

Zeit-Kritik:

Street Fighting Man: Me, Myself and I

-Wie das Ich-Zeitalter sich auf unseren Straßen manifestiert und was es zu tun gilt-

Von Reinhold F. Bertlein

Radfahrer sind Hooligans. Rad-Rambos, Pedalritter, Asphalt-Terroristen. Sie stoppen nicht mehr an roten Ampeln, sind als Geisterfahrer unterwegs, brettern verkehrswidrig durch Fußgängerzonen, telefonieren mit dem Handy, hören weder die Sirene der Feuerwehr noch die der Ambulanz und auch keine Hinweise anderer Verkehrsteilnehmer mehr. weil sie über Kopfhörer und Musik in anderen Dimensionen verbleiben. Desperados, die jeden Tag mindestens einmal dem Tod ins Auge sehen. Die Straßenverkehrsordnung („Jeder Teilnehmer in öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß kein Anderer **geschädigt, gefährdet** oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, **behindert** oder **belästigt** wird“) interpretieren sie nach eigenem Gutdünken, entscheiden situationsabhängig, ob eine rote Ampel für sie gilt oder nicht. Kaum weniger egoistisch verhalten sich manche Autofahrer. Die Sitten verrohen; da wird gepöbelt und gedrängelt. Autofahrer, Fußgänger und Radler kämpfen um ihren Platz auf engstem Raum. Jeder Zentimeter zählt, jedes Mittel ist willkommen, jeder will der Erste sein. Freiwillig zu bremsen oder stehen zu bleiben kommt nur in Frage, wenn es gar nicht mehr anders geht. Störende Autofahrer werden zur Not mit der flachen Hand durch einen gezielten Schlag aufs Dach ermahnt, auf den Gegner Fußgänger fährt man frontal und klingelnd zu. „Auf dem Fahrrad wird der Mensch zum Monster“ (Fahrradhasserbuch). Sie haben nichts zu verlieren als ihre Ketten. Wer sich in den Rad-Sattel schwingt, erlebt wohl so etwas wie der Marlboro-Cowboy aus der Werbung: Freiheit und Abenteuer – auf Kosten von Kindern, Alten und Gebrechlichen! Sozial-Darwinismus auf unseren Straßen !

Es gilt heute fast schon als cool, lässig und erstrebenswert, nur noch die Ich-AG zu pflegen, rücksichtslos und unverschämt, ohne Rücksicht auf Verluste den eigenen Vorteil zu suchen und die Mitmenschen zu vernachlässigen. Gemeinsinn und Rücksichtnahme stehen nicht mehr hoch im Kurs. Die christlichen Theoreme „Behandle Deinen Nächsten so wie du selbst von ihm behandelt werden willst“ Oder: „Was du nicht willst, das Dir geschieht das füg’ auch keinem anderen zu“ gelten nichts mehr. Stattdessen: Egoismus (Handeln aus Eigenbelang), Egozentrismus (die Unfähigkeit, sich in die Rolle eines Anderen hineinzuversetzen), gar Egomanie (von griech. bzw. lat. ego = ich + griech. $\mu\alpha\upsilon\iota\alpha$ manía = Raserei; auch Ich-Sucht) – eine krankhafte Selbstbezogenheit oder Selbstzentriertheit? Ausformungen der narzißtischen Gesellschaft ?

Schon 2013 legte der österreichische Psychiater und Gerichtsgutachter Reinhard Haller ein Buch mit dem Titel die „Narzissmus-Falle“ vor, worin er den Narzissmus als ein Phänomen mit soziokultureller, nicht nur individualpsychologischer Tragweite darstellt. Der Autor bescheinigt den heutigen Führungseliten in Wirtschaft und Gesellschaft, die gleichen Charakterstrukturen aufzuweisen, die er in seiner Praxis als Gerichtsgutachter auch an Schwerverbrechern feststellen könne. Zwar sei der Narzissmus bei den Prominenten (Politiker, Manager, Stars) besonders stark ausgeprägt, er betreffe aber die Bevölkerung im Ganzen. Für die Straße scheint

inzwischen zu gelten: Je ausgeprägter die Ich-Gesellschaft, desto größer die Verkehrsprobleme!

Nach Schätzungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) werden allein im Jahre 2015 rund 1,4 Millionen Menschen dem Straßenverkehr geopfert. Damit tötet der Verkehr mehr Menschen als Ebola, als Malaria, als Terroristen; er tötet viel mehr sogar als alle Flüchtlingsboote im Mittelmeer, als alle Kriege und aller Bürgerkriege zusammen.

Beispiel: Münster

Die nordrhein-westfälische Universitätsstadt gilt neben Freiburg im Breisgau als das deutsche Eldorado der Zweiräder. Nahezu jeder dritte benutzt dort täglich die „Leeze“, wie das Rad in Münster genannt wird. Doch das Konzept geht am eigenen Erfolg zugrunde: viele Fahrstrecken sind inzwischen zu schmal, als dass die herdenförmig auftretenden Massen noch bewältigt werden könnten. Lange Zeit war das Auto das Maß aller Dinge: die autogerechte Stadt – der nasse Traum von Kommunalpolitikern, die die „Highway-trifft-Hochhaus-Visionen“ von Le Corbusier feierten. Doch die autofreundliche Politik lässt sich mit dem wachsenden Fahrradverkehr nicht länger in Einklang bringen. Denn: noch immer ist zu viel städtischer Raum – eine knappe Ressource – dem Auto geschuldet. Doch die Auto-Lobby heult auf, sobald sie darauf angesprochen wird. Deren Mantra: „Städte müssen weiterhin mit dem PKW erreichbar bleiben!“

Polizeikontrolle in Münster: nach fünf Minuten vor Ort haben die Polizeibeamten schon vier junge Mütter mit Kind und Kegel als Stoppschild-Sünderinnen und einen jungen Mann mit Kopfhörern herausgewinkt: die Polizisten kassieren ab und auch der Handy-Telefonierer muß 25 Euro blechen. Am meisten ist bei Radlern zu holen, die bei Rot über die Ampel fahren. Wer in Deutschland erwischt wird, muss 45 Euro bezahlen.

Ganz anders im Fahrrad-Eldorado Amsterdam: hier hat der Staat schon seit langer Zeit den Rückzug angetreten. Der Raum wird dem Radler-Anarchismus kampflos überlassen. Besonders viel Platz beanspruchen dabei Innovationen wie Fahrräder mit Kinderanhängern oder die schwer zu manövrierenden Lastenräder („störrisch wie ein Esel“ und „so flexibel wie ein Riesentanker“). Auch Fahrräder mit Hilfsmotoren, mit denen selbst Rentner zu Tour de France Leistungen angespornt werden, Motorroller und Pizzakuriere und Phänomene wie die Fahrrad-Rikscha oder die radelnde Biertheke teilen sich die Radwege und engen Gassen. Und alles ohne Helmpflicht !

Inzwischen ereignet sich ein Verkehrsinfarkt der besonderen Art: viele Amsterdamer Straßen sind so sehr mit Zweirädern zugestellt, dass die Fußgänger nur schwer an ihnen vorbeikommen. Parkverbote für Räder werden verhängt, doch wegen Personal- und Geldmangel bleiben die nötigen Kontrollen aus.

Woher soll also der Raum kommen? Die Bürger-Steige schmaler machen, Bäume fällen, den Raum für die sich bewegenden Autos (Auto-Spuren) oder den stehenden Auto-Verkehr (Parkplätze) einschränken?

Schon zu den Zeiten als die Niederlande noch im Ausland als vorbildlich und demokratietüchtig galten und holländische Bürgerinitiativen Modellcharakter hatten, sang man zu der weltbekannten Melodie von „Tulpen aus Amsterdam“: „Wenn es

Frühling wird, seh' ich allein: Autos in Amsterdam. Tausend Gelbe, tausend Rote, geben Giftgas, geben Tode, was kein Mensch vertragen kann, sind die Autos in Amsterdam“. Zuvor mischte sich der damalige Amsterdamer Polizeipräsident Kaasjager in die Debatte um die Mobilität in der holländischen Hauptstadt und kam mit einem aufsehen erregenden Vorschlag: den Grachtengürtel zu zuschütten und nach dem Vorbild von Paris im Sinne von George Haussmann breite Boulevards anzulegen. Amsterdam stand vor der Wahl: Autos die Zufahrt ins Zentrum vollkommen zu verweigern (im 17. Jahrhundert der Kutschen gab es hierzu ein Präzedenz) oder Autos ohne jegliche Beschränkungen zu zulassen – die autogerechte Stadt.

Lange Zeit galt die Idee autofreier Innenstädte in Europa als liebenswerte Spinnerei – erstrebenswert, aber einfach nicht durchsetzbar. Doch 1994 avancierte sie zum gesamteuropäischen Programm: Amsterdam lud 200 *decision makers* zur „Ersten Europäischen Konferenz autofreier Städte“. Und von Athen bis Lissabon und von Aberdeen bis Palermo schlossen sich fast 50 Städte zum „Club of car-free cities“ zusammen. Der damalige stellvertretende Bürgermeister von Perugia, Fabio Chiuffini, fasste die Notwendigkeit des Anliegens auf der Konferenz damals so zusammen: „Die Illusion privater Mobilität führt zu einer zerstörerischen Entwicklung und zu einer paradoxen Versklavung der Autobenutzer – weit entfernt von jenen Freiheits-, Schönheits- und Traumdimensionen, die die Benutzung von Privatautos einst versprach.“ Große Worte. Aber wie sind die Sklaven zu befreien?

In der einstigen Gastgeberstadt kommt man zwanzig Jahre später nicht umhin, zu konstatieren, dass der halbherzige Polderkompromiss – die zum Zentrum führenden Ein- und Ausfallstraßen in Einbahnstraßen mit getrennten Fußgänger-, Fahrradfahrer- und Straßenbahn-Trassen zu verwandeln – nicht aufging. Der Antrag, die Innenstadt für Privatautos völlig zu schließen, fand keine Mehrheit im Stadtparlament. Man beugte vor der Lobby der Kaufleute, die für ihre Läden Einbußen befürchteten. Stattdessen blieb das Zentrum fürs Auto erreichbar: überall entstanden Hoch- und sogar Tiefgaragen im sumpfigen Boden der Grachtenstadt. Die Parkgelder, die dort entrichtet werden müssen, kommen als dicke Profite Privatkonsortien zugute. Und Amsterdam selbst verhängt exorbitante Parkgebühren fürs Parken am Straßenrand: hier kostet die Stunde Parken bereits sechs Euro, die Tendenz steigend. Anlieger sind davon ausgenommen, sofern sie über eine Parkgenehmigung für ihren Stadtteil verfügen. Doch wer in einem Häuserblock wohnt, wo es Indoor-Garagenplätze gibt, bekommt diese auch nicht mehr und ist gezwungen als Wohnungseigentümer neben dem Apartment auch einen Parkplatz für durchschnittlich 35 000 Euro käuflich zu erwerben. Wohnungsmieter müssen ihn entsprechend für 90 bis 150 Euro monatlich anmieten. Durch den Einbau von Indoor-Garagen stieg zwar der Marktwert der renovierten Giebelhäuser – aber auf Kosten der Lebensqualität für die Allgemeinheit. Eine Stadt zum Verweilen für die Alten, zum Spielen für die Kinder sieht anders aus!

Durch die Versäumnisse der Vergangenheit fehlt jetzt der Raum im überfüllten Amsterdam, der mit der Verbannung der Autos aus der Innenstadt hätte gewonnen werden können. Doch ein Umdenken, das aus dem Verkehrschaos herausführen würde, ist noch nicht abzusehen. Ganz im Gegensatz. Die Politik der letzten Jahre ist von einem wertneutralen Pragmatismus eigener Art geprägt: Wenn die Verkehrsteilnehmer sich nicht an die Regeln halten und man dem staatlicherseits kein Einhalt gebieten kann, dann entfernt man eben Zebra-Streifen und Verkehrs-Ampeln

und überlässt die Teilnehmer den Gesetzen des Großstadt-Dschungels: es gilt das Recht des Stärkeren.

Schweden

Doch am Ende des Tunnels erscheint Licht: das Nordlicht sozusagen, denn die Lösung kommt aus Schweden. Dort sagt man: Im traditionellen Verkehr liege die Verantwortung für die Sicherheit beim einzelnen Verkehrsteilnehmer. Ihn gelte es zu schulen (Fahrschule), aufzuklären (teure Kampagnen) und wenn nötig zu maßregeln (wofür den Ordnungshütern zu wenig Kapazität, Geld und Personal zugebilligt wird). Hinzu kämen Entwurfsmängel in der Verkehrsinfrastruktur, die das Unfallgeschehen prägen: Baumwurzeln, die durch den Asphalt brechen, wodurch fürchterliche Holperstrecken entstehen. Radwege, die nicht verbreitert wurden, wodurch die Radler ineinander krachen, unübersichtliche Kreuzungen, schlecht abgestellte Ampelanlagen, schlechte Wegführung und vieles mehr ... Darum wird in Schweden mittlerweile ein anderes Verkehrs-Konzept verfolgt, „Vision Zero“ genannt: Nicht der Verkehrsteilnehmer müsse für Sicherheit sorgen, sondern das Verkehrssystem. Unfälle, vor allem tödliche, sind für die Schweden mithin nicht länger unabwendbare Missgeschicke, sondern abwendbare Designfehler. Verkehrskindergarten, Führerscheine – alles nutzlos. Eine sichere Stadt ist diejenige, in der Kinder mit dem Autoverkehr gar nicht erst in Konflikt geraten können – weil zum Beispiel ein unüberwindbarer Zaun sie von gefährlichen Strassen trennt. Und besser noch als mit Kameras sei die Verkehrsgeschwindigkeit mit Mitteln des Strassenbaus zu kontrollieren. Da Verbote oft nutzlos sind, sucht man immer mehr den Dialog mit Herstellern: die sollen zum Beispiel Handys herstellen, die die Telefonfunktion automatisch ausstellen, sobald der GPS-Empfänger eine bestimmte Bewegungsgeschwindigkeit registriert. In einem Streich würde dann auch der asoziale Handygebrauch in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die gefährliche Benutzung beim Starten und Landen im Flugzeug unterbunden – eine Win-Win-Situation für alle! Fazit: in Schweden hat man erkannt, dass man im Ich-Zeitalter andere Wege beschreiten muss: solange Verhaltensänderungen so schwer durchsetzbar sind, kann man nur bessere Systeme schaffen!