

AUSLOBUNG / Wer schiebt wird geliebt!

Kleiner Gestaltungswettbewerb im Rahmen der Berliner temporären Spielstraßen

Seit 2019 gibt es in Berlin temporäre Spielstraßen, mittlerweile wurden über 110 verschiedene Straßenabschnitte für ein paar Stunden pro Woche (oder Monat) zu fröhlichen Begegnungsorten im Kiez voll Spiel & Spaß, insgesamt über 1.300-mal.

Ein kleiner Eindruck findet sich hier zum Download:

<http://download.spielstrassen.de/22.September/35xSpielstrassenaktionstag.pdf>

Für die Dauer der temporären Spielstraße ist die Straße für den Verkehr gesperrt, auch für den Radverkehr! Aber während Autos durch die physischen Absperrschranken abgehalten werden, schlüpfen viele Radfahrende einfach dran vorbei oder weichen auf den Gehweg aus. Radfahrende steigen ungerne ab und sind es (speziell in Berlin) gewohnt, sich durchzuwurschteln und Hindernisse kreativ zu umfahren, leider oft auf Kosten der Zufußgehenden. Für eine genaue Analyse dieses Verhaltens siehe Artikel „Lob des Schiebens“ von Roland Stimpel (FUSS e.V.), der als Anlage Teil dieser Auslobung ist.

Gegenstand des Wettbewerbs

Gegenstand des Wettbewerbs ist der Entwurf eines markanten Bildzeichen (mit oder ohne Text), das auf eindeutig und für alle sofort verständliche Weise klar macht, dass Radfahrende schieben müssen. Ob dieser Hinweis freundlich & humorvoll, streng & verbotsbezogen oder einfach nur schlicht & neutral rüberkommt, ist Gegenstand des Entwurfs.

Ziel des Wettbewerbs

Ziel des Wettbewerbs ist es, allen Spielstraßen-Initiativen ein Bildzeichen (mit oder ohne Text) zur Verfügung zu stellen, das Radfahrende dazu bewegt, abzusteigen und zu schieben. Es ist geplant, das prämierte Bildzeichen serienmäßig zu produzieren. In welcher Form das Bildzeichen in den Spielstraßen aufgestellt werden kann (als Tafel, als Fahne, als Sprühschablone, etc.) ist noch offen, Vorschläge dazu sind sehr willkommen.

Bei der Größe des Bildzeichens ist sowohl die gute Lesbarkeit als auch die Praktikabilität im Hinblick auf die Aufstellung mitzudenken, inklusive der sowieso schon für alle Spielstraßen-Initiativen schwierigen Frage von Lagerung und Transport.

Form der Beiträge und Abgabetermin

Die Einreichung erfolgt digital, als PDF oder JPEG Datei an folgende E-Mail-Adresse:

info@spielstrassen.de

Name und Kontaktdaten des/der Verfasser*in sind dabei anzugeben.

Die Abgabe ist **bis spätestens Freitag, 28. Februar 2025, 18 Uhr** möglich.

Auslober / Rückfragen:

Bündnis Temporäre Spielstraßen

c/o DaKS e.V., Crellestr. 19/20, 10827 Berlin

Ansprechpartnerin: Cornelia Dittrich

M 0172-7483990

info@spielstrassen.de

www.spielstrassen.de

Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Menschen, die mit ihrem Wettbewerbsbeitrag die Berliner temporären Spielstraßen unterstützen wollen. Es gibt keine Altersbeschränkung.

Jury

Die Jurysitzung findet am Donnerstag, 13. März 2025, statt.

Die eingereichten Arbeiten werden für die Jurysitzung anonymisiert.

Die Jury besteht aus den bei der Sitzung anwesenden Mitgliedern des Bündnis Temporäre Spielstraßen.

Alle Teilnehmenden werden umgehend nach der Jurysitzung über das Ergebnis informiert.

Preise

Die Preissumme beträgt insgesamt 400 € und wird wie folgt aufgeteilt:

Ein 1. Preis: 1 Einkaufsgutschein von Decathlon über 100 €

Zwei 2. Preise: 2 Einkaufsgutscheine von Decathlon über 75 €

Drei 3. Preise: 3 Einkaufsgutscheine von Decathlon über 50 €

Der 1. Preis erhält zusätzlich wahlweise einen Spielstraßen-Liegestuhl oder einen Spielstraßen-Hocker.

Eigentum und Urheberrecht

Mit Einreichung eines Wettbewerbsbeitrags erklärt der/die Verfasser*in, geistige/r Urheber*in des Entwurfs zu sein.

Der/Die Preisträger*in überträgt dem Auslober das Recht, das prämierte Bildzeichen zu vervielfältigen und den Spielstraßen-Initiativen in welcher Form auch immer zur Verfügung zu stellen.

Der/Die Preisträger*in verpflichtet sich, gegebenenfalls nötige Anpassungen unentgeltlich vorzunehmen.

Wir hoffen auf zahlreiche kreative Wettbewerbsbeiträge
und danken jetzt schon allen Teilnehmenden!
Berlin, 2.12.2024 / Bündnis Temporäre Spielstraßen

Der Wettbewerb wird finanziert aus Mitteln der
Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima- und Umweltschutz.

ANLAGE

Mit dem Rad gut zu Fuß: Ein Lob des Schiebens

von Roland Stimpel, FUSS e.V. (geschrieben 2021)

Fahrräder zu schieben sei diskriminierend, meinen manche. Autofahrer schieben schließlich auch nicht. Aber tatsächlich ist es Ausdruck eines Privilegs: Autos muss man stehen lassen, wo sie nicht mehr fahren dürfen. Räder können meist mit.

Ein Fahrrad kann fast überall mit: über Plätze und durch Gassen, in Bahnen und Autos, durch enge Baustellen, ein Stück weit sogar über Treppen oder durch dichte Wälder. Das ist einer seiner großen Vorzüge. Die Einschränkung ist, dass das Fahrrad nicht hier überall gefahren werden kann oder darf, sondern dass man es streckenweise anders bewegen muss: im Zug steht es still, beim Marsch durchs Dickicht hängt es auf der Schulter, und auf vielen nicht fürs Rad geeigneten und gedachten Wegen kann man es nur schieben.

Im pragmatischen Amsterdam scheint das kein Problem zu sein. Aber hierzulande ärgert das viele Radfahrer; sie sehen es als Zumutung und Schikane. Und manche weigern sich einfach abzustiegen. Das wiederum ärgert Menschen zu Fuß, die sich fragen: Warum schiebt der Kerl nicht, oder die Kerlin? Wir haben auf Twitter nach den Gründen gegen das Schieben gefragt und acht vorgegeben, die wir häufiger gehört hatten. Das brachte 488 Klicks, von einigen wohl mehrere. Die Tabelle zeigt das Ergebnis.

Was ist schlecht am Schieben?	Klicks	Prozent
Es unterbricht den Flow	140	28,7
Autos schiebt auch keiner	114	23,4
Wer schiebt, ist breiter	68	13,9
Es kostet Zeit	49	10,0
Ich fahre sicher genug	40	8,2
Es macht Mühe	38	7,8
Rollen macht mehr Spaß	30	6,1
Es ist irgendwie peinlich	9	1,8

Das meistgeklickte Motiv gegen das Schieben hat mit einer Eigenschaft zu tun, die im Zusammenhang mit Radfahren überraschen mag: der Trägheit. Auch auf zwei Rädern rollt eine physische Masse träge, will mit Muskelkraft in Gang gebracht werden – und nach jedem Absteigen und Schieben erneut. Das macht etwas Mühe.

Dazu kommt die Trägheit auf dem Sattel. Radfahren ist ja bei allem Körpereinsatz genau wie Autofahren eine sitzende Tätigkeit, und Sitzen ist bequemer als Stehen und Gehen. Zudem lässt sich der Sitz nur etwas umständlich erreichen und verlassen: ein Bein aufs Pedal, das andere stößt ab, grätscht beim „Herrenrad“ umständlich nach rechts, und dann kommt das beschleunigende Pedaltreten. Auch das Absteigen ist ein Mehrphasen-Akt.

Nicht zuletzt diese kleinen Umstände dürften die Radfahrer bei Twitter mit „Unterbricht den Flow“ gemeint haben. Zumal es ja mit den beiden Übungen nicht getan ist, denn zwischen Ab- und neuem Aufsteigen läuft man. Hat man gerade noch auf dem Rad gesessen, fühlt es

sich im ersten Moment schneckenlangsam an und außerdem mühselig. Aber häufige Schieber wissen, dass sich das bald legt.

Freundlich, legal und oft schnell

Um Radfahrern das Schieben schmackhaft zu machen, muss man sie also mit Qualitäten locken, die die kleine Mühe des Schiebens aufwiegen und übertreffen. Wir bieten vier davon. Zuerst das soziale Argument: Wer schiebt, lässt andere in Frieden, die hier langsamer unterwegs sind. Radfahren in sonst tempofreien Räumen erleben viele andere als aggressiv. Es reißt uns aus dem entspannten Geh-Modus, erzwingt Aufmerksamkeit und Reaktionen, denn es wirkt gefährlich. Für dieses Gefühl sollten alle Verständnis haben, die auf der Fahrbahn ihrerseits mit dreimal Schnelleren konfrontiert sind. Das wirkt gefährlich, auch wenn die Unfallstatistik das nicht belegt. Wer auf dem Gehweg nicht schiebt, wirkt genauso.

Das zweite Argument fürs Schieben ist ein ganz praktisches: Man kommt legal auf Wege und an Orte, an denen man nicht fahren darf – und muss doch sein Gerät nicht zurücklassen und kann direkt aufsteigen, sobald das Fahren wieder möglich ist. Stressfrei geht es durch enge Baustellen, durch Bahnhöfe und auf dem Gehweg vorbei an Staus, die die Fahrbahnen füllen. Nicht selten ist man sogar schneller und flexibler als fahrend. Wo Autos nicht sehr schnell und dicht an dicht fahren („zähflüssig“) und ich quer will, da steige ich ab und schiebe mein Rad etwas vor. Das bremst den zähen Fluss, und ich spaziere durch die Lücke.

Will ich an einer Ampel abbiegen, dann steigt die Rad-Flexibilität dank des Schiebens auf ihre königliche Spitze: ich muss nämlich fast nie warten. Entweder es ist grün und ich fahre. Oder es ist rot und ich steige vor der Furt ab. Rechts rum gehe ich mit dem Rad wenige Meter über den Gehweg und steige wieder auf. Den für Fußgänger lästigen bis gefährlichen grünen Blechpfeil macht das übrigens überflüssig. Denn es geht ja nicht darum, in einem bestimmten Bewegungs-Modus um die Ecke zu kommen, sondern zügig. Und das nicht nur dort, wo ein solcher Pfeil hängt.

Auch beim Linksabbiegen bin ich schneller: Bei Rot steige ich an der Furt ab, gehe mit dem Rad linksherum, ein Stück auf dem Gehweg und dann auf die Furt über die Querstraße. Sobald ich auf ihr die gewünschte Spur erreicht habe, steige ich wieder auf und fahre linksrum weg. Andere, die in oder auf ihrem Fahrzeug sitzen geblieben sind, hocken dann immer noch an der Kreuzung und warten, bis der Gegenverkehr nachlässt und die Furt frei ist. Oft können sie erst losfahren, wenn ich schon hundert Meter weiter bin. Extrem ist die Flexibilität bei dem in Deutschland leider unüblichen Rundum-Grün für Fußgänger: Bei Fahrbahn-Rot komme ich sicher und direkt in jede Richtung.

Fürs Schieben spricht drittens das Wellness-Argument. Absteigen lockert und entspannt. Die Lockerung ist zunächst körperlich: die einseitige, monotone Beanspruchung wird unterbrochen. Das Ab- und Aufsteigen ist ein bisschen Gymnastik, das Gehen für den Körper ein Kontrast. Dabei werden einige andere Muskeln beansprucht als auf dem Rad, unter anderem in Bauch, Rücken und Nacken und natürlich in den Füßen. Auch für die Psyche ist langsames Bewegen fast immer entspannender als schnelles.

Das vierte Argument fürs Schieben ist die bessere Wahrnehmung und Erlebnisqualität. Den Unterschied kennen alle, die mal Auto und mal Rad fahren. Zwischen Radfahren und Gehen ist der Unterschied ähnlich groß. Das liegt natürlich an der relativen Langsamkeit, in der die Eindrücke nicht so schnell vorbeihuschen und in der die Sinne offener sind, weil man sich nicht so aufs Fahren konzentrieren muss. Darum habe ich mir angewöhnt, regelmäßig mit dem Rad gefahrene Strecken einmal im Jahr zu Fuß zu gehen, und wenn es zwei Stunden

dauert. Nach diesen Stunden kenne ich am Weg viel mehr schöne Fassaden, nette Läden oder würdige alte Bäume, als ich vorher in einem Jahr zügiger Rad-Pendelei bemerkt habe.

Herrenreiter sind die Ausnahme

Nach den vier Pro-Argumenten zurück zu den Einwänden gegen das Schieben. Der am zweithäufigsten angeklickte hieß: Autofahrer schieben auch nicht. Das diskriminiert in der Tat Radfahrer dort, wo man mit Motor fahren darf, aber ohne Motor absteigen und auf einem schmalen Weg am Rand laufen soll, zum Beispiel neben der „Schnellstraße“. Aber überall sonst ist das Schiebenkönnen kein Nachteil gegenüber den Autofahrern, sondern ein Privileg.

Mein Lieblingsbeispiel gibt der Berliner Spittelmarkt: Eine bestimmte Route verlangt hier Schieben auf 20 Metern über eine Ampelfurt. Dagegen gab es neulich auf Twitter einen kleinen Shitstorm, einschließlich „Autofahrer müssen das nicht“. Was der Storm vernebelte: Wer mit dem Auto an den Punkt dahinter will, muss 700 Meter Umweg fahren.

Der dritthäufigst angeklickte Einwand gegen das Absteigen und Laufen hieß: „Wer schiebt, ist breiter“. Aber dieser Platzvorteil ist gering: Wer schiebt, ist nicht doppelt so breit, sondern hat einen Großteil seines Körpers hinter der halben Lenkstange. Nur der Restkörper beansprucht Extraplatz, bei schlanken Menschen etwa 30 Zentimeter.

Außerdem verkennt die Probleme von Fußgängern, wer in geringem Abstand fährt. Die bestehen nämlich weniger in der Enge als darin, dass da auf hartem Gerät und hohem Thron einer schnell oder wackelnd vorbei will. Ein Fahrender in 50 Zentimetern Entfernung ist unangenehmer als ein Schiebender mit 20 Zentimetern Abstand. Und fährt jemand ganz langsam, dann entfällt zwar das Tempoproblem, dafür verstärkt sich das verunsichernde Wackeln.

Darum hilft es nichts, wenn jemand behauptet, auf dem Gehweg nur Schritttempo zu fahren. Was das ist, ist nicht definiert: in der Straßenverkehrsordnung steht nichts; Gerichte sehen Schritttempo im einen Extremfall bei vier Stundenkilometern, im anderen bei zwanzig. Das ist das Schritttempo des Marathon-Weltrekordlers.

Erstaunlich selten wurde in der Umfrage ein Argument angeklickt, das beim Schieben oft stark gefühlt wird: Es braucht länger. Aber Rad-Praktiker wissen, dass die meisten Schiebestrecken nur kurz und Zeitverluste gering sind. Für das Passieren einer 50-Meter-Engstelle braucht man zu Fuß etwa eine halbe Minute mehr als per Rad.

Noch weniger Klicks erhielt die Behauptung „Ich fahre sicher genug.“ Nur acht Prozent glauben, dass bei ihrem Fahrstil niemandem etwas passieren könne. Wir vermuten bei der großen Mehrheit schlichte Vorsicht, viele Fahrerfahrungen oder schlimme Unfall-Erlebnisse. Deren Verursacher sind zu Beginn einer Fahrt von ihrer Harmlosigkeit überzeugt. Wenn es kracht, wissen sie, was sie ungewollt anrichten können. Lebenserfahrene auf dem Fahrrad ziehen die Konsequenz: Wie gut ich auch fahren kann, so nötig ist bei großer Enge Langsamkeit und Stabilität – und die geht bestens auf den Füßen.

Zum Schluss das erfreulicherweise am wenigsten gewählte Argument: Nicht einmal zwei Prozent bekundeten, das Schieben sei ihnen „irgendwie peinlich“. Dieses Motiv arroganter Herrenreiter und -reiterinnen steht nur bei einer kleinen Minderheit unter den Radlern obenan. Ihnen und allen anderen rufen wir zu: Nein, ihr müsst euch nicht schämen. Im Gegenteil: Wir freuen uns über jeden souveränen und rücksichtsvollen Menschen, der uns mit einem Rad an der Hand entgegenkommt.