

# SA 2: Fuß + Rad

Wie sieht eine fußfreundliche Radverkehrs- und wie eine fahrradfreundliche Fußverkehrsplanung aus?

Mobilologisch: „...Flächenverteilung zwischen den beiden Gruppen“

Wo liegen die Denkfehler?

# Flächenverteilung?



# Flächenverteilung?

- Im öffentlichen Raum dürfen sich alle Menschen (Lebenswesen) grundsätzlich aufhalten und bewegen, unabhängig von Ihren Fähigkeiten und ihren Mobilitätswerkzeugen.

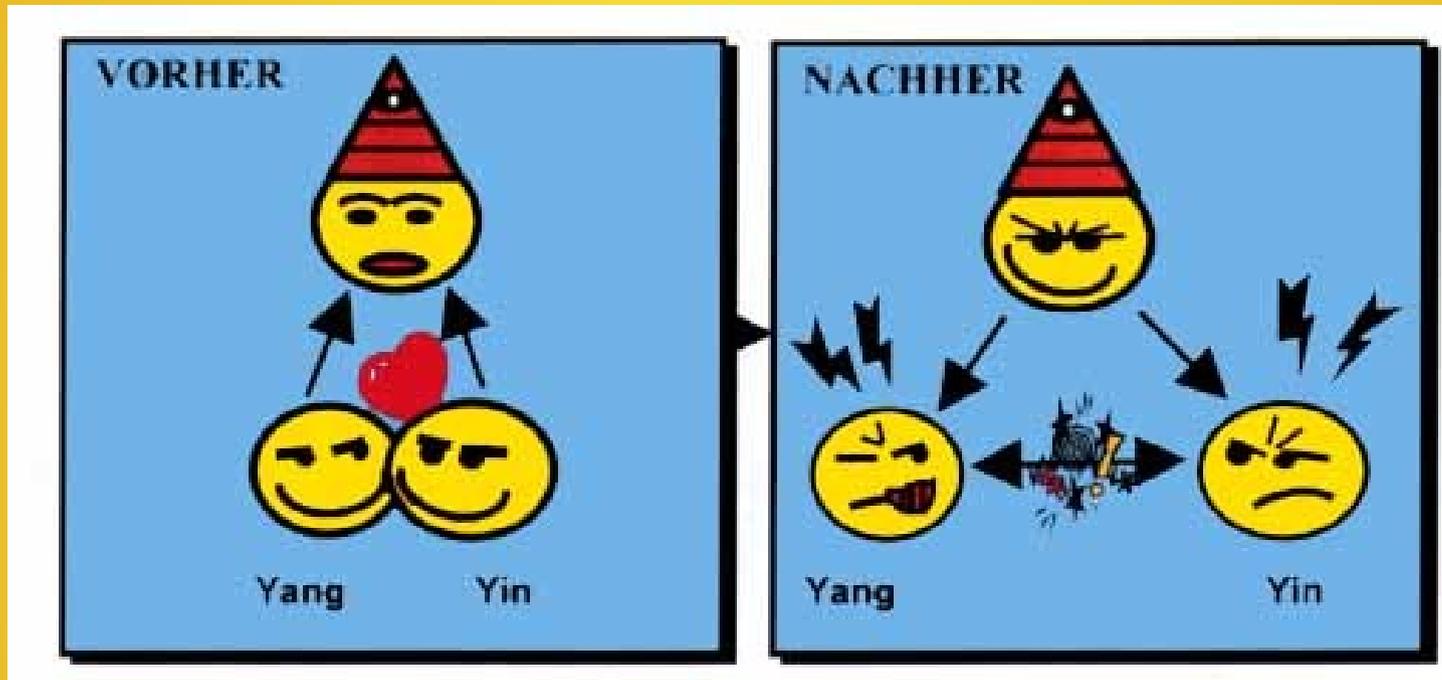
# Menschen + Raum soziale Interaktion!

An alle wird die Anforderung gestellt, dass Sie andere nicht gefährden oder schädigen dürfen, aber auch nicht unnötig (vorsätzlich) behindern - auch unabhängig vom Mobilitätswerkzeug.

# Menschen!

Menschen in  $\emptyset$  zu 1.2 Personen besetzten, lärmenden, umweltverschmutzenden, flächenverbrauchenden KFZ besetzen den öffentlichen Raum, gefährden Andere und wir blenden sie in der Frage der Flächenaufteilung aus? Warum?

# Teile und Herrsche



...oder der lachende Dritte

# Radfahrer Bashing



„On the streets of early 20th Century America, nothing moved faster than 10 miles per hour. Responsible parents would tell their children, “Go outside, and play in the streets. All day.”

And then the automobile happened. And then automobiles began killing thousands of children, every year.“

<http://99percentinvisible.org/episode/episode-76-the-modern-moloch/>

# Nutzungs- motivation

Der Weg ist das Ziel  
**oder:**

Zum Ziel am Ende des  
Weges

# Konfliktpotenziale

- Viele Menschen wollen wenig mit Unbekannten / Neuem interagieren, sie fühlen sich unter Ähnlichen sehr wohl, das Andere wird gern ausgeblendet (vgl. Routine / Gewöhnung)
- Schnellere wollen nicht wegen Langsamere bremsen
- Keiner möchte, dass Andere im Weg herum laufen oder fahren - möchte sich von Anderen behindert fühlen

# Konfliktpotenziale

- Schnellere ( $>20\text{km/h}$ ) können nicht kommunizieren
- Kraftfahrer sind durch den Lärm und die umgebenden Hüllen massiv in der Kommunikation behindert

# Konfliktpotenziale

- Alle wollen weg vom lärmenden, stinkenden, bedrohlichen Kraftverkehr, aber viele wollen Autofahren
- Viele fühlen sich von Kraftfahrern bedroht aber nehmen diese Vorteile des indirekten Drohens als Autofahrer gern an.
- Alle wollen das Andere ihr zugewiesenes Territorium haben und nutzen, nur man selbst hat immer einen guten Grund den ganzen Raum in Anspruch zu nehmen, insbesondere...  
...um dem Kraftverkehr nicht im Weg zu sein - ihn nicht zu behindern

# Angst

Die Begriffe Sicherheit  
und Gefährlichkeit  
werden dafür auf  
emotionaler Ebene  
instrumentalisiert

--> Kommunikation <--



# Verängstigung

--> Kommunikation <--

Mittel: Rhetorik, Passivierung / Ignoranz verursachenden Verhaltens, implizite Schuldverlagerung zum Opfer, z.B. durch Herausstellen von mitursächlichem oder nebensächlichen Verhalten, etc.



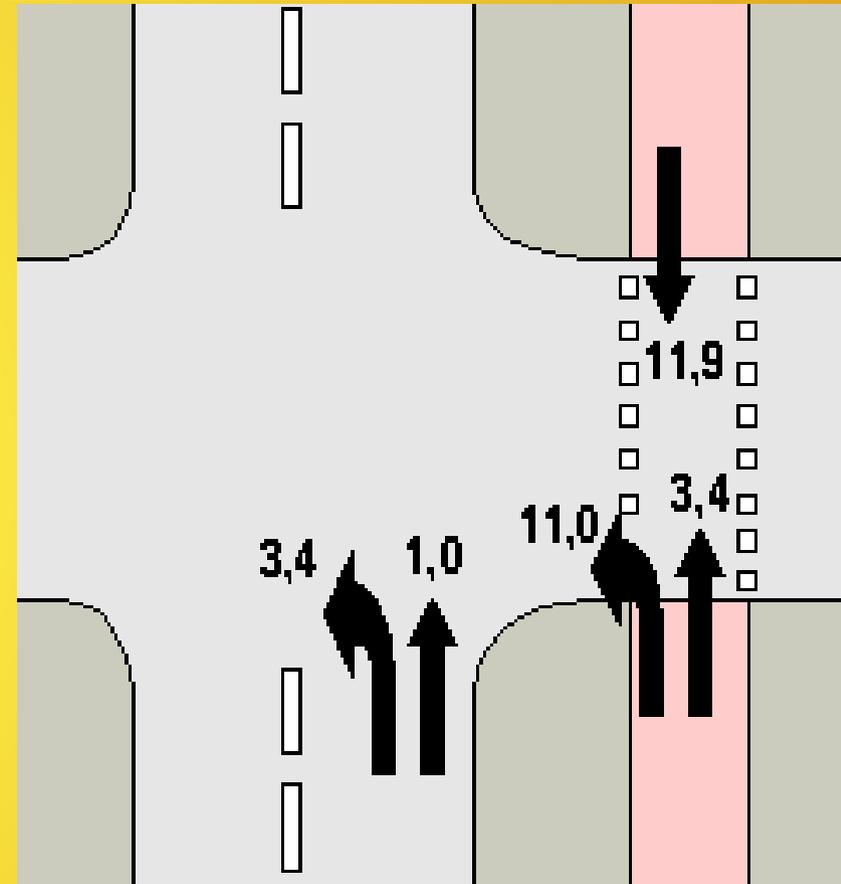
# Separation

- Auf der Straße nach Art der Verkehrsteilnahme, also dem Mobilitätswerkzeug als Separationssymbol.
- Aber,  
...ist das sinnvoll?



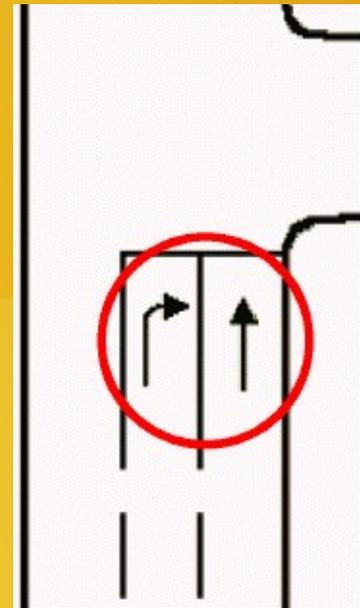
# Separation

...eine objektive  
Sicherheits-  
erhöhung von  
Separation für  
Radfahrer / Fuß-  
gänger ist mir nicht  
bekannt.



# Separation

- Mehr unerwartete Konflikte
  - Höhere Gefährdung (Komplexität, Wahrnehmungsüberforderung)
  - Schmalere schlechte Wege, aufwändige Knotengestaltung, geringere Leistung der Knotenpunkte
  - Geradeausfahrer rechts von Rechtsabbiegern
  - Größerer Regelungsbedarf (StVO, VwV, etc.)
- ...weil:



# Separation

...eine strikte Trennung von ebenen Netzen in einer Ebene nicht möglich ist.

# Separation

Negativ:

- Revierverteidigungsverhalten / Grenzkonflikte
- Höherer Flächen- und Ressourcenverbrauch
- Schlechtere, unflexiblere Flächennutzung
- Unverständnis über die Nichtnutzbarkeit der Sonderflächen

# Separation

Positiv:

- Gefühlter roter Teppich der Privilegierung
- u.U. frei auch wenn die anderen Flächen zu sind
- Gefühlt einfacher
- „Hier darf ich sein...“

# Der Fußgänger

V: 0..20km/h (5km/h), umwegempfindlich

spontane Richtungsänderungen

keine Fremdgefährdung

manchmal Gruppenbildung, kommunikativ

jeder darf zu Fuß gehen,

natürlich, effizient (2-5g CO<sub>2</sub>/km), Ressourcenschonend, Gesundheitsfördernd, Emissionsfrei

# Der Fußgänger

Variationen:

Rollator · Rollkofferator · Rollstuhlfahrer  
· Kinderwaginator · Rollradfahrer (<6) ·  
Dreiradfahrer (<6) · Radfahrer (<10) ·  
Jogger · Walker · Skater · Torkler ·  
Knutscher · Telefonierer · gehende  
Medienkonsumenten · ...

# Der Fußgänger



# Der Radfahrer

V: 5..50 km/h (20-25km/h)

Große Beschleunigungen (+/-) unerwünscht, Steigungsempfindlich, umwegempfindlich, vielfältige Fahrzeug- und Leistungsvariationen, sehr effizient (1-3g CO<sub>2</sub>/km), Ressourcenschonend, Emmissionsarm

# Der Radfahrer





Seite 6

# Der Radfahrer



2015-03-12

BIIVKO 2015 | SA 2 | Ervin Peters



# Anforderungen

- Fußgänger und Radfahrer brauchen den Raum mindestens einer schmalen Kfz Fahrspur (2,5m)

# Nutzungs- motivation

Der Weg ist das Ziel  
**oder:**

Zum Ziel am Ende des  
Weges

# Separation

- Nach Nutzungsmotivation
- Angeregte flexible  
Nutzungsempfehlung
- i.d.R. innen schnell, aussen  
langsam

# Nutzungs- einschränkungen

- Flächenverbrauch
  - Gefährdungen
  - Emissionen
  - Ressourcenverbrauch
- > **Wie sind unsere Ziele  
(Parameter) die Mobilität zu  
verändern?**

# Begriffe und Bilder

Ich möchte mich zum Schluß noch Daniel Sauter anschließen und anregen sehr sorgsam mit Begriffen und den eigenen oder von anderen dazu assoziierten Bildern im Kopf umzugehen.

# Kontakt



Ervin Peters

ervin.peters@ervnet.de

+49 3643 805745

