

Inhaltsübersicht

1 Einleitung

Vorwort	04
---------------	----

2 Entwicklung des Fußgängerverkehrs und die vorhandenen Leitlinien

Die Stadt der Zukunft muss die Stadt der ununterbrochenen Fußgängernetze werden	05
<i>Carmen Hass-Klau</i>	

Entwicklung des Fußgängerverkehrs – im Spiegel deutscher Erhebungen zum Verkehrsverhalten	09
<i>Rico Wittwer</i>	

Der Fußverkehr in den Richtlinien	14
<i>Andreas Schmitz</i>	

3 Image- und Informationskampagnen, um den Fußgängerverkehr zu fördern

3.1 Deutschland

„Kopf an: Motor aus.“ – Kommunikation für den Modal-Shift auf alltäglichen Wegen	19
<i>Michael Adler, Katrin Voskuhl</i>	

Kopf an: Motor aus. Für Null CO ₂ auf Kurzstrecken – Erfahrungen aus der Praxis	23
<i>Winfried Sagolla</i>	

Kopf an: Motor aus. Für Null CO ₂ auf Kurzstrecken – Ergebnisse der Kampagne 2009	26
<i>Oscar Reutter</i>	

„Kopf an – nichts aus?“ – Die Wirkung einer Werbekampagne zur Reduzierung des Autoverkehrs	31
<i>Werner Brög</i>	

3.2 Großbritannien

Smarter Travel Choices	35
<i>Phil Goodwin</i>	

4 Sicherheit für Kinder

4.1 Probleme

Das Unfallrisiko von Kindern als Fußgänger	40
<i>Walter Funk</i>	

Selbstständige Mobilität von Kindern	45
<i>Andreas Redecker, Björn Frauendienst</i>	

Zu Fuß in der Stadt unterwegs – Sicherheit und Komfort für Kinder und alle anderen Menschen	50
<i>Bernd Herzog-Schlagk</i>	

4.2 Verbesserungen

Kinderzebrastreifen – Ein Projekt für mehr Lebensqualität in Städten	55
<i>Hartmut Minjoth</i>	

5 Sicherheit für Senioren

Eher Opfer als Täter – Senioren im Straßenverkehr .	59
<i>Heinz Jürgen Kaiser</i>	

6 Verbesserung des urbanen Umfeldes

Die Stadt aus Fußgänger-Perspektive	63
<i>Bertram Weisshaar</i>	

Die Wolbeck-Vision – Den historischen Ort zukunftsfähig machen	67
<i>Jürgen Gerlach</i>	

7 Zukunftsvisionen

Der Fußgänger – vom unbekannten „Mangelwesen“ zur Basis aller Mobilität	72
<i>Heiner Monheim</i>	

Visions 2030 – walking (and cycling) friendly cities .	78
<i>Miles Tight</i>	

Kurzvorstellung der Autoren	83
-----------------------------------	----

Vorwort

Carmen Hass-Klau

Im September 2010 fanden an der Universität Wuppertal die 6. Internationalen Wuppertaler Verkehrstage statt. Veranstalter war das Fachzentrum Verkehr unter der Federführung des Lehr- und Forschungsgebietes Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme – Nahverkehr in Europa. Die Tagung beschäftigte sich mit dem Fußgängerverkehr und trug den Titel „Zu Fuß in die Stadt der Zukunft“. Nun wird man sich vielleicht wundern, weshalb an einem Lehrstuhl, der sich im Wesentlichen mit ÖPNV-Fragen beschäftigt, eine Konferenz über das Zufußgehen zustande kam. Das lag vor allem an mir, da ich in meinem Forschungsfreisemester vorhatte, mein vor 20 Jahren erschienenes Buch „Pedestrian and City Traffic“ umfassend zu überarbeiten, und so kam mir auch die Idee einer Konferenz zu diesem Thema. Der Vorschlag wurde freudig unterstützt von meinem Kollegen Jürgen Gerlach, der im September 2010 einen Workshop über die zukunftsfähige Umgestaltung eines Ortskernes leitete und die Ergebnisse vortragen wollte.

Es war ungewöhnlich, aber auch interessant, die neuesten Gedanken und Ergebnisse zum Thema Zufußgehen zu hören und darüber zu diskutieren. Die Entwicklung des Fußverkehrs von Rico Wittwer gibt eine gute Übersicht über die statistischen Ergebnisse des Fußgängerverkehrs. Hier sehen wir klitzekleine Lichtblicke, deren Grundlage mehr mit einer Veränderung des Lebensstils zu tun hat, als mit einer wirklichen, effektiven Verbesserung des Fußgängerverkehrs durch die Politik. Die Beiträge von Walter Funk über das Unfallrisiko von Kindern als Fußgänger und von Heinz Jürgen Kaiser über Senioren im Straßenverkehr zeigen, dass besonders die schwächeren Bevölkerungsgruppen in hohem Maße gefährdet sind und diese Gefährdung von ihnen dadurch reduziert wird, dass weniger zu Fuß gegangen wird. Dies wird zum Teil durch mehr Autofahrten kompensiert.

Wenn ich die Erkenntnisse von vor 20 Jahren mit denen von heute vergleiche, dann stelle ich betrübt fest, dass sich in Deutschland nicht viel verändert hat. Der Fußgängerverkehr spielt noch immer eine untergeordnete Rolle, obwohl wir doch alle zu Fuß gehen. Der Beitrag von Andreas Redecker und Björn Frauendienst zeigt in erschreckender Weise, wie besonders bei den Grundschulern der Anteil des Zufußgehens zur Schule um ungefähr 12 % in den letzten 20 Jahren gesunken ist, gleichzeitig aber 14 % mehr Kinder mit dem Auto in die Schule gefahren werden. Auch Bertram Weisshaar macht deutlich, wie fußgängerfeindlich doch oft unsere tägliche Umwelt ist.

Andreas Schmitz lieferte einen Beitrag über Richtlinien zum Fußgängerverkehr in Deutschland. Für diejenigen, die auch in anderen europäischen Ländern zu Hause sind, ist

es immer wieder verwunderlich, wie unterschiedlich doch diese Richtlinien in jedem Land sein können. Allein dieses Thema wäre eine größere Untersuchung wert.

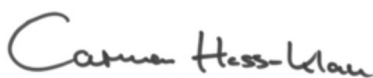
Der Vergleich der Kampagne „Kopf an: Motor aus“ mit einer ähnlichen Kampagne in Großbritannien (der Beitrag von Phil Goodwin) erhärtet meine Vermutung, dass niedrige Investitionen über eine relativ kurze Zeitspanne nicht langfristig das Mobilitätsverhalten von Menschen ändern, auch wenn die Ergebnisse in den deutschen Städten als erster Schritt doch sehr positiv zu bewerten sind (Beiträge von Michael Adler, Katrin Voskuhl, Winfried Sagolla und Oscar Reutter). Ich habe mir erlaubt, einen zusätzlichen kritischen Beitrag von Werner Brög (Socialdata) in dieses Buch einzuschmuggeln, um die Diskussion zu diesem Thema zu beleben.

Viel Optimismus haben die Vorträge von Bernd Herzog-Schlagk, Hartmut Minjoth und Miles Tight verbreitet. Die ersteren, weil sie aufzeigen, dass man im begrenzten Rahmen doch sehr viel erreichen kann und wir in Zukunft mehr solcher Projekte brauchen, der andere, weil er mit seinen Zukunftsvisionen klarmacht, dass wir tatsächlich mit wesentlich weniger Autos gut leben können.

Städtebauliche Verbesserungen im Kleinen wurden auch von den Beteiligten der Wolbeck-Vision vorgestellt (Jürgen Gerlach). Ähnliche Ideen gab es natürlich auch schon früher, aber vielleicht wurden sie in der Zwischenzeit von der Welle der Wiedervereinigung verschlungen.

Wie immer war der Beitrag von Heiner Monheim provokativ, aber auch zum Nachdenken. Er hat mit seiner Moderation viel zum Gelingen dieser Tagung beigetragen.

Meine herzliche Danksagung gilt unseren Partnern. Gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie konnten wir die Veranstaltung finanzieren und durchführen. Auch die Agentur fairkehr, der ADAC Nordrhein sowie die Wuppertaler Stadtwerke leisteten (nicht nur) finanzielle Beiträge zu unserer Tagung.



Professor Carmen Hass-Klau