

Die Sprache beeinflusst die Wahrnehmung des Verkehrs – auch des Fussverkehrs.

Das Projekt «Sprachkompass» hat den Anspruch, den Sprachgebrauch kritisch zu hinterfragen und über einen sinnvollen Umgang unserer Sprache zu reflektieren. Wörter verraten, dass wir den Verkehr nach wie vor vom Auto ausgehend denken. Wir befinden uns im Zeitalter der Motonormalität. Es stellt sich die Frage, wie das relativ junge Wort *Fussverkehr* oder der Begriff *Lärmschutz* in diese Normalität passt. — Von Hugo Caviola*

Welcher Platz steht den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung?
(Bild: Julia Weiss)



Was ist ein Fussgänger? Im Mittelalter bezeichnete der *vuozgenger* einen einfachen Fusssoldaten – einen Mann aus dem Fussvolk, der nicht zu den berittenen Adeligen gehörte. Heute versteht der Duden unter einem *Fussgänger* schlicht «ein zu Fuss gehender Verkehrsteilnehmer». Interessanterweise existiert die Figur des Fussgängers erst, weil es das Auto gibt.

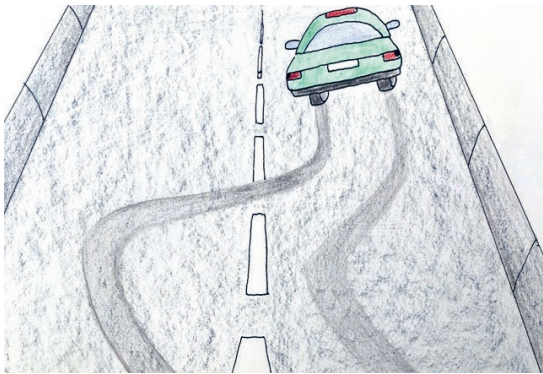
Fussverkehr in einer autogepprägten Welt

Als Fussgängerin oder Fussgänger tritt man heute in eine Welt, in der das Auto regiert. Das englische Wort *motonormativity* drückt aus, dass sich das Auto in unseren Köpfen und in unserer Sprache fest eingemischt hat. Wie oft geben wir doch Distanzen in *Autostunden* an? In einer Immobilienanzeige lesen wir von einem Haus, das nur eine halbe Autostunde vom Stadtzentrum liegt. Die Autostunde wirkt als Wegzeitmass, das das Autofahren zu etwas Selbstverständlichem macht. Die *Gehstunde* dagegen kommt im Duden nicht vor. Zur sprachlichen Motonormalität gehört auch, dass wir in Autometaphern reden. So geben wir etwa beim Arbeiten Gas, stehen beim Geldausgeben auf die Bremse oder geraten in einer Prüfung ins Schleudern. Die Metaphern setzen uns sprachlich ans Steuer in Belangen, die nichts mit dem Auto zu tun

haben. Auch Wörter wie *Verkehrslärm* oder *Strassenlärm* flüstern uns Motonormalität ein. Sie verraten, dass wir Verkehr und Strassen vom Auto ausgehend denken. Wer zu Fuss geht, macht keinen Lärm und ist in diesem Strassen- und Verkehrsverständnis nicht mitgedacht. In Fachtexten über den Fussverkehr wird deutlich, dass wir auch den Fussverkehr oft vom Autoverkehr ausgehend denken. Das Wort *Fussverkehrsaufkommen* erinnert an das *Verkehrsaufkommen*, die *Fussverkehrsanlagen* an die *Verkehrsanlagen*, der Gehkomfort an den *Fahrkomfort* und die *Fussverkehrsflächen* an die *Verkehrsflächen*.

Sprache als Schlüssel für mehr Aufenthaltsqualität

Mit dem Wort Fussverkehr sitzen Autos und Zufussgehende sprachlich im selben Boot. Dies birgt für die Zufussgehenden Chancen: Einmal sprachlich in die Autowelt aufgenommen, können sie diese mitprägen. Das ebenfalls junge Wort *Aufenthaltsqualität* drückt Fussgängerinteressen treffend aus. Es würdigt einen Wert, der für den Autoverkehr nicht gilt: Verweilen, Sich-Wohlfühlen, Bleiben. Wenig überraschend, dass Kritiker der Verkehrswende gegen dieses Wort ins Feld ziehen und es – wie etwa die Neue Zürcher Zeitung NZZ – meist mit dem Beiwort *sogenannt* versehen.



Ins-Schleudern-geraten: Wir können nicht nur auf der Strasse, sondern etwa auch in Prüfungen ins Schleudern geraten. (Bild: Julia Weiss)

Wohlfühlen für Fussgängerinnen und Fussgänger verspricht auch der Ausdruck *siedlungsorientierte Strasse*. Sie benennt einen Strassentyp, der, anders als die sogenannte *verkehrsorientierte Strasse*, die Interessen der Zufussgehenden oder Anwohnenden ausdrückt. Es sind Strassen, die von Fassade zu Fassade gedacht sind, die das Vor-Ort-Sein, das Leben auf der Strasse und das Wohnen würdigen können. Mit gutem Recht kann man sagen, dass es in Städten nur siedlungsorientierte Strassen geben dürfte, da sie ihrer Definition nach ja Siedlungen sind. Ein wirkungsstarkes Wort, das die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger erfasst, ist die *Flächengerechtigkeit*. In den Städten werden heute die Räume knapp, die Autos zahlreicher und grösser. Nun gilt es, den knappen Raum – die Allmend – gerecht aufzuteilen. Man weiss, dass in durchschnittlichen europäischen Städten zwei Drittel der Bevölkerung kein Auto besitzen, ein Drittel besitzt eines. Leider sind städtische Strassenräume aber oft umgekehrt aufgeteilt: Eine durchschnittliche Strasse bietet etwa einen Drittel für die Zufussgehenden, die Trottoirs, zwei Drittel für den MIV, Fahrbahn und Parkstreifen. Wir brauchen also neu eine distributive Gerechtigkeit. Das Wort *Flächengerechtigkeit* erfasst diese präzise. Auch Wörter wie *Flächeneffizienz* und *Flächenanspruch* treffen Interessen der Zufussgehenden. Mit dem Flächenanspruch lässt sich politisch gut argumentieren.

Lärmbelästigung oder Lärmbelastung?

Wir übersehen leicht, dass die schlafenden Blechtiere am Strassenrand den öffentlichen Raum auch als Werbefläche für Autointeressen nutzen. Einmal in Fahrt, entfalten sie eine gewaltige kinetische Energie und fordern einen Sicherheitsabstand. Mit ihrem Dröhnen und Knattern beanspruchen sie einen weiten Schallraum. Wer zu Fuss geht, ist diesem Autolärm direkt ausgesetzt. Es ist bekannt, dass rund 40% der Zufussgehenden zu zweit unterwegs sind. Und Menschen, die zu zweit durch die Strassen gehen, möchten gern miteinander reden. Dies ist aber schwierig, wenn man von vorbeibrausenden Autos und donnernden Lastwagen behelligt wird. Auch hier ist die Motonormalität am Werk. Man stelle sich vor, welcher Aufschrei ertönen würde, wenn 40% der Autofahrenden eines ihrer Bedürfnisse nicht befriedigt erhielten.

Dass wir Autolärm im öffentlichen Raum für normal halten, hat auch sprachliche Gründe. Wir reden zum Beispiel von *Lärmbelastung*. Warum nicht häufiger von *Lärmbelästigung*? Das Wort *Belästigung* erfasst den Lärm direkt von den betroffenen Menschen her. Es sind Menschen, die belästigt, behelligt und gestört werden. Und Menschen, die sie mit ihren Autos belästigen, behelligen und stören. Das Wort *Lärmbelastung* macht aus dieser Belästigung eine Last, die man vom Menschen wegrückt und beispielsweise wie ein Gewicht in Dezibel messen kann. Dies ist zweifellos wertvoll, weil man so Lärmgrenzwerte messen kann. Mit diesen schützt man heute vor allem Liegenschaften, weil dort Menschen schlecht schlafen und die Häuser so an Wert verlieren. Doch auch alle, die zu Fuss unterwegs sind, verdienen Schutz vor dem Dröhnen der Motoren. Der Wiener Verkehrsforscher Hermann Knoflacher hat treffend festgestellt, dass unsere städtischen Strassen wie Fabrikhallen ohne Dach wirken. Hier erzeugen Auto-Maschinen einen Lärm, vor dem man Fabrikarbeiter in ihren Hallen schützen würde. Dass wir diese Besitznahme der Siedlungsräume durch Lärm nicht als stärkere Zumutung empfinden, verdanken wir auch der Motonormalität, die uns vorgaukelt, Autolärm sei normal.



Basel – Burgweg: Eine städtische Strasse als Maschinenhalle ohne Dach? (Foto: Hugo Caviola)

Welche Wörter könnten uns für diese Betäubung sensibilisieren? Neben der *Lärmbelästigung* käme das Wort *Lärmstrasse* infrage. Man könnte auch Wörter wie *verlärmte* oder *belärmte Gegenden* in Gebrauch nehmen. Oder von *Lärmattacken* oder *-angriffen* sprechen? Auch *Lärmverschmutzung* wäre denkbar, in Anlehnung an die *Licht-* oder *Umweltverschmutzung*. Auch das Wort *Lärmschutz* drückt direkt Interessen der Zufussgehenden aus, besser als die neutralen Ausdrücke *Schallschutz* und *Schallschutzwand*. Neue Wörter können uns für unsere eigenen Interessen sensibilisieren. Durch sie finden wir auch eine Stimme, für unsere Rechte einzustehen.

*Hugo Caviola ist Linguist und leitet das Forschungsprojekt «Sprachkompass» am Interdisziplinären Zentrum für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) der Universität Bern.

Der vorliegende Artikel ist gekürzt. Komplettfassung, weitere Texte und Informationen:

www.sprachkompass.ch

