



Der Fußgängerschutzverein stellt sich Ihnen vor

aus SIGNAL 05/1994 (Juli 1994), Seite 16-17 (Artikel-Nr. 10003306)
FUSS e.V.

Berlin-Brandenburg

Am 2. Juni 1994 ist der FUSS e.V. Berlin-Brandenburg ein Jahr alt geworden. Der FUSS e.V., der Fußgängerschutzverein für Umweltschutz und Sicherheit im Straßenverkehr, ist der einzige Verband, der für die Fußgängerinnen und Fußgänger und ihren vom Auto okkupierten Lebensraum streitet. Jedes zweite Opfer im Berliner Straßenverkehr war zu Fuß unterwegs, die Zahl der geopferten Kinder stieg von Jahr zu Jahr! Seit neun Jahren gibt es den Fußgängerschutzverein auf westdeutscher, seit 1989 auf gesamtdeutscher Ebene. Anlässlich des ersten Geburtstages stellt der FUSS e.V. Berlin-Brandenburg seine Sicht auf den Berliner Verkehr und einige seiner aktiven Mitglieder vor. Einmalig unter den ansonsten absolut männlich dominierten Verkehrsinitiativen Berlins ist der hohe Frauenanteil im FUSS e.V.

Berliner Alltag: Eine Mutter mit ihren zwei Kindern geht die Straße hinunter. Nun stoßen sie links an die Geschäftsauslagen und weichen nach rechts aus, wo ein "Fußgängerschutzgitter" sie auf die Mitte des Bürgersteigs zurückprallen läßt. Unmöglich, Entgegenkommenden anders als im Gänsemarsch auszuweichen! Dann können die drei wieder nebeneinander gehen, aber ein auf dem Gehweg parkender Pkw zwingt die Mutter erneut, ihre Kinder vor sich her zu schieben.

Der Bürgersteig scheint überhaupt die Rumpelkammer des Lebensraums Straße darzustellen. Ob es der Schilderwald ist, die Fahrradwege und -Ständer, die kompakten Säulen und Unterstände der BVG, die Müllbehälter der BSR oder die Würstchenbuden - alles signalisiert, daß der Bürgersteig die Restfläche der eigentlichen Straße ist, wo der "richtige" Verkehr stattfindet.

Was übrig bleibt, ist potentielle Parkplatzfläche, und dies scheint von Gott so gewollt. Wildes Gehwegparken wird gegebenenfalls von der Polizei legalisiert, wie z.B. auf der Rosa-Luxemburg-Straße, wo die Fußgänger/-innen sich auf dem Bürgersteig mühevoll an den Pkws vorbeischlängeln. Die sogenannte "Durchfahrtsfunktion" der Straße ist der Verkehrspolizei und den Bezirksämtern heilig.

Dies mußten auch die Anwohner der Sundgauer Straße in Zehlendorf erfahren, die versucht hatten, Tempo 30 in ihrer Straße zu bewahren (vgl. [SIGNAL 2/93](#)). Dabei machten sie das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit geltend gegenüber dem Zeitgewinn der durchfahrenden Autofahrer von einigen Sekunden. Sie scheiterten in der zweiten Instanz am Urteil des Oberverwaltungsgerichts.

Demgegenüber bemängelt eine Studie des Senators für Stadtentwicklung und Umweltschutz zur "Ökologischen Belastbarkeit der Berliner Innenstadt durch den Kfz-Verkehr" von 1993, daß die Innenstadtstraßen allesamt auf die Durchfahrtsfunktion reduziert wurden, während ihre Aufgabe als gestalteter Raum und als Aufenthaltsbereich zum "Bummeln, Verweilen, miteinander Reden und Spielen" der Verlärmung und Verseuchung weichen mußten. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, daß dies anders werden muß, denn "Fußgänger gelten als Gradmesser

für städtische Öffentlichkeit im Straßenraum".

Mit ihrem hohen Anteil an Frauen und Kindern sind die Fußgänger/-innen diejenigen, die am stärksten unter den jetzigen Verkehrsverhältnissen zu leiden haben. Sie bilden z.B. die Mehrheit der im Berliner Straßenverkehr getöteten Menschen, ihr im Grundgesetz verbürgtes Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit wird gering geachtet. "Jahr für Jahr opfern wir in der Stadt 20 Kinder, die sterben müssen, nur weil sie es nicht geschafft haben, die Straße zu überqueren - ihre Zahl steigt jährlich. Ist das der Preis der automobilen Freiheit, den wir zu zahlen bereit sind?" fragt Liv Garzon, Lehrerin und Mitglied im FUSS e.V. Der FUSS e.V. veranstaltet Mahnwachen dort, wo Kinder im Straßenverkehr getötet wurden.

Chris Lopatta ist Schauspieler und findet Autofahren in der Stadt unverantwortlich, weil die Luft- und Lärm-Emissionen bereits jetzt eine unzumutbare gesundheitliche Gefährdung darstellen. Ingrid und Klaus Polzin haben trotz Familie ihr Auto aus Umweltschutzgründen abgeschafft und dabei aus ihrer Sicht nur gewonnen: "Wir sind viel beweglicher geworden und wundern uns jedesmal, wieviel Geld wir am Ende des Monats durch die Einsparung des Autos zur Verfügung haben." Sie setzen sich für autofreie Plätze, autofreie Bürgersteige und Straßen in der Innenstadt ein.

Sylke Granitza hat ein kleines Kind und will die Schikanen, denen Kinderwagen schiebende Eltern in Bussen und auf den Straßen ausgesetzt sind, nicht einfach nur erdulden. "Selbst auf dem Gehweg sind wir dem Anschlag eines Autofahrers, der aus einer Hofeinfahrt geprescht kam, nur mit knapper Not entronnen." Brigitte Domurath findet, daß Ampeln keinen Sicherheitsgewinn für Kinder und Fußgänger darstellen: "Die Ampel bringt's nicht, da die Kinder größtenteils nachmittags und nicht auf dem Schulweg überfahren werden. Dann passieren die Unfälle vor oder hinter der Ampel, wo Autofahrer Gas geben, um von der Kreuzung wegzukommen. Eine Ampel schränkt außerdem die Mobilität von Fußgänger/-innen stark ein, die oft 100 Meter weite Wege in Kauf nehmen müssen, um eine Straße 'vorschriftsmäßig' zu überqueren."

Gerhard Mager weist auf ein noch krasserer Beispiel für alltägliche Hindernisse hin, die sogenannten "Fußgängerschutzgitter". Am Weidendamm - Kupfergraben im Bezirk Mitte, kurz vor der Museumsinsel, verwandelt sich ein solches "Schutzgitter" in einen veritablen Fußgängerkäfig: Um ihren Weg auf der Promenade an der Behelfsbrücke über die Spree fortzusetzen, müssen Fußgänger/-innen das kolossal überdimensionierte Gitter überklettern - zweckmäßige Bekleidung ist angebracht. Gerhard Mager: "Wann kommt die Helm- und Hosenpflicht für die weichen Verkehrsteilnehmer?"

Dabei gibt es auch Fußgängerfreundliches aus der Welt der Verwaltungsrichtlinien zum Verkehr zu vermelden. Bernd Herzog-Schlagk macht darauf aufmerksam, daß seit 1992 die neuen "Richtlinien für Lichtsignalanlagen" gelten. Ein Bestandteil dieser neuen Richtlinien ist das sogenannte Rund-um-Grün, eine fußgängerfreundliche Ampelschaltung an Kreuzungen: In einer zusätzlichen Phase der Schaltung können Fußgänger/-innen die Kreuzung gleichzeitig "vertikal", "horizontal" und diagonal queren. Bernd fragte bei der Berliner Straßenverkehrsbehörde nach. Diese Ampelschaltung, die Kreuzungen in Einkaufszentren erheblich entlasten würde, stieß dort auf taube Ohren.

Doris Kortmann ist Übersetzerin und kritisiert, daß sie sich als Nicht-Autofahrerin zwar ökologisch vertretbar durch die Stadt bewegt, aber von den verantwortlichen Politikern, die selbst Auto fahren, dafür keineswegs ausreichend belohnt wird: "Die Autofahrer bestimmen einseitig unsere Lebensverhältnisse, so wie es früher die Raucher gegenüber den Nichtraucher getan haben. Dabei leben in Berlin 48% aller Haushalte ohne ein Auto!" Doris drängt bei den Bezirken auf Wohnen ohne Auto - in Lichtenfelde-Süd wie in Karow-Nord, an der Eldenaer Straße und an der Rummelsburger Bucht, "In Wirklichkeit suchen alle nach Straßen zum Bummeln und Verweilen."

"Eine Straße zum Bummeln und Verweilen ist die Brückenstraße leider gar nicht", schimpft Rolf Schaffernicht. Ganz im Gegenteil: Benzol- und Dieselrußwerte liegen deutlich über allen Grenzwerten, und die Anwohnerinnen und Anwohner klagen noch mehr über den unerträglichen Lärm - tags wie nachts. Dennoch sind weder der Verkehrssenator noch der Gesundheitssenator noch der Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz tätig geworden. Die Herren werfen sich seit Jahren die heiße Kartoffel "Brückenstraße" gegenseitig zu. Auch die Richter des Verwaltungsgerichts, vor dem zwei Anwohnerinnen bereits seit einem Jahr klagen, wollen sich an dieser Kartoffel nicht vergreifen. Noch kein einziger Verhandlungstermin wurde angesetzt. Deswegen veranstaltete der FUSS e.V. im Mai zusammen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern ein politisches Picknick auf der Fahrbahn der Brückenstraße. Fazit: Rolf will den Gesundheitssenator zur Rede stellen: "Warum hat der Senator den Weg zu den Anwohnerinnen noch nicht gefunden? Sein Büro ist am Ende der Brückenstraße - ist ihm der Weg zu weit?!"

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003306>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten