



Flanieren, promenieren, stramm marschieren, schlendern oder wandern: Fortbewegung zu Fuß hat viele Facetten.

IMAGO (2)

CORONA

WAS KOMMT, WAS BLEIBT?
FR.de/corona-hessen

DIE SERIE

Corona hat nicht nur das Leben unzähliger Menschen, sondern auch fast alle Bereiche unseres Zusammenlebens erschüttert und durcheinandergewirbelt. Nun, da die Infektionszahlen sinken und die Zahl der Geimpften steigt, wird immer deutlicher, was mit der neuen Normalität tatsächlich gemeint ist.

Ein Zurück zu dem Leben vor Corona wird es in weiten Teilen nicht geben können. Dafür sind die Veränderungen und die Erfahrungen, die wir mit dieser Pandemie machen mussten, zu einschneidend.

Was aber bleibt? Was kommt? Was wollen wir behalten und wo müssen wir das Rad wieder zurückdrehen? Wir haben versucht, ein Bild davon zu gewinnen, wie sich die Wirklichkeit und unser aller Leben verändern, haben dafür mit vielen Menschen gesprochen, die uns ihre professionelle Sicht dargelegt oder ihre ganz persönlichen Einschätzungen vermittelt haben.

In der heutigen Folge geht es darum, wie sich das Mobilitätsverhalten geändert hat.

Der nächste Beitrag zeigt auf, wie es um die Freiräume in der Stadt bestellt ist – mit besonderem Blick auf Kinder und Jugendliche.

Die Übersicht zur Serie finden Sie unter fr.de/corona-hessen

Homeoffice, Ausgangssperre, keine Freizeitangebote. In der Pandemie haben viele Menschen ihre nahe Umgebung mangels Alternativen neu entdeckt. Und dass es zum Auto attraktive alternative Fortbewegungsmittel gebe, sagt die Expertin Katalin Saary.

Frau Saary, in der Pandemie boomte das Spazierengehen. Was bleibt hängen?

Während der Pandemie ist der Anteil des Fußverkehrs am Modal Split in Hessen von 24 auf 30 Prozent gestiegen. In den Großstädten liegen wir sogar bei rund 40 Prozent. Und zu Fuß gehen liegt zu Recht im Trend. Es ist ein wichtiges Verkehrsmittel. Es ist in aller Regel frei verfügbar, kostet nichts, braucht wenig Platz und ist auch noch gesund und umweltfreundlich.

Aber zu Fuß zu gehen ist doch natürlich und normal. Jeder macht es. Wozu braucht es eine Lobby wie den Fußverein?

Uns braucht man, weil wir uns dafür einsetzen, dass auch der Platz zum Gehen da ist. Dass die Ausgestaltung der Infrastruktur für alle funktioniert. Für gesunde Erwachsene ist es in der Regel einfach. Sie finden irgendwie ihren Weg oder holen sich ihr Recht. Für Kinder ist das anders. Sie bekommen beigebracht, auf dem Gehweg zu laufen. Und wenn sie dann das erste Mal alleine zur Schule gehen, stehen plötzlich Mülltonnen im Weg, und sie wissen nicht, wie sie sich verhalten sollen. In vielen Dörfern sind die Gehwege schmal. Wir setzen uns zum Beispiel dafür ein, dass es Mülltonnensammelplätze gibt, damit die Wege frei sind.

Vielleicht haben die vielen Corona-Spaziergänge manchem ja auch die Augen dafür geöffnet,

„Für Rad- und Fußverkehr ist die Pandemie ein Gewinn“

Katalin Saary über Vorteile des Gehens, Aha-Erlebnisse während des Lockdowns und Kinder ohne innere Landkarte

dass es mit der Qualität der Wege mitunter hapert.

So ist es. So muss sich der Fußverkehr zum Beispiel auch viele Flächen mit dem Radverkehr und zunehmend mit den E-Scootern teilen. Probleme bereiten nicht nur die rollenden Fahrzeuge, sondern auch die abgestellten, die den Gehweg zu einem Hindernisparcours werden lassen. Für Sehingeschränkte ist das eine echte Gefahr. Und wenn zu Fuß gehen keinen Spaß mehr macht und als

Gefahr wahrgenommen wird, aktiviert das Menschen.

Merken Sie das?

Als Verein verzeichnen wir tatsächlich einen starken Mitgliederzuwachs. Die Menschen nehmen die Probleme der Fußgängerinnen und Fußgänger neu und deutlicher wahr. Wir hatten vor fünf Jahren noch rund zehn Ortsgruppen, inzwischen sind es bundesweit 40. Menschen organisieren sich und sind dann auch eine

starke Stimme gegenüber der Verwaltung.

Langsam kehren die Leute wieder in die Büros zurück, fahren wieder mehr Auto. Wird der Rückenwind anhalten?

Beruflich beschäftigte ich mich viel mit der Schulwegsicherheit. Das war denn auch mein Vortragsthema. Die politisch Verantwortlichen müssen die Belange von Kindern auf dem Schulweg ernst nehmen. Wege, die nicht breit genug sind, um ungehindert auch von mehreren Kindern gleichzeitig genutzt zu werden, fehlende Querungsangebote, zugeparkte Straßen und Straßenecken, Mülltonnen und unklare Baustellen sind für Kinder ein echtes Problem. Und auch gefährlich. Grundschulkindern sind kleiner als Autos, deren Höhe inzwischen auf bis zu zwei Meter gestiegen ist. Autos wirken auf Kinder also wie eine Wand. Das zusammengekommen verunsichert die Eltern, ein Teufelskreis entsteht.

Inwiefern?

Viele haben sich mit der aktiven Mobilität befasst, sich mehr zugehört. Haben gemerkt, wie einfach es ist, mit dem Fahrrad zum Bäcker zu fahren. Solche Aha-Erlebnisse sind wichtig. Nur durch das eigene Handeln kriegen wir Veränderung hin. Von daher bin ich optimistisch, dass vieles bleibt. Dass Routinen sich auch auf Dauer verbessern werden.

Umgekehrt gibt es ein Rollback. Die Autobahnen rund um Frankfurt sind zur Rushhour wieder voll.

Das bereitet uns in der Tat Sorgen. Der ÖPNV hat massiv an Kunden



In Innenstädten kommt man zu Fuß bisweilen schneller voran als mit dem Auto – und kann nebenher noch shoppen.

ZUR PERSON



verloren und die kehren nur langsam zurück. Seit Jahren herrscht ungebremstes Wachstum bei den Autos, das betrifft sowohl die reine Anzahl als auch die Größe. 1970 gab es 19,8 Millionen Autos, 2020 waren es 48,2 Millionen. In den letzten 20 Jahren sind sie durchschnittlich um sieben Prozent breiter und um 25 Prozent höher geworden. In Zeiten des Klimawandels ist das kontraproduktiv. Und in den Städten werden so immer mehr Flächen belegt, die dann dem Rad- und Fußverkehr sowie für den Aufenthalt fehlen.

Sind Sie Autogegnerin?

Nein, ich will nicht das Autofahren verbieten. Für viele Wege gibt es keine gute Alternative zum Auto. Zum Beispiel, wenn der Weg einfach zu weit ist, es kein passendes Nahverkehrsangebot gibt oder die Radverbindung nicht ausgebaut ist. Aber man muss sich selbst die Frage stellen, ob dazu das eigene Auto immer größer werden muss oder die eigenen Füße sich mal wieder in Gang setzen sollten.

Wie lässt sich der öffentliche Nahverkehr stärken?

Es gibt ein paar Grundvoraussetzungen: Das ÖPNV-Angebot muss immer verlässlich sein, der RMV hat dafür auch ein Konzept mit relativ engen Taktten und hoher Haltestelldichte entwickelt. Für die Umsetzung ist aber auch eine auskömmliche finanzielle Ausstattung nötig. Um Menschen zum Umsteigen zu bewegen, muss der Bus regelmäßig fahren, nicht nur zweimal am Tag. Oder es gibt ein passendes On-demand-Angebot, das einfach und niederschwellig für alle nutzbar ist. Auch das kostet zu Beginn, ermöglicht aber Mobilität auch ohne Auto.

Bei der Mobilitätsenquête im Landtag habe Sie als Expertin gesprochen. Was haben Sie den Abgeordneten auf die To-do-Liste geschrieben?

Beruflich beschäftigte ich mich viel mit der Schulwegsicherheit. Das war denn auch mein Vortragsthema. Die politisch Verantwortlichen müssen die Belange von Kindern auf dem Schulweg ernst nehmen. Wege, die nicht breit genug sind, um ungehindert auch von mehreren Kindern gleichzeitig genutzt zu werden, fehlende Querungsangebote, zugeparkte Straßen und Straßenecken, Mülltonnen und unklare Baustellen sind für Kinder ein echtes Problem. Und auch gefährlich. Grundschulkindern sind kleiner als Autos, deren Höhe inzwischen auf bis zu zwei Meter gestiegen ist. Autos wirken auf Kinder also wie eine Wand. Das zusammengekommen verunsichert die Eltern, ein Teufelskreis entsteht.

Ein Teufelskreis?

Eltern fahren ihre Kinder mit dem Auto, es entstehen mehr Verkehr und Gefährdungssituationen vor der Schule, was wiederum

Katalin Saary ist Inhaberin des Büros Mobilitätslösungen in Darmstadt mit Schwerpunkt auf integrierte Mobilitätskonzepte und Verkehrsplanung. Der Fokus der Diplom-Ingenieurin liegt auf Fuß- und Radverkehr, kommunalem, betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement sowie auf Moderation und Beteiligung.

Ehrenamtlich engagiert sie sich im geschäftsführenden Vorstand des Fachverbands für Fußverkehr (Fuss e.V.), im Vorstand der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) sowie als Sachverständige für den Verein Kinderfreundliche Kommunen. www.mobilitaetsloesungen.de
www.kinderfreundliche-kommunen.de

weitere Eltern verunsichert und so weiter. Für die Kinder ist das fatal, sie brauchen für ihre gesunde Entwicklung die Freiheit, selbstständig mit ihren Freunden Wege sicher zu Fuß und dem Fahrrad zurücklegen zu dürfen. Neben der sozialen Komponente hilft die Bewegung vor der Schule auch bei der kognitiven Entwicklung. Um vorwärts rechnen zu können, muss ich rückwärts balancieren können. Also müssen die Erwachsenen die Rahmenbedingungen dafür schaffen. Dazu gehören: niedrigere Geschwindigkeiten, sichere und attraktive Wege und Aufenthaltsorte für Kinder und Jugendliche.

Das Mamataxi als schlechtes Vorbild?

Nicht nur das. Es fehlt den Kindern auch die innere Landkarte, sie können sich schlechter im Raum orientieren, sie weisen auch motorische Defizite auf. Zum Beispiel beim Einschätzen der Geschwindigkeit: Es hilft Kindern, wenn sie ihre eigene Geschwindigkeit zuerst zu Fuß, mit dem Roller und dem Fahrrad erfahren, bevor sie später als junge Erwachsene mit einem Auto fahren.

Was hat sich eigentlich durch die Pandemie für Sie persönlich geändert?

Alle Termine haben nur noch als Onlinekonferenzen stattgefunden. Ich war viel weniger unterwegs, die Fahrzeiten im Zug sind weggefallen. Das ist zum einen eine Zeitersparnis, andererseits kann Zugfahren auch eine Pause von der Hektik im Büroalltag sein. Man kann etwas in Ruhe vor- oder nachbereiten. Oder einfach mal aus dem Fenster gucken. Durch die Onlinekonferenzen konnten wir aber auch viel mehr Menschen erreichen, gerade bei Vorträgen oder im Austausch, die sonst vielleicht nicht die Zeit für einen gemeinsamen Termin gefunden hätten. Es hatte also auch etwas Gutes. Und ich glaube, dass sich beides zukünftig fruchtbar ergänzen wird: Zugfahrten zu Präsenztreffen und Onlinekonferenzen für kurze Termine.

INTERVIEW: JUTTA RIPPEGATHER



Zafer Cakaloglu am Taxistandplatz in der Frankfurter Moselstraße.

ROLF OESER

Taxifahrer ausgebremst

Krise im Frankfurter Fahrgeschäft / Ein Blick hinter die Trennscheibe

VON JOHANNA STEIN

Zafer Cakaloglu liebt die Freiheit, die ihm sein Beruf als Taxifahrer bietet. Sein Job ist flexibel, er kann sich die Pausenzeiten frei einteilen. „Man fängt jeden Tag anders an und hört jeden Tag anders auf“, erzählt er. Und die unterschiedlichen Menschen faszinieren ihn.

Was Cakaloglu hingegen gar nicht mag, ist Langeweile. Und die begegnet ihm seit Corona fast täglich. „Die meisten Kunden vor der Pandemie waren Geschäftsleute“, sagt er. Die fehlten, vor allem seit sich der Flughafen nicht mehr im Normalbetrieb befindet. Zurück blieben Einheimische, überwiegend alte und kranke Menschen. „Das ist zu wenig, um über die Runden zu kommen.“

Staatliche Hilfen zu gering

Der 47-jährige gebürtige Frankfurter kutschiert bereits seit mehr als 20 Jahren Menschen durch die Stadt. Seit 2008 besitzt er ein eige-

nes Unternehmen. Als die Pandemie in Deutschland ankam, wussten Cakaloglu und seine Kolleginnen nicht, was das für sie bedeuten würde. „Wir haben uns einfach an die Haltestellen gestellt und den ganzen Tag gewartet“, erinnert er sich. „Da sind zwischen zwei Fahrten oft vier bis sechs Stunden Wartezeit vergangen.“ Er selbst habe nie gedacht, dass sein Geschäft von einem Virus so schlimm getroffen werde. „Das war echt eine Überraschung.“

Die Pandemie hat die Zukunft des Taxigeschäfts ausgebremst. Zwar bekommen Cakaloglu und seine Kolleginnen finanzielle Hilfen vom Staat – die entsprechen circa 50 bis 80 Prozent des vorherigen Gewinns –, aber das reicht nicht für den Unterhalt. „Ich kenne keinen, der keinen Kredit aufgenommen hat“, sagt er. „Das ist wirklich keine einfache Zeit.“ Für eine kleine Aufmunterung hatte immerhin die Stadt Frankfurt gesorgt: „Als die Impfzentren öffneten, gab es Taxigutscheine für Menschen über 80“, erzählt Cakaloglu. Das habe eine positive

Wirkung gehabt. Sein Taxi hat er umgerüstet: Eine Trennscheibe sorgt für eine geschützte Fahrt.

Heute befördert Cakaloglu zwei bis drei Kundinnen am Tag, fünf, wenn es hochkommt. Gerade hat er ein Schulkind an der Weißfrauenschule abgeliefert; seit 2007 übernimmt er dort regelmäßig Schulfahrten, auch Kolleginnen von ihm sind vor Ort. Schulschließungen, Notbetreuung und Wechselunterricht haben es ihnen schwer gemacht. Doch: „Seit zwei drei Wochen läuft hier zum Glück alles wieder normal.“

Cakaloglus Wunsch: „Ich hoffe, dass das alte Geschäft wieder kommt.“ Er möchte selbst arbeiten und wieder ohne die staatlichen Hilfen zurechtkommen. Doch so richtig sehen kann er das noch nicht. Im Bereich der Mobilität verändert sich derzeit viel, der Trend geht hin zum Homeoffice. Keine einfache Zeit für die Branche. „Wir werden sehen“, sagt Cakaloglu. Erst einmal müssten er und seine Kolleginnen ihre Schulden abbezahlen.