

Fünf vor acht / Straßenverkehr

Warum werden Parkplätze eigentlich immer breiter?

Eine Kolumne von Petra Pinzler [https://www.zeit.de/autoren/P/Petra_Pinzler/index.xml]

Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen bestimmt mit, wie breit Straßen und Radwege sind. Dort arbeiten vor allem Befürworter des Autoverkehrs.

10. Juni 2021, 7:56 Uhr / [967 Kommentare](#) /

Schon mal darüber nachgedacht, wer in Deutschland festlegt, wie breit eine Autobahn sein soll? Wer bestimmt, wie viel Platz ein Radweg oder ein Bürgersteig bekommt? Wer festlegt, wie lange die Ampel für Fußgänger grün ist und wo es einen Zebrastreifen gibt? Ich jedenfalls bis vor Kurzem nicht. Doch je voller die Straßen und Gehwege nun wieder werden, je mehr Menschen sich bald wieder in Busse und Bahnen knubbeln – desto drängender stellt sich doch die Frage: Geht das auch anders?

Die einfachsten Fragen sind oft am schwersten zu beantworten. Das gilt auch in diesem Fall. Eigentlich müsste die Antwort in einer Demokratie heißen: Wie der öffentliche Raum verteilt wird, entscheiden die Bürger oder die gewählten Vertreter. Darüber kann diskutiert werden und es kann verändert werden, auch sehr grundsätzlich. Oder anders formuliert: Wenn der Verkehr so ist, wie er ist, also mit breiten Straßen für die Autos und oft engen Geh- und Radwegen, dann müsste dem doch eigentlich ein demokratisches Verfahren vorausgegangen sein – bei dem die betroffenen Gruppen zumindest angehört wurden. Und in diesen Zeiten, in denen immer mehr Menschen auf Rad umsteigen oder zu Fuß unterwegs sind – müsste eigentlich auch immer wieder neu und von Ort zu Ort anders entschieden werden können, wie viel Platz jeder bekommt.

Doch das ist pures Wunschdenken.

Natürlich gibt es Diskussionen über den Verkehr. Fast immer, wenn irgendwo ein neuer Radweg angelegt wird, streiten sich die Nutzer und die Anwohnerinnen, die Autofahrerinnen und die Radler. In der Wirklichkeit aber kann eine Stadt, auch wenn die Mehrheit der Bürger es gern hätte, mitnichten mal beschließen: Bei uns werden ab sofort die Straßen eng geplant und

Radwege breiter. Wir wollen bei uns keine Laster ohne Abbiegeassistenten oder ganz besonders breite Fußgängerwege. Diese wirklich wichtigen Grundsatzentscheidungen fallen ganz woanders, in Gremien, in denen es oft nur um vermeintlich technische Normen geht. Nicht unwichtig dabei ist ein sehr unbekannter Verein. Und dort werden sie mitnichten öffentlich mit breiter Publikumsbeteiligung diskutiert, dort werden auch längst nicht alle betroffenen Menschen gehört. Oder haben Sie schon mal etwas von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e. V. (FGSV) gehört? Wahrscheinlich nicht. Ich auch nicht, bis mich der Verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Stefan Gelbhaar, darauf hinwies.

Man unterschätzt die FGSV leicht, denn sie kommt auf den ersten Blick ziemlich dröge daher. Sie organisiert so schöne Dinge wie die Asphaltstraßentagung oder die Betonstraßentagung oder berichtet auf ihrer Website [<https://www.fgsv.de/start.html>] über den Weltwinterdienstkongress. Tatsächlich aber greift sie mit ihren Empfehlungen auch tief in das Leben der meisten Menschen ein. Denn sie ist maßgeblich daran beteiligt, nach welchen Regeln der öffentliche Raum zwischen denen, die am Verkehr teilnehmen, verteilt wird.

Expertokratie statt Demokratie

Wie breit Straßen sind, wo und ob überhaupt ein Zebrastreifen angelegt werden darf – wie also unsere Verkehrswelt aussieht, in der wir uns alle jeden Tag bewegen, wird in der Forschungsgesellschaft quasi stellvertretend für die Gesellschaft vorentschieden. Nur ist dort leider die Gesellschaft nicht vertreten: Zwei Professoren von der Technischen Universität Berlin kommen nach einer ausgiebigen Analyse der FGSV [https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/DP16_BeckerSchweddes.pdf] und ihrer Mitglieder zu der Schlussfolgerung, dass dort überwiegend Männer organisiert sind, Beamte, Ingenieure, Mitarbeiter von Straßenbaubetrieben – viele Menschen, die am Status quo ein Interesse haben. Und die arbeiten dort so: Sie diskutieren in Arbeitsgruppen über die Organisation des Verkehrs, schreiben Gutachten und Empfehlungen – und die werden dann ans Verkehrsministerium geschickt. Das Ministerium wiederum übernimmt sehr viele der Ideen und macht daraus dann Regeln, nach denen sich dann beispielsweise die Kommunen richten. Vieles davon ist sehr technisch, aber es versteckt sich eben auch so manche politisch relevante Entscheidung hinter scheinbar technischen Details. Die TU-Professoren schreiben, dass dieser Verein die deutsche Mobilitätskultur entscheidend präge und zwar in sehr rückwärtsgewandter Weise: Es herrsche eine "Expertokratie" der das "das Sensorium fehle, um neue zivilgesellschaftliche Strömungen wahrzunehmen und angemessen darauf zu reagieren".



Sollte es einen bundesweiten Mietendeckel geben?

Ja

Nein

Es gibt viele Beispiele, die dieses Urteil belegen. Beispielsweise sind Autos in den letzten Jahren immer schwerer und breiter geworden, jedes Jahr kommen da schon einige Tonnen mehr auf die deutschen Straßen. Mein Kollege Henning Sußebach beschrieb unlängst in einer wunderbaren Geschichte [<https://www.zeit.de/2021/01/smart-groesse-elektromobilitaet-stadtauto-geschichte-automobilindustrie/komplettansicht>], wie der Smart, einst geplant als kleines Stadtauto, zunahm. Das Auto ist jetzt 19 Zentimeter länger, 15 Zentimeter breiter und 290 Kilogramm schwerer als die Urversion. Man kann sagen, dass sei nicht viel, so wie es auch bei anderen Autos immer nur ein paar Zentimeter sind. Aber nach und nach kommt da was zusammen und das hat Folgen - denn nun kommt die besagte FGSV wieder ins Spiel: Weil dort eben überwiegend Leute diskutieren, die ein Interesse daran haben, dass der Verkehr sich nicht grundlegend verändert oder wenn, dann eben so, dass er weiter fließt, ist ihre Logik: Wenn die Autos breiter werden, muss das in der Verkehrsplanung beachtet werden.

Das wiederum führt dazu, dass das Verkehrsministerium den Planungen ein neues "Bemessungs-Kfz" zugrunde legt. Und das ist statt bisher 1,76 Meter nun 1,89 Meter breit - ohne Außenspiegel. Mit Spiegel sind es gleich 2,13 Meter. Zwar hören sich 13 Zentimeter Zuwachs erst einmal wenig an, das hat aber bei beidseitigem Parken, das ist der Regelfall, schon einen Verlust von 26 Zentimetern bei der Straßenaufteilung zur Folge. Und wenn nun die Straßen und die Parkplätze überall um diese Zentimeter verbreitert werden, dann ist eben nicht mehr überall ein Radweg möglich und auch kein breiterer Fußweg. Genau das Gegenteil aber würde das Leben in vielen Städten für viele Menschen angenehmer machen, der Verein FUSS e. V. hat die schönsten Vorschläge unlängst zusammengestellt [<https://www.fuss-ev.de/?view=article&id=787:wie-das-verkehrsrecht-auf-die-fuesse-kommt&catid=83>]. Die politische Schlussfolgerung formuliert der Bundestagsabgeordnete Gelbhaar so: "Wie der Straßenraum aufgeteilt wird, darf nicht in Hinterzimmern verhandelt werden.

Eine Reform der technischen Regelwerke im Mobilitätsbereich ist mehr als überfällig."

Mehr zum Thema

Verkehrswende

Autofreie Innenstadt

"Für eine lebendige Innenstadt brauchen wir auch Autos"

[<https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-06/autofreie-innenstadt-halle-lebensqualitaet-handel-hendrik-lange-christoph-bernstiel>]

Früher hätte ich bei so einem Satz gedacht, das ist nix für mich – sondern was für Techniknerds. Inzwischen aber weiß ich, dass das meinen Heimweg wahrscheinlich entscheidend verändern könnte. Denn schon ein paar Zentimeter mehr Radweg auf dem täglichen Weg zur S-Bahn würden die Fahrt sehr viel angenehmer und sicherer machen. Dafür müsste aber die Straße schmaler werden und dann würden vielleicht die SUV nicht mehr durchpassen, dann müssten sich die Leute vielleicht doch mal ein kleineres Auto kaufen – oder auch radeln ... Hier höre ich auf zu träumen. Inzwischen weiß ich: Es geht nicht ums Träumen. Sondern um eine neue Machtverteilung und nichts weniger als die Demokratisierung des Verkehrs.

STARTSEITE › [<https://www.zeit.de/index>]