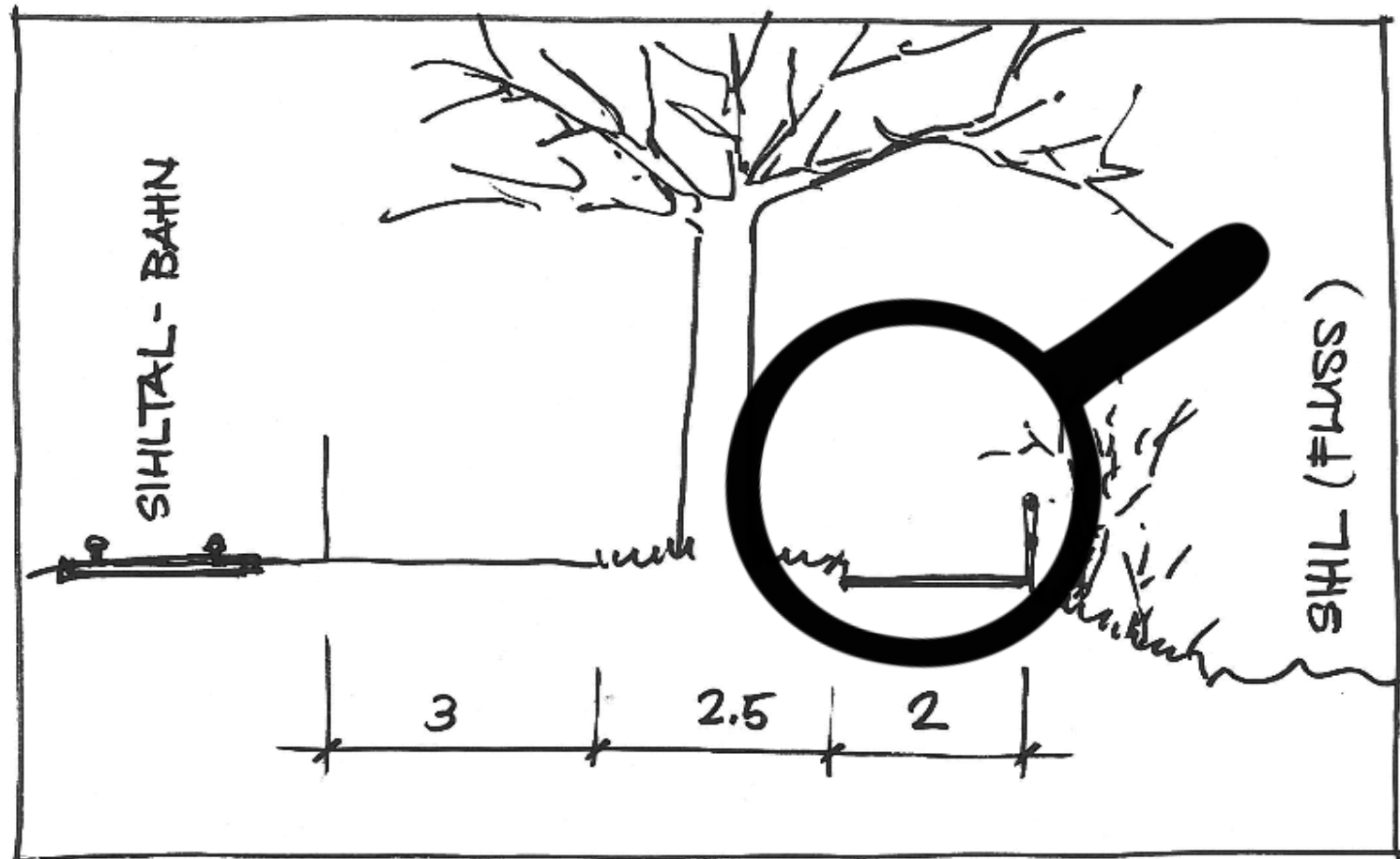




Zwei Fusswege: Zusammen bilden sie eine Promenade zwischen Fluss und Bahnlinie, eine Erholungszone im städtischen Umfeld. Alles klar?

Leider nein! Beide Wege sind sowohl für Fussgänger als auch für Radfahrer bestimmt. Früher herrschte hier ein Trennsystem – das aber nicht beachtet wurde.

Wie überhole ich als Radfahrer den Fussgänger vor mir? Belästige ich ihn mit Klingeln? Zu Fuss Gehende sind oft unberechenbar. Auf solchen Wegen ist dies aber ihr gutes Recht!



Gibt es für solche Konfliktsituationen eine Handlungsanweisung, eine Norm, ein Gesetz? Oder hilft am Ende nur das *Verständnis für die Komplexität und Besonderheit* des Gehens?

Und wie übertragen wir dieses Verständnis in die Praxis der Planung und des Betriebs von Fussverkehrsanlagen?

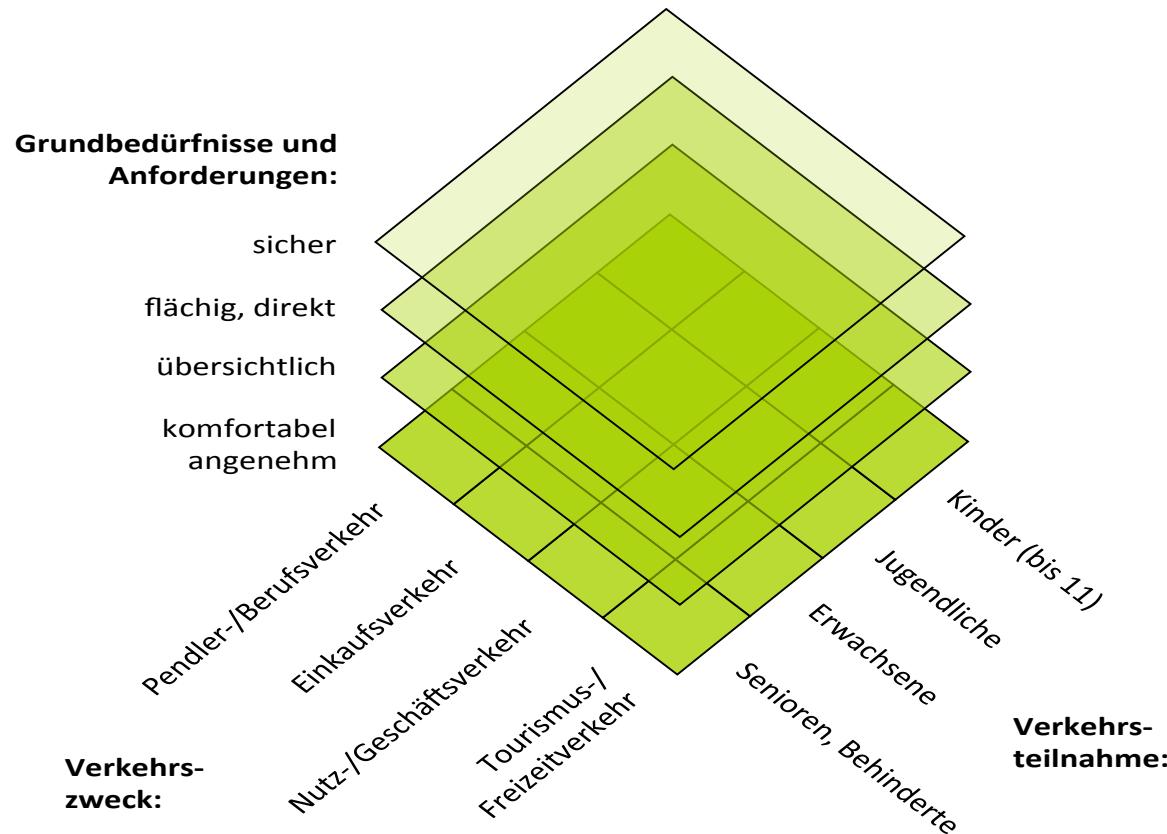


Die Lösung: Dank einem durchgehenden Oberflächenbelag kann ein Radfahrer eine Fussgängerin mit höflichem Abstand überholen; in einer Langsamverkehrsanlage, mit genügend Spielraum für Koexistenz von Velofahrenden und zu Fuss Gehenden.

Höflicher Abstand: Wie gross muss dieser sein zwischen Fussgänger und Radfahrerin, zwischen Fussgängerin und Fussgänger? Macht es einen Unterschied, ob eine Person sich einer anderen von hinten nähert oder ihr von vorne begegnet?

Zusammenfassung:

- Bewegung zu Fuss wird durch keine Parameter eines Fahrzeugs auf Rädern definiert.
- Dies bedeutet: Fussgängerinnen und Fussgänger bewegen sich spontan in der Fläche; hingegen spurlinientreu wie Fahrzeuge nur durch Zwang und Einschränkung.
- Fussgängerinnen und Fussgänger sind oft unberechenbar. Auf den ihnen gewidmeten Flächen ist dies jedoch ihr gutes Recht.
- Viele für Planung und Betrieb wesentliche Fragen warten noch auf überzeugende Antworten.

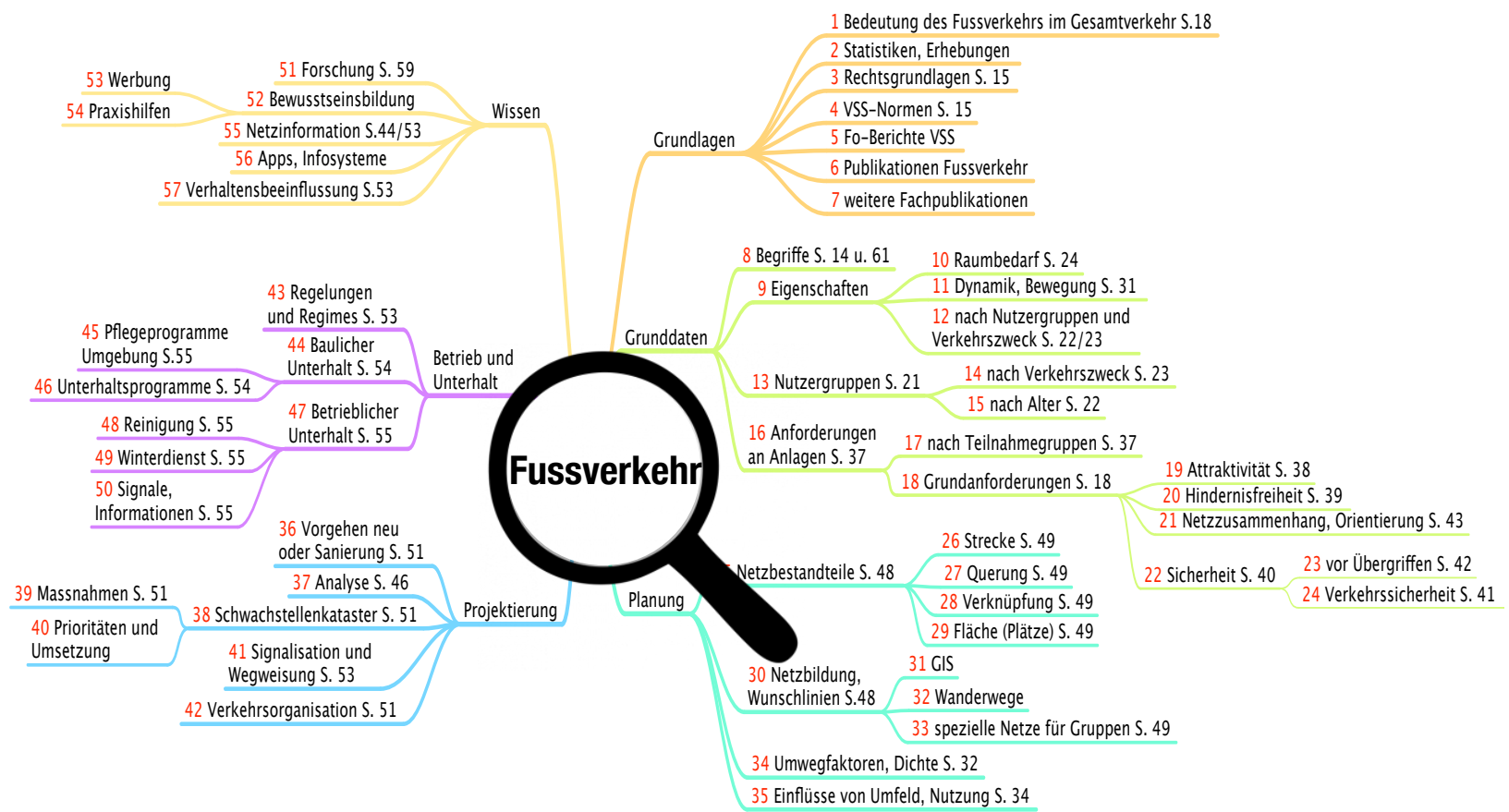


*Wir finden Antworten,
die der Komplexität
des Fussverkehrs
entsprechen.*



Diese Antworten werden *interaktiv abrufbar* sein, hergeleitet aus der Praxis, ein Angebot an Experten und interessierte Laien, das diese jederzeit kommentieren, diskutieren, korrigieren und aktualisieren können.

So in etwa könnte die *Struktur der Arbeitshilfen* für praxisnahe Fussverkehrslösungen aussehen (Quelle: Grundlagen für den Fussverkehr, Forschungsauftrag VSS, 2011):



Für die Entwicklung dieses *Werkzeugkastens* benötigen wir die Unterstützung von Fachleuten aus Planung und Informatik, die sich auch als Erforscher und Entdecker im Universum des nicht motorisierten Verkehrs verstehen.

Willkommen im Atelier Per Pedes!

BUVKO Marktplatz Erfurt 2015