

FORTSCHRITT

Ein Plädoyer für den Fußverkehr



FORTSCHRITT

Ein Plädoyer für den Fußverkehr



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Nahmobilität ist *das* Thema der AGFS. Zur Nahmobilität gehören neben dem Fahrrad auch alle anderen nicht motorisierten Verkehrsmittel, also Inliner, Kick- und Skateboards – und selbstverständlich auch die eigenen Füße.

Seit den Gründungstagen hat die AGFS einen graduellen Wandel vollzogen. Stand zunächst ausschließlich das Fahrrad im Vordergrund, so wurde 2003 das bis dahin geltende Leitbild einer „fahrradfreundlichen“ Stadt bzw. Gemeinde um die Förderung der Nahmobilität als zentrales Leitmotiv erweitert. Diesen Wandel haben wir 2013 auch mit einer Namensänderung nachvollzogen. Seitdem ist die AGFS offiziell auch fußgängerfreundlich.

Zufußgehen hat den Ruf, langsam und daher langweilig zu sein – zu Unrecht, wie wir finden. Schließlich gibt es keine andere Verkehrsart, bei der man so entspannt nebeneinander her plaudernd die Stadt erleben kann und die noch dazu so umweltverträglich, urban und gesund ist.

Doch unsere Füße haben es schwer. Sie müssen nicht nur täglich in Summe 2.520 Tonnen Gewicht abfedern,¹ was der Masse von fünf ICE-Zügen entspricht, sondern werden auch häufig übergangen – von den Politikern ebenso wie von den Verkehrs- und Stadtplanern. Das führt zum Teil zu absurden Situationen

vor Ort. Mit dieser Broschüre wollen wir eine Diskussion anstoßen, die dieses wichtige, aber leider lange vergessene Thema wieder neu belebt.

Nicht zuletzt wollen wir mit dem alten Vorurteil aufräumen, welches RadlerInnen und FußgängerInnen eine angeborene Feindschaft unterstellt – sowohl in Bezug auf den Flächenanspruch als auch auf gegenseitige Rücksichtnahme. Vielmehr sind Fuß und Fahrrad das Dream-Team für Mobilität in einer lebenswerten und bewegungsfreundlichen Stadt. Keine Frage, es gibt Verbesserungspotenzial, viel Nachholbedarf, aber es gibt auch Hoffnung ...

... vielleicht auf eine Renaissance des Fußverkehrs, ähnlich wie beim Radverkehr? Wir arbeiten jedenfalls daran. Wie heißt es so schön in einem chinesischen Sprichwort: Auch eine Reise von tausend Meilen beginnt mit dem ersten Schritt.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine ebenso vergnügliche wie anregende Lektüre. Los geht's!

Ihre Christine Fuchs

Vorstand der AGFS





Inhalt

	Vorwort	3
1	Die AGFS: fußgänger- und fahrradfreundlich!	6
2	Kultur(geschichte) des Gehens	10
3	Fußgänger: vergessen, verdrängt, übersehen	16
4	Fußverkehr in Maß und Zahl	20
	Kinder, Kinder, Kinder	21
	Senioren: mobil und gefährdet	22
	Gar nicht sooo anders: Kinder und Senioren	23
5	Auf Nummer sicher gehen	24
	Aus der Unfallstatistik	24
	Vision Zero: Nur „null“ ist gut genug	26
	Radfahrer vs. Fußgänger?	27
6	Grundzüge der Fußgängerfreundlichkeit	28
7	Beispiele aus aller Welt	36
8	Zwei Füße für die Gesundheit	38
9	Ausblick	42
	Quellennachweise	45
	Bildnachweise	47
	Impressum	48

Die AGFS: fußgänger- und fahrradfreundlich!

1

Während der Radverkehr – trotz eines weiterhin großen Verbesserungs- und Förderungsbedarfs – schon relativ weit entwickelt ist, steht die Förderung des Fußverkehrs noch am Anfang. Für die nächsten Jahre hat sich die AGFS auf die Fahnen geschrieben, eine Renaissance des nicht weniger wichtigen Fußverkehrs einzuleiten – ähnlich der Radverkehrsförderung der letzten 20 Jahre. Mit der gemeinsamen und zeitgleichen Entwicklung von „Nahmobilität 2.0“ und dem „Aktionsplan der Landesregierung NRW zur Förderung der Nahmobilität“ im Jahr 2012 hat die AGFS ein Zeitfenster geöffnet, um dabei mit einem entscheidenden Perspektivenwechsel im planerischen, politischen und medialen Verständnis von Nahmobilität vorwegzugehen.

Für die AGFS ist das Zufußgehen eine selbstständige Verkehrsart, die als Basis jeder Mobilität einen eigenständigen Verkehrsraum braucht, der aufgrund der hohen sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Bedeutung des Zufußgehens unbedingt barrierefrei, adäquat dimensioniert und attraktiv gestaltet sein muss.

Ein solcher Perspektivenwechsel ist auch dringend geboten: Fußgänger sind seit Jahren die am meisten vernachlässigten Verkehrsteilnehmer. Und das, obwohl dem Fußverkehr in Städten und Gemeinden eine elementare, verkehrliche, soziale und gesundheitliche Bedeutung zukommt. Gehen ist mehr als nur Fortbe-



Raum zum Verweilen, Ausspannen und Gehen: gebaute Fußgängerfreundlichkeit in New York (High Line Park) ...



... und Kopenhagen (Superkilen Park)

wegung! Gehen sichert Teilhabe an der Gesellschaft, vernetzt und belebt die Stadt, macht Quartiere erst lebendig und wirkt sich – regelmäßig ausgeführt – nachweislich positiv auf die Gesundheit aus. Da das Gehen darüber hinaus unzweifelhaft die effizienteste und umweltschonendste Fortbewegungsart ist, kann der Fußverkehrsraum nicht länger unter den Aspekt der „Restflächenverwertung“ gesetzt werden.

zentraler Parameter für Gesundheit ist, dann muss regelmäßige körperliche Aktivität im Alltag die Basis gesundheitsfördernder Mobilität bilden. Voraussetzung dafür ist, dass Städte und Gemeinden sich zu vitalen Lebens- und Bewegungsräumen wandeln. Dort wird Bewegung nicht erzwungen, sondern erwächst aus dem eigenen Gesundheitsbewusstsein und dem Spaß an der Bewegung.

„Ich bin Fußgänger, sonst nichts.“
Arthur Rimbaud

Vor diesem Hintergrund gewinnt das Leitbild der AGFS von der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ eine besondere Bedeutung: Fußverkehr ist neben Radverkehr unmittelbarer Ausdruck für die Urbanität und Lebendigkeit einer Stadt. Und nicht nur das: Technologie und Arzneimittel alleine können Krankheitsverläufe nicht ausreichend kompensieren. Wenn Bewegung ein

Stellen Sie sich vor, Sie könnten Bewegung ohne Mehraufwand in den Alltag integrieren. Dabei hilft Ihnen eine Infrastruktur, die Sie gleich vor der Haustüre regelrecht zur Bewegung auffordert. Dann sind das Zufußgehen und das Radfahren auf der Kurzstrecke echte Alternativen zum Auto – und mit dem Pedelec gilt dies auch für längere Strecken. Als Folge entstehen wieder Freiräume für Grün und andere urbane Nutzungen. Das bedeutet, Bürgersteige und Gehwege sind ausreichend breit und ansprechend gestaltet, es gibt Grün, Sitzgelegenheiten, Wasserläufe und Wasserspender. Kein Gerümpel, keine Poller, keine Park-



uhren oder Schildermasten sowie kaputte Mülleimer und Werbeschilder versperren Ihnen den Weg.

Auf diese Weise wird Nahmobilität zur einfachen und selbstverständlichen Alltagsbewegung, zur gesunden Basismobilität. Das kommt nicht nur Kurzstrecklern, sondern vor allem Kindern und Senioren entgegen, die ein Höchstmaß an Funktionalität und Sicherheit im Straßenverkehr benötigen. Die positiven Effekte liegen auf der Hand: Die Jüngsten können endlich unabhängig vom allgegenwärtigen „Elterntaxi“ eine eigenständige Mobilität entwickeln – und der Aktionsradius der Älteren und Hochbetagten bleibt nicht allein auf das unmittelbare Wohnumfeld bzw. das Stadtviertel reduziert.

Vor dem Hintergrund von Altersgesellschaft, Klimawandel und galoppierenden Gesundheits- und Energiekosten ist eine betont bewegungsfördernde, fußgängerfreundliche Infrastruktur kein Luxus, sondern die elementare Grundlage für eine gesunde Gesellschaft, für gesunde Menschen, für gesunde Umwelt und für ein bezahlbares Gemeinwesen. Die AGFS ist bereit, es anzugehen. Gehen Sie mit!



Vorgestellt: der „neue“ Bürgersteig

- Geh- und Funktionsraum
- Fahrraum für Kinder und Mobilitätsbehinderte
- Lebensraum für alle
- Der Raum für die Basismobilität
- Neue Wertigkeit
- Adäquate Dimensionierung
- Qualitätsvolle Gestaltung

Zwar kann der Mensch seit über drei Millionen Jahren aufrecht gehen,² doch bewusst tut er das wohl erst, seit es auch andere Verkehrsmittel gibt. Im Laufe der Geschichte haben sich ganz unterschiedliche Gehstile und Begriffe für diese Art der Fortbewegung entwickelt und kultiviert:

Spazieren stammt von dem italienischen Wort „spaziare“ und bedeutet „umherschweifen“. Es wurde ursprünglich von der Aristokratie in den barocken Gärten und Parks gepflegt, im 18. Jahrhundert zunehmend auch von Bürgern an Sonn- und Feiertagen. In Kurorten und Seebädern wurden spezielle Spazierwege errichtet, die Promenaden. Ein berühmter Spaziergänger war Goethe: „Ich ging im Walde so für mich hin, nach nichts zu suchen, das war mein Sinn.“³ Und auch Rousseau fand sein Glück in der „gleichförmigen, mäßigen Bewegung ohne Erschütterungen und Unterbrechungen“.⁴

Flanieren – von dem französischen Wort „flâner“ – bedeutet „bummeln, schlendern“. Der Flaneur bevorzugt für das Gehen großstädtische Zentren, wie sie im 19. Jahrhundert entstanden sind. Hier kann er stundenlang umherstreifen und die Stadt mit ihren Gebäuden und ihren Bewohnern entdecken. Im Gegensatz zum Spazieren ist das Flanieren, bedingt durch das Umfeld und die Menschenmassen, von einem unregelmäßigen Rhythmus geprägt. Den hektischen und eifrigen Passanten, die seinen Weg kreuzen, begegnet der Flaneur mit Müßiggang.⁵

Wandern war ursprünglich dem Bürgertum vorbehalten. Besonders gegen Ende des 18. Jahrhunderts erkundeten unzählige Wanderer weite Teile Europas zu Fuß und schrieben ihre Beobachtungen von fremden Ländern und Leuten nieder. Eichendorffs „Taugenichts“ dürfte der Prototyp des spätromantischen Wanderers sein, der in die Ferne zieht, um sein Glück zu finden. Auch heute gehen Menschen noch auf diese Suche, beim Pilgern auf dem Jakobsweg zum Beispiel. Im 19. Jahrhundert wurde das Wandern durch die Gründung von Wander- und alpinen Vereinen institutionalisiert und liegt auch heute weiter im Trend. Trekking oder Geocaching sind moderne Ausprägungen dieser Form des Gehens.

Der deutsche Durchschnittsmensch geht:

- **6.700 Schritte pro Tag⁶**
(Das sind für alle Menschen in Deutschland zusammen 541.138.900.000 Schritte.)
- **46.900 Schritte pro Woche**
- **187.600 Schritte pro Monat**
- **2.251.200 Schritte pro Jahr**
- **180.096.000 Schritte pro Leben (80 Jahre)**

Bei so vielen Schritten pro Tag müsste doch mehr drin sein als ein paar Restflächen!





„**Gehen** ist kein Sport“, behauptet Frédéric Gros, denn „einen Fuß vor den anderen zu setzen ist ein Kinderspiel“.⁷ Und dennoch: 1932 wurde Gehen als olympische Disziplin eingeführt. Der aktuelle Weltrekordhalter brachte die Strecke von 50 km in einem sagenhaften Durchschnittstempo von mehr als 14 km/h⁸ hinter sich. Auch als Breitensport mit etwas geringerem Tempo hat sich Gehen, besser bekannt als Walking oder Nordic Walking, etabliert.

Diese hoch entwickelte Kultur des Gehens haben wir der Tatsache zu verdanken, dass in der Vergangenheit viel gegangen wurde. Damit das auch in Zukunft so bleibt, müssen wir unsere Lebensumfelder fußgängerfreundlich gestalten.

Die „Stadt der kurzen Wege“ ist seit den 1990er-Jahren ein Leitbild der Stadtplanung, bei dem man die Entfernung zwischen Wohn-, Ausbildungs-, Arbeits- und Einkaufsorten so gering hält, dass sie fußläufig oder mit dem Fahrrad überwunden werden können. Das wird durch die Vermischung unterschiedlicher Nutzungen – also Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit – in den Quartieren erreicht.⁹ „Kurze Wege“ bedeutet natürlich auch: Ideale Bedingungen für Nahmobilität, besonders für den Fußverkehr! Damit wird auch unnötiger Autoverkehr vermieden.



In solchen gemischten Quartieren kann der Fußverkehr leicht die Verkehrsart Nummer eins werden, wie er es in europäischen Städten lange Zeit auch war. Wagen wir also einen kurzen Blick zurück in die Geschichte des städtischen Fußverkehrs:

500–1500

In der mittelalterlichen europäischen Stadt verbanden enge Gassen Marktplätze, Wohnhäuser und Werkstätten auf kurzen Wegen. Gerber, Schmiede, Barbieri und Co. lebten und arbeiteten häufig sogar in ein und demselben Gebäude. Die Städter mussten im Alltag also keine langen Wege überwinden und Zufußgehen war die Verkehrsart Nummer eins. Aber die verdichteten Siedlungsräume waren ebenfalls von Lärm, Gestank und Abfällen geprägt.

1500–1900

In der Neuzeit begannen absolutistische Monarchen Schneisen für Boulevards und Prachtstraßen in die Stadt zu schlagen oder neue Planstädte nach geometrischen Mustern anzulegen. Dort teilten sich sowohl Fußgänger als auch Pferdefuhrwerke den Platz, Flaneure und Dandys eroberten in erhabenem Tempo die Stadt.

Ab 1900

Landflucht und Industrialisierung führten dazu, dass die Städte immer enger wurden. Stadtmauern und Verteidigungsanlagen verloren gleichzeitig ihre Funktion und Bedeutung. Industriestandorte konnten deshalb auf die grüne Wiese verlagert werden.¹⁰ Die Städte begannen, sich immer weiter ins Umland auszubreiten.

Immer einen Schritt voraus – Vorteile des Gehens

Seit gut drei Millionen Jahren geht der Mensch. Auf dem Fahrrad sitzt er erst seit 1817, im Auto seit 1886. Die neuesten Zahlen lassen zwar nicht auf eine generelle Trendumkehr – eine Welt ohne Fußverkehr – schließen, doch es wird deutlich: Wir Jetztzeitmenschen sind faul. Unsere Steinzeitvorfahren gingen bzw. liefen sage und schreibe 30 km pro Tag.¹¹ Heute sind es nur noch 2,5 km. Denn in Deutschland bringt es der durchschnittliche „Schreibtischarbeiter“ statt den empfohlenen 10.000 gerade mal auf 3.000 Schritte pro Tag (mehr dazu auch in Kapitel 8).¹² Ist Zufußgehen also überholt? Ein Relikt aus der Steinzeit? Nichts dergleichen, denn die älteste Verkehrsart der Welt ist immer noch eine der besten!

Ab 1945

Beim Wiederaufbau der zerstörten Innenstädte und bei Neuerschließungen nach dem Zweiten Weltkrieg wurden verbreiterte, autofreundliche Straßen gebaut und Fußgänger an den Rand gedrängt. Arbeiten und

Einkaufen in der Innenstadt und Wohnen im Grünen machten die Menschen abhängig vom Auto und die Fußgängerstadt war Geschichte. Vorbild dafür war die autogerechte Stadt nach der Charta von Athen.

2011

Bereits in den 1980er-Jahren hat man das Prinzip der kurzen Wege mittelalterlicher Städte wiederentdeckt.¹³ Auf dem 18. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) wurde dann 2011 das Trierer Manifest verabschiedet. Darin enthalten ist die Vision einer Stadt der kurzen Wege, in der alle täglichen Ziele in Gehdistanz der Wohnung liegen. So soll möglichst jeder den Alltag auch ohne Auto bestreiten können.¹⁴

2013

Die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ erweitert ihren Fokus und wird auch fußgängerfreundlich. Sie heißt fortan „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“.

2015

Höchste Zeit, die Verwirklichung von fußgängerfreundlichen Städten, Gemeinden und Kreisen anzugehen!

Denn Gehen ist:

Gesund – wie jede Form der körperaktiven Alltagsbewegung (mehr dazu auch in Kapitel 8)

Günstig – gehen kann jeder, ob arm oder reich

Grün – kein CO₂-Ausstoß, minimalster Flächenverbrauch und kein Lärm

Gemeinschaftsfördernd – Gehen sorgt für sozialen Zusammenhalt und Sicherheit auf der Straße

Gefahrlos – wenn die Infrastruktur stimmt

Großstädtisch – haucht jeder Straße urbanes Flair ein, auch in kleineren Ortschaften

Genetisch veranlagt – sobald wir es einmal gelernt haben, ist es so selbstverständlich wie das Atmen



Fußgänger: vergessen, verdrängt, übersehen

3

Bereits der fragende Blick bei vielen Verantwortlichen, wenn man Zufußgehen als Verkehrsart bezeichnet, sagt eigentlich alles. Zugegeben, die anderen Verkehrsarten haben es leichter. Es gibt nicht nur ein „Fahrzeug“, sondern in der Regel auch eine (finanzstarke) Lobby, die sich fürs Autofahren, Radfahren, Bus- und Bahnfahren etc. starkmacht.

Dies hat zu einer chronischen Vernachlässigung des Fußverkehrs geführt. Einer Vernachlässigung, wegen der sich FußgängerInnen häufig und über weite Strecken mit Restflächen begnügen müssen. Handtuchbreite, wenig ansehnliche, mit Hundekot verminte und teilweise auch noch zum Hindernisparcours verbaute Gehwege sind die Folge. Dort, wo noch mehr Fläche

Barrieren beim Zufußgehen in Wien



Abbildung 1: Barrieren beim Zufußgehen in Wien. Eigene Darstellung nach Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) 2012: Fußverkehr in Zahlen – Daten, Fakten und Besonderheiten. Wien

„In Köln kann man nicht zu zweit nebeneinander über den Bürgersteig laufen.
Grundsätzlich tut sich die Stadt schwer damit, klare Ziele zu setzen. Wie wäre es denn,
wenn wir anstreben, dass in 15 Jahren kein Auto mehr auf dem Bürgersteig steht?“
Unternehmer Paul Bauwens-Adenauer,
Präsident der IHK Köln (2005–2015)

So besser nicht ...



Typische Gehwege, denen Fußgänger allerorten über den Weg laufen. Da kann man sich nur Lorient anschließen: „Ja, wo laufen sie denn?“

vorhanden ist, tummeln sich warnblinkende Falschparker – wenn das Parken auf den Gehwegen nicht ohnehin schon erlaubt wurde. Begrünung sucht man an vielen Stellen vergeblich, genauso wie Aufenthaltsräume abseits der Gehfläche oder gar ausreichende Beleuchtung. Hinzu kommen erschwerte Bedingungen beim Seitenwechsel, zum Beispiel durch die Nichtexistenz von Querungsstellen oder endlose Wartezeiten an Ampeln. Sich auf solchen Wegen zu Fuß zu bewegen, geht den meisten zu Recht gegen den Strich. Punktum: Ein zeitgemäßes Fußverkehrsnetz sucht man vielerorts vergeblich. So was kann doch gar nicht mehr lange gut gehen!

Flächenbedarf verschiedener Verkehrsmittel (m²/Person)

1,0 FußgeherInnen

7,7 Fahrrad

32,1 Motorrad (1–2 Pers.)

60,0 Pkw (1–4 Pers.)

17,6 Bus (20 % besetzt)

12,0 Straßenbahn (20 % besetzt)

Abbildung 2: Flächenbedarf verschiedener Verkehrsmittel (m²/Person).
Eigene Darstellung nach BMVIT 2012



Viele Städte haben aber schon jetzt erhebliche Platzprobleme. Was sich in Neubaugebieten noch großzügig mitplanen lässt, wird in gewachsenen Stadträumen und Innenstadtquartieren zum Problem: Der ständig zunehmende Kfz-Verkehr lässt sich nicht mehr auf der nur begrenzt vorhandenen Fläche abwickeln. Hier kann eine Förderung des Fußverkehrs die Städte erheblich entlasten. Kein Wunder, schließlich können auf der Fläche, die ein Auto zum Fahren benötigt, 60 Menschen zu Fuß gehen. Und Parkplätze sind da noch nicht einmal mit einberechnet ...

Der natürliche Feind des Fußgängers!

Eine besondere Spezies, die dem Fußgänger das Leben schwer macht, ist der sogenannte „Gehwegparker“. Er tritt in der Regel in größerer Menge auf und scheint sich in den letzten Jahrzehnten überproportional vermehrt zu haben. Sein natürliches Habitat sind Großstädte, er fühlt sich aber auch in Klein- und Mittelstädten wohl. In Gemeinden findet man ihn eher selten. Gemeinhin tritt er im Verbund mit dem Auto auf, aber auch das Fahrrad nutzt er mit steigender Häufigkeit. Er zeigt sich als außergewöhnlich resistent gegenüber milden Abschreckungsmethoden. Appellen an seine Vernunft begegnet er mit „Immunität“. Leidtragende sind vor allem Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen sowie Menschen mit Kinderwagen, denen er mit seiner zwei- oder vierrädrigen Barrikade den Zugang erschwert.

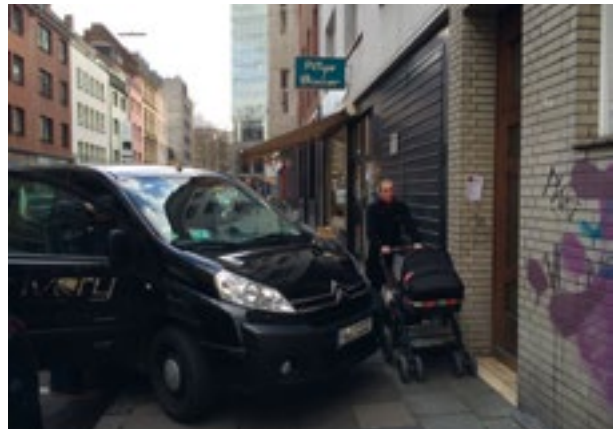


Abbildung 3: Die natürlichen Feinde des Fußgängers – auf frischer Tat ertappt!

Fußverkehr, der heimliche Massenverkehr? Um es direkt auf den Punkt zu bringen: Es könnten noch deutlich mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden! Im Nahbereich bis zu 1 km Wegelänge haben Fußgänger mit 62 Prozent zwar bereits die Füße vorn und im Ge-

samt-Modal-Split schieben sie sich mit 24 Prozent auf den zweiten Platz hinter dem Pkw-Verkehr.¹⁵ Aber das *eigentliche Potenzial* schlummert unter zugeparkten Gehwegen, „Restflächenverwertung“ und allgemeiner Vernachlässigung vor sich hin.

Modal-Split-Anteile von Zufußgehen und Fahrrad nach Wegelängen

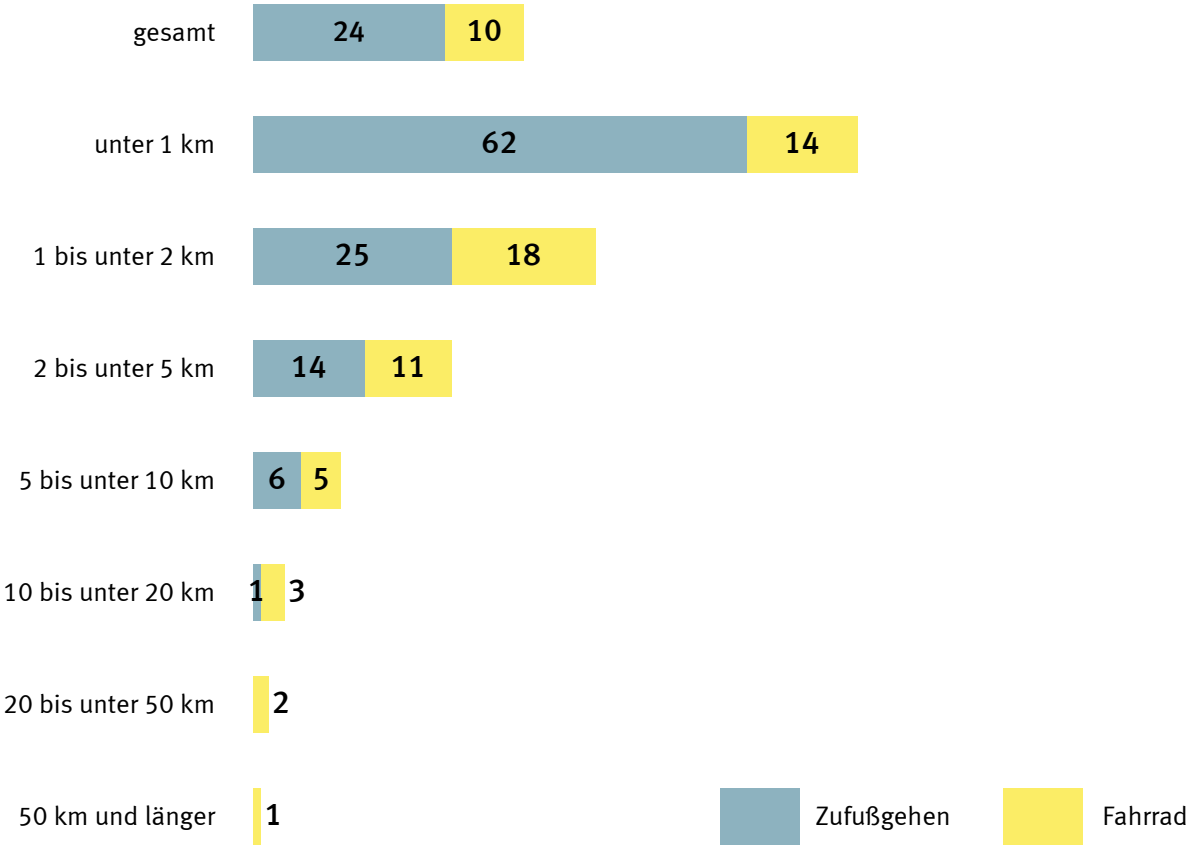
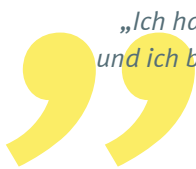


Abbildung 4: Modal-Split-Anteile von Zufußgehen und Fahrrad nach Wegelängen. Eigene Darstellung nach infas/DLR 2010: Mobilität in Deutschland 2008. Bonn und Berlin



„Ich halte den Gang für das Ehrenvollste und Selbstständigste in dem Manne, und ich bin der Meinung, dass alles besser gehen würde, wenn man mehr ginge.“

*Johann Gottfried Seume (1763–1810),
Wanderer und Reiseschriftsteller*

Bei einer entsprechenden Förderung des Fußverkehrs können leicht bis an die 40 Prozent im Modal Split erreicht werden, wie es sich zum Beispiel die Stadt Genf bis 2020 vorgenommen hat.¹⁶ Es ist aber auch noch mehr möglich: Paris geht jetzt schon mit sagenhaften 52 Prozent voraus.¹⁷ Da kann man nur den Hut ziehen, also: „Chapeau!“

Auch wenn der Modal Split noch ausbaufähig ist: Fußverkehr spielt eine zentrale Rolle in unseren Städten und Gemeinden. Es gibt fast niemanden, der nie zu Fuß geht. Fast alle Menschen sind irgendwann als Fußgänger unterwegs. Gehen ist mehr als nur Fortbewegung! Fußverkehr ist neben dem Radverkehr unmittelbarer Ausdruck für die Urbanität und Lebendigkeit einer Straße. Erst durch Fußgänger kommt Leben in Städte und Gemeinden, werden Straßen zu Begegnungsorten. Deswegen plädiert die AGFS auch dafür, dass ein Großteil der persönlichen Alltagswege nahmobil zurückgelegt wird und so der Fußverkehr im Verbund mit dem Radverkehr zur Basis unserer Mobilität wird.

Genauso positiv ist auch die Energiebilanz des Zufußgehens. Ein großer Teil der aufgewendeten Energie in Deutschland und damit ein großer Teil der CO₂-Emissionen wird für die Mobilität verbraucht. Bei einer Verlagerung von Wegen zugunsten des Fußverkehrs liegt hier ein sehr großes Einsparpotenzial. Denn Gehen ist die einzige Verkehrsart, bei der im Überfluss vorhandene Körperenergie (Kalorien) verbraucht wird, aber überhaupt keine externe Energie, die meistens aus fossilen Brennstoffen stammt, zugeführt werden muss. Höchstens für die Herstellung der Schuhe, aber die hätte man sich fürs Autofahren ja auch gekauft.

Und das ist nur der Ist-Zustand mit allen seinen Defiziten. Bei einer angemessenen Förderung ist noch weit mehr drin! Zwei Bevölkerungsgruppen sind dafür besonders wichtig: Kinder und Senioren.



Kinder, Kinder, Kinder

Kinder sind wild, Kinder spielen draußen, Kinder toben und rennen – auch mal dem Ball hinterher quer über die Straße. Kinder gucken nicht immer, wenn sie einen Freund auf der anderen Straßenseite sehen und dringend zu ihm hin wollen. Und wenn sie gucken, sehen sie nicht so viel wie ein Erwachsener oder können nicht richtig einschätzen, was sie sehen.



Kinder werden immer dicker, weil sie mehr vor dem Computer und dem Fernseher sitzen, sich deswegen weniger bewegen und zusätzlich oft ungesund essen. Sie kopieren den ungesunden Lebensstil ihrer Eltern.¹⁸

Kinder haben im Durchschnitt zwei Stunden Sportunterricht pro Woche. Wenn dieser überhaupt stattfindet, denn jede vierte Sportstunde in Deutschland fällt aus.¹⁹

Kinder werden von ihren Eltern zur Schule gebracht, weil diese den Schulweg für sie alleine als zu gefährlich empfinden.²⁰ Der Bringverkehr der Eltern macht die Straßen vor den Schulen aber erst recht gefährlich für kleine Fußgänger.

Kinder müssen lernen, ihre Wege alleine zu bewältigen. Weil sie das oft nicht mehr können, steigen die Unfallzahlen der Zehn- bis Zwölfjährigen. Denn sobald Kinder mit der Grundschule fertig sind, stellen die Eltern ihre Taxidienste langsam ein.²¹

Kinder freuen sich über motivierende Hilfsmittel oder auch mal eine kleine Belohnung, wenn sie den Schulweg erfolgreich absolviert haben. Aber eigentlich lieben Kinder Bewegung, ihre Freunde, mit denen sie gemeinsam gehen können, die kleinen Abenteuer, die auf dem Heimweg passieren.

Kinder brauchen Unterstützung, um angemessenes Verkehrsverhalten zu erlernen. Sie brauchen dazu geduldige und präzise Eltern und Lehrer, einfach Vorbilder, die ihnen zeigen, wie sie sich im Straßenverkehr richtig und deshalb sicher verhalten.

Kinder werden zu Jugendlichen. Dann „gehen sie miteinander“ – aber nur vielleicht ...

Senioren: mobil und gefährdet

Wenn sonst auch nix mehr geht, Gehen geht immer! So lassen sich die Zahlen zur Alltagsmobilität von Menschen ab dem 75. Lebensjahr interpretieren. Nicht zu Unrecht sagt man über das Gehen, es sei die wichtigste Verkehrsart des Alters, insbesondere des hohen Alters. Bis zum 75. Lebensjahr bleibt der eigene Pkw nämlich wichtigstes Fortbewegungsmittel.²² Doch auch schon früher lässt bei vielen Menschen die allgemeine Leistungsfähigkeit stark nach und das Auto bleibt dann – hoffentlich – immer öfter in der Garage. Denn schon 60-jährige brauchen zum Beispiel bei Dunkelheit achtmal so viel Licht wie 20-Jährige, um gleich viel zu sehen.²³

Alles rollt!

Schon jetzt benutzen 18 Prozent der Senioren einen Rollator, Rollstuhl oder eine Gehhilfe. Zwei Millionen Rollatoren sind unterwegs. In zehn Jahren werden es – so schätzen Experten – sechs Millionen sein. Zum einen geht der Trend zum Zweit- und Drittrollator, aber vor allem werden wir immer älter.²⁴

Die mit dem Alter abnehmende Leistungsfähigkeit ist jedoch nur dann ein Problem, wenn man deswegen auf fremde Hilfe angewiesen ist, also seine Selbstständigkeit verliert. Je näher der Lebensabend rückt, desto wichtiger wird es deshalb zu gehen! Denn: Gehen ist die Basis für Autonomie, Lebenslust und Lebensqualität! Sowohl aus Sicht der Mediziner (siehe Kapitel 8) als auch der Soziologen. Nur wer geht, nimmt weiterhin am gesellschaftlichen Leben teil und bleibt geistig und körperlich mobil, und zwar unabhängig von Auto und Öffentlichem (Personennah-)Verkehr.

Damit diese Mobilität gefahrlos möglich ist, müssen allerdings die Wege in höchstem Maße sicher und komfortabel gestaltet werden. Denn Senioren sind von Unfällen oft besonders schwer betroffen. 54 Prozent aller im Straßenverkehr getöteten Fußgänger waren 2013 über 64 Jahre alt, obwohl diese Altersgruppe nur 21 Prozent der Bevölkerung ausmacht.²⁵

Walkability

Walkability, was ungefähr mit Fußgängerfreundlichkeit übersetzt werden kann, ist ein Konzept, das versucht, den Zusammenhang zwischen individueller Bewegung und der gebauten Umwelt zu ergründen. Mittels des Fragebogens „Neighborhood Environment Walkability Scale (NEWS)“ wird die Qualität von Fußverkehrsanlagen in einem Quartier ermittelt. In Kombination mit Kriminalstatistiken und den subjektiven Einschätzungen der Bewohner ergibt sich dann eine Maßzahl für Bewegungsfreundlichkeit.²⁶

Gar nicht sooo anders: Kinder und Senioren

... zumindest was ihre Grundbedürfnisse an den unmittelbaren Lebensraum und ihre Schutzbedürftigkeit angeht. Die einen können die Gefahren des Straßenverkehrs *noch nicht*, die anderen *nicht mehr* richtig einschätzen.



Kinder und ältere Menschen haben ähnliche Bedürfnisse. Sie haben auch an vielen Dingen gleich viel Spaß.



Deshalb sind folgende Maßnahmen, die für entspannten und selbstständigen Gehgenuss sorgen, für beide Bevölkerungsgruppen äußerst wichtig:

- Erhöhung der subjektiven Sicherheit, Umgestaltung von Angsträumen
- Sichere Querungsstellen
- Vereinfachung der Verkehrsabläufe, zum Beispiel Verzicht auf freie Rechtsabbieger
- Einfache Orientierung, selbsterklärende Straßen im Sinne von SimplyCity (Infos: www.simply-city.de)
- Spezielle Bewegungsangebote wie beispielsweise Bewegungsparks

Für Senioren kommen noch ein paar andere Dinge hinzu:

- Barrierefreie Gestaltung nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ (zum Beispiel: taktil erfassbar und optisch kontrastreich)
- Mehr Sitzgelegenheiten zum Ausruhen, Wasserspender und Toilettenanlagen

Neugierig geworden auf den gesundheitlichen Nutzen von Alltagsbewegung? Dann bestellen Sie gleich die AGFS-Broschüre „Ich bin die Energie“ für weitere Infos!

Jeder ist Fußgänger. Und sei es nur auf dem Weg von der Wohnung zum Auto. Trotzdem wird das Zufußgehen selten als eigenständige Verkehrsart gewertet. Das Thema Verkehrssicherheit für Fußgänger wird häufig nur im Schatten des Radverkehrs „mit“-gefördert. Höchste Zeit den Verkehrssicherheits-Check zu machen. Wie sicher sind wir zu Fuß unterwegs?²⁷

Aus der Unfallstatistik

Manche Dinge verändern sich, andere nicht. Das gilt leider auch für das Thema Verkehrssicherheit. Fußgänger sind – und bleiben – die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Sie sind zwar relativ selten in Unfälle verwickelt, aber wenn es doch zu einem Zusammenprall kommt, werden die ungeschützten Verkehrsteilnehmer meist schwer oder sogar tödlich verletzt. Unfälle passieren meistens innerorts.²⁸ In den letzten fünf Jahren sind dort mehr als ein Drittel aller tödlich Verunglückten zu Fuß unterwegs gewesen.²⁹ In der Statistik nehmen sie damit den traurigen ersten Platz ein, noch vor Fahrradfahrern und Pkw-Insassen.³⁰ Guckt man sich die Statistik der bei Unfällen getöteten Senioren an, wird es leider nicht besser. Dort belegen die Fußgänger Platz zwei.³¹ Düstere Aussichten, wenn man sich den demografischen Wandel vor Augen ruft.

Ist Zufußgehen also gefährlich? Nur was für echte Draufgänger? Ja und Nein. Gemessen am Anteil der zurückgelegten Fußwege ist Gehen eine relativ sichere Sache. In den letzten fünf Jahren sind im Durchschnitt nur 12 Prozent aller im innerörtlichen Straßenverkehr Verunglückten zu Fuß unterwegs gewesen.³² Die Achil-

Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Senioren 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung

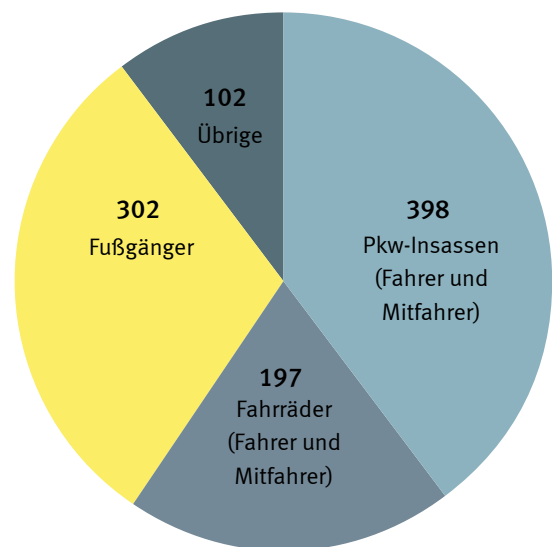


Abbildung 5: Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Senioren 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung. Eigene Darstellung nach Statistisches Bundesamt 2014 (siehe Endnote 30)

lesferse der Sicherheit des Fußgängers ist das Queren. Bei einer Untersuchung in Berlin war das Wechseln der Straßenseite die Hauptunfallursache zwischen Autofahrern und Fußgängern, unabhängig davon, wer Schuld hatte.³³ Dabei sind FußgängerInnen generell bei weniger als einem Drittel der Unfälle selbst Unfallverursacher.³⁴

Spannend wurde es deshalb bei einem Modellversuch in Köln: Gemeinhin würde man ja denken, dass

Ampeln die sicherste Möglichkeit sind, die Straße zu überqueren. Nach ihrem subjektiven Gefühl gefragt, bestätigen Fußgänger diese Annahme auch. Aber weit gefehlt! Sogenannte „Rotlichtverstöße“ sind die häufigste Ursache selbstverschuldeter Fußgängerunfälle (siehe Abbildung 6). Der gute alte Zebrastreifen ist am sichersten. Denn der wird häufiger und vorsichtiger benutzt als Ampeln, an denen das Warten auf grünes Licht leicht die Geduld so einiger Zeitgenossen übersteigt. Das ist das Ergebnis der Stadt Köln, die bereits 60 Ampeln abgebaut, durch alternative Betriebsformen ersetzt und damit Unfälle nachweislich stark reduziert hat (siehe Abbildung 7).

Eine besondere Schwachstelle ist der Grünpfeil, also der Pfeil, der es Autofahrern erlaubt, auch bei Rot rechts abzubiegen. „Der Grünpfeil wird zwar von den meisten deutschen Autofahrern angenommen“, sagte UDV-Chef Siegfried Brockmann dem Focus in der Ausgabe 4/2015. „Aber mehr als zwei Drittel von ihnen verstoßen gegen die gesetzliche Haltevorschrift und werden so zur ernsthaften Gefahr für Fußgänger und Radfahrer.“ Kommunen sind deshalb aufgefordert, die Kriterien strikt zu berücksichtigen, wenn sie dieses Überbleibsel aus DDR-Zeiten einsetzen.³⁵

Helmpflicht für Fußgänger?

Mal abgesehen davon, dass schon die Helmpflicht für Radfahrer die Nation spaltet, gibt es keinen wissenschaftlichen bzw. statistischen Grund für eine solche Maßnahme bei Fußgängern. Ein einfaches Sicherheitsplus lässt sich über Reflexionsmaterialien erreichen. Es muss ja nicht gleich die Warnweste sein. Schon ein kleiner Anhänger am Anorak reicht!

Sogenannte Alleinunfälle passieren ohne das Zutun anderer Verkehrsteilnehmer. In gut der Hälfte (54,4 Prozent) aller Fälle, in denen Fußgänger stürzen, ist nicht der Zustand des Gehwegs, sondern die körperliche Fitness des Gehenden verantwortlich. Doch gerade im Winter tragen auch Eisflächen (25,9 Prozent) und nicht geräumter Schnee (13,2 Prozent) erheblich zu Stürzen bei.³⁶ Sorgfältiger Winterdienst ist also auch für die Sicherheit des Fußverkehrs unerlässlich.

Fazit: Wenn Fußwege gut gereinigt und geräumt werden, die Querungsstellen sicher gestaltet sind und die Gefährdung durch den Kfz-Verkehr minimiert wird, gibt es kaum eine sicherere Fortbewegungsart als das Zufußgehen.

Häufiges Fehlverhalten der Fußgänger bei Unfällen an Unfalloffahungsstellen

Falsches Verhalten der Fußgänger ...

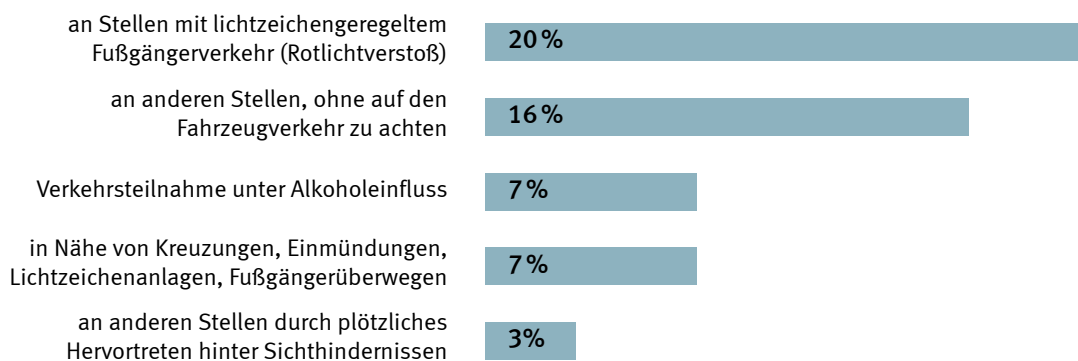


Abbildung 6: Häufiges Fehlverhalten der Fußgänger bei Unfällen an Unfalloffahungsstellen. Eigene Darstellung nach UDV 2013 (siehe Endnote 33)

Unfallbilanz an der Kreuzung Alteburger Str./Eburonenstr./Maternuskirchplatz, Köln, 2005–2010

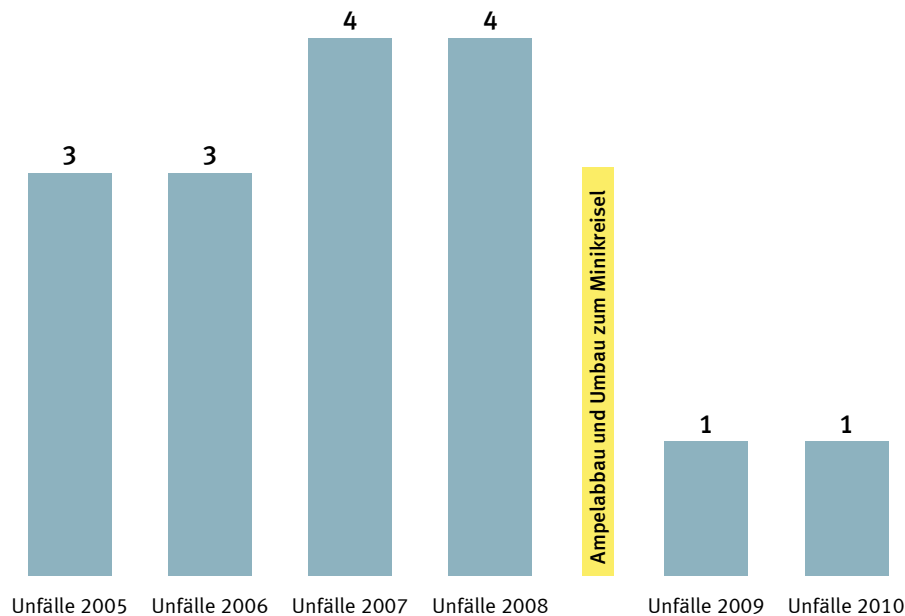


Abbildung 7: Unfallbilanz an der Kreuzung Alteburger Str./Eburonenstr./Maternuskirchplatz, Köln, 2005–2010, vor Abbau der Ampelanlage und nach Bau eines Minikreisels mit Zebrastreifen. Eigene Darstellung nach Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln, 2011

Vision Zero: Nur „null“ ist gut genug

Für einen solchen Umbruch ist es höchste Zeit. Denn immer noch sterben in jedem Jahr um die 3.500 Menschen auf deutschen Straßen, 65.000 werden schwer verletzt. Von den Getöteten sind 557 Fußgänger, die bei der Mehrzahl der Unfälle keine Schuld tragen.³⁷ Da Menschen einfach Fehler machen, werden Unfälle auch in Zukunft unvermeidbar sein. Allerdings sind deren Folgen deutlich milder, wenn statt zweier abgelenkter Autofahrer zwei träumende Fußgänger zusammenstoßen. Kein anderer Crash ist mit einer höflichen Entschuldigung beigelegt!

„Vision Zero“ heißt das europäische Leitbild der Unfallvermeidung, das festlegt, dass nur null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr akzeptable Opfer-

zahlen sein können.³⁸ Entstanden ist die Idee in den 1990er-Jahren in Schweden. Mittlerweile haben 462 Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern in 17 europäischen Ländern dieses Ziel schon mindestens einmal in einem Jahr erreicht.³⁹ Wichtigste Erkenntnis des Leibildes ist, dass der Mensch nun mal Fehler macht. Diese Einsicht müssen die umgesetzten Maßnahmen berücksichtigen. Motorisierte Verkehrsteilnehmer werden in bewohnten Gebieten durch bauliche Maßnahmen wie Kreisverkehre oder Verschwenkungen der Fahrbahnen ausgebremst. Unfälle werden so zwar nicht vermieden, aber ihre Folgen können erheblich gelindert werden. Eine verkehrssichere Stadt wird auch eine sicherere und lebenswertere Stadt für Fußgänger und alle anderen Verkehrsteilnehmer sein.

Radfahrer vs. Fußgänger?

Was mussten wir uns schon alles anhören: fanatische Fußgänger, rüpelhafte Radfahrer, Kamikaze-Geher, Kampfradler. Natürlich bestätigen Ausnahmen immer die Regel, aber die Regel ist: Eigentlich kommen die beiden Hauptakteure der Nahmobilität recht gut miteinander aus. Am Beispiel Berlin wurde gezeigt, dass nur 5 Prozent aller Verkehrsunfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern auftreten.⁴⁰ In 69 Prozent der Fälle war die Ursache dafür ein Fehler des Fußgängers beim Überschreiten der Fahrbahn. Das Überqueren von Straßen ist im Allgemeinen für Fußgänger eine der größten Gefahren. Mehr als die Hälfte aller Fußgängerunfälle mit Personenschaden innerorts entfallen auf diese Situationen.⁴¹ Damit wir hier in Zukunft auch sicher gehen, müssen Kreuzungen, Zebrastreifen etc. übersichtlich gestaltet werden und intuitiv benutzbar sein. Und zwar für alle!

Eng – und das darf man sehr wörtlich nehmen – wird's immer dann, wenn nicht genug Platz ist. In anderen Worten: Verkehrssicherheitsprobleme sind oft „Flächenprobleme“. Und durch enge Radwege und verstellte Bürgersteige entstehen so Konflikte, die eigentlich nicht sein müssten. Viele Straßen, Ampelschaltungen und Verkehrsführungen sind auf den Autoverkehr ausgelegt. Radfahrer und Fußgänger haben das Nachsehen. Und nicht nur das. Bei dem, was für sie übrig bleibt, müssen sie auch noch miteinander konkurrieren. Bordsteinradwege sind das beste Beispiel. Beide Parteien haben gefühlt – und objektiv – zu wenig Platz.



Im Zweifel ist aber immer der andere daran schuld. Die Lösung liegt in einem neuen Planungsansatz, der den Verkehrsteilnehmern der Nahmobilität mehr Platz einräumt (siehe Kapitel 7). Und wo das nicht möglich ist, lautet das Zauberwort: „Rücksicht“!

Mehr Freiraum für Kinder

Die Initiative des Arbeitskreises Verkehrssicherheit beim MBWSV NRW wirbt für sichere Spiel- und Bewegungsräume für Kinder und unterstützt Kommunen dabei, Kinderinteressen bei allen Planungen zu berücksichtigen. Dafür werden gute Initiativen bekannter gemacht und Maßnahmen vorgestellt.

www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de

Nina: Warum stehst Du auf meinem Weg?

Kinder bewegen sich auf dem Bürgersteig fort. Stehen Autos im Weg, müssen sie auf die Straße ausweichen. So wird zum Beispiel der Weg zur Schule unsicher. Mit „Nina“ ruft die AGFS das Thema Verkehrssicherheit für Kinder wieder ins Gedächtnis und wirbt für mehr Rücksicht im Straßenverkehr.

www.agfs-nrw.de

Grundzüge der Fußgängerfreundlichkeit

6

Seit dem Jahr 2000 treffen sich Experten für den Fußverkehr jedes Jahr auf einer der Walk21-Konferenzen rund um den Globus. Zusammen haben sie die „Internationale Charta für das Gehen“ verabschiedet, welche die Grundsätze von fußgängerfreundlichen Städten und Gemeinden festhält. Diese Grundsätze sollen mehr als Empfehlungen sein. Deshalb sind die Forderungen in der Charta als Rechte formuliert. Die Highlights sind:

Bewohnerinnen und Bewohner von Städten und Dörfern haben ein Recht darauf,

- in einer gesunden, praktischen und attraktiven Umgebung zu leben, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist,
- ein Netzwerk von zusammenhängenden, direkten und leicht zu erkennenden Gehwegen vorzufinden,
- dass ihre Straßen so gestaltet sind, dass Unfälle vermieden werden,
- dass Behörden und Entscheidungsträger in ihrer Gemeinde den Fußverkehr fördern.⁴²

Wie eine Stadt oder Gemeinde aussieht, die diese Rechte in ihrer Planung berücksichtigt, zeigt die Abbildung „Gehen als eigenständige Verkehrsart“ auf Seite 30/31.

Die Grundlage jeglicher Förderung des Fußverkehrs ist aber immer ein leistungsfähiges Fußwegenetz, auf dem man ganz selbstverständlich sicher gehen kann, unabhängig davon, ob die Wege an Straßen entlangführen oder eigenständig angelegt sind. Genauso selbstverständlich ist auch, dass alle Menschen auf ihnen gleich gut gehen können.

Deswegen dürfen Bordsteine und Treppenstufen niemanden davon abhalten, selbstständig unterwegs zu sein. Barrierefreiheit ist für rund 10 Prozent der Bevölkerung zwingend erforderlich, für 30–40 Prozent notwendig und für 100 Prozent komfortabel.⁴³ Denn am Ende freuen sich Eltern mit Kinderwagen genauso wie Kickboarder oder Senioren mit Rollatoren über den stufenlosen Straßenraum!

„Immerhin sollten in Großstädten im Interesse größerer Bequemlichkeit des Publikums und zur Erschwerung der Tätigkeit der Taschendiebe Bürgersteige unter 4 m Breite nicht mehr angelegt werden.“

Josef Brix, deutscher Architekt und Stadtplaner, 1909

Sind dann noch das Raumangebot ausreichend groß und die Wege attraktiv und abwechslungsreich gestaltet, kann man das Zufußgehen wirklich ge(h)nießen. Denn Gehen erfordert Platz. Damit Fußwege als angenehm zu gehen empfunden werden, ist es wichtig, dass man anderen Menschen nicht zu oft ausweichen muss und generell nicht in seinem Gehfluss gestört wird. Ganz egal ob von anderen Fußgängern oder störenden Dingen, die einem im Weg stehen. Diese simple Erkenntnis propagiert der Stadtplaner und Architekt Jan Gehl schon seit Ende der 1960er-Jahre. Für ihn muss der Mensch mit all seinen Bedürfnissen der Maßstab sein, an dem alle Planungsüberlegungen gemessen werden. Mittlerweile berät er Städte auf der ganzen Welt in Fragen der Stadt- und Verkehrsplanung und hat seine Thesen zum positiven Effekt des Fuß- und Radverkehrs dort, vor allem aber in seiner Heimatstadt Kopenhagen, eindrucksvoll bewiesen.



Nüchtern betrachtet nur eine Fußverkehrsanlage, aber in Wirklichkeit so viel mehr: Raum für Bewegung, Spiel, urbanes Flair und soziale Kontakte – der Bürgersteig!

Ab wann sind Fußwege ausreichend groß? Dies ist immer von der Situation vor Ort, dem Zweck des Fußwegs (zum Beispiel Erschließung von Wohnhäusern oder zentraler Hauptweg) und der Menge des Fußverkehrs abhängig. Einen einfachen wie guten Ansatz für die Dimensionierung bei Um- oder Neubau von Straßen gibt die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Früher wurde zuerst die Fahrbahn nach dem Kfz-Verkehrsaufkommen dimensioniert, Fußgänger und Radfahrer mussten sich mit den Restflächen begnügen. Dieses Prinzip wurde umgekehrt: Abhängig

von Fußgängeraufkommen und Seitenraumnutzungen wird zuerst die Gehwegbreite festgelegt (siehe Abbildung 8).⁴⁴

Als Mindestbreite für einen Gehweg, auf dem zwei Fußgänger auch bequem aneinander vorbeigehen können, geben RAST 06 und die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) 1,8 m an. Je nach benötigtem Sicherheits- und Hausabstand ergibt sich eine Seitenraumbreite von 2,1 bis 2,5 m.⁴⁵

Proportionen einer städtebaulich verträglichen Dimensionierung von Straßen

Straßen ohne Mittelsteifen:				
30 %	:	40 %	:	30 %
Seitenraum		Fahrbahn		Seitenraum
Straßen mit teilenden Mittelstreifen:				
50 %	:	50 %		
Seitenraum		Richtungsfahrbahn		

Abbildung 8: Proportionen einer städtebaulich verträglichen Dimensionierung von Straßen. Eigene Darstellung nach RAST 06 (siehe Endnote 44)

Gehen als eigenständige Verkehrsart





Die Breite bzw. die Fläche eines Gehwegs ist aber nur ein Aspekt. Fußgängerfreundlichkeit ergibt sich aus dem Zusammenspiel verschiedener miteinander verknüpfter Elemente.

Der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund folgt der gleichen Argumentation und hat dazu folgende Kriterien festgelegt:

- Die Fußwege und Fußgängerzonen werden zu Wegenetzen verknüpft.
- Die Aufenthaltsfunktion von Straßen besonders für Fußgänger wird erkannt und verbessert.
- Trennung des Fußverkehrs von schnelleren Verkehren (Auto, Rad)
- Häufigere Verwendung von Zebrastreifen statt von Lichtsignalanlagen
- Entfernung von Angsträumen und Aufrechterhaltung des Fußverkehrsflusses, um zur gefühlten Sicherheit beizutragen
- Durchgängige Führung der Fußwege statt der Straßen abseits von Vorrangstraßen
- Konsequente Wegweisung zu wichtigen Zielen mit Entfernungsangabe
- Barrierefreie Ausgestaltung von Wegen, Haltestellen und Gebäuden

Die AGFS geht noch weiter ins Detail:

- Das Basisnetz ist so strukturiert, dass eine Netzhierarchie – von zentralen Fußwegeachsen, eigenständigen Gehwegen, straßenbegleitenden Bürgersteigen bis hin zu Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Straßen und Zonen sowie Shared Space – die unterschiedlichen Anforderungen hinsichtlich der Fußgängerdichte und der Nutzung unterstützt.
- Der Fußverkehr wird nicht mehr mit „Restflächen“ abgespeist. Stattdessen findet eine adäquate Dimensionierung des Verkehrsraums ausgehend von den Rändern statt. Der sozialen Funktion der Straße bzw. des Gehwegs entsprechend werden neben den funktionalen Gehflächen je nach lokalen Erfordernissen Flächen für die Verweil- bzw. Aufenthaltsfunktion reserviert.

Infrastrukturelemente des Fußverkehrs



Fußgängerampeln



Begegnungszonen



Fußgängerüberwege (Zebrastreifen)



Grüne Inseln und Stadtgrün



Minikreisverkehre



Über- und Unterführungen



Hauptfußwege



Verkehrsberuhigte Bereiche



Sitzgelegenheiten

- Bei der Ausgestaltung finden neben einer ansprechenden Materialwahl und der Begrünung auch unterschiedliche funktionale Anforderungen (Frau, Mann, Kinder, Alte, Mobilitätseingeschränkte etc.) Berücksichtigung.
- Die Eigenständigkeit des Fußverkehrsraums wird gesichert, sodass sowohl eine Fremdnutzung (zum Beispiel Parken) als auch einschränkende Einbauten (Ampelmaste, Verkehrszeichen, Werbetafeln etc.) weitestgehend unterbleiben.
- Die Praxis vieler Kommunen, das Parken auf Bürgersteigen zumindest halbseitig zuzulassen, wird sukzessive wieder rückgängig gemacht. Hier sind neue Strategien und Konzepte zur Überwachung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs erforderlich. (Mehr dazu in der AGFS-Broschüre „Parken ohne Ende?“)
- Das Überqueren einer Straße (Unfallursache bei ca. 80 Prozent der verunglückten Fußgänger⁴⁶) erfolgt so, dass eine optimale Sicherheit gewährleistet ist. Hierzu dienen definierte Fußgängerüberwege – insbesondere Zebrastreifen –, Fußgängerampeln, bauliche Hilfen oder situationsspezifische Modelle der Verkehrsführung. Um Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsarten zu minimieren, bieten sich unterschiedliche Maßnahmen zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs an.
- Im Rahmen der lokalen Öffentlichkeitsarbeit werden neben den Dauerthemen wie Sicherheit und Schulverkehr der elementare Wert und die besondere verkehrliche, soziale und gesundheitliche Bedeutung des Fußverkehrs in der Kommune herausgestellt.

- Schließlich: Im Hinblick auf den hohen Mobilitätswert und die besonderen Schutzbedürfnisse des Fußverkehrs genießt die Verkehrssicherheit bei der Verkehrsplanung Priorität.

Förderrichtlinie Nahmobilität

Kommunen in NRW können sich bei der Umsetzung von Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr finanziell unter die Arme greifen lassen. Die neu erschienene Förderrichtlinie Nahmobilität etabliert den Rad- und Fußverkehr als dritte Säule der Mobilität – gleichrangig mit dem Öffentlichen Verkehr und dem Motorisierten Individualverkehr. Um den Anteil der Nahmobilität weiter auszubauen, stellt das Land deshalb spezielle Fördermittel bereit. Mehr Informationen zu der neuen Richtlinie finden Sie im Ministerialblatt (MBL NRW) Ausgabe 2014, Nr. 37 vom 19.12.2014.

Wenn man auf den Zentimeter genau wissen will, wie fußgängerfreundliche Infrastruktur aussehen sollte, kann man dem hier nachgehen:

- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- Hinweise zur Nahmobilität, FGSV
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), FGSV
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), FGSV
- Leitfaden 201. Barrierefreiheit im Straßenraum, Landesbetrieb Straßenbau NRW
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), FGSV



Beispiele aus aller Welt

7

Manch eine Stadt hat ganz eigene Lösungen für ihre Fußverkehrsprobleme gefunden. Es folgt eine Sammlung von Ideen für den Fußverkehr, bei denen wohl mit so manchem die Fantasie durchgegangen ist.

In der US-Stadt Portland, Oregon, wurden im Sommer 2014 sprechende Busse getestet. Diese sollten Fußgänger auf sich aufmerksam machen, die statt der Straße lieber ihr Smartphone im Auge behalten. Das hatte in der Vergangenheit häufig zu Unfällen geführt. Lautsprecherbotschaften à la „Fußgänger, der Bus biegt ab“ sollten deshalb die Aufmerksamkeit wieder auf den Verkehr lenken.⁴⁷

Das gleiche Problem tritt auch in anderen Ländern auf. Die chinesische Stadt Chongqing hat deshalb einen Fußweg nur für Handybenutzer eröffnet. Auf dem Boden markierte Pfeile in beide Laufrichtungen helfen beim Navigieren mit gesenktem Blick.⁴⁸ In London hat sich ein anderer Ansatz bewährt: In der hippen Brick Lane wurden alle Laternenmasten mit einer Polsterung umwickelt, um den Aufprall in der nicht virtuellen Realität so sanft wie möglich zu gestalten.⁴⁹

Für alle, die das Gehen über eine normale Brücke irgendwie schon immer zu langweilig fanden, gibt es gute Neuigkeiten: Ein Pariser Architekturbüro hat eine Trampolin-Brücke konzipiert, durch die das andere Flussufer nur noch wenige Hüpfen entfernt liegt. Da der Vorschlag in einem Wettbewerb aber nur den dritten Platz belegt hat, wurde er bis jetzt noch nicht umgesetzt.⁵⁰



Um Fußgängern das Queren normaler Straßen zu ermöglichen, hat die Stadt Chicago Behälter mit signalroten Fähnchen in der Nähe von Zebrastreifen anbringen lassen. Durch das Schwenken von diesen sollen Autofahrer dazu bewegt werden, entgegen der dort vorherrschenden Gewohnheit an den Zebrastreifen tatsächlich auch anzuhalten.⁵¹ Ein Versuch, aus dem viel Verzweiflung spricht.





Der Blog *Narrow Streets* zeigt, wie unsere Städte aussehen könnten.



Auf einem guten Weg dagegen ist das Projekt „Walk More Drive Less“: In Shanghai schenken Fußgänger dem Bild eines Baumes frisches Grün – indem sie darüber liefen. Schwammkissen auf beiden Straßenseiten trugen biologisch abbaubare grüne Farbe auf die Schuhsohlen der Passanten auf, die diese Schritt für Schritt auf dem Bild verteilten.⁵² Besser kann man gar nicht zeigen, wie umweltfreundlich Gehen ist!

Wie fragt man am besten Kinder, wie sie ihren Schulweg erleben? Die Organisation Safe Kids Worldwide hat dafür eine gute Lösung gefunden. In Kooperation mit dem Projekt „Photovoice“ bekamen Kinder in sieben verschiedenen Ländern eine Fotokamera geliehen. Damit konnten sie aus ihrer Perspektive den Gang zur Schule dokumentieren – inklusive aller Stellen, an denen sie sich nicht sicher fühlten. Auf der Basis dieser Fotos wurden anschließend Umbaumaßnahmen begonnen.⁵³

Warum bleiben so viele Fußgänger bei einer roten Ampel nicht stehen? Weil es nicht besonders spannend ist, anderthalb Minuten lang auf ein still dastehendes rotes Männlein zu starren, hat sich Autohersteller Smart gedacht. Deshalb hat er dem Männlein kurzerhand das Tanzen beigebracht – zu fetziger Musik versteht sich. Der Clou dabei: Nur wenig von der Ampel entfernt gab es ein öffentliches Studio, von dem aus die Dance Moves von Freiwilligen in Echtzeit auf das Männchen übertragen wurden. Eine Kamera auf der Ampel gab



den Tänzern Feedback, wie gut ihre Einlage ankam. Außerdem blieben 81 Prozent mehr Fußgänger bei Rot stehen und genossen die Tanzshow.⁵⁴

Die besten Ideen kommen einem ja oft beim Gehen. Die Macher der Kampagne *A piedi per Bolzano – Zu Fuß durch Bozen* müssten nach dieser Logik einige Kilometer zurückgelegt haben. Denn um das Gehen in Bozen zu fördern, haben sie sich einiges einfallen lassen: Infotafeln mit den Entfernungen zu Sehenswürdigkeiten in der Innenstadt, Hinweise auf den Kalorienverbrauch beim Gehen auf Gehwegen vor Schulen, Aufkleber in Gebäuden mit Infos zum gesundheitsförderlichen Treppensteigen, Poster zum Gehen in Arztpraxen, drei ausgeschilderte Wohlfühl-Spaziergangsrouten und zu guter Letzt: das dreitägige Festival des Gehens, mit Workshops, Erfahrungsberichten und literarischen, meditativen sowie spirituellen Vorträgen.

Oft fällt es schwer, sich vorzustellen, wie unsere Städte aussehen würden, wenn statt überbreiter Rennbahnen für Autos attraktive Straßen im menschlichen Maßstab unsere Städte prägen würden. Besonders schwer fällt diese Vorstellung in einer Autostadt wie Los Angeles. Da hilft der Fotograf David Yoon mit seinem Projekt „Narrow Streets“. Mit Hilfe von Photoshop hat er mehrspurigen Straßen eine Schlankheitskur verordnet. Dank der interessanten Vorher-Nachher-Bilder bekommt man nun einen plastisch Eindruck davon, wie Städte aussehen könnten, wenn man dem Autoverkehr weniger Raum geben würde (siehe oben).⁵⁵

Dass sich Sport in maßvollen Dosen positiv auf die Gesundheit auswirkt, ist längst allgemein bekannt. Dass jedoch ganz normale Alltagsbewegung wie Zufußgehen bereits enorme positive Auswirkungen auf die körperliche und geistige Gesundheit hat, ist für viele noch immer neu. Hartnäckig hält sich der Mythos, dass nur Quälerei zum Erfolg führt. Heißt es doch: Sport ist Mord! (Da muss sich niemand wundern, dass viele den Sport lieber vom Sofa aus beobachten, als selbst mitzumachen ...)

„Wer läuft, geht mancher Krankheit aus dem Weg.“
Prof. Dr. med. Gerhard Uhlenbruck (*1929),
deutscher Immunbiologe

Doch man muss gar nicht bis an die eigenen Grenzen gehen! Zügiges Gehen ist beispielsweise viel besser dafür geeignet, den Bauchumfang zu reduzieren, als schweißtriendes Spinning. Denn beim Gehen erhöht sich die Pulsfrequenz nur leicht und das ist die perfekte Voraussetzung für gezielte Fettverbrennung! Neben der erschlankten Figur gibt es aber weitaus mehr Gründe, einen Wachstumsstopp der mittleren Körperregion zu veranlassen: Das Herzinfarktrisiko sinkt durch Verringerung des Bauchumfangs um ein Vielfaches mehr als durch die Einnahme von cholesterinsenkenden Mitteln!⁵⁶ Auch die Verkalkung von Arterien – ein Risikofaktor für Schlaganfall – wird durch regelmäßige Bewegung aufgehalten.⁵⁷ Mithilfe von Bewegung kann der Körper sogar körpereigene Bypässe anlegen, die schon verengte Blutgefäße am Herzen entlasten.⁵⁸ Das Rezept für ein gesundes Herz und junge Gefäße lautet also: Bewegung statt Jungbrunnenpillen, und zwar auf dem Nachhauseweg, ohne Mehraufwand.

Mit dem Schrittzähler oder dem Fitness Tracker gegen den inneren Schweinehund

Die Empfehlung der Mediziner lautet,

10.000 Schritte pro Tag zurückzulegen!^{59, 60}

Der ideale Ansporn: ein Schrittzähler oder ein Fitness Tracker!

Für alle, die nicht direkt 10.000 Schritte schaffen, kommt hier die gute Nachricht:

Schon 3.000 Schritte mehr pro Tag als sonst verbessern die Gesundheit und erhöhen so die Lebenserwartung.⁶¹

Also gehen Sie, schließlich geht es um Ihr Leben!

Länger denken durch normales Gehen

Schon länger weiß man, dass das Alzheimer-Risiko um bis zu 70 Prozent sinken kann, wenn man zweimal die Woche trainiert.⁶² Neu ist die Erkenntnis, dass sogar schon das normale Zufußgehen einen Unterschied machen kann, weil Bewegung, selbst bei schon älteren Menschen, neue Verknüpfungen im Gehirn entstehen lässt. Und damit denkt es sich schneller und länger.⁶³ 50- bis 70-Jährige konnten in einer Studie ihren IQ um durchschnittlich 14 Punkte steigern, indem sie täglich eine Kombination aus Bewegungs- und Denkaufgaben absolviert hatten.⁶⁴

Aber auch in jungen Jahren freut sich das Gehirn über Bewegung: Es wird besser mit Sauerstoff versorgt und der Arbeitsspeicher hat Zeit, sich neu zu organisieren. Bereits 20 Minuten tägliche Bewegung verschaffen einen Vorteil bei Gedächtnistests und sorgen dafür, dass einem die Ideen nicht ausgehen.⁶⁵



Leben

um

Leben

ihr

verlängert

Treppenstufe

Jede

3 Sekunden

um

Leben

ihr

verlängert

Treppenstufe

Jede

Schritte pro Tag in Deutschland

Büromensch: 3.000⁶⁶

Durchschnittsmensch: 6.647⁶⁷

Vorbildmensch: 10.000^{68, 69}

Sportmensch: 12.000 +

Länger leben durch schnelles Gehen

Und Tempo! Unlängst haben Forscher herausgefunden, dass eine hohe Gehgeschwindigkeit ein untrügliches Zeichen für eine hohe Lebenserwartung ist. Besonders deutlich wurde der Zusammenhang bei Menschen über 75 Jahren. Gehen hält die Muskeln kräftig und sorgt für eine Erhaltung der Körperkoordination – und das hilft im Alter gefährliche Stürze zu vermeiden.

Die Auswertung von neun Studien mit insgesamt über 34.000 Teilnehmern zeigte außerdem, dass das Schrittempo ähnlich aufschlussreich ist wie das Wissen um Krankengeschichte, Tabakkonsum, Blutdruck und Körper-Masse-Index (BMI).⁷⁰

5 mal 30 – die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für körperliche Bewegung

Die WHO empfiehlt mindestens **30 Minuten moderate Bewegung an fünf Tagen in der Woche**, in Einheiten nicht kürzer als zehn Minuten. Moderate Bewegung bedeutet zum Beispiel ein Spaziergang in flottem Tempo von 100 Schritten pro Minute. So schaffen Sie ganz leicht die 3.000 Schritte extra, die Ihrer Gesundheit guttun werden!

Länger glücklich durch einen kleinen Spaziergang

Der Schriftsteller Peter Handke schrieb einmal: „Gehen ist der Maschinist der Seele.“ Handkes Aussage ist mittlerweile wissenschaftlich bestätigt. Man weiß: Körperliche Aktivität tut der Seele gut. Bewegung kann Depressionen und Angsterkrankungen lindern. Und: Schon ein kleiner Spaziergang kann zum Ziel führen. Also: Das Auto lieber stehen lassen und das Glück selbst in die Hand bzw. unter die Füße nehmen. Denn eigentlich ist ein Fußgänger ja ein glücklicher und gesunder Mensch, der sich erst gar nicht um einen Parkplatz kümmern muss.

Die Vorteile des Gehens im Überblick:

- Sämtliche Muskeln sind in Bewegung.
- Verschiedene Organsysteme wie Herz, Lunge, Kreislauf, Nervensystem oder Bewegungsapparat werden beansprucht.
- Ausdauertraining
- Vorbeugung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen (Selbstheilung durch körpereigene Bypässe)
- Verbesserung von Gleichgewichtssinn, Koordinationsfähigkeit und Beweglichkeit der Gelenke
- Schulung des räumlichen Vorstellungsvermögens und der Selbstständigkeit
- Training von Reaktionsfähigkeit und Feinmotorik
- Hoher Kalorienverbrauch (mehr als beim Radfahren)
- Abbau von Stress

Lassen Sie sich diese Vorteile nicht entgehen!

Von den „ersten Schritten ins Leben“ über das „Willst Du mit mir gehen?“ bis hin zu den berühmten tausend Schritten, die man nach dem Essen tun sollte – das Gehen begegnet uns überall und gehört einfach zum Menschen. Seit jeher ist das Gehen unsere natürlichste Bewegungsform. Faktisch jedoch stellen wir uns aber selbst Hindernisse in den Weg. Vor allem bei der Verkehrsplanung, die ihre Prioritäten vielfach an den Bedürfnissen anderer Verkehrsträger und sonstigen scheinbaren Sachzwängen orientiert. Seit der beginnenden Massenmotorisierung in den 1950er-Jahren wird der Fußverkehr in der Planung auch in Deutschland lediglich stiefmütterlich behandelt. Oftmals lieblos gestaltete, deutlich zu schmale und zudem oft schlecht gepflegte Gehwege vermitteln ein trauriges Bild und laden kaum zum Zufußgehen, geschweige denn zum Flanieren ein.

„Der Grad der Freiheit und Ungestörtheit, mit dem Menschen zu Fuß gehen und in die Gegend schauen können, bietet einen guten Maßstab für die Beurteilung der zivilisatorischen Eigenschaften eines Stadtgebietes.“

Colin Buchanan (1907–2001), britischer Stadtplaner

Fakt ist, dass das Zufußgehen in Planung und Politik häufig immer noch als unbedeutende Restgröße des städtischen Verkehrs angesehen und in der Praxis auch so behandelt wird. Fakt ist aber auch, dass der Fußverkehr die meistunterschätzte Verkehrsart ist: Fast jeder Weg beginnt zu Fuß. 24 Prozent der Menschen in Deutschland gehen ihre Wege zu Fuß. Betrachtet man den Nahbereich, so sind es sogar 62 Prozent. Und bei

Wegen bis 1.000 Meter spielen Auto, Bus und Bahn nur Nebenrollen. Lässt man diesen Perspektivenwechsel zu, ist die logische Folgerung, dass ein anderes Verständnis von Straßen- und Verkehrsplanung nötig ist. Der Fußverkehr muss, vor allem im Nahbereich, wieder in den Mittelpunkt der planerischen Überlegungen gerückt werden.

Wo anfangen?

Erster und wichtigster Ansatzpunkt, um die Fußverkehrsförderung weiterzuentwickeln, ist das unmittelbare Lebensumfeld der Menschen, das Quartier: mit kurzen Wegen, einem überschaubaren Bereich und kostengünstigen Maßnahmen mit potenziell großer Wirkung. Hier können bereits vermeintlich kleine Maßnahmen, wie die Sanierung eines Gehwegs, der Bau eines sicheren Fußgängerüberwegs oder der Umbau einer Ampelanlage zu einem Kreisverkehr, die Fußverkehrsbedingungen für Anwohner deutlich verbessern und langfristig eine positive Wirkung auf ihr Verkehrsverhalten bewirken. Ziel muss sein, dass das Gehen wieder problemlos, sicher und komfortabel möglich wird. Zum Beispiel Nebeneinandergehen auf dem Schulweg, beim Einkaufen oder beim Spaziergang. Insbesondere gilt das natürlich auch für die rapide wachsende Zahl älterer Menschen. Für sie bedeutet sicheres Zufußgehen – mit oder ohne Rollator, ohne andere zu stören oder selbst gestört zu werden – soziale Teilhabe sowie ein wichtiges Stück Selbständigkeit und Ungebundenheit, ohne auf fremde Hilfe angewiesen zu sein. Im Prinzip wirken diese Feststellungen und Forderungen ganz selbstverständlich und tatsäch-



lich sind die Konzepte keineswegs neu: Bereits im Jahr 1998 hat der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen seine „Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden“ veröffentlicht. Die dort formulierten Grundsätze sind auch heute noch uneingeschränkt gültig. Aber was hat sich seit der Veröffentlichung in den letzten fast 20 Jahren getan? Wenn man genau hinsieht, leider sehr wenig.

Während der Radverkehr dank viel Überzeugungs- und Aufklärungsarbeit heutzutage als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen, wertgeschätzt und finanziell gefördert wird, ist das Gehen noch eine genauso vergessene Verkehrsart, wie es das Radfahren vor 20 Jahren war. Auch der Fußverkehr muss als wichtiger Faktor der Basismobilität wieder stärker ins Bewusstsein gerückt werden. Ein erster Schritt in die richtige Richtung ist das Eintreten in einen Diskurs, wozu diese Broschüre ihren Beitrag leisten will. Wichtiges Ziel ist, dass der beschriebene neue Denkansatz bei Fachplanern sowie politischen und administrativen Entscheidungsträgern auf allen Ebenen ankommt. Wünschenswert hierfür – und für echte Erfolge wohl unabdingbar – sind aber auch ein öffentlicher Diskurs und ein sukzessives Umdenken in unserer Gesellschaft. Denn die Einsicht, dass bessere Fußwege mehr zur Lebensqualität und damit auch zur Standortqualität beitragen als mehr Parkflächen für immer noch mehr Autos, kommt nicht von allein. Sie erfordert klare Ziele und beharrliche Information und Kommunikation gegenüber Anliegern, Geschäftstreibenden und Anwohnern. Beispiele aus anderen Ländern und vielen Kommunen in Deutschland zeigen, dass die Mehrheit der Menschen für Veränderungen durchaus offen ist, wenn ihnen die

Ziele und Vorteile erläutert werden und man sie nicht mit drastischen Maßnahmen überfordert.

Jeder Weg beginnt bekanntlich mit dem ersten Schritt. Und die ersten Schritte auf dem Weg zu echten Veränderungen sind bereits getan. Mit vereinten Kräften kommt langsam, aber beständig Bewegung in das Thema: Die AGFS erweitert ihre Aufnahmekriterien hinsichtlich des Fußverkehrs; das Land NRW ermöglicht die Förderung des Fußverkehrs mit der neuen Förderrichtlinie Nahmobilität; die internationale Fußverkehrskonferenz „Walk21“ fand 2013 in München statt und im September 2014 wurde in Wuppertal der „1. Deutsche Fußverkehrskongress“ durchgeführt. So viel Fußverkehr gab es – zumindest auf Planer- und Entscheidungsebene – schon seit 20 Jahren nicht mehr. Für die Zukunft sind diese (Zwischen-)Ergebnisse Bestätigung und Ansporn zugleich. Denn als eigenständige Verkehrsart ist das Zufußgehen noch lange kein Selbstläufer.

Quellennachweise

- 1 Mück, H.: Wissenswertes über unsere Füße. www.dr-mueck.de/Wissenschaftsinfos/Fuss-Fakten.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 2 Ward, C. ; Kimbel, W. und D. Johanson: Complete Fourth Metatarsal and Arches in the Foot of Australopithecus afarensis. In: Science. Band 331, Nr. 6018, 2011, S. 750–753.
- 3 www.staff.uni-mainz.de/pommeren/Gedichte/gefunden.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 4 Rousseau, J.-J.: Träumereien eines einsamen Spaziergängers, 5. Spaziergang, 1787–88.
- 5 Gros, F. (2010): Unterwegs – Eine kleine Philosophie des Gehens.
- 6 www.bz-berlin.de/artikel-archiv/wie-weit-geht-man-mit-job-wie-weit-ohne (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 7 Siehe Endnote 5.
- 8 www.rekorde-im-sport.de/Leichtathletik/maenner_5okm_gehen.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 9 Umweltbundesamt (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege.
- 10 Weichhart, P.: Stadt-Umland-Regionen – Entwicklungsdynamik und Steuerungsprobleme, Universität Wien. <http://homepage.univie.ac.at/peter.weichhart/LVs/Seminare/AktFRegento203/Ref1Stadt-Umland-Regionen.pdf> (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 11 Schmidt, A.: GesundBewegen. Vortrag am 20.2.2014 in Essen.
- 12 Frey, I., Uniklinik Freiburg, Abteilung für Rehabilitative und Präventive Sportmedizin. In: Apotheken-Umschau: Mehr Bewegung. www.apotheken-umschau.de/Sport/Mehr-Bewegung-Vielleicht-hilft-ein-Pedometer-7174.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 13 http://kommunalwiki.boell.de/index.php/Stadt_der_kurzen_Wege (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 14 BUVKO 2013: Das Trierer Manifest. 21 Anforderungen für die Verkehrswende im 21. Jahrhundert.
- 15 infas/DLR 2010: Mobilität in Deutschland 2008. Bonn und Berlin.
- 16 mobilogisch! 68/2011: Richtplan Fuss- und Radverkehr im Kanton Genf.
- 17 Enquête globale transport 2013: La mobilité en Île-de-France.
- 18 DKV Deutsche Krankenversicherung (Hrsg.) (2015). Wie gesund lebt Deutschland? Düsseldorf.
- 19 Zeit Online (24.01.2008): Nicht hängen lassen! www.zeit.de/2008/05/C-Sportunterricht (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 20 Siehe Endnote 15.
- 21 Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (15.12.2013): Können wir jetzt endlich gehen?
- 22 Siehe Endnote 15.
- 23 Süddeutsche Zeitung (4./5.10.2014): In der Grauzone (Seite V2/11)
- 24 DIE WELT (12.04.2013): Bei Senioren geht der Trend zum Zweit-Rollator.
- 25 Statistisches Bundesamt: GENESIS-Online (Stichtag: 31.12.2013).
- 26 Rottmann, M. und A. Mielck (2014). ‚Walkability‘ und körperliche Aktivität – Stand der empirischen Forschung auf Basis der ‚Neighborhood Environment Walkability Scale (NEWS)‘. In: Das Gesundheitswesen, 02(76), S. 108–115.
- 27 VCD Verkehrsclub Deutschland (2014): VCD Städtecheck 2014 – Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern.
- 28 Auto Club Europa (2011): Daten und Fakten: Fußgänger-Unfälle
- 29 Siehe Endnote 27.
- 30 Statistisches Bundesamt (2014): Getötete bei Verkehrsunfällen nach Art der Verkehrsbeteiligung.
- 31 Statistisches Bundesamt (2014): Getötete bei Verkehrsunfällen nach Alter.
- 32 Siehe Endnote 27.
- 33 Unfallforschung der Versicherer (2013): Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern.
- 34 Siehe Endnote 27.
- 35 So gefährlich ist der Grünpfeil. Focus 4/2015.
- 36 Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, walkspace.at (Hrsg.) (2012): Fußverkehr in Zahlen. Wien.
- 37 Statistisches Bundesamt 2013: Polizeilich erfasste Umfälle. www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/UnfaelleVerunglueckte.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 38 DVR: Vorfahrt für „Vision Zero“. www.dvr.de/presse/informationen/873.htm (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 39 www.dvr.de/aktuelles/sonst/3863.htm?qu=vision%2zero (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 40 Siehe Endnote 33.

-
- 41 Unfallforschung der Versicherer (2014). Positionen der Unfallforschung – Sicherer Fußgängerverkehr Nr. 07. Berlin.
- 42 WALK 21 (2006): Internationale Charta für das Gehen. Abrufbar unter: www.walk21.com/charter/documents/internat.pdf (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 43 Neumann, P. und Reuber, P. (Hrsg.) (2004): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für alle. Münster.
- 44 Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006. Köln.
- 45 Ebd. sowie Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002. Köln.
- 46 Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW (2002): Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerwegen.
- 47 Aktion gegen unachtsame Fußgänger: USA testen sprechende Busse. www.spiegel.de/auto/aktuell/usa-sprechende-busse-sollen-unachtsame-fussgaenger-warnen-a-968153.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 48 Chinese City Sets Up „No Cell Phone“ Pedestrian Lanes. <http://time.com/3376782/chongqing-smartphone-sidewalk-meixin-group/> (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 49 Gepolsterte Laternen schützen SMS-Schreiber. www.chip.de/news/Gepolsterte-Laternen-schuetzen-SMS-Schreiber_31113333.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 50 Trampolin-Brücke in Paris: So lustig könnte Wasserüberqueren sein! www.trendsderzukunft.de/trampolin-bruecke-in-paris-so-lustig-konnte-wasser-uberqueren-sein/2012/10/18/ (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 51 Crossing the Street? Grab a Flag. www.nbcchicago.com/traffic/transit/chicago-flag-pedestrian-safety-35344543.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 52 China's Walk More Drive Less Road Graffiti Campaign Wins Green Award Grand Prix. www.treehugger.com/cars/chinas-walk-more-drive-less-road-graffiti-campaign-wins-green-award-grand-prix-video.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 53 Photovoice. www.safekids.org/photovoice (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 54 Ampelmännchen tanzen für mehr Verkehrssicherheit. www.welt.de/vermischtes/kurioses/article132483503/Ampelmaennchen-tanzen-fuer-mehr-Verkehrssicherheit.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 55 narrow streets los angeles. <http://narrowstreetsla.blogspot.de/> (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 56 Deutsche Gesellschaft für Kardiologie: Viel Bauchfett erhöht das Sterblichkeitsrisiko von Herzinfarkt-Patienten. Pressemeldung vom 02.09.2013.
- 57 Halle, M. (2012): Zellen fahren gerne Fahrrad. München: Wilhelm-Goldmann-Verlag.
- 58 Blech, J.: Selbstheilende Herzen. In: Der Spiegel 11/2012.
- 59 <http://zehntausendschritte.de/main/10000/index.php> (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 60 Siehe Endnote 12.
- 61 www.wanderforschung.de/files/schritte1232542960.pdf (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 62 Alzheimer Forschung Initiative e.V.: Alzheimer vorbeugen. <https://www.alzheimer-forschung.de/alzheimer-krankheit/vorbeugen.htm#Bewegung> (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 63 Blech, J.: Hirn, kuriere dich selbst! In: Der Spiegel 20/2006.
- 64 Lehr, S. und T. Rommel-Sattler: Macht Bewegungsmangel dümmen? In: Ars Medici 12/2007.
- 65 Pöpperl, T.: Bewegung macht schlau. www.focus.de/familie/kindergesundheit/wer-sich-bewegt-lernt-besser-sport-und-schule_id_2169213.html (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)
- 66 Siehe Endnote 12.
- 67 Siehe Endnote 6.
- 68 Siehe Endnote 59.
- 69 Siehe Endnote 12.
- 70 Schnelles Gehen erhöht die Lebenserwartung. www.heilpraxisnet.de/naturheilpraxis/schnelles-gehen-erhoeht-lebenserwartung-8787.php (zuletzt abgerufen am 22.12.2014)

Bildnachweise

Titelseite: © jedi-master - Fotolia.com
Seite 2: © foto.fritz - Fotolia.com
Seite 4: © otisthewolf - Fotolia.com
Seite 6: © High Line At The Rail Yards, Photo by Iwan Baan
Seite 7: © Superkilen Park, Photo by Iwan Baan
Seite 8: © Gerhard Wanzenböck - Fotolia.com
Seite 9: © dieLOGOgmbh
Seite 11: © Christian Müller - Fotolia.com
Seite 12/13: P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität,
erstellt mit www.wordle.net
Seite 15: © High Line At The Rail Yards, Photo by Iwan Baan
Seite 17: © P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität
Seite 18: © Revier Souvenir „Haftnotizen“, www.reviersouvenir.de
Seite 19: © P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität
Seite 21: © Photographee.eu - Fotolia.com
Seite 23 (v. l. n. r.): © Christo Libuda (Lichtschwärmer),
© doble.d - Fotolia.com
Seite 27: © Eugenio Marongiu - Fotolia.com
Seite 29: © Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten
Seite 31: © Planerbüro Südstadt/P3 Agentur für Kommunikation
und Mobilität
Seite 32 (v. o. n. u.): © Stadt Lemgo, © Stadt Graz/Foto Fischer,
© P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität
Seite 33 (v. l. n. r. im UZS): © P3 Agentur für Kommunikation
und Mobilität, © P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität,
<http://landperspectives.com>, © VelopA, © VCD Dresden,
© Sabine Hense-Ferch
Seite 35: © Superkilen Park, Photo by Jens Lindhe
Seite 36 (v. o. n. u.): © AZC, © Rita Farro
Seite 37 (v. l. n. r. im UZS): © David Yoon, www.yoonco.net
© Mercedes-Benz Cars smart
Seite 39: © connel_design - Fotolia.com
Seite 40: © P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität
Seite 43: © P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

Impressum



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und
fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden
und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

Vorstand Christine Fuchs

Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld
www.agfs-nrw.de
info@agfs-nrw.de

Mit freundlicher Unterstützung

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



www.mbwsv.nrw.de

Konzeption, Text, und Gestaltung:



www.p3-agentur.de

Fachliche Begleitung:



www.planerbuero-suedstadt.de

Autoren:

Benjamin Wühl

Julia Dierl

Franz Linder

1. Auflage, Februar 2015



