittel, die die Menschen beschleunigen und auseinandertragen, reduzieren diese Kontakte. Je schneller und flächenverbrauchender sie sind, desto größer werden die Klüfte innerhalb der Gesellschaft. Sie wird geteilt.

„Das Auto könnte den Zusammenbruch der Gesellschaft verursachen, einfach wegen seiner Geometrie. (...) Menschen werden voneinander getrennt; Dichte und Häufigkeit der Interaktion nehmen substantiell ab. Kontakte werden bruchstückhaft und spezialisiert. ...“ (ALEXANDER 1995, S.69).

Fußgänger treffen sich zwangsläufig, sehen sich und nehmen auf verschiedene Weise zueinander Verbindung auf. Wo Menschen durch die Straßen gehen und schlendern, vielleicht auch spielen, verharnt man gerne, um zu schauen.

Das Fahrrad ist an sich ein ebenso kommunikationsförderndes Gefährt, nur seine Infrastruktur, die zum System dazugehört, macht ein Miteinanderreden unmöglich: Kaum ein Radweg ermöglicht ein bequemes Fahren nebeneinander zu zweit. So wird Kommunikation unterbunden und ein Weg unattraktiv gemacht, denn er erscheint länger durch fehlende Aktionsmöglichkeiten. Durch die Geschwindigkeiten und Geometrie des Automobils werden soziale Strukturen Stück für Stück zerrüttet.

„die Verödung der Stadt wird eingeleitet durch vollgestopfte Straßen, durch zwischengeschobene Parkflächen oder Parkhäuser, die die Lebendigkeit der Straßen ruinieren, weil vor allem kleinere Geschäfte zum Opfer fallen, und dann fortsetzt mit der Zerstückelung durch breite Schnellstraßen. Am Ende ziehen die Leute weg.“ (AICHER 1984, S.141).

Eine Stadt, wie sie für Autobenutzer attraktiv wäre, wäre keine Stadt. Sie wäre wie die Einkaufszentren auf der Grünen Wiese: mit hektarfüllenden Parkflächen und endlosen Fußwegen vom Gefährt ins Kaufhaus und zurück. Samstags sind sie vollgefüllt und nach Geschäftsschluß wie ausgestorben. Der „soziale Kitt“ ginge ihr abhanden. Der Straßenraum als Fahrbahn nimmt sozialem Verkehr den Platz weg. Abgestellt und Zuegeparkt.

„Entfernt man die Autos aus dem Straßenraum und den Höfen, steht in der Regel genügend Platz für Vorgärten, Hofgärten und Wasserläufe zur Verfügung.“ (KNOFLACHER 1993, S.100).



Auf innerstädtischen Plätzen überlagern sich die Bewegungsräume verschiedenster Verkehrsarten. Sie stellen unterschiedliche Ansprüche an den öffentlichen Raum. Eine Stadt automobilener Geschwindigkeit kann keine Stadt der Fußgänger sein. Foto: S.Arnold

Damit nötige Transporte den sozialen Zusammenhalt einer Stadt nicht gefährden, müssen technische Mobilität, Stadt und Straßenraum so gestaltet sein, daß dies möglich wird:

„damit die leute auf die tägliche benutzung des autos verzichten können, genügt es nicht, ihnen bequemere massenverkehrsmittel anzubieten. ihnen muß der zwang zum verkehr genommen werden, indem sie sich in ihrem stadtviertel, ihrer gemeinde, ihrer stadt auf menschlicher ebene zu hause fühlen und von ihrer arbeit mit vergnügen zu fuß heimkehren - zu fuß oder allenfalls mit dem fahrrad.“ (AICHER 1984, S.52).

2.5. Kinder in der Stadt

„Verkehrsunfälle sind in Deutschland die größte Gesundheitsbedrohung für Kinder zwischen fünf und zehn Jahren.“ (...) Die Unfallzahlen gehen also nicht zurück, weil die Verkehrssituation sicherer wird, sondern weil die Eltern jüngere Kinder seltener allein auf die Straße lassen.“ (in: fairkehr, Spezialheft 1997, S.21).

Nach Ansicht der StVO müssen Kinder bis zu acht und können sie neuerdings bis zu zehn Jahren vor den Gefahren des Straßenverkehrs geschützt werden, bzw. umgekehrt der Straßenverkehr vor ihnen: Ihnen wird die Benutzung von Fußwegen erlaubt bzw. zur Pflicht gemacht. Daß Fußwege zum Radfahren nicht geeignet sind (ja schon zum Zufußgehen oft zu schmal und zugestellt sind), wird offensichtlich ignoriert. Fußwege sind bereits vollgestellt mit einer Menge von Dingen, die im Straßenverkehr das Tempo mindern würden: Laternen, Bäume, Verkehrsschilder, Werbetafeln, Auslagen, auch Fahrradständer und parkende Fahrzeuge. Alle soundsoviel Meter werden diese schmalen Streifen unterbrochen von einmündenden Straßen mit Bordsteinkanten. In diesem Getummel sollen nun auch Kinder - der Sicherheit zuliebe - ihre Erfahrungen mit dem Fahrradfahren machen. Ihre erfahrbare Umwelt (im wortwörtlichen Sinne) wird damit zerstückelt und das Fahrradfahren zu einer Schikane gemacht.

„Statt sich für Tempo 30 und sichere Straßen einzusetzen, verdrängt Wissmann das Sicherheitsproblem auf die ohnehin schon (...) zugestellten Gehwege. Ihren engen Raum müssen sich die Fußgänger dann noch mit den Mountain-Bike-Kids teilen.“ (in fairkehr 1/97, S.9).

Auch die Vorstellung, wie eine Familie mit kleinen Kindern durch die Stadt radelt, gerät zu gedanklichen Knobeleyen: Auf der Straße die Eltern, auf dem Gehweg die Kleinen, dazwischen parkende Autos - eine Schikane. An jeder untergeordneten Einfahrt haben die Eltern Vorfahrt vor einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeugen während ihre Kinder halten und absteigen müssen. Wenn ihnen das zu kompliziert ist, nehmen sie die Kleinen mit auf die Straße, die aber keine Erfahrungen sammeln durften und daher stark gefährdet sind. Zumindest aber wird ihnen schnell die Lust aufs Radfahren vergehen und der Wunsch nach einem eigenen Wagen geboren. Dann stehen sie endlich auf der sicheren Seite...

3. Öffentlicher Raum in der Stadt

3.1. Öffentlicher Raum ist Verkehrsraum

Die Stadt wäre keine Stadt ohne öffentlichen Raum, ohne Straßen und Plätze, die von allen genutzt werden können. Sie wäre ein „Betreten verboten“, ein „Hier wache ich“ oder „Eintritt nur mit gültiger Clubkarte“. Aber sie könnte auch ein Niemandsland sein, für das niemand sich verantwortlich fühlt, um das niemand sich sorgt, auf dem man nicht frei, sondern verloren wäre. Ohne Verkehr (im ursprünglichen Wortsinn) wäre der Stadtraum nicht wirklich öffentlich. Er wäre vielleicht von allen allen begeh- und benutzbar, doch erst die menschlichen Kontakte machen ihn zu einer gemeinsamen, zu einer öffentlichen Sache.

Über Jahrhunderte differenzierten sich öffentliche Räume in Areale unterschiedlicher Nutzung und Bestimmung. Straßen und Plätze, Wege, Gassen, Treppen erschlossen die Stadt und ermöglichten Bewegungen in ihr. Straßen als Handelswege waren oft Anlaß zur Gründung einer Siedlung: Um das Kreuz mehrerer wichtiger Handelsstraßen wuchsen Marktflecken, Siedlungen und schließlich Städte. In Halle führten die Handelswege durch die Stadttore direkt auf den Marktplatz und kreuzten sich dort: die Rannische Straße aus dem Süden, die Leipziger aus dem Osten, die Ulrichstraße aus Norden und die Mansfelder aus Westen kommend.

Die Städte trieben miteinander Handel und lebten von den Durchreisenden, die gastierten, übernachteten und ihre Pferde wechseln oder versorgen ließen. Das Verkehrsmittel gliederte seine Umgebung: Die Stadtstraßen waren dem Verkehrsaufkommen wie den einstigen Verkehrsarten angepaßt. Die Entfernung der Städte richtete sich nach der Reisegeschwindigkeit von Pferdewagen, sie betrug durchschnittlich 30 bis 40 Kilometer. (nach KNOFLACHER 1993, S.47). Wege durchzogen die gesamte Stadt und führten geradewegs durch ihr Zentrum, sie waren Ausgangspunkt für die wirtschaftliche Entwicklung.

Die Straßen prägten die Aktivitäten der Menschen, es wurde gehandelt, gegangen, gesungen und gelebt. Was man von andernorts mit sich brachte, konnte verkauft und gegen andere Produkte ausgetauscht werden. Den Handel bestimmte damals wie heute die Tatsache, daß der Transport einer Ware zum Zwecke des Verkaufes gewinnbringend ist. Seltenheit und Preis waren wie die Qualität ausschlaggebend für den Verkaufserlös.

Das ist auch heute noch so, doch wachsen die Distanzen mehr und mehr. Je schneller die Verbindungen sind, desto größer werden auch die Transportwege, denn immer werden neue Absatzmärkte wie Produktionsareale erschlossen. Wer schnell, billig und gut produziert, bleibt im Rennen, wer zu guten Preisen zuverlässig kauft, wird beliefert. Das Dilemma vom sterbenden „Wirtschaftsstandort Deutschland“ ist hausgemacht. Ursachen sind die vermeintlichen Wohlstandsgaranten Schnelligkeit, Mobilität und Billigimporte: „Zuerst hat man schnelle Verkehrssysteme gebaut, und unter dem Druck der Großkon-

zerne Grenzen niedergerissen. Und nun wundert man sich, daß das, was man angestrebt hat, auch tatsächlich eintritt.“ (KNOFLACHER 1993, S.234).

An den internationalen Schnellstraßen wachsen überdimensionale Einkaufszentren. Und bald nach den Einkaufszentren wuchern Einfamilienhaussiedlungen und außerstädtische Wohngebiete, die morgens zur Arbeit verlassen und abends pünktlich zum Fernsehprogramm aufgesucht werden. Der Preis dafür ist unter anderem der rasch abnehmende öffentliche Stadt- raum, der immer schnelleren Verkehrsmitteln geopfert wird, um „erreichbar“ zu bleiben: Er wird in Verkehrsflächen verwandelt. Darauf folgen zunehmende Aggressivität von Menschen und der Verlust sozialer Sicherheit wie der Gesellschaft an sich: Haß gegen Ausländer und das Verdrängen der Frau heim an den Herd sind Versuche, für die bedrohte eigene Existenz jemanden zu finden, der als Schuldiger herhalten kann.

Öffentliche Räume sind heute aufgeteilt nach PS-Zahl, Platzverbrauch und Bewegungsgeschwindigkeit. Wer schnell ist und groß, hat offenbar Anspruch auf die benötigten Flächen. Wer sich dagegen langsam fortbewegt, aus eigener Kraft oder mit „geborgten“ Fahrzeugen (Bahn und Bus), erhält Randstreifen und Wartezeiten, Lärm und Abgase inklusive. Wie ist der öffentliche Raum meßbar, wie ist er zuteilbar? Wie kann öffentlicher Raum zu einer wirklich öffentlichen Sache werden?

3.2. Nutzung des öffentlichen Raumes



Es sind nicht Komfort, Sicherheit oder Geschwindigkeit, die das Auto so attraktiv machen, sondern seine hemmungslose Bevorrechtigung gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern.

Foto: S.Arnold

Aus der Gestaltung des öffentlichen Raumes leitet sich seine Nutzung ab. Die Gestaltung ihrerseits wird bestimmt durch Gesetze und Regeln, die die Nutzungsweisen festschreiben durch ihre Materialisierung in Form von Gebäuden, Straßenquerschnitten, Kreuzungsformen, Stadtmobiliar und Grünanlagen.

Wenn im Stadtverkehr Automobile dominieren, sind die Gründe nicht ihr Komfort, ihre Schnelligkeit oder Preisgünstigkeit, sondern die Gesetze und Regeln, die die Straße zur Fahrbahn deklarieren und die anderen Verkehrsteilnehmer benachteiligen. Inlineskates beispielsweise gelten als Spielgerät und dürfen folglich nur auf Gehwegen benutzt werden. Im Sprachschatz der Verkehrsstatistiken könnte man es auch „Freizeitverkehr“ nennen, und der hatte 1994 innerhalb des motorisierten Verkehrs einen Anteil von 28%. Dagegen dienten nur 19% dem Zweck Arbeit, 11% der Ausbildung und für Einkäufe 21%. (in HAVAG 1996, S.4).

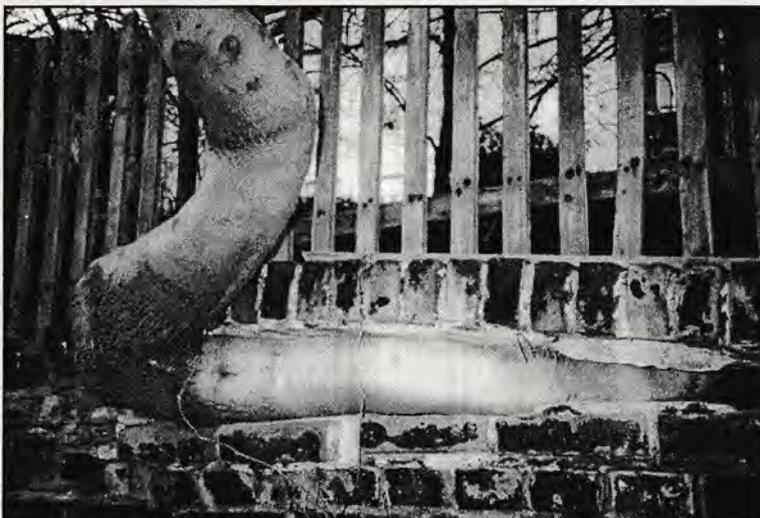
Warum gelten Automobile nicht als Spielgerät?

Straßenraum steht für Automobile als kostenloser Abstellraum zur Verfügung, Grüne Wellen, Rechtsabbiegepeile und Straßenquerschnitte bevorteilen sie über alle Maßen. Steuerliche Absatzbarkeit wie Subventionen machen sie unschlagbar billig.

3.3. Nutzungskonflikte

Wo der Raum begrenzt, die Nutzungsanforderungen in ihrer Quantität sehr hoch und in der Qualität sehr verschieden sind, bleiben Konflikte nicht aus. Ansätze, diese Konflikte zu lösen, führten häufig in Sackgassen. Die Ideale der Funktionstrennung, wie sie in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts als Lösung für die städtischen Probleme formuliert und in der Charta von Athen 1936 als Zielstellung festgeschrieben wurden, prägten die Entwicklung der europäischen Städte bis in die heutige Zeit. Die Städte sollten mehr Raum erhalten, mehr Sonne, Licht und Grünflächen. Reine Wohn- und Arbeitsgebiete, verbunden durch leistungsfähige Infrastrukturen waren die davon abgeleiteten, glückverheißenden Ziele. Diese Ideale fielen nach dem Krieg auf leergebombten und fruchtbaren Boden. Zusammen mit der immer schneller fortschreitenden Motorisierung zerfielen die Städte an den nunmehr möglich und in der Folge notwendig gewordenen Geschwindigkeiten. Die allen zugängliche Mobilität, die auch die Freiheit sein sollte, führte zu immer gründlicherer Überlastung der Straßen und deren Verstopfung. Der Verkehr wurde zum platzverbrauchendsten Bestandteil unserer Gesellschaft.

In der Zeit, in der man heute in den engen Altstadtvierteln mit dem Suchen eines Parkplatzes beschäftigt ist, kann man auf den Schnellstraßen enorme Distanzen zurücklegen. 12 Minuten Parkplatzsuchzeit zur Vermeidung von 300 Meter Fußweg entsprechen einer Autofahrt von 5 bis 15 Kilometern. Die Zersiedlung eines Ortes in einem Radius von 5 bis 15 Kilometern wird daher geradezu 'effektiv' (verändert nach KNOFLACHER



Nutzungskonflikte sind in Städten gang und gäbe. Jedes neue muß sich durchsetzen gegen etwas altes. Die Folge sind Räume mit enormer innerer Differenzierung. Verschiedenste Funktionen überlagern sich, beeinträchtigen sich oder ergänzen einander.

Foto: S.Arnold

1993, S.158).

Folgen der Funktionstrennung war der massive Rückgang der Fußgänger wie Radfahrer aus dem Stadtgeschehen seit der letzten Jahrhundertwende. Sogenannte Fuß- und Radwege, dazu Über- und Unterführungen, Lichtsignalanlagen und Absperrgitter waren die baulichen Gehilfen dieser „Konfliktbewältigung“. In der Architektur tauchte die Funktionstrennung auf in Form von reinen Wohnstädten ohne Gewerbe, ohne Läden und Geschäfte. Erstmals in der Geschichte wurden in die-

dominierenden Niemandsland: Grünflächen, die keinem gehören und die keiner pflegt. Allgemeines Merkmal: endloser, kurzgeschorener Rasen, auf dem niemand sich aufhält. Anstandsgrün. Abstandsgrün.

Die andere Seite waren die mit Automobilen überfüllten Straßen und die Flucht der Städter ins Grüne, in ihren privaten Gärten vor die Tore der Stadt. Doch die Funktionstrennung führte nicht zu mehr Ruhe und Raum, zu Erholungsmöglichkeiten und Lebensqualität, sondern zu einem emsigen Herumwuseln der (Satelliten-) Städter: Morgens die Fahrt zur Arbeit, nachmittags zum Einkaufen in die Stadt (oder heute auf die „Grüne Wiese“), danach ins traute Heim, am Wochenende in den Garten, in den Ferien aufs Land. Motorisierte Mobilität wurde zum Zwang, da die luftigen und sonnigen Räume in der Stadt zu Fuß oder per Rad nur mühselig zurücklegbar waren. Statt Lebensraum hatte man Zugluft bekommen, die die Städte leerfegte. Die Funktionstrennung bewältigte das Problem des begrenzten Raumes nicht, sondern versuchte es zu verdrängen.

Man mußte, um nicht mehr Zeit für Wege zu benötigen als damals zu Fuß, das Auto benutzen. Die Straßen gehörten fortan dem motorisierten Verkehr, sie durften zu Fuß nur gekreuzt werden, wo und wann es ausdrücklich erlaubt war, das bekommen schon die Kleinen in der „Verkehrserziehung“ eingeschärft: „Darunter versteht man das achtungsvolle Verhalten gegenüber Fahrzeugen, seien es die geparkten oder die fahrenden. (...) Sich auf das Auto zu setzen oder es als Abstellfläche zu benutzen, gilt als grobes Vergehen gegen die Sitten und scheint in den Augen dieser Gesellschaft verachtungsvoller zu sein, als Fußgänger zu jagen, bei Regen vollzuspritzen oder durch Motorengeräusche am Schlafen zu hindern.“ (KNOFLACHER 1993, S.85).



Fußgänger brauchen weder Ampeln noch Verkehrsschilder. Aber sie müssen ihren schmalen Raum mit allem teilen, was dem Straßenverkehr im Wege ist.

Foto: S. Arnold

Fußgänger und Radfahrer haben sich vor den Gefahren des motorisierten Verkehrs zu schützen. Leitbild der Planung waren und sind kreuzungsfreie Knoten sowie ein schnell und flüchtig dahinfließender Fahrzeugstrom. Dies aber steht in Widerspruch zu den Verkehrsbewegungen in der Stadt, die quer zu Straßenlängsachse stattfinden.

Nicht genug, daß die Umstrukturierung die Langsamen und Kleinen benachteiligte, ihre Bewegungs-, ihre Lebensräume wurden und werden auch systematisch in Beschlag genommen, verwendet für all das, was in den Straßenraum nicht hineingestellt werden dürfe: Verkehrsschilder, Straßenlaternen, Container, Fahrzeuge, Kisten, Kästen und Ampeln stellen Geh- und Radwege zu, machen sie unbrauchbar. Bis zur „Unwegbarkeit“ finden sich mitunter Ansammlungen diverser Verkehrstechnik auf den Fußwegen. Dort haben sie nichts zu suchen, denn Fußgänger brauchen sie nicht.

Leider versteht auch die schriftliche Diplomarbeit Jörn Ludwigs „Verkehr“ ausschließlich in seiner rein technischen Dimension, was im Resultat zu infrastrukturelastigen Lösungsvorschlägen führt, wenn auch zugunsten explizit umweltfreundlicher wie dem Fahrrad: „Auf dem Reißbrett entstanden weist die Stadt

Fahrrad: „Auf dem Reißbrett entstanden weist die Stadt (Stevenage bei London) ein vorbildliches Verkehrssystem auf. Es gibt hier kaum Kreuzungsstellen von Rad/Fußwegen mit der Autofahrbahn, sondern im Normalfall Unterführungen und Brücken. (...) Der Ort kennt keine Staus und die Durchschnittsgeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs beträgt 30 km/h im Gegensatz zum Durchschnitt von 15 km/h in anderen Städten.“ (LUDWIG 1992, S.19).

Die offensichtlichen Ergebnisse (kein Stau, hohes Tempo) sind vorrangig zum Nutzen des motorisierten Verkehrs, angebliche Fahrradfreundlichkeit gerät zum Alibi. Die Gleichsetzung von Straßenverkehr mit Verkehr schlechthin muß zu Mißverständnissen und Fehlschlüssen führen, egal zugunsten welchen (technischen) Verkehrssystems eine Untersuchung ausfällt. Gekapselte Fahrradwege in Kunststoffröhren ohne Kreuzungen zerstören ebenso den Raum und die menschlichen Kontakte, die Gleichung bleibt die gleiche, auch wenn man die Variablen tauscht.

Kreuzungsfreie Verkehrsplanung dient als Ideal der Überwindung des Raumes, der Raum wird „als ‚Widerstand‘ begriffen, seine hauptsächliche Qualität ist die Durchlässigkeit. (...) Tatsächlich aber entsteht der Raum in seiner Qualität durch die Art und Weise, wie wir uns in ihm bewegen, wie wir ihn ausstatten und mit welchen Symbolen wir ihn belegen. Die Bewegung durch den Raum (...) ist der Prozeß, durch den wir den Raum produzieren.“ (Burwitz u.a. 1992, S.152).

Wenn man betrachtet, welcher Aufwand mit Kontaktanzeigen, Kontakttelefonen, mit Heiratsvermittlungsagenturen und cool-talk-pages im Internet betrieben wird und sich andererseits das spontane Kontaktbedürfnis der Kinder am Beginn ihrer sozialen und pädagogischen Entwicklung betrachtet, müssen die Maßnahmen zur Kreuzungsfreiheit im Stadtverkehr eigentlich als regelrecht antisozial eingestuft werden: Sie verhindern, daß Menschen sich „über den Weg laufen“, daß sich ihre „Wege schneiden“ und sie sich begegnen können. Wir entfernen uns voneinander und auch unsere Zeit läuft schneller ab, wenn wir uns schneller im Raum bewegen. Beschleunigung ist nicht „Zeitgewinn“, sondern Zeitverlust: „Eine wirklich verlorene Zeit ist diejenige, deren Vergehen man bewußt als solche wahrgenommen hat. (...) Die wahre Zeit ist nicht die der Uhr und des Kalenders, sondern die des Bewußtseins.“ (BOULAD in: KNOFLACHER 1993, S.67).

Öffentlicher Raum müßte daher, um seinen sozialen Aufgaben des Verkehres der Menschen mit- und ihrer Kommunikation untereinander gerecht werden zu können, zusätzliche Kreuzungspunkte schaffen. Man müßte Wege regelrecht so legen, daß man auf ihnen unweigerlich anderen begegnet, um sich kennenzulernen, sich mitzuteilen oder einfach um zu sehen, wer noch alles in der Gegend wohnt. Selbst wenn Dialoge selbst nicht gewollt sind, so ist doch zumindest die Möglichkeit der Kommunikation eine wichtige Voraussetzung für die Attraktivität einer Straße oder eines Platzes.

Mit dem knappen Gut öffentlicher Raum effizient umzugehen, be-



Erst mit unserer Bewegung produzieren wir den Raum. Von unserer Wahrnehmung ist abhängig, wie groß und wie schön er ist.

Foto: S.Arnold

Mit dem knappen Gut öffentlicher Raum effizient umzugehen, bedeutet, seine begrenzten Potentiale möglichst vielfältig und zum Nutzen aller auszuschöpfen. Wo ein Automobil steht, könnten zehn Fahrräder Platz finden. Wo ein großer Lkw oder Bus breite Straßen braucht, können kleinere Fahrzeuge mit wesentlich kostengünstigeren Infrastrukturen auskommen. Der Bau von Straßen für überwiegend nichtmotorisierte Fahrzeuge verursacht beispielsweise nur 8% der Kosten einer konventionellen Landstraße. (in: Loewe 1989, S.32).

Überall da, wo asphaltierte Flächen Regenwasser in die Kanalisationen und Flüsse einleiten, wodurch es zum Anschwellen der Hochwasserspitzen kommt, überall da könnten Bäume einen Teil des Wassers absorbieren, wenn die Oberflächen entsprechend durchlässig gestaltet würden. Raumangel stellt nur selten oder nie einen wirklich absoluten Mangel dar, sondern ist meist ein Mangel an Komplexität, an Überlagerungen und Mehrfachnutzungen. Es ist ein organisatorischer Mangel. (Ein „Volk ohne Raum“ ist das deutsche nie gewesen. Eher wird dieser vermeintliche Engpaß durch das Streben nach mehr absolutem Raum zerstört und durch die Kräfte der Einbildung gefördert.)

In einer Stadt müssen sich daher alle nötigen Funktionen sinnvoll überlagern, wenn man erreichen will, daß Flächenverbrauch und Transportaufwand nicht zu groß werden. Je mehr Flächen erschlossen und je höher die Wegegeschwindigkeiten werden, desto größer wird auch der Bedarf an Fläche und Geschwindigkeit - die Rückkopplungseffekte verstärken die Probleme anstatt sie zu lösen. Kleine Geschwindigkeiten als notwendige Basis der „Stadt der kurzen Wege“ (in KNOFLACHER 1993, S.55) sind daher ein Weg zu einer dauerhaften (bzw. nachhaltigen oder „sustainable“) Entwicklung. Je geringer das Tempo, desto größer wird der Raum: Jeder wird schon die Erfahrung gemacht haben, daß ihm etwas, das er aus der Kinderzeit kannte, heute kleiner und überschaubarer, ja mitunter lächerlich winzig erscheint, als er es in Erinnerung hatte; das eigene Kinderzimmer, der elterliche Garten oder eine Fahrt mit der Eisenbahn („Mama, wann sind wir endlich da?“)

Die Gestaltung städtischer Räume darf oder sollte diese Aspekte der Raumwahrnehmung nicht übersehen bzw. ignorieren. Je mehr die Geschwindigkeiten der Fußgänger im Stadtraum dominieren,

Der Raum ist immer so groß, wie man ihn erlebt. Ein Automobil macht ihn klein durch seine Geschwindigkeit und schon allein durch seine Größe und Unflexibilität. Hohe Geschwindigkeiten in der Stadt zuzulassen hieße, Porzellanläden für Elefanten zu öffnen.

Foto: S. Arnold



er nach innen wächst. Jedes Einkaufszentrum im Umkreis der Städte ist in seinem Innern eine Fußgängerdomäne, die Automobile, mit denen die Kunden kommen, müssen auf den gigantischen Parkplätzen bleiben. Erst der hautnahe Kontakt macht Kaufentscheidungen möglich, erst das Schlendern zu Fuß gibt dem Menschen die Zeit und die Muße zu verharren. Solcherart „Erlebnisathmosphären“ ziehen in unserer Zeit in Kaufhäusern und auch Autobahnraststätten ein, der Mensch wird als ein fühlendes Wesen erkannt und umworben: Wo es schön ist und reizvoll, wo es jedesmal Neues zu entdecken gibt, da geht man wieder hin. Springbrunnen, Klimaanlage und (Plastic-) Grünpflanzen schaffen eine verzaubernde Urlaubsatmosphäre, die die Zeit anzuhalten in der Lage ist. Dahinplätschernde Musik taucht den Raum in wechselnde (bzw. immer gleiche) Stimmungen. Das Geschütztsein vor Wind und Wetter ist sowohl im heißen Sommer wie auch im Winter mitunter Grund genug, diese Orte aufzusuchen. Bunte Werbung überall und aufwendige Ladeneinrichtungen, Düfte und Lichtspiele tragen zu diesem sinnlichen Feuerwerk der Reize bei. (Unabhängig von einer persönlichen Wertung ist es auf jeden Fall eine reizvolle Umgebung, die man gewiß in Erinnerung behält.) Warum haben Städte nicht solche Qualitäten?

Der öffentliche Raum ist Niemandes Land, er ist zwar - bis auf Bundesstraßen und Autobahnen - Gemeindeeigentum, aber die Gemeinden müssen seine Unterhaltung und Pflege, seine Ausgestaltung und Einrichtung bezahlen, und die Arbeitslöhne hier sind teuer. Auch hat die Gemeinde keinen unmittelbaren Nutzen davon, sie hat keinen adäquaten Nutzen von hohen Besucherzahlen wie die Betreiber der großen Einkaufszentren. Die Anlieger einer Straße aber wollen möglichst viel Leistung für wenig eigene Arbeit oder Kosten. Dazu haben sie gute Gründe: Vom Gesetz steht ihnen mit dem Anliegergebrauch nur ein eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit zu, vom finanziellen Haushalt der Straße sind die Grundstücke losgelöst, weder müssen sie Verluste mittragen noch können sie an einer kostendeckenden Vermarktung Anteil haben.



Niemandesland öffentlicher Raum: Was nicht mehr brauchbar ist, verrottet.

Foto: IG Verkehrsökologie

Dem Freisein von Verantwortung folgt das Desinteresse am öffentlichen Raum. „Die Voraussetzung für die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist daher seine Einbeziehung in die benachbarten Objekte - rechtlich, finanziell und formal.“ (KNOFLACHER 1993, S.156). Damit würde Mitverantwortung und Aneignung geschaffen, die die Basis sein können für eine bessere, effizientere und erfolgreichere Gestaltung des öffentlichen Raumes. Denn jeder nimmt die existierenden Probleme wahr, jeder möchte, daß etwas geschehe, aber für eigenes Handeln gibt es keinen tragfähigen Boden.



Die Straße ist zum kostenlosen Lagerplatz für Fahrzeuge geworden. Jedes anliegende Grundstück dagegen muß kostendeckend bewirtschaftet werden.

Foto: S.Arnold

3.4. Öffentlicher Raum ist kostbar

Öffentlicher Raum ist ein knappes und daher wertvolles Gut: „Eine generelle Gebrauchs freigabe würde in vielen Fällen eine Überforderung des Verkehrsraums bedeuten und letztlich die Zweckerreichung insgesamt verhindern.“ (StrG LSA, S.50).

Drei wesentliche Punkte, die diese Arbeit aufgreift, sind darin genannt:

1. Der öffentliche Raum ist knapp.
2. Prinzipiell wäre er heutzutage immer überlastet.
3. Es müssen daher Regelungen zur Nutzungsverteilung getroffen werden.

In den Kernen historisch gewachsener Städte findet man schmale Straßen mit stetig differierenden Querschnitten von oft nur wenigen Metern Breite. Die Anlage dieser Straßen und Gassen geht auf eine Zeit zurück, in der Fußgänger die dominierende Rolle im städtischen Verkehr hatten neben Pferdefuhrwerken, die nicht wesentlich schneller waren. Die Wege wuchsen mit der Ausbreitung der Stadt und wurden nur selten durch planerisches Vorgehen angelegt. Sie wuchsen organisch je nach Bedarf und Möglichkeit. Die Distanzen und Wegbreiten waren auf kürzestmögliche Entfernungen sowie maximale Raumausnutzung orientiert, die räumliche Gliederung der Städte ergab sich aus den physiologischen wie psychologischen Anforderungen des Fußgängerverkehrs. Nicht von ungefähr kommt die Attraktivität dieser historischen Stadtteile, sie ist heute so aktuell wie schon dazumal: „Städte, wie sie der Mensch schätzt, entstanden vor allem vor dem Einsatz technischer Transportsysteme. Eine Stadt wird daher durch das Ausmaß der Fußwege bestimmt.“ (KNOFLACHER 1993, S.46).

Siedlungen mit städtischer Dichte verfügen daher über ein dichtes Netz schmaler Straßen und Wege, in relativ regelmäßiger Entfernung verknüpft durch kleine und große Plätze (ca. 200 bis 220 Meter - nach KNOFLACHER). Straße und Verkehrsmittel müssen hinsichtlich ihrer gegenseitigen Ansprüche aufeinanderabgestimmt sein. Die Verkehrssysteme sind unterschiedlich geeignet zum Einsatz in städtischen Räumen, maßgebende Kriterien kann unter Lärm- und Schadstoffemissionen auch der Platzbedarf sein:

„Ein Auto braucht, auch wenn es nicht in Betrieb ist, also beim Parken, ein Vielfaches mehr an Platz als jedes andere (individuelle) Verkehrsmittel (oder Platz pro Fahrgast im öffentlichen Verkehr). Der Flächenverbrauch steigt weiter quadratisch mit wachsender Geschwindigkeit.“ (KNOFLACHER 1993, S.40).

	Pkw (durchschnittl. 1,4 Pers.)	Fußgänger (40% besetzt)	Fahradfahrer	Bus
0 km/h	10,7 m ² /Pers.	0,95 m ² /Pers.	1,2 m ² /Pers.	1,0 m ² /Pers.
30 km/h	75,3 m ² /Pers.	6,7 m ² /Pers.	4,1 m ² /Pers.	
50 km/h	199,0 m ² /Pers.	8,8 m ² /Pers.		

(aus: KNOFLACHER 1993, S.40).

Die prozentuale Flächenaufteilung in verschiedenen Stadtteilen ist ein Schlüssel für Bauzeit, Entwicklungsgeschichte und architektonische

Philosophien. Mit der Straßenbahn und den aufkommenden motorgetriebenen Fahrzeugen wurden die Straßen Stück für Stück aufgeweitet, beispielsweise die Große Ulrichstraße von 6 auf 11 Meter, die ab 1882 von der haleschen Straßenbahn befahren wurde. (in: HAVAG 1/1997, S.18). Gründerzeitviertel entstanden auf der Basis schon beschleunigter Verkehrsgeschwindigkeiten. Die Ludwig-Wucherer-Straße wurde in den dreißiger Jahren, als die Massenmotorisierung Deutschlands zum großen Ziel erklärt war, beispielhaft ausgebaut: Die Bäume wurden 'wegrationalisiert', die Straße radikal verbreitert, die Radfahrer auf schmale und unkomfortable Randstreifen verwiesen. Der Autoverkehr sollte als Ideal der neuen Epoche, des Zeitalters der Maschine gefördert werden.

Der Raum zwischen den Häusern ist, damals wie heute, in seiner geometrischen Entfernung gleichgeblieben. Verändert wurde die relative Aufteilung. Er erscheint größer, weiter, zu Fuß dehnt er sich unendlich lang. Die Folgen waren eine andere Bewegungsweise (Nutzung technischer Verkehrssysteme), höhere Geschwindigkeiten, andere Wahrnehmung und Benutzbarkeit des Straßenraumes. Mehr Platz bedeutet nicht mehr Nutzung. Die Ressource Fläche ist in der Stadt immer ein äußerst knappes Gut. Sie ist nicht vermehrbar.

Ein und derselbe Raum kann niemals doppelt belegt sein, aufgenommen die in ihm befindlichen Dinge oder Prozesse teilen ihn sich untereinander auf, indem sie sich gegenseitig überschneiden, ineinandereingreifen oder überlagern. Wo ein Fahrrad steht, kann keine Bank stehen, und wo eine asphaltierte Fläche ist, da blühen keine Blumen. In der Stadt mit ihren begrenzten Ressourcen an öffentlichem Raum müssen Funktionen ineinandergeschichtet werden, wo dies nötig und möglich ist. Eine Straße z.B. kann immer mit Bäumen bestanden sein, und ein Fahrradständer kann auch als Sitzplatz dienen. Je anspruchsloser und flexibler eine temporäre Nutzung ist, desto besser kann sie in die Strukturen einer Stadt eingebunden werden. Das Automobil benötigt dagegen je Person eine überproportionale Fläche: „Der Lagerplatz der Parkstreifen nimmt allen anderen Verkehrsteilnehmern, aber auch der Natur, etwa Bäumen und Grünflächen, den Platz weg.“ (KNOFLACHER 1993, S.92).

Das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum umfaßt aber nicht nur die bloßen Flächenverluste, sondern hat in einer Gesellschaft, die auf einer grundlegenden Monetarisierung ihrer Umwelt basiert, auch eine finanzielle Seite. Doch der öffentliche Raum hat ganz unterschiedliche Werte, je nach Nutzung, je nach Nutzer: „Wer ein Auto besitzt, kann den öffentlichen Raum kostenlos in Anspruch nehmen. Wer hingegen seine alten Möbel im Straßenraum zwischenlagern will, wird bestraft.“ (KNOFLACHER 1993, S.123).

Der finanzielle Wert städtischer Flächen kann berechnet und muß im Sinne des Gleichgewichtes innerhalb des Systems umgelegt werden auf die, die ihn nutzen: Pro Fahrzeug „würde in einer funktionierenden Marktwirtschaft eine Miete von 2.000 DM/Monat pro Stellplatz zur Folge haben.“ (KNOFLACHER, 1993, S.121).

Die Einbeziehung der Zufahrtswege erhöht den Betrag auf mindestens das Doppelte: 20m² je Fahrzeug. Das entspricht Gesamtkosten von 4.000 DM/Monat und Fahrzeug. Umgerechnet für Kurzzeitparkplätze ergäbe sich daraus ein Wert von 5,60 DM/Stunde bei 100% Ausla-



Öffentlicher Raum ist kostbar und seine Nutzung rechtlich geregelt. Das Aufstellen von Werbetafeln ist mitunter teurer als der Arbeitslohn für einen Schildträger...

Foto: S.Arnold

stung. (ebd., S.122). Kein Parkplatz aber ist dauerhaft belegt, eine 30%ige Auslastung ermittelte Knoflacher für seine Berechnungen, womit die Kosten schon auf 17 DM/Std. (ohne Nebenkosten etc.) anwachsen.

Weil das Abstellen eines Gegenstandes im öffentlichen Raum immer mit Beeinträchtigungen anderer Systeme einhergeht, müßten auch ökologische und soziale Folgekosten hinzukommen. Hermann Knoflacher zitiert hierfür Untersuchungen von Frederic Vester, der für einen Baum mit 40m² Lebensraum eine ökologische Leistung von 5.000 DM/Monat angibt. Für jeden Stellplatz, der potentiell einem Baum als „Arbeitsbereich“ zur Verfügung stehen könnte, ergibt sich danach ein zusätzlicher Betrag von 200 bis 214 DM an ökologischem Leistungsverlust, der in die Parkgebühren einbezogen werden müßte.

Dies ergibt Kosten von 4.000 bis 5.000 DM/Monat und Stellplatz. Soziale Kosten (Gesundheit, soziale Sicherheit, Lebensumfeldqualität etc.) sind auch hier noch nicht eingerechnet.

An der Moritzburg, nahe dem Stadtzentrum von Halle kann man dagegen für 2,00 DM pro Stunde und für 20 DM bis zu maximal 10 Stunden parken, das entspricht, wenn man die oben aufgeführten Werte als Grundlage nimmt, einer Subventionierung von ungefähr 15 DM je Stunde bzw. ca. 88% vom Gesamtwert.

Auch das Abstellen von Fahrrädern auf öffentlichen Flächen könnte anteilig anfallende Kosten übernehmen, soweit dies realisierbar und finanziell sinnvoll ist. Gemäß seinem Platzbedarf läge der Wert bei 400 DM/Monat und Fahrrad oder 0,56 DM bis 1,70 je Stunde.

Versucht man, mit Hilfe dieser Werte eine dem motorisierten Individualverkehr adäquate Förderung (bzw. Subventionierung) für das Abstellen von Fahrrädern in der Stadt Halle zu ermitteln, gelangt man - eingerechnet einer durchschnittlichen Besetzungszahl von 1,3 Personen je Kfz (in: HAVAG 1995, S.7) - zu einem Absolutwert von 11,54 DM je Person und Stunde. Zieht man dann die Parkgebühren von maximal 1,70 DM (30% Auslastung) ab, bleibt ein Überschuß von 9,84 DM, für die ein Radfahrer ganz ordentlich essen gehen könnte.



Öffentlicher Raum als Gratis-Schnäppchen: Ein Automobil braucht zum Parken zehnmal mehr Platz als ein Fahrrad, aber die Benutzung der Flächen ist kostenlos.

Foto: S.Arnold

Auch ökologische Leistungsverluste können beim Fahrradparken ausgeschlossen werden, wenn einerseits Abstellplätze unter oder an Bäumen installiert werden und man andererseits eine Gesamtberechnung anstellen würde, die Schadstoffausstoß und Lärmbelastung einbezieht. Das Fahrrad produziert für die Gesellschaft mehr Nutzen als Kosten, aber es profitiert davon nicht. Der öffentliche Raum steht außerhalb marktwirtschaftlicher Gesetze. Diskussionen um seine Wiederbelebung und Erhaltung scheitern am Ausklammern dieser Tatsache, sie verlaufen sich in subjektiven Überzeugungen, zwischen Bewußtseinsentscheidungen und Ideologien. Solange das so bleibt, muß um Fahrradabstellanlagen gerungen werden.

3.5. Gestaltungsgrundlage Mindestmaß

Die gestiegene Quantität an Nutzungen sowie ihre zunehmende qualitative Differenzierung führen zu Nutzungsengpässen und Konflikten im öffentlichen Raum. Per Gesetz, Durchführungsbestimmungen und Gestaltungsgrundlagen wird er in folgedessen gegliedert, auf- und zugeteilt. Das Ergebnis bestimmen ganz wesentlich die Maße, mit denen gemessen wird und auch die Perspektiven derer, die vermessen und zuteilen.

Mindestmaße entstehen dabei aus der Tatsache, eine nicht vermehrbare Sache an möglichst alle in angemessenen Dimensionen zu verteilen. Sie werden nach den spezifischen Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten bzw. Bedürfnisse ermittelt. Die Resultate können nicht zufriedenstellend sein, aus mehreren Gründen: Verkehrsräume werden mit dem Verkehrsbegriff gemessen, und der ist (Kapitel 2.1.) unter dem Einfluß technischer Systeme reduziert worden auf „Bewegungen im geografischen Raum“. Maßgebend ist nicht der Mensch, sondern das Verkehrsmittel in seinen Dimensionen. Indem ausgeklammert wird, daß Verkehr ein sozialer Vorgang ist, wird sozialen Kontakten, also der Begegnung von Menschen kein Platz gelassen.

Unter Berücksichtigung der räumlichen Ansprüche der Menschen in in der Stadt erhöhen sich die Mindestbreiten für Fußwege erheblich: Mindestens 1.25m braucht eine Person, wenn man Begegnungen mit anderen ausschließt, mindestens 1.50m für Kinderwagen. Für die Begegnung von zwei Personen (eine ggf. mit Kinderwagen) braucht man mindestens 2.25m, 2.50m und mehr, wenn drei Menschen nebeneinander genügend Platz finden wollen. Das sind die Mindestmaße. Ein Weg für Fußgänger mit Bäumen (Klimaanlage) und kommunikationsbegünstigendem Aufenthaltsraum (Verkehrsfunktion) beträgt 6,50m. (alle Angaben in: KNOFLACHER, 1995, S.94f.).

Als Resultat auf die Ermittlung von Anforderungen von Kindern an die von ihnen benutzten Straßenräume gelangte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) zu Forderungen, die ebenfalls über die gesetzlichen Mindestmaße weit hinausgehen: „Gehwege müssen mindestens 2,50 Meter breit sein. Gehwegparken darf auch als Ausnahme nicht mehr erlaubt sein, wenn die Breite des Gehwegs 2,50 Meter unterschreitet. Der notwendige Ausbau von Radwegen darf nicht zu Lasten des Gehwegs erfolgen. Fahrradwege gehören in ausreichender Breite als Fahrradstreifen auf die Fahrbahn.“

(in fairkehr, Sonderheft 1997, S.18).

Das Denken in Mindestmaßen ist ein Denken in Mindestqualitäten. Wenn es zur verkehrsplanerischen Methode werden soll, dann für alle: Zulassung für Innerortsstraßen nur noch für Fahrzeuge, in denen hintereinander gesessen wird!

3.6. Produktfunktionen des öffentlichen Raumes

Die Produktfunktionen aus der Gestaltlehre Prof. Oehlkes sind nicht ausschließlich anwendbar auf spezielle Elemente und Fragen in Produktgestaltung oder Design, sie können als hilfreiches System dienen bei der Erkundung und Entschlüsselung der gestalteten Umwelt an sich. Im Folgenden soll dies angewandt und am Beispiel des öffentlichen Raumes auf Quantität und Qualität seiner Aussagefähigkeit untersucht werden.

Grundlage ist die Vermutung oder These: Der öffentliche Stadtraum ist eine gestaltete Struktur mit Produktcharakter, wie jedes beliebige Produkt auch. Er hat als räumliche Struktur Aufgaben und Funktionen der menschlichen Gesellschaft zu erfüllen.

Die ZWECKFUNKTION des öffentlichen Raumes ist sehr komplex angelegt, und enthält folgende Funktionsbereiche:

- kommunikativer Verkehr, Erholung, Information wie Aufenthalt von Menschen; Verkehr im weitesten Sinne (siehe Kapitel 2.1.)
- die Realisierung von Mobilität und Verkehr im engeren Sinne als physikalischer Bewegung zur Lösung von Transportaufgaben
- die Unterbringung von Ver- und Entsorgungsleitungen verschiedenster Art (Wasser, Abwasser, elektrische und Gasleitungen, Leitungen zur Informationsübertragung, Stromversorgung für die Straßenbeleuchtung wie für öffentliche Verkehrssysteme)
- ökologische und klimatische Funktionen wie die Reinigung verschmutzter Luft, das Binden von Stäuben und Luftschadstoffen, die Resorption oder Ableitung von Oberflächenwassern und Schallwellen wie auch die Speicherung oder Ableitung von Wärme



Die Straße offenbart ihre Herstellung Stein für Stein. Die Oberfläche von gepflasterten Wegen ist reizvoll für das Auge, unangenehm aber zum Fahren.

Foto: S. Arnold

Die HERSTELLUNGSFUNKTION äußert sich im Kosten-Nutzen-Verhältnis des Wegebbaus, die Fertigungsweise offenbart sich dem Betrachter bzw. Nutzer nur begrenzt im Rahmen funktionaler Zweckmäßigkeit. So ist beispielsweise einer asphaltierten Straße anzusehen, daß sie in einem Stück gegossen und geglättet und später mitunter mit Flickchen abweichender Materialzusammensetzung ausgebessert wurde. Ein alter, mit Granitkleinpflaster erstellter Weg offenbart seine Herstellung, indem die Kreisbögen erkennbar sind, in denen die einzelnen Steine verlegt wurden, basierend auf der Reichweite auf dem Boden knieender Steinsetzer. Heutige Granitpflasterwege zeigen dagegen häufig „effektiver“ durch großflächiges Auslegen der Steine und maschinelles Festrütteln eine ungeordnete Struktur mit größeren unregelmäßigen Lücken. Betonverbundpflaster weist auf seine maschinelle Fertigung durch deckungsgleiche Verlegung hin.

Per HANDHABUNGSFUNKTION können die Gebrauchseigenschaften des öffentlichen Raumes beschrieben werden. Eine problemlose, konfliktfreie (im Gegensatz zu „kreuzungsfreie“) wie ungefährliche und komfortable Benutzung des Stadtraumes sollte die Norm sein. Die räumliche Strukturierung und Dimensionierung, optische und funktionale Gestaltung wie die Materialverwendung sollen den Anforderungen aller Benutzer unter ergonomischen wie psychologischen Gesichtspunkten gerecht werden.

„Eine Stadt ist sicherlich nicht nur eine Anhäufung von Gebäuden und Verkehrsflächen, sondern jene qualitativ hochwertige Struktur, in der der Fußgeher, bevor er ermüdet, eine neue Orientierungs-

möglichkeit findet und auf dem Weg dazwischen - auf den Plätzen - ausreichend Zerstreuung, Abwechslung, also persönliche Reizung, erlebt.“ (KNOFLACHER 1993, S.179).

Aufgaben des Stadtraumes sind u.a. Bewegung, Austausch und vielfältige Kontaktaufnahme der Menschen untereinander. Durch seine Gestaltung kann er mehr oder weniger dafür geeignet sein.

Eine Stadt ohne Bänke zum Setzen, ohne schattige Plätze und ohne Brunnen zum Trinken ist z.B. für ältere Menschen nur mühsam zu benutzen, sie finden keine Ruhepunkte, keine Orte, an denen sie in der Gesellschaft (in der Öffentlichkeit, also dem öffentlichen Raum) sein können. Wenn die Straßen einer Stadt für Kinder zu gefährlich sind, heißt dies nichts anderes als: Sie sind unbenutzbar. Ein Raum für Kinder muß anders strukturiert sein als unsere Stadtstraßen. „Wir wissen z. B., daß sich auf Betonverbundstein nur schlecht „nicht-auf-die-Ritzen-treten“ spielen läßt...“ (RAU 1997, S.21).

Ohne Einrichtungen für behinderte Menschen wird der Stadtraum zu einer Abfolge unüberwindbarer Hindernisse, die jene Menschen schließlich verbannen werden.

Was hier deutlich wird: Die Handhabung öffentlicher Räume ist subjektabhängig, je nach Nutzer oder Nutzerin ist sie gut oder schlecht zu bewerten. Kinder benötigen andere Umfeldqualitäten als Jugendliche, ein Manager andere als sozial Schwache. Spezifische Unhandlichkeit und Unbenutzbarkeit öffentlicher Räume aber vertreiben die Menschen.



Foto: S. Arnold

Haltestellenatmosphäre: Warten im Niemandsland, in Straßenlärm und Schmutz. So dehnt sich die Zeit ins Unermessliche.

Ohne Sitzplätze und Unterstellmöglichkeiten ist der Stadtraum nur schwer benutzbar.

Die ÄSTHETISCHE FUNKTION öffentlicher Räume wird leicht beschreibbar sein, nicht aber ohne Widersprüche oder gegensätzliche Auffassungen. Der ästhetische Wert hängt weit mehr als im vorangegangenen Abschnitt von Art und Perspektive ihrer Betrachtung ab. Ohne eine Analyse des Sehens, des Wahrnehmens sind Antworten daher kaum zu finden.

Autobahnen müssen nicht aufwendig gepflastert oder gemustert sein, niemand kann und soll dies wahrnehmen. Mit wachsender Geschwindigkeit wird die Umgebung immer flüchtiger wahrnehmbar, ästhetische Werte werden mit wachsendem Tempo immer unbedeutender. Autobahnwegweiser und Informationsschilder haben Ausmaße, die den hohen Geschwindigkeiten gerecht werden, in einer Stadt aber,

in der 50 km/h i.d.R. die obere Grenze sind, wirken sie erschlagend und überdimensioniert. Die Sichtweise prägt das ästhetische Empfinden. In umgekehrter Richtung steht außer Zweifel, daß eine Straße für Fußgänger um so höheren ästhetischen Werten Genüge tragen muß. Eine ästhetisch hochwertige Gestaltung (Qualität und Quantität von Reizen) wirkt temporeduzierend (z.B. in verkehrsberuhigten Bereichen und Ortsdurchfahrten). Einfache, übersichtliche Räume vergrößern die Bewegungsgeschwindigkeit und verringern die Verweildauer, umgekehrt reizen komplexe, vielgestaltige Räume zum Verweilen.

Über allgemeine Feststellungen hinaus ist die ästhetische Funktion die wohl subjektiv abhängigste. Jede Person wird eine konkrete Situation individuell erfassen und bewerten, je nach Interessenslage, Bildung und Stimmung.

Mit der UMWELTFUNKTION öffentlicher Räume werden wichtige Entscheidungen getroffen zu Gesundheit und Wohlbefinden der Menschen, sie bestimmt nicht nur das Stadtklima in Grad Celsius, sondern auch das soziale Klima.

Städte leben heute mehr und mehr von ihrem Umland, in das sie immer weiter hineinwachsen. Sie leben parasitär von ihrer Umwelt. „Städte haben sich im 20. Jahrhundert zu den größten ökologischen Belastungen der Erde entwickelt.“ (KNOFLACHER 1993, S.205).



"Air-Condition" ist nicht nur angenehm für zu Hause, sondern lebenswichtig für die Stadt.

Foto: S.Arnold

Mehr Grün in der Stadt ist daher nicht nur eine ästhetische Forderung für schönere Straßen. Bäume, begrünte Fassaden und Grünflächen in der Stadt gleichen die Lufttemperaturen aus, sie produzieren Sauerstoff und binden Staub und Schadstoffe. Sie halten Regenwasser zurück und schwächen damit die regelmäßigen Hochwasser der Flüsse. Sie tragen auch wirkungsvoll zur Verhinderung und Eindämmung von Nebel bei, indem sie ihn aus der Luft herauskämmen. Städtisches Grün ist mehr als nur Schmuck: Es ist ein Luftfilter, ein Biokatalysator mit enormer Reaktionsfläche, es ist eine Klimaanlage, die mit modernsten Methoden und mit verschwindend geringen Betriebskosten arbeitet. Grün in der Stadt ist ein wichtiges Organ, ohne welches sie unweigerlich erkrankt. Stadtgrün als „kleine Wildnis“ ist zudem Erlebnisraum und Ort direkter Erfahrungen mit unserer lebenden Umwelt. Es ist eine Basis zur Lösung der ökologischen Probleme, denn nur der direkte tägliche Kontakt zur Natur kann sie in der menschlichen Gesellschaft dauerhaft erhalten.

Der Verkehr ist heute zum größten Energieverbraucher angewachsen und damit ein entscheidendes Kriterium für die Umweltverträglichkeit von Stadt und ~~einem~~ städtischem Raum:

„Autobenutzer brauchen 10mal soviel Energie für Mobilität wie ihr eigener Körper zur Erfüllung seiner Bedürfnisse braucht.“ (KNOFLACHER 1993, S.211). Der externe Energieverbrauch mit und ohne Pkw-Inanspruchnahme beträgt 1:10 für Arbeitswege und sogar 1:25 zum Zwecke von Einkäufen. (in: ebd. S.210). Daraus entsteht die Forderung, daß motorisierter Verkehr wo immer möglich, zu ersetzen und zu reduzieren ist.

Schließlich sind im Rahmen der Umweltfunktion auch Fragen einzu beziehen wie der Versiegelungsgrad städtischer Flächen sowie Ma-

terial und Rohstoffintensität, Zusammensetzung und Wiederverwendbarkeit eingesetzter Stoffe.

In der WARENFUNKTION wird ein - an anderer Stelle bereits angesprochenes - zentrales Dilemma sichtbar: Die Straße ist öffentliches Eigentum, für ihre Nutzung muß kein Entgelt entrichtet werden. Das Angebot Straße ist kostenlos erhältlich, häufig gar als „Rammschartikel“, was zu schier unbegrenzter Nachfrage führt. Die Straße ist eine Ware ohne Wert. Die Straße ist nicht Teil der Marktwirtschaft, sie liegt kostenlos aus und wird pauschal von der Gesellschaft über Steuern finanziert. Wer schnell ist und stark und einflußreich, der wird sie an sich reißen.

Daß Bus oder Bahn nicht ausgelastet sind, ist daher kein Wunder, denn sie haben ihren Preis. Alle Produkte bieten grundsätzlich das Gleiche: physische, mechanische Mobilität. Aber die Straße ist kostenlos. Überfüllungen, Unfälle, Aggressionen und Reibereien sind die bekannten Folgen. Das Produkt muß einen angemessenen Preis haben, sonst verliert es mehr und mehr an Qualität.

Die ZEICHENFUNKTION umfaßt einerseits explizite, logische Aussagen wie z.B. auf Verkehrs-, Straßen- und Hinweisschildern, auf Werbetafeln und Hauswänden. Andererseits ist der öffentliche Raum als Teil unserer Umwelt auch mit sämtlichen Sinnen direkt und indirekt erfahr- und lesbar. Taktile Zeichen finden sich als Pflasterung von Wegen: Glatte Oberflächen begünstigen schnelle Bewegungen und ungehindertes Dahinrollen. Grobes Kopfsteinpflaster, Kanten und Buckel dagegen bremsen oder behindern die Bewegung, indem sie als Stöße oder Rütteln wahrgenommen werden. Gepflasterte Wege setzen Gefährten Rollwiderstände entgegen, asphaltierte Wege sind nachts durch ihre schwarze Farbe schwer zu sehen und zum Barfußlaufen im Sommer zu heiß.

Auch mit dem Geruchssinn nimmt man den öffentlichen Raum wahr: Eine stark befahrene Straße riecht unangenehm; daß sie auch gesundheitsschädlich ist, sagt uns erst unser Verstand, unsere angelesenes Wissen. Ein Platz unter Bäumen oder in einem abgeschirmten Hof wird erfrischend sein und zum Verweilen einladen. Der Duft von Blumen macht viel vom Charakter einer Straße aus, ist aber leider selten, wenn nicht unvorstellbar geworden. Und ein Marktplatz, der nach Fisch und Obst, nach Brot und Gebratenem riecht, wird einladen, herumzustöbern, zu kosten und zu kaufen. Jeder kennt schließlich die Verlockung, dem in einer Straße liegenden Duft heißer Speisen zu folgen, in ein Restaurant oder die Wohnung mit dem geöffneten Küchenfenster.

Eine Straße vom Gehweg zu unterscheiden und eine Treppe von einer Bank weiß jeder, obwohl sie Nutzungen nicht zwingend vorgeben. Sie sind nicht zeichenhaft genug, um unmißverständlich zu sein, bzw. sie sind so frei interpretierbar, daß sie flexibel nutzbar sind: die Straße zum spazieren, die Treppe zum Sitzen und der Gehweg als Radweg. Ihre Dechiffrierung findet in unserer Vorstellung statt, indem sie in das Gelernte eingeordnet und damit Funktionen zugeordnet werden können. Zeichen können erst verstanden werden mittels der Erfahrungen, die sie erkennen und mit gelernten Handlungsmustern in Verbindung bringen.

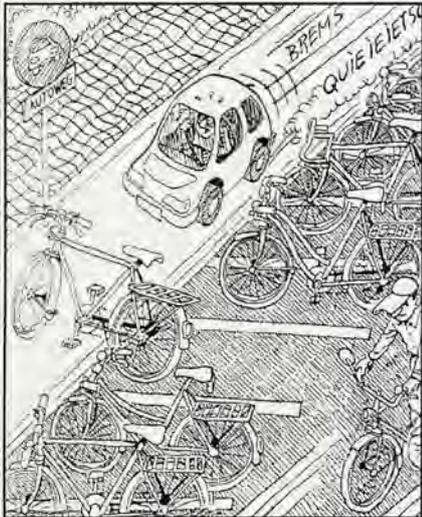


*Die Straße ist ein Geschichtsbuch.
Ihre Funktion ist nicht nur, eine schnelle
und bequeme Fortbewegung zu ermöglichen.*

Foto: S.Arnold

4. Rechtliche Grundlagen

Eine Reihe von Gesetzen schreiben die Nutzung des öffentlichen Raumes fest. Zum Teil liegen sie in der Hoheit des Bundes (u.a.: Grundgesetz (GG), Bundesfernstraßengesetz (BFStrG), Bundesgesetzbuch (BGB), STVG, StVO), teils in der Hoheit der Länder (Straßengesetz StrG LSA) und teils bei den Gemeinden (Abstell-, Stellplatzablöse- oder Sondernutzungssatzung).



Wäre die Rechtslage eine andere, sähen auch die Straßen anders aus.

Zeichnung: Fuchs

Diese „unsichtbaren Regeln“ bestimmen, wie die Gliederung und Gestaltung von Straßenraum und Straßengeschehen ausfallen. So werden auf gesetzlicher Ebene Prioritäten, Definitionen, Sicherheitsbestimmungen wie Mindestabmessungen festgelegt, über die auf gestalterischer Ebene nicht hinweggegangen werden kann.

Der öffentliche Raum ist heute nicht mehr wirklich öffentlich, im Laufe der Technisierung und Beschleunigung des Verkehrs wurde er zunehmend ungleich verteilt. Das Straßengesetz des Landes Sachsen-Anhalt legt in Abschnitt 1 §2 zum Thema fest: „Öffentliche Straßen sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr

gewidmet sind.“ (StrG LSA, S.4). Dieser „öffentliche Verkehr“ wird im engsten Sinne verstanden als der Fortbewegung dienlich. Das machen sowohl die Gesetzestexte als auch die gestaltete Realität deutlich. Der öffentliche Raum ist in der Folge davon weniger ein Raum sozialer Kontakte und städtischen Lebens, sondern in erster Linie verkehrlichen Aufgaben vorenthalten.

„Zu den Straßen gehören (...) 2. der Luftraum über dem Straßenkörper; 3. das Zubehör; das sind die Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen, die Bepflanzung und Anlagen aller Art, die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, sowie die Straßenbeleuchtung, soweit sie zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht erforderlich ist.“ (StrG LSA, §2 Abschnitt 2).

4.1. Der Gemeingebrauch

Die Nutzbarkeit öffentlicher Räume regeln die länderspezifischen Gesetze zum Gemeingebrauch. Zur detaillierten Regelung verweisen sie dabei auf das Straßenverkehrsrecht, das seinerseits Prioritäten setzt (nahezu ausschließlich) zugunsten des motorisierten Verkehrs:

„Gemeingebrauch. Der Gebrauch der öffentlichen Straße ist jedermann im Rahmen der Widmung und der Vorschriften des Straßenverkehrsrechts gestattet (Gemeingebrauch). Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Rechtsanspruch.“ (StrG LSA, S.52).

Ein innerstädtischer Laden müßte laut Satzung einen Stellplatz je 30-40 m² Verkaufsnutzfläche schaffen, mindestens aber zwei. Die Hausfront ist damit in der Regel zugestellt. Die geforderten Stellplätze für Anwohner müßten andernorts vorgesehen werden, was dann Hinterhof oder Vorgarten kostet. Um einen darauf folgenden städtischen Kahlschlag zu vermeiden, wird die Möglichkeit der Ablöse gegeben, das heißt, daß je gefordertem Stellplatz, kann er nicht angeboten werden, ein entsprechender Geldbetrag entrichtet werden muß, der nach Zonen differenziert ist. In Halle sind dies in Zone 1 (Zentrumsgebiet) 18.000 DM/Stellplatz, in Zone 2 (Erweitertes Zentrum und Subzentren) 12.000 DM und für die Zone 3 (außerhalb 1 und 2) 6.000 DM. Als Antwort auf die Tatsache, daß gar nicht alle Haushalte tatsächlich Stellplätze für Kfz benötigen, hat die Stadt Halle (33% ohne Automobil) eine Zusatzklausel aufgenommen hat, die jene Haushalte sowohl von Stellplatzsatzung als auch von der Ablösesumme befreit.

4.2. Der gesteigerte Gemeingebrauch bzw. Anliegergebrauch

Eine gesonderte Rechtsprechung behandelt die Rechte von Straßenanliegern, die „innerhalb der geschlossenen Ortslage die an die Grundstücke angrenzenden Straßenteile über den Gemeingebrauch hinaus auch für Zwecke der Grundstücke benutzen [dürfen], soweit diese Benutzung zur Nutzung des Grundstücks erforderlich ist, den Gemeingebrauch nicht dauernd ausschließt oder erheblich beeinträchtigt oder in den Straßenkörper eingreift.“ (StrG LSA, S.53).

Dies umfaßt beispielsweise das Abstellen von Mülltonnen zur Müllabfuhr, die kurzzeitige Lagerung von Kohlen und angelieferten Gütern bis hin zur Aufstellung von Geschäftsauslagen, Werbeträgern und Fahrradständern. Ein mit Waren, Informationen und Menschen gefüllter Gehweg ist bei weitem reizvoller, kontaktfreudiger und dynamischer als eine Fahrbahn, auf der der Verkehr rollt. In der Realität widerspiegelt sich die Rechtsprechung in der unterschiedlichen Raumaufteilung deutlich: breite Schneisen für den „rollenden“ Verkehr (Gemeingebrauch), der Rand den Menschen, die an dieser Straße leben (Anliegergebrauch).

Obgleich der Straßenraum öffentliches Eigentum ist, wird er in der Rechtssprechung mit z.T. privaten Eigenschaften behandelt: „Der hervorgehobene Schutz des gesteigerten Gemeingebrauchs folgt aus der Tatsache, daß der Anlieger hinsichtlich der Ausübung des Eigentums an seinem Grundstück auf die Inanspruchnahme der Straße in einer spezifischen Weise angewiesen ist und demzufolge eine Beschränkung der Straßennutzung fast einem Eingriff in das Grundstückseigentum gleichkommt. Ein Entzug des Gemeingebrauchs in diesem Bereich ist mithin grundsätzlich nur unter den Voraussetzungen zuläs-

kommt. Ein Entzug des Gemeingebrauchs in diesem Bereich ist mithin grundsätzlich nur unter den Voraussetzungen zulässig, welche Artikel 14 Abs. 3 GG für eine Enteignung fordert (zum Wohle der Allgemeinheit, gesetzliche Regelung, Entschädigung).“ (StrG LSA, S.56).

Oft schließt auch der öffentliche Raum halböffentliche oder private Bereiche ein, für die eine getrennte Rechtsprechung gilt, wie das Straßenrecht besagt:

„Gemeingebrauch und Sondernutzung sind Begriffe des Straßenrechts, die sich nur auf straßenrechtlich gewidmete Straßen beziehen können. Nicht gewidmete, also tatsächlich öffentliche Straßen, Wege und Plätze sind in ihrer Benutzbarkeit daher nur durch das Straßenverkehrsrecht, sowie ggf. durch Parkordnungen, Hausordnungen oder sonstige individuelle Nutzungsregeln bestimmt.“ (ZEIß 1993, S.32).

„Auf Privatstraßen bestimmt der Eigentümer 'ob, von wem und in welcher Weise' er die Privatstraße benutzen lassen will. Es gibt keinen Gemeingebrauch. Handelt es sich um tatsächlich öffentliche Privatstraßen, deren Benutzung durch jedermann geduldet wird und ist kein gegenteiliger Wille des Eigentümers erkennbar, so wird zugelassener Verkehr durch das Straßenverkehrsrecht geregelt.“ (ZEIß 1993, S.27).

4.3. Sondernutzung

„Die Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus ist Sondernutzung. Sie bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde, in Ortsdurchfahrten der Erlaubnis der Gemeinde. (...) Die Erlaubnis darf nur auf Zeit oder Widerruf erteilt werden. Sie kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden.“ (StrG LSA, S.65).

Sondernutzungen sind ihrerseits eingeteilt in erlaubnisfreie und erlaubnispflichtige Sondernutzungen. Zu den ersteren zählen beispielsweise nach §3 Sondernutzungssatzung der Stadt Halle „d) Warenauslagen, Automaten und Schaukästen, die vorübergehend an der Stätte der Leistung angebracht oder aufgestellt und nicht mit dem Boden oder einer baulichen Anlage verbunden sind, wenn sie bis zu einer Höhe von 4,0m nicht mehr als 20 cm in den Gehweg hineinragen, (...) g) Gleisanlagen öffentlicher Verkehrsbetriebe, h) Bauaufsichtliche genehmigte Werbung, j) Straßenmusikanten in Fußgängerbereichen, die ihren Standort spätestens nach einer halben Stunde wenigstens um 50 m verlagern und nicht mehr als einmal am Tag an der selben Stelle musizieren.“ (Sondernutzungssatzung der Stadt Halle, S.2).

Die hierunter getroffenen Regelungen dienen dazu, den Straßenraum entsprechend den übergeordneten zur Nutzung freizuhalten.

5. Die Stadt als sozialer Raum

5.1. Wahrnehmung und Ästhetik öffentlicher Räume

5.1.1. Die Relativität des Objektes



Straßen wirken in der Nacht gefährlicher als am Tage. Sie erscheinen weiter und undurchdringbarer, umso mehr, wenn man allein ist.

Foto: S. Arnold

Öffentlicher Raum ist meßbar nach seiner physikalischen Ausdehnung. Bestimmbar sind Längen, Breiten und Höhen. Wichtiger aber als diese Zahlenwerte ist der Kontext, in dem sie stehen.

Die Straßen einer Stadt sind länger in der Nacht, ein Platz wird größer und ärmer, wenn die Läden und Restaurants schließen. Ein Straßenraum, der tags eng und brodelnd vor Leben wirkt, erscheint des nachts als endlose Leere und wie ausgestorben... Es gibt Straßen, die werden nachts gemütlich und schön, andere verwandeln ihr fröhliches Wesen des Tages in finsternes Grauen während der Nacht.

Menschen sehen nicht mit Metermaß und Stoppuhr, sie sehen mit Augen und Füßen, auch mit Ohren und Händen, mit ihrem Geruchs- und Gleichgewichtssinn, und sie sehen mit Erfahrungen und Gelerntem.

„Die Stadtgestalt ... ist also kein in der physischen Realität, sondern ein in der Perzeption existierendes Gebilde. Als solches ist sie manipulierbar und manipuliert.“ (L. BURCKHARDT 1985, S.70).

Die Wahrnehmung von Raum und Zeit ist relativ, das Subjekt spielt - wenn nicht die wichtigste - so zumindest eine entscheidende Rolle. Ein belebter Raum wird kleiner aufgefaßt als ein menschenleerer. Die Menge an Aktionen, die tagsüber in einer Straße stattfinden, sind Reize, die Eindrücke auf die menschliche Psyche hinterlassen. Ein Straßencafé wird gern besucht, wenn man von ihm aus einen guten Blick auf das Straßengeschehen hat, wenn man „etwas zu sehen bekommt“.

Der öffentliche Raum ist ein sozialer Raum: Er entsteht erst aus seiner Nutzung und erst in seiner Wahrnehmung, der Raum an sich ist nichts, erst das Bezugssystem gibt ihm Dimension, Proportion, Raum und Zeit.

Konflikte im öffentlichen Raum sind - ähnlich dem Tierreich - Populationskonflikte, hervorgerufen durch Platz- und Bewegungsmangel, Nahrungskonkurrenz oder auch Streß der Organismen. Die Menschen beantworten Situationen, Zustände und Veränderungen im öffentlichen Raum mit spezifischen Reaktionen. Keine Handlung geschieht ohne Ursache. Der Lebensraum wird wahrgenommen, empfunden und ausgewertet. Individuelle Reaktionen folgen als Antwort. Die Straße ist daher auch ein System mit starken psychologischen Eigenschaften, ihre Nutzung erfolgt auf der Basis von Reizung, Wahrnehmung, Empfindung und Erleben.

Nach dem Weber-Fechnerschen Empfindungsgesetz (in SCHMIDTKE 1989) verrechnet man die Intensität von Reizen logarithmisch als Empfindung, d.h. es gibt eine „proportionale Entsprechung der Empfindungsstärke zum Logarithmus der Reizintensität“ (ADAM, I. u.a. 1989, S.4059).

Auch die Empfindung eines Weges, seiner Länge und Attraktivität steht im Kontext der wirkenden Reize: Bei positiver Stimulation erscheint der Weg kürzer, bei Störungen um so länger. Ohne Reizung gibt es keine Handlung. Knoflacher führt dazu an:

„Die für Fußgänger angenehmen Wege in einem Umfeld z.B. ohne Autos erzeugen erst viel später einen Attraktivitätsverlust als ein Weg durch ein automotorisiertes, üblich ödes, städtisches Umfeld. Der Unterschied ist erheblich und beträgt mehr als 70%, d.h., daß eine in autofreier Umgebung befindliche Haltestelle etwa das dreifache Einzugsgebiet hat als eine, die im von Autos dominierten Straßennetz liegt.“ (KNOFLACHER 1993, S.133).

Er schlußfolgert: „Die Stadt wird durchlässiger, wenn sie schön ist.“ (ebd., S.134), sowie, „Die Qualität der Gestaltung ist entscheidend für das richtige Verhalten, und nicht mehr nur die Quantität.“ (ebd., S.137).

Schließlich wirkt die Wahrnehmung auf ihr Objekt zurück, indem seine Wertigkeit steigt oder fällt: „Die unangenehme Situation für Städteplaner besteht (...) darin, daß Fußgänger bezüglich des Stadtbildes, schöner Fassaden und der räumlichen Gestaltung ungleich anspruchsvoller sind als Autofahrer, die schon glücklich sind, wenn sich ihr Auto zügig bewegen kann.“ (ebd., S.140).

Abhängig ist die Wahrnehmung des Raumes von Bewegungsgeschwindigkeit und Bewegungsweise der Subjekte, Wahrnehmungsfähigkeit und Reaktionsvermögen hängen grundsätzlich von ihnen ab. Ein Fußgänger bewegt sich aktiv und mit einem Sichtfeld, das nahezu seine gesamte Umgebung einschließt. Während der Durchquerung des Raumes kann er eine Vielzahl an Einzelinformationen wahrnehmen und auswerten. Eine Person per Fahrrad hat eine höhere Geschwindigkeit, das Gesichtsfeld ist stark auf die Bewegungsrichtung orientiert, eine deutliche Hierarchisierung der Umweltinformationen entsteht. Wahrnehmen muß sie Oberflächenqualität des Fahrweges wie Durchquerungsmöglichkeiten der räumlichen Situation, ebenso wie Verkehrsschilder, Lichtsignalanlagen und Fahrbahnmarkierungen. Auch akustische Zeichen können dabei wahrgenommen werden. Das Fahrradfahren wird oft beschrieben als eine entspannende, angenehme Fortbewegungsweise, die Platz für intensive Wahrnehmungen läßt: „Man kann viele sinnliche Erfahrungen auf dem Rad bzw. beim Warten an der Haltestelle machen: Gerüche, Geräusche, Gesprächsfetzen, Plakate.“ (in: BURWITZ u.A. 1992, S. 153). ÖPNV-Benutzer nehmen ihr Umfeld im wesentlichen passiv wahr, sie sind Zuschauer hinter einer Fensterscheibe, die keine Informationen über ihre eigene Bewegung benötigen (abgesehen von den internen, akustischen Haltestellendurchsagen). Ihre Durchquerungsgeschwindigkeit ist groß, ihre Erlebnisweise distanziert.

Kraftfahrer sind z.T. aktive Verkehrsteilnehmer, ihre Bewegungsgeschwindigkeit ist so groß wie die Wege es erlauben. Ihr Sichtfeld ist durch niedrige Sitzposition, Geschwin-



In öffentlichen Verkehrsmitteln wird man zum flüchtigen und passiven Betrachter der vorbeiziehenden Stadt. Aber man hat auch Zeit zu schauen.

Foto: S.Arnold



Foto: S. Arnold

„Man braucht Zeit zum Entschlüsseln der Informationen, die uns alte Bauten übermitteln, man braucht Bildung, um sie zu verstehen.“

(Hermann Knoflacher)

digkeit und daraus resultierender Wahrnehmungsbegrenzung stark eingeschränkt. Von dem durchfahrenen Raum nehmen sie kaum mehr wahr als Verkehrsschilder, Lichtsignalanlagen, Fahrbahnmarkierungen, Hinweisschilder sowie Informationen über Verkehrsfluß, Verkehrsdichte und grobe räumliche Strukturierung. Details huschen unbesehen vorbei, der Raum wird leerer.

Kommen alle diese Verkehrsarten zusammen, ist eine einheitliche oder gar allen gerechtwerdende Gestaltung kaum oder gar nicht möglich. Ein Straßenraum für motorisierten Verkehr wirkt auf Fußgänger aufgrund von Dimensionen, Geräuschpegel und geschwindigkeitsbedingter symbolischer Reduktion leer, unattraktiv und eher störend. Eine automobilgerechte Gestaltung hat Attraktivitäts- wie Benutzbarkeitsverluste für Fußgänger wie Radfahrer zur Folge. Eine Gestaltung für die Wahrnehmungsweise der langsameren Verkehrsteilnehmer wäre über die Verkleinerung der Räume und die Zunahme an Reizen verbunden mit einer Reduktion der Geschwindigkeiten auch der anderen Verkehrsteilnehmer.

Im gegenwärtigen Stadtbild bestimmen Situationen das Bild, in denen die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs auf den Straßen die gestalterische Basis bildet, Fußgängern sind Gehwege bzw. Gehweginseln zugeordnet, über die sie den Raum, durchbrochen von Straßen, durchqueren. Radfahrer suchen die für sie attraktivsten Wege und nutzen dabei Straße wie Fußwege, wo sie entweder benachteiligt sind oder stören.

Wenn also die Wahrnehmung ästhetischer Werte im wesentlichen von der Bewegungsgeschwindigkeit der Subjekte abhängt und diese, je langsamer man ist, um so genauer wird - und daher anspruchsvoller, sind geringe Geschwindigkeiten die Grundlage für hochwertige Stadtgestaltung:

„In einer Gesellschaft von Fußgehern, also einer Gesellschaft funktionierender sozialer Systeme und ästhetischer Ansprüche, wäre diese Art von Städtebau undenkbar und hätte schon längst zu Revolutionen geführt.“ (KNOFLACHER 1993, S.91).



Für die eingeschränkte Wahrnehmung der Autofahrer braucht man große Schilder, die auch im flüchtigen Augenblick erfassbar sind. Im Hintergrund: historische Stadt.

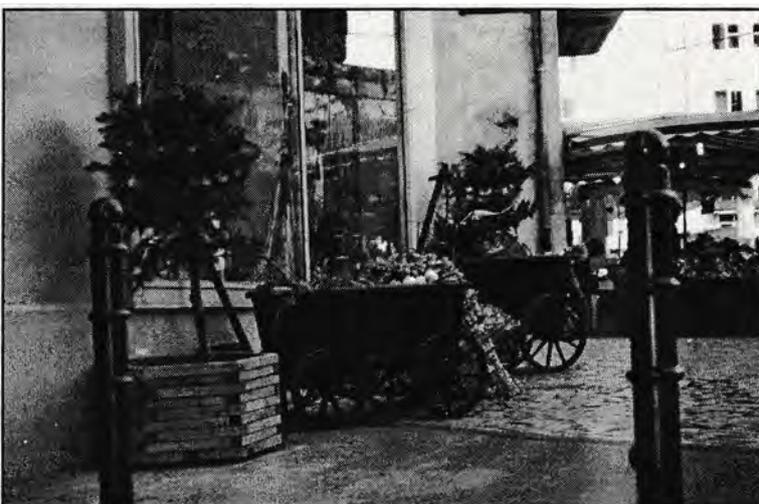
Foto: S. Arnold

5.1.2. Von der Wahrnehmung zur Aneignung

Unterschiedliche Perspektiven entstehen aber nicht nur aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten, ebenso wichtig ist die persönliche Beziehung zur Straße: Ist es die „eigene“ Straße, für die man sich verantwortlich fühlt? Auch Lebensalter und Lebensweise beeinflussen die Perspektive. Für Kinder ist der öffentliche Raum voller Abenteuer und Geheimnisse, für Müßiggänger ist er zu laut, zu hektisch vielleicht und einer Person in Eile nicht effektiv genug. Schließlich spielen Aspekte eine Rolle wie kulturelle und persönliche Bildung.

Legen Anwohner bei der Gestaltung der Straße selbst Hand an, ist das viel wertvoller als jede noch so professionelle Gestaltung. Es fördert Identifikation, Kommunikation und schließlich Wert, Attraktivität und Sicherheit: „Der Platz am Haus ist das Betätigungsfeld des einzelnen Bewohners, die Straße aber ist gemeinsamer Aktionsbereich. Hier muß man, will man aktiv werden, mit Nachbarn Kontakt aufnehmen, zusammen diskutieren, Beschlüsse fassen und gemeinsam arbeiten. So entstehen auch soziale Bindungen. Man überläßt den öffentlichen Raum nicht der steuerverschlingenden Pflege durch städtische Ämter, sondern pflegt und schützt ihn selbst. (...) immer sind es Aufgaben, die nicht nur das Aussehen des Wohnbereiches verändern, sondern auch das soziale Klima positiv beeinflussen, Kontakte und Freundschaften schaffen und das politische Bewußtsein verändern.“ (SPITZER 1986, S.70). Eine „schöne“ Straße wird die Anwohner animieren, sie in Besitz zu nehmen, eine zu große und zu laute Straße dagegen wird Abschottung und Rückzug ins Private bewirken.

Gestalten Anwohner ihren Straßenraum selbst, wird er oft regelrecht zumöbliert - ganz den Anforderungen an einen Aufenthaltsraum gerechtwerdend. Kleinteiligkeit und eine hohe Differenzierung weisen solche Straßen aus. Auch für das Abstellen von Fahrrädern werden Nischen und Ecken gefunden, die dem wendigen Fußgänger nicht im Wege sind. Ein demokratischer Freiraum wird nicht zugeparkt, denn der nächste kommt und räumt beiseite, was ihn stört. Wege entstehen aus dem Gehen, nicht auf dem Reißbrett.



Graffiti als Lebensspuren.

Foto: S. Arnold

Den Reiz der Stadt bestimmen ganz wesentlich die individuellen Äußerungen ihrer Bewohner. Aneignung kann man nicht normieren.

Foto: S. Arnold

Wie sehr eine Individualisierung des Stadtraumes fehlt, läßt sich schon allein daran erkennen, daß wir uns kaum noch vorstellen können, daß dies möglich ist. Die einzige Ebene, auf der eine Aneignung stattfindet, ist die der Sprayer: Mit Sprühdose und Marker markieren sie „ihre“ Territorien. Mit dem Hinterlassen des eigenen Namenszuges eignen sie sich ihre Umwelt an, mit Graffities kommunizieren sie mit der Öffentlichkeit. Der öffentliche Raum ist ihnen Schreibpapier. In der öffentlichen Meinung aber sind sie „Schmierfinken“ und „Straftäter“ ohne Rücksicht vor materiellen Werten.

Egal, was man von den Zeichen halten mag, sie sind zumindest ein deutliches Zeichen für den Verlust städtischen Raumes und für den Kommunikationsnotstand in dieser Gesellschaft. Die Reduzierung des Verkehrsbegriffes reduziert ihn auch tatsächlich: Verkehr als öffentliche Kommunikation wird selten.

Kein Straßenraum in der Stadt widerspiegelt auch nur annähernd die individuellen Charaktere seiner Bewohner - nur an dunklen Winterabenden, wenn in den Zimmern das Licht durch die Fenster leuchtet, ist es möglich, beim Spaziergehen einen Blick hineinzuworfen in die Stuben von Menschen, die man interessant finden könnte oder merkwürdig, auch komisch oder fremd. Nur hinter den Wänden finden sich Zeichen der in einer Straße lebenden Menschen. In ihren Wohnungen richten sie sich ein, Fernseher, Radio, Computer und Internet sind das Ersatzfenster in die Welt. Vor ihren Häusern aber sitzen sie kaum, und zu ihren Vorgärten haben sie nur selten noch eine Beziehung. Die (Aus-) Gestaltung des Hauses ist - auch vertraglich - Sache der Vermieter, die bei Bedarf eine Firma damit beauftragen. Mit der Aneignung aber geht der Stadt und der Gesellschaft etwas wichtiges verloren: das Verantwortungsbewußtsein.

„Ein Mensch, der in der Lage ist, seine Wohnung selbst zu gestalten oder zumindest mitzugestalten, wird sich anders entwickeln und verhalten. (...) Wenn die Stadt ein Gesicht erhält, bekommen auch die Bewohner wieder eines.“

(KNOFLACHER 1993, S.99).

Daß die Aneignung der Straße auch - und gerade - auf rechtlicher Basis erfolgen muß, ist für Knoflacher ein absolutes Muß zur Rettung der Stadt: „Die Trennung von öffentlichem Raum, der von der Allgemeinheit finanziert wird und dem Privatkapital der Bauwerber ist die Basis von Bodenspekulationen für rücksichtslosen Hochhausbau.“ (ebd., S.157). Zur Wiederaneignung öffentlicher Räume müssen daher zunächst die rechtlichen und ökonomischen Grundlagen geschaffen werden: „Voraussetzung für die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist (...) seine Einbeziehung in die benachbarten Objekte - rechtlich, finanziell und formal.“ (ebd., S.156).

„Sich etwas aneignen bedeutet in der Tat nicht nur, einen Ort nach seinem bekannten Gebrauch zu nutzen, sondern eine Beziehung zu ihm aufzubauen, ihn in sein Leben zu integrieren, sich in ihm zu verankern und ihm eine eigene Prägung zu geben, mit ihm umzugehen, Akteur seiner Veränderung zu werden.“ (Marie-José CHOMBART DE LAUWE in: RAU 1997, S.21).



StraÙe - Vorgarten - Haus. Die rechtliche Abstufung des Raumes bestimmt seinen Charakter.

Foto: S.Arnold

5.2. Sicherheit im öffentlichen Raum

Mit der Wahrnehmung öffentlichen Raumes eng verbunden sind Fragen der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens: Eine bedrohliche Situation wird jeder noch so schönen Straße den Reiz nehmen. Die soziale Qualität einer städtischen Straße ist wohl sogar ihre wichtigste Eigenschaft, und die Menschen selbst sind ihr wichtigstes „Mobilier“: „Der einfache soziale Kontakt, der entsteht, wenn Leute einander auf der Straße treffen, ist eine der wesentlichsten Arten des sozialen ‘Klebstoffes’ der Gesellschaft.“ (ALEXANDER 1995, S. 527).

Zu unterscheiden sind im Folgenden die tatsächliche, also objektive Sicherheit sowie andererseits die subjektive Sicherheit, die imaginär ist und in der Wahrnehmung jedes einzelnen Menschen entsteht.

Eine leere Straße in der Innenstadt bei Nacht wird immer etwas Beunruhigendes haben. Man wird versuchen, diesen Weg mit dem Fahrrad, der Straßenbahn oder einem Taxi zurückzulegen. Allein zu Fuß in den leeren Straßen einer Stadt wird sich eine einzelne Frau wahrscheinlich sehr viel unsicherer fühlen als ein Mann, ein durch Drogen Benebelter dagegen wohl überhaupt gar nicht. Mit einer tatsächlichen Bedrohung hat dieses Empfinden jedoch nichts zu tun, wenngleich das Sicherheitsgefühl auch auf dem Eindruck der realen Situation und auf Erfahrungswerten basiert, d.h. eine durchaus objektive Basis aufweist.

Je mehr sich die Menschen durch äußere Umstände aus dem öffentlichen Raum vertreiben lassen, desto leerer wird dieser schließlich werden - positive Rückkopplungen führen zu selbstverstärkenden Prozessen. „Wenn alles in Blechkisten sitzt und nur ein einzelner ungeschützt ist, ist er unsicher; wirklich unsicher oder potentiell unsicher.“ (L. BURCKHARDT 1985, S.60).

Die Unsicherheit in den Straßen ist schließlich sowohl Folge als auch Ursache des Rückzuges der Menschen ins Private: „als routinierter TV-Konsument kenne ich einfach alles: funkelnde Fische im australischen Barrierriff, tanzende Massai mit Michael Jackson-Klängen aus dem Transistorradio, und selbst Bill Clintons Frisör ist mir kein Fremder mehr. Dafür kenne ich kaum einen Nachbarn in meiner Straße.“ (REINARTZ in: fairkehr 6/95, S.22).

Der Aspekt der (vorwiegend objektiven) Sicherheit spielt in der Automobilwerbung eine wichtige Rolle: Das Automobil dient da als Garant für Leben und Gesundheit: Hier drinnen ich, evt. die Familie mit Kind, die schützenden Air-Bags, die Knautschzone und all der komfortable Service. Draußen sind die anderen, schutzlos und gefährdet. Vor den Stoßstangen, in Lärm und Abgasfahnen, im gefährlichen Verkehrsgeschehen.

Das wohl Wichtigste an der Gestaltung öffentlicher Räume ist das Ziel, Menschen mittels Gestaltung in die Straßen zu locken, sie zu einem Aufenthalt in der Öffentlichkeit zu bewegen. Doch die sozialen Kontakte, die die Grundlage für Sicherheit im öffentlichen Raum sind, wird man nicht mit Hilfe gestalterischer Maßnahmen ersetzen können. Lampen und Laternen sind tote Dinge, die in der Straße stehen, egal was geschieht. Aber sie können beitragen, den Raum übersichtlicher und transparenter zu gestalten.



Sicherheit ist machbar. In Grenzen.

Foto: S.Arnold

Auch motorisierte Polizeistreifen werden Sicherheitsverluste nicht wettmachen, denn sie sind nicht wirklich anwesend in ihren dickwandigen Automobilen. Sicher sein, heißt, sich nicht allein zu fühlen und nicht allein zu sein. Gestaltung kann einen Raum nur sicher machen, indem sie hilft, daß mehr Menschen Lust gewinnen, durch die Straßen und Gassen einer Stadt zu gehen, zu spazieren. Sie kann den Boden bereiten für mehr Akzeptanz und Belebung des Raumes. Verkehr ist machbar.

5.2.1. Geschwindigkeit als Sicherheitsfaktor

Mit zunehmenden Verkehrsgeschwindigkeiten werden soziale Kontakte in einer Stadt brüchig und reduziert. Eine Stadt der niedrigen Geschwindigkeiten - eine Stadt von Radfahrern und Fußgängern - ist dagegen eine kommunikative, eine soziale. Jeder Schritt, der dazu beiträgt, die Geschwindigkeiten im öffentlichen Raum auf ein menschliches Maß (Weltrekord im 100 Meter Lauf: 36,36km/h) zu verringern, ist ein Schritt zu sozialeren Strukturen, zu kleinräumigerer Organisation und Lebensumfeldverbesserung und schließlich zur Erhaltung der Stadt.

Unter diesem Aspekt können auch technische Geräte wie Fahrradständer klimaverbessernd sein, da sie zur Förderung des Radverkehrs beitragen und - eingebunden in ein dichtes und geschlossenes Netz von Radwegen - eine Abnahme des motorisierten, schnellen Verkehrs bewirken. Fahrradständer können zu sozialer Gesundung, zu physischer Erholung und psychischer Entspannung, zu öffentlicher Kommunikation und Belebung des öffentlichen Raumes beitragen, wenn sie Radverkehr erzeugen, die Menschen aus den Automobilen in die (dann) frische Luft holen. Fahrradständer allein werden die Stadt und die Gesellschaft nicht retten vor Verödung, Zersiedlung und Isolation, aber ohne Fahrradständer werden immer weniger das Fahrrad nutzen, sondern statt dessen Automobile, die zum Zerfall der Gesellschaft führen.



Erst die Dominanz der motorisierten Fahrzeuge macht das Radfahren gefährlich und den Aufenthalt in der Stadt unerträglich.

Foto: S.Arnold

6. Transportmittel Fahrrad

„Eine nachhaltige Gesellschaft braucht ein nachhaltiges Verkehrssystem - ohne Sommersmog, Treibhauseffekt, hohes Unfallrisiko. Radverkehrsförderung ist ein äußerst schnell wirkendes, preiswertes und effektives Mittel zur Linderung unserer Verkehrs- und Umweltprobleme.“ (LEHNER-LIERTZ 1996, S.328).

Fahrräder sind äußerst stadttangepaßte Verkehrsmittel: Ihr Raumbedarf ist sehr gering, und ihre Anforderungen an Bau und Struktur der Verkehrsräume sind relativ niedrig. Durch einfache Handhabung sowie abgasfreie und geräuscharme Betriebsweise eignen sie sich hervorragend zum Einsatz in menschlichen Siedlungen. Sie sind kommunikative, gesundheitsfördernde und soziale Verkehrsmittel. Eine Grundlage für die Leistungsfähigkeit des Fahrrades sind die kleinflächigen Strukturen von Siedlungen, die Weglängen wie Unterwegszeiten gering halten. Eine Stadt nach amerikanischem Muster mit breiten Schnellstraßen und kilometerweiten Entfernungen ist dagegen aufgrund ihrer Geometrie für das Fahrrad nahezu unwegbar. Solche Siedlungsräume sind nur noch mit motorisierten Verkehrsmitteln, zumeist per Automobil erschließbar. Eine Stadt des Automobils aber kann nicht zugleich eine Stadt der Radfahrer und Fußgänger sein.

„Fahrräder sind billig, gesund und gut für die Umwelt; aber die Umwelt ist nicht für sie eingerichtet. Fahrräder auf Straßen werden von Autos gefährdet; Fahrräder auf Gehwegen gefährden Fußgänger.“ (ALEXANDER 1995, S.309).

Das Fahrrad gehört zu den benachteiligten Verkehrsmitteln: Seine Leistungsmöglichkeit wird unterschätzt, seine Bedeutung ignoriert. Von Nichtradlern wird das Fahrradfahren dabei gefährlicher und unbequemer eingeschätzt als von Radfahrern. (in: ARBEITSKREIS VERKEHR UND UMWELT 1992, S.2). Sein Wegenetz ist bruchstückhaft und erschließt den Stadtraum nur unzulänglich. An Einmündungen sind Radwege unterbrochen und an Hof-, Garagen- bzw. Hauseinfahrten abgesenkt. Häufig wechselnde Verhältnisse und Wegeführungen bestimmen das Bild. Auf den Fahrbahnen dominieren die Automobile per Gesetz und durch ihre Durchsetzungsfähigkeit, ihre Unempfindlichkeit. Das Fahrrad ist zur Randerscheinung verdammt.



Foto: S.Arnold



Alltag Fahrradverkehr: Kopf runter und vorbeischlängeln! Die Rahmenbedingungen entscheiden über die Leistungsfähigkeit des Fahrrades als Transportmittel.

Foto: S.Arnold

Die Geschwindigkeiten auf den Stadtstraßen führen zu einer potentiellen (objektiv wie subjektiv) Gefährdung der Radfahrer. „Radfahren in der Stadt ist 1,6 mal gefährlicher als Autofahren, wenn man die Verkehrsbeteiligungsdauer als Grundlage heranzieht.“ (in: ebd. S.2). Die Lärm- und Schadstoffbelastungen verursachen Streß, sie schwächen die Immunität und können Krankheiten auslösen. Radfahrer finden nur selten Abstellanlagen, die ein sicheres und komfortables Abstellen des Gefährtes garantieren können. Für Transportaufgaben vom Einkauf bis zur Beförderung von Kindern oder großer Lasten sind Fahrräder ohne weiteres tauglich, gegebenenfalls mittels Anhänger, Fahrradaufbauten oder Spezialkonstruktionen (Tandems, Transportfahrräder, Rikschas etc.). Aber ohne geeignete Infrastruktur und steuerliche Rahmenbedingungen bleibt es eine Randerscheinung. Und solange auch die objektiven Verhältnisse negative Vorurteile gegenüber dem Fahrrad nähren, werden seine Potentiale weiterhin unterschätzt.

Wie kann das Fahrrad zu seiner verdienten Spitzenstellung im Stadtverkehr gelangen? Wundermittel gibt es hierzu nicht und Radwege oder Radständer machen noch lange nicht glücklich. Vielmehr müssen die existierenden Hindernisse an vielen Punkten und mit verschiedensten Mitteln Stück für Stück aus dem Wege geräumt werden. Dazu muß der Radverkehr als ein komplexes System begriffen werden, das im Raum in allen Dimensionen steuerbar ist. Das folgende Kapitel soll zeigen, wie das möglich ist.

6.1. Fahrradverkehr als System

„Die ‚Fahrraddichte‘ Deutschlands ist (...) höher als die Chinas; es gibt bei uns wesentlich mehr Fahrräder als Autos. Der Anteil des Fahrrades an den innerörtlichen Wegen liegt in Deutschland aber durchschnittlich nur bei 11%.“ (in: ARBEITSKREIS VERKEHR UND UMWELT 1992, S.2).

Ein Fahrzeug ist kein Fahrzeug, wenn es nicht fahren oder halten kann. Die Straßenbahn ohne Haltestelle ist kein Verkehrsmittel, sondern etwas Absurdes. Ein Auto auf dem Ozean ist so sinnlos wie ein Dampfer im Fußgängertunnel. Ebenso wenig kann das Fahrrad als Verkehrsmittel seinen Aufgaben gerecht werden, wenn es sich in den Strukturen eines fremden Systemes bewegen muß. Erst das Aufeinanderabgestimmtsein aller notwendiger Komponenten realisiert die Funktion des Gesamten, des Individuums im Netz.

Das Fahrrad wird nicht zwangsläufig durch ein gutes Schloß diebstahlsicher oder per Helm, Licht und Bremsen ein ungefährliches bzw. ungefährdetes Verkehrsmittel. Auch genügt das Anlegen von Radwegen oder Fahrradständern nicht als infrastrukturelle Grundlage für den Radverkehr. Darüberhinaus sind auch Angebote von Mietfahrrädern oder kostenloser Stadträder, von Reparatur-Dienstleistungen oder Steuervergünstigungen immer nur Einzelmaßnahmen, die zwar als solche fördernd wirken, aber erst als Ganzes zu Verbesserungen im Gesamtsystem führen können. Der Radverkehr ist ein komplexes Sy-

stem, und als solches ist er gekennzeichnet durch Verflechtungen, die Einzelmaßnahmen in ihrer Wirkung entweder verstärken oder abschwächen, ja gar auslöschen können. Solche Systeme unterliegen chaotischen wie selbstordnenden Kräften. Zum Beispiel: „Je mehr Radfahrer, desto sicherer: Die Zahl der tödlich verunglückten Radfahrer (in den alten Ländern) ist von 1142 im Jahre 1980 auf 711 im Jahr 1990 zurückgegangen, obwohl in der gleichen Zeit der Radverkehr um ca. 25% zugenommen hat.“ (in: fairkehr 5/92, S.28).

Jedes einzelne Fahrrad ist Bestandteil dieses Systems, bestehend aus Gefährten und Gesetzen, Wegen und Regeln, Abstellmöglichkeiten wie Gewohnheiten, politischen Einstellungen, Klischees u.v.a.m. Radverkehr ist ein System aus öffentlichen wie privaten Strukturen, von Finanzhaushalten und gesellschaftlichen Bedingungen, die alle ineinandergreifen und das Verkehrsmittel Fahrrad gestalten. Wie dies im Konkreten möglich ist, erläutert zum Beispiel Ursula Lehner-Liertz am Beispiel der Niederlande: „Die meisten niederländischen Fahrradproduzenten bieten mittlerweile komplette Berufsverkehrskonzepte an: eigens entwickelte Dienstfahrradtypen, Informationen über die verschiedenen Modelle der betrieblichen Fahrradnutzung incl. steuerlichen Auswirkungen für Unternehmen und Beschäftigte, sowie Musterverträgen für das Fahrradleasing.“ (LEHNER-LIERTZ 1996, S.325).

Die Folge waren eine starke Zunahme der Fahrradnutzung im Berufsverkehr, entsprechend hohe Verkaufszahlen für Neuräder und Zubehör in der Fahrradbranche, bei Serviceangeboten und Versicherungen. Schließlich wurde dann das niederländische Steuerrecht zum 1. September 1995 zugunsten der beruflichen Fahrradnutzung abgestimmt. (in: ebd., S.325).

Was macht dieses Systemdenken aus, was unterscheidet es von der herkömmlichen Herangehensweise?

„Der neuer Ansatz: der Weg von A nach B (...) Ausgangspunkt dieser Betrachtungsweise müssen die Radfahrer(innen) auf ihren Wegen von A nach B mit allen ihren unterschiedlichen Bedürfnissen und Anforderungen sein, (...) Die tatsächlichen und potentiellen Hemmnisse auf dem Weg von A nach B müssen analysiert und systematisch aus dem Weg geräumt werden, wenn bei der Verkehrsmittelwahl die Entscheidung zugunsten des Fahrrades ausfallen soll.“ (ebd., S.324).

Bei diesen Hemmnissen handelt es sich aber nicht nur um Infrastrukturprobleme. Denn, wie in vorangegangenen Kapiteln beschrieben, zeichnen sich Wege nicht nur durch ihre physikalischen Abmessungen aus, sondern bestehen auch aus Empfindungen, aus gesetzlichen wie ökonomischen Faktoren. Daraus leitet sich ein Spektrum an Maßnahmen auf vielen verschiedenen Ebenen ab: „Fortschrittliche planen und realisieren hierarchisch strukturierte Radverkehrsnetze und ein Bündel differenzierter Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Komfort des Radverkehrs, unterstützt durch eine zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit.“ (ebd., S.323).



Fahrradstände und -wege sind notwendige, aber nicht ausreichende Bedingungen für den Radverkehr. Schon gar nicht, wenn sie ihrer Funktion nicht gerecht werden.

Foto: F. MEINEL

Fahrradförderung würde dann zu einer Breitbandaufgabe für die Gesellschaft und bliebe nicht mehr in infrastrukturlastigen Maßnahmen gefangen. Auf gesetzlicher Ebene müssten die Geschwindigkeiten im Stadtverkehr auf ein allen gerechtfertigtes Tempo reduziert werden, auch sollten steuerliche Regelungen getroffen werden, die ökologische und soziale Kosten den Verursachern aufbürden und denen zugute kommen lassen müssten, die die gegenwärtig Leidtragenden sind: Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Benutzer.

Das Straßenverkehrsrecht müsste die Straße als Verkehrsraum im weitesten Sinne begreifen und deklarieren, er müsste demzufolge allen zugänglich sein, Maßstab wäre der Mensch als Fußgänger. Jede Gefährdung und Belästigung würde durch bauliche Maßnahmen oder Zulassungsbestimmungen: Zum Beispiel Einschränkungsverordnung für Stadtstraßen zugunsten lärmärmerer Nutzfahrzeuge auf der Grundlage der StVZO §49 Abs.3 Anlage XXI vom 16.11.1984. (LANUF-Projekt des UBA 1992, dokumentiert in WÜRZNER, E. / OP DEN BERG 1992).

Ebenso in Frage kommen könnten Zufahrtsbeschränkungen für alle Fahrzeuge über 7,5 Tonnen Nutzlast - anstatt wie bisher die Menschen (und vor allem Kinder) aus dem Straßenraum zu verbannen. Private Maßnahmen wie Serviceangebote aller Art (vom Reparaturdienst bis zur Waschanlage und Verleihservice) können diese Entwicklung flankieren und nicht zuletzt auch die öffentlichen Träger mittels Öffentlichkeitsarbeit, Koordinationsdienstleistungen, Baumaßnahmen und lokaler Verordnungen und Bestimmungen. Werbemaßnahmen können dabei von verschiedensten Beteiligten gemeinsam getragen werden, z.B. von Stadt, Nahverkehrsverband und Privatwirtschaft.

„Wer den Radverkehr ernsthaft fördern will, sollte sich am Komfort- und Qualitätsstandard der Autowelt orientieren. Dort haben wir eine völlig selbstverständliche öffentliche und private Infrastruktur, deren Komponenten gut ineinandergreifen. Diese Infrastruktur ist auf dem Stand der Technik. Und für ihre ständige Weiterentwicklung sorgen unzählige gutbezahlte Leute.“ (ebd., S.324).



Das System Fahrradverkehr wird auch davon geprägt, daß Radfahrer gern zu zweit unterwegs sind und ihre Räder am Ziel zusammenschließen wollen.

Foto: S.Arnold

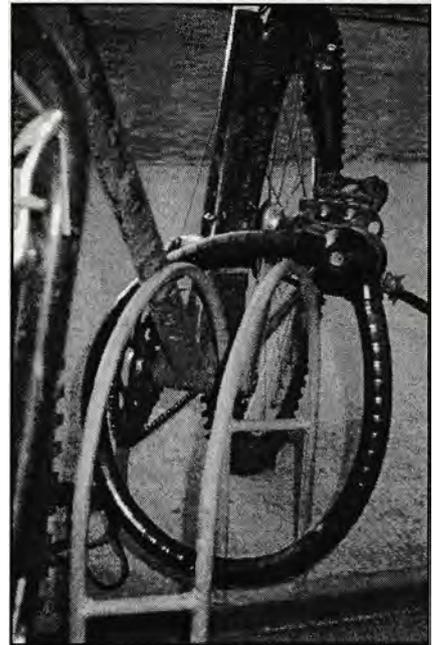
7. Das Fahrradparken

7.1. Das Abschließen - ein notwendiges Übel

Wer schließt schon gern sein Fahrrad ab? Man macht es aus Notwendigkeit. Man macht es aus Erfahrung, aus Gewohnheit. Und wegen der Versicherung. Nie aus Freude.

Das Abschließen von Fahrrädern ist immer mit Arbeit verbunden: Einen geeigneten Platz fürs Velo suchen, Schlüssel heraussuchen, Schloß öffnen, Schloß hinein- und um den Ständer herumfädeln und abschließen. Je nach Firma und Produkt sind Anbringen und Abschließen mehr oder weniger einfach. Manche schnappen ins Schloß ohne daß man den Schlüssel noch einmal herumdrehen muß, Bügelschlösser nimmt man erst auseinander, um sie dann wieder zusammenzustecken. Speichenschlösser, die das Hinterradblockieren, muß man nur zuschieben und den Schlüssel abziehen, aber wehe, man verliert ihn, was schnell geht, denn er ist klein und immer solo!

Im elektronischen Zeitalter ist die Zentralverriegelung per Knopfdruck für Fahrradschlösser noch nicht erfunden. Leider. Welche Freude am Auto: Ein Knopfdruck auf der Fernbedienung und auf ist der Wagen. Das Ab- und Aufschließen gerät zum Spiel. Selbst per Schlüssel und Zentralverriegelung ist es noch relativ einfach: Man muß nur ein bißchen den Schlüssel drehen - schon sind alle Türen offen und auch wieder zu.



Die hohe Kunst des Aneinanderfesseln.

Foto: S.Arnold

Zwar ist das Abschließen von etwas immer eine Handlung aus Notwendigkeit, aber es kann auf diese Weise zu etwas Spielerischem, Kinderleichtem werden. Was macht das Abschließen am Fahrrad so umständlich, so lästig?

Erstens: Es geschieht viel zu oft, denn die Wege in der Stadt sind kurz, und oft muß man schnell mal anhalten und etwas kaufen oder holen gehen.

Zweitens: Es ist nicht mit dem Abziehen eines Schlüssels getan, sondern immer mit dem Zusammenpuzzeln dreier Teile verbunden: Fahrrad, Schloß und Ständer. (Mancher nimmt - sicher ist sicher - gar zwei Schlösser.)

Drittens: Eigentlich ist das Fahrrad so schön einfach: draufsetzen und losradeln! Das Ab- und Anschließen aber ist eine zum Fahren eigentlich nicht nötige Handlung. Es ist etwas zusätzliches, etwas, das dem System aufgestülpt wurde im Nachhinein.

So wird der Mensch zum Sklaven seiner Maschine, sie fordert ihn, um ihrerwillen etwas zu tun, was seine primäre Absicht nicht ist. Das heißt, eigentlich ist es nicht die Maschine selbst, sondern die Gesellschaft, in der Fahrräder gestohlen werden. Das Ringen um etwas, das Bewahren oder bemühen um etwas ist verbunden damit, daß man es gegen die Umwelt, gegen die anderen, gegen das Feindliche sichert und verteidigt. Dieses Problem ist mindestens so alt wie die Menschheit: Die ersten Äcker, die bestellt wurden, die ersten Tiere, die gehalten wurden, mußten versorgt, umsorgt und verteidigt werden gegen Wetter, wilde Tiere und jene, die Besitz ergreifen wollten vom eigenen. Nur solange man Jäger war und Sammler, konnte man aus der Natur schöpfen ohne Sorge (im Sinne von Fürsorge und Hege) und Voraussicht. Man nahm und ging. Man legte keine Vorräte an, um die man sich hätte kümmern müssen.

Doch der Beginn der Fürsorge liegt in etwas noch viel Ursprüngliche-

rem: dem Aufziehen des Nachwuchses, dem Erhalt der eigenen Art. Die kleinen Wesen müssen versorgt und geschützt werden bis sie selbständig und unabhängig ihren Weg gehen.

Mit der Erfindung des Werkzeuges, vom Feld, mit dem Früchte produziert werden über Haus, Weg, Computer, Stift und Kühlschrank bis zum Gefährt, das der Bewegung dient, haben wir eine Unmenge von Helfern in unseren Dienst gestellt, die alle gepflegt und gewartet werden wollen, um zu funktionieren. Und sie wollen gesichert sein, um nicht ihren Besitzer zu wechseln. Das Pferd erhält seine Brandmarke, das Grundstück Umzäunung und Alarmanlage, und das Fahrrad bekommt ein dickes Schloß zum Schutz.

7.2. Sicherheit für Fahrräder

„Abgestellt und Zugeparkt“ - Das abgestellte Rad als ein privater Gegenstand im öffentlichen Raum: verlassen, wehrlos, ausgeliefert - das Singuläre im Allgemeinen. Das Fahrradparken stellt als einen Extrempunkt das Problem dar, daß etwas Persönliches, etwas vielleicht einzigartiges in eine (mehr oder weniger) anonyme Umgebung eingebracht und dort zurückgelassen wird. Dabei handelt es sich um ein Phänomen des öffentlichen Raumes, daß sich in den Diskussionen um Grafities, mutwillige Zerstörungen und Sicherheit widerspiegelt: Er ist zwar Gemeingut, er ist der Raum, der einer Kommune, einer Stadt gehört und damit ihren Bewohnern. Aber er gerät mehr und mehr zu einem unberechenbaren Niemandsland, aus dem man sich zurückzieht, für das niemand sich recht verantwortlich fühlt. Alles, was sich in diesem Raum befindet, ist potentiell und tatsächlich gefährdet, umso mehr, je schutzloser es ist.



Das Fahrrad ist von Natur aus empfindlich und schutzlos. Und Fahrradschlösser binden nur wenige Teile aneinander.

Foto: S.Arnold

Die sympathischen Seiten des Fahrrades sind zugleich seine Schwachstellen: Es ist zu leicht. Jeder kann ein Fahrrad wegtragen. Auch ist es zu einfach auseinanderzuschrauben, je praktischer, einfacher und universeller die Verbindungen sind (Schnellspanner und Inbusschrauben), desto gefährdeter wird es. Das Fahrrad trägt seine kostbaren Bestandteile offen und ungeschützt. Mit einem Schloß wird es nur teilweise zusammengebunden, die wichtigsten Teile sollen miteinander an einem festen Punkt im Raum fixiert sein. Im Wesentlichen demontierbar bleibt es trotzdem.

Autos verbergen dagegen alles unter ihrer schützenden Karosserie und sichern es zusätzlich durch ihr beträchtliches Gewicht. Man kann ein Auto nicht einfach wegtragen und andernorts in Ruhe demontieren. In den wenigen Schlössern, die nötig sind zum vollständigen Umschließen und Einkapseln, ist alles Know-how gesammelt, um ihre Sicherheit zu garantieren. Das Öffnen von nur einer Tür genügt i.d.R., um es sofort benutzbar zu machen (Den Zündschlüssel ins Zündschloß zu stecken, stellt kaum einen zusätzlichen Aufwand dar). Im Innern prangen mitunter Lenkerschlösser und warnen kleine Leuchtdioden: „Ich habe eine Alarmanlage!“ Nicht zuletzt verleihen Nummernschilder dem Automobil eine schützende Registrierung und Identifikationsmöglichkeit, durch die sie zu - wenn auch technischen - Individuen gemacht werden.

7.2.1. Objektive Sicherheit für Fahrräder

Kein Schloß ist wirklich sicher, jedes kann aufgebrochen werden. Das eine mit mehr, das andere mit weniger zeitlichem und technischem Aufwand. Und wenn das Schloß zu gut ist, zerteilt man schnell den Fahrradrahmen - die abgebauten Komponenten lassen sich auch so verwerten. Fahrradschlösser verzögern nur, sind eine Schwelle, ein Aufwand, der bewältigt werden muß und kann. Ständig kursieren neue Geschichten darüber, wie die vermeintlich sichersten Schlösser zu knacken sind. einst tat es ein Wagenheber, dann ein wenig Eisspray und ein Hämmerchen, mal ein Akkubohrer oder ein Spritzer ätzender Säure. Stetig erneuern die Produzenten ihre Schlösser, stetig verbessern Diebe ihre Technologien und Strategien. Jedes Schloß ist nur begrenzte Zeit sicher und bietet auch nur einen relativen Schutz, indem das unter den aufgefundenen Rädern bestgesicherte im Vorteil ist. Abhängig ist dies natürlich auch vom Wert des Rades selbst: für ein besonders edles Teil wird man mehr riskieren als für weniger wertvolle. Ein Ergebnis ist daher, daß viele Personen, die häufig per Rad unterwegs sind, verschiedene Räder haben: gute für Reisen oder Fahrten bei Tage, billige und alte für abendliche bis nächtliche Ausflüge in der Stadt.



Kein Rad ist wirklich sicher.

Foto: S.Arnold

Welch eigenartige Blüten der Fahrradklau hervorbringen kann, beschreibt ein Reisebericht aus Amsterdam, Europas Fahrradmetropole, wo das Fahrrad zwar allgegenwärtig, aber dafür nicht weniger gefährdet ist, was zu einer technischen Ausrüstung führt, die gerade noch den nötigsten Anforderungen gerecht wird und Diebstahl unattraktiv macht: „... das einzig holländische an den Fahrrädern, die wir bekommen, ist die fehlende Handbremse. Das wichtigste Zubehörteil ist immerhin dabei: das Schloß. Denn hier werden so viele Fahrräder gestohlen, daß die Amsterdamer darüber schon Witze machen. Die schnellste Möglichkeit, an ein Fahrrad zu kommen, so lesen wir in einem Stadtmagazin, sei, auf eine Gruppe von Radfahrern zuzulaufen und zu brüllen: 'Hey, das ist mein Fahrrad!' Einer von ihnen würde bestimmt sein Fahrrad fallenlassen und wegrennen... Beruhigend für Touristen: Mietfahrräder stehen bei den Langfingern nicht hoch im Kurs: Sie sind allzu leicht zu identifizieren, weil numeriert.“ (Tichatschek 1997, S.17).

Fahrraddiebstahl ist ein offenbar lukratives Geschäft, nicht aber für Versicherungen, denn die Aufklärungsrate ist vernachlässigbar gering. Ein als gestohlen gemeldetes Rad wird in der Regel nicht wiedergefunden. In der Folge erhöhen die Versicherungen ihre Beitragssätze, gliedern sie die Versicherungen für Fahrräder aus und begrenzen die Anzahl an möglichen Auszahlungen in Schadensfällen (Nach dem dritten als gestohlen gemeldetem Rad ist meist Schluß). Und für den Fall von infolgedessen zunehmenden Versicherungsbetrügen bleiben den Versicherungen neben der Erhöhung ihrer Sicherheiten oft nur Appelle an Gewissen und Verstand der Versicherungsnehmer.

Als Antwort auf hohe Diebstahlsquote und niedrige Aufklärungsrate gibt es nun von einer Versicherung ein spezielles Angebot für Fahrräder mit eingraviertem Sicherheits-Code. Die Beiträge sind um 10% niedriger als normal, da die Sicherheit solcherart geschützter Räder deutlich über dem Durchschnitt liegt. Versicherungsbetrüge mit codierten Rädern können zudem ausgeschlossen werden.

Damit bieten Gravierungen subjektive und objektive Sicherheiten: Die subjektive Sicherheit erreichen sie durch ihre Botschaft, registriert zu sein: „Ich bin nicht ein Fahrrad unter vielen, sondern man kennt mich und findet mich wieder!“ Kommuniziert wird das durch die offene Sichtbarkeit der Codenummer und die Unterstreichung durch Aufkleber. Die Kommunikation mit „dem Dieb“ (als Sammelbegriff für jene unerkannten Personen) unterstützt den tatsächlichen, objektiven Schutz, der in dem erhöhten Aufwand besteht, die Gravur zuzuspachteln und das Rad neu lackieren zu müssen, um nicht erkannt zu werden.

Sicher ist aber auch dieser Schutz nicht per se und für immer: Ohne Kontrollen der Polizei wäre das ganze System wirkungslos, sie gehören praktisch zum System „Diebstahlsschutz durch Codierung“ dazu. Sie sind der unsichtbare, imaginäre Bestandteil, der unsichtbare Beobachter, der alles sieht, dem nichts entgeht. Ohne das Wissen oder zumindest den Glauben an diese allgegenwärtige Instanz, funktioniert das System nicht. Auch das Rollenverständnis der Diebe gehört zu dem System dazu.

Eine Codierung oder das Anschließen mit ausgesprochen guten Schlössern verschiebt das Diebstahlsrisiko auf die Seite der weniger gut gesicherten Räder. Schutzmaßnahmen sind stets relativ, sicher ist immer nur das bestgesicherte Rad. Diebe werden lernen, mit immer höheren Standards fertigzuwerden. Auch Ausweispapiere und Banknoten sind schließlich fälschbar, entscheidend ist nur die Gewinnspanne, die erzielt werden kann.

Fahrradboxen stehen im öffentlichen Raum, stellen aber durch ihre Abschließbarkeit ein temporär privates Territorium dar. Sie machen die Räder unsichtbar (bis auf gläserne Ausnahmen) und blockieren damit selektive Diebstähle, die im Wesentlichen dominieren. Fahrradboxen geben dem Fahrrad das, was ihm - siehe oben - fehlt: eine schützende Hülle. Oft aber stellen sie ein ästhetische Problem im Stadtraum dar, sind sie doch recht große und durch und durch modern anmutende Geräte. Sie sind von beträchtlichem optischen Gewicht und keineswegs so transparent wie ein

Technische Möglichkeiten zur Diebstahlsicherung am Fahrrad lassen große Potentiale erkennen, wenn Fahrrad und Schloß zusammengefaßt würden. Das oben beschriebene Dilemma der empfindlichen Offenheit des Fahrrades kann zu Überlegungen führen, wichtige Teile und Elemente ins Innere zu verlagern, das Fahrrad „umzukrempeln“: Verriegelt das Schloß aus dem Rahmen heraus Vorderrad, Lenkung und Hinterrad, sind weder Diebstahl noch Demontage ohne Zerstörung möglich. Sobald der Rahmen selbst zum Bügelschloß wird, kann das gestohlene Rad nur noch als Ersatzteilsender dienen, denn der Rahmen selbst müßte zerstört werden. Ein Losschneiden und Darauf-wegfahren wäre unmöglich.

- Eine Fahrrad-Zentralverriegelung müßte ebenso im Rad selbst integriert sein, mit einem Abschließvorgang verbunden sein, ein Wegschieben oder -fahren verhindern und das Rad im Raum fixieren, will heißen: irgendwo anschließen. Eine grundlegende Vereinfachung der Diebstahlsicherung wäre damit zugleich erreichbar: Eine Schlüsselbewegung wäre ausreichend zum Sichern und Lösen des gesamten Rades.

7.2.2. Subjektive Sicherheit von Fahrrädern

Für die Sicherheit eines Fahrrades sind aber nicht nur Schloß und Polizei entscheidend, sondern ebenso sein räumliches, zeitliches wie soziales Umfeld. Stehen sie in belebten Stadtstraßen oder in abgeschiedenen Winkeln, allein in Hinterhöfen oder in Massen vor dem Bahnhof? Werden sie am Tage oder in der Nacht abgestellt? Verschwinden sie nachts im Dunkel oder stehen sie im Schein einer Laterne? Schwächt oder stärkt das soziale Umfeld die Sicherheit, sind die Menschen anonym oder kennt man sich? Steht das Rad in einer kleinen Straße der Altstadt oder vor einem Supermarkt am Stadtrand? Alle diese Situationen können unterschiedliche Einflüsse haben auf die Sicherheit von abgestellten Fahrrädern.

Objektive und subjektive Sicherheit muß hier unterschieden werden. Räume, in denen ein Fahrrad wirklich, also objektiv sicher ist, sind zumeist geschlossene Räume: Keller, Hausflure, Schuppen, auch Hinterhöfe und natürlich Fahrradeinstellanlagen. Hinter geschlossenen Türen Räder herauszustehlen, ist schwierig, da man i.d.R. nicht weiß, ob sich das Eindringen und Nachschauen lohnt. Auch Diebe nehmen nur ungern die Katze im Sack. Die Fahrräder sind „aus den Augen - aus dem Sinn“ und damit geschützter als eines, das frei im öffentlichen Raum steht. Manch einer stellt sein Fahrrad daher gern in fremden Hausfluren oder in privaten Grundstücken ab, sofern der Zutritt dazu gesichert ist. Damit versteckt man das Rad sicher vor den suchenden Blicken potentieller Diebe und bringt es gleichzeitig in ein halböffentliches Umfeld hinein, das mehr subjektive Sicherheit bringt, denn der Besitzer wird in der Nähe vermutet - das Fahrrad scheint bewacht.

Die subjektive Sicherheit ist eine immaterielle, oft schwer auszuma- chende Größe. Sie beschreibt subjektiv empfundene Qualitäten, hier zur Sicherheit im öffentlichen Raum. Einfachen Regeln oder Geset-



Foto: S.Arnold

zen gehorcht dies oft nicht. Ein bevölkerter Raum gewährleistet z.B. nicht unbedingt auch soziale Kontrolle. Versuche haben gezeigt, daß es sehr wohl möglich ist, selbst an stark belebten Plätzen Fahrradschlösser zu zerschneiden und die Räder mitzunehmen ohne daß jemand der Passanten und Umstehenden eingegriffen hätte - eine anonyme Gesellschaft, in der man sich untereinander nicht kennt, produziert Verantwortungslosigkeit und löst soziale Bindungen auf. „Was soll ich mich da reinhängen? Ist doch nicht mein Rad. Geht mich nichts an...“

Naheliegender ist auch, daß in einem belebten öffentlichen Raum niemand auf den Gedanken kommt, daß sich jemand erlauben würde, hier - vor aller Augen - etwas zu stehlen. Ein solches Vorhaben erscheint als so unrealisierbar, daß diese Situation zu einer Art Selbstnegation der sozialen Sicherheit führen kann, womit schließlich die Wachsamkeit nahezu aufgehoben wird.

„Mitten in der stark belebten City (Bremen) schleppte ein Reporter ein Rad nach dem anderen davon. Den wenigen Passanten, die ihn überhaupt ansprachen, wurde beschieden: „Hab' leider den Schlüssel verloren, jetzt muß ich das Fahrrad dummerweise nach Hause tragen.“ Und damit war die Sache erledigt und der Fisch im Netz.“ (DACHALE in: fairkehr 6/92, S. 30).

Ein persönlicher Erlebnisbericht schilderte z.B., wie jemand, weil er seinen Fahrradschlüssel verloren hatte, in aller Öffentlichkeit auf dem halleschen Marktplatz das eigene Rad vom Schloß befreien mußte. Polizisten, die dies wahrgenommen hatten, ließen sich mit wenigen Worten überzeugen, daß alles rechtens sei. Sie halfen dann gar mit. Das Vorgeben von Rechtschaffenheit ist ein wirksamer Schutzschild.

Subjektive Sicherheit ist ein mentaler Schutz, der nur dann funktioniert, wenn der, der stehlen will, die Situation im Umfeld als negativ für sein Vorhaben empfindet. Der Dieb muß sich in seiner Rolle begreifen und danach handeln, sonst wird er nicht als ein solcher wahrgenommen. Das Hinwegsetzen über gesellschaftliche Konventionen, das Wechseln von Rollen, macht sich subjektive Sicherheiten Nutze und negiert sie damit.

Aber auch subjektive Sicherheit kann erhöht werden. Ziel sind Maßnahmen, die ein Gesehenwerden, eine vermeintliche oder tatsächliche Überwachung signalisieren. Naheliegender ist das Vorhandensein von mehr Menschen oder auch Sicherheitskräften (Polizei und privaten) im öffentlichen Raum, verbunden mit dem nötigen sozialen Zusammenhalt und Verantwortungsgefühl. Darüber hinaus sind auch technische Maßnahmen möglich wie Bewegungsmelder, Videokameras (echte und scheinbare) sowie eine bessere Be- bzw. Ausleuchtung der Abstellanlagen. An den Rädern selbst sind Registrierungen und Codierungen, die deutlich kommuniziert werden, von Nutzen, vielleicht auch das wirkliche oder vermeintliche Vorhandensein elektronischer Sender. Interessant dürften Imitate stabiler Fahrradschlösser sein, die bei niedrigem Kaufpreis mehr Sicherheit vorgeben als sie gewährleisten, was zur Abschreckung gegen Diebe geeignet sein kann. Denn zur Sicherung abgestellter Fahrräder ist auch weniger wichtig, tatsächlich sicher zu sein, sondern möglichst unentwendbar zu erscheinen. Jedwede Verunsicherung potentieller Fahrraddiebe bedeutet immer einen Sicherheitsgewinn für die betroffenen Objekte.

7.3. Ästhetik des Fahrradparkens

7.3.1. Radständer und Stadtbild

„Da die Fahrradabstellanlage Teil des Stadtbildes ist, ist der situationsgerechte Einsatz notwendig. Diese Notwendigkeit stellt sich insbesondere bei überdachten Abstellanlagen. Das Design der Anlage, insbesondere in Fußgängerbereichen und vor wertvollen Hausfassaden, ist wichtig für die Akzeptanz.“ (HÄNEL 1986, S.47).

Bei Fahrradständern als „technischer Möblierung“ des Stadtraumes gerät man unweigerlich in heftige Diskussionen, ob denn die Geräte in die „historische Altstadt“ passen. Dabei gibt es selbige in der Realität gar nicht, jedenfalls nicht im Sinne eines geschlossenen oder vollständigen Ensembles alter Bauten. Diese „historische Altstadt“ existiert nur durch seine mediale Darstellung und selektive Wahrnehmung, durch die Bezeichnung als solche sowie die Gewöhnung daran.

Sie ist kein Museum, das der Besucher und Beschauer harrt. Sie ist historisch im Sinne von „geschichtsträchtig“, reich an Zeitdokumenten verschiedenster Epochen. Sie ist gewachsen, geworden aus sich heraus. Niemand hat ein Drehbuch geschrieben. Die Geschichte endete mit dem soeben vergangenen Zeitpunkt.

Denkmalschutz ist auch in Halle ein heiß umstrittenes Gebiet. Ein Sammelsurium verschiedenster Stile und Bauformen führt zu formalem Auseinanderfallen des Stadtbildes führt, während formale Durchgestaltung und Komposition Kontexte und Bezüge herstellt, die eine bauliche Einheit entstehen lassen. Wichtig ist aber zu sehen, daß die „Stadtgestalt“ gemacht ist, in den Köpfen, den Medien, den Gesetzen (Lucius Burckhardt). Der hallesche Markt wie er heute ist, ist so gegensätzlich, daß von einer baulichen Einheit eigentlich nicht gesprochen werden kann. Sie stellt sich erst in der Wahrnehmung und Vorstellung der Betrachter her („Unser Markt soll bleiben wie er ist!“)

Stetiges Problem sind neu einzufügende Elemente, die den gegenwärtigen Sehgewohnheiten nicht entsprechen, was sowohl für als auch gegen sie spricht: Einerseits hemmen Sehgewohnheiten Entwicklungen zu neuen Qualitäten in Architektur (große Fenster, spannungsgeladene Proportionen oder grüne Dächer vielleicht) und Gesellschaft (die Fassade als sozialer Gestus der Zurschaustellung von Macht und Reichtum). Andererseits weckt die Erhaltung eines gewohnten Stadtbildes Verantwortung und Identität. Im Hinblick auf die sozialen Qualitäten einer Stadt und Gesellschaft ist die offene Auseinandersetzung über Stadtbild und Veränderungen vielleicht das Wichtigste überhaupt. Eine allgemeine Inbesitznahme (geistig wie tatsächlich) öffentlicher Räume ist das Beste, was einer Stadt geschehen kann.

Fahrradständer in den öffentlichen Raum einzubinden heißt, sie einerseits für Radfahrer als solche kenntlich zu machen, sie aber andererseits nicht zu einer Störung des Stadtbildes werden zu lassen. Dabei bestehen von beiden Seiten Einschränkungen und Grundanforderungen, die gegen- oder miteinander abgewogen werden müssen. Eine wichtige Rolle bei der Erkennbarkeit der Abstellanlage spielen Erfahrungswerte der Radfahrer, ihre spezi-



Das Stadtbild ist eine Frage von Perspektive und Reflektion.

Foto: S. Arnold

fischen Sichtweisen dank derer sie nicht unbedingt auf deutliche Ausschilderungen angewiesen sind. Hierzu wird in Kapitel 7.3.4. näher eingegangen.



Historische Innenstadt: Die Geschichte endet mit dem jüngsten Augenblick.
Foto: S. Arnold

Fahrradständer können zu einem ästhetischen Problem für den Stadtraum werden, wenn sie zu dominant werden durch die Menge der abgestellten Räder, aber Rückkopplungseffekte können ausgleichend wirken: Wenn viele per Rad unterwegs sind und die Anlagen ausgiebig nutzen, werden sie sie viel toleranter sehen als jemand anderes und die öffentliche Meinung bestimmen. Auf der anderen Seite geraten nicht oder selten genutzte Radständer zu einem ästhetischen Problem: Hier ist die Hemmschwelle der Ablehnung niedriger, weil sie offenbar unsinnig und fehl am Platze sind. Sie ordnen nicht die zwingende Realität, sondern erscheinen als inhaltsfreier Selbstzweck.

Vielleicht werden Fahrräder in Zukunft in automatischen Parktürmen abgestellt wie in Japan, wo die innerstädtische Raumnot mit automatischen Massenquartieren für Fahrräder beantwortet wird, verbunden mit ausgewiesenen Parkverboten für Fahrräder im öffentlichen Straßenraum. Ob und wie solche Parktürme sich in das Stadtbild einfügen, ist eine Frage, für die es gewiß Lösungen gibt. Vielleicht werden die Räder dereinst im Boden versenkt oder verankert, so daß sie im Stadtraum nicht zu sehen sind. Genausogut aber können Fahrräder auch nach wie vor im Straßenraum stehen und eigene, extra für diesen Zweck vorgesehene „Parkmöbel“ benötigen.

7.3.2. Der leere Fahrradständer

Nur wenige Fahrradständer sind ständig belegt, die meisten stehen bestimmte Zeiten am Tag leer da oder auch ganze Wochen oder für lange Zeit im Winter. Dürfen sie das?

Eine leere Bank am Weg ist eine Einladung, sich zu setzen. Eine leere Straße bietet Kindern Platz zum Spielen. Ein Brückengeländer ist dazu da, daß niemand hinunterfällt. Ein leerer Fahrradständer ist ein leerer Fahrradständer. Nur manchmal ist er auch als Spielgerät oder Sitzmöglichkeit verwendbar.

Ganz kleine Radständer, die wenig Halt bieten und die Felgen verbiegen, sind schön, wenn sie leer sind, denn man sieht sie fast nicht. Sie stellen dann auch kaum ein Hindernis dar, daß einem den Weg verstellen könnte. Große, stabile Radständer dagegen nehmen unbelegt fast ebensoviel Platz ein wie vollgestellt. Sie sind nicht zu übersehen. Der Schluß, daß manche Fahrradständer Platz sparen würden, ist allerdings nicht ganz korrekt, zumindest nicht ohne genaue Betrachtung.

Ein kleiner Fahrradständer kann nur dann Platz sparen, wenn er leer ist. Und auch dann ist der Raumgewinn nur von Nutzen, wenn er tatsächlich benötigt wird. Denn was nützen gewonnene Flächen, wenn abends und nachts niemand da ist, der diese braucht? Zu den Zeiten lebhaften Verkehrs aber, wo der Platzgewinn sehr zu begrüßen wäre, sind auch Fahrradständer immer belegt.



Für leere Fahrradständer gibt es Gründe. Zum Beispiel, daß sie einfach schlecht sind.
Foto: S. Arnold

Daß Fahrradständer immer irgendwann leer im Stadtraum stehen, muß akzeptiert werden. Welche Erscheinung sie in diesem Zustand bieten, kann mit ihrer Gestaltung beeinflusst werden. Die bekannten einfachen Bügel (ein doppelt gebogenes Stahlrohr, ca. 80cm hoch und breit, feuerverzinkt) erscheinen schlicht und funktional. Werden sie mit einer Lackierung versehen, ist das zwar zu Beginn ganz schön, sie altern aber umso schneller, sobald der Lack abzublättern beginnt. Fahrradständer sind technische Geräte, und Gebrauchsspuren bleiben nicht aus, entscheidend ist, ob sie dadurch interessanter werden oder verschlissen wirken. Ein verzinktes Rohr wird im Laufe der Zeit etwas dunkler, gewinnt durch das viele Berühren andererseits an Glanz, was ihm eine charakteristische, interessante Ästhetik verschafft. Und auch Spuren von Farbspray und Markern gehören heute zum Alterungsprozeß öffentlicher Flächen. Je nach Gestaltung können sie negativ oder positiv auf den Gegenstand wirken.

Leere Radständer machen oft einen verwahten Eindruck, noch dazu, wenn z.B. zerfallende Fahrräder zurückbleiben, um die niemand sich mehr kümmert. Solange die Ständer belegt sind und täglich etwas hinzustellen und mitgenommen wird, machen sie einen belebten Eindruck, rostige Überreste wirken als Ausnahme, als Zeichen der Zeit. Sie werden Geschichte. Auch Laub und Müll kann in belegten Radständern vertuscht und übersehen werden, ist er aber leer, dann wirkt das Ganze heruntergekommen und wird für jedermann zum Müllablageplatz. Fahrradständer als Schmutzdecke.

Das Problem der Reinigung stellt für Hersteller wie Käufer von Fahrradständern heute ein gewichtiges Problem dar, ist doch der Reinigungsaufwand aufgrund des Lohnniveaus in Deutschland ganz beträchtlich. Wo früher Straßenkehrer gemütlich ihren Dienst verrichteten, saugen und kehren heute hochspezialisierte Maschinen umher. Dennoch steigen die Kosten bei gleichbleibender Leistung. So wird das Argument „Leicht zu reinigen!“ zu einem wichtigen für die Kaufentscheidung. Dabei erweisen sich die Anpreisungen in der Realität mitunter als wenig sinnvoll, denn ein voller Radständer ist kaum zu reinigen, wie immer er aussieht. Leere Radständer findet man nur nachts oder an Stellen, wo sie selten oder nie genutzt werden.



Fahrradständer, die keinen Platz brauchen! Aber tagsüber, wenn man den Weg zum Gehen braucht, nehmen ihn die abgestellten Räder ein.

Foto: S.Arnold



Manche Fahrradständer können drei- bis fünfmal überbelegt werden. Für den Preis wüsten Durcheinanders.

Fotos: ~~EM~~ S. Arnold

7.3.3. Volle Fahrradständer

Ist ein Radständer mit vielen Rädern belegt, tritt seine Form hinter der der vielen bunten Fahrradrahmen zurück. Dominierend wirkt dann das Gemenge aus Sätteln, Lenkern, bunten und verchromten Rohren sowie den dünnen Kabeln und Speichen. Je nach Gestaltung des Fahrradständers wachsen die Räder wild durcheinander zu ungeordneten Haufen oder schön brav zu langen Reihen. Entscheidend für die Ordnung im Chaos ist die Vorgabe einer Parkordnung durch den Ständer sowie dessen richtige Dimensionierung und Qualität. Jene Bügel, die ein grobes Raster vorgeben mit einer Vielzahl unterschiedlicher Aufstellungsweisen, führen daher zu mehr oder weniger ungeordnetem Aufstellen, verbunden aber mit einer potentiellen mehrfachen Überbelegung. Fahrradständer, bei denen das Vorderrad in einem kleinen Bügel fixiert wird, lassen oft kaum andere Aufstellungen zu und erzwingen damit eine Ordnung. Oft ist bei ihnen aber nur jede zweite Einstellung belegt - sie sind zu knapp bemessen.

Ob leer oder vollbelegt, Radständer sind immer eine relativ transparente Erscheinung im Stadtbild, denn sie sind selten höher als einen Meter und gewährleisten damit Fußgängern, Radfahrern wie Autofahrern einen freien Blick. Von Bedeutung ist dies an Stellen, wo Sichtbehinderungen zu Gefahren führen. Alle Einfahrten und Straßenränder, besonders an Fußgängerüberwegen sind hier zu nennen. Radständer können daher, richtig eingesetzt, zu Transparenz und Übersichtlichkeit führen, indem sie Plätze visuell freihalten, auf denen vorher Autos die Sicht einschränkten.

7.3.4. Getarnte Radständer

Gegenstände zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern müssen nicht wie Fahrradständer aussehen, meist reicht es, daß sie zum Abstellen eines Fahrrades geeignet erscheinen. Es braucht keine Schilder, worauf erklärt wird, daß ein Ding, daß sich als Radständer eignet, auch tatsächlich ein Radständer ist. Radfahrer erkennen Gegenstände im öffentlichen Raum aus ihren Erfahrungen. Sie wissen, wie sie beschaffen sein müssen, welche Qualitäten sie benötigen.

Getarnte Fahrradständer gibt es schon viele, es sind Elemente wie z.B. Straßenlaternen, Fahnenstangen, Verkehrsschilder, Geländer und Gitter, Zäune, Bäume und andere. Jeder, der viel Rad fährt, wird sie erkennen und aus dem Dickicht der Stadtmöblierung herausfinden. Meistens nutzt man ohnehin die gleichen Wege oder sucht die gleichen Ziele auf, so daß von Mal zu Mal der ideale Abstellplatz gefunden wird: möglichst nah am Ziel, möglichst diebstahlsicher und einfach benutzbar.

Allerdings sind viele von ihnen nur beschränkt nutzbar, manchmal mit Schäden am Rad oder mit Behinderungen anderer Personen verbunden. Verkehrsschilder eignen sich schlecht für Damenräder ohne Querstange: sie fallen leicht um. Und Herrenräder erhalten Kratzer im Lack, wenn ihr Rahmen allzu heftig das Schild fällt. Treppengeländer können, sobald ein Rad darangeschlossen ist, ihre Funktion als solche nicht mehr gewährleisten: sie sind zugeparkt.

Die Deutsche Bahn weist mit Schildern darauf hin, daß ihre Gitter vor den Fenstern am Bahnhofseingang keine Radständer sind - sie wurden und werden aber als solche verwendet, denn sie befinden sich in idealer Lage direkt am Haupteingang, stehen ständig unter Kontrolle der direkt davor wartenden Taxifahrer, und sie bieten oft den einzig freien Platz für's Velo.

Die bewußte Anlage von getarnten oder versteckten Radständern ist eine interessante Möglichkeit zur Gestaltung öffentlicher Räume. Sensibel und ohne andere Nutzungen zu verdrängen, können weiträumig verstreut und in lokal beschränkten Quantitäten Angebote zum Abstellen von Fahrrädern gemacht werden. Geländer eignen sich zur räumlichen Strukturierung, zur optischen Gestaltung und mitunter auch zum Verweilen. Querstangen vor Schaufenstern bieten der Kundschaft auf kleinem Raum Platz für's Rad und außerdem Schutz für die Fenster. Vor Zeiten waren sie überall gebräuchlich, heute findet sich nur hier und da ein übriggebliebenes, fast nie ein neuinstalliertes. Die Benutzbarkeit wird geopfert zugunsten möglichst großer Werbewirksamkeit.

Darüber hinaus werden auch Bäume und Baumschutzbügel heute oft zum Abstellen von Fahrrädern genutzt. Sie sind in der Regel über die ganze Stadt verteilt und kommen damit den Anforderungen der Radfahrer entgegen, für die eine möglichst flächige Verteilung entlang der wichtigen Einkaufsstraßen günstig ist. Werden dementsprechend stark vom Radverkehr frequentierte Straßen mit Bäumen und Baumschutzvorrichtungen bestückt, werden mehrere Funktionen zugleich erfüllt: Die Straße wird schöner, die Luft und das Klima werden besser, und man hat auch ein Grundangebot an „unsichtbaren Radständern“ geschaffen.



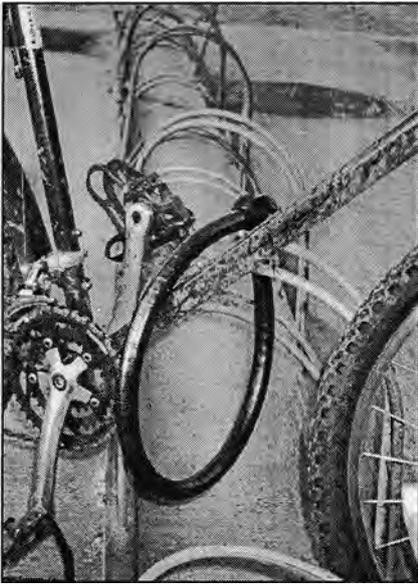
Bäume gehören zu den schönsten und sichersten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, die es gibt. Foto: S. Arnold



Jedes halbwegs brauchbare Gerät wird als Radständer benutzt. Foto: S. Arnold

8. Fahrradabstellanlagen

8.1. Begriff und Position



Nicht alles, was eine Fahrradabstellanlage sein soll, ist auch tatsächlich ohne weiteres als solche nutzbar. Foto: S. Arnold

„Wie stark die Angst vor Fahrraddiebstahl die Fahrradnutzung einschränkt bzw. zur Nutzung verkehrsuntauglicher, alter Fahrräder verleitet, war ein bis vor kurzem in Deutschland noch völlig unterschätztes Phänomen. Die Erkenntnis, daß feuerverzinkte Felgenkiller offensichtlich kein adäquates Parkangebot für hochwertige Fahrräder sind, scheint sich glücklicherweise in der letzten Zeit durchzusetzen.“ (LEHNER-LIERTZ 1996, S.323).

Ohne Radverkehr macht ein Radständer keinen Sinn. Die Stadt Halle weist einen Radfahreranteil von 10% an allen Wegen auf (HAVAG 1996, S.5).

Radfahren ist ein riskantes Abenteuer, ein Schwimmen gegen den Strom. Auf den Straßen und in den Köpfen ist das Fahrrad eine Randerscheinung. Jede Gestaltungsmaßnahme ist immer auch eine mediale, eine politische, mitunter sind sie ein Politikum, ein „heißes Eisen“. So erscheinen auch Fahrradständer vielen als Fehlinvestition zugunsten dunkelgrüner Idealisten oder Mobilitätsverhinderer.

Sie müssen in die immaterielle Struktur aus Meinungen, Klischees und Einstellungen von Politik, Verwaltung, Gewerbetreibenden und Bürgern eingewoben werden. Eine Unterstützung durch Öffentlichkeitsarbeit kann den Prozeß der Annahme verkürzen.

„Wer in einer Kommune eine Verhaltensänderung bzgl. der Verkehrsmittelwahl bzw. bzgl. des allgemeinen Mobilitätsverhaltens auf breiter Basis erzielen will, braucht eine umfassende Marketingstrategie innerhalb eines kommunalen Dialogs aller Beteiligten und Betroffenen.“ (LEHNER-LIERTZ 1996, S.327).

Solange die Leistungspotentiale und Vorteile des Fahrrades nicht erkannt und begriffen werden, sind Radständer immer nur halb gut, nämlich nur aus der Perspektive der Nutzer: „der Geist kann nicht über das hinausgehen, was die Sinne ihm einbringen.“ (AICHER 1991, S.77). Vorurteile gegenüber dem Fahrradverkehr sind mitunter entscheidender als seine tatsächlichen Nachteile. Beispielhaft zu nennen ist hier die Dokumentation des Bremer Projektes „Leben ohne Auto“, veröffentlicht in BURWITZ u.a. 1992.

Radabstellanlagen gehören zum öffentlichen Raum wie die Bank für die Fußgänger und der Baum als Klimaanlage. Sie sind ein Teil der Stadt, des öffentlichen Raumes, der kommunalen Kassen wie der Politik, der Gesellschaft und auch der Medien. Sie sind ein System neben und von vielen anderen. Die Anlage von Radständern bewirkt in anderen Systemen verschiedene Veränderungen:

„Mit dem Angebot an Infrastruktur wird auch die Art der Mobilität weitestgehend festgelegt.“ (KNOFLACHER 1993, S.46).

Radabstellanlagen sind eingeflochten in ganz unterschiedliche Netze und Systeme, innerhalb derer sie spezifische Positionen haben. Nicht nur geografische Koordinaten sind dabei von Bedeutung, auch ihre gesellschaftliche, infrastrukturelle wie städtebauliche und ökonomisch-ökologische Lage sind bedeutend wie

auch die Beziehung zum Verkehrsmittel selbst. Ein für die Altstadt besonders schöner Radständer z.B. kann fürchterlich unpraktisch oder ganz einfach sehr teuer sein. Umgekehrt gibt es Fahrradständer, die dem Rad optimalen Stand und Schutz geben können, die aber wegen relativ hoher Kosten gescheut werden. Radständer müssen in ein Netz von Systemen eingebunden werden, müssen ästhetischen wie funktionalen Ansprüchen gerecht werden und dürfen keine Person gefährden sowie Verkehr nicht behindern. Ein Radständer in der Öffentlichkeit soll attraktiv und schön sein, vielleicht mehrere Funktionen erfüllen können und den Stadtraum bereichern. In sozialem Kontext sollte er Kommunikation fördern und vor Diebstahl schützen.

8.2. Quelle - Weg - Ziel

Betrachtet wurde der Radverkehr in vorangegangenen Kapiteln bereits als ein System. Schlußfolgerungen daraus münden z.B. in Überlegungen zur Anlage von Fahrradabstellanlagen: Da, wo man wohnt, muß ein Fahrradständer anders gestaltet sein als vor der Bäckerei, in der man kurz Brot und Brötchen kauft. In den Geschäftsvierteln der Altstadt benötigt man andere als am Bahnhof, an einer Schule, Universität oder am Arbeitsplatz.

Je nach Lage im räumlichen, verkehrlichen und gesellschaftlichen Netz müssen spezielle Funktionen realisiert werden: Zu Hause möchte man das gute Stück auch nach einem längeren Urlaub unbeschädigt wiederfinden, dafür benötigt man zum Beispiel gar keinen Fahrradständer, sondern einfach einen abschließbaren Schuppen oder Kellerraum. Am Arbeitsplatz will man gern sein Rad über den Tag im Trockenen untergestellt wissen, vielleicht reparieren lassen und auch die Kleidung wechseln. Zum Fahrradabstellen gehört dann nicht mehr nur der Ständer selbst, sondern auch ein Angebot spezieller Serviceleistungen.

Eine systematische Analyse führt zu einer Gliederung nach Quelle, Weg und Ziel. „Quellen“ sind die Orte, wo man wohnt. Als „Weg“ sollen alle Unterwegs-Punkte bezeichnet werden, an denen Abstellanlagen für kurze Halte notwendig sind. Sie müssen vor allem den Fahrrädern einen sicheren und stabilen Stand - auch mit Kindersitz und Gepäck - gewährleisten, bequem und schnell sollte man sein Rad hineinstellen und auch wieder herausnehmen können. An „Zielen“ wiederum kann von längeren Aufenthalten ausgegangen werden, jedoch befinden sie sich im Unterschied zu den Quellen an öffentlichen oder halböffentlichen Orten. Eine schnelle Handhabbarkeit steht im Hintergrund gegenüber Unterstellmöglichkeit und Sicherheit des Fahrrades.

Das Bild prägen heute die vielen mobilen Radständer vor Geschäften, Läden und Kaufhäusern (siehe Kap. 8.4.). Sie stehen auf Gehwegen und behindern dort den Fußgängerverkehr. Radabstellanlagen, die in den Bewegungsraum der Radfahrer eingebunden sind, sind demgegenüber natürlich günstiger. Sie sollten



Am Eingang zu einem Firmengelände: Da man im Straßenraum keine Ständer installieren darf, behelft man sich hier mit einer Konstruktion entlang der Grundstücksgrenze. Eine brauchbare Lösung für begrenzte Nachfrage. Foto: S.Arnold

direkt anfahrbar sein und andere Verkehrsteilnehmer nicht behindern. Der Werkstattbericht „Fahrradfreundliche Stadt“ macht das deutlich: „Der geringe Stellplatzraum vor Geschäften ist problematisch. Hierbei ist darauf zu achten, daß der Zugang zum Verkaufsladen und zu den darüberliegenden Geschossen nicht verstellt wird und die Stellplatzanlage keine Verletzungsgefahr beinhaltet.“

Bei der Anlage eines Radweges sollten die Stellplätze auf jeden Fall vom Radweg aus direkt erreichbar sein, ohne daß der Fußgängerverkehr gequert werden muß.“ (HÄNEL 1986, S.51).



Fahrradstadt Münster: Abstellplätze am Wegesrand, allerdings hinter einer Kette. Man muß also über den Gehweg radeln.

Foto: IG Verkehrsökologie

Alle wichtigen Umsteigestationen zwischen Rad und öffentlichem Personenverkehr sollten als Ziele eingestuft und dementsprechend mit überdachten Radabstellanlagen ausgestattet sein. Sie brauchen dort sichere Anschließmöglichkeiten, eine begrenzte Anzahl von Fahrradboxen und mitunter eine ständige Kontrolle, um die nötige Sicherheit bieten zu können, denn meist werden die Fahrräder dort für die Dauer eines ganzen Tages abgestellt. „Langzeitstellplatzanlagen werden in der Regel nur einmal am Tag genutzt. Dabei wird durch die Aufsteller notwendigerweise versucht, eine platzsparende Anordnung zu erreichen. (...) Eine Überdachung ist für Langzeitparkplätze sinnvoll.“ (HÄNEL 1986, S.53).

Die Werkstattberichte „Fahrradfreundliche Stadt“ formulieren konkrete Anforderungen an den Aufstellort: „Die Planung von Stellplätzen ist Bestandteil der Gesamtradwegplanung. Stellplätze sind an den Zielpunkten der Radwege anzuordnen, z.B. am Beginn der Fußgängerzone oder vor Geschäften. Der Radfahrer wird nur dort Stellplätze suchen und sie benutzen, wo er sie benötigt (Zielnähe). (...) Zur Förderung der Radbenutzung in Wohngebieten sind Kurzzeitparkplätze vor Wohnblöcken und verbesserte Nutzungsmöglichkeiten im Fahrradkeller zu schaffen.“ (HÄNEL 1986, S.46).



Radfahrer möchten immer gern direkt vor der Tür parken.

Foto: S.Arnold

8.3. Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Fahradabstellanlagen sind sämtliche Anlagen, die dem Abstellen von Fahrrädern dienen. Im Unterschied zu sogen. Einstellanlagen sind sie jedoch keine geschlossenen Systeme, die die Räder ganz umschließen, wie dies bei Fahrradboxen, -parkhäusern oder -türmen der Fall ist.

An allen fest im öffentlichen Raum installierten Abstellanlagen sollte das Abschließen von Vorder- und Hinterrad mit dem Fahrradständer zur Gewährleistung objektiver Sicherheit möglich sein. Nur bei temporären Anlagen für Kurzzeitparker kann darauf verzichtet werden.

Bei der Aufstellung im Raum muß auf die Realisierung hoher subjektiver Sicherheit geachtet werden, d.h. man sollte sie gut einsehbar am Rande von oder auf belebten Straßen anordnen. Sie sollten nachts beleuchtet sein, eventuell auch nur kurzzeitig mittels Bewegungsmelder. Eine Einbindung in dicht bewohnte Straßen ist unter dem Aspekt sinnvoll, daß die dort Möglichkeit besteht, daß jemand gerade aus dem Fenster schaut. Ein solcher Straßenraum ist zwar ebenso öffentlich wie jeder andere, aber er vermittelt einen viel privateren und daher sichereren Eindruck. Auch an Bushaltestellen oder Taxiparkplätzen, die nachts bedient werden, stehen Räder sicherer als andernorts.

Aus den Kapiteln zu getarnten, vollen und leeren Radständern erwächst hier zum einen die Forderung nach der Ausstattung des öffentlichen Raumes mit zum Abstellen von Fahrrädern tauglichen Stadtmöbeln bzw. als Gegenstück die Verwendung von dazu unbrauchbaren Strukturen, wo Fahrradparken ausdrücklich nicht erwünscht ist. Zum anderen sollten Fahrradabstellanlagen so konstruiert sein, daß sie leerstehend reinigbar sind und keinen verwahrlosten Anblick bieten. Für Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer dürfen sie keine Gefährdung darstellen. Vollbelegt dürfen sie nicht zu wildem Abstellen der Räder führen, da dies ab einer gewissen Grenze Funktionsfähigkeit und Handhabbarkeit einschränkt.

Die konkrete Gestaltung von Fahrradständern ist ausschlaggebend für Handhabbarkeit, Sicherheit und Komfort der Anlage:

“Das Ein- und Ausparken eines Fahrrades bei Benutzung eines Fahrradständers soll unter folgenden Konditionen möglich sein:

- in kurzer Zeit
 - ohne unnötigen Kraftaufwand
 - bei genügend Platz
- ohne Beschädigung des Rades

(...) Der Zugang zum einzelnen Abstellplatz muß auch zwischen zwei bereits abgestellten Rädern möglich sein. Das Abschließen des Rades soll bei vollgeparktem Ständer möglich sein. Das Anschließen soll nicht an den am stärksten verschmutzten Stellen des Rades erfolgen (unten am Reifen, an der Kette). Das Anschließen soll ohne Knien, Hocken und Bücken möglich sein. Der Abstand von Fahrrad zu Fahrrad soll mindestens 60cm betragen. Der Zugang zum vorderen Gepäckträger soll möglich sein.

Das Rad soll beim Parken stabil und vertikal stehen. Be- und Entladen des Lastengepäckträgers soll möglich sein, ohne daß das Rad kippt, wegrollt oder schräg steht.” (HÄNEL 1986, S.43).



Fahradgeländer sind stabil, und man kann Räder daran gut sichern. Aber sie führen zu deren schrittweisem Wertverlust.

Foto: S. Arnold

Große Bedeutung bei der Gestaltung von Fahrradständern kommt heute dem Testurteil des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) zu, der für seine Tests konkrete Fälle untersucht, um das Spektrum von Radbenutzern auszuloten:

“a) Eine Dame in höherem Alter, die ihre Einkäufe häufig mit dem Fahrrad erledigt.

b) Ein Kind mit einem Fahrrad der Reifengröße 22 oder 24 Zoll. c) Ein Fahrrad mit 28-Zoll-Bereifung.

d) Je ein Fahrrad mit Reifenbreiten von 32 und 47 Millimetern.

e) Ein Fahrrad mit Lowrider-Gepäckträger am Vorderrad.

f) Ein Fahrrad mit Einkaufskorb oder Packtaschen auf dem hinteren Gepäckträger.

g) Ein Fahrrad mit einer Lenkerbreite von 65 bis 70 Zentimeter. h) Ein Fahrrad mit Rennlenker.

i) Ein Fahrrad mit Rückspiegel am Lenker.

j) Ein Seil- oder Kettenschloß mit einem Umfang von 60 bis 70 Zentimetern.

k) Ein Bügelschloß.

l) Tasche, Gesamtgewicht drei Kilogramm zum Einhängen am Gepäckträger.” (in: AKTIV RADFAHREN“ 5/1996, S.32).

Die Messungen werden vom TÜV durchgeführt und stellen gegenwärtig das wohl umfangreichste und aussagefähigste Testverfahren dar.

Fahrradständer sollten gewährleisten, daß abgestellte Fahrräder nicht an Wert verlieren. Leider ist heute noch weitverbreitete Realität, daß bei Verwendung der kleinen, nur das Vorderrad haltenden Ständer die Felge verbogen werden kann. Der Begriff „Felgenkiller“ ist als Sammelbegriff für sämtliche solche Abstellanlagen entstanden. Die an sich recht stabilen Anlehnbügel führen durch ihre harte Oberfläche (ob mit oder ohne Lackierung) zu Lackschäden an den abgestellten Rädern. Als deutliche Zeichen dafür sind Schleif- und Schlagpuren an Rad und Ständer zu finden.

Zum Abstellen und Anschließen des Fahrrades gehören oft auch nebensächlich erscheinende, aber in unmittelbarem Zusammenhang stehende Angebote, die den Bedürfnissen von Alltagsradlern gerecht werden: „Ein ebenerdiger, geschützter Fahrradstellplatz im oder am Haus und im Betrieb Dusche, Umkleieraum, Kleiderspind, Fön sowie auch ein Platz fürs Rad könnten den Ausschlag zum Aufstieg aufs Rad geben.“ (LEHNER-LIERTZ 1996, S.324).



Schleifspuren am Radständer sind sichtbare Zeichen verursachter Lackschäden.

Foto: S. Arnold

Radständer stehen im öffentlichen Raum und dürfen dort weder Gefahr noch Stolperfalle oder Hindernis darstellen. Sie können Doppelfunktionen erfüllen, indem sie als Spielgerät nutzbar, zum Hinsetzen oder Anlehnen geeignet sind oder indem sie helfen, den Raum zu gliedern.

Entwicklungen von Fahrradständern mit integrierten Ketten oder Riegeln zum Anschließen oder mit partiellem Wetterschutz des Sattels zeigen Bemühungen um Komfortsteigerung. Solche Angebote mögen im Einzelfall sinnvoll sein, im Gesamtsystem relativiert oder verliert sich ihre Bedeutung. Denn singuläre Angebote machen wenig Sinn, wenn sie nur Einzelfälle sind und nicht zu einem Angebot im Gesamtsystem werden. Die Kette oder der Riegel am Ständer zum Anschließen des Fahrrades mit einem Vorhängeschloß erspart das lästige Schloß nur punktuell, spätestens am nächsten Geschäft (oder Kaufhaus), wo nur ein kleiner Bügel für das Vorderrad zur Verfügung steht, bräuchte man es wieder. Ergebnis: Sicher ist sicher. Lieber ein schweres Schloß am Rad, als auf den Ständer mit dem Kettchen angewiesen sein. Nicht viel anders steht es mit Regenschutz für Fahrradsättel: Wer einen empfindlichen Sattel hat oder immer gern trocken sitzt, wird schnell lernen, eine Plastiktüte für den Sattel mit sich zu führen - für alle Fälle. Denn eine Garantie für den Deckel über'm Sitz gibt es nicht. Funktionen, die erforderlich sind, um ein Fahrrad komfortabel und sicher zu parken, kann und braucht nicht allein der Ständer erfüllen. Es gibt Funktionen, die sind mit vertretbarem Aufwand zu realisieren, andere sollten beim Fahrrad oder seinem Nutzer selbst verbleiben.

Ein sinnvolles Angebot, allerdings nicht in Verbindung mit einem Radständer gibt es neuerdings nach über 100jährigem Schlaf in den Niederlanden: Auf Hauptradrouten findet man z.B. Erste-Hilfe-Reparatur-Boxen des dortigen Automobilclubs ANWB, vor allem für Alltagsradlerinnen und -radler entwickelt worden wurden. (in LEHNER-LIERTZ 1996, S.326).

Das Fahrradparken ist ein zweiteiliges System: Es besteht aus einer öffentlichen und einer privaten Komponente: Ständer und Fahrrad, einem Grund- und einem Bestimmungselement, die miteinander verbunden, das Abstellen des Rades ermöglichen und es vor Diebstahl schützen. Beide Elemente besitzen sowohl individuelle als auch allgemeine Eigenschaften: Fahrräder haben im Allgemeinen gleiche Dimensionen, unterscheiden sich aber von Typ zu Typ in Konstruktion und Gestaltung.

Darauf muß der Ständer reagieren: Er muß entsprechend unspezialisiert sein, um von möglichst vielen genutzt werden zu können, und spezialisiert genug, um seine Funktion zu erfüllen. Spezialisierungen darf er da aufweisen, wo die Fahrräder allgemein zutreffende Eigenschaften haben. Jede Spezialisierung aber stellt eine empfindsame Stelle dar, die zerstörungsempfindlich bzw. mit erheblichem Realisierungsaufwand verbunden ist.

Das System beschränkt sich heute aufgrund seiner unscharfen Schnittstellen im Wesentlichen darauf, miteinander durch ein drittes Element - das Fahrradschloß - zusammengebunden zu werden.



Radständer sollen Ordnung ins Chaos bringen.

Foto: S. Arnold



Mancher Radständer verbirgt sich hinter Werbung. Foto: S. Arnold

8.4. Ein Thema für sich: Private Fahrradständer

Fahrradständer vor Geschäften, Kneipen und Kaufhäusern stellen oft die einzigen Radständer im öffentlichen Raum dar, ihre Aufstellung erfolgt von privater Seite, oft getragen durch Werbeeinnahmen. Rechtlich fallen sie unter den Anliegergebrauch, der ein gebührenfreies Aufstellen „vor einem Geschäft“ zulässt (StrG LSA: §14, Erläuterungen, Abs. 3). Damit werden Radfahrer zur Benutzung der Gehwege gezwungen oder zumindest verleitet, wodurch es zu Konflikten mit Fußgängern kommen kann. Aber schon die Radständer selbst, mit oder ohne Räder, stellen oft ein Hindernis dar.

Da sie nur befristet aufgestellt werden dürfen, müssen sie leicht und transportabel sein. Das geht oft auf Kosten der Abstell-sicherheit für Fahrräder: Sie können nicht fixiert werden und kip-peln, Schäden am betroffenen Vorderrad sind möglich. Daher stellen viele ihr Fahrrad lieber an Häuserwände oder lehnen es seitlich an den Ständer. Leider werden sie auf diese Art nur unzu-reichend ihrer Funktion gerecht, mitunter sind sie bloßer Werbe-träger in der Form eines Radständers.



Andere dagegen sind nur noch zu Wer-bezwecken zu gebrauchen. Foto: S. Arnold

Festinstallierte Radständer nichtöffentlicher Träger finden sich i.d.R. nur auf privaten Grundstücken (Bahnhofsgelände, Kauf-häuser, Schulen etc.). In Abhängigkeit von der fachlichen Bera-tung zu Qualität und Art der Aufstellung findet man mehr oder weniger brauchbare Lösungen. Alle privat finanzierten Radständer sind jedenfalls ein Zeichen dafür, daß die Notwendigkeit von Fahrradabstellanlagen erkannt und im Rahmen des Möglichen versucht wird, entsprechende Angebote zu machen.

Auch hier wird das Dilemma der Nutzung des öffentlichen Rau- mes deutlich: Von privater wie öffentlicher Seite besteht das In-teresse, Fahrradabstellanlagen anzubieten, aber die Privaten haben keine rechtlichen Zugriff auf den Straßenraum, und der öffentliche Träger hat häufig keine finanziellen Mittel zu ihrer In-stallation. Gemeinsame Wege zur Lösung dieses Dilemmas wä-ren durchaus möglich, effizient und erfolgreich, doch müssen dazu rechtliche und logistische Hürden genommen werden. Zum Bei-spiel könnte der Planungsaufwand wesentlich verringert werden, wenn, gemäß der Theorie des kleinstmöglichen Eingriffs, nicht Generalplanungen und Konzepte als Grundlage dienen, sondern konkrete Nachfragen bzw. Aufträge von Seiten der Bevölkerung.



Die sogenannten "Speichenknacker" sind wirklich nicht beliebt: Lieber nutzt man Alternativen. Foto: S. Arnold

8.5. Ausblicke

Das Abstellen von Fahrrädern ist ein noch lange nicht erschöpftes Thema. Es ist nicht mit der Aufstellung von hochwertigen Radständern getan. Erst wenn die Diebstahlsquote vernachlässigbar gering ist, wenn das Fahrrad zu einem ungefährdeten und ungefährlichen Transportmittel geworden ist, und wenn das Anschließen keinen Aufwand darstellt, dann wird man vielleicht sagen können, daß das Abstellen von Fahrrädern kein Problem mehr ist.

Was müßte bis dahin geschehen? Fahrräder müßten besser identifizierbar sein, mittels „Nummernschild“ etwa oder durch eingebaute Chips, die mit Lesegeräten auch aus größerer Entfernung lebar sind. Erfunden werden müßte das denkende Fahrrad, daß seinen Benutzer, seine Benutzerin erkennt und um Hilfe ruft, wenn es gestohlen wird.

Man bräuchte zumindest Abschließmechanismen für Fahrräder, die es ermöglichen, ohne große Abstellanlagen (die ja eine Folge von sehr unscharfer Kompatibilität zwischen Rad und Ständer sind) das teure Gefährt sicher zu parken. Es müßte eine Möglichkeit gefunden werden, das Fahrrad von außen unangreifbarer machen als es heute ist. Das Abziehen eines Schlüssels müßte ausreichen, um es in sich und im Raum zu arretieren.

Auf der anderen Seite müßten Fahrradabstellanlagen einen Standard erreichen, daß sie vielleicht für alle Typen von Fahrrädern geeignet sind. Sie müßten soweit reduziert werden, daß sie nicht mehr sind als die Hand, die das Rad hält, damit es nicht umfällt und damit niemand kommt, es mitzunehmen. Sie sollten zwar für die Fahrräder Platz freihalten, aber selbst nicht unbedingt benötigen. Vielleicht wird man dereinst in der Stadt keine Abstellanlagen mehr benötigen, weil jeder am eigenen Rad eine Vorrichtung hat, die man einfach ausklappt und im Boden verankert, anschließt, einrastet. Der öffentliche Raum wäre wie eine Grundplatte im Steckbaukasten: verschiedenste Elemente und Funktionen könnten in die entsprechenden Kupplungsstellen eingeklinkt werden. Ein kurzes Festschrauben und Abschließen reichte aus.

Vor allem natürlich dürfte der öffentliche Raum der Städte nicht über seine Kapazitäten strapaziert werden, mit zu großen, zu schnellen Verkehrsmitteln. Absoluter Vorrang muß gelten für alle kleinen und emissionsfreien Verkehrsarten und Fahrzeuge. Alle Fahrzeuge, die übermäßig Platz beanspruchen, zu laut sind und gesundheitsschädliche Abgase ausstoßen, sollten verwiesen werden. Wo öffentlicher Raum knapp ist, muß er geschickt verteilt werden. Die Städte werden dann einen Gewinn an Raum und Fläche verbuchen können, der ausreicht, um all ihre Funktionen erfüllen zu können.

Dann werden auch die Wege frei sein für Rettungsfahrzeuge und für Warenanlieferungen, niemand bräuchte sich durch die Blechlawinen mittels Sirenen durchzukämpfen oder müßte im Verkehrsraum halten, um wichtige Waren abzuladen. Eine Verkehrsverlagerung zugunsten des Radverkehrs bedeutet effektiv Gewinn an Stadtraum. Dann wären auch die gegenwärtigen Konflikte um Bewegungsraum zwischen Fußgängern und Radfahrern Vergangenheit: Sie müßten nicht mehr gegeneinander um die Restflächen ringen, auf die sie verwiesen werden, sondern erhielten den Raum, der ihnen zusteht. Verkehrsschilder würden von den Gehwegen und z.T. aus dem Stadtbild generell verschwinden, weil die geringen Geschwindigkeiten nur wenig Ausschilde- rung und keine Lichtsignalanlagen bräuchten. Investitionen in den Fahrradverkehr machen Mittel frei, sie führen zu Positivbilanzen.

Vielleicht wird der Anteil an Radverkehr punktuell so groß sein, daß ebenerdige Abstellanlagen nicht mehr ausreichen. Dann sollte man die Räder stapeln und übereinandertürmen. Nicht auf großen Haufen, sondern in spezialisierten Fahrradparktürmen, bei denen man das Rad an einer Pforte abgibt oder in die Maschine einstellt und später dann wieder auslösen kann. Da Fahrräder so klein sind und so leicht, wäre das mit relativ geringem Aufwand an Technik und Raum realisierbar, und es würde sie zudem sichern gegen Beschädigung und Diebstahl. Viele kleine Anlagen könnten in den Innenstädten den Bedarf decken. Sie fänden in jedem Kaufhaus neben dem Eingang Platz und könnten nachträglich in andere Häuser eingebaut werden. So bräuchten sie keinen eigenen teuren Baukörper und würden hinter den Fassaden verschwinden.

Im Vordergrund sollte dabei immer die Überlegung stehen, daß das Fahrrad als Verkehrsmittel immer nur Mittel zum Zweck ist und möglichst nah am Ziel abgestellt werden will. Solitär stehende Parkhäuser mit enormen Stellplatzzahlen und langen Fußwegen sind keine für das System Fahrradverkehr taugliche Lösung. Sie erheben das Parken zum Selbstzweck.

Am Ende steht vielleicht der Traum, daß man ein Fahrrad abstellen kann, ohne es anschließen zu müssen. Man müßte sich nicht um Diebstahlsicherheit des Fahrrades kümmern, weil das Klauen an sich aufgelöst worden wäre! Statt an den Symptomen herumzudoktern, hätte man endlich ihre Ursachen gelöst.

Dies aber kann kein Radständer leisten und kein öffentliches Stadtrad, keine Generalüberwachung und auch kein Kommunismus.

In gewisser Weise muß das Hinterlassen von einem Stückchen Selbst (ob Eigentum oder nicht) als eine Spur verstanden werden, die man zurückläßt und die daher von anderen überschrieben werden kann. Will man sie wiederfinden, muß man sie sichern.

Der öffentliche Raum ist ein Prozeß.

9. Zusammenfassung

Fahrradständer sind ein Werkzeug zur Produktion von Fahrradverkehr. Sie tragen zur Erhöhung der Sicherheit in der Stadt bei, z.B. indem Straßenräume transparenter werden. Fahrradständer können Staus verhindern, wenn nämlich in der Folge weniger mit dem Auto fahren. Damit sind sie auch ein Hilfsmittel zur Reduzierung des Energieverbrauches, der die Umweltverträglichkeit einer Siedlung bestimmt. Und Fahrradständer können schließlich beitragen, einer Stadt mehr Identität zu verleihen, wenn sie etwas besonderes haben, etwas, das sie gegenüber anderen auszeichnet. Schließlich tragen sie dazu bei, daß auch die Sicherheit vor Überfällen und Gewalttaten steigt, denn sie bringen mehr Menschen in den öffentlichen Raum. Sie bevölkern die Straße. Aber dazu müssen sie richtig verwendet werden.

Auch eine Axt erfüllt ihre Funktion nicht von sich aus. Sie muß bedient werden, richtig bedient werden. Weiß man mit ihr umzugehen, wird sie zu vielen Sachen nütze sein. Versucht man, Weinflaschen zu öffnen, gibt es Scherben. Aber die Axt hat keine Schuld daran, entscheidend ist der Umgang mit ihr und ihr spezifischer Einsatz. Für manche Aufgaben braucht man eine große und für andere eine kleinere, mal mit kurzem, mal mit langem Stiel. Die Axt im Hause erspart den Menschen nicht.

Analog dazu können auch Fahrradständer zu Gefahren werden, zu Hindernissen oder Stolperstellen, zu Scheuerleisten, Felgenverbiegern oder Speichenknackern. Entschieden werden diese Fragen auf zwei Ebenen: einerseits mit der Gestaltung des Produktes und andererseits durch dessen Einsatz und Handhabung.

Die besten Fahrradständer aber nützen nichts, wenn niemand da ist, der Rad fährt. Fahrradständer ohne Radverbindungen (nicht Radwege) sind wie Häuser ohne Menschen. Fahrradständer ohne eine Atmosphäre, in der Radfahren Spaß macht sind wie ein Schrei nach Wasser in der Wüste. Ohne Gesetze, die das Radfahren fördern bzw. mit anderen Verkehrsarten gleichstellen, bleibt es eine Randerscheinung. Unsichtbare Regeln liegen dem System Radverkehr zugrunde. Unsichtbare Regeln, die sich in Verkehrsanteilen und Verkehrsregeln, in Mindestmaßen und Kurvenradien niederschlagen. Auch sie entscheiden, ob ein guter Fahrradständer seine Funktionen erfüllen kann, ob er angenommen wird.



Wo das Fahrrad heute steht, darf es nicht bleiben.

Foto: S.Arnold

Anhang

Literaturverzeichnis.....	66
Autorreferat.....	67
Forderungskatalog.....	70
Thesen.....	72

Literatur

- AICHER, Otl, 1984: kritik am auto. callwey verlag, München.
- AICHER, Otl, 1991: analog und digital. Ernst&Sohn Verlag für Architektur und technische Wissenschaften, Berlin.
- ALEXANDER, Christopher u.a., 1995: Eine Muster-Sprache. Löcker Verlag, Wien.
- ARBEITSKREIS VERKEHR UND UMWELT U. GRÜNE RADLER/INNEN, 1992: Mehr Wege für mehr Radfahrer. Selbstverlag, Berlin.
- BEHRENDT, S. U. KREIBICH, Rolf, 1994: Mobilität von Morgen. Beltz Verlag, Weinheim und Basel.
- BURCKHARDT, Lucius, 1985: Die Kinder fressen ihre Revolution. Hrsg: VON BAZON BROCK. DuMont Verlag, Köln.
- BURWITZ, H.; KOCH, H.; KRÄMER-BADONI, Th., 1992: Leben ohne Auto. Rowolth Taschenbuch Verlag, Reinbeck bei Hamburg.
- DACHALE in: fairkehr 6/92, Hrsg: VERKEHRSClub DEUTSCHLAND E.V., fairkehr Verlagsgesellschaft, Bonn.
- HÄNEL, K. 1986: Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Stadt“ Werkstattberichte. Hrsg: UMWELTBUNDESAMT, Berlin.
- HAVAG HALLESCHER VERKEHR-AG (Hrsg.), 1995: Mobilität in Halle. Band 1: Mobilitätsverhalten. Halle/Saale.
- HAVAG HALLESCHER VERKEHR-AG (Hrsg.) 1996: Mobilität in Halle. Band 3: Zukunft der Innenstadt. Halle/Saale.
- HAVAG HALLESCHER VERKEHR-AG (Hrsg.) 1997: HAVAG aktuell - Kundenzeitschrift 1/1997, Halle/Saale.
- HUBERT, P., 1993: Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA), Deutscher Kommunal-Verlag.
- KNOFLACHER, Hermann, 1993: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren. 2., verb. und erw. Aufl. 1996. Böhlau Verlag, Wien, Köln, Weimar.
- KNOFLACHER, Hermann, 1995: Fußgeher- und Fahrradverkehr - Planungsprinzipien. Böhlau Verlag, Wien, Köln, Weimar.
- LEHNER-LIERTZ, Ursula, 1996: Fahrradverkehr als System. in: Stadt und Gemeinde 8/1996.
- LOWE, M. D., 1989: Das Fahrrad: Verkehrsmittel für einen kleinen Planeten. Wochenschau-Verlag, Schwalbach/Ts. 1992.
- LUDWIG, Jörn, 1992: Fahrrad und Stadt. Diplomarbeit, Hochsch.f.Kunst u. Design, Halle/Saale.
- NEUES DUDEN LEXIKON 1989, Dudenverlag, Mannheim, Wien, Zürich,
- RAU, P., in: fairkehr, Sonderheft 1997, S. 20-21., Hrsg: VERKEHRSClub DEUTSCHLAND E.V., fairkehr Verlagsgesellschaft, Bonn.
- REINARTZ in: fairkehr 6/95, Hrsg: VERKEHRSClub DEUTSCHLAND E.V., fairkehr Verlagsgesellschaft, Bonn.
- SCHMIDTKE, H., 1989: Psychologische Grundlagen der Leistung. In: Handbuch der Ergonomie. Zweite, überarbeitete Auflage, Carl Hanser Verlag, München - Wien.
- SPITZER, Klaus in: ANDRITZKY, M. u. SPITZER, K. (Hrsg.), 1986: Grün in der Stadt. Rowolth Taschenbuch Verlag, Reinbeck bei Hamburg.
- TICHATSCHEK, C., in ZUG 6/97, S. 16-20, HRSG: DEUTSCHE BAHN AG, K+S Verlagsgesellschaft, Hamburg.
- VESTER, F., 1995: Crashtest Mobilität. Heyne Verlag, München.
- WÜRZNER, E. / OP DEN BERG (KLEIN), I., 1992: Modellprojekt LANUF, Zwischenbericht, Hrsg: STADT HEIDELBERG, Heidelberg.
- ZEIß, F. 1993: Der öffentliche Raum und seine Benutzbarkeit für Fußgänger. Hrsg: UNIVERSITÄT GESAMTHOCHSCHULE KASSEL GhK, Fachbereich Stadtplanung und Landschaftsplanung, Arbeitsberichte Heft 109, Kassel.

„Abgestellt und Zugeparkt“ Fahrradparken im Städtischen Raum.

Autorreferat

Fahrräder sind ein ideales Transportmittel in der Stadt: Man kann mit ihnen eine Menge transportieren. Sie sind leise, abgasfrei, verursachen keinen Lärm, kosten wenig Geld und stellen an ihre Umwelt minimale Anforderungen. Die Stadt wird ihnen jedoch nicht gerecht, sie erschwert das Radfahren, macht es gefährlich und produziert auch Vorurteile. Das Fahrrad ist nicht, was es ist, sondern das, was seine Umwelt aus ihm macht.

Die Umwelt ist gemacht und unsere Städte sind es auch, die Nacht und der Verkehr. Nichts ist per se da, nichts ist, das nicht Grund hat, zu sein.

Wenn ein System wie der Fahrradverkehr mit Problemen zu kämpfen hat, wenn Radfahrer keine guten Radstände finden, wenn die Städte und Gemeinden kein Geld finden, solche zu installieren, und wenn Fußgänger behindert oder gefährdet werden durch kreuz und quer abgestellte Räder, so ist das alles kein Grund gegen das Radfahren. Es ist ein Zeichen für schlechte Rahmenbedingungen.

Es ist ein Zeichen für das Bild des Fahrrades in unserer Gesellschaft. Will man ihm zu mehr Sicherheit und Bedeutung verhelfen, reicht es nicht, Radwege zu bauen und Radstände zu installieren ohne die Grundlagen einzubeziehen.

Die proklamierte „Verkehrswende“ ist keine Bewußtseinsfrage, keine Frage persönlicher oder gesellschaftlicher Ideale. Es ist die Frage, ob man dem Straßenverkehr seine wahren Kosten aufbürden will oder nicht, ob man seine Vorrechte ausräumen und sein Selbstverständnis relativieren will. Denn das Auto ist nicht deshalb so attraktiv, bequem und schnell, weil es dafür eingerichtet ist, sondern weil man ihm die Umwelt nach seinen Anforderungen maßschneidert. Ohne die Aufhebung dieser Privilegien, ohne Maßnahmen gegen den motorisierten Verkehr wird das Fahrrad nur wenig oder gar nicht an Attraktivität gewinnen können. Solange der öffentliche Raum ein kostenloser Rammschartikel, ein Tischlein-deck-dich bleibt, wird ihn die Macht der Stärkeren, der Schnelleren dominieren. Das Abstellen und Benutzen von Fahrzeugen muß mit den verursachten Kosten belegt werden.

Für das Abstellen von Fahrrädern, für das Radfahren selbst und das Zufußgehen, auch für spielende Kinder wird dann genug Raum vorhanden sein. Und der Luftraum, der zur Straße gehört, und heute zum Abstellen, zur Entsorgung von

Lärm und Abgasen dient, wird ebenfalls freier und wieder nutzbar werden. Das Fahren mit Bus und Bahn wird billiger, weil dann auch alle anderen für Fahrweg und Abstellplätze aufkommen müssen. Meldungen wie „Wegen erhöhter Ozonbelastung wird empfohlen, sich in geschlossenen Räumen aufzuhalten“ werden der Vergangenheit angehören, weil sie auf einer verdrehten Rechtslage basieren, die den Tätern freie Fahrt lässt und den Opfern empfiehlt, sich zu verstecken.

Der öffentliche Raum ist kein wirklich öffentlicher Raum solange das Recht des Stärkeren dominiert und nicht die Gleichberechtigung aller. Dieses Recht wird aufrechterhalten zugunsten privater Bereicherung an gemeinsamen Ressourcen. Die Straße ist aus ihrem Kontext genommen und wird auf Kosten der Allgemeinheit am Leben gehalten. Der Saurier wird gefüttert bis das Futter ausgeht.

Auch Preise für Fahrradabstellanlagen würden dann billiger. Nicht absolut, sondern relativ: Anstelle von Kfz-Stellplätzen können Radabstellanlagen errichtet werden, die pro Person nur Bruchteile kosten. Zudem könnten sich Gemeinde und Private mehr Radständer leisten, weil sie aus den Einnahmen des öffentlichen Raumes ihre Ausgaben decken könnten.

Fahrradständer sind eine wichtige Voraussetzung zum Grundlagede zum Funktionieren des Systemes Fahrradverkehr. Sie gehören so zwingend zum Fahrrad wie die Haltestelle zum Bus, wenn auch die Flexibilität des Radverkehrs einen großen Toleranzbereich besitzt: Radfahrer sehen im Stadtraum mehr Radständer als andere. Sie sind durch den Mangel an Angeboten auf das Erkennen von Abstellmöglichkeiten angewiesen und sensibilisiert. Jede brauchbare Struktur werden sie im Bedarfsfalle zu nutzen wissen, seien es Bäume, Bänke, Masten, Schilder oder Geländer.

Das Abstellen von Fahrrädern ist heute mit zweierlei Problemen verbunden: Einerseits sind da die mangelnde Sicherheit vor Diebstahl und Zerstörung für das Rad selbst und zum anderen Behinderungen, die durch abgestellte Gefährte zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern führen können. Es sind sowohl raum- als auch formgestalterische Probleme.

Radabstellanlagen produzieren Radverkehr: Eine Reizung durch attraktive Angebote bewirkt Reaktionen durch Nachfrage. Der Einsatz schlechter Radständer aber führt zur Verwendung schlechter, billiger Fahrräder.

Je nach Einsatzzweck und Ort müssen Fahrradständer spezifische Eigenschaften und Qualitäten aufweisen. Sie dürfen am Rad keine Zerstörungen verursachen und müssen ein sicheres Anschließen ermöglichen. Sie sollten für alle gängigen Fahrradtypen benutzbar sein. Darüberhinausgehende Angebote wie Überdachung, Abschließbarkeit von Vorder- und/oder Hinterrad am Ständer sowie auch Abschließanlagen und bewachte Anlagen sollten realisiert werden, wo dies sinnvoll ist.

Fahrradabstellanlagen sollen reduziert sein für ihre primären Aufgaben. Komfortangebote wie zum Beispiel Sattelabdeckungen oder Abschließvorrichtungen sind nur dann sinnvoll, wenn sie garantiert werden können. Eine solche Garantie besteht nur dann, wenn zuverlässig freie Kapazitäten am Zielort bestehen.

Fahrradständer als Stadtmöbel können zur Identität einer Stadt beitragen, aber sie sind vor allem ein technisches Gerät und sollten dem Rechnung tragen. Wenn Ständer und Rad nicht vor gegenseitiger Beschädigung gesichert sind, sind farbige Lackierungen sinnlos – im Vordergrund muß die Erfüllung der Funktion stehen.

Eine (vielleicht) ideale Fahrradabstellanlage müßte auf einer neuen Basis stehen: Sie müßte eine möglichst genaue Schnittstelle zwischen Fahrrad und Umwelt darstellen und müßte die Sicherheit in Verbindung mit privaten Komponenten der Radfahrer gewährleisten. Dies bedeutet eine Koevolution zwischen Fahrrad und Ständer, von beiden Seiten müßten Entwicklungen auf eine gemeinsame Verbindung stattfinden. Dann könnten Radabstellanlagen reduziert werden auf kleine Elemente im Raum, die nur noch dem Einhängen oder Andocken des Rades dienen. Hinzukommen müßte die Möglichkeit des einfachen und vollständigen Sicherns von Fahrrädern – eine Art Zentralverriegelung.

Und sie müßte damit verbunden sein, daß die Wege, die man per Rad unterwegs ist, nicht Gefahr oder Belastung, sondern Erholung sind.

„Abgestellt und Zugeparkt“ ist ein gesellschaftliches Phänomen. Es verkörpert das Ringen um Bewegungs- und Lebensraum. Die Lösung dieser Frage ist zwingend verbunden mit Fragen nach Demokratie, nach Gerechtigkeit und dem Verständnis von Mobilität. Verkehrsmittel sind Fahrzeuge, Spielzeuge und Kleidungsstücke.

Sie sind Werkzeuge zum Begreifen der Welt.

Forderungsprogramm für Fahrradabstellanlagen

1. Zweck

- Anstell- und Anschliemglichkeit von Fahrrädern
- Diebstahlsicherung: Fahrradrahmen und mindestens ein Laufrad müssen gemeinsam am Fahrradständer an-schließbar sein. Die Sicherung von Vorder- und Hinterrad sollte unabhängig voneinander und auch mit kleinen Schlössern möglich sein.
- Stabilität: Der Ständer darf nicht leichter aufzubrechen sein als das Fahrradschlo.
- Das Schloß darf sich zum Zwecke des Anschließens nicht in Bodennähe befinden müssen - es könnte mit einem Stein od.. aufgeschlagen werden.
- Eventuelle Schraubverbindungen am Radständer dürfen die Diebstahlsicherheit nicht beeinträchtigen.
- Standsicherheit: Fahrräder dürfen nicht kippen oder wegrollen. Verbiegungskrfte, z.B. infolge von Gepckgewicht, Winddruck oder durch unachtsames Anstoßen anderer Verkehrsteilnehmer, dürfen nicht zu Beschädigungen führen.
- die Benutzung mit verschiedensten Fahrradtypen muß möglich sein
- Verschleißfestigkeit, Wasser- und Wetterbeständigkeit
- Sicherheit gegenüber mutwilliger Zerstörung
- zweckentfremdete Nutzung z.B. als Sitzmöglichkeit oder Spielgerät sollte ggf. möglich sein.

2. Handhabung

- einfache, komfortable Bedienung ohne Kraftaufwand
- angemessene Proportionierung, ergonomische Gestaltung
- Sicherheit von Benutzern und anderen Personen:
 - Verletzungsgefahren durch Ständer oder abgestellte Räder sind auszuschließen
 - gute Erkennbarkeit keine im Bewegungsraum
 - Komfort: kein Hochheben abzustellender Räder
 - Verschmutzungen der Kleidung und Beschädigung des eigenen oder anderer Räder vermeiden
- Gepäckträger und Kindesitze (auch vorn angebrachte) müssen zum Be- und Entladen gut erreichbar sein
- Anschließen des Rades ohne Knien, Hocken etc. auch bei voller Belegung der Anlage
- Verhinderung des Verhakens von Lenkern und Bremszgen
- keine oder minimale Wartung, leichte Reinigung
- begrenzt variable Benutzung zulassen

3. Herstellung

- kostengünstige Produktion und Montage
- angemessen langlebige Werkstoffe und Verbindungen
- sinnvolle Werkstoffauswahl und -kombination

4. Vermarktung

- überzeugender Anwendungsnutzen
- Konkurrenzfähigkeit auf dem Markt
- günstige Preisgestaltung
- Eigenwerbung durch Funktionserfüllung und Ästhetik
- Spektrum der Finanzierungsmöglichkeiten ausschöpfen

5. Ästhetik

- Kontraste setzen und Funktion visualisieren
- geschlossenes, dynamisches Erscheinungsbild
- Einbindung in das Stadtbild, in den öffentlichen Raum
- Ausbildung einer Produktfamilie mit Wiedererkennungswert
- Einbeziehung der Benutzungsspuren in die Gestaltung
- eigenständige, unverwechselbare Gestaltung

6. Ökologie

- optimaler Materialeinsatz
- ressourcensparende Fertigung, Transport und Installation
- einfache Wiederverwertbarkeit
- Langlebigkeit des Produktes

7. Kommunikation

- deutliche, selbsterklärende Visualisierung von Funktion und Handhabung
- Vermittlung der Materialfunktionen und -qualitäten

Thesen

1. Verkehr ist machbar.

Verkehr entsteht nicht von selbst. Mit der Gestaltung der Rahmenbedingungen bestimmt man über Qualität und Quantität des Verkehrs. Demgemäß entspricht der heutige Straßenverkehr nicht objektiven Notwendigkeiten, sondern seinen hergestellten Möglichkeiten.

Muskelgetriebene Fahrzeuge sind innerstädtisch die ökonomischsten Transportsysteme. Sie verursachen keine ökologischen und sozialen Folgekosten und stellen geringe Anforderungen an die Infrastruktur. Sie sind schnell und flexibel.

Radfahrer und Fußgänger sind flexibel, langsam und sicher. Sie benötigen keine Verkehrsordnung oder allenfalls einige Grundregeln zum Verhalten im öffentlichen Raum.

Die finanzielle Subventionierung und rechtliche Privilegierung von Verkehrssystemen muß eingestellt werden. Der Verkehr muß die Kosten tragen, die er verursacht. Dann wird er von ganz allein weniger, effizienter, umweltverträglicher. Eine ökologische „Verkehrswende“ ist nicht auf Bewußtseins-ebene zu bewältigen. Sie ist eine ökonomische Notwendigkeit.

2. Der Verkehr prägt die Stadtgestalt.

Die Beschleunigung des räumlichen Verkehrs führt zur Auflösung der Stadt. Sie bewirkt das Aussterben ihrer Straßen, Verluste an sozialer Sicherheit und die Zersiedlung des Umlandes.

Je mehr Fußgänger und Radfahrer es gibt, desto „reizvoller“ und „schöner“ wird eine Stadt.

Mobile Stadtmöbel wie Verkehrsmittel, Auslagen und Werbeträger prägen das Gesicht einer Stadt ebenso wie Stadtmöbiliar und Architektur, denn Gebrauchsgegenstände werden stärker wahrgenommen als die dauerhafte Architektur.

Eine Grundlage des Reizes einer Stadt sind die gegenständlichen Äußerungen ihrer Bewohner. Identität entsteht aus dem individuellen Einzelfall, nicht aus dem genormten Allgemeinen. Stadtmöbiliar kann beitragen, Identität zu entwickeln.

3. Fahrradabstellanlagen finden überall Platz.

Fahrräder sind die raumökonomischsten mechanischen Verkehrsmittel. Ein Autofahrer benötigt ein Vielfaches an Raum zum Abstellen seines Fahrzeuges wie ein Radfahrer. Die Städte könnten in ihrer heutigen Größe daher einem Vielfachen von Menschen ausreichend attraktiven Lebensraum bieten.

Radabstellanlagen sichern die Nutzbarkeit des Fahrrades in der Stadt. Sie müssen in ausreichender Menge, an richtiger Stelle und in guter Qualität vorgesehen werden.

Abstellanlagen können im Freien wie in Gebäuden Platz finden. Sie können und sollten in unmittelbarer, fußläufiger Entfernung von den Zielen positioniert werden.

Fahrradständer gehören nicht in den Bewegungsraum von Fußgängern oder anderen Verkehrsteilnehmern. Sie sind der Fahrdynamik entsprechend am Fahrbahnrand anzuordnen.

4. Es gibt keinen endgültigen Fahrradständer ohne das passende Rad dazu.

Es gibt gegenwärtig eine Vielzahl verschiedenster Fahrradtypen, die gesichert sein wollen mit handelsüblichen Fahrradschlössern. Die Konstruktion von Fahrradständern muß darauf reagieren, eine Forderung besteht in der Ausprägung entsprechend unscharfer Schnittstellen zwischen Rad und Ständer. Hierzu gut geeignet sind Fahrradgeländer (Rohrkonstruktionen zum Anlehnen des Rades).

Die Kombination mit einer Vorderradfixierung bewirkt eine geordnetere Aufstellung, als dies bei gängigen Fahrradgeländern der Fall ist. Wegrollen oder -rutschen kann verhindert werden wie auch ein chaotisches Abstellen von Rädern, das zu Einbußen führt von Sicherheit, Funktion und Ästhetik.

Die Konstruktion muß - den Eigenheiten des Anschließens geschuldet - die wichtigen Punkte am Rad erreichen, um die Verwendung kurzer Schlösser zu ermöglichen. Diese Punkte liegen einerseits zwischen Vorderrad und Unterrohr des Fahrradrahmens und andererseits zwischen Hinterrad und Rahmen.

Der Schutz vor Beschädigungen der Oberfläche von Rad oder Ständer sollte unbedingt gewährleistet sein, farbige Lackierungen dagegen sind fakultativ und von rein ästhetischer Bedeutung.

Fahrradständer müssen je nach Verwendungszweck, räumlicher und zeitlicher Situation spezifisch gestaltet sein. Es gibt keinen Radständer für alle Fälle.

Eine Entwicklung zu besserer Kompatibilität und Sicherheit, zu kleineren Radständern und höherem Komfort muß als eine Koevolution zwischen Fahrrad und Ständer geschehen. Denn das Fahrradabstellen ist ein Prozeß mit zwei Komponenten. Ergebnis können dann paßgenaue Schnittstellen sein, die dem Fahrrad auf den Leib geschneidert sind.

