

Verkehrspolitik

Fußgängerfreundliche Strukturen



Was sind fußgängerfreundliche Strukturen?

Strukturen, die sich an den Bedürfnissen des Fußgängers orientieren!

Bedürfnisse des Fußgängers:

- Kurze räumliche Distanzen zu Versorgungseinrichtungen
- Dichte Bebauung
- Keine Lärmbelästigung
- Keine Gefährdung durch andere Verkehrsmittel
- Belebte öffentliche Räume
- Möglichkeiten zu sozialer Interaktion
- Barrierefreiheit
- Ansprechende Grünraumgestaltung
- Wege als Durchgangs- und Aufenthaltsräume



WAHRNEHMUNG

SOZIALE PERSPEKTIVE

öffentlicher Raum = mehr als das Überbleibsel zwischen privaten Räumen

Nur Fußgänger mit ihrer niedrigen Geschwindigkeit könne ihn so nützen, dass er folgende Funktionen erfüllt:

- Kommunikation und Begegnung - soziale Interaktion
- soziale Kontrolle
- Manifestation und Lösung gesellschaftlicher Probleme (Demonstrationen, Revolutionen und Proteste)
- Forum & Institution der gesellschaftlichen Artikulation
- Marktplatz (Markt, Geschäftsstraßen etc.)



BEWERTUNG

SOZIALE PERSPEKTIVE

Strukturen, die sich vom Fußgänger entfernt haben und auf den MIV ausgelegt sind, wirken sich wie folgt auf den öffentlichen Raum aus:

- Zurückdrängung der sozialen Interaktion in den privaten oder halböffentlichen Raum
- Vordringen des privaten Raums in den öffentlichen Raum (das Auto als private Blase)
- Die soziale Kontrolle funktioniert nicht
- Zerschneidung von öffentlichen Raum durch Straßen



WAHRNEHMUNG

ÖKONOMISCHE PERSPEKTIVE

VWL: im Zentrum der Analyse steht der Akteur (Fußgänger)

Fußgänger = Konsument (Er ist z.B. entscheidend für die Passantenfrequenz)

Fußgänger = langsamer als alle anderen Verkehrsmittel

Fußgänger = weniger wartungsintensiv als alle anderen Verkehrsmittel

Fußgänger kann weniger weite Strecken zurücklegen als andere Verkehrsmittel

Fußgänger = witterungsabhängiger als andere Verkehrsmittel (Er hat eigene Bedürfnisse)

Fußgänger braucht wenig Platz

Fußgänger hat geringe Nutzlast

Fußgänger sind schwierig vereinbar mit anderen Verkehrsmitteln (Konflikte, Sicherheit)



BEWERTUNG

ÖKONOMISCHE PERSPEKTIVE

- Er braucht lange, um z.B. an einem Schaufenster vorüber zu gehen → Er eignet sich als Konsument +
- Er gibt kein Geld für Ersatzteile, Treibstoff oder Netzinstandhaltung aus → Ressourcenschonend +
- Er verbraucht viel Körperenergie und wenig Fremdenergie → Ressourcenschonend +
- Er verursacht weniger Instandhaltungskosten → Ressourcenschonend +
- Ihm bleibt mehr Geld für andere Anschaffungen → Konsument +
- Er ist nicht bereit, weite Strecken zurückzulegen → Kleiner Aktionsradius, geringere Flächenbeanspruchung +
- Fußgänger ist witterungsabhängig → Auslastungsschwankungen -
- Geringer Platzbedarf → Mehr Konsumenten auf engerem Raum! +
- Fußgänger kauft nur, was er auch tragen kann → Ungeeignet als Konsument schwerer/sperriger Güter -



WAHRNEHMUNG

ÖKOLOGISCHE PERSPEKTIVE

- grundsätzlich positiv angesichts heute gängiger Alternativen
- verträglicher und harmonischer in Bezug auf Natur
- direktere Wahrnehmung von Natur
 - geringere Geschwindigkeit
 - freier Körper unmittelbar mit Umgebung verbunden
- In Stadtlandschaften werden
 - ...Grünraumstrukturen bzw. -elemente...
 - ...ökologische Abläufe...
 - ...Lebensräume besser erfahren
- natürliche Fortbewegung, menschlicher Maßstab



BEWERTUNG

ÖKOLOGISCHE PERSPEKTIVE

- kompatibel mit Ökosystem, unterstützt dessen Erhaltung durch Reduktion von schädlichen Emissionen
- Energieersparnis: Körperenergie
- weniger Zerschneidung bedeutet
- weniger Versiegelungen und Flächenverbrauch bedingt
- besser kontrollierbar



ZIELSETZUNG

SOZIALE PERSPEKTIVE

Ziel von Verkehrsplanung muss aus sozialer Sicht also sein, den Menschen in den Öffentlichen Raum zu bringen. Und zwar zu Fuß, denn nur dann ist man wirklich Teil des Öffentlichen Raums. Ziele könnten sein:

- Aufwertung des öffentlichen Raumes durch fußgängerorientierte Gestaltung
- Kompakte Siedlungsstrukturen
- Verlangsamung des Verkehrs
- Ausschluss des MIVs aus städtischen Strukturen
- Schaffung von für alle erreichbare Versorgungsstrukturen



ZIELSETZUNG

ÖKONOMISCHE PERSPEKTIVE

- Fußgängerzonen (gewährleisten die höchste potentielle Konsumentendichte)
- Fußgänger eignen sich in besonderer Weise als Passanten → Geschäftsstraßen als Fußgängerzonen
- geringe Nutzlast → Distributionssysteme?
- Güter und Dienstleistungen müssen in kurzer Entfernung zum Wohnstandort liegen
- Mehr Platz für andere Nutzungen → Grünraum, Geschäfte,...

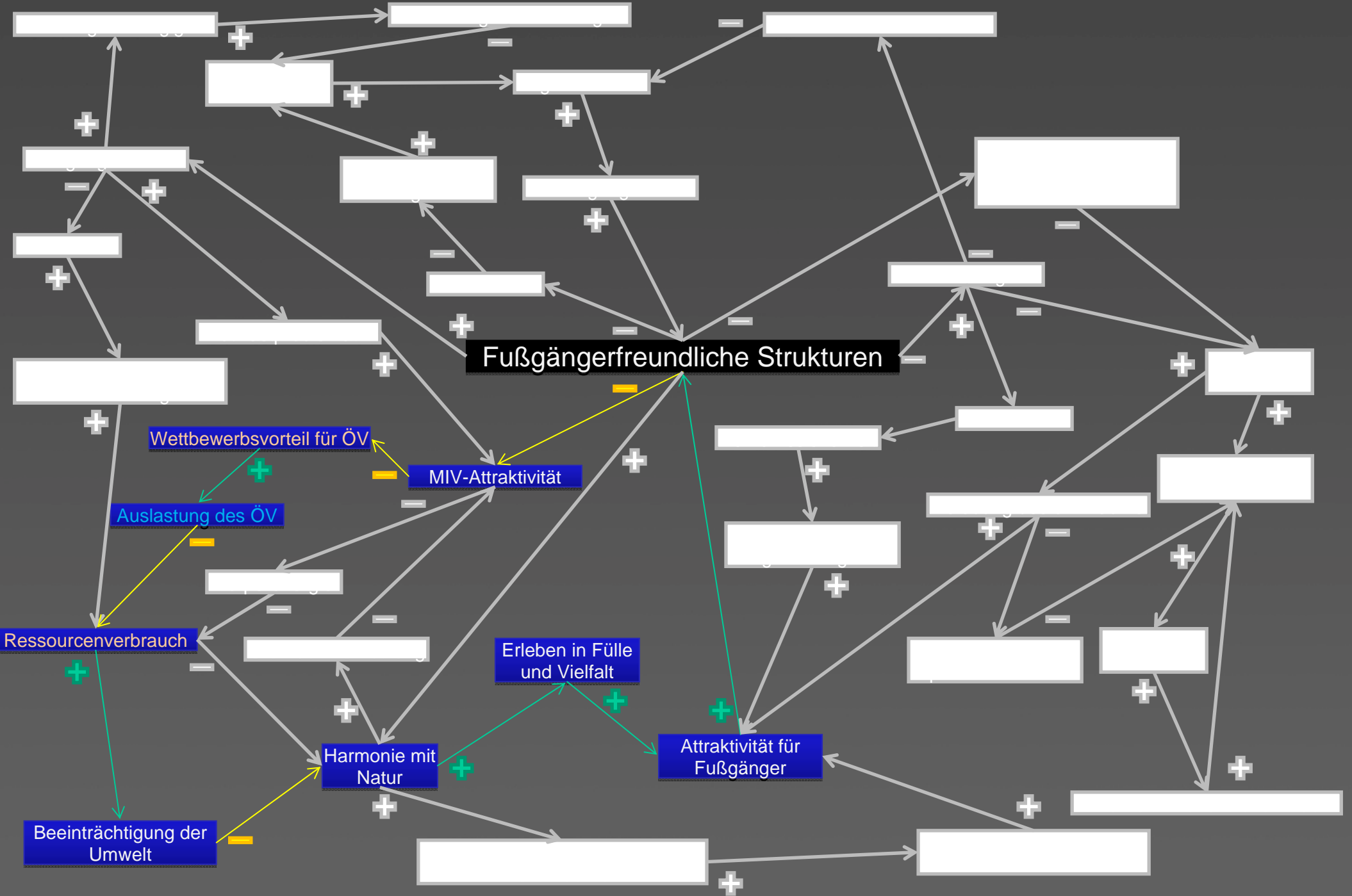


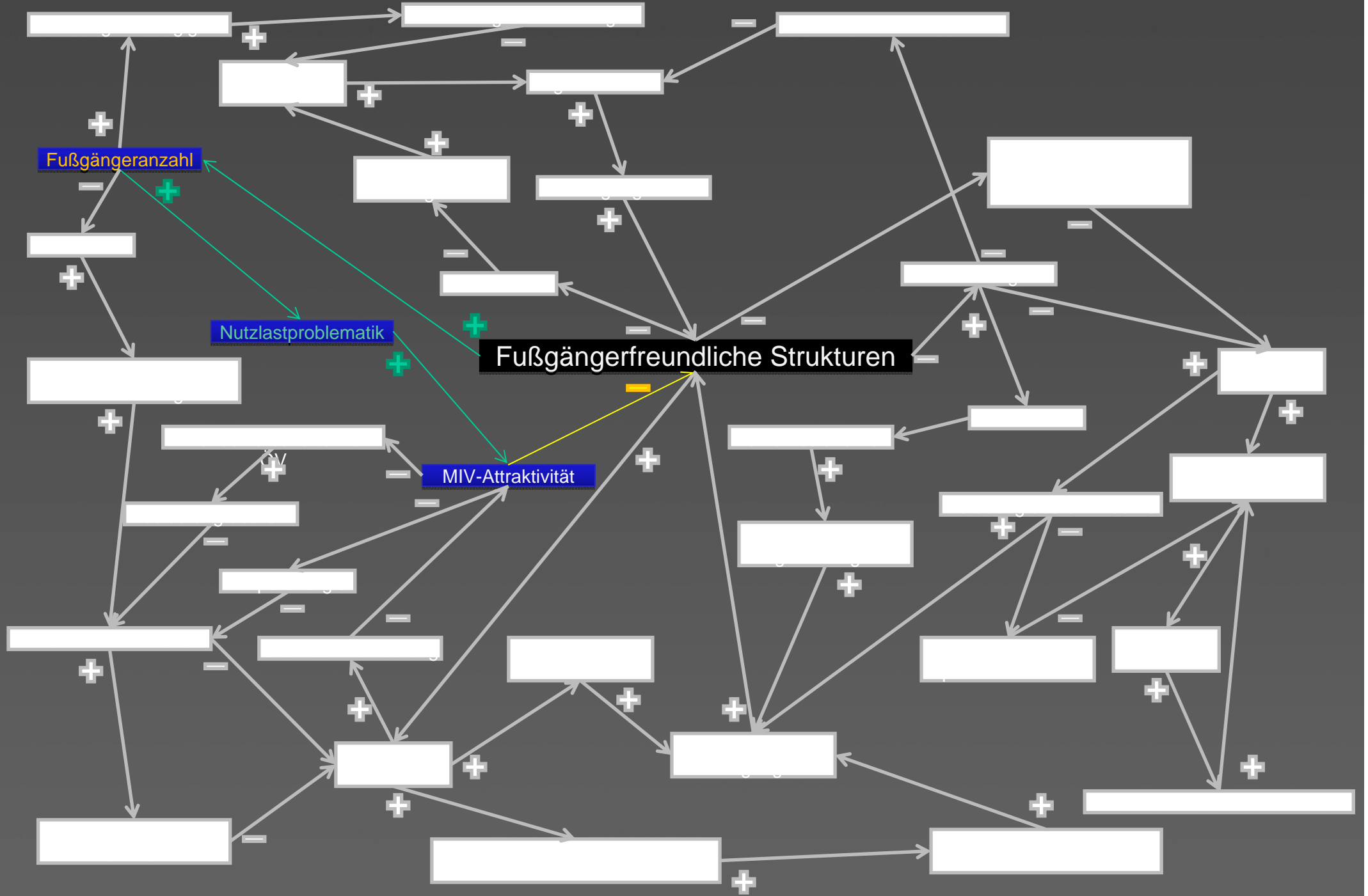
ZIELSETZUNG

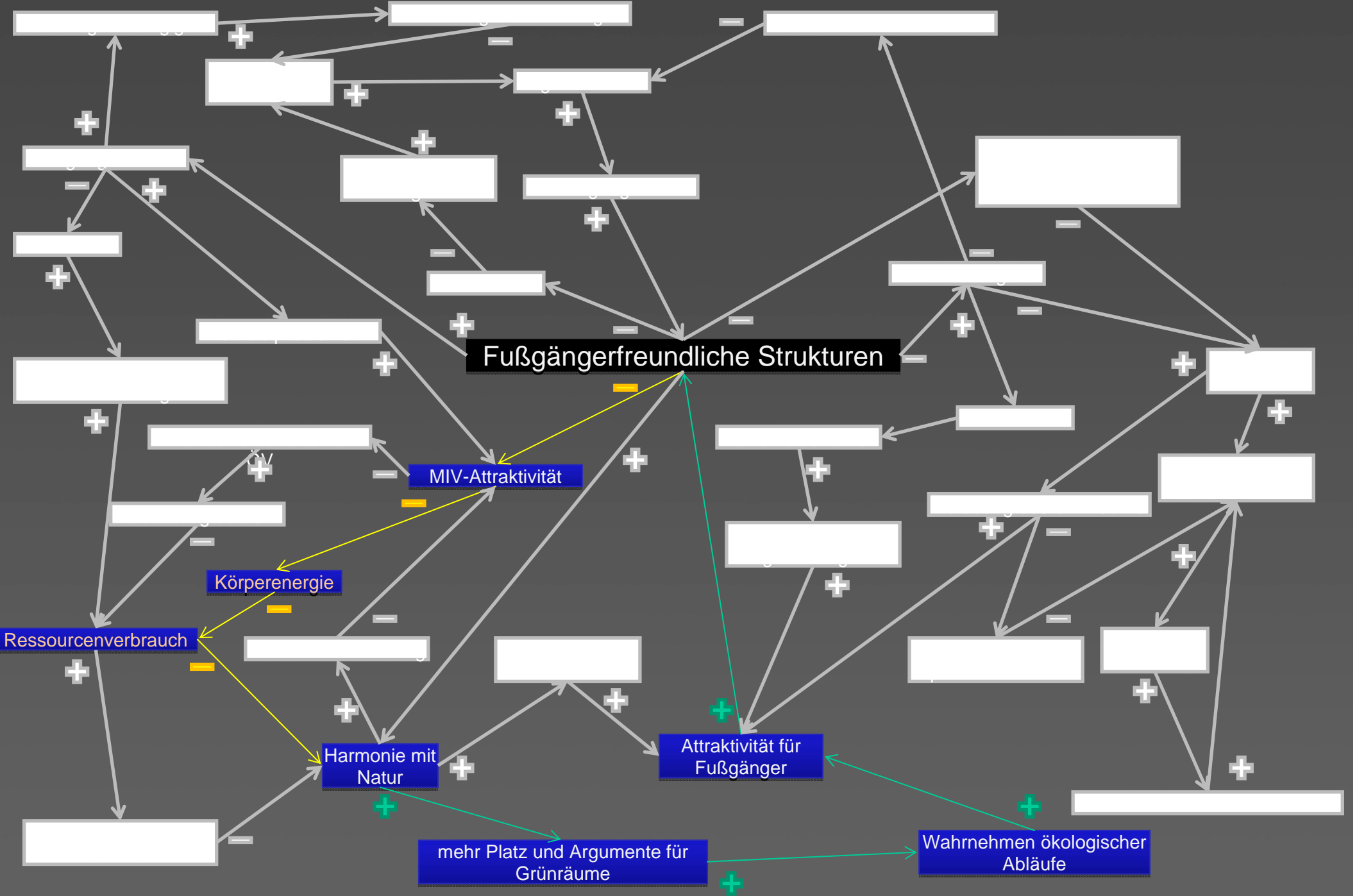
ÖKOLOGISCHE PERSPEKTIVE

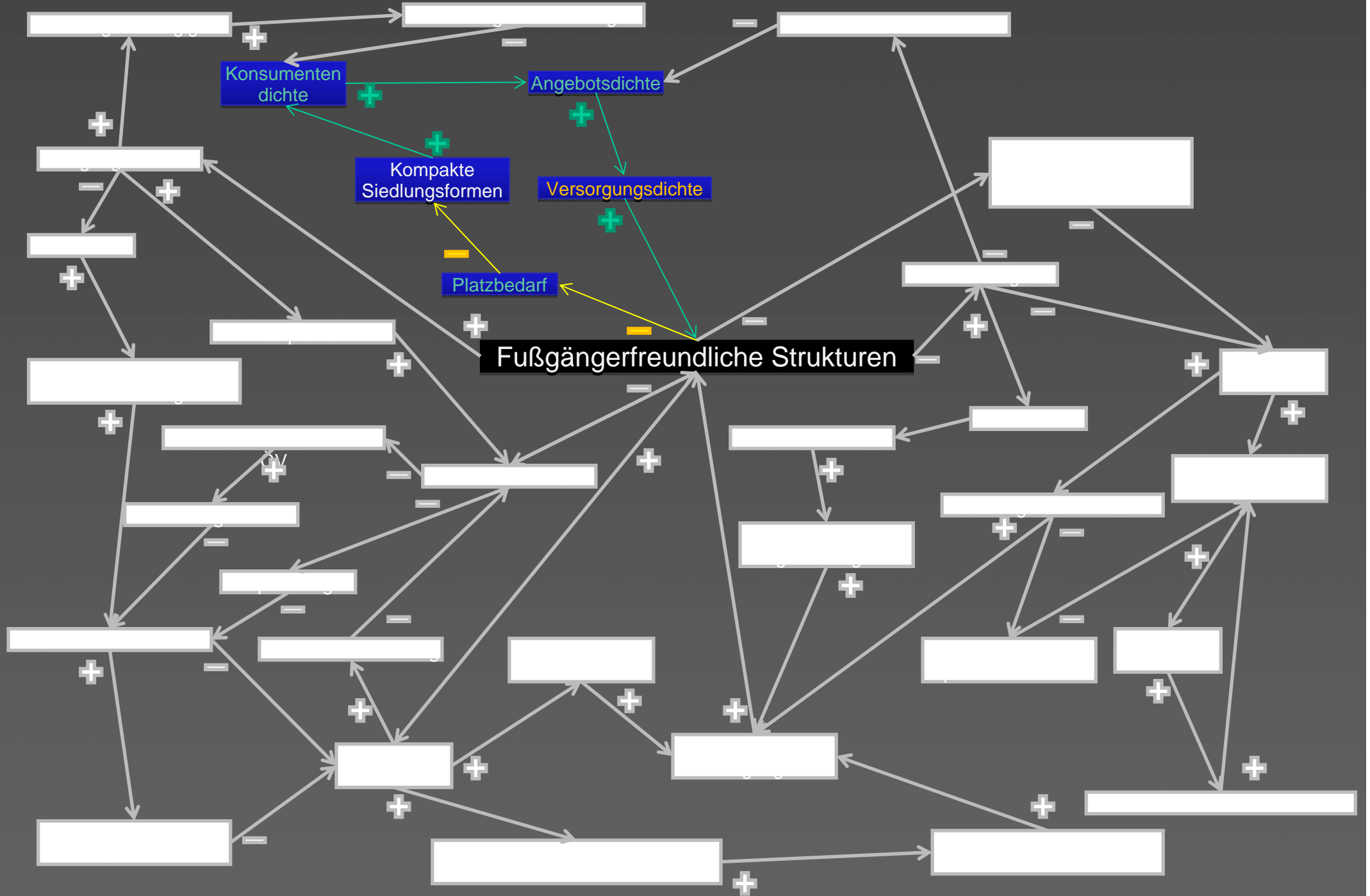
- Reduktion von negativen Umweltauswirkungen
- Reduktion von Verkehrstoten und Verkehrsgeschädigten
- Grünräume und deren Vernetzung
- Entsiegelung
- Rücksichtnahme auf Ökosystem, Selbsterhaltung stärken bzw. zulassen
- Kontrolle von verkehrlichen Auswirkungen auf Ökosystem











FRAGEN ?

