

Heiner Monheim

Wege zur Fußgängerstadt

Analysen und Konzepte



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.de> abrufbar.

Monheim, Heiner
Wege zur Fußgängerstadt
Analysen und Konzepte

1. Auflage 2018

© 2018 Westarp Science – Fachverlage
VAS – Verlag für akademische Schriften – ein Imprint der
Westarp Verlagsservicegesellschaft mbH
Kirchstr. 5
39326 Hohenwarsleben
www.westarp.de

ISBN 978-3-88864-553-2

Umschlagfoto: Heiner Monheim

Herstellung: AG-LIT, Altkönigstr. 32, 61350 Bad Homburg v. d. H.

Alle Rechte vorbehalten, insbesondere die der
fotomechanischen Vervielfältigung oder Übernahme
in elektronischen Medien, auch auszugsweise.

WEGE ZUR FUSSGÄNGERSTADT – ANALYSEN UND KONZEPTE

Vorwort

2018 ist für die Verkehrspolitik ein Schicksalsjahr. Die deutsche Umwelthilfe hat in mehreren Prozessen vor Gericht Recht bekommen mit ihren Klagen gegen Kommunen, die keine ausreichenden Anstrengungen unternehmen, die autoverkehrsbedingten gesundheitsschädlichen Emissionen deutlich unter die kritischen Grenzwerte zu reduzieren. Die mangelnden Anstrengungen für eine Verkehrswende können nunmehr zu immer mehr Fahrverboten führen. Letztlich sitzen dabei aber auch die Regierungen von Bund und Ländern indirekt auf der Anklagebank. Denn sie tun viel zu wenig für die dringend notwendige Verkehrswende. Sie machen ihre Hausaufgaben nicht, obwohl die Bundesregierung in Paris versprochen hat, eine massive Senkung der CO₂ Emissionen zu schaffen.

2018 wird als das Jahr der extremen Temperaturen und Trockenheit in Erinnerung bleiben. Und als das Jahr, in dem „Dieselgate“ immer neue Einblicke in die Betrugsmanöver der deutschen Autohersteller mit ihren Abschaltvorrichtungen gewährt hat. Trotz alledem halten die Regierungen von Bund und Ländern immer noch ihre schützende Hand über diese Machenschaften. Am Ende werden die Gerichte dazu beitragen müssen, dass Politik endlich die drängenden Herausforderungen einer Verkehrswende annimmt, die Autobranche mit klaren Forderungen konfrontiert und die energische Förderung des Umweltverbundes einleitet.

Für den Radverkehr hat 2017 als 200stes Jubiläumsjahr neuen Schwung gebracht, wenn auch die Mühlen der konkreten Fahrradförderung mit infrastrukturellen und gesetzlichen Maßnahmen sowie fiskalischen Impulsen sehr langsam mahlen. Immerhin hat der Radverkehr verbal in den letzten Jahren viel Belobigung und Ermutigung erfahren, und die Fahrradförderung kommt in immer mehr Regionen auch allmählich voran. Als Hilfestellung dafür haben wir im Herbst 2017 unseren ersten Band „Wege zur Fahrradstadt“ veröffentlicht.

Dagegen bleibt der Fußverkehr, die wichtigste und grundlegendste aller Verkehrsarten, weiterhin das Stiefkind der Verkehrspolitik und Planung. Obwohl er bei nahezu allen Mobilitätsvorgängen direkt beteiligt ist, entweder als Hauptverkehrsmittel oder in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln beim Zu- und Abgang oder Umstieg (Intermodalität). Trotzdem wird der Fußverkehr in seiner riesigen Quantität meistens übersehen, weil viele Verkehrserhebungen nicht nach dem Etappenprinzip arbeiten und nicht sensibel genug sind, die vielen kurzen Zu-, Abgangs- und Zwischenwege zu Fuß zu erfassen. Von der Qualität ganz zu schweigen.

Keine Verkehrsart ist so unmittelbar von der Qualität öffentlicher Räume abhängig und trägt gleichzeitig so sehr zur Belebtheit öffentlicher Räume bei. Straßen ohne Fußverkehr wirken tot, öde, langweilig. Der Fußverkehr ist sehr sensibel gegenüber den Beeinträchtigungen, die er nahezu überall und jederzeit durch den Autoverkehr

erfährt. Zugeparkte Gehwege, Gehen neben schnell fahrenden Autos, langes Warten beim Queren, kein Platz zum Stehen und Sitzen, langes Warten an Ampeln. Das sind alltägliche negative Erlebnisse, die den Menschen lustvolles, genüssliches Gehen verleiden können.

Wie schön könnte Gehen sein, wenn die Städte voller Promenaden und Alleen wären, wenn die Fußgängerzonen große Netze bilden würden, wenn der Autoverkehr überall fußverkehrsverträgliche Geschwindigkeiten einhalten würde. Wenn Gehwege frei von Gehwegparken blieben. Wenn Gehwege an allen Kreuzungen und Einmündungen nicht unterbrochen würden für den Autoverkehr, wodurch die Fußgänger immer wieder runter auf die Fahrbahn müssen in „gefährliches Terrain“, sondern einfach auf ihrem Niveau weitergehen könnten. Wie schön wäre es, wenn der öffentliche Verkehr fußgängerfreundlich wäre, viel mehr Haltestellen hätte, dichte Takte und damit die Zeitverluste beim Zu- und Abgang und Umstieg minimieren würde.

Wie schön wäre es, wenn es viele kleine und große Plätze für Aufenthalt und Kinderspiel gäbe, mit Sitzmöglichkeiten, als Treffpunkte im Quartier, als Standorte für den ambulanten Handel. Wenn der „parkende Fußgänger“ (das sind Fußgänger, die stehen oder sitzen) genauso viel politische und planerische Aufmerksamkeit fände, wie das geparkte Auto. Wenn der freie, ungehinderte Verkehrsfluss des Gehens ein kategorischer Imperativ für Politik und Planung wäre. Wenn dichte Reihen von Straßenbäumen für Schatten, Abkühlung und optische Gliederung der Straßen und Plätze sorgen würden.

Wie schön wäre es, wenn das Gehen finanziell belohnt würde, durch Prämien für jeden gegangenen Kilometer. Wenn das Bau-, Planungs- und Straßenrecht den Primat des Gehens allge-

mein festschreiben und konkret in vielen Regelungen auch durchdeklinieren würden, bei der Querschnittsgestaltung von Straßen, bei der Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen, bei der Festlegung verträglicher Geschwindigkeiten, bei der Regelung des innerörtlichen Überholens von Kfz, bei den Regelungen zum Abstellen von Kfz (und Fahrrädern), beim Aussperren des allgemeinen Kfz-Verkehrs aus sensiblen Gebieten. Wenn das Baurecht autofreies Wohnen massiv fördern statt erschweren würde, weil so billiges Bauen sehr viel leichter möglich wäre. Wie reif wäre eine Verkehrspolitik und Planung, die aus den überlebenswichtigen Umwelt- und Klimazielen sowie Flächen- und Entsiegelungszielen die Menge des global, national, regional und kommunal einzusparenden Kfz-Verkehrs festlegt, so wie man auch für andere Umweltgifte Grenzwerte festlegt. Und die dann alle verfügbaren fiskalischen und rechtlichen Hebel in Bewegung setzte, den Autoverkehr wirklich drastisch zu reduzieren, statt ihn weiter mit Milliardensubventionen und -investitionen zu fördern, für den weiteren Ausbau von Autobahnen, Straßentunneln, Ortsumgehungen, Parkhäusern und Tiefgaragen und Prämien für noch mehr Autos, wenn auch elektrische.

Wenn anstelle des weitgehend autoorientierten Bundesverkehrswegebplans endlich ein Gesamtverkehrskonzept „Verkehrswende für Deutschland“ verabschiedet würde, mit klaren Zielvorgaben für den Umweltverbund und auch und vor allem für den Fußverkehr. Wenn der Bund sich endlich dazu bekennen würde, dass er nicht nur für Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen, das Schienennetz der DB sowie die internationalen Flughäfen zuständig ist, sondern genauso für das bundesweite, überörtliche Netz von Fuß- und Wanderwegen, von innerörtlichen

Hauptfußwegachsen und das Netz von Radschnellwegen und innerörtlichen Hauptradverkehrsachsen. Und dass auch für diese wichtigen Infrastrukturen entscheidende Bundesmittel bereit-zustellen sind, und zwar besonders viele Mittel, weil man da ja quasi noch bei Null anfängt, während die Neu- und Ausbaumittel für Straßen des Bundes angesichts des bevorstehenden Rück-gangs der privaten Motorisierung und der Fahrleistung der verbleibenden Kfz drastisch gekürzt werden müssen.

60 Jahre lang haben Verkehrspolitik und -planung hilflos zugesehen, wie das Auto mit seiner politisch gewollten Massenmotorisierung Städte und Dörfer überflutet und den Fußverkehr gnadenlos in eine Randrolle verdrängt hat. Jetzt steckt der massenhafte Autoverkehr allenthalben im Stau und Chaos. Man braucht endlich eine Struktur-wandelperspektive für die deutsche Autowirtschaft. Massenhafte Produktion und globaler Stauexport sind keine zukunftsfähigen Geschäftsmodelle. Jetzt muss es darum gehen, so viel Autoverkehr wie möglich durch intelligente Mobilitätsdienstleistungen überflüssig zu machen. Und den verbleibenden Autoverkehr viel intelligenter als bisher abzuwickeln. staufrei und ohne massive Emissionen. Die Autos der Zukunft müssen sehr viel weniger nach der Zahl und dafür leichter, kleiner, weniger antriebsstark, dafür aber intelligenter sein. Optimiert für den langsamen Fahrmodus im Innerortsbereich, der auch bei autonomem Fahrbetrieb sicher beherrschbar ist im gemischten, dichten Innerortsverkehr mit Fußgängern, Kindern, Radfahrern auf den Straßen.

Bei solchen Umbrüchen muss man allerdings den Beschäftigten in der Autowirtschaft Perspektiven für andere, intelligentere und klima- und umwelt-sowie stadtverträglichere Produkte und Betriebsweisen geben. Das Risi-

kokapital und die vielen Forschungs- und Entwicklungsgelder müssen in diese Zukunftsbranchen nachhaltigen Wirtschaftens und Verkehrs gelenkt werden.

Aber mit reiner Umverteilung von Geld, Privilegien und Flächen ist es nicht getan. Die Fußgängerstadt wird sich auch jenseits des Verkehrsbereiches in vielfacher Weise zum Besseren verändern. Die Architektur wird wieder kleinteiliger und sich wieder mehr den Straßen als öffentliche Räume zuwenden. Höhere Baudichten werden wieder möglich, weil der Platz für Autos eingespart werden kann. Die schmale Straße wird wieder ein häufiges Erschließungselement. Es wird eine breite Welle von Dezentralisierung geben, im Handel, in der sozialen Infrastruktur, in der Gastronomie. Gemischte Nutzung wird in den meisten Siedlungen wieder möglich werden, weil die neuen Umwelttechniken das Neben- und Durcheinander von Wohnen, Arbeiten, Handel und Verwaltung möglich machen. So wird die gebaute und geplante Nähe wieder ein sehr geschätztes Gut werden.

Transport wird teurer als heute, weil in die Transportpreise die jeweiligen direkten und indirekten Kosten (und Schäden) eingerechnet werden, über eine intelligente Maut für alle Straßen und alle Kfz, mit differenzierten km- und Tonnagepreisen.

Band 2 „Wege zur Fußgängerstadt“ folgt nun auf Band 1 „Wege zur Fahrradstadt“. In dieses Fußverkehrsbuch gehen ca. 55 Jahre planerische und politische Erfahrungen ein, in verschiedenen Positionen in Städtebau- und Verkehrsressorts sowie in Verkehrs- und Umweltverbänden und in der Verkehrs- und Stadtforschung. Die Bilanz ist immer noch ernüchternd angesichts der weit verbreiteten Misere und Hilflosigkeit deutscher Verkehrsentwicklung. Umso wichtiger ist

es, die Gründe für die vielen Fehlentwicklungen und Versäumnisse aufzudecken und konkrete Alternativen und Auswege aufzuzeigen. Die Potenziale einer fußgängerfreundlichen Stadt- und Verkehrsentwicklung sind riesig. Deutschland kann eine durchgreifende Renaissance des Fußverkehrs schaffen, wenn es kreativ und flexibel die Herausforderungen abarbeitet und sich der vielen Daten, Fakten und Argumente bedient, die Politik, Verwaltungen und Verbänden bei der Umsetzung einer systematischen Fußverkehrsförderung helfen können.

Ein großer Dank geht an den VAS-Verlag, der sich an das Wagnis einer vierbändigen Serie traut. Ein großer Dank geht an meine Co-Autorin Dörte

Monheim, die als weitgehend autosozialisiertes „Landei“ in Deutschlands Norden sehr viel Auto gefahren ist. Radfahren und Gehen waren für sie Schönwetter- und Freizeitaktivitäten. Unsere Dispute über die Entbehrlichkeit von Autos sind nie langweilig und enden meistens mit dem „ja aber auf dem Dorf.“ Nein, auch auf dem Dorf ist Verkehrswende möglich, oft sogar leichter, weil es gar nicht so schwer ist, ein Dorf oder eine Kleinstadt fuß- und fahrradfreundlich zu machen und mit einem Dorfbus auszustatten. Aber noch ist es eben schwer vorstellbar in unserer gewohnheitsmäßigen Autowelt.

Heiner Monheim zusammen mit seiner Co-Autorin Dörte Monheim

INHALT

TEIL I DIE GESCHICHTE DES GEHENS UND DER FUSSVERKEHRSPOLITIK	14
1. Die Gehhilfen	14
2. Die anthropologisch-kulturelle Seite des Gehens	16
3. Gehen in Politik und Planung	17
4. Gehen in der Verkehrsterminologie	23
5. Gehen in der Verkehrslobby	27
TEIL II AUSGEWÄHLTE PUBLIKATIONEN ZUM GEHEN	31
1. Jan Gehl (1971): Life between buildings und Städte für Menschen	31
2. Paulhans Peters (Hg.) (1977): „Fußgängerstadt“	32
3. Meyer-Hillman (1979): Walking is transport	34
4. Dietrich Garbrecht (1981): „Gehen – ein Plädoyer für das Leben in der Stadt“	35
5. Herrmann Knoflacher (1975): Das Gehzeug	36
6. Rolf Monheim (1975): Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr in Innenstädten	37
7. Europäische Kommission – COST-Action C 6 (2000): Town and infrastructure planning for pedestrians – State of the art-report und (2003): A city for pedestrians. Policy making and implementatio	39
8. Heiner Monheim und Rita Monheim-Dandorfer (1991): Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft	40
9. Carmen Hass-Klau (2014): The Pedestrian and the City	41
10. BMBau (1986): Stadtverkehr im Wandel	42
11. Rodney Tolley (Hg.) (2003): Sustainable Transport-Planning for Walking and Cycling in urban Environments	44
12. Werner Brög/Socialdata (1992): Kleine Fibel vom Zufußgehen und anderen Merkwürdigkeiten sowie zahlreiche Broschüren über kommunale Verkehrsmittelwahl und Einstellungen aus drei Jahrzehnten	45
13. Senat Berlin (2011): Fußverkehrsstrategie für Berlin. Ziele, Massnahmen, Modellprojekte	47

TEIL III METHODEN FÜR DIE ERFASSUNG DES FUSSVERKEHRS UND SEINER ANLAGEN	51
1. Befragungen	51
2. Bundesweite Mobilitätsbefragungen	53
3. Typische Fehler herkömmlicher Mobilitätsbefragungen	55
4. Zählungen	58
5. Beobachtungen	58
6. Fußverkehrsinfrastrukturerfassung mit „Katastern“	60
7. Nur Unfalldaten werden systematisch gesammelt	61
TEIL IV DIE WICHTIGSTEN EMPIRISCHEN ERKENNTNISSE ZUM FUSSVERKEHR	63
1. Fußverkehr Verlierer der rezenten Verkehrsentwicklung	63
2. Der Fußverkehr in seiner Bedeutung für die verschiedenen Verkehrszwecke	63
2.1 Der Fußverkehr im Berufsverkehr	64
2.2 Der Fußverkehr im Wirtschaftsverkehr	66
2.3 Der Fußverkehr im Einkaufsverkehr	67
2.4 Der Fußverkehr im Ausbildungsverkehr	71
2.5 Der Fußverkehr im Freizeitverkehr	73
3. Der Fußverkehr nach Geschlecht	75
3.1 Männliche Autofixierung	75
3.2 Männliche Verkehrspolitik	75
4. Der Fußverkehr nach Alter	76
4.1 Mobilität alter Menschen	76
4.2 Mobilität von Kindern	77
5. Regionale Unterschiede im Fußverkehr	78
5.1 Unterschiede nach Kontinenten und Ländern	78
5.2 Internationale Kontrastbeispielstädte	78
5.3 Regionale Bandbreiten in Deutschland	79
5.4 Kleinräumige Unterschiede	80
6. Distanzstrukturen und daraus ableitbare Fußverkehrspotenziale	82
7. Modulierende Faktoren	84
TEIL V BEDÜRFNISSE UND EIGENSCHAFTEN VON FUSSGÄNGERN UND DARAU ABLEITBARE PLANUNGSANSÄTZE	85
1. Grundlagen des Gehverhaltens und daraus ableitbare Bedürfnisse	85
2. Aufenthalt – der „geparkte“ Fußgänger	88
3. Platzbedarf des Gehens, Stehens und Sitzens	88
4. Beispielquerschnitte	89
5. Aspekte für das Bemessen	90
6. Zeitstrukturen beim Gehen und Aufenthalt	92
7. Das Regelverhalten der Fußgänger	93

TEIL VI SCHICKSAL FUSSGÄNGER –	
DIE TRAUERIGE WIRKLICHKEIT DES GEHENS	96
1. Generelle Relevanz von Mängeln in der Fußverkehrsinfrastruktur	96
2. Solide Mängelanalyse	96
3. Unterbrochene Gehwege	97
4. Große Kreuzungen als Problempunkte	98
5. Problemzone Bahnhof	101
6. Problemfaktor Parken	102
7. Als Fußgänger im Regen – wie ein „begossener Pudel“	105
8. Gehen im Dunklen	106
9. Öde Gehweggestaltung	106
10. Fußgängerunfälle mit System	107
11. Folgerungen für eine fußgängerfreundliche Politik und Planung	110
TEIL VII GRENZEN DER AUTOVERKEHRSENTWICKLUNG	111
1. Das Mass ist voll. Schmerzgrenzen des Autoverkehrs	111
2. Schmerzgrenzen auch beim Parken	114
3. Schmerzgrenzen für verträgliche Geschwindigkeiten	117
4. Wer ist betroffen?	117
TEIL VIII DIE ZENTRALE FRAGE: VERLAGERN ODER VERMINDERN?	119
1. Verlagern statt vermindern, Ausbau statt Begrenzung	119
2. Maßhalten beim Autoverkehr als zentrale Planungsaufgabe	121
3. Umbau und Rückbau von Hauptverkehrsstraßen und Parkierungsanlagen	123
4. Hauptfußwegachsen als Grundgerüst	125
5. Opulenz für „Gehverführung“	126
6. Stauvermeidung durch Fußverkehrsförderung	127
7. Strategische Folgerungen für Politik und Planung	127
8. Das Konzept der „5 V“ als Ausweg aus der Krise	128
9. Die Strategie einer fiskalischen Mengenpolitik	128
TEIL IX LEBEN OHNE AUTO	131
1. Regionale und soziodemographische Unterschiede der Autoverfügbarkeit	131
2. Gründe für ein Leben ohne Auto	132
3. Überwindung der Autofixierung	132
4. Autofasten als erster Einstieg	133
5. Wertewandel bei der urbanen Jugend	133
6. Gehen als Therapie, Sport und Prämierungstool	133

TEIL X AUTOS RAUS! DIE PLANUNG AUTOFREIER STRASSEN, GEBIETE UND ORTE ALS KONFLIKTLÖSUNG	135
1. Gehen wo und wie? Entmischen oder mischen?	135
2. Autobefreiung durch Fußgängerzonen	136
3. Autofreie Wohnstraßen und Wohngebiete	140
4. Grüne Fußwegnetze	142
5. Autofreie Orte und Gebiete	143
6. Autolose Sonntage als Impuls	144
7. Postulat jederzeitiger Autoerreichbarkeit als Grundproblem	144
 TEIL XI VERKEHRSBERUHINGUNG ALS KOEXISTENZSTRATEGIE FÜR DIE MISCHUNG	 146
1. Der verkehrsberuhigte Bereich	146
2. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	149
3. Tempo 30 als weniger intensive Variante der Verkehrsberuhigung	149
4. Shared Space und Begegnungszonen als Erweiterung der Verkehrsberuhigung	150
5. Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen	151
6. Koexistenz als Planungs- und Gestaltungsprinzip	152
7. Verkehrsberuhigung von der Kür zur Pflicht	153
8. Domestizierung des Autos	154
9. ÖPNV und Verkehrsberuhigung	157
 TEIL XII MEHR PLATZ UND MEHR WEGEVERBINDUNGEN FÜR FUSSGÄNGER	 159
1. Breitere Gehwege	159
2. Netzmaßnahmen	159
3. Mischnutzung von Fahrbahnen	160
4. Neue Flächen und Verbindungen in der –1 oder +1 Ebene (Subways oder Skyways)	162
5. Neue Flächen und Verbindungen durch Passagen	163
 TEIL XIII ÜBERQUERBARKEIT SICHERN	 165
1. Zebrastreifen, von der Ausnahme zur Regel	165
2. Aufpflasterungen als Querungshilfe	166
3. Mittelinseln und Mittelstreifen als Querungshilfen	169
4. Mittelinseln und Kreisel in Kreuzungen	171
5. Vortrittstreifen	172
6. Fußgängerfreundliche Ampeln	173

TEIL XIV PARKEN NEU REGELN	176
TEIL XV EIN SACHGEMÄSSES FINANZIERUNGSSYSTEM FÜR DEN FUSSVERKEHR	180
TEIL XVI DIFFERENZIERTER NETZGLIEDERUNG UND -GESTALTUNG FÜR FUSSGÄNGER. EIN WICHTIGES ANLIEGEN	183
TEIL XVII ORIENTIERUNGSHILFEN FÜR FUSSGÄNGER	185
TEIL XVIII QUALITÄT FÜR FUSSGÄNGER IM DETAIL – RENAISSANCE DER STRASSENRAUMGESTALTUNG	187
TEIL XIX LEHREN FÜR DIE STADTENTWICKLUNG	194
1. Kompakte Stadt der kurzen Wege	194
2. Nutzungsmischung und Dezentralisierung	195
LITERATUR	198
ABKÜRZUNGEN	222

Teil I DIE GESCHICHTE DES GEHENS UND DER FUSSVERKEHRSPOLITIK

Gehen muss nicht erfunden werden, es geht sich von selbst: Das Gehen ist keine technische Erfindung der Menschen, sondern eine sehr langdauernde Entwicklung der Evolution mit einem überzeugenden Ergebnis, das der Menschheit ein riesiges Entwicklungspotenzial eröffnet hat, indem es die Hände von der Fortbewegungsarbeit befreit und dem Kopf durch den aufrechten Gang und die Beweglichkeit des Halses eine herausgehobene Position verschafft hat.

1. Die Gehhilfen

Der Traum von „Gehhilfen“: Damit war der Mensch eigentlich „fertig“ hinsichtlich seiner Beweglichkeit. Aber dank ihrer besonderen Denkleistung beschied sich die Menschheit nicht mit dem Gehen, sondern ersann immer wieder neue Gehhilfen. Im Märchen z. B. gibt es die „Siebenmeilenstiefel“ für das „Schnellgehen“. Sie sollen das langsame, kräftezehrende Gehen erleichtern.

Lauftrad und Fahrrad als Gehhilfe: Also suchen die Menschen nach Gehhilfen. Der Band I dieser Reihe: „Wege zur Fahrradstadt“ hat sich ausführlich der Gehhilfe Fahrrad gewidmet, mit einem historischen Einstieg zur Technik-, Sozial- und Kulturgeschichte des Fahrrades. Aus dem frühen Lauftrad von Karl Drais wurde in verschiedenen Entwicklungsschritten das heutige Fahrrad, bis hin zum Pedelec mit elektrischer Unterstützung. Das Lauftrad hieß auch „Veloziped“, also Schnell-



Das Lauftrad von 1817 als Gehhilfe, um schneller und ausdauernder voran zu kommen.

gehgerät. Das Zweirad steigerte die Distanz- und Transportleistungsfähigkeit des Gehens beträchtlich.

Die alten Gehhilfen: Vor dem Lauftrad wurden Pferd, Ochsenkarren, Esel oder Muli als Last-, Reit- und Zugtiefür leichtes Fortkommen eingesetzt. Reiche und Vornehme leisteten sich mitunter auch Kutschen oder eine Sänfte. Der Regelfall der Fortbewegung blieb aber das Gehen. Und wenn ein Fluss oder See oder Meer in der Nähe war, halfen Boote bei der Fortbewegung von Personen und Gütern.

Bahn und Bus als Gehhilfen: Vollends entfesselt wurden die Begrenzungen des Gehens durch Eisenbahnen, Straßenbahnen und Busse. Sie revolutionierten die Massenleistungsfähigkeit und Schnelligkeit der Fortbewegung von Menschen und Gütern und veränderten grundlegend Raum und Zeit.



Die Tram in den Gründerjahren. Auch viele Mittel- und Kleinstädte hatten eigene Straßenbahnen. Sie wurden voller Stolz gestaltet, mit Schmuckplätzen an wichtigen Haltestellen als positives, belebendes Element im Straßenraum.

Sie ermöglichten einen Quantensprung in der Produktivität und im Transportvolumen sowie in den Reiseweiten. Das förderte die Wirtschaftsentwicklung mit ihrer industriellen Revolution. Ihre Grundlage war massenhafter und preiswerter Transport von Personen und Gütern.

Bahnen und Busse prägten die Raum- und Siedlungsentwicklung, die ihren Netzen folgte. Busse und Bahnen ließen ausreichend Platz für freizügiges und massenhaftes Gehen. Sie waren integriert in das urbane Leben und belebten die Straßen. Wo der öffentliche Verkehr präsent war, erblühte das urbane Leben.

Das Auto als Gehhilfe: Dann erfanden die Tüftler das Auto als Gehhilfe. Es machte sich in Stadt und Land breit und ließ für die anderen Verkehrsarten und ganz besonders für das Gehen fast keinen Platz mehr (und leider auch kein Geld und kein Personal). Das Auto ist ein monopolistisches Verkehrsmittel und lässt sich schlecht integrieren.

Rollen als Gehhilfen. Lange Zeit schien damit die Entwicklung der Gehhilfen beendet. Doch auch in den letzten Jahrzehnten wurden neue Geräte

als Gehhilfen entwickelt. Es fing an mit den Rollkoffern. Heute sieht man an Haltestellen oder Bahnhöfen viele Menschen mit Rollkoffern, die quasi wie ein Wägelchen funktionieren, aber die Rollen in den Koffer integriert haben. Und beim Einkaufen sieht man oft Menschen mit Einkauf-Trolleys. Der Mensch muss sich also nicht mehr mühsam abschleppen.

Rucksack als Gehilfe: Auch der Rucksack ist wieder populär. In den Nachkriegsjahren war er ein weit verbreitetes Reisehilfsmittel. Die Mode hat Rucksäcke in vielen Formaten, Materialien und Farben trendy gemacht. Die Hände bleiben beim Rucksack für die Smartphone-Bedienung frei. Inzwischen befördern auch viele Lieferdienste ihre Waren mit Fahrrädern und containerartigen Rucksäcken.

Rollschuhe, Roller, Segways etc. als Gehhilfen: Rollschuhe oder Roller galten lange als Kinderspielzeug und nicht als Fortbewegungshilfen für Erwachsene. Das hat sich in den letzten Jahren geändert. Es fing an mit diversen Varianten von klappbaren, neuerdings auch elektrisch unterstützten Rollern, mit denen man zwei- bis dreimal schneller voran kommt als zu Fuß. Die Segways sind als elektrisch betriebene Gehhilfen schwerer und unhandlicher, man kann sie schlecht in Bus- und Bahn oder Auto mitnehmen. Und letztlich gehört auch das moderne Faltrad in die Liste der mobilen und flexibel einsetzbaren Gehhilfen

Rollatoren als Gehilfe: Immer wichtiger werden angesichts des demographischen Wandels auch die Rollatoren als Gehilfe. In der letzten Lebensphase gehen Menschen oft unsicher. Dann gibt ihnen der Rollator Halt und dient unterwegs auch als Sitzgelegenheit und Einkaufswagen.



Die fortschreitende Alterung wird die Bedeutung der Rollatoren steigern.

Die Zahl der Rollatoren wird mittlerweile auf ca. 3 Mio. geschätzt, Tendenz steigend. Man darf gespannt sein, wie sich die elektrisch unterstützten Rollatoren durchsetzen, die mit Pedelec-Akku klein und leicht bleiben.

In ihrer Mobilitätsfähigkeit gesundheitlich bzw. körperlich eingeschränkt sind in Deutschland 13 % der erwachsenen Bevölkerung, von diesen haben 41 % eine Gehbehinderung und 8 % eine Sehbehinderung.

2. Die anthropologisch-kulturelle Seite des Gehens

Der aufrechte Gang als „big Bang“ der Menschheitsgeschichte: Der Wechsel vom flinken Affenhüpfen zum aufrechten Gang gilt als anthropologischer „Big Bang“ der Menschheitsentwicklung. Er befreite die Hände von der Fortbewegung und befähigte sie zu immer geschickterem Gebrauch für andere Dinge. Das förderte das schnelle Hirnwachstum und alle nachfolgenden sozialen Evolutionen zum Multitalent. Der Mensch begann zu wandern, um neue Gunsträume auszusuchen.

Gehen als Grundform aller Mobilität: So wurde Gehen universell und ubiquitär zur Basis aller Mobilität. Menschen lernen nach 10–12 Monaten das Laufen. Erst krabbelnd. Dann schwan-

kend an Stützen aufgerichtet. Dann – nach diversen harmlosen Stürzen und immer neuem geduldigen Aufstehen – souverän als „Geher“. Erst noch an der Hand von Begleitpersonen, dann irgendwann selbständig. Mit einer beachtlichen Variation der Möglichkeiten zwischen Stehen, Rennen, Hüpfen, Haken schlagen und lässig bummeln. Später dann oft auch beladen mit Gepäck, Taschen, Tüten, Ranzen, Rucksäcken. Und erst am Ende einer langen Lebensspanne kann das Gehen wieder zum Problem werden, weil man einen Stock oder einen Rollator braucht und vielleicht ganz am Ende bettlägerig ist und nicht mehr aufstehen und gehen kann.

Gehen als „Broterwerb“: Große Teile der kulturellen Evolution waren in allen Teilen der Welt mit dem Gehen der Stämme und Völker verbunden. Beim Jagen musste man durch die Natur streifen, schleichen, rennen. Beim Ackern musste man von der Wohnung auf die bewirtschafteten Felder oder in die Wälder. Früchte sammelte man zu Fuß, Tiere hütete man zu Fuß. Und hinter dem Pflug musste man auch laufen. Und wenn die Umgebung ausgepowert war, der Boden erschöpft, das Wild vertrieben oder der Wald gerodet, dann musste man weiter wandern und sich eine neue Bleibe und neue „Wirtschaftsflächen“ suchen. Die Nomaden tun das heute noch.

Heerzüge und Völkerwanderungen: Hinzu kam das kriegerische Marschieren im territorialen Wettbewerb. Viele Heerzüge haben die Welt immer wieder politisch und kulturell verändert. Sie erfolgten ganz überwiegend zu Fuß. Dafür gab es die historischen Heerstraßen. Und als Reaktion auf militärischen Druck oder Hungersnöte ergriffen ganze Völker die Flucht und begaben sich auf die Völkerwanderung. Sei es das biblische Volk Israel, seien es die

germanischen Stämme. So wurde die Besiedlung der Welt das Ergebnis lang andauernder Wanderungsprozesse.

Pilgerreisen: Auch die Religionen waren ein regelmäßiger Anlass für Missions- und Pilgerreisen zu Fuß. Die großen Pilgerstätten waren wichtige Ziele in einem weit verzweigten Netz von Pilgerwegen wie den heute wieder populären St. Jakobswegen mit der Muschel als Symbol. Muslime pilgern nach Mekka und Medina, allerdings heute eher mit dem Flugzeug, Zug, Bus oder Auto. Aber an den heiligen Stätten selber wird gelaufen.

Wandernde Handwerker, Studierende und Mönche: Natürlich brachten auch Landwirtschaft, Handel und Bildung die Menschen in Bewegung. Der Kaufmann wanderte mit seinen Produkten von Ort zu Ort. War er reicher und seine Produkte schwerer, nahm er sich Pferd und Wagen oder an Flüssen oder Küsten das Schiff. Die Studenten oder Handwerksburschen gingen auf Wanderschaft und kamen erst Jahre später wieder heim.

Gehen emanzipiert sich zum „Müßiggang“ und zum Selbstzweck: Von den Überlebens- und Erwerbszwängen des Gehens wurde die Menschheit erst richtig befreit im Verlauf der Industrialisierung. Damals nahm die gesellschaftli-



Das Flanieren als bürgerliche Freizeitbeschäftigung und bevorzugte Nutzung von Alleen und Promenaden.

che und wirtschaftliche Arbeitsteilung zu, auch die räumliche Arbeitsteilung. Es etablierten sich Frühformen einer bürgerlichen Freizeitgesellschaft, in der das „freie“ Gehen, das Flanieren, Spazieren, Bummeln, der „Müßiggang“ kultiviert wurden.

Dazu gehörte auch das Rumstehen und Rumsitzen im öffentlichen Raum ohne ökonomischen Zwang, das vorher ein Privileg der Alten, nicht mehr arbeitsfähigen Leute war. Kinder wurden aus der Kinderarbeit befreit, durften spielen und bevölkerten spielend das Wohnumfeld. Nach Feierabend und an den Wochenenden füllten sich die Straßen und Wege mit „Müßiggängern“. In Italien gibt es heute noch das Ritual des abendlichen „Passegiare“, das gemeinsame Flanieren auf dem Corso, um gesehen zu werden und zu sehen.

Kulturelle Aspekte des Gehens: Also hat Gehen auch eine soziale und kulturelle Entwicklung durchgemacht, die hoffentlich noch lange nicht zu Ende ist. Wenn der freie Gang für freie Bürger wieder ernst genommen und der öffentliche Raum als Raum für Gehen und Stehen und Sitzen zurückerobert wird, dann kommen rosige Zeiten für das Gehen. Hoffnung machen die vielen neuartigen Mess- und Informations-Apps, die in moderne Smartphones, Armbanduhren oder Armbändern die Schritte zählen und ihren Gesundheitsbeitrag berechnen.

Sprachliche Aspekte des Gehens: Wegen der kulturellen Differenzen haben die Sprachen der Welt sehr unterschiedliche Begriffe für das Gehen, je nach Zweck, Alter, Umfeld und Gruppengröße. Gehen, Laufen, Schlendern, Bummeln, Schleichen, Rennen, Eilen, Hetzen, Marschieren, Schreiten, Stolzieren, Spazieren, Promenieren, Flanieren,

Sprinten, Joggen, Walken, Wandern. Mal geht es um die Beschreibung des Tempos, mal um die mit dem Gehen verbundene Stimmung und den Zweck.

Der individuelle Gehstil: Jeder „gehe in sich“ und suche nach seinen verschiedenen Gehgewohnheiten: Wie oft gehe ich, wie oft renne ich? Oder nehme ich mir Zeit zum Bummeln? Wie oft wandere ich oder gehe Spazieren? Wie oft jogge ich oder renne gar richtig sportlich über eine der typischen Kurz-Mittel- oder Langstreckendistanzen? Wie oft gehe ich im Regen? Mit Schirm oder Ostfriesennerz? Wie oft gehe ich allein oder mit Kind an der Hand? Oder mit Freund oder Freundin am Arm? Wie oft in einer Gruppe, Clique? Wie oft gehe ich mit Rucksack, Tasche, Rollkoffer oder Tüte?

Vergleichende Studien zum Gehen sind sehr selten: Eine differenzierte Empirie zu den nationalen, sozialen, demographischen und regionalen Eigenarten des Gehens gibt es kaum. Trotzdem nutzen gelegentlich Kultur-Anthropologen ihre Beobachtungen zu nationalen Eigenheiten des Gehens zur Charakterisierung von Völkern. Völker mit starkem Effizienzstreben, hoher Pünktlichkeit, straffen Organisationsstrukturen tendieren eher zum eiligen, zielstrebigem, gradlinigen Gehen und starker Regelfixierung bei der Bewegung im Verkehrsraum. Völker mit mehr Laissez faire, weniger ökonomischer Zielstrebigkeit, flexiblerer und toleranterer Zeitwahrnehmung dagegen tendieren eher zum langsamen, genießerischen Bummeln, mit vielen Pausen, geringerer Gradlinigkeit und improvisierter Regelmässigkeit im Verkehrsraum.

Die Rolle des „Schuhwerks“ und des Nutzungskontextes: Und natürlich hängt das Gehen auch vom Schuhwerk

ab. In italienischen High Heels geht eine Frau anders als in Birkenstock-Sandalen oder Jogging-Schuhen. Und Mann geht in Slippers anders als in militärischen „Knobelbechern“ oder bäuerlichen Holzschuhen. Der Stechschritt des Militärs unterscheidet sich diametral vom bummelnden Schlendern des Flaneurs.

Und situativ geht man ebenfalls anders. Der zielstrebige, eilige Modus charakterisiert den Pendler, der hektisch rennt auf dem Weg zum Bahnhof oder zur Haltestelle. Das britisch-aristokratische Schreiten „mit Schirm, Charme und Melone“ charakterisiert den englischen Gentleman.

Beim Einkaufsbummel zwischen Läden und Gastronomie hat man Zeit und schlendert. Offenbar haben sowohl die Gehwerkzeuge als auch die Umgebung und der Nutzungskontext großen Einfluss auf das Gehen.

3. Gehen in Politik und Planung

Man mag sich angesichts so vieler spannender Facetten fragen, warum trotzdem das Gehen eine nur marginale Rolle in der Verkehrspolitik spielt.

Gehen wurde lange in der Verkehrstatistik vergessen: Das beginnt schon mit der Statistik. Dort wird das Gehen oft vergessen, denn die Füße sind in der Diktion der Verkehrsanalysten kein Verkehrsmittel. Also bleiben sie bei enger Begrifflichkeit in der Verkehrsmittelstatistik ausgespart. Die Motorisierung als Ausdruck des Autobesitzes wird regelmäßig erhoben. Aber wen interessiert in der Verkehrspolitik, dass Deutschland 164 Mio. Füße hat. Davon lässt sich ableiten, dass der Fußverkehr die wichtigste Verkehrsart ist. Aber weil Füße sowieso da sind, meint man, sich darum nicht groß kümmern zu müssen. Man

beschränkte Verkehrsanalysen lange Zeit auf die Unterteilung von sog. Motorisiertem Individualverkehr (Auto, Motorrad) und öffentlichem Verkehr. Erst neuere Verkehrsstatistiken beziehen das Gehen mit ein, allerdings nur als sog. Hauptverkehrsart. Das Gehen in Kombination mit anderen Verkehrsarten (z. B. auf dem Weg von und zur Haltestelle, zum Parkplatz oder Fahrradabstellanlage) wird oft nicht erfasst.

Stehen und Sitzen als „Begleiter“ des Gehens: Das Parken, der sog. „ruhende Autoverkehr“ ist ein wesentlicher Bestandteil des Autosystems. Dafür werden regelmäßig Milliarden investiert, für Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkstreifen und Parkplätze. Im Gegensatz dazu ignorieren Verkehrspolitik und Planung weitgehend das Stehen und Sitzen, obwohl sie wesentliche Teile des Fußverkehrssystems sind, eben „geparkte“ Fußgänger. Und die brauchen auch Platz. In der Fachsprache nennt man das „Aufenthalt“ und denkt dabei an spezielle Orte mit Sitzgelegenheiten, nicht aber an ein überall bestehendes Bedürfnis.

Es besteht ein großer Unterschied zwischen dem erzwungenen Stehenbleiben an einer Ampel oder beim Überqueren einer Straße und dem frei-



Rumstehen und Sitzen sind wichtige Aktivitäten im öffentlichen Raum, für Jung und Alt. Für Kinder kommt das Spielen auf Straßen und Plätzen noch dazu, manchmal auch für Erwachsene.

willigen Stehenbleiben als Gehpause zum Verschnaufen, für das Betrachten eines Schaufensters, einer Sehenswürdigkeit oder beim Treffen anderer Menschen für ein Gespräch. Und wenn das Stehen länger dauert, freut man sich über eine Bank, einen Stuhl, einen Mauervorsprung, ein Geländer, einen Poller oder eine Anlehnoption.

Der „Verkehrsfluss“ der Fußgänger: Der Begriff „fließender Fußverkehr“ oder „Verkehrsfluss des Fußverkehrs“ wird leider selten verwendet. Dagegen hat der Verkehrsfluss des Autoverkehrs hohe politische und planerische Priorität. Er darf nach Meinung von Polizei und Verkehrsbehörden nicht ins Stocken geraten. Deshalb bekommt der Autoverkehr breite Fahrbahnen, viele Fahrspuren und auskömmliche Grünphasen an den Ampeln. Hindernisse für den Verkehrsfluss der Autos sind tabu. Hindernisse für Fußgänger dagegen sind allgegenwärtig und oft amtlich legitimiert.

Fußgängerstau: Dass ein gestoppter Verkehrsfluss der Fußgänger katastrophale Folgen haben kann, wurde auf tragische Weise beim Unglück der Duisburger Love Parade deutlich, als mehrere Ströme von Fußgängern in einem Engpass aufeinandertrafen und zahlreiche Menschen im Stau erdrückt wurden. Fußgängerstau ist relativ häufig, wenn volle Züge an knapp bemessenen Bahnsteigen halten und sich dann ein breiter Strom von Fußgängern auf eine enge Treppe „ergießt“, mit heftigem Gedrängel. Als Grenzwert für massenhaftes Gehen gelten 5,5 Personen je qm.

Stübbens breite Gehwege als Vorbild: Bei ausreichend Respekt vor dem Verkehrsfluss der Fußgänger müsste man überall eigene, nirgendwo unterbrochene „Gehbahnen“ anbieten, mindes-

tens zwei in jede Richtung plus Abbiegebahnen. Und das auf beiden Seiten einer Straße. Und zusätzlich noch einen „Stehstreifen“. Und im Nu würde man dahin kommen, wohin die gründerzeitlichen Städtebauer wie Stübben intuitiv kamen, mit Gehwegbreiten von 4–6 m oder bei Prachtstraßen auch 10 m und mehr. Zum Gehweg gehörten bei Stübben auch Baumstreifen und Schmuckbeete. Damals galten breite Gehwege als Kennzeichen des besonderen Wertes einer Straße. Und hatten eine unmittelbare Beziehung zur Höhe und Bedeutung der Bebauung. Je höher und publikumsintensiver die Bebauung, desto breiter plante man die Gehwege.



Prachtstraßen wie die „Kö“ in Düsseldorf, der „Ku’damm“ in Berlin, die Ringe in Köln oder die Leopoldstraße in München zeigen, wie man mit großer Geste eine Flanierstraße gestalten kann. In der Gründerzeit gehörten sie zum Repertoire des Städtebaus. Der berühmte Städtebauer Stübben hat in seinen Bauplänen regelmäßig auch sehr breite Gehwege vorgesehen und Bäume als wichtiges Gliederungselement.

Für heutige Verhältnisse müsste man als Mindestmaß eines Gehweges in einer Nebenstraße ohne große Netzbedeutung auf beiden Seiten 2,5 m ansetzen, bei einer Straße mit mittlerer Netzbedeutung 3,5 m und bei einer wichtigen Fußwegverbindung 4,5 m oder mehr. Solche Maße kann man im Bestand nur erreichen, wenn man den öffentlichen Raum neu aufteilt und die privilegierte Flächenzuteilung für den Autoverkehr beendet.

Wenig Planung für Aufenthalt: Heute sucht man in der Verkehrsplanung oft vergeblich nach detaillierten Analysen und Planungskonzepten für den Aufenthalt. Eine Prognostik des fließenden Fußverkehrs und Aufenthalts wird nicht erarbeitet. Planer, die in ihren Plänen sog. „Kommunikationsflächen“ einzeichnen, werden von Ratsmitgliedern gern ausgelacht, es sei denn, es geht um eine explizite Platzgestaltung oder die Planung einer Fußgängerzone. Da denkt man an Sitzbereiche, Kommunikationszonen und Spielbereiche. Für den Rest des Straßen- und Wegenetzes wird dagegen nicht gefragt, wo geht, steht und sitzt der Mensch, warum, wie lange? Und wie kann man das fördern?

Public Viewing und Rauchverbot als neue Treiber für mehr Aufenthalt: Die Menge und Verbreitung des Aufenthalts hat seit der in Deutschland stattgefundenen Fußballweltmeisterschaft 2006 stark zugenommen, weil nunmehr das „public viewing“ immer populärer geworden ist. Gaststätten übertragen Sportereignisse nach draußen und da sitzen dann die Menschen und konsumieren Sport, Speis und Trank als Gruppenerlebnis. Einen ähnlichen Effekt hatte das aus Gründen des Gesundheitsschutzes in Gaststätten erlassene Rauchverbot. Die Raucher müssen vor die Türe und da stehen sie dann oft

in Gruppen. Manche Gastwirte haben dafür sogar den Freiraum umgestaltet und dabei frühere Auto-Parkstreifen in Fußgängerparkstreifen mit Tischen und Stühlen umgewandelt. So haben Straßen wieder eine wachsende Bedeutung für den Aufenthalt bekommen.

Personenmitnahme beim Gehen:

Schließlich gehört zum Gehen auch noch die Personenmitnahme. Das Kind auf den Schultern einer anderen, größeren Person wird „mitgegangen“, ebenso das Baby im Tragetuch oder Kinderwagen. In den Ländern des Südens ist es auch heute noch weit verbreitet, dass ältere Kinder ihre jüngeren Geschwister tragen. In Agrargesellschaften mit weiblicher Feldarbeit tragen Mütter ihre Babys oft stundenlang auf dem Rücken.

Einseitige Sicht der Verkehrspolitik und -planung auf die Kfz-Leistungsfähigkeit:

Leistungsfähigkeit ist das zentrale Kriterium der Verkehrsplaner und Verkehrspolitiker. Mehr Leistungsfähigkeit begründet neue Straßen. Der Erhalt der Leistungsfähigkeit begründet den Widerstand gegen den Umbau und Rückbau von Straßen. Wann immer eine Straße verschmälert, ein Parkplatz verkleinert, eine Busspur oder ein Fahrradweg von der Fahrbahn abgetrennt oder eine Ampel fußgängerfreundlicher oder passender für Busse und Bahnen geschaltet werden soll, kommt unweigerlich der beschwörende Einwand: „Aber die Leistungsfähigkeit!“

Leistungsfähigkeit – Fußgängerzone versus Autobahn:

Aber nach der Leistungsfähigkeit des Fußverkehrs wurde lange nicht gefragt. Wegen seines geringen Flächenbedarfs pro Person hat der Fußverkehr unter den individuellen Verkehrsarten mit Abstand die höchste Mengenleistungsfähigkeit. In eine 10–15 m breiten Fußgängerzone passen



Fußgänger können sehr dicht „gepackt“ werden und sichern damit eine maximale Leistungsfähigkeit solcher Straßen.

20 000 Personen je Stunde. Dieser Wert übersteigt den maximalen Personendurchfluss im Autoverkehr bei Weitem.

In der Kaufinger Straße in München wurden schon 1967 auf den Gehwegen Tagesbelastungen von 72 000 Fußgängern gezählt. Nach der leistungssteigernden Umwandlung zur Fußgängerzone stiegen die täglichen Spitzenbelastungen 1972 auf 120 000 Fußgänger, 1978 auf 175 000. Die physikalische Grenze wäre erst bei etwa 250 000 Fußgängern erreicht.



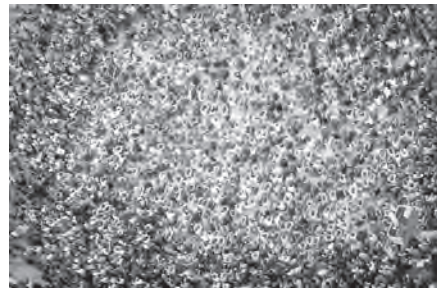
Wenn ein typisches Autobahnkreuz, wie es in Deutschland hundertfach im suburbanen Raum gebaut wurde, schon so viel Platz beansprucht, wie die gesamte Innenstadt von Salzburg, kann man die Zerdehnungs- und Zersiedlungswirkung des Automafstabs gut erkennen.



Kreuzung auf drei Ebenen. Und auf jeder bildet sich Stau. Das wäre genug Grund, um inne zu halten und seine Verkehrsentwicklung grundlegend zu überdenken, damit Verkehr kosten- und platzsparend reorganisiert wird und der Fußverkehr seine Flächeneffizienz und Kosteneffizienz ausspielen kann. Das Bild repräsentiert die Transitstadt, in der die Wege immer weiter werden. Das Gegenmodell ist die kompakte Stadt der kurzen Wege.

Hohe Flexibilität des Fußverkehrs auch bei hoher Verkehrsdichte: Beim Autoverkehr sinkt mit der Verkehrsdichte sehr schnell die Flexibilität. Man ist im Stau gefangen. Spurwechsel sind dann nicht mehr möglich. Dagegen behält der Fußverkehr auch bei relativ hoher Dichte seine Flexibilität. Immer noch gehen die Menschen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Ihre Bewegungsrichtungen können immer noch kreuz und quer durcheinandergehen. Solche Abläufe sind im Autoverkehr unmöglich.

Massenveranstaltungen beweisen extreme Leistungsfähigkeit des Fußverkehrs: Am deutlichsten beweist sich die Leistungsfähigkeit des Fußverkehrs, wenn nach Massenveranstaltungen Tausende nahezu gleichzeitig einen Saal oder ein Stadion verlassen wollen. Die „Entleerung“ geht nur so schnell, weil die Menschen zu Fuß sind. Wenn die Fußgängerströme dann aber die Großparkplätze erreicht haben, gerät der Abfluss schnell ins Stocken und es kann Stunden dauern, bis das dann unweigerliche Verkehrschaos



Menschenmassen auf einem Marktplatz beim gemeinsamen Hörgenuss eines Open-Air-Konzertes. Säßen sie alle in Autos, könnte nur ein Bruchteil der Menschen das Ereignis genießen

entwirrt ist. Es sei denn, dort warten leistungsfähige Massenverkehrsmittel auf den weiteren Abtransport.

Fußwegachsen als „Nabelschnüre“ urbanen Lebens: Angesichts solcher Fakten ist es erstaunlich, dass deutsche Städte seit Jahrzehnten gerade den Fußgängerverkehr vernachlässigen und es versäumen, attraktive Fußwegachsen zwischen den Zentren und umgebenden Wohngebieten zu schaffen, um so möglichst platzsparend möglichst viele Verkehrsbeziehungen abzuwickeln. Dort, wo solche Fußgängerachsen noch historisch überkommen sind, erweisen sie sich stets als Nabelschnüre für das Leben der Zentren.

Nur in den Innenstädten konnte man sich dazu durchringen, wirklich leistungsfähige Fußgängerverkehrsanlagen in Form von Fußgängerzonen zu schaffen. Oft sind sie allerdings nur kleine „Inseln“, ohne die notwendige Fortsetzung in die anschließenden Quartiere. Erst jetzt fangen einige fortschrittliche Städte an, mit einem System von Fußwegachsen die Leistungsfähigkeit des Fußgängerverkehrs zu beachten.

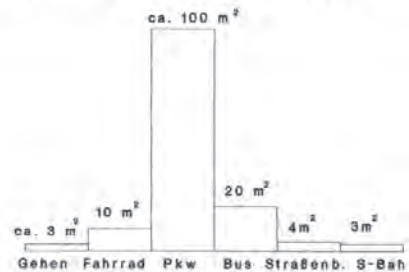
4. Gehen in der Verkehrsterminologie

Leider werden zur Kennzeichnung des Fußverkehrs oft diskreditierende Begriffe verwendet. Angemessen sind positive Begriffe.

Langsamverkehr (oder Schnellverkehr?): Fußverkehr wird oft als Langsamverkehr bezeichnet. Die in der Regel zwischen 3 und 6 km/h liegende „biologische“ Durchschnittsgeschwindigkeit des Fußgängers gilt im Zeitalter von ICE, Porsche und U-Bahn als langsam. Vieles wird dabei übersehen. Fußgänger starten ihre Wege ohne Rüstzeiten sofort und spontan. Beim ÖPNV und Auto dagegen verlängern An- und Abmarschwege die Reisezeit. Fußgänger erreichen ihr Ziel meist direkt. All das macht den Fußverkehr auf kurze Distanzen deutlich schneller als die anderen Verkehrsarten. Seine hohe Flexibilität erlaubt ihm oft auch, sich „durchzumogeln“, wo das Auto im Stau, hinter dem Müllauto, beim Abbiegen und Einbiegen lange warten muss. Das Gehen hat also eine konkurrenzlose Schnelligkeit auf kurze Strecken und ist daher ideal für die Nahmobilität.

Schwachverkehr (oder Starkverkehr?): Die Bezeichnung Schwachverkehr hebt ab auf den Gegensatz zum starken Auto mit seinen vielen PS. Dagegen wirkt der Fußgänger als schwach, verletzlich, klein. Die Größe der Autos ist ihr besonderes Problem, denn sie brauchen viel Platz, verstopfen daher oft die Straßen, führen in den Stau, machen unflexibel. Da hilft auch wenig, wenn man Autos mit digitaler Intelligenz vollstopft. Stark ist der Fußgänger, weil er mit eigener Kraft platzsparend geht und seine Muskeln nutzt.

Flächenbedarf der Verkehrsarten im Stadtverkehr
(pro beförderte Person ohne Stellplatzbedarf)



Der spezifische Flächenbedarf des fahrenden Autos pro Person ist extrem hoch im Vergleich zu allen anderen Verkehrsarten.

Fußverkehr als Effizienzverkehr: Beim Fußgänger ist das Verhältnis von Hirn zu Masse optimal, er ist effizient, die „Krone der Schöpfung“, bewegt sich aus eigener, wohl dosierter Kraft. Gehen ist also eine sehr effiziente Verkehrsart, flächeneffizient, energieeffizient und kosteneffizient. Den Einzelnen und die öffentlichen Hände kostet der Fußverkehr wenig, dafür muss man sich nicht verschulden, dafür braucht man keine Großinvestitionen. Kosteneffizienten Verkehr brauchen wir alle, die Städte, die Kämmerer, der Geldbeutel.

Gehen als „Gesundverkehr“: Gehen ist sehr gesund, weil es die Menschen bewegt. Herz- und Kreislaufkranken und Fettleibigen wird Gehen ärztlich verordnet. Wo mehr gegangen wird, spart das Gesundheitssystem hohe Kosten. Geh-Armut durch Massenautoverkehr ist eine Zivilisationskrankheit reicher Länder. Das Auto macht unbeweglich, dick und krank. Das sind wichtige Gründe für engagierte Fußverkehrsförderung und für argumentative und fiskalische Unterstützung durch Krankenkassen und die Gesundheitspolitik.

Gehen als Antriebsverkehr: In der deutschen Verkehrspolitik wird Fußverkehr als „Nicht motorisierter Verkehr“ bezeichnet. Geher sind angeblich

Mangelwesen, denen der Motor oder Antrieb fehlt. Aber natürlich werden Fußgänger angetrieben, von Muskeln, Nerven und Motivation.

Gehen als Spontan- oder Flexibelverkehr: Fußgänger gehen unabhängig, flexibel, spontan und selbstbestimmt, mit Eigenbeweglichkeit und Eigensinn. Sie laufen auch querfeldein, bergauf, bergab, auf Treppen, sie sind nahezu „Alleskönner“. Flexibel wählen sie die Richtung, Geschwindigkeit und Route. Autofahrer dagegen sind hilflos, wenn der Motor streikt, das Benzin zur Neige geht, die Straße gesperrt ist, der Parkplatz fehlt. Sie brauchen Straßen und Parkplätze.

Gehen, eine tolle Verkehrsleistung! Ein Großteil der Verkehrsstatistiken arbeitet mit der Verkehrsleistung gemessen in Personen- und Tonnenkilometern. Und da verschwindet der Fußverkehr ganz schnell in der Bedeutungslosigkeit, wenn er mit den

gleichen Dimensionen wie Pkw und Lkw gemessen wird. Aber was macht es für einen Sinn, den Aufwand zu messen und nicht die Effizienz? Das ist doch der falsche Leistungsbegriff, der jubiliert, je weiter Jemand oder Etwas transportiert wird und je schwerer etwas ist? Es ist ja gerade das Problem der Autos, dass sie einen hohen Aufwand erfordern, mit hohen Kosten und Emissionen.

Leistungsmessung mit Schritten dreht die Verhältnisse um: Schritte wären eine Alternative zum Leistungsvergleich. Denn die meisten Schritte machen Fußgänger, die anderen Verkehrsarten kommen auf viel weniger Schritte, wie man leicht auf seiner Smartphone-App kontrollieren kann. Der Geher schafft mit wenig Aufwand eine hohe Schrittleistung. Vergessen wir also die Kilometer und messen die Schritte.

Verkehr und Autoverkehr als gemogelte Synonyme: Verkehr wird fast immer mit Autoverkehr gleichgesetzt. Eine Fußgängerzone gilt als „verkehrs-frei“, obwohl dort doch die Zahl der Bewegungen gegenüber vorher, als sich die Autos dort gegenseitig im Weg standen, um ein Vielfaches zugenommen hat. Also herrscht dort mehr Verkehr als vorher, aber es ist Fußverkehr und der zählt nicht. Ähnlich ist es mit der Gleichsetzung von Mobilität und Automobilität. Die Fuß-, Rad- und ÖPNV- Mobilität zählt wieder nicht.

Der Geher als Lastenträger: Den akribischen qualitativen Fußverkehrsanalytisten Knoflacher aus Österreich und Meyer-Hillman aus England verdanken wir das Wissen über die Leistungsfähigkeit der Geher. Sie tragen viele Lasten, Taschen, Rucksäcke, Kinder auf dem Rücken oder sie ziehen Rollkoffer oder Einkaufswagen. Fußgänger sind öfter „beladen“ als Autos.

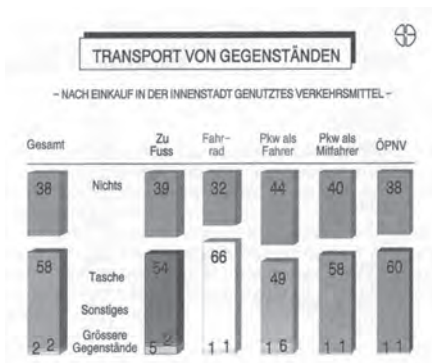


Langstrecken und Kurzstreckenmenschen haben sehr verschiedene Mobilitätsmuster. Oft sind die Kurzstreckenmenschen sehr viel mobiler, weil sie mehr Aktivitäten haben.



Vier Senioren, darunter drei Frauen, schleppen ihre Einkäufe zu Fuß nach Hause, an jeder Hand ein Beutel. Ein typisches Bild.

Am wenigsten transportieren kräftige Männer im mittleren Alter. Selbst kleinste Dinge werden von ihnen mit dem Auto befördert, z. B. die Aktentasche. Dagegen tragen alte Fußgänger besonders oft Taschen oder ziehen Einkaufstrolleys. Sie sind also eigentlich die Helden des Fußverkehrs.



In den wenigen Studien zum Transport nach Verkehrsarten zeigt sich, dass der Pkw-Fahrer nach einem Besuch der Innenstadt am wenigsten transportiert, dagegen führen 61 % aller Fußgänger und 68 % aller Radfahrer eine Last mit Einkaufsgut mit sich.

Der Distanzgeher: Mit den unterschiedlichen Distanzen des Gehens in die Innenstadt und innerhalb der Innenstadt hat sich jahrzehntelang der Geograph Rolf Monheim befasst. Aus seinen vielfältigen Analysen zu den Wegemustern und Distanzstrukturen

resultiert die Erkenntnis, dass in den Innenstädten vielfach Fußwege mit mehr als 1,5 km zurückgelegt werden. Menschen, die auch noch zu Fuß in die Innenstadt gehen, kommen in der Summe ihrer Wege durchaus auch auf Distanzen über 3 km.

Spaziergänger und Wanderer als Weitgeher: Im Freizeitbereich steigen die Weglängen der Geher auf noch größere Werte. Dort wird das Klischee vom Kurzstreckengeher klar widerlegt. Fußgänger brechen eben nicht nach wenigen hundert Metern erschöpft zusammen. Der oberflächliche Blick auf Durchschnittswerte verdeckt die beachtlichen Anteile von mittleren und langen Fußwegen. Und wenn man das Gehen attraktiver macht und durch gute Planung belohnt, wird noch mehr und weiter gegangen.

Gehen als der wirkliche Individualverkehr: Fußgänger sind im Höchstmaste individuell. Jeder hat seinen eigenen Gehstil, jeder wählt sein Tempo und seinen Gehverlauf eigenständig, flexibel, spontan, autonom. Deswegen ist so paradox, dass stattdessen vor allem der Autoverkehr als Individualverkehr bezeichnet wird. Autos haben keine Gesichter, sind ein Massenprodukt vom industriellen Fließband. Sie bewegen sich weitgehend genormt und geregelt durch eine StVO und eingezwängt in den Verkehrsfluss. Sie haben also wenig Individualität und Freiheit.

Gehen als Integrations- Vital- und Genussverkehr: Fußgänger erleben ihre Umgebung besonders intensiv. Sie sind mitten drin, sehen, hören und riechen Alles. Sie können die Umgebungsreize direkt verarbeiten, weil sie ihnen nicht nur flüchtig ausgesetzt sind. Das macht den Spaziergänger oder Flaneur zum Genussgeher, das schafft den Reiz



Die belebte Innenstadtstraße voller Menschen. Davon lebt der Handel. Nicht umsonst korrelieren Fußgängerdichten und Immobilienpreise.

des Stadt- oder Schaufensterbummels. Im Gehen steckt oft eine spielerische oder theatralische Komponente, z. B. beim Hüftschwung der Frauen, den dann wiederum die Männer bewundern. Man sieht, alle Sinne sind beim Gehen beteiligt! Deswegen beleben Fußgänger ihr Umfeld. Von ihnen gehen keine Gefahren und Zerstörungspotentiale aus. Ihre Straßen, Wege und Plätze bereichern die Städte. Sie zersiedeln und veröden nicht. Sie nutzen den öffentlichen Raum kommunikativ.

Wo es vor Fußgängern wimmelt, boomt die Geschäfte und steigt der Wert der Immobilien. Immer wieder analysieren City-Immobilienfirmen den Zusammenhang zwischen hohen Bodenpreisen, Ladenmieten und dichtem Fußverkehr. Wo der Fußverkehr zum Erliegen kommt, wo der Autoverkehr dominiert, sprechen wir von der Verödung der Standorte. Nicht umsonst heißt es immer noch: „Ich gehe einkaufen!“

Das Auto als „Zerdehner“, „Zersiedler“ und „Störenfried“: Ganz anders das Auto. Es zerdehnt den Raum, zersiedelt die Orte. Seine Verkehrsanlagen zerstören die Straßen. Die Autos machen sich breit mit massenhaftem Fahren und Parken. Dafür müssen Häuser

und Bäume weichen. Die Wohnbebauung sucht meist möglichst viel Abstand zum Autoverkehr. An stark befahrenen Straßen bauen Architekten eine autofixierte, grobe Hochgeschwindigkeitsarchitektur. Autoinsassen sind durch das Blech von der Umgebung abgeschirmt, sie nehmen das Umfeld kaum wahr, die Augen sind auf die Fahrbahn konzentriert. Die Fahrt stört das Umfeld durch die Emissionen von Lärm, Abrieb und Abgasen.

Gehen als Clean Mobility, Zero Emission Mobility, Sauberverkehr, Green Mode, Nachhaltigkeitsverkehr: Im Fußverkehr dagegen stecken keine destruktiven Potenziale. Man geht emissionsfrei, braucht keine Fremdenergie und bewegt sich suffizient, sauber, umweltfreundlich, stadt- und umweltverträglich, selbstgenügsam und minimal invasiv. Die Umweltverträglichkeit des Gehens kommt in der Zero Emission Mobility Kampagne des Umweltministeriums zum Ausdruck, die in den Jahren 2008–2010 in neun deutschen Städten für mehr Gehen geworben hat. Die gleiche Botschaft enthält der Begriff „Clean Mobility“. Fußverkehr ist die schonendste und integrativste, auch koexistensteste aller Verkehrsarten. Niemand muss vor Fußgängern Angst haben. Niemand braucht für diese Verkehrsart große Regeln, sie kommt ohne Ge- und Verbote und Limits aus.

Gehen als Jedermannverkehr: (Fast) jeder kann Gehen, ohne Prüfung, ohne Lizenz und Tarife. Und wenn's mal gar nicht geht, alters- oder krankheitsbedingt, gibt es Gehhilfen. Den Kinderwagen, die Schultern der Eltern, den Stock, den Rollator oder Rollstuhl. Und wer besondere Bewegungslust hat, unterstützt sein Gehen durch sportliche „Gehhilfen“, die Rollschuhe, den Roller, das Skateboard oder „Walking Sticks“.

Gehen als Intelligenzverkehr: Nicht umsonst haben die klassischen Hochschulstädte mit ihren traditionellen Universitäten und ihrer gebildeten Bevölkerung besonders hohe Fuß- und Radverkehrsanteile (Cambridge, Oxford, Heidelberg, Tübingen, Lund, Uppsala, Delft, Bologna, Davis, Boulder). Dagegen haben die altindustrialisierten Städte des Ruhrgebietes und das Saarlandes besonders viel Autoverkehr. Intelligente Verkehrspolitik fördert den Fußverkehr.

Fazit: Basisverkehr als Begriff für eine neue Fußverkehrspriorität: Alle Mobilität beginnt und endet mit einer Gehetappe. Auch die Nutzung des Autos oder der Busse, Bahnen und Fahrräder. Ohne diese Gehetappen käme alle Mobilität zum Erliegen. Es ist kurios, dass diese Gehetappen nur von wenigen Verkehrsforschern und -Planern berücksichtigt werden.

Natürlich steht hinter all diesen begrifflichen Zuschreibungen eine Absicht. Damit soll eben angeblich Unwichtiges oder auch Selbstverständliches (Fußverkehr) vom Wichtigem oder Außergewöhnlichen (Autoverkehr) unterschieden werden. Die Herrschaft über die Begriffe begründet stets auch einen faktischen Herrschaftsanspruch. Dieser Sachverhalt ist im Verkehrsreich offenkundig. Also, hören wir auf mit der Marginalisierung und Bagatelisierung des Gehens. Beenden wir die politische und analytische Ignoranz. Nehmen wir das Gehen ernst und machen wir es wieder zu dem, was es sein sollte: der Basis aller Mobilität und Urbanität. Und damit auch zur Basis aller Verkehrspolitik und -planung. Also nennen wir doch das Gehen einfach „Basisverkehr“.

5. Gehen in der Verkehrslobby

Das Gehen hat bislang (fast) keine eigene Lobby. Die für den Fußverkehr kämpfenden Verbände sind nach Struktur und Mitgliederzahl eher schwach. Sie arbeiten vor allem fachlich und verfügen nur über kleine Budgets. Das kompensieren sie durch umso mehr ehrenamtliches Engagement. Die fachliche Qualität ihrer Arbeit ist herausragend. Aber sie dringt nur selten bis in die Top-Etagen deutscher Verkehrspolitik durch.

Fuß e.V. als Fachleutervereinigung: „Fuß e.V.“ ist eine kleine Fachleutervereinigung im Rahmen von „Umkehr“, dem bundesweiten Zusammenschluss der Verkehrsbürgerinitiativen mit Sitz in Berlin. Fuß e.V. kümmert sich um verkehrspolitische Fragen des Gehens und kooperiert dabei mit SRL, dem deutschen Verband für Stadt- und Regionalplanung. Das macht viel Sinn, weil ja die Stadtplanung wesentliche Weichen für die Fußgängerfreundlichkeit der Siedlungssysteme stellt.

In Österreich und der Schweiz vergleichbare Fachleutervereinigungen: Vergleichbare Fachleutervereinigungen gibt es auch in der Schweiz mit Fußverkehr CH und Österreich mit Walk Space. Fußverkehr CH hat eine lange Tradition und es mehrfach geschafft, einschlägige Gesetzesinitiativen und kreative Modellprojekte zu lancieren,



Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
Tel. 030.492.74.73 - info@fuss-ev.de - www.@fuss-ev.de



so beispielsweise in den 1980er Jahren bezüglich einer einheitlichen landesweiten innerörtlichen und vor allem überörtlichen Fußwegweisung und in den 1990er Jahren bezüglich der Verkehrsberuhigung und Einführung von Begegnungszonen (als Schweizer Variante des Shared Space).

Niederlande als frühes Beispiel für erfolgreiche Fußverkehrskampagnen:

Ein gutes Beispiel für erfolgreiches Lobbying der Fußverkehrsbelange ist „Bescherming Voetgangers“, die niederländische Fußgängervereinigung, deren damalige Generalsekretärin und Präsidentin der internationalen Fußgängerverbände, Madam Vanderdoes, in den Niederlanden Motor und Inspiratorin der Verkehrsberuhigung wurde. Bescherming Voetgangers hat mehrfach erfolgreiche Kampagnen für mehr Fußgängerschutz und Verkehrsberuhigung in den Niederlanden lanciert.

USA hat kleine Fußgängerlobby: In den USA haben zwei Organisationen über viele Jahre Fußverkehrsthemen popularisiert. Das Ehepaar Susan und Henry Lennard hat viele „Making Cities livable“-Konferenzen organisiert, zu denen europäische und amerikanische Bürgermeister und Verkehrsforscher eingeladen wurden und aus denen sehr opulente Publikationen hervorgegangen sind.

Und die „Project for Public Space“ Or-

ganisation in New York hat in New York und anderen US-amerikanischen Metropolen Pilotprojekte für die Rückeroberung des öffentlichen Raumes angestoßen. Sie veranstaltet regelmäßig Fortbildungsmessen und berät Städte und Ministerien.

Walk 21 als Weltfußverkehrskonferenz:

Die Fußverkehrsfachleutevereinigungen arbeiten international vernetzt und haben „Walk 21“ als regelmäßigen Weltkongress etabliert, vergleichbar zu „Velo City“ als Weltgipfel des Fahrradverkehrs. Die Konferenzen dienen dem Erfahrungsaustausch über neue Forschungen und innovative Planungen und politische Fortschritte in Gesetzgebung und Finanzierung. Und sie motivieren immer wieder zu neuen Anstrengungen im jeweiligen nationalen und kommunalen Kontext.



Problem geringer Mitgliederzahlen:

Fachleuteverbände haben allerdings keine die Politik beeindruckenden Mitgliederzahlen. Für Mitgliederverbände bedarf es einer ergänzenden Motivation, wie man gut am Beispiel des ADAC sehen kann. Seine Mitglieder vereinen der Autobesitz und die damit verbundenen Servicebedürfnisse, insbesondere an Pannenhilfen und Versicherungsschutz sowie Beratung über technische Qualitäten durch Testberichte. Der ADAC bietet zusätzlich Reisebüroleistungen und verkauft autorelevantes Zubehör. Er organisiert Motorsport. Und gibt die auflagenstar-

ke Motorwelt raus. ADAC-Funktionäre nutzen die hohen Mitgliederzahlen und die mediale Power als Druckmittel für ihre autofixierten Forderungen.

Wanderverbände als wichtige Partner der Verkehrspolitik: Die einzigen mitgliederstarken Verbände im Bereich des Fußverkehrs sind die Wanderverbände. Die 57 regionalen Wanderverbände haben zusammen immerhin 600 000 Mitglieder. Das gemeinsame Interesse ist Wandern in Natur und Landschaft. Deswegen stellen die Wanderverbände auch kaum politische Forderungen für das Gehen im Innerortsbereich. Das ist sehr eng gedacht.

Denn am Anfang und Ende einer Wanderung geht es immer auch in die innerörtlichen Verkehrsnetze. Und ob die Wandergebiete mit Bus und Bahn, zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, ist bedeutsam für das Wandern. Ebenso ist für sicheres Wandern ent-



**wunderbares
deutschland**

Der deutsche Wanderverband ist der mitgliederstärkste Fußgängerverband, der wegen seiner Spezialisierung auf das organisierte Wandern allerdings nur bedingt verkehrspolitische Relevanz erreicht, weil er nicht primär das alltägliche Gehen im Ortsverkehr promotet.

scheidend, wie die Kreuzungen von Wanderwegen und Straßen ausgebildet sind und welche Wegweisung es für Wanderwege gibt. Also bietet sich eine enge Kooperation der Verkehrsverbände und Wanderverbände an, um den Fußverkehrsbelangen mehr Gewicht zu geben.

VCD als Gegengewicht zum ADAC: Der VCD war 1986 als kritisches Gegengewicht zum ADAC angetreten, in der Hoffnung, mit seinen Forderungen für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität bald auch sehr viele Mitglieder zu gewinnen. Leider ist seine Mitgliederentwicklung aber bei unter 60 000 stecken geblieben, weil seine Serviceleistungen keine dem ADAC vergleichbaren Mitgliederzahlen mobilisieren konnten. Zwar sind wir alle Fußgänger, aber deswegen werden wir nicht alle Mitglieder in einem Verein für Fußgängerinteressen. Als ökologischer Verkehrsclub kämpft der VCD für ein sinnvolles Miteinander aller Verkehrsarten. Und somit natürlich auch für mehr Fußverkehrsförderung. Aber der Fußverkehr steht nicht immer im Zentrum seiner Aktivitäten, seine Aufmerksamkeit gilt allen Verkehrsarten des Umweltverbundes. Dem Autoverkehr widmet er seine medial weit verbreiteten Auto-Umweltliste. Und regelmäßig thematisiert er Konzepte für einen besseren öffentlichen Verkehr.

Andere Verkehrs- und Umweltverbände thematisieren ebenfalls Fußverkehrsbelange: Sporadisch befassen sich auch der ADFC (Allgemeiner deutscher Fahrradclub) und BUND (Bund Umwelt- und Naturschutz) oder Greenpeace und Robin Wood mit Fußverkehrsthemen, denen sie viel Sympathie entgegenbringen, die aber nicht ihr Markenkern sind.

Themenbündnisse suchen: Daher geht es taktisch darum, diese Verbände fallweise immer wieder als Partner für besondere Aktionen und fußverkehrsbezogene Schwerpunktthemen zu gewinnen.

Die Rolle der Medien – das Beispiel

WDR: In Deutschland hat der WDR in den 1970er bis 1990er Jahren eine wichtige Rolle für die Fußverkehrsförderung gespielt. Alfred Zerban, der Leiter der WDR-Verkehrsredaktion, wurde von den niederländischen Vorbildern inspiriert und war ein wichtiger Multiplikator der Verkehrsberuhigung in Nordrhein-Westfalen. Auf seinen beiden regelmäßigen Sendeplätzen „Blinklichter“ und „freie Fahrt ins Wochenende“ berichtete er intensiv über Fragen der Verkehrsberuhigung. Damit inspirierte er die damaligen NRW-Verkehrsminister Funke (erstmalig eine Frau als Verkehrsministerin) und Riemer zu neuen Programmen für Verkehrsberuhigung, die später von den Bau- und Verkehrsministern Zöpel und Kniola in Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Stadterneuerung noch intensiviert und verstetigt wurden.

Neue Partner in der Umweltbewegung, der Gesundheitswirtschaft und der Digitalisierungswirtschaft gewinnen:

Trotzdem fehlt noch der „zündende Funke“, um ökonomische und politische Interessen und Massen für die Fußgängerbelange zu mobilisieren. Die Umweltverbände sind quasi als Multiplikatoren gesetzt. Denn wachsende Fußverkehrsanteile helfen der Umwelt, verringern die Emissionen und sparen Platz.

Weitere Partner für die Fußverkehrsförderung sollten die Gesundheitswirtschaft und deren wichtigster Teil, die Krankenkassen sein. Sie sollte man zu mehr politischem Engagement anspornen, denn sie profitieren in hohem Maße von Steigerungen des Fußverkehrs, durch häufigeres und längeres Gehen. Sie sind diejenigen, die auch fiskalische Lockmittel für mehr Fußverkehr etablieren könnten, durch Prämien für das Gehen.

Damit könnte man auch eine Verbindung zur Digitalwirtschaft herstellen. Denn mit den modernen Smartphones gibt es Apps, die die täglichen Schritte registrieren und mit dem gesundheitsrelevanten Soll vergleichen. Und daraus den Prämienanspruch ableiten. Zudem können die App-Entwickler und Hersteller von Navigationsgeräten für Fußgänger wichtige Partner für mehr Fußgängerfreundlichkeit werden.