

1. Deutscher Fußverkehrskongress 2014 Wuppertal
Forum 1: Mobilitätswünsche & Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen
15. September 2014 (16:00-16:30):

Ansprüche von Fußgängerinnen und Fußgängern

Bernd Herzog-Schlagk, Bundesgeschäftsführer FUSS e.V.

Ich hoffe Ihnen im Namen des Fachverbandes Fußverkehr Deutschlands FUSS e.V. einige Gedanken und Anregungen über die Ansprüche des Fußverkehrs vermitteln zu können. Ich bitte um Verständnis dafür, dass ich in diesem Zeitrahmen die Vielfältigkeit von Ansprüchen nur andeuten kann. Deshalb verweise ich auf die im deutschsprachigen Raum sicher umfassendste inhaltliche Auseinandersetzung mit Fußverkehrsthemen auf unserer Website www.fuss-ev.de > Themen.



Fußverkehr in der Stadt beachten

Zuerst ein kurzer Einblick in die Größenordnung des Fußverkehrs in Städten:

Begriffe wie „fußgängerfreundlich“ oder „barrierefrei“ klingen ja immer so ein wenig nach Minderheitenschutz. In Berlin werden, ca. 30 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Wir hoffen, mit weiterhin steigender Tendenz für den Umweltverbund.

Ca. 30 % aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt,
ca. 26 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln ÖPNV,
ca. 14 % mit dem Fahrrad,
d.h. ca. 70 % im Umweltverbund und
ca. 30 % im motorisierten Individualverkehr MIV einschließlich Mitfahrerinnen und Mitfahrer.

Vor der ersten veröffentlichten Kontiv 1976 wurden bekanntlich Fußgänger noch gar nicht als Verkehrsteilnehmer erfasst. Aber auch heute, das will ich hier nur andeuten, sind die Mobilitätsdaten aus der MiD Mobilität in Deutschland und der SrV Mobilität in Städten bezüglich der Erfassung des Fußverkehrs vorsichtig ausgedrückt mit einigen Ungenauigkeiten behaftet. Allein die Erfassung der Hauptwege ist eigentlich nicht vertretbar, da bekanntlich sehr viele Wegeketten eine oder mehrere Fußverkehrs-Etappen enthalten (vgl. verschiedene Beiträge in der mobilogisch!). Folgerung:

An der Datenerfassung zum Fußverkehr ist noch einiges zu verbessern!

Aber auch schon unabhängig davon stehen die Fußwege in vielen Städten in Deutschland an der Spitze, noch vor den Fahrzeugführern. Und dies müssen wir in der Kommunalpolitik und in den Verwaltungen tätigen Menschen immer wieder sagen, weil zu viele es offensichtlich nicht glauben können.

Verkehrsunfälle mit allen Mitteln verhindern

Leider trifft die Spitzenstellung seit vielen Jahren auch auf die Fußgängerunfälle zu, insbesondere bei den schwer Verletzten und den Getöteten im städtischen Straßenverkehr. Die europäische Union hat sich übrigens zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die Straßenverkehrstoten zu halbieren. Wir sehen viele gute Ansätze in den Kommunen, aber leider noch nicht, dass die Bundespolitik auf dieses Ziel hinarbeitet.

Vier zentrale Wünsche haben wir als FUSS e.V:

1. Die Unfallanalysen z.B. die polizeilichen Erfassungsbögen sind völlig veraltet und unzureichend, sie müssen neben dem möglichen Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer unbedingt auch die Infrastruktur im Visier haben.

Hier eine typische Zuordnung der Unfallursache der Hauptverursacher „Kinder zu Fuß“. Das 10 jährige Kind tritt plötzlich hervor. Offenbar kann niemand dem Kind sagen, wie es denn sonst die Fahrspuren überqueren soll als aus der Sicht der Kraftfahrer „plötzlich“ aus Sicht Hindernissen hervorzutreten.

Nur Anteile ab 10 % bei einer Basis von mehr als 40 Unfällen	Fuß	Fuß
Zu geringer Abstand		
Fehler beim Abbiegen		
Nicht Beachten der Vorfahrt		
Nicht angepasste Geschwindigkeit		
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr		
Benutzen falscher Fahrbahnteile		
Fehler bei Überschreiten der Fahrbahn	●	●
Rotlichtmissachtung		
Alkoholeinfluss		
Plötzliches Hervortreten hinter Hindernissen	○	○

2. Die Arbeit der Unfallkommissionen der Beseitigung von Unfallschwerpunkten ist ein wesentlicher Beitrag. Wenn man die Ursachen der kommenden Unfälle vermindern will, muss man aber verstärkt Fußverkehrs-Audits durchführen, und zwar auch im Bestand sowie daraus Schlußfolgerungen für Infrastrukturmaßnahmen ziehen.
3. Die Straßenverkehrs-Ordnung StVO muss an einigen Stellen auf die Belange des Fußverkehrs eingestellt werden (Stichwort: Straßennutzer-Ordnung), sie ist noch immer weitgehend auf den rollenden Verkehr ausgerichtet.
4. Und, die StVO muss auch durchgesetzt werden.
Unser Lobbyerfolg der letzten Jahre bezüglich des Bußgeldkataloges war es, eine weitere Reduzierung der Bußgelder bei Vergehen gegen Fußgänger und Radfahrer zu verhindern. Die Politik will weiterhin die Autofahrer schonen und begünstigt damit lediglich die Ausreißer. Das ist unververtretbar und kann sicher auch von der Mehrheit der Autofahrerinnen und Autofahrern nicht nachvollzogen werden.

Ein letzter Punkt zum Thema Unfallverminderung:

Auch bei den Fußgängerunfällen muss die Gesamtheit der Fußgänger betrachtet werden.



Über viele Jahre haben wir uns auf die immer mehr von der Straße ferngehaltenen Kinder konzentriert oder gar nur auf ihre Schulwege.

Noch immer ist alle 18 Minuten ein Kind in Deutschland Unfallopfer, aber auch alle 12 Minuten ein älterer Mensch.



Die Senioren sind aber nicht nur Unfallopfer, sondern zunehmend auch Verursacher von Unfällen. Das will zwar eine starke Lobby wegdiskutieren, aber das ist Fakt (vgl. [www. Senioren-sicher-mobil.de](http://www.Senioren-sicher-mobil.de)).

Regelwerke verbessern und umsetzen

Ich komme zum dritten Aspekt, der Infrastruktur, zuerst einmal in der Theorie:



Es gibt mittlerweile etwa 40 von

- der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV,
- vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI oder
- vom Deutschen Institut für Normung (DIN)

herausgegebene Regelwerke, die für die Planung und Ausführung von Fußverkehrsanlagen bundesweit relevant sind oder zumindest Fußverkehrsbelange tangieren.

Die Aussagen zum Fußverkehr sind allerdings häufig immer noch sehr vage und leider auch mitunter widersprüchlich. Ich greife nur einmal ein Thema heraus, die Mindestgehwegbreiten in Orten:

Die 1,50 m aus den Richtlinien für die Anlage des Fußverkehrs 1972 sind Vergangenheit, heute gelten:

- 3,20 m + Zuschläge für Auslagen, Haltestellen etc ... in gemischten Wohn- und Geschäftsstraßen (EFA 2002, 3.2)
- 2,50 m** Regelbreite + Zuschläge für ... (RASt 2006, 6.1.6.1)
- 2,10 m abgeminderte Regelbreite z.B. bei niedrigen Einfriedungen (EFA, 3.2.1 / 3.2.4)
- 1,50 m Standarddimension von Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen (ODR 2008, 12(3))
- 1,50 m auch bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit wenig Fußverkehr (RASt, 5.1.2)
- 1,00 m bei beengten Verhältnissen im Bereich von Arbeitsstellen (RSA 2009, 2.4.1).

- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA (R 2), Ausgabe 2002.

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (R 1), Ausgabe 2006.

- Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen - Ortsdurchfahrtenrichtlinien – ODR (R 1), Ausgabe 2008. „Wünscht die Gemeinde den Um/Neubau von Gehwegen ... über die Standarddimensionen (1,50 m) hinaus, so trägt sie die Kosten für den Mehraufwand“.

- Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen RSA-95 (R 1), Ausgabe 1995/2009

Noch komplizierter und kurios wird es übrigens, wenn man die Aussagen über gemeinsame Geh- und Radwege ansieht, die deutlich schmaler sein können, als wenn man einen Weg nur für den Fußverkehr dimensioniert.

Manche Menschen an entscheidenden Stellen interpretieren diese Auflistung etwas anders.

Achtung: Folgende Angaben entsprechen nicht dem Stand der Technik!

- 1,00 m bei beengten Verhältnissen ... natürlich für den Fuß- und Radverkehr in beide Richtungen.
- 1,50 m** als Standarddimensionierung bei beengten ...Hauptstraßen ...
- 2,10 m für den besonderen Standard und
- 3,20 m das können sich die in Berlin leisten...

Folgerung: **Die Regelwerke müssen teilweise konkreter und verbindlicher werden.**

Daran wird der FUSS e.V. auch in Zukunft sehr aktiv mitwirken und wir setzen einige Hoffnungen in die Weiterentwicklung der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, die gerade in der FGSV in Arbeit ist.

endlich sachgerechte Abwägungsprozesse durchführen

Dabei geben die Regelwerke auch ziemlich genaue Hinweise, was zu tun ist, wenn man meint, noch nicht einmal die abgeminderte Regelbreite von 2,10 m einzuhalten zu können: Z.B.

- Einschränkung des Parkens
- Reduzierung der Fahrstreifenanzahl
- Verminderung der Fahrstreifenbreite und gleichzeitig der
- zulässigen Höchstgeschwindigkeit, etc. (EFA 3.2.4, RAS 4.3).

Dazu ein Beispiel: Rechts im Foto eine Baustelle mit einem verbleibenden Gehweg von knapp 1,00 m Breite, links daneben die verbleibende Fahrbahn mit einer Spurbreite von 3,80 Metern in einer Tempo 30-Straße.



Alle möglichen Regelwerke schreiben vor, dass vom Seitenraum her geplant werden muss.

städtische Fußverkehrskonzepte entwickeln

Auf dem Papier ist vieles schon recht genau beschrieben, aber leider mangelt es in der Praxis an Aufmerksamkeit für die Fußgängerinnen und Fußgänger:



In den städtischen Verkehrskonzepten wird die Wichtigkeit des Fußverkehrs häufig

- in der Präambel hervorgehoben;
- bei den Zielen wird es dann meist sehr allgemein und
- es folgen wenige oder gar keine konkreten Handlungsanleitungen,
- von einer eigenen Position im Haushalt ganz zu schweigen.

Damit steht das übliche Dreieck mit dem Ziel an der Spitze auf dem Kopf.

Um eine Stadt fußgängerfreundlicher zu machen, muss man nicht gleich alle Autostraßen abreißen, aber man muss schon an einigen Stellen umdenken und mitdenken.



Jede Stadt sollte

- eine Fußverkehrsstrategie, einen Masterplan oder ein Fußverkehrskonzept, wie man es auch immer nennen möchte, entwickeln.
- Wenn man dafür zumindest die Eckpunkte in einem Workshop als Behörde, gemeinsam mit interessierten Bürgern, Institutionen, Vereinen und Fachleuten festlegt, setzt man sich erst einmal intensiv mit diesem Thema auseinander (öffentliche Beteiligung)
- Natürlich muss dieses Konzept verknüpft werden mit anderen strategischen Aussagen z.B. zur Verkehrssicherheitsarbeit, zu den Schulwegplänen, dem Spielplatzbau oder auch mit dem städtischen Beleuchtungskonzept usw. (Vernetzung)

Ab diesem Aspekt folgen weitere aus unserer Sicht wesentliche Gesichtspunkte, die den Fußverkehr betreffen, in Kürze:

Geschwindigkeits-Differenzen reduzieren!

Zur Verminderung von Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern ist es erste Bürgerpflicht von Politikern und Verwaltungen, notfalls auch gegen die Entscheidungen des Bundesverkehrsministeriums, **möglichst flächendeckend in der Kommune dafür Sorge zu tragen, dass die Geschwindigkeitsdifferenzen reduziert werden.** D.h.

- **Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs MIV**
(Tempo 30 in der Stadt, auch für Autofahrer nachvollziehbare und vernetzte Regelungen für Tempo 10-20, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, etc.).
- **Beschleunigung des Fußverkehrs**
(insbesondere LSA-Schaltungen, Überquerung in einem Zug, keine Tunnel, kompaktere Kreuzungsbereiche, etc.)
- **Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs unter strenger Berücksichtigung der sicheren und komfortablen Erreichbarkeit durch die Kunden, die weitestgehend Fußgänger sind**
(bevorzugte Zugangsschleusen an Haltestellen).
- **Beschleunigung des Radverkehrs mit eindeutiger Vorrangregelung in Kreuzungsbereichen für Fußgänger und den ÖPNV**
(auch gerade bei der Umsetzung von Rad-Schnellverkehrstrassen).

die „Flüssigkeit des Verkehrs“ nicht als unantastbar ansehen

Durch unermüdliche Einwendungen und Schreiben im Rahmen der StVO-Novellierung 2009 ist es dem FUSS e.V. gelungen, dass in der Verwaltungsvorschrift nach dem Satz

"Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten."

folgender zweiter Satz hinzugefügt wurde:

"Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor."

Nur wenn dieser Grundsatz wirklich in die Praxis umgesetzt wird, kann man die Unfallstatistik nachhaltig positiv beeinflussen.

Dieser Absatz steht keineswegs an einer zentralen Stelle, sondern in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Ziffer I., Nummer 2. (Randnummer 4).



sehen und gesehen werden

Die Nachlässigkeit im Umgang mit Sichtbehinderungen ist eigentlich nicht einzuordnen. Im Foto eine Ausfahrt einer vor wenigen Tagen neu eröffneten Tankstelle. Man kann sich gut vorstellen, wie sich der Umgang mit Fußgängern und Radfahrern gestalten wird. Hier setzt weder die Bauordnung ein, noch werden die geltenden Regelwerke beachtet und niemand in der Verwaltung ist auf die Idee gekommen, dass hier interveniert werden muss, bevor ein erster Fußgänger umgefahren wird.

auf „Kleinigkeiten“ achten

Auch werden nach wie vor z.B. Gehwegvorstreckungen nicht vorschriftsmäßig angelegt und sie sind damit oft die Farbe nicht wert.

In den Regelwerken werden bis 70 cm Vorziehung vor den parkenden Fahrzeugen empfohlen, damit ein Blickkontakt auch für kleinere Menschen möglich ist. Als Symbol sollte allerdings ein „Fußgänger“ verwendet werden.



die Dichte von Querungsanlagen erhöhen *



*

Keine Angaben dazu in den Regelwerken.

Die wenigen Untersuchungen sind schon aus dem letzten Jahrhundert, sind aber damit nicht überholt: **Die Anzahl der Querungsanlagen ist sehr entscheidend für die Verkehrssicherheit der Fußgänger.**

Vielleicht erinnert sich noch der eine oder die andere an die sehr umfassenden weltweiten Unfallanalysen unter dem Titel: „Straßenverkehrsplanung“ des Deutschen Instituts für Urbanistik vor über 30 Jahren mit der dringenden Empfehlung, Querungsanlagen in Abständen von höchstens 100 bis 150 Metern einzurichten. Fußgängerinnen und Fußgänger meiden Umwege. In die Regelwerke wurde dies kurz in die EAE 1985 aufgenommen und danach wieder herausgestrichen. Es gibt aktuell keine derartige Angabe mehr in den Regelwerken.

Heute diskutiert man, ob ein Fußgängerüberweg oder eine Lichtsignalanlage gebaut werden soll,

obwohl damals schon nachgewiesen worden ist, dass es sich dabei um eine aus Verkehrssicherheitsicht kaum relevante Fragestellung handelt. Nach meinem Wissen gab es zu der Aussage keinen wissenschaftlichen Widerspruch: Es kommt in erster Priorität auf die Dichte der Querungsanlagen im Straßenabschnitt an.

D. Apel, E. Brandt: Stadtverkehrsplanung, Teil 2. Stadtstraßen, Umweltaforderungen und Straßengestaltung. Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Berlin 1982

EAE Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln 1985/195

Qualität von Querungsanlagen vor Ort verbessern

Es gibt natürlich immer ein „Aber“ und so ist klar: Aber es kommt auch auf die Qualität an. Die Regelwerke für die Anlage von Gehwegvorstreckungen, Fußgängerüberwegen, Mittelinseln, Plateaupflasterungen, Teilaufpflasterungen und Gehwegüberfahrten sind immer besser geworden. Die Ausführungen in der Praxis nicht in jedem Fall, wie schon an den Gehwegvorstreckungen demonstriert.

Auf dem linken Foto gehen die Zebrastreifen auch über den im Kreuzungsbereich abgesenkten Radweg. In Berlin ist das sogar Vorschrift, aber nur recht selten zu finden. Rechts im Foto ein Fußgängerüberweg auch über Straßenbahngleise (Brüssel), leider wird das in Deutschland generell abgelehnt.



Verkehrssicherheitsaspekte insbesondere an Ampeln beachten

Für eine Querungsanlage, die allerdings in den meisten Städten das Verkehrsgeschehen prägt, gilt das Loblied auf die Regelwerke nicht.

Die Lichtsignalanlagen sind in der Regel nach wie vor für die „Flüssigkeit“ des Autoverkehrs gebaut und geschaltet und dabei kommt der Vorrang der „Verkehrssicherheit“ insbesondere für die Fußgängerinnen und Fußgänger unter die Räder.



Bis zu 80 % der schweren Unfälle werden in den Städten hier gebündelt und da gibt es mitunter eine harte Kante gegen Ideologen, die „mehr Grünzeit für Fußgänger“ oder gar „konfliktfreie Ampelschaltungen“ fordern.

länger Grün an Ampeln ist demografisch erforderlich

Auch wenn die Grünzeiten für den Autoverkehr gar nicht ausgenutzt werden, geht es beim Grün für die älter werdenden Fußgänger um jede Sekunde.



Hier ein Foto von einem „Rentnerrennen“. 1,2 m/s, das sind noch einmal 10 % mehr als man gemeinhin als guten Wanderschritt mit 4 km/h angibt. Und dazu gibt es im Gegensatz zu Autoverkehrsberechnungen auch keine Reaktionszeit. Der Mensch kann offensichtlich los gehen, sobald die Ampel auf grün schaltet.

Da kommen ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen nicht mehr mit. Wir auch nicht, warum wir hier als Gesellschaft nicht einfach mal sagen:

Alles wird gemeinsam einen Tick langsamer, kaum merkbar für den einzelnen Kraftfahrer. Es geht um viele Menschenleben!

Fuß- und Radverkehr weitestgehend trennen



Eine zunehmende Herausforderung ist die stark zunehmende Verlagerung des Radverkehrs auf Gehwege.

Getrennte oder gemeinsame Fuß- und Radwege, müssen zum Auslaufmodell in einer Stadt werden.



Fahrrad-Abstellanlagen dürfen Fußverkehr nicht behindern

Mehr Sensibilität wünschen wir uns bei der Einrichtung von neuen Radabstellplätzen.



Links der Zugang zu einer frequentierten Haltestelle. Rechts der gleiche Stellplatz nach der Beschwerde im Amt und dem erneuten Umbau durch Steuermittel.



Gehwege sind freizuhalten

Das Problem des Abstellens von Kraftfahrzeugen auf Fußverkehrsflächen, übrigens das Thema der ersten Fußgängerinitiativen in Deutschland in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts, ist ja bekanntlich weder gelöst noch konsequent angegangen. Da kommt seit Jahren eine neue Welle auf uns zu, die unachtsam abgestellten Fahrräder (siehe Kampagne www.gehwege-frei.de).



Licht effektiv einsetzen

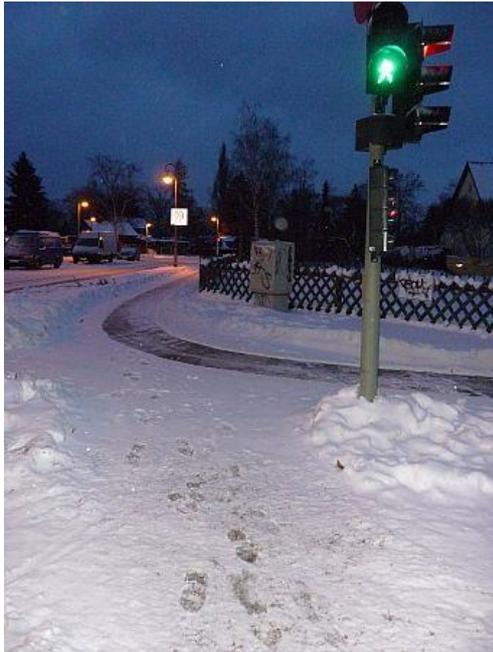
In unseren Breiten gibt es ja durchaus dunkle Jahreszeiten und deshalb ist die Beleuchtung nicht nur ein großer Haushaltstitel, sondern auch für die Verkehrsteilnehmer wichtig.



Das Foto links von der deutschlandweit bekannten Prachtstraße und Flaniermeile Unter den Linden zeigt, wohin geleuchtet wird. Hier werden abgestellte Räder beleuchtet, in der Regel sind es die Fahrstreifen. Fahrzeuge aber müssen eine eigene Beleuchtung haben, Fußgänger noch nicht. Links ein Beispiel aus der Stadt Linz.

Fußverkehr bei jeder Witterung garantieren

Beim ersten Schnee oder Glatteis wird alljährlich reagiert als wenn es zum ersten Mal geschieht. Zur Schneebeseitigung gibt es meist ein Kompetenzwirrwarr:
Die Haltestelle, die Fahrstreifen, der Gehweg, ...



Links im Bild symbolhaft, wie man sich vorstellt, dass Fußgänger zu laufen haben. Es gab mehrere Gespräche mit dem Hausmeister, der hier noch selbst fegt und dann war ihm klar, dass die Menschen hier zur Haltestelle möchten. Die Freihaltung der Überwege ist mindestens genauso wichtig wie die des Gehweges.

Baustellen-Umgehungen ordnungsgemäß durchführen

Baustellen sind Störfälle im Wegenetz. Vom menschlichen Körper weiß man, dass selbst kleinste Verengungen im Netz katastrophale Folgen haben können. Jedes Jahr geschehen in Deutschland ca. 2 ½ Tausend Unfälle innerorts an solchen Stellen und in 85 % dieser Unfälle kommen Menschen zu Schaden.

In den letzten Jahren hat der Einsatz von sogenannten „mobilen Absturzsicherungen“ in den Städten Deutschlands enorm zugenommen. Diese werden nach Beobachtungen des FUSS e.V. immer häufiger unachtsam aufgestellt. Es ist Aufgabe der Behörden, dies korrekt anzuordnen und zu überprüfen.



Die mobilen Sperren sind übrigens genau so breit wie Regelbreite von Gehwegen, da ist schnell mal ein Gehweg abgesperrt, obwohl das gar nicht notwendig gewesen wäre.

geschlossene Gesellschaften können unsozial sein

Die Schaffung von Wegenetzen ist das erklärte Ziel von immer mehr Kommunen. Doch werden diese Bemühungen immer häufiger konterkariert und zudem Wegeverbindungen im Kiez gestört. Die Welle der abgeschlossenen Siedlungen, z.B. vielen aus den USA bekannt, ist längst bei uns angekommen (Gated Communities).



Wir sprechen nur noch nicht offen darüber, weil das die Reichen im Lande schon längst so handhaben und nun kommen die kleinen Wohnungseigentümer hinzu.

Ich bin auf viele wichtige Aspekte nicht eingegangen, z.B.

- die Raumeignung und Nutzung (Stichworte: Begegnungszonen, Plätze, Spielstraßen etc.) oder
- die Vernetzung und Konzepte für Angebote im Umweltverbund (z.B. Grüne Hauptwege, Wander-Bahnhöfe, Einkaufen, etc.) oder
- die Orientierung (Fußgängerstadtpläne, Erreichbarkeitsangaben zu Fuß, Wegweisungen, etc.) oder
- was mir besonders am Herzen liegt, das Positive Image des Gehens (Gesundheit, Bewegung, Spaß am Gehen).

Zum Schluss aber möchte ich ganz praxisnah erwähnt haben, dass der Mensch nicht immerzu nur läuft, sondern auch sitzt.

Ich war selbst noch nicht dort, aber die Stadt Hennigsdorf hat nach meinem Wissen als erste Stadt in Deutschland ein „Bankkonzept“ in ihrem Strategischen Verkehrsentwicklungsplan 2010 der Stadt Hennigsdorf verankert. Namentlich noch verlockender klingt das Konzept der „beSITZbaren Stadt“ Griesheim.



Wir bieten Ihnen als FUSS e.V. insbesondere im Internet zahlreiche fachbezogene Informationen und Hilfestellungen und würden uns über Ihre Unterstützung sehr freuen.