

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

FE 70.0712/2003

Chancen und Optimierungspotentiale des
nichtmotorisierten Verkehrs

Schlussbericht

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

FE 70.0712/2003

Chancen und Optimierungspotentiale des nichtmotorisierten Verkehrs

Schlussbericht

Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
D - 30171 Hannover
Telefon 05 11 - 80 80 37
Fax 05 11 - 80 46 37
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dankmar Alrutz
Wolfgang Bohle
Jessica Gardemann
Christoph Maier
Heike Prahlow

Hannover, im September 2005

Inhalt

	Vorbemerkung	4
1.	Ausgangslage, Ziele und Vorgehen der Untersuchung	5
1.1	Ausgangslage und Ziele	5
1.2	Vorgehen der Untersuchung	6
2.	Nutzen des Fußgängerverkehrs.....	9
2.1	Fußgängerverkehr und städtebauliche Entwicklung	9
2.2	Gehen und Gesundheit.....	15
2.3	Fußgängerverkehr, Gender Mainstreaming und Vielfalt der sozialen Interaktion bei der Fortbewegung.....	16
2.4	Volkswirtschaftlicher Nutzen und Kostenersparnisse durch Förderung des Gehens.....	17
3.	Verkehrsanteile des Fußgängerverkehrs	22
4.	Beispiele vorbildhafter Maßnahmen	26
4.1	Auswahlkriterien und Übersicht der Maßnahmenbeispiele.....	26
4.2	Vorbildhafte Maßnahmen für den Fußgängerverkehr	28
4.2.1	Schulweg-Kampagne A pied, c'est mieux im Kanton Neuchâtel, Schweiz	28
4.2.2	Walk to School – Großbritannien	31
4.2.3	Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten	33
4.2.4	Grüne Meilen.....	36
4.2.5	Zu Fuss einkaufen – Fussverkehr Schweiz.....	39
4.2.6	Walking the way to Health: Gesundheitsförderung durch das Gehen.....	41
4.2.7	Individualisiertes Marketing im Rahmen des Programms TravelSmart - Perth, Western Australia	42
4.2.8	Modellversuch „mobiles Schopfheim“	45
4.2.9	Wegweisung und Stadtpläne für Fußgänger	47
4.2.10	Fußgängerbeauftragter in einer Kommunalverwaltung	51
4.2.11	Leitbild Langsamverkehr Schweiz	53
4.2.12	Kompetenzzentrum Fussverkehr Schweiz	55
4.2.13	Verkehrsprojekt Haste: Pilotprojekt zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrskonzepten in Osnabrück	56
4.2.14	Empfehlungen der britischen Regierung für kommunale Strategien zur Förderung des Fußgängerverkehrs	58

4.2.15	Handlungskonzepte zur Förderung des Fußgängerverkehrs in Genf	61
4.2.16	Netzkonzept und Maßnahmenprogramm für 20 Grüne Hauptwege in Berlin	64
4.2.17	Krefelder Fairkehr – Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder	66
4.2.18	Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf	69
4.2.19	Theodor-Stern-Kai, Frankfurt (Main)	75
4.2.20	Promenade Karl-Heine-Kanal, Leipzig	76
4.2.21	Umbau und städtebauliche Integration der Seftigenstraße, Wabern, Schweiz	77
4.2.22	Bauliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit	80
4.2.23	Betriebliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit	83
5.	Fragestellungen, Methodik und Untersuchungsbeispiele der empirischen Erhebungen.....	85
5.1	Bewertung des derzeitigen Erkenntnisstandes über bauliche Maßnahmen für den Fußgängerverkehr.....	85
5.2	Fragestellungen und Hypothesen.....	88
5.2.1	Übersicht der Maßnahmentypen und Fragestellungen.....	88
5.2.2	Bewertung der Fußgängerverkehrsanlagen	89
5.2.3	Hypothesen zur Routine der Verkehrsmittelwahl	89
5.2.4	Hypothese zur Routine der Zielwahl	91
5.2.5	Ausgabebeträge für Einkäufe und Dienstleistungen	92
5.2.6	Hemmnisse gegenüber dem Gehen	92
5.3	Methodik der Erhebungen	93
5.3.1	Grundgesamtheit und Stichprobe der Befragungen.....	93
5.3.2	Zählung der Fußgängerverkehrsstärken	95
5.3.3	Erfassung von Umfeldmerkmalen	97
5.4	Untersuchungsbeispiele.....	98
5.4.1	Auswahlkriterien	98
5.4.2	Kiel: Hörnbrücke und Gaardener Brücke als Verbindung zwischen der Innenstadt und Gaarden.....	100
5.4.3	Flensburg: Uferpromenade mit Verbindung zwischen der nördlichen Innenstadt und Jürgensby	102
5.4.4	Halle (Saale): Umgestaltung des Straßenzuges Schmeerstraße/Rannische Straße als Verbindungsweg.....	104
5.4.5	Bremen: Umgestaltung einer Straße in einem Stadtteilzentrum.....	106
5.4.6	Wuppertal: Umgestaltung einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße mit Einzelhandelsnutzungen	108
6.	Ergebnisse der empirischen Untersuchungen.....	111
6.1	Hörnbrücke Kiel.....	111
6.2	Schiffbrücke Flensburg	122
6.3	Schmeerstraße/Rannische Straße in Halle/Saale.....	133

6.4	Pappelstraße Bremen.....	143
6.5	Berliner Straße/Höhne Wuppertal.....	154
6.6	Transport von Gegenständen und Einkaufsbeträge der Fußgänger und der Kfz-Nutzer.....	166
7.	Zusammenfassende Bewertung	171
7.1	Bedeutung und Nutzen des Gehens	171
7.2	Erfahrungen aus den dokumentierten Beispielmaßnahmen zur Förderung des Gehens	172
7.3	Folgerungen aus den empirischen Untersuchungsbeispielen: Wirkungen des Neu- und Ausbaus von Fußgängerverkehrsanlagen.....	174
7.3.1	Bewertung der Fußgängerverkehrsanlagen durch die Nutzer.....	174
7.3.2	Wirkung der Maßnahmen auf die Häufigkeit des Gehens	180
7.3.3	Wirkung der Maßnahmen auf die Zielwahl	182
7.3.4	Zusammenfassende Bewertung in Hinblick auf die städtebaulichen Zielsetzungen	182
7.3.5	Transportierte Gegenstände und Einkaufsbeträge von Fußgängern und Kfz- Nutzern.....	183
8.	Empfehlungen.....	184
8.1	Empfehlungen für die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen.....	184
8.2	Mobilitätsmanagement, Wissensvermittlung und administrative Rahmenbedingungen.....	189
8.3	Weitergehende Empfehlungen für das Finanzierungssystem und den Ordnungsrahmen.....	191
9.	Literatur	193

Vorbemerkung

In der Praxis bestehen vielfach Unsicherheiten über Erfolg versprechende Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Gehens. Der vorliegende Forschungsbericht zeigt daher Maßnahmenbeispiele für den Bau und Betrieb von Fußgängerverkehrsanlagen sowie für das Mobilitätsmanagement auf, die nach Erfahrungen aus der Praxis den Fußgängerverkehr unterstützen. An neu- oder umgebauten Fußgängerverkehrsanlagen wird die Wirkung dieser Maßnahmen auf das Gehen und auf die Bewertungen der Nutzer herausgearbeitet. Hieraus leiten sich Empfehlungen für die Förderung des Gehens durch Kommunen, die Länder und den Bund ab.

Das Forschungsvorhaben wurde durch eine Projektgruppe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie des Fachverbandes FUSS e.V. begleitet. Ihren Mitgliedern, Frau Loh (Berlin), Frau Dr. Bachmann (Hannover), Frau Dittrich-Wesbuer (Dortmund), Herrn Herzog-Schlagk (Berlin), Frau Krause (Braunschweig) sowie Herrn Dr. Motzkus (Köln) gebührt für die Betreuung besonderer Dank. Auch den Kommunen, Verbänden und Institutionen in Deutschland und im europäischen Ausland, die das Vorhaben mit Informationen unterstützt haben, sei besonders gedankt.

1. Ausgangslage, Ziele und Vorgehen der Untersuchung

1.1 Ausgangslage und Ziele

Nichtmotorisierte Verkehrsmittel ermöglichen eine ressourcenschonende und effiziente Mobilität. Gehen und Radfahren fördern die Gesundheit und tragen zu Kosteneinsparungen im Gesundheitswesen bei.

Fußläufige Distanzen zu alltäglichen Zielen und attraktive Fußgängerverkehrsanlagen unterstützen eine flächensparende Stadtentwicklung und funktionsfähige urbane Stadtquartiere. Die fußläufige Erreichbarkeit ihrer Ziele sichert insbesondere für Kinder, Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen die Teilnahme am täglichen Leben.

Einige Kommunen haben für den Fußgängerverkehr in den letzten Jahren attraktive Verkehrsangebote geschaffen¹. Verkehrspolitische Interessengruppen engagieren sich mit örtlichen Aktivitäten für das Gehen. Viele dieser Maßnahmen und Aktivitäten sind jedoch nur örtlich bekannt. Für andere Kommunen, aber auch andere örtliche Handlungsträger wie etwa Interessensverbände werden die Handlungsmöglichkeiten und Erfahrungen nur in geringem Umfang kommuniziert. Aus Forschungsarbeiten liegt nur ein geringer Erkenntnisstand über die Wirksamkeit von Maßnahmen für den Fußgängerverkehr vor. Auch Erkenntnisse über den Nutzen des Fußgängerverkehrs sind bislang nur in geringem Umfang bekannt geworden.

In der kommunalen Planungspraxis bestehen oftmals Unsicherheiten über

- einen angemessenen Stellenwert des Fußgängerverkehrs im Gesamtverkehrssystem und gegenüber anderen straßenräumlichen Nutzungsansprüchen,
- die Wirkungen baulicher Maßnahmen an Fußgängerverkehrsanlagen, gerade außerhalb großstädtisch-zentraler Einzelhandelslagen, beispielsweise auf eine mögliche Substitution von motorisierten Fahrten,
- anforderungsgerechte Ausstattungen von Fußgängerverkehrsanlagen und
- die Wirkungsmöglichkeiten nicht-infrastruktureller Maßnahmen zur Förderung des Gehens.

Diese Unsicherheiten stehen einer Anerkennung des Fußgängerverkehrs als eigenständigem Verkehrsträger entgegen. Bei politisch-planerischen Abwägungsprozessen zwischen konkurrierenden Anforderungen an Investitionsmittel oder Straßenraumflächen nimmt der Fußgängerverkehr gegenüber motorisierten Verkehrsmitteln somit vielfach auch einen geringeren Stellenwert ein.

Die vorliegende Untersuchung konzentriert sich auf den Fußgängerverkehr: Bund, Länder und viele Kommunen engagieren sich in den letzten Jahren verstärkt in der

¹ Das vorliegende Papier übernimmt die Bezeichnung „Fußgängerverkehr“ entsprechend dem Regelwerk der FGSV. Der Begriff „Fußgänger“ bezieht der Lesbarkeit halber die weiblichen Personen/Gruppen ein, sofern keine Differenzierung getroffen wird. Der Begriff „Gehen“ bezeichnet das zu Fuß Gehen. Bei Eigennamen oder Bezeichnungen von Maßnahmen in der Schweiz findet die Schreibweise „Fuss“ unverändert Verwendung.

Förderung des Fahrradverkehrs. Beispielhafte Maßnahmen für den alltäglichen Radverkehr sind aus der einschlägigen Fachliteratur einem breiteren Kreis von Handlungsträgern und Interessenten bekannt. Für unterschiedliche Arten von Radverkehrsanlagen liegen verkehrssicherheitsbezogene Empfehlungen vor. Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans sollen Forschungsvorhaben Empfehlungen zur Optimierung der Radverkehrsförderung entwickeln.

Wegen der in der Praxis größeren Kenntnislücken konzentriert sich die Untersuchung somit auf das Gehen auf Alltagswegen. Das Wandern und freizeitorientierte Mobilitätsformen wie Inline-Skates oder Skateboards werden hier nicht betrachtet.

Die Untersuchung hat das Ziel,

- den individuellen, verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen des Fußgängerverkehrs aufzuzeigen und damit den Begründungsrahmen einer Förderung des Gehens zu erweitern,
- Beispiele für infrastrukturelle und nicht-infrastrukturelle Maßnahmen aufzuzeigen, mit denen gute Erfahrungen einer Integration des Fußgängerverkehrs in das Gesamtverkehrssystem und in die Stadtentwicklungsplanung sowie einer Förderung des Gehens vorliegen,
- Wirkungen baulicher Maßnahmen in Hinblick auf eine mögliche Substitution motorisierter Fahrten im Kurzstreckenbereich und auf anforderungsgerechte Ausstattungen von Fußgängerverkehrsanlagen zu ermitteln und
- unter Berücksichtigung der aktuellen technischen Regelwerke Empfehlungen für die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen und für Angebotsoptimierungen in der kommunalen Praxis sowie im Verantwortungsbereich von Bund und Ländern zu entwickeln.

1.2 Vorgehen der Untersuchung

Darstellung der Bedeutung und des Nutzens des Fußgängerverkehrs und von Maßnahmenbeispielen zur Förderung des Gehens (Kap. 2-4)

Auf Grundlage einer Auswertung der Literatur und von über das Internet verfügbaren Quellen wurde der bisherige Kenntnisstand über

- Nutzen (Kap. 2) und
- die Bedeutung des Fußgängerverkehrs (Kap. 3)

zusammengestellt. Dabei wurden auch positive Fallbeispiele einer Förderung des Gehens recherchiert.

Auf dieser Basis wurden 20 Kommunen in Deutschland schriftlich und telefonisch auf jüngere oder aktuelle Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs hin angesprochen. Wichtige Hinweise auf aktuelle Maßnahmen haben weiterhin

- Vertreter und Mitgliedskommunen des Deutschen Städtetages und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes,
- der Fachverband FUSS e.V.,
- einige Regionalgruppen des Verkehrs-Clubs Deutschland sowie

- Mitglieder der Betreuungsgruppe dieses Vorhabens beigetragen. Daneben wurden mehrere Hochschullehrer als Experten befragt. Über den deutschen Kontext hinaus wurden Experten in Kommunen, staatlichen Stellen, Hochschulen oder Verbänden in der Schweiz, Österreich, Dänemark, Schweden, Norwegen und Großbritannien auf aktuelle Maßnahmen für den Fußgängerverkehr hin angesprochen.

Auf dieser Basis wurden beispielhafte Aktivitäten für den Fußgängerverkehr ausgewählt und die Handlungsträger dieser Maßnahmen in Expertengesprächen auf präzisierende Angaben und auf ihre Erfahrungen hin befragt. Die Dokumentation dieser Aktivitäten in Kapitel 4 soll

- Handlungsbeispiele nicht–infrastruktureller und infrastruktureller Maßnahmen zur Förderung des Gehens aufzeigen, mit denen in der Praxis gute Erfahrungen vorliegen,
- bei entsprechender Datengrundlage Wirkungen der Maßnahmen auf die Verkehrsmittelwahl bzw. die Verkehrsmittelroutinen benennen und
- zur Herleitung von Empfehlungen für ein erweitertes Handlungsspektrum zur Förderung des Gehens dienen.

Empirische Untersuchungen der Wirkungen baulicher Maßnahmen an Fußgängerverkehrsanlagen (Kap. 5 und 6)

In der kommunalen Praxis besteht bislang ein vergleichsweise geringer Kenntnisstand über die Wirkungen von Infrastrukturmaßnahmen auf das Gehen. Aus den baulichen Maßnahmenbeispielen wurden daher nach Ortsbesichtigungen und Expertengesprächen mit den Stadtverwaltungen fünf in jüngerer Zeit neu- oder umgebaute Fußgängerverkehrsanlagen ausgewählt, an denen etwa 950 Fußgänger auf

- die Bewertungen der Anlagen,
- die Entwicklung ihrer Verkehrsmittelroutinen und
- die Entwicklung ihrer Zielwahlroutinen

in Zusammenhang mit den Neu- oder Umbauten hin befragt wurden. An einer Anlage wurden neben den Fußgängern auch etwa 80 Kfz-Nutzer auf ihre bei Einkäufen in den umliegenden Geschäften verausgabten Beträge hin befragt. Daneben wurde die Art und der Umfang der Gegenstände erfasst, die die Fußgänger und Kfz-Nutzer trugen.

Das Kapitel 5 beschreibt die Fragestellungen und die Methodik der empirischen Untersuchungen detaillierter. Kapitel 6 stellt die Untersuchungsergebnisse für die einzelnen Anlagen zusammen.

Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen (Kap. 7 und 8)

Die empirischen Untersuchungsergebnisse und die Erkenntnisse aus den dokumentierten Maßnahmenbeispielen wurden anschließend zusammenfassend bewertet (Kap. 7). Hieraus leiten sich Empfehlungen ab für

- die Einbindung von Maßnahmen für den Fußgängerverkehr in die Gesamtverkehrs- und die Stadtentwicklungsplanung,
- die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen sowie
- für weitergehende Maßnahmen im Ordnungsrahmen und im Finanzierungssystem zur Unterstützung der Fußgängerverkehrsförderung durch örtliche Akteure (Kap. 8).

2. Nutzen des Fußgängerverkehrs

2.1 Fußgängerverkehr und städtebauliche Entwicklung

Eine zukunftsfähige städtebauliche Entwicklung erfordert eine Reduzierung der Inanspruchnahme von Freiflächen und eine Stärkung funktionsfähiger, urbaner Stadtzentren und –quartiere. Hierbei gilt es auch,

- eine sinkende Flächeninanspruchnahme als Chance beispielsweise attraktiver Wohnquartiere für Familien mit Kindern zu nutzen,
- Infrastrukturen altengerecht umzubauen,
- die Mobilität stadt- und umweltverträglich zu gestalten,
- die Vielfalt des Einzelhandels zu erhalten und zentrale Versorgungsbereiche zu stärken,
- die Chancen der Migration zu nutzen sowie
- durch eine Stärkung der Baukultur Städten ein „Gesicht“ zu geben.

Begrenzung der Flächeninanspruchnahme

Der Fußgänger- wie auch der Fahrradverkehr leisten einen wichtigen Beitrag zu einer niedrigeren Flächeninanspruchnahme: Im Vergleich der Städte Erlangen, Heidelberg, Osnabrück, Tübingen und der niederländischen Stadt Delft beispielsweise benötigen die Städte am wenigsten Siedlungsfläche, in denen der Fahrrad- und Fußgängerverkehr den höchsten Anteil an den Wegen der Bewohner hat. Die Einwohner von Delft und Heidelberg legen etwa 50 % ihrer Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurück, hier entfallen 210 bzw. 240 m² Siedlungsfläche auf einen Einwohner. In den drei anderen Städten steigt diese Fläche bei etwa 40 % Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs auf bis zu über 300 m²/EW (Bild 1).

Der geringere Siedlungsflächenbedarf dieser Städte mit hohem Anteil nichtmotorisierter Verkehrsmittel ist zum einen in einem niedrigeren Aufwand für Verkehrsflächen begründet. Zum anderen deutet insbesondere der hohe Anteil des Fußgängerverkehrs im vergleichsweise dicht bebauten Stadtgebiet Heidelbergs an, dass eine städtebauliche Verdichtung und ein niedrigerer Bauflächenbedarf den Fußgängerverkehr unterstützen (Tab. 1).

In den neun größten Schweizer Städten nehmen die Verkehrsflächen dort einen geringeren Anteil an der Siedlungsfläche ein, wo Arbeits- und Ausbildungspendler mehr Pendler-Wege zu Fuß zurücklegen. Auch dies deutet auf Einflüsse eines höheren Fußgängerverkehrsanteil auf einen geringeren Verkehrsflächenbedarf in Städten hin (Bild 2).

Fußgänger benötigen keine Flächen zum Parken, ein Pkw benötigt 10-12 m². Auf einem sechs Meter breiten Gehweg können sich 2.400 Personen/Stunde in beiden Richtungen mit ihrer individuellen Wunschgeschwindigkeit und seltenen Beeinflussungen durch andere Fußgänger fortbewegen. Auf einer gleich breiten Fahrbahn mit zwei Richtungsfahstreifen ist ein derart wenig gestörter Verkehrsablauf innerörtlich für bis zu 1.000 Kfz möglich. Bei einem Besetzungsgrad von

1,4 Personen entspricht dies 1.400 Kfz-Nutzern/Stunde. Eine Fortbewegung mit erheblichen Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer und deutlichen Beeinträchtigungen der Bewegungsfreiheit stellt sich auf sechs Meter breiten Verkehrsflächen im Kfz-Verkehr bereits bei 3.000 Kfz/Stunde (entsprechend 4.200 Kfz-Nutzern/Stunde), für Fußgänger jedoch erst bei etwa 24.000 Personen/Stunde ein.²

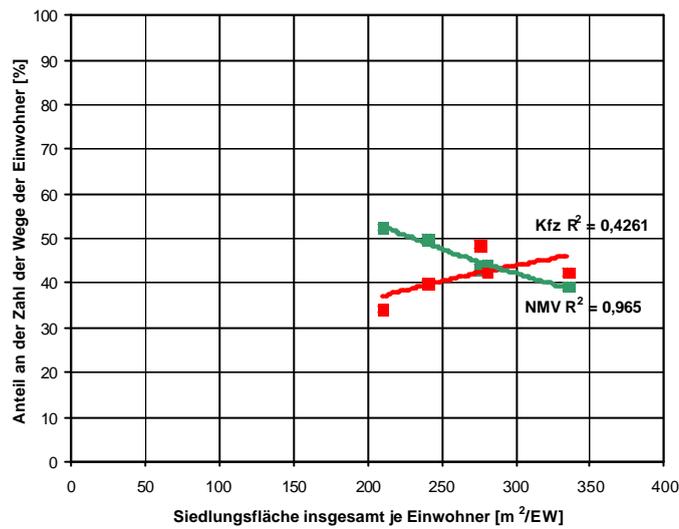


Bild 1: Siedlungsflächenbedarf und Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs an der Zahl der Wege in fünf Städten³

	Siedlungsfläche [m²/EW], davon			Anteil der Fußwege und Radfahrten an der Zahl der Wege je Einwohner und Tag [%]		
	Baufläche	Verkehrsfläche	Siedlungsfläche insges.	Fuß	Rad	Fuß und Rad
Delft	142	36	210	15,8	36,8	52,6
Erlangen	178	79	280	19,7	24,6	44,3
Heidelberg	140	70	240	30,0	20,0	50,0
Osnabrück	210	78	335	24,2	15,2	39,4
Tübingen	155	88	275	24,3	18,9	43,2

Tab. 1 Siedlungsflächenbedarf und Anteil der zu Fuß und per Rad zurückgelegten Wege⁴

² Qualitätsstufe A. und D. des Verkehrsablaufs unter sechs möglichen Qualitätsstufen entsprechend dem Handbuch zur Bemessung von Straßen. Eigene überschlägige Berechnungen in Anlehnung an ALRUTZ 2003 sowie BAIER 2003.

³ Eigene Berechnungen auf Basis der Daten bei APEL 1997

⁴ Daten und eigene Berechnungen nach APEL 1997

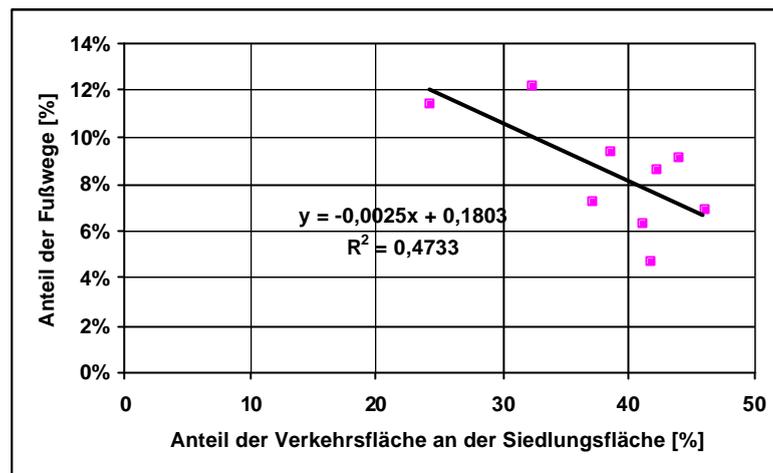


Bild 2: Anteile der Verkehrs- an der Siedlungsfläche und des Fußgängerverkehrs an den Wegen der Arbeits- und Ausbildungspendler in den neun größten Schweizer Städten ⁵

Stärkung funktionsfähiger urbaner Stadtzentren und –quartiere

Unter dem Ziel, die Neuinanspruchnahme von Siedlungsflächen auf Kosten von Freiflächen zu begrenzen, sind

- eine städtebauliche Innen- vor einer Außenentwicklung,
 - eine vorrangige Entwicklung im Bestand und
 - eine Wiedernutzung vorhandener Brachflächenpotentiale
- zentrale Aufgaben des Städtebaus und der Stadtbaupolitik.

Eine städtebauliche Innenentwicklung findet in der Nachfrage neuer Haushaltsformen nach innenstädtischem Wohnraum Unterstützung: Singles, unverheiratete Paare, Personen in Wohngemeinschaften, Alleinerziehende oder auch kinderlose gutverdienende Ehepaare stellen zunehmend mehr Haushalte. Sie pflegen – beispielsweise auf Grund breiterer Arbeitsmöglichkeiten oder vielfältigeren sozialen Kontaktmöglichkeiten – innenstadtorientierte Lebensstile (SIEBEL 2004). Auf Grund ihrer innenstädtischen Wohnstandorte, aber auch ihrer Lebensstile legen Personen dieser Haushaltsformen überdurchschnittlich viele Wege zu Fuß zurück (HUNECKE 2000).

Anlagen für den Fußgängerverkehr sind wichtige Elemente zur Neunutzung innerstädtischer Brachflächen. Sie erschließen brachgefallene Industrie-, Hafen-, Bahn- oder Militärfächen, die zuvor öffentlich nicht zugänglich waren, und können die benachbarten Stadtteile oftmals auf direktem Weg verbinden. In Gebieten mit ökonomisch tragfähiger Basis für neue städtebauliche Nutzungen sind attraktive Fußgängerverkehrsanlagen prägendes Kennzeichen neuer Quartiere. Bei geringerem ökonomischen Nachfragedruck können Grünzüge neue innerstädtische Freiraum-

⁵ Eigene Berechnungen auf Basis der Daten bei BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG 2004

angebote für Fußgänger und Aufenthalte schaffen (HAUSER 2004). In ehemaligen innerstädtischen Hafengebieten schaffen Fußgängerverkehrsanlagen und ufernahe Freiräume Stadträume am Wasser (SCHUBERT 2001).

Viele der seit den neunziger Jahren und in den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts neu gebauten Stadtteile streben einen reduzierten Aufwand für Erschließung und ruhenden Verkehr an und greifen Modelle des autofreien Wohnens auf (JESSEN 2004). Diese neuen Stadtteile sprechen häufig zu Fuß gehende Bewohner an. Ein dichtes durchlässiges Fußgängerverkehrsnetz trägt dazu bei, dass neue gemischt genutzte Stadtteile keine erhöhten Kfz-Verkehrsbelastungen für die umliegenden Stadtgebiete erzeugen müssen (ENDERMANN 2004)

Aufwertung von Wohnquartieren für Familien mit Kindern

Abwanderungen von Familien mit Kindern aus den Kernstädten in das suburbane Umland waren in der Vergangenheit häufig wohnumfeldbedingt (STÄDTEBAULICHER BERICHT 2004). Zusammen mit gezielten Wohnraumangeboten kann ein für Fußgänger sowie für das Spiel und die eigenständige Mobilität von Kindern günstiges Wohnumfeld für Familien ein Anreiz sein, einen städtischen Wohnstandort mit nahegelegenen Versorgungseinrichtungen zu wählen. Ein für Fußgänger günstiges Wohnumfeld kommt der fußläufigen Mobilität von Eltern mit Kleinkindern wie auch den Entwicklungschancen von Kindern zugute (Kap. 2.3).

Umbau der Verkehrsinfrastruktur für Senioren

Der mittelfristig voraussehbar deutlich höhere Anteil von Senioren an der deutschen Bevölkerung erfordert altengerechte und barrierefreie Verkehrsanlagen und öffentliche Räume. Da sie im Vergleich zu Berufstätigen häufiger zu Fuß unterwegs sind, kommen dichte Fußgängerverkehrsnetze und attraktiv und sichere Anlagen besonders auch Senioren zu Gute. Viele Senioren bevorzugen auch einen Einkauf in Wohnungsnähe. Innerstädtische dezentrale Versorgungseinrichtungen sind deshalb für sie von besondere Bedeutung.

Stadt- und umweltgerechte Gestaltung der Mobilität

Gehen ist auf kurzen Wegen eine zeiteffiziente Form der Fortbewegung: Auf innerstädtischen Wegen von bis zu etwa einem Kilometer Länge entspricht die durchschnittliche Tür-zu-Tür-Reisezeit von Fußgängern der von Pkw-Nutzern aufgewendeten Reisezeit (FLADE versch. J.). Dies ist die Länge von etwa einem Zehntel der Kfz-Fahrten (DIW 2004).

Fußgängerverkehr trägt zu einer Stabilisierung innerstädtischer Nutzungsstrukturen bei: Gehen erzeugt keine Luftschadstoffe und keine Lärmemissionen. Ein hoher Anteil des Fußgängerverkehrs wirkt - im Rahmen eines „Umweltverbundes“ mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln – dem Wertverlust entgegen, dem

Wohngebäude an mit Verkehrslärm belasteten Straßen unterliegen.⁶ Dies wirkt auch durch das Wohnumfeld motivierten Umzügen entgegen.

Eine stadtverträgliche Mobilität und eine Stärkung des Fußgängerverkehrs erfordern jedoch auch eine Gestaltung der Siedlungsstrukturen und eine fußläufige Erreichbarkeit von alltäglichen Zielpunkten nach dem Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“. Hierfür bieten auf Block- und auf Stadtteilebene nutzungsgemischte Quartiere gute Chancen:

- Die Bewohner von Stadtteilen mit gutem Einzelhandelsangebot für Lebensmittel erledigen vielfach kleinere, bei breiter Angebotspalette oft auch große Einkäufe zu Fuß.
- Bei einer Akzeptanz von etwa 40 Minuten für den Arbeitsweg tragen Arbeitsplätze, die in bis zu etwa drei Kilometern Entfernung von den Wohnungen liegen, dazu bei, dass Arbeitswege zu Fuß absolviert werden.
- Nutzungsgemischte Quartiere mit Zielen für periodische Freizeitaktivitäten wie beispielsweise Restaurants, Kneipen oder Sportanlagen begünstigen auch das Gehen im Freizeitverkehr (HOLZ-RAU 1999, HUNECKE 2000).

Erhaltung der Vielfalt des Einzelhandels und Stärkung zentraler Versorgungsbereiche

Fußgänger sind eine wichtige Kundengruppe des innerstädtischen Einzelhandels. In großstädtisch zentralen Einzelhandelslagen orientieren sich die Umsatzerwartungen vieler Einzelhandelsbetriebe besonders an den Passantenfrequenzen und den hiermit möglichen Kundenkontakten (MONHEIM 1999). Personen, die zu Fuß in die Innenstädte kommen, haben bei großen und mittelgroßen Einzelhandelsbetrieben einen Anteil von etwa 16 % an allen Besuchern und tragen mit etwa 11 % zu deren Umsatz bei. Jeder zwölfte zu Fuß kommende Kunde verausgabt in der Summe dreier Tage über 125 € dies ist ein vergleichbar hoher Anteil von Kunden mit höheren Ausgabebeträgen wie unter Zweirad- oder ÖPNV-Nutzern. Unter den per Kfz kommenden Kunden sind dies etwa 15 %. Der Anteil der zu Fuß kommenden Besucher, die als Kunden auch Einkäufe tätigen, ist bei diesen Einzelhandelsbetrieben mit 56-61 % um bis zu 5 % höher als unter ÖV-Nutzern. Von den Zweirad- und Pkw-Nutzern tätigen 58-64 % Besucher auch Einkäufe (BAG 2001).⁷

Im Vergleich zu Besuchern nicht integrierter Einkaufszentren mit guter Pkw-Erreichbarkeit verbinden die Besucher von Innenstädten wesentlich mehr Besuchszwecke mit dem Einkauf. Sie gehen beispielsweise häufiger auch in Restaurants oder besuchen Freizeiteinrichtungen (BAHRENBERG 1998).

⁶ vgl. zur Wertminderung von Immobilien THOMASSEN 1991

⁷ Angaben für die Wochentage Donnerstag, Freitag und Samstag nach BAG (2001).

Besondere Bedeutung haben zu Fuß gehende Besucher mittelgroßer und großer Geschäfte in den Innenstädten von Städten mit 50.000-500.000 Einwohnern, wo sie 17-20 % aller Besucher stellen. In den Innenstädten von Städten mit über 500.000 Einwohnern liegt ihr Anteil bei 7-11 % (BAG 2001). In kleineren Städten und den Neben- oder Stadtteilzentren größerer Städte können Fußgänger die wichtigste Kundengruppe des Einzelhandels darstellen: In dem Heidelberger Stadtteil Handschuhsheim etwa absolvieren über 40 % der Bewohner ihre Einkäufe zu Fuß, zu über 90 % frequentieren sie dabei für Einkäufe des alltäglichen Bedarfs Geschäfte im eigenen Stadtteil (BAUER 2004).

Nutzung der Chancen der Migration

Bauliche Verbesserungen in Stadtquartieren, in denen sich die Aufgabe der Integration zugewanderter Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße stellt, können zusammen mit einer Bildung durchlässiger ethnisch-kultureller Milieus zur Anerkennung von Verschiedenheit und zur Vermeidung von Ausgrenzung führen (STÄDTEBAULICHER BERICHT 2004).

Der öffentliche Raum kann die Erfahrung und das Einüben in die Akzeptanz sozialer Verschiedenheit unterstützen: Von Fußgängern und Aufenthaltsnutzungen dominierte Straßenräume ermöglichen die Erfahrung sich überlagernder sozialer Unterschiede. Die Erfahrung des Umganges mit Unterschieden zwischen verschiedenen sozialen Gruppen, das Interagieren wie auch Abgrenzungen zu kulturell Anderen sind an das Gehen und Verweilen gebunden. Diese Erfahrungen sind auch kulturelle Grundlagen städtischen Lebens (SENNETT 1994, IPSEN 2004).⁸

Stärkung der Baukultur und des „Gesichtes“ von Städten

Die Baukultur drückt sich in der Qualität der gebauten Umwelt aus. Sie ist der gebaute Rahmen und Basis der Identifikation ihrer Bürger mit einer lebendigen Stadtkultur. Wichtiges Merkmal der Baukultur ist die Erlebnisqualität öffentlicher Räume. Fußgänger sollen dabei Maßstab für die Gestaltung städtischer Straßen, Wege und Plätze sein (STÄDTEBAULICHER BERICHT 2004).

Die Aufwertung von Fußgängerverkehrsanlagen wirkt

- einer Verkümmern öffentlicher Straßen und Plätze zu Verkehrsflächen sowie
- einer erzwungenen Begrenzung der Aufmerksamkeit auf ein ungefährdetes Vorankommen in derartigen Räumen

⁸ Der öffentliche Raum erlaubt ein Einüben der Akzeptanz sozialer Verschiedenheit. Bedingungen der Integration von Migranten sind jedoch

- die Art der Aufnahme durch Staat und Gesellschaft, insbesondere auf dem Arbeitsmarkt,
- die kulturelle Einordnung früherer Migrantengenerationen und
- das soziale Kapital der Migranten (GESTRING 2004)

entgegen. Sie greift eine Tendenz zur vermehrten, nicht mehr nur verkehrlichen Nutzung öffentlicher Räume auf, wie sie insbesondere in zentralen städtischen Räumen und auf Quartierplätzen besteht, und stärkt damit die Stadtkultur (HERLYN 2004).

2.2 Gehen und Gesundheit

Regelmäßige Bewegung wirkt gesundheitlich präventiv: bereits 3 km bzw. 30 Minuten Gehen pro Tag mindern das Risiko vorzeitiger Todesfälle durch Herz-Kreislauf-Krankheiten um 50-60 % (BLAIR et al. 1989). Nach verschiedenen Studien reduziert aktives zügiges Gehen

- das Herzinfarkt-Risiko (um etwa 50 %),
- das Schlaganfall-Risiko (um etwa 60 %),
- Bluthochdruck-Erkrankungen,
- Durchblutungsstörungen des Gehirns,
- die Entstehung von Diabetes,
- das Risiko von Dickdarmkrebs,
- Übergewicht bzw. Fettleibigkeit,
- die Entstehung von Osteoporose und
- Depressionen und Angstgefühle (BLAIR et al. 1989; PAFFENBARGER et al. 1986; HARDMAN 1999; MORRIS et al. 1997).

Regelmäßiges Gehen hilft - besonders auch älteren Menschen - beim Aufbau und der Erhaltung gesunder Knochen, Muskeln und Gelenke, wodurch auch die Anfälligkeit für Stürze gemindert werden kann. Ein wöchentlicher schneller Spaziergang von mindestens 40 Minuten Dauer kann das Risiko von Diabetes 2 in der Primärprävention um bis zu 40 % senken. In der Sekundärprävention sind hierfür drei bis vier Stunden wöchentlich erforderlich (HALLE 2005).

Die durchschnittlichen volkswirtschaftlichen Gesundheitskosten körperlich aktiver Personen liegen um 30 % unter denen von Personen mit geringer körperlicher Aktivität (COLDITZ 1999). Im Vergleich zum Gehen beugt alltägliches Radfahren allerdings gerade Herz-Kreislauf-Krankheiten stärker vor (WHO 2002).

Auch bei Kindern trägt das tägliche Gehen zu ihrer körperlichen und seelischen Entwicklung bei. Regelmäßige Bewegung bildet verschiedene Muskelpartien besser aus. Regelmäßiges Gehen schult den Gleichgewichts- und Orientierungssinn, das räumliche Vorstellungsvermögen und die Selbstständigkeit der Kinder. Schweizer Untersuchungen haben ergeben, dass Kinder, die regelmäßig gehen, eine bessere Reaktionsfähigkeit aufweisen sowie feinmotorisch geschickter und körperlich gewandter sind als Kinder, die nicht zu Fuß unterwegs sind (HÜTTENMOSER 2004 und 1994).

2.3 Fußgängerverkehr, Gender Mainstreaming und Vielfalt der sozialen Interaktion bei der Fortbewegung

Eine Förderung des Fußgängerverkehrs greift zentrale Anforderungen des Gender Mainstreaming an Verkehrsangebote auf:⁹

- Schaffung von Orten für beide Geschlechter: Trotz ihrer zunehmenden Pkw-Nutzung legen Frauen weitaus mehr Wege zu Fuß zurück als Männer (GEISER 2004). Anforderungsgerechte Fußgängerverkehrsanlagen erleichtern vielen Frauen, aber auch nicht berufstätigen Männern oder Senioren Bewegungsfreiheit und alltägliche Mobilität (FÄRBER et al. 2002, HUGO 2004).
- Steigerung des Stellenwertes der Reproduktion: Trotz ihrer zunehmenden Erwerbstätigkeit tragen Frauen den Großteil der Reproduktionsarbeit. Ein attraktiveres, besser nutzbares Wohnumfeld erhöht deren Stellenwert. In der Lebensphase der Kindererziehung orientiert sich die Mobilität von – allein-erziehenden wie auch in Partnerschaft lebenden – Frauen und auch Männern auf fußläufig erreichbare Ziele im Wohnumfeld.

Die Anwesenheit von Fußgängern steigert das Gefühl der Sicherheit im öffentlichen Raum. Fußgänger, die als verunsichernd erlebten sozialen Gruppen angehören, können zwar Anlass zur Vermeidung außerhäuslicher Wege in der dunklen Tageszeit oder zur Nutzung eines Pkw sein. Beleuchtete und von Fußgängern belebte Straßenräume steigern jedoch das Sicherheitsgefühl im Vergleich zu vom Kfz-Verkehr dominierten Straßenräumen (SCHUBERT et al. 2002 nach FUSS e.V. 2004, CAUQUELIN 1977).

Gehen unterstützt die soziale Entwicklung von Kindern und Jugendlichen: Kinder, die elterlichen Restriktionen gegenüber dem Spielen im Straßenraum und selbständigen längeren Wegen unterliegen, haben weniger soziale Kontaktpersonen und erheblich weniger Spielkameraden als Kinder, denen eine eigenständige Mobilität möglich ist (BAUER et al. 2004).

Über die Notwendigkeit einer Ortsveränderung hinaus kann die Gehgeschwindigkeit Geschmackspräferenzen und Statusdifferenzierungen demonstrieren: Langsam Gehende können demonstrieren, dass sie über ausreichende materielle Ressourcen verfügen, keiner Verdichtung ihrer Tätigkeiten im Zeitablauf bedürfen und im Augenblick leben können – oder aber gerade hierdurch den symbolischen Wert ihrer Zeit demonstrativ steigern:

„[...] indem [...] der Journalist als flâneur es sich angelegen sein lässt, seine Mußestunden auf dem Boulevard als einen Teil [...] der zur Produktion seiner spezifischen Arbeitskraft gesellschaftlich notwendigen Arbeitszeit erscheinen zu lassen, vervielfacht er sie und somit den Wert seiner eigenen Arbeit. In seinen Augen und oft auch in denen seiner Auftraggeber bekommt dieser Wert etwas Phantastisches.

⁹ Anforderungen nach FÄRBER et al. 2002

Allerdings wäre das letztere nicht der Fall, wäre er nicht in der privilegierten Lage, die zur Produktion seines Gebrauchswert(s) notwendige Arbeitszeit der allgemeinen und öffentlichen Einschätzung zugänglich zu machen, indem er sie auf dem Boulevard verbringt und so gleichsam ausstellt.“ (BENJAMIN 1983)

Schnell Gehende können Effektivität herausstellen und dies – nach den Beobachtungen ATZWANGERS vor allem durch Männer – auch als Demonstration ihres sozioökonomischen Status einsetzen.¹⁰ Die Geschwindigkeit wie auch die Kleidung können den Grad der Offenheit anderen gegenüber betonen. Als situativ direkte Reaktion können Fußgänger beispielsweise ihre Geschwindigkeit gegenüber anderen Personen variieren und hierüber Identifikation oder Distinktion ausdrücken (SOLHEIM 2003).

2.4 Volkswirtschaftlicher Nutzen und Kostenersparnisse durch Förderung des Gehens

Beispielanalysen für drei norwegische Städte

Nach einer norwegischen Untersuchung weisen Maßnahmen für den Radverkehr hohe volkswirtschaftliche Nutzen und positive Nutzen-Kosten-Verhältnisse auf. Für eine Bewertung der Realisierung zusammenhängender Netze für den Fahrrad- und den Fußgängerverkehr in den norwegischen Städten Hokksund (etwa 8.000 EW im Stadtgebiet), Hamar (etwa 27.000 EW) und Trondheim (etwa 150.000 EW) veranschlagt SÆLENSMINDE folgende monetarisierte Nutzenkomponenten (SÆLENSMINDE 2002):

- Die Verdichtung der Verkehrsnetze kann Schulbusfahrten, die Schulkinder in Norwegen bei Sicherheitsgefährdungen auf ihren Schulwegen nutzen können, überflüssig machen.
- Eine Reduzierung leichter Krankheiten als Gesundheitswirkung des Gehens oder Radfahrens ist mit einem Vermeidungskostenansatz für ausgefallene Tage am Arbeitsplatz veranschlagt.
- Eine Reduzierung von Arbeitsausfällen und Behandlungskosten bei länger währenden schweren Krankheiten ist als Gesundheitswirkung für
 - mehrere Formen von Krebs,
 - Bluthochdruck,
 - Diabetes sowie
 - Krankheiten des Muskel- und Skeletapparatesberücksichtigt.

¹⁰ ATZWANGER wies auf eine Verwendung von Gehgeschwindigkeiten durch Männer als unbewusstes Signal ihres sozioökonomischen Status hin. („Wir leben, wie wir laufen. Psychologen erforschen Gehgeschwindigkeiten in 20 deutschen Städten.“ In: <http://uni-protokolle.de/nachrichten/id/18820>. Sowie: „Lebensgeschwindigkeit: Eine Frage der Kultur“ In: <http://science.orf.at/science/news/48405> vom 19.7.2004).

- Der Vermeidungskostenansatz für externe Kosten des motorisierten Verkehrs greift auf Kosten durch CO₂-Ausstoß, lokal und regional wirkende Schadstoffe sowie Lärm und Staus zurück.
- Für Betriebe reduziert häufigeres Gehen und Radfahren die Kosten für Kfz-Parkplätze ihrer Mitarbeiter.
- Subjektive Unsicherheitsgefühle bei aus Nutzersicht unsicheren Verkehrsanlagen können Radfahrer und Fußgänger beispielsweise zu Umwegen veranlassen und Zeitverluste bedingen.

Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl ist auf Basis von Potentialanalysen wie folgt veranschlagt:

- Die Netzverdichtung induziert 20 % des derzeitigen Fahrrad- und Fußgängerverkehrs zusätzlich (Personenkilometer, ohne modale Verlagerungen von anderen Verkehrsmitteln).
- 15 % der Kfz- und ÖV-Fahrten auf bis zu 5 km langen Wegen werden auf den nichtmotorisierten Verkehr verlagert.
- Die vom Kfz und dem ÖV verlagerten Wege entfallen zu einem Drittel auf das Gehen und zu zwei Drittel auf das Fahrrad.

Die Investitions- und Betriebskosten umfassen die Maßnahmen an Streckenabschnitten und Knotenpunkten bzw. Überquerungsanlagen über Straßen, die zur Schließung der örtlich geplanten Netze noch zu realisieren sind. Als Nutzungszeitraum sind 25 Jahre veranschlagt.

In allen drei Städten zeigt eine Realisierung geschlossener Fahrrad- und Fußgängerverkehrsnetze positive Nutzen-Kosten-Verhältnisse auf. Ein besonders gutes Verhältnis besteht wegen eines bereits weitgehend umgesetzten Netzes und dadurch niedrigen Investitionskosten in Hamar, während in Trondheim ein Drittel des geplanten Fahrrad-Hauptnetzes noch zu realisieren ist (Tab. 2).

Die wesentlichen Nutzen bestehen in den langfristigen Gesundheitswirkungen des Gehens und des Radfahrens mit einer Reduzierung schwerer Krankheiten. Aber auch in einer Reduzierung

- von krankheitsbedingten Arbeitsausfällen und
- von Parkplatzkosten

bestehen große Nutzenpotentiale, deren Nutznießer vor allem Betriebe und Arbeitgeber sind.

Nutzen- und Kostenkomponenten	Hokksund	Hamar	Trondheim
Nutzen von Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen [Mio. NKR]			
Verkehrsunfälle (keine Veränderung angenommen)	0	0	0
Reisezeit (keine Veränderung angenommen)	0	0	0
Reduziertes Unsicherheitsgefühl heute Gehender	4,2	2,7	107,6
Reduziertes Unsicherheitsgefühl heute Rad-Fahrender	9,5	6,1	398,2
Reduziertes Unsicherheitsgefühl neu Gehender	0,5	0,4	13,7
Reduziertes Unsicherheitsgefühl neu Rad-Fahrender	3,5	2,3	100,7
Reduzierte Kosten Schulbus	2,6	1,1	3,6
Reduzierte Kosten leichter kurzzeitiger Krankheiten	16,7	35,4	269,2
Reduzierte Kosten ernsthafter langzeitiger Krankheiten	97,7	206,6	1.572,4
Reduzierte externe Kosten des motorisierten Verkehrs	9,4	20,0	124,4
Reduzierte Parkplatzkosten auf Arbeitsfahrten	9,5	34,5	433,4
Summe Nutzen [Mio. NKR]	153,7	309,1	3.023,3
Kosten neuer Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen [Mio. NKR]			
Investitionskosten	23,6	15,8	600,0
Unterhaltungskosten	1,6	1,0	39,5
Steuerkostenfaktor (20 % der Investitions- und Unterhaltungskosten)	5,0	3,4	127,9
Summe Kosten [Mio. NKR]	30,2	20,1	767,4
Nutzen-Kosten-Verhältnis	4,1	14,3	2,9

Tab. 2 Nutzen und Kosten des Baus zusammenhängender Fußgänger- und Radverkehrsnetze in drei norwegischen Städten (SÆLENSMINDE 2002)¹¹

Vergleich der volkswirtschaftlichen Effizienz von Maßnahmen für den Rad- und Fußgängerverkehr mit MIV- und ÖV-Maßnahmen

Investitionen für den Fußgängerverkehr ermöglichen der öffentlichen Hand eine effiziente Befriedigung von Mobilitätsanforderungen. Eine Schweizer Untersuchung verfolgt die These, dass öffentliche Investitionen in den Fahrrad- und Fußgängerverkehr – vor allem in Agglomerationsräumen – einen größeren Beitrag zu einem volkswirtschaftlich effizienten Verkehrssystem leisten können als andere verkehrliche Investitionen. Die Untersuchung ermittelt die Kosten und Nutzen ausgewählter Maßnahmen für den nichtmotorisierten Verkehr und vergleicht diese mit Maßnahmen für den Kfz- und den öffentlichen Verkehr (FRICK et al. 2003).

¹¹ Im Original ohne Angabe des Bezugszeitraumes. 1 € = 7,9 NKR.

- Die Kosten werden auf Basis aller Investitions- und Betriebskosten der öffentlichen Hand ermittelt und auf die Kosten eines Jahres umgelegt (Annuitäten). Die Investitionen umfassen dabei bauliche Maßnahmen sowie die Informations- und Marketingmaßnahmen, die sich eindeutig der jeweils als Fallbeispiel untersuchten Maßnahme zuordnen lassen. Falls – etwa durch Fahrgelderlöse öffentlicher Verkehrsmittel - wieder direkte Einnahmen anfallen, werden diese von den Betriebskosten abgezogen und somit nur die der öffentlichen Hand netto verbleibenden Kosten veranschlagt.
- Als Effizienzindikator wird das Verkehrsaufkommen mit der Anzahl der Wege pro Tag herangezogen. Dies dient vereinfachend als intermediäre Größe für volkswirtschaftliche Nutzen des Gehens. Die einzelnen Nutzenkomponenten wie beispielsweise die Vermeidung von Luft- und Lärmbelastung oder die Gesundheitsförderung, wurden hier nicht berechnet.¹²

Die Nutzen und Kosten werden mit „Franken je Verkehrseinheit“ bzw. „SFR/Weg“ angegeben. Die Effizienz einiger Untersuchungsbeispiele berechnet sich beispielsweise wie folgt:

Ein 1,4 km außerörtlicher Gehweg verbindet zwei kleine Ortschaften im Kanton Fribourg. Bei einer 30-jährigen Nutzungsdauer belaufen sich die Gesamtkosten (Abschreibung, Investitionen und Unterhaltung) auf etwa 8.400 SFR/Jahr. Die 120-150 täglichen Nutzer ergeben mit 43.000-54.000 Wegen im Jahr eine Effizienz von 0,16-0,19 SFR/Weg.

Die Tab. 3 fasst die Kosteneffizienz der weiteren Fallbeispiele und der vergleichend untersuchten Kfz- und ÖV-Referenzbeispiele zusammen. Die betrachteten Maßnahmen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr haben nach dem Indikator „öffentliche Investitionen je Verkehrseinheit“ mit 0,1-0,4 SFR/Weg insgesamt eine höhere Effizienz als die Kfz- und ÖV-Vergleichsbeispiele, für die mit 0,4 -0,8 SFR/Weg höhere Investitionen je zurückgelegtem Weg getätigt werden mussten.

¹² Der vereinfachende Indikator „Anzahl der Wege pro Tag“ wurde hier auch gewählt, weil

- Vorher-Nachher-Betrachtungen nicht möglich waren und
- Verkehrszunahmen bei Maßnahmen für den nichtmotorisierten und den öffentlichen Verkehr erwünscht, für den motorisierten Verkehr aus umweltpolitischen Gründen aber nicht erwünscht sind.

Fallbeispiele Fußgänger-/Fahrradverkehr	Kosteneffizienz [SFR/Weg]
Vélo-Cité Genève (Infrastruktur und Verkehrsmanagement Fahrradstadt)	0,13
Seftigenstraße Wabern (vgl. Kap. 4.2.12)	0,11
Fußgängersteg Luzern	0,41
Fußweg Cholholz-Litzisdorf (Kanton Fribourg)	0,16-0,19
Radstreifen Giffers-Tentlingen (Kanton Fribourg)	0,15
Veloland Schweiz (Förderung Fahrradtourismus)	0,39
MIV-/ÖV-Referenzbeispiele	
Umfahrung Ins T10 (Kanton Bern)	0,82
Dritte Tunnelröhre Baregg (Kanton Aargau)	0,46
Quartierbus Luzern	0,73
Stadtbahn Zug	0,81

Tab. 3: Kosteneffizienz von Maßnahmenbeispielen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie für den MIV und den ÖV (FRICK et al., 2003)

3. Verkehrsanteile des Fußgängerverkehrs

Der Fußgängerverkehr hat als Hauptverkehrsart einen Anteil von etwa 23 % an den außer Haus zurückgelegten Wegen. Dieser Anteil ist in West- wie in Ostdeutschland vor allem in den siebziger und achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts deutlich zurückgegangen. In Westdeutschland sank er in den neunziger Jahren kaum noch (Tab. 4). In Ostdeutschland fiel sein Anteil bis in die ersten Jahre des 21. Jahrhunderts weiter von 40 auf unter 30 % (AHRENS 2005, DITTRICH-WESBUER et al. 1992/2005). Dennoch hat das Gehen in Ostdeutschland noch höhere Verkehrsbedeutung als in Westdeutschland: während die Anteile von Fußwegen in den westdeutschen Flächenstaaten zwischen 20 und 25 % liegen, betragen sie – mit Ausnahme Brandenburgs – in den ostdeutschen Flächenstaaten 26–30 % (DIW 2004).

Als Hauptverkehrsmittel hat das Gehen in Deutschland einen etwa vergleichbar hohen Anteil an der Zahl aller Wege wie in Großbritannien, Österreich, Finnland und Norwegen. Die Niederlande weisen – auch bei einem mit 27 % sehr hohen Radverkehrsanteil – einen nur leicht niedrigen Anteil von Fußwegen auf. Die Bevölkerung der Schweiz legt 40 % aller Wege zu Fuß zurück, dies ist in Europa der höchste Anteil (DE LA FUENTE LAYOS 2005)¹³.

Gehen hat jedoch weit höhere Bedeutung, als es der Anteil als Hauptverkehrsart ausdrückt: Mehrere hundert Meter lange Wege beispielsweise zwischen der Wohnung und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel oder zwischen Geschäften in innerstädtischen Einzelhandelsbereichen und Kfz-Parkplätzen werden in der Regel zu Fuß zurückgelegt. Bei 70 % aller Wege wird dabei mindestens eine Etappe zu Fuß absolviert (DITTRICH-WESBUER et al. 1992/2005).

Gehen hat als Hauptverkehrsart besonders auf alltäglichen Wegen in der Freizeit, zum Einkauf und zur Ausbildung Bedeutung: Hier legen die Bundesbürger jeden dritten bis jeden vierten Weg zu Fuß zurück. Aber auch auf Berufswegen ist dies noch etwa jeder zwölfte Weg. Gerade im Einkaufsverkehr ist der Anteil der Fußwege jedoch zurückgegangen (Tab. 4). Etwas mehr als ein Drittel aller Fußwege dient noch dem Einkaufen oder privaten Erledigungen, während über 40 % der Fußwege zu Freizeitzielen führen (Bild 3).

Frauen legen fast doppelt so viele Berufswege zu Fuß zurück wie Männer. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Arbeitswege der Frauen im Mittel kürzer sind als die der Männer. Der Unterschied zwischen Frauen und Männern ist in den letzten Jahren jedoch tendenziell gesunken. Bei den 15-25jährigen – wie auch unter Schülern und Studierenden – ist der Unterschied in der Verkehrsmittelwahl nur noch gering (STATISTISCHES BUNDESAMT 2005).

¹³ Der Anteil von Fußwegen in der Schweiz kann allerdings durch eine Erhebung des Mikrozensus Verkehr nach dem Etappenkonzept im Vergleich zu Deutschland überproportional hoch sein.

Mit steigendem Einkommen fällt der Anteil des nicht motorisierten Verkehrs auf Berufswegen. Dies hängt zumindest teilweise auch mit den weiteren Arbeitswegen der besser Verdienenden zusammen (STATISTISCHES BUNDESAMT 2005).

Verkehrszweck	Westdeutschland			West- und Ostdeutschland				
	1976	1983	1990	1992	1996	2000	2001	2002*
Beruf	18,9	14,7	12,1	12,1	11,1	10,8	10,6	8,0
Ausbildung	35,4	26,6	27,3	27,7	27,1	26,2	25,7	25,2
Geschäft	4,9	4,3	4,0	4,0	3,9	3,7	3,7	5,3
Einkauf	49,2	39,8	39,0	39,4	38,3	38,8	38,8	25,3
Freizeit	36,9	32,9	32,5	33,1	32,3	32,8	32,7	29,4
Summe	34,3	28,4	27,3	27,7	27,0	26,9	26,7	22,4

* Die ausgewiesenen Werte sind aufgrund geänderter Abgrenzungen und Neuberechnungen nur eingeschränkt mit den Vorjahren vergleichbar

Tab. 4: Entwicklung der Anteile von Fußwegen an der Zahl der Wege nach Verkehrszwecken (BMVBW, 2005)

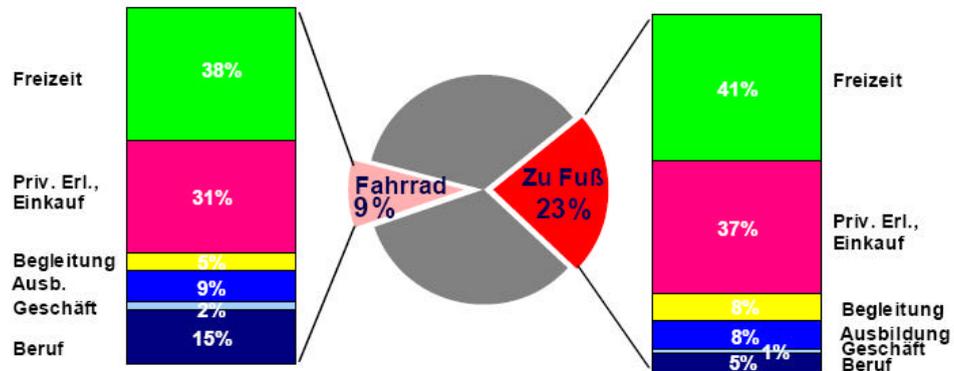


Bild 3: Wegezwecke von Radfahrten und Fußwegen (Grafik: KLOAS 2004)

Im Alter bis 9 Jahren legen Kinder ein Drittel der Wege außer Haus zu Fuß zurück. Über die Hälfte aller Wege entfallen hier bereits auf das Mitfahren im Kfz (DIW 2004). Gerade in Ostdeutschland sank der Anteil der Fußwege von Kindern und Jugendlichen seit 1991 stark, was auf die Ausdünnung von Schulen und Kindereinrichtungen bei steigender Motorisierung der Haushalte zurückzuführen sein dürfte (AHRENS 2005). Bis ins Alter von 17 Jahren bleibt der Fußwegeanteil etwa gleich und sinkt dann auf etwa die Hälfte. Ab einem Alter von 25 Jahren steigt er wieder leicht. Senioren legen – insbesondere zu Lasten der Kfz-Nutzung – wiederum etwa ein Drittel der Wege zu Fuß zurück (DIW 2004, Tab. 5).

Die Personen des seit 1994 kontinuierlich erhobenen Haushaltspanels des Mobilitätsverhaltens legten - nach einem von 1994 auf 1995 sinkenden Anteil - kontinu-

ierlich etwa 22-24 % ihrer Wege zu Fuß zurück.¹⁴ (Bild 4). Ende der neunziger Jahre beispielsweise legten etwa 10 % der Befragten aus diesem Panel in einer Woche täglich mindestens einen Fußweg zurück. Einen oder zwei eigenständige Fußwegen absolvierten im Wochenverlauf etwa ein Drittel der Personen. Etwa ein Viertel der Befragten legte in einer Woche keinen eigenständig Fußweg zurück (Bild 5)

Hauptverkehrsmittel	Altersgruppe in Jahren					
	0-9	10-17	18-24	25-44	45-59	= 60
zu Fuß	34	32	16	17	19	32
Fahrrad	8	16	7	7	8	9
ÖPV	5	13	12	6	6	8
MIV Fahrer	-	-	52	62	57	35
MIV Mitfahrer	53	38	13	9	10	15

Tab. 5: Hauptverkehrsmittel nach Altersgruppen (Anteil an der Zahl der Wege in %, nach Diw 2004)

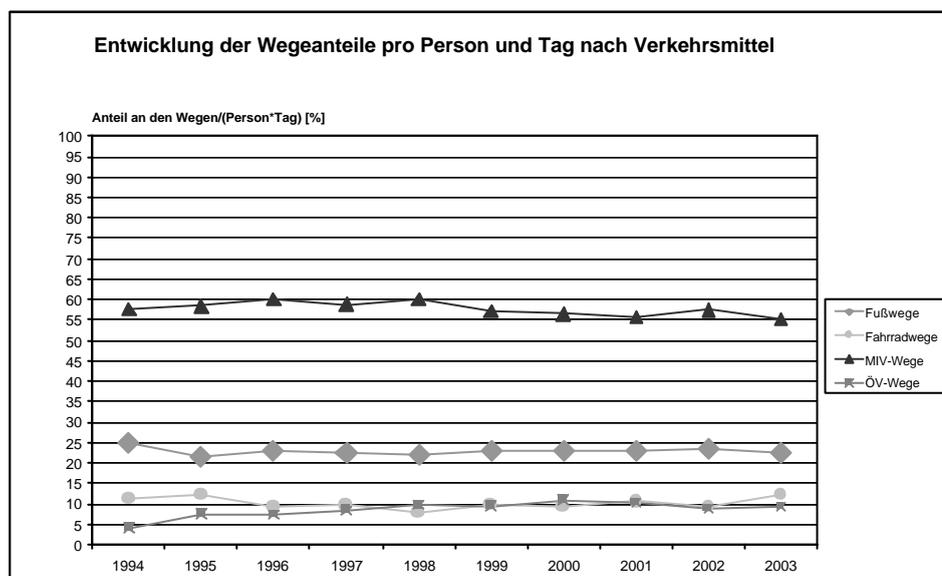


Bild 4 Entwicklung der Wege pro Person und Tag nach Verkehrsmittelanteilen von 1994-2003 (Darstellung nach ZUMKELLER 2004)¹⁵

¹⁴ Die Ausdehnung des Panels von Westdeutschland auf Gesamtdeutschland ab 1999 hat hier kein Sinken des durchschnittlichen Anteils der Fußwege bewirkt.

¹⁵ Über 10 Jahre alte Personen aus dem Haushaltspanel, in verschiedenen Jahren zwischen 1.500 und 2.000 Personen.

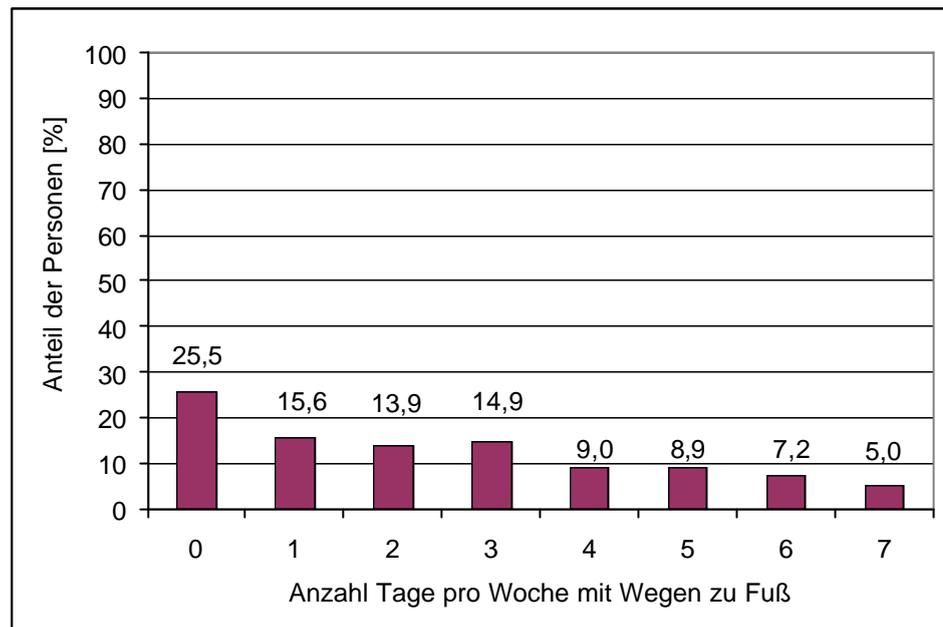


Bild 5: Anteil der Personen des Haushaltspanel und Anzahl der Wochentage mit eigenständigen Fußwegen (Darstellung nach SCHAD 2001)

Die Zahl der im Wochenverlauf zurückgelegten eigenständigen Fußwege steigt jeweils

- bei Personen aus Einfamilien-Haushalten, Frauen, Personen ab 26 Jahren, Nicht-berufstätigen sowie mit einem Ausbildungsabschluss Abitur bzw. FH/Uni,
- wenn ein Pkw nicht voll verfügbar ist, eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr nicht verfügbar ist,
- Freizeiteinrichtungen, vor allem Kino und Sportstätten, fußläufig erreichbar sind,
- bei Personen, die in Großstädten leben (außer in Randlage von Großstädten),
- bei Berufstätigen zudem, wenn der Arbeitsplatz in der Innenstadt einer Großstadt oder einer mittleren Stadt oder in einer Kleinstadt liegt (SCHAD 2001).

Die Zahl von Fußwegen ist bei fußläufig erreichbaren Freizeiteinrichtungen dabei höher als bei fußläufig erreichbaren Einkaufsmöglichkeiten. Dies kann mit dem im bundesweiten Durchschnitt höheren Fußweganteil auf Freizeitwegen und dem ausgeprägten Rückgang auf Einkaufswegen in Zusammenhang stehen.

4. Beispiele vorbildhafter Maßnahmen

4.1 Auswahlkriterien und Übersicht der Maßnahmenbeispiele

Die im Folgenden dokumentierten Maßnahmen und Aktivitäten zur Förderung des Gehens decken infrastrukturelle wie auch nicht-infrastrukturelle Handlungsfelder ab (Tab. 6). Sie wurden nach folgenden Kriterien ausgewählt:

- Die dokumentierten Maßnahmen sollen Handlungsmöglichkeiten für Bund und Länder, für Kommunen, Verbände und Interessensgruppen wie ggf. auch für weitere öffentliche oder private Akteure aufzeigen. Sie sollen beispielsweise in Hinblick auf
 - den räumlichen Umfang oder die Einbeziehung mehrerer Handlungsträger,
 - die Lösung von Zielkonflikten etwa mit anderen straßenräumlichen Nutzungsansprüchen oder
 - das Vorgehen zur Realisierung (z.B. Erfolgsfaktoren, wie etwa bei der Finanzierung)vorbildhaft sein.
- Ein wichtiges Ziel der Maßnahmen ist die Förderung des Gehens. Die Maßnahmen sind in Konzepte oder Strategien der Handlungsträger für den Fußgängerverkehr eingebunden. Im Vordergrund steht das Gehen als Hauptverkehrsmittel auf Alltagswegen.

Einzelne Maßnahmen sollen darüber hinaus dokumentiert werden, die mit einem Bezug auf die Systemvorteile - wie etwa die Gesundheitsförderung - zum Gehen motivieren oder mit einem stringenten Konzept die Sicherheit von Fußgängern erhöhen.

- Für mehrere Handlungsfelder sind Maßnahmenbeispiele anderer Handlungsträger als nach Tab. 6 bekannt, die ebenfalls vorbildhafte Elemente enthalten. Eine vollständige Dokumentation aktueller oder jüngerer Maßnahmen der verschiedenen Akteure in Deutschland, die einzelne vorbildhafte Elemente enthalten, war aus forschungsökonomischen Gründen nicht möglich. Unter vergleichbaren Maßnahmen verschiedener Akteure wurden daher Dokumentationsbeispiele ausgewählt, mit denen schon längere Erfahrungen bzw. Wirkungsuntersuchungen vorliegen oder für die eine gute Informationsbasis bestand.

	Handlungsfeld	Maßnahme/Angebot	Kapitel
Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen und Standorte ¹⁶	Mobilitätsmanagement an Schulen	Neuchâtel (Schweiz) A pied, c'est mieux	Kap. 4.2.1
		Walk to school (Großbritannien)	Kap. 4.2.2
		Zu Fuß zu Schule und zum Kindergarten (FUSS e.V).	Kap. 4.2.3
		Grüne Meilen (VCD)	Kap. 4.2.4
	Mobilitätsmanagement an Einrichtungen für Einkauf	Zu Fuss einkaufen (Schweiz)	Kap. 4.2.5
	Mobilitätsmanagement im Gesundheitswesen	Walking for health (Großbritannien)	Kap. 4.2.6
	Mobilitätsmanagement für Privathaushalte	Individualisiertes Marketing TravelSmart, Perth (Australien)	Kap. 4.2.7
	Mobilitätsberatung und Mobilitätszentralen	Information und Beratung	Modellversuch Mobiles Schopfheim
Wegweisungssysteme und Fußgängerstadtpläne			Kap. 4.2.9
Konzepte und administrative Strukturen	Administrative Strukturen	FG-Beauftragter Wuppertal	Kap. 4.2.10
		Langsamverkehr Schweiz	Kap. 4.2.11
		Kompetenzzentrum Fussverkehr (Schweiz)	Kap. 4.2.12
	Konzepte Fußgängerverkehr	Kinder-Stadtteilkonzept Osnabrück Haste	Kap. 4.2.13
		Encouraging walking: advice to local authorities (Großbritannien)	Kap. 4.2.14
		Genève (Schweiz): plan-piétons 20 Grüne Wege, Berlin	Kap. 4.2.15 Kap. 4.2.16
Verkehrssicherheitsarbeit	Verkehrssicherheitsarbeit mit infrastrukturellen Maßnahmen und Verkehrsaufklärung/Kommunikation	Krefelder fairkehr	Kap. 4.2.17
Integrierte Förderung des Fußgängerverkehrs	Fußgängerverkehrsförderung mit infrastrukturellen Maßnahmen, Mobilitätsberatung und Serviceangeboten	Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (Schweiz): u.a. Mobilitätsberatung Sportvereine, Hauslieferdienst, Flanierzone	Kap. 4.2.18

¹⁶ Die Zuordnung der Dokumentationsbeispiele im Rahmen des Mobilitätsmanagements lehnt sich an die bei LANGWEG et al. (2004) definierten Handlungsfelder an.

	Handlungsfeld	Maßnahme/Angebot	Kapitel	Empirische Untersuchungsbeispiele
Infrastruktur/Bau und Betrieb von Fußgängerverkehrsanlagen	Anlagen mit Verbindungsfunktion	Kiel Hörnbrücke und Gaardener Brücke		Kap. 5.4.2
		Flensburg Promenade Schiffbrücke		Kap. 5.4.3
		Halle/Saale Schmeerstraße/Rannische Straße		Kap. 5.4.4
		Frankfurt Theodor-Stern-Kai	Kap. 4.2.19	
		Leipzig Karl-Heine-Weg	Kap. 4.2.20	
Anlagen in Einzelhandelsbereichen mit Kfz-Verkehr und ausgeprägten Nutzungskonkurrenzen	Bremen Pappelstraße	Wuppertal Berliner Str./Höhne		Kap. 5.4.5
		Wabern (Schweiz) Seftigenstr.	Kap. 4.2.21	Kap. 5.4.6
Bauliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit	Schräglift Traunstein	People Mover Pfullingen	Kap. 4.2.22	
		Ergänzung von Fußgänger-Unterführungen durch ebenerdige Überquerungsanlagen Leipzig		
Betriebliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit	Freihaltung der Gehwege von Sondernutzungen Wuppertal	Fußgängerorientierter Betrieb von Lichtsignalanlagen Wuppertal	Kap. 4.2.23	
		Zugang zu Hafengebieten außerhalb der Betriebszeiten Flensburg		

Tab. 6: Übersicht der Dokumentationsbeispiele

4.2

Vorbildhafte Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

4.2.1

Schulweg-Kampagne A pied, c'est mieux im Kanton Neuchâtel, Schweiz

Träger

Canton de Neuchâtel, Commission d'Education Routière (Kommission für Verkehrserziehung) sowie Bundesamt für Gesundheit

Konzept und Maßnahmen

Die Informationskampagne „A pied, c'est mieux“ soll die Bevölkerung für Fragen der Schulwegsicherheit und der eigenen Gesundheit sensibilisieren. Sie zielt auf die Zusammenhänge zwischen Gesundheit und Verkehrssicherheit sowie zwischen Gesundheit und körperlicher Aktivität. Die Eltern sollten in einem ersten Schritt

ihre Kinder zu Fuss zur Schule begleiten und in einem zweiten Schritt diese den Weg alleine gehen lassen.

Von 1999 bis 2002 wurden Pilotaktionen in den Primarklassen von Schulen in sechs Orten durchgeführt und nach Abschluss der Pilotphase auf weitere Schulen ausgedehnt. Die etwa zweiwöchigen Aktionen wurden im Laufe eines Schuljahres mit mehrmonatigen Abständen wiederholt. Zur Thematisierung im Unterricht und zur Ansprache der Eltern dienen Materialien der oben genannten Träger sowie des Schweizer Bundesamtes für Sport:

- Die Eltern werden beispielsweise mit fünf Gründen für das Gehen angesprochen:
 - Sicherheit: Wesentliche Gefahrenquelle auf den Schulwegen ist der Kfz-Verkehr. Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, erhöhen die Gefahren für andere Kinder. Die Umgebungen der Schulen sind auf Kinder, nicht auf Kfz-Verkehr hin gestaltet.
 - Fehlender Raum: Die Flächenbeanspruchung des Kfz-Verkehrs limitiert Bewegungsräume und wohnungsnah Spielräume für Kinder. Zu Gunsten einer altersangemessenen sozialen und motorischen Entwicklung der Kinder sollen das Gehen und das Radfahren Priorität erfahren.
 - Luft- und Lärmbelastung: Gehen verursacht keine Luft- und Lärmbelastungen, durch die besonders Kinder beeinträchtigt sind.
 - Privilegierte Momente: Gehen weckt die Kreativität, die Raumwahrnehmung, die Konzentrationsfähigkeit, die motorischen Fähigkeiten und die Neugierde des Kindes.
 - Persönliche Energie: körperliche Aktivität wirkt positiv auf die Gesundheit und die Entwicklung eines Kindes.
- Für die schulische Verkehrserziehung stehen Arbeitsmaterialien zum sicheren Verhalten als Fußgänger zur Verfügung. Die Schulen können diese durch eigene Materialien und Aktivitäten ergänzen.
- Die Polizei sprach Eltern, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule brachten, auf die Thematik an.
- In Eigeninitiative von Eltern entstand an den Schulen ein „pédibus“, eine von Eltern begleitete Schülergruppe, die den Schulweg zu Fuß auf festen Routen zurücklegen.

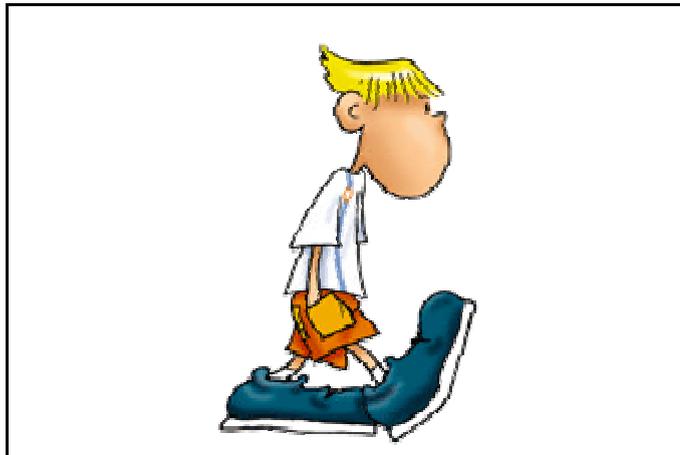


Bild 6: Fußgängerlogo der Schulwegkampagne (Bild: Canton de Neuchâtel)

Finanzierung

Die Kosten der Kampagne teilen sich im wesentlichen auf den Kanton Neuchâtel, das Bundesamt für Gesundheit und die Fondation suisse pour la promotion de la santé (Schweizer Stiftung zur Gesundheitsförderung) auf.

Erfahrungen

In drei Schulen der Pilotphase gehen nach Durchführung der Kampagne durchschnittlich 97 % der Schüler zu Fuß zur Schule. Etwa ein Fünftel nutzt ein Fahrrad oder einen Roller, etwa 6 % den Bus, etwa jeder achte fährt mit dem Pkw der Eltern zur Schule¹⁷.

Nach Angaben der Eltern gehen ein Viertel der Kinder dieser drei Schulen häufiger als zuvor zu Fuß. Unter den Kindern, die von den Eltern mit dem Auto gebracht wurden, gehen etwa 50 % nach der Kampagne öfter zu Fuß. Unter den früheren Nutzern eines Fahrrades oder des Busses gehen etwa ein Fünftel bzw. ein Drittel häufiger zu Fuß. Nach den Erfahrungen in einer weiteren Schule hat insbesondere das begleitete Gehen dazu beigetragen, dass die Kinder nach der Kampagne häufiger zu Fuß gehen (Tab. 7)

¹⁷ Die an den Routinen orientierte Befragung bezog die Möglichkeit mehrerer Verkehrsmittel, zum Beispiel auf Hin- oder Rückweg, oder an verschiedenen Tagen sowie mögliche Angaben für mehrere Kinder ein. Die Summe der Anteile liegt daher über 100 %.

Meine Kinder gehen/ mein Kind geht nach der Kampagne	Meine Kinder gehen / mein Kind geht nach der Kampagne		
	häufiger zu Fuß	gleich häufig zu Fuß	seltener zu Fuß
unbegleitet zu Fuß	9	90	1
begleitet zu Fuß	18	80	3
im Auto	17	79	5

Tab. 7: Antworten der Eltern von Kinder einer Schule auf die Fragen nach den Routinen des Gehens (Angaben in % der Eltern. n = 188)

Nach Erfahrung der örtlichen Projektträger ist zur Stabilisierung eines dauerhaft häufigeren Gehens eine periodische Wiederholung der Kampagne erforderlich. Die Eigeninitiative der Eltern für einen „pédibus“ werten die Projektträger als ideale Ergänzung und als möglichen Anreiz, auch als Erwachsener häufiger zu gehen.

Materialien

- <http://www.rpn.ch/cer/Apied> vom 15.6.2004 (Commission d'éducation routière du canton de Neuchâtel)
- <http://www.apug.ch/f/aktivitäten/projekt-db> vom 15.6.2004 (Bundesamt für Gesundheit: Plan d'Action Environnement et santé)
- Cloetta, B. u. S. Rösselet (Institut de médecine sociale et préventive, Université de Berne): Evaluation de la campagne „A pied, c'est mieux“. Bern 2002 und 2003.

4.2.2

Walk to School – Großbritannien

Träger

Fußgängerverband Living Streets, The National TravelWise Association sowie staatlich unterstützte Schulberater

Konzept und Maßnahmen

Das von der britischen Regierung erlassene „White Paper: A new deal for transport – better for everyone“ formulierte 1998 ein Programm

- zur Reduzierung des Wachstums des Kfz-Verkehrs,
- zur Minderung der Abhängigkeit von der Kfz-Nutzung,
- zur Entwicklung von Partnerschaften zwischen Akteuren zugunsten dieser Ziele und
- zur verpflichtenden Aufstellung örtlicher Verkehrspläne.

Das Programm richtet sich mit begleitenden gesetzlichen Vorschriften vor allem an örtliche Behörden. Es umfasst u.a. ein Element „Sichere Wege zur Schule“. Dieses definiert neben Infrastrukturmaßnahmen in Verantwortung der Gemeinden auch das schulische Mobilitätsmanagement als Aufgabenbereich der Lehrer.

Zentrale Instrumente sind dabei Schulverkehrspläne. Diese sollen durch Lehrer, Elternvertretungen, Schülervertretungen, Anwohner, Straßen- wie auch Gesundheitsverwaltungen sowie durch ÖV-Betreiber erstellt werden. Mit Förderung durch die Zentralregierung (Department for Transport, local Government and the Regions) werden die Schulen und Gemeinden durch eine staatliche Beratungsgruppe „Schulweg“, regionale Koordinatoren und durch spezielle Berater für die einzelnen Schulen unterstützt. Die Federführung zur Erarbeitung dieser Pläne kann örtlich dabei auf Seiten der Gemeinde, der Schule selbst oder bei den Beratern liegen.

Nach einer Studie der Regierung kam 1995 etwa die Hälfte aller englischen Grundschüler zu Fuß zur Schule – 1985 waren es noch etwa zwei Drittel. In dieser Zeit hat sich der Anteil der Grundschüler, die von den Eltern im Auto zu ihrer Schule gebracht werden, von 16% auf 32% verdoppelt.

Im schulischen Mobilitätsmanagement hat daher die Kampagne „Walk to School“ einen besonderen Stellenwert. „Walk to school“ wurde 1995 von dem Fußgängerverband Living Streets ins Leben gerufen und erstmals in Hertfordshire durchgeführt. Unterstützt durch die staatlich finanzierten Berater und Koordinatoren, engagiert sich mittlerweile auch die National TravelWise Association in dieser Kampagne, ein Netzwerk staatlicher und kommunaler Behörden, von Gesundheits- und akademischen Institutionen sowie von ÖV-Trägern zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität.

Die Kampagne umfasst kontinuierlich nutzbare Materialien und eine jährliche Aktionswoche. Für „Walk to school“ stehen den Lehrern zahlreiche Unterrichtsvorschläge (z. B. Spiele, kleine Untersuchungen in der Umgebung, Gesprächsthemen) und Materialien wie Arbeitsblätter, Poster, Logos und Anstecker zur Verfügung. An Grundschulen finden hier beispielsweise Poplieder, deren Titel das Wort „walk“ enthält, oder beim Gehen wahrnehmbare Geräusche Thematisierung.

Ein wesentlicher Baustein der Aktion soll die Eltern der Schüler ansprechen. Diese werden aufgefordert, ihre Kinder zu Fuß und nicht mit dem Pkw zur Schule zu bringen. Sofern dies aufgrund der Entfernung (z.B. in ländlichen Gegenden) nicht möglich ist, sollten die Eltern zumindest nicht bis direkt vor die Schule fahren, sondern in der Umgebung parken und den Straßenraum vor den Schulen für die Kinder sicherer halten.

Die Kampagne nennt den Eltern Gründe für das Gehen: Kinder lernen beim Gehen ihre Umwelt besser kennen und einzuschätzen, sie werden im Straßenverkehr sicherer und haben einen körperlichen Ausgleich zum Schulalltag. Auf dem Weg zur Schule können sie zudem soziale Kontakte zu anderen Schülern knüpfen. Das Auto stehen zu lassen, bedeutet für die Eltern eine Kostenersparnis, keine Parkplatzsuche vor der Schule und die Möglichkeit, die Zeit mit ihren Kindern intensiver zu nutzen.

Finanzierung

Die Kampagne wird maßgeblich durch die britische Regierung finanziert. Die britische Regierung stellte 2004 weitere Mittel für örtliche Berater und regionale Koordinatoren mit dem Ziel zur Verfügung, dass bis 2010 jede Schule einen Mobilitätsplan umsetzt. Die Schulen erhalten ein kleines Budget für eigene Maßnahmen. Hierin hat der „Walk to School“-Baustein einen wichtigen Stellenwert.

Erfahrungen

Die britische Regierung stuft „Walk to School“ als wesentliches Element bei Umsetzung des „White Paper: A new deal for transport“ und im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements ein. An den „Walk to School“-Aktionswochen und mit kontinuierlichen Aktivitäten beteiligen sich derzeit schon mehrere tausend Schulen in England. Auch international finden vergleichbare Formen des schulischen Mobilitätsmanagements Verbreitung: 2000 wurde ‚International Walk to School‘ (IWALK) gegründet, ein Netzwerk öffentlicher Institutionen und Interessensverbände. Unter anderem werden in den USA, Kanada, Irland, Neuseeland, der Schweiz und Deutschland mittlerweile jährlich Aktionstage durchgeführt. 2004 haben mehr als 3 Millionen Kinder aus 36 Ländern ihren Schulweg an den Aktionstagen zu Fuß absolviert.

Nach Einschätzung der Organisatoren hat die Kampagne an vielen Schulen eine Änderung der Verkehrsmittelnutzung bewirkt. Im März 2004 wurde der erste ‚International Walk to School Award‘ durch das IWALK-Netzwerk an die Holmer Green First School, Buckinghamshire, vergeben. Seit 2000 konnte hier eine Reduzierung des Anteils der Pkw-Nutzung im Schülerverkehr von 62 auf 26 % erreicht werden. „Go for Gold“ nannte sich die lokale Aktion, bei der die zu Fuß gehenden Schüler Sticker sammeln konnten.

Materialien

- Jo Cleary: Developing healthy travel habits in the young: Safe Routes to School in the UK. In: Hugh McClintock (Ed.): Planning for cycling. Principles, practice and solutions for urban planners. Cambridge 2002.
- Hugh McClintock: The development of UK cycling policy. In: Hugh McClintock (Ed.): op.cit.
- <http://www.walktoschool.org.uk/site.htm> (21.02.2005)
- <http://www.iwalktoschool.org> (18.08.2004)
- <http://www.livingstreets.org.uk> (18.08.2004)

4.2.3

Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten

Träger

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Konzept und Maßnahmen

Im Herbst 1994 führte der Fachverband FUSS e.V. erstmals in allen Bundesländern zu den Einschulungsterminen eine Kampagne unter dem Motto: „Erleben, was auf dem Schulweg geschieht, anstatt daran vorbeizufahren“ durch. Im Jahr 2000 entwickelte der FUSS e.V. zusammen mit dem Hamburger Amt für Schule ein Faltblatt zur Direktverteilung an die Eltern von Schulkindern. Seit 2002 beteiligen sich mehrere Institutionen in Deutschland mit einer Informations-Kampagne am Internationalen Aktionstag „I walk to school“. Hierzu zählen die Bundesministerien

- ? für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,
- ? für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
- ? für Gesundheit und soziale Sicherung und
- ? für Familie, Senioren, Frauen und Jugend sowie
- ? das Umweltbundesamt.

Die Koordination erfolgt durch den FUSS e.V. in Kooperation mit anderen Verkehrs- und Umweltverbänden (z.B. VCD, BUND u.a.). Der jährliche Auftakt der Kampagne am 22. September steht unter der gemeinsamen Schirmherrschaft des BMU und des BMVBW.

Ziel der Kampagne ist, Eltern, Lehrkräften und Erziehern

- ? die Vorteile des Gehens auf den Schul- bzw. Kindergartenwegen der Kinder (beispielsweise Selbständigkeit, Gesundheit, Kontakte, Selbstbewusstsein, Verkehrssicherheit, Umweltbewusstsein, Lernfähigkeit) zu verdeutlichen und
- ? zu einem Engagement zugunsten sicherer und attraktiver Schul- bzw. Kindergartenwege zu motivieren.

Hierfür stehen den Zielgruppen Hintergrundinformationen und verschiedene Hilfsmittel wie beispielsweise Textvorschläge für Einladungen zu Elternabenden oder für Aufrufe zu Schulveranstaltungen, Plakate und ein Leitfaden für ein Schulwegplan-Verfahren zur Verfügung.

Die Materialien sind nicht vorrangig auf die Verkehrserziehung ausgerichtet. Nach Einschätzung der Träger der Kampagne haben Unfalluntersuchungen gezeigt, dass die Unkenntnis von Verkehrsregeln keine vorrangige Unfallursache bildet. Daher setzt die Kampagne konzeptionell folgende Prioritäten:

1. bauliche und betriebliche Maßnahmen auf den Schulwegen (engineering),
2. Einführung und Durchsetzung sicherheitsrelevanter Normen (enforcement) und
3. Erziehung und Bildung (education).

Die Zielgruppen werden mit positiv besetzten Themen wie

- ? Eltern: Erhalt der „Gesundheit“ und der „Lernfähigkeit“ ihrer Kinder
- ? Kinder: „Attraktivität und Schönheit“ durch Bewegung und „Kontakt- und Kommunikationsmöglichkeiten“ auf dem Schulweg
- ? Lehrkräfte: Bedeutung der Bewegung vor Schulbeginn, damit die Kinder „wach und fit“ sind angesprochen.

„Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ hat sich nach Kenntnis ihrer Träger zur breitesten Informations-Kampagne unter den weltweiten Aktivitäten „I walk to school“ entwickelt. Im Jahr 2004 erfolgte die Umsetzung mit Unterstützung durch sieben Bundesländer und über 250 städtische Schulämter in ganz Deutschland. Es wurden etwa eine halbe Million Informationspakete direkt an die Eltern von in diesem Jahr eingeschulenden Kindern verteilt. Der Fachverband FUSS e.V. hat die Informationen und auch die Beratung insbesondere über das Internet von Jahr zu Jahr ausgebaut.

Finanzierung

Die ersten Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit wurden mit Unterstützung durch das Schulamt Hamburg und verschiedene Sponsoren im Jahr 2000 finanziert. In den Jahren 2002 bis 2004 wurde das Projekt mit Mitteln des BMU und des Umweltbundesamtes, 2003/2004 zusätzlich durch das BMVBW gefördert. Insbesondere an der Verteilung der Informationen zum Schulbeginn beteiligten sich Kultusministerien mehrerer Länder und städtische Schulämter.

Erfahrungen

Der Fachverband FUSS e.V. hat als Träger seitens der Zielgruppen ausgeprägt positive Rückmeldungen erhalten. Die bisherigen Anregungen bezogen sich auf:

- ? Bereitstellung der Informationen über einen langjährigen Zeitraum, damit die Schulen zumindest die Eltern neu einzuschulender Kinder ansprechen können.
- ? Intensivere Einbeziehung der Kindergärten, da Eltern in dieser Lebensphase ihre Mobilitätsroutinen vielfach umstellen.
- ? Bereitstellung der Informationen auch in anderen Sprachen. Zwischenzeitlich steht ein zentrales Faltblatt auch in türkischer Sprache zur Verfügung.
- ? Betonung von Gesundheit und Bewegung als wesentlichen Motiven des Gehens.
- ? Intensivierung von Informationsmaterialien über attraktive bauliche und betriebliche Verkehrsangebote auf den Schulwegen. Hierzu stellt der Träger der Kampagne den Internet-Service www.Schulwegplaene.de zur Verfügung.

Die – bislang noch nicht längerfristig abgesicherte - Kontinuität stellt nach Erfahrung des Trägers der Kampagne die größte Herausforderung dar. Die schulischen Lehrkräfte und die Erzieherinnen und Erzieher in Kindergärten sind in erster Linie Multiplikatoren, können jedoch nur in geringem Umfang Kosten übernehmen.

Der Fachverband FUSS e.V. bietet Evaluations-Hilfen für die Beurteilung der örtlichen Wirkungen an (Fragebögen, Wettbewerb). Die längsten Erfahrungen gibt es in Hamburg, wo die Kampagne kontinuierlich seit dem Jahr 2000 durchgeführt wird. An den Aktionstagen entwickelte sich hier eine deutliche Abnahme der mit dem Auto zurückgelegten Schulwege: Bei einem Wettbewerb 2003 gewann beispielsweise eine Grundschule, in der an diesem Tag nur fünf anstatt der üblichen 90 Kinder mit dem Auto gebracht wurden. Dies lässt sich nach Einschätzung des Trägers jedoch nicht auf das Jahr verallgemeinern.

Materialien

- ? Planungsgruppe „Vor Ort“, FUSS e.V. (Hrsg.): Zu Fuß zur Schule, Bremen/Berlin 2002
- ? <http://www.ZuFusszurSchule.de>
- ? <http://www.ZuFusszumKindergarten.de>
- ? <http://www.Schulwegplaene.de>
- ? <http://www.fuss-ev.de> > Button: Angebote, Rubrik: Kinder zu Fuss

4.2.4

Grüne Meilen

Träger

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und Klima-Bündnis/Allianza del Clima e.V.

Konzept und Maßnahmen

Der VCD und der Verein Klima-Bündnis haben 2002 und 2003 eine bundesweite Kampagne „Auf Kinderfüßen durch die Welt“ durchgeführt. Im Jahr 2003 war die Kampagne in einen europaweiten Rahmen eingebettet. Anlässe der Kampagne waren die Weltgipfel „RIO + 10“ in Johannesburg und die UN-Klimakonferenz in Mailand. Die Kampagne wurde 2004 und 2005 auf regionaler Ebene, beispielsweise in der Region Hannover oder in Schleswig-Holstein, fortgeführt.

Die Kampagne zielt darauf, dass Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren spielerisch die Themen Nachhaltigkeit, Klima und Verkehr kennen lernen und Spaß an einer eigenständigen Mobilität zu Fuß, mit dem Rad oder Roller oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln entwickeln. In einem jährlichen Gesamtzeitraum von bis zu vier Monaten waren Kindergärten, Grundschulen und sonstige Kindereinrichtungen für jeweils eine Woche zu einer Beteiligung an der Kampagne eingeladen. Die Kommunen wurden um Motivation und Unterstützung der örtlichen Kindereinrichtungen und Grundschulen gebeten.

In den einwöchigen Zeiträumen sollten die Kinder ihre mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes absolvierten Wege als „Grüne Meilen“ in Alben, die die Kindereinrichtungen führten, sammeln. Ein Weg entsprach dabei einer grünen Meile. Die Träger der Kampagne hatten eine Internetseite mit Meilenständen für die lokale und die bundesweite Ebene eingerichtet. Durch die „Grünen Meilen“ wurden die eigenen Beiträge der Kinder zu einer nachhaltigeren Mobilität fassbar.

Für Lehrkräfte und Erzieher standen spielerisch angelegte Materialien beispielsweise über

- ? „Schulwege früher“,
 - ? „Wie kommen Kinder in anderen Ländern zur Schule?“
 - ? „Wie erlebe ich den Verkehr?“
 - ? „Was hat der Verkehr mit dem Klima zu tun?“
- zur Verfügung.

Ein zweiter Baustein der Kampagne umfasste Bestandsaufnahmen und Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsanlagen auf den Alltagswegen der Kinder. Dies sollte unter anderem

- ? die Ortskenntnis, den Orientierungssinn und das Abstraktionsvermögen der Kinder steigern,
- ? zu einer realistischeren Wahrnehmung von Gefahren beitragen und
- ? Möglichkeiten zur Beteiligung der Kinder an kommunalen Planungsprozessen eröffnen.

Hierfür stellten die Träger der Kampagne für die Kinder Materialenvordrucke wie Fragebögen oder Grundlagen für Lageplanskizzen zur Verfügung. Kommunen konnten auf Empfehlungen für Aktionsformen zurückgreifen, auf der die Kinder Ergebnisse der beiden Aktionen und ihre Verbesserungsvorschläge präsentieren konnten.

Die Ergebnisse der Kampagne 2002 und 2003 wurden – neben den lokalen Präsentationen – Vertretern des BMU bzw. der EU-Generaldirektion Umwelt öffentlichkeitswirksam übergeben.

Finanzierung

Die Kampagne des Jahres 2002 wurde durch

- ? das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,
- ? das Umweltbundesamt und
- ? den deutschen Kinderschutzbund

gefördert. Im Jahr 2003 traten

- ? die Generaldirektion Umwelt der EU und
 - ? das Baumarktunternehmen OBI
- als Unterstützer auf.

Die regionalen Kampagnen 2004 wurden aus regionalen Mitteln – wie etwa des Klimaschutzprogrammes der Region Hannover - bezuschusst. Die regionale Kampagne 2005 in Schleswig-Holstein wurde durch das Schleswig-Holsteinische Umweltministerium sowie aus Mitteln

- ? einer Umweltlotterie,
 - ? der Gemeinschaftsaktion „Schleswig-Holstein – Land für Kinder“ des Landes und des Deutschen Kinderhilfswerkes,
 - ? der landesweiten Verkehrs-Service-Gesellschaft,
 - ? der Kieler Verkehrsgesellschaft und
 - ? der Umweltakademie des Landes
- finanziert.

Erfahrungen

Die erste Kampagne des Jahres 2002 hatte für den Baustein „Grüne Meilen“ das Ziel, die Distanz zwischen Deutschland und Johannesburg mit fast 9.000 Kilo-

metern symbolisch abzubilden. Mit über 30.000 beteiligten Kindern und etwa 141.000 Grünen Meilen wurde dieses Ziel weit übertroffen. Im Jahr 2003 legten die Kinder europaweit über 540.000 Grüne Meilen zurück.

Auch die regionalen Kampagnen in 2004 und 2005 konnten mit

- ? über 8.000 Grünen Meilen von etwa 1.000 Kindern in der Region Hannover oder
- ? über 80.000 Meilen von etwa 9.000 Kindern in 126 Einrichtungen Schleswig-Holsteins

die ehemaligen bundesweiten Ziele fast erreichen bzw. weitaus übertreffen. Nach Kenntnis der Träger haben viele Kommunen örtlich öffentlichkeitswirksame Präsentationsformen zur Übergabe und Weiterleitung der „Grünen Meilen“ an den Bund bzw. die EU gewählt.

An der Aktion „Verkehrsdetektive unterwegs“ beteiligten sich im ersten Kampagnenjahr über 8.000 Kinder. Nach Einschätzung der Träger werteten viele Kommunen die Bestandsaufnahmen und Handlungsvorschläge der Kinder verwaltungsintern aus. Aus einzelnen Städten sind hierauf aufbauende Maßnahmen bekannt.

Nach einem Kinderverkehrsgutachten, dass die Träger der Kampagne auf Basis von etwa 1.300 durch die Kinder beantworteten Fragebögen erstellten, kommen 53 % der Grundschul Kinder alltäglich - also außerhalb der Aktionswoche - zu Fuß zur Schule. Insgesamt 81 % der Antworten bezogen sich auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes, 19 % auf das Auto.¹⁸ Die Kinder zeigen sehr positive Einstellungen zu nichtmotorisierten Verkehrsmitteln: Für 38 % macht der Schulweg zu Fuß am meisten Spaß, für 30 % mit dem Fahrrad. Nur für 10 % der Kinder verbindet sich das Auto mit einem Spaß machenden Schulweg.

Von etwa 900 Kindern liegen auch zentral ausgewertete Bestandserhebungen von Verkehrsanlagen auf ihren Alltagswegen vor. Hiernach sind beispielsweise nur etwa 10 % der betrachteten Gehwege 2,5 m, über die Hälfte aber weniger als 1,5 m breit. Dies gibt – trotz eines Einflusses durch die Auswahl der betrachteten Straßenräume – Hinweise auf verbreitete Einschränkungen der Flächenverfügbarkeit.¹⁹

Die für die Träger unerwartet große Resonanz der Kampagne ist nach ihrer Einschätzung auch auf

- die Kooperation zwischen einem Interessenverband und einem von vielen Kommunen getragenen Verein,
- die Möglichkeit zur örtlichen Weiterentwicklung der angebotenen Materialien und

¹⁸ Der im Vergleich zu anderen Untersuchungen niedrige Anteil der Begleitmobilität kann durch den zeitlichen Zusammenhang der Befragung mit den Aktionswochen begründet sein.

¹⁹ Im Original ohne Differenzierung nach baulicher und verfügbarer Gehwegbreite

- eine Rückkopplung der örtlich wie auch überörtlich erzielten Ergebnisse mit den Kindern zurückzuführen.

Materialien

- VCD und Klima-Bündnis: Abschlussdokumentation zur Kampagne „Auf Kinderfüßen durch die Welt“. Bonn 2003
- www.kinder-meilen.de vom 15.08.2005
- www.klimaschutz-hannover.de

4.2.5 Zu Fuss einkaufen – Fussverkehr Schweiz

Träger

Kompetenzzentrum Fussverkehr Schweiz und Einzelhandelsunternehmen Volg

Konzept und Maßnahmen

„Zu Fuss einkaufen“ war ein Pilotprojekt des Kompetenzzentrums Fussverkehr Schweiz (Kap. 4.2.12), aus dem Erfahrungen gesammelt werden sollten,

- inwiefern eine Kampagne zu Gunsten des Gehens in der Öffentlichkeit angenommen wird,
- welche Wirkungen sie haben kann,
- welche Akteure angesprochen und
- welche Werbemaßnahmen eingesetzt werden können.

Im Kanton St. Gallen wurden im Frühjahr 2003 17 Filialen des Einzelhandelsunternehmens Volg (Angebotsschwerpunkt periodischer Bedarf) ausgewählt. In ihren Einzugsgebieten wurden an alle Haushalte unter anderem

- Faltblätter mit Informationen zu örtlichen Kurzstrecken, die zu Fuß zurückgelegt werden können, sowie
- Fragebögen mit einem Ortsplan des jeweiligen Dorfes und Informationen über das Fußgängerverkehrsnetz, Sicherheitsvorkehrungen und Überquerungsmöglichkeiten an Straßen

verteilt. Die ausgefüllten Fragebögen konnten in den Volg-Filialen in Aktions-Briefkästen eingeworfen werden. Jeder eingereichte Fragebogen nahm an einer Verlosung von Einkaufsgutscheinen oder Tageskarten für die Schweizerische Bodenseeschiffahrt teil. Für originelle oder substantielle Vorschläge zur Verbesserung der Fußwegenetze wurden Zusatzpreise verlost. Pro Filiale stand eine Preissumme von etwa 5.500,- SFr zur Verfügung.

Die Kampagne wurde auch in der Kundenzeitung des Unternehmens Volg sowie durch einheitlich gestaltete Rotairs (beidseitig beklebte Kartonschilder, die über den Köpfen der Kunden hängen), Informationsstände und auffällige Aktions-Briefkästen in den Filialen bekannt gemacht. Um sie auch über den bestehenden

Volg-Kundenstamm hinaus publik zu machen, fand eine Pressekonferenz statt. Eine lokale Fernsehstation brachte eine Sendung mit Stellungnahmen der Träger und mit Kundenmeinungen. Zusätzlich wurden in verschiedenen Lokalzeitungen Inserate geschaltet. Die Ergebnisse der Umfrage wurden anschließend in den Lokalzeitungen veröffentlicht.

Auf der Web-Site www.zu-fuss.ch wurden zusätzlich Informationen über das Projekt sowie zum Fragebogen publiziert. Die Organisatoren der Kampagne nahmen an, dass eher Frauen traditionell organisierter Haushalte einkaufen gehen und die Männer das Internet nutzen. Ziel war daher, dass die Kampagne im Familiengespräch thematisiert wurde. Die Web-Site bleibt auch über das Projekt hinaus bestehen und bietet für ähnliche Aktionen eine Grundlage.

Finanzierung

Die Kampagne wurde vom Kompetenzzentrum Fussverkehr Schweiz ins Leben gerufen und in Kooperation mit dem Einzelhandelsunternehmen Volg umgesetzt. Finanzielle Unterstützung erhielt das Projekt durch EnergieSchweiz (Programm des Bundesamtes für Energie), den Aktionsplan Umwelt und Gesundheit (APUG, Bundesamt für Gesundheit, Schweiz) und die Fachstelle Rad-, Fuss- und Wanderwege des Kanton St. Gallen.

Erfahrungen

Der Befragungsrücklauf belief sich auf 400 Fragebögen. 96% der teilnehmenden Kunden gaben an, gern zu Fuß zu gehen. 60% der beteiligten Kunden würden mehr Auto fahren oder sogar zusätzlich Autos anschaffen, falls die örtliche Volg-Filiale schließen würde. Die Dorfläden mit Artikeln des täglichen Bedarfs stellen somit einen wichtigen Faktor für kurze und umweltfreundliche Einkaufswege zu Fuß dar.

In den Gemeindevertretungen wurden die Verbesserungswünsche der Teilnehmer mit großem Interesse aufgenommen. Häufig nehmen die Fußgänger aufgrund von Sicherheitsbeeinträchtigungen oder zugunsten attraktiverer Wege noch Umwege in Kauf. Die Vorschläge betrafen überwiegend Überquerungsmöglichkeiten, die Übersichtlichkeit im Straßenraum oder die Schaffung neuer Fußwegeverbindungen.

Die Kampagne wurde sowohl von Fussverkehr Schweiz als auch von Volg als erfolgreich eingestuft, obwohl an der Fragebogen-Aktion überwiegend Kunden teilnahmen, die bereits ihre Einkäufe zu Fuß erledigen. Diese wurden durch zusätzliche Argumente motiviert, ihr (Einkaufs-) Verhalten beizubehalten. Inwiefern Kunden angesprochen wurden, die bisher das Auto zum Einkaufen nutzen, wurde aus dem Fragebogenrücklauf nicht deutlich.

Positiv bewertete Fussverkehr Schweiz die Teilnahme der Medien an der Kampagne. Zehn Medien der Region – Zeitungen, Radio, TV – publizierten das Projekt und erwirkten eine große Aufmerksamkeit.

Materialien

- <http://www.zu-fuss.ch/home10.htm> (16.08.2004)
- Fussverkehr Schweiz: Zu Fuss einkaufen. Schlussbericht. August 2003
- Fussverkehr Schweiz: Kampagne ‚Zu Fuss einkaufen‘. fussverkehr.ch 3/03

4.2.6

Walking the way to Health: Gesundheitsförderung durch das Gehen

Träger

Thames Valley Health Walks Project

Konzept und Maßnahmen

Im Rahmen des Programms zur Gesundheitsförderung durch das Gehen bieten Gesundheitsinstitutionen in der englischen Stadt Wokingham (40.000 EW, Grafschaft Berkshire) seit 1998 wöchentlich etwa 20-25 geführte Spaziergänge und Wanderungen über Distanzen von einer bis vier Meilen (etwa zwei-sechs Kilometer) an. Die Gesundheitsgänge werden öffentlich sowie über einen Postverteiler bekanntgemacht und von Freiwilligen geleitet. Einige Gesundheitsgänge enden - zur Betonung der sozialen Zielsetzungen des Gehens - in Cafés oder Pubs. Ergänzend zu diesen geführten Gängen umfasst das Programm auch zielgruppenspezifische Gänge, etwa für gesundheitlich Beeinträchtigte oder zu Schulen, sowie Empfehlungen für individuelle Routen.

Finanzierung

Die Vorbereitung und Durchführung der Gänge wird aus Mitteln der Gesundheitsförderung finanziert. Hierzu tragen unter anderem die Britische Herzstiftung und die Countryside Agency, eine beratende Institution zur Förderung ländlicher Räume, bei.

Erfahrungen

Etwa ein Jahr nach Beginn der geführten Gänge nahmen nach einer ersten Wirkungsuntersuchung hieran bereits etwa 750 Personen regelmäßig teil. Die meisten Teilnehmer sind zwischen 50 und 70 Jahren alt und nahmen ohne Partner teil. Dies unterstreicht den sozialen Charakter der Gänge, den vor allem Frauen auch als wichtiges Motiv betonen. Etwa 15-20 Personen stoßen auch nach der Anlaufphase wöchentlich als neue Teilnehmer hinzu.

Etwa ein Viertel der Teilnehmer sieht seine Verkehrsmittelroutinen – auf Alltagswegen über die geführten Gänge hinaus – zu Gunsten häufigeren Gehen und selte-

nerer Pkw-Nutzung verändert. Mehr als die Hälfte der Teilnehmer gibt an, insgesamt häufiger zu Fuß zu gehen. Über 90 % der Teilnehmer wollen diese Form des Gehens auch langfristig fortsetzen. Sie begründen dies mit einem besseren Selbstgefühl, besserer Fitness oder auch besserem Schlaf. Jeder zwanzigste Teilnehmer geht nach eigener Einschätzung seltener zum Arzt.

Eine zweite Wirkungsuntersuchung bezog 260 „sitzende“ Personen ein, die weniger als zwei Stunden wöchentlich mit mittlerer Intensität körperlich aktiv waren. Etwa ein Viertel von ihnen nahm an dem Programm des geführten Gehens teil, die übrigen Teilnehmer erhielten als Kontrollgruppe allgemeine Informationen und Empfehlungen über Gehen und Gesundheit.

Die Personen aus der Gruppe mit geführten Gängen nahmen in zwölf Monaten an durchschnittlich sechs Gängen teil, einzelne absolvierten auch über 50 Gänge. Unter den Teilnehmern der geführten Gänge waren nach einem Jahr 36 % körperlich aktiv geworden und beabsichtigten, dies auch fortzuführen. Aus der Kontrollgruppe waren dies 23 %.

Nach Einschätzung der Autoren der Wirkungsuntersuchung zeigt dies die Eignung des Programms geführter Gänge für die Gesundheitsförderung, da es mit geringem Aufwand „sitzende“ Personen zu körperlicher Aktivität motivieren kann. Die Teilnehmer wiesen nach einem Jahr etwas verbesserte Lungenfunktionen auf. Veränderungen des Blutdrucks, des Körpergewichtes oder des Cholesterinspiegels mehrerer Personen waren insgesamt jedoch nicht aussagekräftig.

Materialien

- The Countryside Agency und British Heart Foundation: Evaluation of a health walking project. Research Notes, CRN 6, London 2000
- The Countryside Agency und British Heart Foundation: Walking for Health. The first randomised control trial. Research Notes, CRN 18, London 2001

4.2.7

Individualisiertes Marketing im Rahmen des Programms TravelSmart - Perth, Western Australia

Träger

Department for Planning and Infrastructure, Government of Western Australia

Konzept und Maßnahmen

In Perth (1,4 Mio. Einwohner), Western Australia, verteilt sich der Modal-Split nach der Zahl der Wege auf gesamtstädtischer Ebene wie folgt:

- 58 % Kfz-Nutzer als Fahrer
- 21 % Kfz-Nutzer als Mitfahrer
- 12 % Fußgänger
- 6 % ÖPNV
- 3 % Radfahrer.

Der hohe Kfz-Anteil rührt auch daher, dass in Perth die Benzinkosten sehr gering sind und kaum Parkgebühren erhoben werden. Die Bewohner schätzen Fahrten mit dem Pkw vielfach als zeitgünstiger gegenüber anderen Verkehrsmitteln ein. Die Modal-Split-Anteile des Fußgänger- und Radverkehrs sowie der öffentlichen Verkehrsmittel sind daher in den letzten 15 Jahren verstärkt zurückgegangen.

Knapp 40 % aller Kfz-Fahrten liegen unter 3 km Entfernung, 8 % unter 1 km, also in den typischen Distanzbereichen nichtmotorisierter Verkehrsmittel. Die 1995 initiierte ‚Metropolitan Transport Strategy‘ (MTS) zielt darauf ab, den erwarteten Zuwachs der Kfz-Nutzung zu reduzieren, Anteile des ÖV und des Fahrrades zu steigern und den Anteil des Gehens zu stabilisieren.

Neben infrastrukturellen Maßnahmen, wie dem Neu- und Ausbau von alltäglichen und touristischen Radverkehrsanlagen, wurde ein ‚Travel Demand Management‘ gegründet, das europäische ‚best practice‘-Beispiele überprüfte und Marketingstrategien in Form von Dialogen in Schulen, bei Arbeitgebern und in der Verwaltung entwickelte. Hieraus wurde 1999 das Marketingprogramm ‚TravelSmart‘ mit einem 10-Jahres-Plan ins Leben gerufen. Neben einem individuell auf Haushalte zugeschnittenen Programmbaustein stehen zielgruppenorientierte Aktions- und Informationsprogramme für Schulen, Umweltgruppen, Betriebe, Politiker und Mitarbeiter der öffentlichen Verwaltung sowie für Vereine zur Verfügung.

Das individualisierte Marketing des Programms ‚TravelSmart‘ wendet sich an jede Zielperson in den Wohnhaushalten, um die bestehenden Hemmnisse gegen die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, des Fahrradfahrens oder Gehens zu ermitteln (z.B. Gewohnheit, Komfortaspekt), Informationslücken abzubauen (z.B. Verlauf der Buslinien, Tarifsystem) und die Vorteile bei der Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln aufzuzeigen (etwa gesundheitliche Vorbeugung).

Nach einer Pilotstudie von 1997 bis 2000, bei der 380 Haushalte in der Innenstadt von South Perth angesprochen wurden, wurden von 2000 bis 2004 in einer zweiten Phase 15.300 Haushalte zunächst angeschrieben und später telefonisch befragt. 94 % der Haushalte willigten in die Teilnahme ein und wurden nach einer weiteren Befragung in drei Gruppen differenziert:

- nicht-interessierte Personen (39 %): die Teilnehmer wurden nicht weiter befragt;
- bereits Nutzer von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (15 %): diese wurden mit einer Belohnung bedacht und zur weiteren Nutzung motiviert;
- interessierte Personen (40 %): jedem Befragten wurde ein individuell zugeschnittenes Informationspaket übermittelt und, wenn gewünscht, ein Hausbesuch abgestattet und beispielsweise ein Test-Ticket für die öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt.

Die Mehrheit der potenziellen neuen Nutzer von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln interessierte sich gleichermaßen für Informationen der öffentlichen Verkehrsbetriebe, für das Radfahren und das Gehen.

Die gesundheitlichen Vorteile waren zentrales Thema einer Broschüre zur Förderung des Gehens, in der auch praktische Informationen und Motivationsanregungen aufgelistet wurden. Für die Förderung des Radfahrens wurde ein Flyer zusammengestellt, der Informationen über den Kauf eines Fahrrads, Sicherheitshinweise, den Umgang von Kindern mit Fahrrädern usw. beinhaltet. Des Weiteren wurden lokale Routen in einem Plan veröffentlicht und Rabatte für ansässige Fahrradläden (z.B. Servicegutschein, Preisnachlässe beim Neukauf) sowie ‚TravelSmart‘-Wasserflaschen verteilt.

Das Interesse an öffentlichen Verkehrsmitteln lag überwiegend bei der Zusammenstellung eines persönlichen Fahrplans, kundenfreundlichen Übersichten der Linien und Haltestellen, Informationen über das Tarifsystem und die Anschlüsse unter den öffentlichen Verkehrsmitteln.

6.000 ‚Individualpakete‘ wurden auf diese Art an die Teilnehmer verteilt. Daneben wurden 2.600 Hausbesuche aufgrund von Fragen zum Fuß- und Radverkehr und 600 Hausbesuche für Informationsgespräche über öffentliche Verkehrsmittel von ‚TravelSmart‘ geleistet. 90 % der Kunden waren aufgrund des direkten Kundenkontakts sehr zufrieden mit der Aktion.

Bis 2010 sollen mit dem individualisierten Marketing von ‚TravelSmart‘ insgesamt 650.000 Einwohner zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel motiviert werden.

Finanzierung

Das individualisierte Marketing wird aus Mitteln der westaustralischen Regionalregierung finanziert. Beiträge hierzu geben auch die örtlichen ÖV-Betriebe.

Erfahrungen

Nachdem bereits das Pilotprogramm eines kleinen Haushaltskollektivs in der Innenstadt Perths einen guten Erfolg erzielte (10 % weniger Kfz-Fahrten), konnte in der zweiten Stufe nach einer Zwischenuntersuchung im Jahr 2000 auf größerer Basis eine Minderung der Kfz-Fahrten um 14 % festgestellt werden.

Der Anteil der Kfz-Fahrten an allen Wegen, die die Bewohner des beteiligten Stadtgebietes an einem Stichtag zurücklegen, sank um 8 % (Kfz-Selbstfahrer bezogen auf Teilnehmer des Programms und eine nicht beteiligte Kontrollgruppe). Den stärksten Zuwachs verzeichnete das Gehen mit einem auf 16 % gestiegenen Anteil. Die Anteile der weiteren Verkehrsmittel an der Zahl der Wege von Bewohnern der beteiligten Stadtteile veränderten sich wie folgt:

- Fahrrad von 2 auf 3 %,
- ÖV von 6 auf 7 %,
- Mitfahrten im Kfz von 20 auf 22 %.

Der Zuwachs der zu Fuß absolvierten Wege ist auch auf eine veränderte Zielwahl zurückzuführen, etwa in der Wahl örtlich nahe gelegener Einkaufsmöglichkeiten.

Nach Einschätzung der Projektverantwortlichen in der Regionalregierung Western Australia lässt das auf 10 Jahre angelegte Programm für 650.000 Einwohner einen volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 30:1 bis 37:1 erwarten. Als Nutzenkomponente sind hierin u.a. vermiedene Umweltbelastungen, Gesundheitswirkungen und vermiedene Unfälle berücksichtigt.

Materialien

- Colin Ashton-Graham et al.: Increasing cycling through ‚soft‘ measures (Travel-Smart) - Perth, Western Australia. In: Hugh McClintock: Planning for cycling. Principles, practice and solutions for urban planners, Cambridge, 2002
- Laufende Projektmaterialien unter: www.dpi.wa.gov.au/travelsmart

4.2.8

Modellversuch „mobiles Schopfheim“

Träger

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg in Zusammenarbeit mit der Stadt Schopfheim und örtlichen Handlungsträgern

Konzept und Maßnahmen

Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg nahm zu Beginn der 90er Jahre erstmals ein Fachkonzept „Bewusstseinsbildung für eine intelligente Mobilität“ mit dem Schwerpunkt auf Informations-, Aufklärungs- und Motivationsmaßnahmen auf. Für ein Modellvorhaben wurde die südbadische Stadt Schopfheim mit den Gemeinden Hausen und Maulburg mit ca. 25.000 Einwohnern ausgewählt. Ihre kompakte Siedlungsstruktur bietet gute Voraussetzungen für das Gehen und das Radfahren, zudem war die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel entlang der Hauptsiedlungsachse zufriedenstellend.

Das Schopfheimer Modellvorhaben untersuchte als eines der ersten Vorhaben die Möglichkeiten von Verhaltensbeeinflussungen mit Mitteln des Mobilitätsmanagements, bei dem nur in sehr geringem Umfang Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur bzw. des ÖV-Angebotes vorgenommen wurden.

Zur Umsetzung von Maßnahmen und Aktionen wurden kommunale Dienststellen und örtliche Akteure wie Vereine, die Industrie- und Handelskammer, Verkehrsunternehmen, die Verkehrswacht, Krankenkassen, Stadtratsfraktionen, Arbeitgeber und Lehrer der örtlichen Schulen gewonnen. Zentrale Einrichtung war ein „Projektausschuss“ mit 90 Einzelpersonen und Institutionen, von denen 20 aktiv an der Entwicklung und Umsetzung von Einzelmaßnahmen mitwirkten.

Ein Projektbüro übernahm u.a. die Aufgabe einer Mobilitätszentrale (Auskünfte, Mobilitätsberatung etc.) und führte Erfolgskontrollen in Form von Telefonbefragungen und Presseanalysen durch. Das Team des Projektbüros war auch alle 14 Tage auf einem Wochenmarkt mit einem Infostand präsent. Im Zeitraum 1994-1996 wurden etwa 65 Einzelmaßnahmen durchgeführt:

- Themenorientierte Aktionstage wie „Aktionstag mobiles Schopfheim“ (1994 und 1996) und „Sommermarkt 1995“ sowie zusätzliche Aktivitäten des Projektbüros auf Stadt- und Gemeindefesten erhielten großen Zulauf.
- Ein Faltblatt „Mobil zu Fuß“ mit Handlungshinweisen („preiswerter Gang zum Einkaufen“, „Erlebniswert Bummeln“, etc.) wurde an alle Haushalte versandt. Zusammen mit einer Krankenkasse und Geschäftsleuten wurden Aktionstage organisiert, die eine innerstädtische Einkaufsstraße „ergehbar“ machen sollten. In besonderer Weise für das Gehen warben Wander-Freizeitipps in der Presse.
- Mit Schwerpunkt auf der Förderung des Fahrradverkehrs, der ÖV-Nutzung sowie des Verkehrsverhaltens als Kfz-Nutzer wurden eine Vielzahl weiterer Maßnahmen durchgeführt. Hierzu zählten beispielsweise die
 - Publikation einer an alle Haushalte verteilten Radverkehrskarte,
 - eine Kampagne „Energiesparend Autofahren“,
 - ein „integrierter ÖV-Fahrplan“ mit Darstellung aller relevanten Linien, Verkehrsträger und Querverbindungen in die umliegenden Ortschaften,
 - die Einrichtung und Anschubfinanzierung eines Wanderbusses sowie eines Nachtbusses.
 - Regelmäßige Bekanntmachungen in der lokalen Presse und aperiodische Mitteilungen im Amtsblatt sowie im Hörfunk und Fernsehen unterstützten die Verbreitung der Informationen und förderten die Akzeptanz des Modellversuchs bei der Bevölkerung.
 - Eine Beratung von Betrieben (insbesondere Job-Ticket), Projekttag an Schulen, Workshops und Ausstellungen, Preisausschreiben und Wettbewerbe waren weitere Aktionen des Modellversuchs.

Erfahrungen

Auf Grundlage einer Panel-Befragung von 1.095 Personen vor Beginn und nach Abschluss des Modellversuchs konnte eine Erfolgskontrolle durchgeführt werden. Hierbei wurden Veränderungen der Verkehrsmittelwahl und die mobilitätsbezogenen Einstellungen der Panelgruppe untersucht.

Insgesamt konnten etwa 20 % der Personen für umweltfreundliche Verkehrsmittel sensibilisiert und zu Veränderungen der Verkehrsmittelwahl auf einer Reihe ihrer Wege motiviert werden. Hierbei zeigte sich ein Rückgang der Kfz-Nutzung, aber auch des Gehens, und ein deutlicher Anstieg der Fahrradnutzung. Nur geringfügige Zuwächse verzeichnete die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Besonders im Berufsverkehr verlagerten sich Modal-Split-Anteile auf den Umweltverbund. Einer Abnahme des Anteils der per Pkw zurückgelegten Wege um 11 % (Selbstfahrer) steht ein geringer Zuwachs der zu Fuß absolvierten Wege (+ 1 %), vor allem aber der per Rad oder per Moped zurückgelegten Wege um je etwa 5% gegenüber. Im Einkaufsverkehr beruht eine leichte Steigerung des Anteils der Autofahrten dabei vor allem auf einer während des Modellvorhabens eingeführten Parkraumbewirtschaftung, die die Verfügbarkeit von Kurzzeitparkplätzen verbessert hat. Im Einkaufs- und im Freizeitverkehr sanken die Anteile der zu Fuß absolvierten Wege um 6 bzw. 7 %. Gerade im Freizeitverkehr konnten – zu Lasten des Gehens und der Pkw-Nutzung – Zuwächse der per Rad oder per ÖV, aber auch der per Moped absolvierten Wege um jeweils fast 5 % erzielt werden.

Mehrere Kommunikationsmaßnahmen und ÖV-Angebote werden auch nach Ende des Modellversuchs fortgeführt. Ihr Schwerpunkt liegt auf dem ÖV und dem Fahrradverkehr. Nach den Erfahrungen aus dem Modellvorhaben sollte eine Kommunikation im Rahmen des Mobilitätsmanagements

- den Adressaten die Möglichkeit eigener Beiträge geben und
- Rückmeldungen über realisierte Verhaltensänderungen durch Andere geben. Verhaltensgewohnheiten und subjektive Erfahrungswerte (Zeitgewinn, Bequemlichkeit) und gesellschaftliche Normen („in“ oder „out sein“) können nur durch kontinuierliche Informations- und Motivationsaktionen durchbrochen werden. Eine „Zeigefinger-Pädagogik“ sollte zugunsten einer Vermittlung von Verhaltensalternativen im Kontext mit positiven Beispielen, Informationen und Erfahrungen vermieden werden.

Material

- Determeyer, R. et al.: Modellversuch „mobiles Schopfheim“ – Veränderungen von mobilitätsbezogenen Einstellungen und Verhalten. In: Verkehrszeichen 4/1995
- Schad, H.: Förderung einer „bewussten Mobilität“ – Erfahrungen aus dem Modellversuch „mobiles Schopfheim“ des Landes Baden-Württemberg. In: Verkehrszeichen 1/1998
- Determeyer, R. et al: Kommunales Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung. Beispiele aus dem Modellprojekt „mobiles Schopfheim“. Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.). Stuttgart. 1997

4.2.9

Wegweisung und Stadtpläne für Fußgänger

Wegweisung

Ungenauere Ortskenntnisse und damit mögliche Umwege werden oft als Hemmnisse gegenüber dem Gehen angesehen. Ein nutzergerechtes systematisches Wegweisungssystem für den Fußgängerverkehr fördert nicht nur das Gehen, sondern kann auch für den Einzelhandel und ÖV-Unternehmen neue Kunden ansprechen und wertet das Image einer Stadt auf.

Eine Fußgängerwegweisung unterscheidet zwischen einer zielorientierten und einer routenorientierten Wegweisung:

- Die **zielorientierte Wegweisung** weist konkrete Ziele aus und orientiert sich an einem Hauptwegenetz. Die Ziele werden aus verschiedenen Richtungen ausgewiesen, die Ausschilderung ist dadurch eindeutig und leicht verständlich. Diese Wegweisungsform dient sowohl dem Alltags- als auch dem Freizeitverkehr, sie ist vielfältig und an neue Ziel anpassungsfähig.
- Eine **routenorientierte Wegweisung** weist den Weg zu einem oder mehreren, meist auch touristisch relevanten Zielen. Für ein übersichtliches und leicht verständliches Wegweisungssystem ist eine geringe Anzahl ausgewiesener Routen erforderlich. Die routenorientierte Wegweisung ist für ortsfremde Besucher besonders geeignet, die damit wichtige Ziele der Stadt ohne zeitaufwändige Vorbereitung erkunden können. Bodenmarkierungen können die routenorientierte Wegweisung unterstützen.

Eine Kombination beider Wegweisungsformen offeriert sowohl Bewohnern als auch Neubürgern und Besuchern einer Stadt ein gutes Leitsystem.

Beispiele von Wegweisungssystemen

In **Basel** wurde im Rahmen der Schweizer Ausstellung für Landschaftsplanung und Gartenbau („Grün 80“) 1980 das erste stadtteilübergreifende Fußgängerinformations- und Leitsystem der Welt realisiert. Die historisch gewachsenen, in ein Hauptwegenetz einbezogenen Wege verbinden viele Plätze in Basels zentralen Stadtteilen. An zentralen Punkten (z.B. Bahnhof, Markt, Messe- oder Münsterplatz) stellen Informationstafeln einen Stadtplan sowie Auflistungen von Sehenswürdigkeiten und deren Erreichbarkeit dar. Zusätzlich werden Rundgänge ausgeschrieben, die verschiedene Thematiken bündeln. Entlang der Hauptwege markieren Richtungsweiser die Routen, wichtige Ziele oder Sehenswürdigkeiten sind über Stichwege angebunden. Zwischen- und Endziele wie etwa stadträumlich signifikante Orte, Wegeknotenpunkte, Plätze oder Haltestellen des ÖPNV sind am Kopf der Tafel dargestellt.

Die Gestaltung der Tafeln ist aus Rücksicht auf das stadträumliche Umfeld zurückhaltend. Teilweise sind sie in Augenhöhe angebracht und relativ klein. Ähnlich gestaltete Informationstafeln setzen mittlerweile beispielsweise auch Bremen, Göttingen und Hannover in ihren Innenstadtbereichen ein (Bild 7).



Bild 7:
Wegweisungstafel in der
Innenstadt Hannovers

Seit Sommer 2002 verfügt auch **Bamberg** über ein Fußgängerleitsystem, das – anders als in Basel – vor allem Besuchern der Stadt eine bessere Orientierung ermöglichen soll. An 20 Standorten im Innenstadtbereich wurden Infopunkte mit zweiseitig nutzbaren, beleuchteten Vitrinen eingerichtet. Auf einer Vitrinenseite werden eine detaillierte touristische Stadtkarte und weitere Wegeinformationen für Touristen gegeben, die andere Vitrinenseite steht für Werbezwecke zur Verfügung. Die verantwortliche Medienagentur übernimmt weitgehend die Kosten für die Herstellung, Installation und die Stromversorgung der Infotafeln. Zusätzlich weisen einzelne Wegweiser entlang wichtiger Routen Sammelziele aus. Ein gedruckter Stadtplan mit Hinweisen für Familien (z.B. Kinderspielplätze) und Mobilitätseingeschränkte (z.B. Treppenanlagen) ergänzt das Fußgängerleitsystem.

Zahlreiche Städte setzen im Innenstadtbereich Pfeilwegweiser ein, die neben öffentlichen Dienststellen beispielsweise auch Freizeit- oder Kureinrichtungen, Kulturstätten und Sehenswürdigkeiten sowie ÖV-Haltestellen ausweisen (Bild 8). Insgesamt sind die in Deutschland zur Anwendung kommenden Fußgängerleitsysteme noch unterschiedlich und entsprechen zum Teil nicht den Anforderungen. Bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist deshalb ein Leitfaden zur Fußgängerwegweisung in Arbeit, der auch bei Berücksichtigung spezifischer stadtgestalterischer Aspekte, Grundanforderungen und Standards herausarbeiten soll.



Bild 8:
Pfeilwegweiser in
Halle/Sale

Stadtpläne für Fußgänger

Viele Fußgänger bevorzugen verkehrsberuhigte oder begrünte Wege und Abkürzungen durch Häuserblocks oder Sackgassen. Diese sind in den meisten handelsüblichen Stadtplänen nicht verzeichnet. Der Fachverband FUSS e.V. hat daher zusammen mit einem privatwirtschaftlichen Verlag einen Stadtplan mit speziellen Informationen und erstmalig eigener Signatur für Fußgänger entwickelt. Hervorgehoben werden u.a. Wege in Parks und Grünanlagen, wasserbegleitende Wege, Blockdurchwegungen, Wanderwege, nachts verschlossene Wege und verkehrsberuhigte Straßen. Zusätzlich werden für Besucher auch allgemeine Stadtinformationen sowie Angaben zu ÖV-Haltestellen, öffentlichen Toiletten, Serviceeinrichtungen und kulturellen Sehenswürdigkeiten aufgenommen (Bild 9).



Bild 9:
Planausschnitt eines Fußgänger-
stadtplans des FUSS e.V. und des
mit ihm kooperierenden Verlages.
(Kennzeichnung von Blockdurch-
wegungen und Stichwegen mit
dunklen Linien)

Jede Neuauflage der Stadtpläne soll weiter auf die Belange der Fußgänger hin optimiert werden. Die Herausgeber der Pläne nutzen die ehrenamtliche Unterstützung Ortskundiger, durch deren Recherchen relevante Informationen kontinuierlich aktualisiert werden können. Als Dank erhalten ehrenamtliche Unterstützer jeweils eine Plan-Neuauflage.

Stadtpläne von FUSS e.V. und des mit ihm kooperierenden Verlages gibt es bislang für Berlin (City, Mittlere Ausgabe, Bezirks-Ausgaben), Hannover, Potsdam (City, Große Ausgabe) und Dresden. Ein weiterer Fußgänger-Stadtplan wird 2006 für Bremen erscheinen. Die Berliner Fußgänger-Stadtpläne sind im Internet abrufbar und werden von Tageszeitungen und Stadtilustrierten zum Anzeigen von Veranstaltungsorten verwendet.

Material

- AG Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. (Hrsg.): Wegweisungssysteme für den Fußverkehr, fußnote 6, August 2004
- Blase, A., Bräuer, D., Mennicken, C.: Wegweisungssysteme für den Fußverkehr. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Heidelberg 1992/2003.
- Ballmer, T.: Information und Orientierung für Fußgänger im öffentlichen Raum. In: Nahmobilität und Städtebau, Tagungsdokumentation, SRL Schriftenreihe Bd. 49, Berlin, Januar 2001
- Stadt Radolfzell: Das Fußgänger-Leitsystem der Stadt Radolfzell. 2004
- <http://www.bamberg.de/stadtplanungsamt/allgemein/archiv/fussgaenger-leitsystem.htm> vom 27.01.2005
- www.bamberg.de/rathaus/journal/011130t2.htm vom 27.01.2005
- www.berliner-stadtplan.com
- www.fuss-ev.de/projekte/pstadtpl.html vom 04.04.2005

4.2.10

Fußgängerbeauftragter in einer Kommunalverwaltung

Träger

Stadt Wuppertal

Konzept und Maßnahmen

Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 19.12.1994 die Verwaltung beauftragt, „eine Beauftragte oder einen Beauftragten für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu benennen, der/die im Rahmen eines Managementteams u. a. die Planung und Ausweisung sicherer und attraktiver Gehwegnetze erarbeiten soll“. Da Wuppertal – vorwiegend bedingt durch seine Topographie – lediglich einen Radverkehrsanteil von etwa 1% am Modal Split aufweist, liegt der Tätigkeitsschwerpunkt auf dem Fußgängerverkehr. Die Stelle des Beauftragten für den nichtmotorisierten Verkehr ist bei der Abteilung Verkehrsplanung im Ressort Stra-

ßen und Verkehr angesiedelt. Die Stelle soll etwa 10 % der Arbeitszeit des Stelleninhabers beanspruchen, dieser Anteil liegt erfahrungsgemäß aber etwas höher. Darüber hinaus hat der Stelleninhaber auch Verantwortung für andere Aufgaben der Verkehrsplanung.

Die derzeitige Funktion umfasst folgende Bereiche:

- Aufnehmen von Anregungen aus der Bevölkerung und Einsteuerung in die zuständigen Verwaltungseinheiten zur weiteren Bearbeitung oder Behebung von Mängeln und Problemen;
- Planerische Vorentwürfe für Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängerverkehrsanlagen;
- Beratung von Kollegen in der Verwaltung zu für den Fußgängerverkehr relevanten Anforderungen bei Vorhaben im öffentlichen Straßenraum;
- Vertretung der Fußgängerinteressen in Planungsgesprächen, Verwaltungsteams und in parlamentarischen Gremien;
- Stellungnahmen zu allen Planungen und Bauvorhaben im öffentlichen Straßenraum, bei denen die Belange des Fußgängerverkehrs betroffen sind.

Entsprechend dem o. g. Ratsbeschluss wurde ein Arbeitsteam eingesetzt, dem neben den städtischen Vertretern aus der Verkehrslenkung, der Verkehrsplanung, dem Straßenneubau und der Signaltechnik auch Mitarbeiter der Wuppertaler Stadtwerke als ÖPNV-Betreiber und der Kreispolizeibehörde angehören. Dieses regelmäßig tagende Team diskutiert grundsätzliche Anregungen, Wünsche und Verbesserungsvorschläge und gibt sie mit einer Empfehlung an die für die Umsetzung verantwortlichen Dienststellen weiter. Weitgehende Veränderungen im Straßenraum bzw. finanziell aufwändige Maßnahmen müssen zunächst in die parlamentarischen Gremien eingebracht, auch in Hinblick auf die kommunale Haushaltslage bewertet und dort beschlossen werden.

Finanzierung

Die Stelle wurde ohne zusätzliche Personalkosten mit einem Mitarbeiter aus dem Verkehrsressort besetzt.

Erfahrungen

Aufgrund der Stadtgröße, der angespannten Haushaltslage und des nach Einschätzung des Fußgängerbeauftragten bis in die achtziger Jahre vorherrschenden Status einer Restflächennutzung für Fußgängerverkehr können viele Verbesserungswünsche aus der Bevölkerung oder politischen Gremien nur schrittweise aufgegriffen werden. Bislang umgesetzt werden konnten beispielsweise Maßnahmen in folgenden Handlungsfeldern:

- Sicherung von Fortbewegungsflächen gegen Einbauten und Sondernutzungen (Kap. 4.2.23),

- Erarbeitung eines Netzkonzeptes – unter Berücksichtigung auch von Trampelpfaden als von Nutzern gewünschten Routen – für den Stadtteil Elberfeld,
- Verbesserung von Überquerungsmöglichkeiten und Optimierung von Signalanlagen (vgl. Kap. 4.2.23 und 5.4.6),
- Abbau von Angsträumen,
- Gestaltung von Verkehrsanlagen zugunsten der Barrierefreiheit (vgl. Kap. 5.4.6),
- Kooperation mit einem Mobilitätscenter der Verkehrsbetriebe im Bereich des Mobilitätsmanagements.

Der Anteil des Fußgängerverkehrs an der Zahl der Wege konnte von 17,5 % im Jahr 1994 auf 21,9 % gesteigert werden. Nach Erfahrung des derzeitigen Stelleninhabers erfüllt die Funktion eines Fußgängerbeauftragten wichtige Aufgaben in

- der Moderation zwischen Bürgern und Verwaltung und
- der kritischen Begleitung von Planungen und Baumaßnahmen.

Auch unter Berücksichtigung einer angespannten Haushaltslage bestehen nach Wuppertaler Erfahrungen in Großstädten auch langfristig Arbeitsfelder für eine nur mit dem Fußgängerverkehr befasste Fachkraft.

Materialien

- Widmann, R.: Arbeitsfelder und Funktion eines Fußgängerbeauftragten in einer Großstadt – am Beispiel Wuppertal. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 36. Ergänzungslieferung, 11/03

4.2.11

Leitbild Langsamverkehr Schweiz

Der vom Schweizer Bundesamt für Straßen erarbeitete Entwurf eines „Leitbildes Langsamverkehr“ soll dem nichtmotorisierten Verkehr (Langsamverkehr, LV) neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr eine gleichwertige Bedeutung beimessen (BUNDESAMT FÜR STRAßEN 2002). Diesem verkehrspolitischen Verständnis liegt die Bedeutung des LV mit wirtschaftlichen und ökologischen Vorteilen sowie positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung zugrunde.

Das Leitbild, bestehend aus Vision, Grundstrategie sowie Leitsätzen und Maßnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs, zielt auf die Schaffung von flächendeckend günstigen Rahmenbedingungen und Handlungsgrundlagen. Ziel ist, den LV-Anteil an allen Wegen in der Schweiz von 47 % in 2000 auf 54 % in 2010 zu erhöhen.

Die geplanten Maßnahmenpakete erstrecken sich auf die Grundversorgung des gesamten Landesgebietes mit LV-Infrastrukturen und -Dienstleistungen. Dazu zählen Wegenetze, optimierte Umsteiganlagen zu den privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der Einsatz moderner Informations- und Kommunikations-

mittel. Weitere Maßnahmen betreffen die Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit und den Bereich Forschung (u.a. Durchführung von Pilotprojekten), Entwicklung und Evaluation.

Das Leitbild weist dem Bund eine strategische Rolle bei der Förderung des LV zu, indem er u.a. planerische Normen und Standards erarbeitet, institutionelle Rahmenbedingungen schafft, Beitragsbedingungen festlegt sowie den Vollzug beratend unterstützt. Die Kantone und Kommunen übernehmen weiterhin die operative Umsetzung, wie Bau, Betrieb und Unterhalt der LV-Infrastruktur. Mit privaten Institutionen (z.B. Wirtschaft, Fachorganisationen) sollen bestehende Partnerschaften weiterentwickelt bzw. neue aufgebaut werden.

Mit besonderer Bedeutung für den Fußgängerverkehr obliegen dem Bund unter anderem folgende Aufgaben:

- Raumordnung und Planung
 - Überprüfung kantonaler Richtpläne (Raumordnungspläne) auf Erfüllung von raumplanerischen Zielen und Grundsätzen zur Förderung des LV (Bund und Kantone).
 - Schaffung einer Rechtsgrundlage für LV-Planungen auf Ebene von Fachplänen des Bundes.
 - Erarbeitung von Vollzugshilfen, Rechtsnormen und technischen Regelwerken für Wegenetze und Anlagen des LV.
- Infrastruktur
 - Bereitstellung zweckgebundener Globalmittel für Bau, Betrieb, Unterhaltung/und Erneuerung von LV-Infrastrukturen.
 - Verpflichtung zu angemessenem Ersatz mit beispielhaftem Standard für bestehende LV-Infrastrukturen, die der Bund oder die Kantone aufgrund anderer Interessen aufgeben oder verändern müssen.
 - Vorbildliche Berücksichtigung des LV bei Straßen, Flugplätzen, Bürogebäuden und anderen Einrichtungen im Verantwortungsbereich des Bundes.
- Städte und Agglomerationen
 - Koppelung der Unterstützung von Gesamtverkehrssystemen in Agglomerationen an eine dauerhafte Erfüllung von Anforderungen an LV-Anlagen (z. B. zusammenhängende Fußwegnetze)
- Unterstützung und Umsetzung eines Verkehrssicherheitsprogrammes nach einer „Vision Zero“ (Umsetzung außerhalb des Leitbildes Langsamverkehr). Hierzu zählen u.a.
 - Sanierung von Unfallhäufungsstellen,
 - Sicherung von Fußgängerquerungen und
 - Maßnahmen zur Verbesserung von Schulwegen.
- Verstärkung der Wissensvermittlung, Forschung und statistischen Erfassung sowie der Öffentlichkeitsarbeit des Bundes zugunsten des LV.
- Finanzierung eines Anschubprogrammes zur Förderung des LV.

- Neugestaltung der Finanzausgleichs (insbes. Pauschalzuschüsse des Bundes für kantonale oder kommunale Maßnahmen mit maximalen Bundesanteil von 50 %, Finanzierung aus zweckgebundenen Mineralölsteuererträgen).

Ein breites Anhörungsverfahren wurde 2003 abgeschlossen: Das Grundanliegen des Leitbildes, dass sich der Langsamverkehr als gleichberechtigter Politikbereich einer effizienten Personenverkehrspolitik entwickeln soll, fand dabei breite Unterstützung. Strittige Punkte waren

- die Frage eines eigenen Finanzierungsprogramms, das mittlerweile nicht mehr vorgesehen ist,
- die Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantonen und privater Hand sowie
- die Verfassungsverankerung einzelner Handlungsfelder.

Nach Überarbeitung im Bundesamt für Straßen (ASTRA) soll das Leitbild 2006 vom Parlament als Leitbild des Verkehrsministeriums (UVEK) zur Kenntnis genommen werden.²⁰

Materialien

- Bundesamt für Strassen ASTRA und Eidgenössischer Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation: Leitbild Langsamverkehr. Entwurf. Bern 2002

4.2.12

Kompetenzzentrum Fussverkehr Schweiz

Die Organisation Fussverkehr Schweiz ist eine von der Schweizer Bundesregierung anerkannte Fachorganisation und unterstützt den Bund und die Kantone bei der Umsetzung des Schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG). Die Organisation ist das schweizerische Kompetenzzentrum für den Fussverkehr in Siedlungsgebieten und engagiert sich für die Belange von Fussgängern in der Verkehrspolitik. Zugleich koordiniert sie im Auftrag des Bundes den fachlichen Austausch zwischen der Schweiz und Institutionen aus dem Ausland für auf Bundesebene relevante Themen.

Aus einer Initiativgruppe konstituierte sich 1974 der Verein „Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege“ (ARF), ab 1985 unter dem Namen „Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger“. Diese beteiligte sich an der Umsetzung eines neuen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG), das 1987 in Kraft trat. Der Bund erkannte die ARF hierauf als Fachorganisation mit eigenem Beschwerderecht an. Sie erhielt eine jährliche Abgeltung dafür, dass sie den Bund bei der Anwendung und Umsetzung des FWG als Fachorganisation unterstützt. Seit 1999

²⁰ Experteninterview ASTRA im Rahmen des Forschungsvorhabens „Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung“, 22.06.2005. UVEK: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation

soll der neue Namen „Fussverkehr Schweiz“ verdeutlichen, dass zu Fuss Gehen Verkehr ist.

Die Organisation erhält für die Information und Beratung, beispielsweise für Kommunen, und für den fachlichen Austausch mit ausländischen Institutionen ein Leistungsbudget des Bundes. Für einzelne Projekte – im Jahr 2005 etwa eine Untersuchung zu den Wirkungen der Sperrung einer großstädtischen Straße für Kfz auf den Fußgängerverkehr – wirbt sie Projektmittel ein. Daneben finanziert sie verkehrspolitische Aktivitäten aus Spendenmitteln.

Zu den verkehrspolitischen, teils durch den Bund unterstützten Aktivitäten von Fussverkehr Schweiz zählen beispielsweise

- ? in Kooperation mit einem Einzelhandelsunternehmen die Aktion „Zu Fuss Einkaufen“ (Kap. 4.2.5),
- ? Ausschreibung des „Innovationspreis Fussverkehr Sicher zu Fuss“: Unter 56 Bewerbungen von Städten und Gemeinden, die vorbildliche Massnahmen zu Gunsten von Fußgängern realisiert haben, erhielt beispielsweise im Jahr 2004 die Mittelstadt Grenchen den 1. Preis für die Umgestaltung einer Hauptverkehrsstraße.
- ? Derzeit führt Fussverkehr Schweiz eine Kampagne zur besseren Beachtung des Fußgänger-Vorranges an Fußgängerüberwegen durch.

Materialien

- ? www.fussverkehr.ch
- ? www.gelbeszebra.ch
- ? www.fusspreis.ch

4.2.13

Verkehrsprojekt Haste: Pilotprojekt zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrskonzepten in Osnabrück

Träger

Stadt Osnabrück

Konzept und Maßnahmen

Die Stadt Osnabrück hat in einem Pilotprojekt für den Stadtteil Haste ein Modell zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrsprojekten entwickelt, das auch bei vergleichbaren Planungsaufgaben in anderen Stadtteilen Verwendung finden kann.

Alle Kinder im Alter von 7-14 Jahren wurden zur Teilnahme aufgerufen. Etwa 20 % von ihnen beteiligten sich an dem Pilotprojekt. Sie brachten Anregungen und Wünsche in die Planungen ein, nahmen an den Realisierungen von Maßnahmen teil und haben aus ihrer Sicht notwendige Akzente für Kinder gesetzt. Die Beteiligungsformen umfassten

- Ermittlung und Kartierung von Schul- und Freizeitwegen,
- Fotosafaris und Dokumentation von Kinderwegen, Problempunkten und als positiv angesehenen Punkten,
- eine zweitägige Planungswerkstatt mit Erstellung plastischer Maßnahmenmodelle.

Des Weiteren nahmen erwachsene Bürgerinnen und Bürger, örtliche Institutionen, Vereine, Interessengruppen, Politiker und verschiedene Dienststellen der Verwaltung an einem „Arbeitskreis Verkehrsberuhigung“ teil. Der Arbeitskreis legte folgende Schwerpunkte des Verkehrskonzeptes fest:

- Steigerung der Verkehrssicherheit,
- Erweiterung von verkehrsberuhigten Bereichen und
- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs.

Kinder, Senioren, Fußgänger und Radfahrer sollten besonders von den fachplanerischen Zielen profitieren.

Zentraler Baustein des Verkehrskonzeptes ist eine „Kinder-Hauptstraße“ als Verbindungachse der Wege, die die Kinder zu Fuß, mit dem Rad wie auch mit Roller oder Inlineskates zurücklegen.

Eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit begleitete den Planungsprozess. Die örtliche Presse wie auch mehrere Radio- und Fernsehsender informierten über die Beteiligung der Kinder. Projektbegleitend lief eine „wachsende“ Ausstellung mit dem aktuellen Planungsstand. Ergebnisse wurden in Eltern- und Bürgerversammlungen bekannt gegeben und diskutiert.

Nach vier Arbeitskreissitzungen wurde im August 2002 dem zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung eine Beschlussfassung vorgelegt. Bereits im September 2002 wurden erste Maßnahmen wie beispielsweise Fußgängerüberwege realisiert.

Finanzierung

Das Pilotprojekt wurde von der Stadt Osnabrück mit Zuwendungen des Landes Niedersachsen finanziert.

Erfahrungen

Die Teilnahme von Kindern und deren Analyse- und Konzeptbeiträge wurden im Arbeitskreis, aus fachplanerischer Sicht und in den politischen Gremien für sehr gut befunden. Das Pilotprojekt im Stadtteil Haste „gilt für Niedersachsen als Vorzeigebispiel für nachhaltige Planungsprozesse“ (STADT OSNABRÜCK, 2003). Weitere Verkehrsberuhigungskonzepte mit Kinderbeteiligung sollen in anderen Osnabrücker Stadtteilen folgen.

Als Projektstruktur wird nach den Erfahrungen des Pilotprojektes empfohlen:

- Durchführung einer „repräsentativen“ Befragung mit Hilfe eines Kurzfragebogens
Zielgruppe: möglichst viele Kinder aus 4. bis 6. Klassen der Schulen im Stadtteil
Inhalte: Verlauf der Schulwege und der häufigsten Freizeitwege mit den Zielen sowie besondere Problem- und Gefahrenstellen
- Durchführung eines oder mehrerer vertiefender Projekte, die Analyse, Konzeption und erste Umsetzungsaktionen umfassen
Zielgruppe: Je eine 4. Klasse aller Grundschulen und/oder Kindergruppen dieser Altersgruppe (10-12 Jahre) aus Freizeiteinrichtungen im Stadtteil
Inhalte:
 - Analysephase: Verlauf der Schulwege und der häufigsten Freizeitwege mit den Zielen, exemplarische Verkehrsuntersuchungen, Dokumentation besonderer Problem- und Gefahrenstellen
 - Konzeptionsphase: Teilnahme an einer Kinder-Planungswerkstatt
 - Umsetzungsphase: Aktionsbeiträge zur Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen erster Maßnahmenumsetzungen
- Darüber hinaus wird empfohlen
 - Unterstützung von weiteren, freiwilligen Projekten in Schulen und außerschulischen Kindereinrichtungen mit Materialien (Arbeitsmappe, Plangrundlagen, Luftbilder) ohne eigene Personalkapazitäten der Verwaltung
 - eine enge Verschränkung der Kinderbeteiligung mit einem ebenfalls prozessorientierten „Erwachsenen-Arbeitskreis“, in dem Bewohner, Institutionen und Interessensgruppen aus dem Planungsgebiet mitarbeiten.

Material

- Verkehrskonzept Haste, Stadt Osnabrück, Fachbereich Städtebau, Heft 60, 2003

4.2.14

Empfehlungen der britischen Regierung für kommunale Strategien zur Förderung des Fußgängerverkehrs

Träger

Department of the Environment, Transport and Regions

Konzept und Maßnahmen

Im Zusammenhang mit dem “White Paper on Integrated Transport Policy” (Kap. 4.2.2) stellt die britische Regierung den Kommunen detaillierte Empfehlungen für lokale Handlungskonzepte zur Förderung des Fußgängerverkehrs zur Verfügung. Verknüpft mit finanziellen Zuschüssen, verlangt die Regierung von

den Kommunen die Integration eines kommunalen Maßnahmenkonzeptes für den Fußgängerverkehr in die lokalen Verkehrspläne.

Für ihren eigenen Verantwortungsbereich definiert die Zentralregierung hierbei unter anderem folgende Aufgaben:

- Höhere Gewichtung des Fußgängerverkehr in politischen Konzepten, Finanzierungssystem und Vorgaben für anderen Handlungsträger,
- Einführung für Kommunen und Investoren verbindlicher Richtlinien zur Fußgängerverkehrsorientierten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung,
- Verkehrsaufklärung im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit besonderer Thematisierung der Sicherheit von Fußgängern,
- Publikation von Informationsmaterialien zum Thema Gehen und Gesundheit.

Für die Kommunen empfiehlt die Regierung Maßnahmen zugunsten folgender Ziele:

- Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs als eigenständiger Verkehrsart,
- Integration in die Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung,
- Datengewinnung,
- Angebot von Fußgängerverkehrsnetzen mit hoher Qualität,
- Nutzungsfreundliche Verkehrsanlagen sowie
- Verkehrsmanagement und –information.

Unter diesen Zielsetzungen sollen die Kommunen Fußgängerverkehrspläne als Bestandteil der lokalen Verkehrspläne entwickeln. Die Rolle des Fußgängerverkehrs soll dabei auch in Hinblick auf folgende Handlungsfelder und Fachpläne beschrieben werden:

- Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln,
- Verkehrssicherheitsplan,
- Konzepte zur Schulwegsicherung
- lokale Agenda 21-Konzepte,
- Verkehrsmanagement,
- Betriebsverkehrspläne und
- lokale Gesundheitsförderprogramme.

Die Fußgängerverkehrspläne sollen einer Wirkungskontrolle unterliegen, im Rahmen jährlicher Fortschrittsberichte über die lokalen Verkehrspläne überprüft und in fünfjährigem Turnus aktualisiert werden. Als Mindestanforderung an eine Wirkungskontrolle dienen die nachfolgend beschriebenen Qualitätsindikatoren (Tab. 8).

Qualitätsindikator	Datenbasis	Ziel
Ziel 1: Verbesserung der Verkehrsangebote für Fußgänger		
Zufriedenheit mit den Fußgänger- verkehrsanlagen	Regelmäßige Meinungs- fragen	Über x % der Befragten zufrie- den
Anteil der barrierefreien Fußgän- gerüberwege	Verwaltungsinterner Bericht	Alle Fußgängerüberwege bis 2003 barrierefrei
Ziel 2: Erhöhung der Fußgängerverkehrssicherheit		
Zahl der an Unfällen beteiligten Fußgänger	Statistik der Unfälle mit Ver- letzungsfolge	Reduzierung der getöteten oder schwer verletzten Fußgänger um x % bis 2006
Ziel 3: Verkehrsmanagement für den Fußgängerverkehr		
Bewusstsein über Nutzen des Gehens durch Kampagnen	Wirkungsuntersuchung	Über x % der Zielgruppe sind die Nutzen vier Wochen nach Abschluss einer Kampagne bewusst
Ziel 4: Effiziente Kooperation mit anderen Handlungsträgern		
Anteil des Gehens an der Zahl der Berufswege	Betriebsverkehrspläne	x % der Berufsweg zu Fuß bis 2006; y Betriebe bis 2003 und z bis 2006 mit Betriebsverkehrs- plänen
Anteil des Gehens an der Zahl der Schulwege	Schulverkehrspläne	x % der Schulwege bis 2006 zu Fuß
Finanzmittel von Seiten Dritter	Verwaltungsinterne Erfassung	Kein Ziel

Tab. 8: Qualitätsindikatoren für lokale Fußgängerverkehrspläne

Finanzierung von Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

Im Rahmen eines seit 2000 gültigen Zehnjahres-Verkehrsplans wurden zweckgebundene staatliche Mittel für den Fußgänger- und den Fahrradverkehr substantiell aufgestockt. Die lokalen Verkehrspläne, die die Kommunen der Zentralregierung vorlegen müssen, sind wesentliche Grundlage zur Gewährung staatlicher Mittel für Verkehrsmaßnahmen für einen Fünfjahreszeitraum. Die Regierung empfiehlt den Kommunen ferner auch die Verwendung von Parkgebühren und Kooperationen mit Versicherungsorganisationen oder Gesundheitsinstitutionen.

Erfahrungen

Wegen der noch laufenden Geltungsperiode des zehnjährigen Verkehrsplans liegen bislang vorrangig örtliche Erfahrungen vor. Das explizite Engagement des Zentralstaates für den Fußgängerverkehr hat die Stellung von kommunalen Verwaltungsmitarbeitern, die sich mit dem Fußgängerverkehr befassen, auch gegenüber hier kritisch eingestellten Kollegen oder Vorgesetzten deutlich gestärkt.

Nach Einschätzung von Mitgliedern der Arbeitsgruppen von Ministerien und Verbänden, die an der Entwicklung der Handlungsempfehlungen beteiligt waren, haben insbesondere die Verknüpfung der Fußgängerverkehrspläne mit den obligatorischen lokalen Verkehrsplänen, mit der Gewährung von Finanzmitteln sowie die Einführung von Wirkungskontrollen zu einem breiten Engagement der Kommunen für den Fußgängerverkehr beigetragen. Dies ist auch in der verpflichtenden Ver-

bindung mit angrenzenden Handlungsfeldern, wie etwa der Schulwegsicherung oder Gesundheitsförderung, begründet.

Material

- Hugh McClintock: The development of UK cycling policy. In: Hugh McClintock (Ed.): Planning for cycling. Principles, practice and solutions for urban planners. Cambridge 2002.
- Department of the Environment, Transport and the Regions: Encouraging walking: advice to local authorities. London 2000
- Department of the Environment, Transport and the Regions: Framework for a local walking strategy. London 2000

4.2.15

Handlungskonzepte zur Förderung des Fußgängerverkehrs in Genf

Die Stadt Genf engagiert sich seit 1995 mit infrastrukturellen Maßnahmen und einer ausgeprägten Mobilitätsberatung für den Fußgängerverkehr. Dies umfasst folgende Handlungsfelder:

In einer ersten Phase konzentrierte sich die Förderung auf die Planung, Herrichtung und Kommunikation von thematischen Routen für Stadtpaziergänge. In jedem Jahr richtet die Stadt eine mehrere Kilometer lange Route durch Grünzüge und bebaute Stadtteile ein, die schrittweise zu einem Netz verdichtet werden. Die Routen sind auch an Wanderrouten der Nachbarkommunen angebunden und werden bei geeigneten Themen auch mit diesen zusammen entwickelt. Die im Jahr 2004 realisierte Route führt unter dem Titel „Von Zeder zu Zeder“ beispielsweise aus dem Stadtgebiet Genfs in Landschaftsräume von Nachbarkommunen und soll Stadtbewohnern die umgebende Kulturlandschaft erschließen. Die Stadt Genf stellt die Routen jährlich auf Pressekonferenzen, Informationsständen und mit Faltblättern vor.

Ein zweites Handlungsfeld umfasst die Umgestaltung und Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen mit besonderer Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs. Die Umgestaltungen sollen durch den Kfz-Verkehr genutzte Flächen für die Fortbewegung von Fußgängern und für Aufenthaltsnutzungen zurückgewinnen. Sie umfassen

- die Erweiterung von Fußgängerzonen in der Altstadt und zentralen Einzelhandelsgebieten,
- die Aufwertung oder erstmalige Herrichtung von Stadtplätzen sowie
- die Umnutzung bislang beispielweise durch parkende Kfz oder für Behelfsbauten genutzten Flächen zu Gunsten von Fußgängern und Aufhalten. Dies kann auch eine Integration bislang privater Flächen in das Netz öffentlicher Freiflächen umfassen.

Das dritte Handlungsfeld einer Erleichterung der Fortbewegung von Fußgängern umfasst

- Verringerung der Zeitverluste an Knotenpunkten, beispielsweise durch die Anlage von Fußgängerüberwegen oder die Anpassung von Signalzeiten,
- die Umgestaltung von Straßen mit Einzelhandelsnutzungen,
- die Herstellung von Fußgängerverbindungen und Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Schulen und Senioreneinrichtungen sowie
- die Aufwertung der Zugänge zu Parks.

Das Handlungsfeld einer Behebung von Hindernissen bezieht sich auf

- eine Behebung einzelner örtlicher Hindernisse und Lückenschließung von zwischen bestehenden Fußgängerverkehrsanlagen sowie
- die Realisierung eines kleinmaschigen Fußgängerverkehrsnetzes.

Im Vordergrund stehen hier die äußeren Stadtteile, in denen u.a. große Parzellenzuschnitte und ein weitmaschiges Straßennetz mit nur wenigen straßenunabhängigen Fußgängerverkehrsanlagen große Wegelängen bedingen. Die Netzverdichtung umfasst hier auch eine Schaffung abkürzender Wege auf Privatgrundstücken.

Das fünfte Handlungsfeld Verkehrsberuhigung umfasst

- Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung im gesamten Stadtgebiet sowie
- die Sicherung von Überquerungen an Hauptverkehrsstraßen.

Im Rahmen dieses Handlungsfeldes wurden beispielsweise im Jahr 2000 alleine über 60 neue Fußgängersignalanlagen oder Überquerungsanlagen mit Mittelinseln realisiert.

Die Konzepte und Maßnahmen zu Förderung des Fußgängerverkehrs decken systematisch das gesamte Stadtgebiet ab. Die infrastrukturellen Maßnahmen werden durch eine kontinuierliche Information und Kommunikation begleitet: Jede Maßnahme wird, wie beispielsweise ein neuer Fußgängerüberweg, durch eine Vignette mit dem Logo des *plan piéton* gekennzeichnet (Bild 10). Auch durch Werbeträger an anderen Straßenraumeinrichtungen wird der *plan piéton* kommuniziert. Die Stadt Genf tritt regelmäßig mit Informationsständen an die Bürger heran. In Kooperation mit Ärzten und Akteuren im Gesundheitswesen thematisiert sie zudem häufig Gesundheitswirkungen des Gehens. Für das Gehen wirbt auch ein skizzenartiger Stadtplan mit Angaben zum Zeitaufwand für Fußwege zwischen relevanten Nutzungen im Stadtgebiet.



Bild 10:
Vignette des plan piéton
(Bild: Ville de Genève)

Die Infrastrukturmaßnahmen des plan piéton sind rechtlich durch das kantonale Gesetz zur Umsetzung des Schweizer Bundesgesetzes über Gehwege und Wanderwege abgesichert: Hiernach sind

- die Kommunen für die Erstellung von Richtplänen für innerörtliche Fußgängerverkehrsnetze und
- kantonale Dienststellen für Richtpläne zu Wanderwegnetzen zuständig.

Die Richtpläne und die ihnen nachfolgenden Pläne zur Lokalisierung legen die Wegetrassen und die Maßnahme zum Ausbau, Unterhaltung und Wegweisung der Fußgängerverkehrsanlagen und der Wanderwege fest. Die Lokalisierungspläne sind nicht nur verwaltungsintern, sondern auch gegenüber Dritten verbindlich und stellen auch eine Rechtsgrundlage für eventuelle Enteignungen von Grundeignern zu Gunsten von Fußgängerverkehrsanlagen dar.

Finanzierung

Die Umsetzung des plan piéton wird durch einen in einer Volksabstimmung bewilligten Rahmenkredit finanziert.

Erfahrungen

Etwa 40 % der Einwohner Genfs legen ihre Wege an Werktagen ausschließlich zu Fuß zurück. In der Agglomeration Genf, die neben der Stadt die direkten Nachbarkommunen umfasst, legen die über 6 Jahre alten Bewohner etwa 38 % der Wege zu Fuß zurück. Dieser Anteil des Fußgängerverkehrs liegt erheblich über den Anteilen in den Kernstädten wie auch der Agglomerationen kleinerer und mittelgroßer deut-

scher Großstädte, ist andererseits jedoch mit denen anderer Schweizer Großstädten vergleichbar.²¹

Materialien

- <http://www.ville-ge.ch/geneve/plan-pietons> vom 15.06.2005
- Loi du Canton de Genève sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre i. d. F. v. 4. Dezember 1998
- Office fédéral du développement territorial et Office fédéral de la statistique: La mobilité en Suisse 2000. Bern/Neuchâtel 2001.

4.2.16

Netzkonzept und Maßnahmenprogramm für 20 Grüne Hauptwege in Berlin

Träger

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland und BUND Berlin in Kooperation mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin und einigen Bezirksverwaltungen

Konzept und Maßnahmen

Für Fußgänger wie auch Radfahrer haben durchgehende Verbindungen abseits stark befahrener Straßen auf landschaftlich oder stadträumlich ansprechenden Wegen hohe Attraktivität. Der Fachverband FUSS e.V. und Berliner Senatsdienststellen entwickeln seit 2004 ein Netzkonzept für „20 Grüne Hauptwege“ für Fußgänger und Radfahrer.

Die „20 Grünen Hauptwege“ beruhen auf dem Freiraumsystem des Berliner Landschaftsprogramms und sind Bestandteil der Stadtentwicklungskonzeption „Berlin 2020“. Berlin besitzt mit den sogenannten „Inneren Parkring“ und „Äußeren Parkring“ (u.a. die vier großen Naherholungsgebiete Tegeler See, Wannsee, Müggelsee und Berliner Barnim) sowie dem zugehörigen „Grünen Achsenkreuz“ (entlang von Flüssen und Kanälen) bereits ein tragendes Gerüst für die „20 Grünen Hauptwege“. Ziel des Konzeptes ist, Lücken zwischen den bestehenden Parkanlagen, Wohngebieten und Naherholungsgebieten (Netzknoten) abseits von stark befahrenen Straßen zu schließen.

In der Endstufe soll ein Netz von 550 km Fußwegen zur Verfügung stehen. Die Hauptwege führen teilweise durch private Hinterhöfe – beispielsweise von Wohn- oder Gewerbenutzungen - und bieten damit auch ein historisch vielschichtiges

²¹ Auf das Stadtgebiet Genfs zu beziehende Daten der Verkehrsmittelnutzung sollen aus einer landesweiten Erhebung 2005 im Jahr 2006 vorliegen.

Routenangebot. Der Routenname stellt gleichzeitig ein Bezug zum umgebenen Landschaftsraum her: beispielsweise Barnimer Dorfweg, Wuhleweg oder Pankeweg. Die einzelnen Wege der 20 Grünen Hauptwege haben eine Länge von etwa 25 km und bilden gemeinsam mit den lokal bedeutsamen Wegen (bis 10 km) und den regional bedeutsamen Wegen (von 10 bis 25 km) ein dichtes Netz für Fußgänger und Radfahrer (Bild 11).

In Vorbereitung befindet sich eine Broschüre mit Beschreibungen und Illustrationen der einzelnen Wege. Die Broschüre soll die Planungen bekannt machen und für das Wegenetz werben. Ein wichtiger Bestandteil des Projekts ist die Präsentation der Planungs- und Realisierungsfortschritte im Internet. Somit können sich alle Beteiligte und Interessierte über den aktuellen Stand des Projekts informieren.

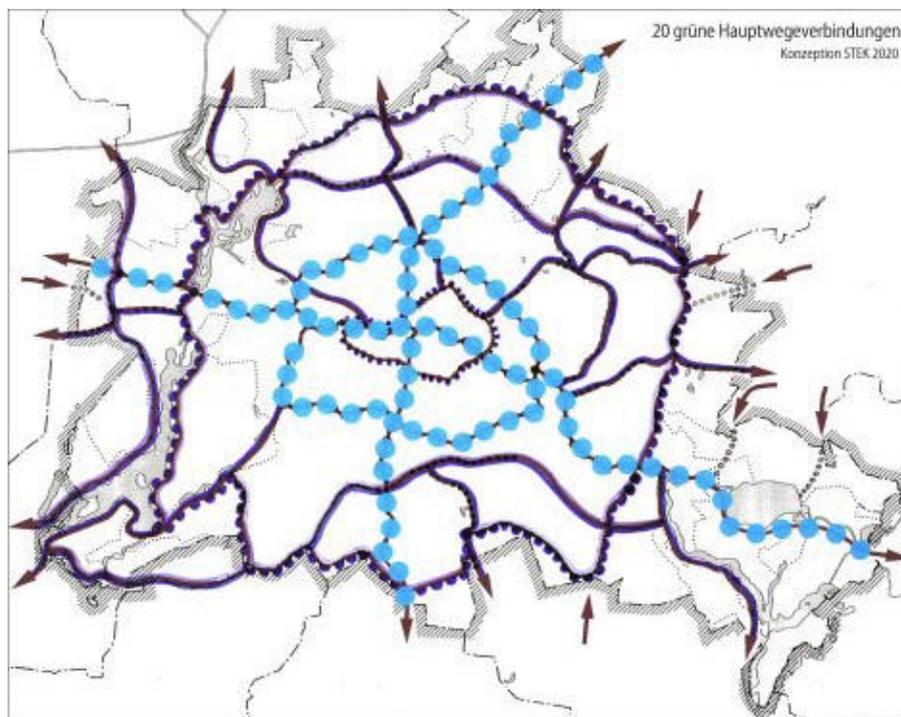


Bild 11: Übersichtsplan der 20 Grünen Hauptwege
(Grafik: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin und FUSS e.V.)

Eine Öffentlichkeitsarbeit und ein Marketing sollen verschiedene Nutzergruppen ansprechen: Neben Wanderern sind auch Fußgänger auf Alltagswegen und Spaziergänger Zielgruppen der verschiedenen Netzabschnitte. Das Marketing der Wege soll auch das Umweltbewusstsein („grüne“ Mobilität), die Ortsidentität und das touristische Stadt-Marketing („Mensch, ist Berlin grün!“) fördern.

Finanzierung

Der Fachverband FUSS e.V. hat die „20 Grünen Wege“ gemeinsam mit dem BUND Berlin initiiert und setzt das Projekt gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und den zuständigen Bezirken um. Gefördert wurde das Projekt bis 2005 durch das Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung (IZT) aus Mitteln der Berliner Lotto-Stiftung zur Unterstützung von Agenda-21-Projekten und durch die Senatsverwaltung. Die Träger werden eine Zielvereinbarung treffen, weitere Fördermittel wurden und werden teilweise gemeinsam beantragt.

Erfahrungen

Aus den bisherigen Planungsschritten liegen gute Erfahrungen in Hinblick auf die Bürgerbeteiligung vor. Die Planung des Netzes und die Maßnahmenkonzeption erfolgt in Kooperation zwischen verkehrspolitischen Interessensverbänden, Politik und Verwaltungsdienststellen. In das Projekt ist neben den Senatsdienststellen und Bezirken auch die Berliner Bürgerschaft eingebunden. Zugleich ist das Projekt in besonderem Maße der Bürgerbeteiligung offen. Bürgerinitiativen und Umweltverbände können ihr Wissen und Engagement einbringen und durch ihre Ortskenntnisse einen Beitrag zu den Planungen und Realisierungen leisten. Ein „Wegetisch“ brachte die interessierten Bürgerinitiativen, Verbände, Agenda-21-Initiativen und Planungsbüros zusammen und diente der Entwicklung des zentralen „Nord-Süd-Weges“. Etwa 100 ehrenamtliche „Flaneure“ sind bereits einen Großteil der Wege abgegangen und haben Mängel und Verbesserungsvorschläge aufgenommen.

Material

- www.fuss-ev.de/projekte
- http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/berlin_move/de vom 07.04.2005
- <http://www.gute-beispiele.net> vom 07.04.2005

4.2.17

Krefelder Fairkehr – Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Träger:

Stadt Krefeld, Polizei Krefeld und Verkehrswacht

Konzept und Maßnahmen

Die Initiative Krefelder Fairkehr zielt auf eine Senkung der Zahl der Kinder-Verkehrsunfälle von 1999 bis 2004 um 30 %. Die Initiative bezieht Maßnahmen im Straßenraum, der Kommunikation, der Verkehrsaufklärung und der Verkehrsüberwachung ein:

- Nach einer Analyse der Verteilung von Kinderunfällen, der räumlichen Aktionsradien von Kindern und mit Videobeobachtungen des Verkehrsablaufs werden in unfallauffälligen Bereichen systematische bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgeführt. Hierzu zählen u. a. Abpollerungen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse, Fußgängerüberwege sowie Teilaufpflasterungen und punktuelle Einengungen zur Geschwindigkeitsdämpfung in Tempo 30-Straßen.
- In den unfallauffälligen Bereichen wurden die Geschwindigkeitskontrollen und Sanktionen gegen parkende Kfz auf Gehwegen verstärkt. Dem Anhörungsbogen, der Kfz-Fahrern nach Geschwindigkeitsüberschreitungen zugeht, liegen Informationsblätter über die fairkehr-Ziele bei.
- Die Kommunikation umfasst u.a. ansprechend gestaltete Schulwegempfehlungen für Grundschulen, Kindertagesstätten und Informationsmaterialien für Eltern (Verkehrserziehung, Geschenke mit Bezug zur Verkehrssicherheit). Die Materialien sensibilisieren Eltern auch für die Fähigkeiten ihrer Kinder im Straßenverkehr.

Besondere Öffentlichkeitswirkung erzielen Radio- und Kinospots, in denen Kinder – darunter auch von Unfällen Betroffene – Autofahrer (Radiospots) oder junge Erwachsene (Kinospots) gezielt ansprechen. Der Kinospot ist auch über das Internet zugänglich.

Kontinuierliche Pressepublikationen thematisieren das Erleben von Kindern im Straßenverkehr, die psychischen und sozialen Folgen der Verkehrsunfälle von Krefelder Kindern sowie Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung. Der generelle Appell an ein „faires Fahren“ wurde als Leitmotiv der Aktion durch großformatige Folien auf Bussen bekannt gemacht. Auch durch Aktionstage, unterstützt durch örtliche Kaufhäuser oder Kfz-Händler, wird das Thema in die Öffentlichkeit getragen.

- Die Verkehrssicherheitsberater der Polizei führen an Schulen der Sekundarstufe I Trainings zum „toten Winkel“ von Lkw-Rückspiegeln durch. Eine Reihe von Speditionen stellen hierfür Lkw und Fahrer unentgeltlich zur Verfügung. Begleitend rüstet die Stadt Krefeld signalisierte Knotenpunkte mit Spiegeln aus, die einen besseren Blick aus Lkw-Führerständen auf den Seitenraum ermöglichen („Trixi“-Spiegel). Daneben wurden auch die Lkw vieler Krefelder Speditionen mit Zusatzspiegeln zur Einsicht in den toten Winkel ausgestattet.
- Der Polizeisportverein Krefeld führt für Kinder, die psychisch durch einen Verkehrsunfall leiden, in regelmäßigen Abständen Kurse zum Erlernen eines kreativen Umgangs mit den Traumata durch.

Finanzierung

Die Finanzierung der Aktion fairkehr erfolgt aus Mitteln der Stadt Krefeld - trotz äußerst eng begrenzter Hausmittel -, der Polizei und der Verkehrswacht. Eine Begleitforschung und die Erarbeitung von Handlungskonzepten, an denen u. a. die Ruhr-Universität Bochum mitwirkt, wird durch die Stiftung Kriminalprävention und das von ihr getragene Institut für Präventionsforschung und Sicherheitsmanagement (Münster-Hiltrup) finanziert.

Erfahrungen

Nach den bislang verfügbaren Zwischenergebnissen konnte die Gesamtzahl der Unfälle mit Beteiligung von Kindern von 1999 bis 2004 um 44 % gesenkt werden. Die Zahl der Unfälle mit aktiver Kinder-Beteiligung in Krefeld sank von 1999 bis 2003 um 25,5 %. In den Stadtteilen, in denen sich bauliche Maßnahmen konzentrieren, konnten die Unfälle mit Einfluss von Sichtbehinderungen sehr stark gesenkt werden.

Gefährdet sind vor allem noch Rad fahrende Kinder zwischen 10 und 14 Jahren, die beispielsweise zu Beginn der Sekundarstufe neue Schulwege haben und hierfür bislang nur selten Verkehrsunterricht erhalten. Auch für Kinder, die passiv in den Autos ihrer Eltern mitfahren, zeichnet sich bislang kein der aktiven Verkehrsbeteiligung vergleichbarer Sicherheitszuwachs ab.

Der Rheinische Gemeindeunfallversicherungsverband stuft die Aktion Krefelder fairkehr als für andere Kommunen vorbildlich ein. Die Städte Mönchengladbach und Hamm führen vergleichbare Aktionen durch.

Materialien

- Stadt Krefeld: Materialien zur Aktion Krefelder fairkehr
- laufende Projektmaterialien der Stadt Krefeld unter <http://www.krefeld.de>
- <http://www.ruhr-uni-bochum.de/verkehrswesen/vk/deutsch/Forschung/Krefeld/htm> (16.6.2004)
- Wiebusch-Wothge, R.: Sicher und selbstbewusst Gehen! Beitrag zu dem Symposium „Zu Fuß für Umwelt und Gesundheit“ des FUSS e.V. Berlin 2003

4.2.18 Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

Träger

Schweizer Bundesamt für Energiewirtschaft, Stadt Burgdorf, Verkehrsclub der Schweiz, Fussverkehr Schweiz, Kanton Bern, Burgdorfer Gewerbevereinigungen

Konzept und Maßnahmen

Das Schweizer Bundesamt für Energiewirtschaft hat 1996 im Rahmen des Aktionsprogramms Energie Schweiz zusammen mit dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) ein Projekt initiiert, das in Modellstädten

- die Bedingungen des nichtmotorisierten Verkehrs (NMV) verbessern,
- sein Potential zur Energieeinsparung aufzeigen und
- zugleich die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsempfinden der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer erhöhen sollte.

Die Federführung des Modellvorhabens sollte bei lokalen Akteuren in den Modellstädten liegen und insbesondere Vereinigungen der Gewerbebetriebe einbeziehen. Nach einer Auswahlphase beteiligte sich die Stadt Burgdorf (Kanton Bern) als Modellstadt an dem Vorhaben: Hier konnten gerade die Gewerbevereinigungen zur Unterstützung und zur Nutzung des Modellstadt-Titels als Imageträger gewonnen werden. Die angestrebte Beteiligung einer zweiten Westschweizer Stadt ließ sich wegen einer fehlenden Unterstützung durch die lokalen Akteure nicht realisieren.

In einer ersten Projektphase von 1996-2001 wurden die Institutionen des Modellvorhabens geschaffen, eine Reihe von Maßnahmen durchgeführt oder zur mittelfristigen Realisierung initiiert und die Wirkungen ausgewählter Maßnahmen untersucht. Das Modellstadtvorhaben läuft derzeit in einer zweiten Phase weiter.

Als zentrales Entscheidungsgremium fungierte eine Projektkommission aus den Trägern des Modellvorhabens. Stimmrecht hatten die Verbände und Institutionen, die relevante finanzielle Beiträge oder einen Arbeitseinsatz zum Vorhaben leisteten. Der Vorsitz lag zu Beginn bei der Stadt Burgdorf und ging dann auf einen Vertreter einer Gewerbevereinigung über.

Die Projektkommission legte die Maßnahmen auf Basis einer „Einigungsmatrix“ im Konsens fest. Ein zu Beginn bestehender Streitpunkt zwischen den Gewerbeverbänden und den verkehrspolitischen Interessensgruppen wurde als „Parkplatzfrieden“ mit einem Grundlagenkonsens beigelegt. Zu einer konstruktiven Kooperation trug auch eine Exkursion in deutsche Städte bei, die bereits über Erfahrungen mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen verfügten. Über einen an die Haushalte vereilten Fragebogen steuerten die Bewohner Burgdorfs Maßnahmenvorschläge bei.

Der Schwerpunkt des Modellvorhabens lag auf Maßnahmen in den Bereichen Kommunikation, Verkehrsregelungen, Beratung und Service sowie bei Infrastruk-

turmaßnahmen mit geringerem baulichen Aufwand. Die Maßnahmen des Modellvorhabens werden in den „Richtplan Stadtentwicklung“ aufgenommen, der die raumplanerischen Strategien und Maßnahmen der Stadt Burgdorf beschreibt. Die verbindliche Festschreibung wertet die Maßnahmen für den Fußgänger- und den Fahrradverkehr deutlich auf. Auch über die erste Projektphase hinaus wurden Modellstadtmaßnahmen in den kommunalen Verkehrsrichtplan 2002 aufgenommen.

Neben einer Reihe von Maßnahmen für den Fahrradverkehr umfasste das Modellstadtvorhaben mit besonderem Bezug für Fußgänger unter anderem

- die Ausweisung einer Flanierzone,
- einen Hauslieferdienst mit dem Fahrrad,
- eine Mobilitätsberatung für den Trainingsverkehr von Sportlern,
- eine Vielzahl konzeptionell gebündelter Schulwegsicherungsmaßnahmen,
- die optische Hervorhebung von Fußgängerüberwegen auf einer Hauptverkehrsstraße durch gelb markierte Kreise,
- ein Wegweisungssystem mit filigran gestalteten Metallstelen (Bild 12) sowie
- die Ansiedlung eines Museums in fußläufiger Distanz zu wichtigen Stadtgebieten. Das Museum kann zugleich das Sicherheitsgefühl auf einer zuvor unbelebten Wegeverbindung stärken.

Über die erste Projektphase hinaus wurde der Fußgängerverkehr im Zeitraum 2002-2004 u. a. durch

- Mobilitätskurse für Senioren mit einem Geh-Modul,
- einen Wettbewerb für alltäglich gehende oder radfahrende Privatpersonen bzw. dies unterstützende Betriebe und Vereine sowie
- Maßnahmenbündel in einem in den sechziger Jahren „autogerecht“ gebauten Stadtteil

gefördert.

Im Folgenden werden die drei erstgenannten Maßnahmen detaillierter dargestellt.



Bild 12:
Fußgänger-
Leitsystem in
Burgdorf
(Bild: Stadt
Burgdorf)

Begegnungszone in einem Geschäftsbereich

Eines der Teilprojekte des Modellstadtvorhabens, die Begegnungszone in mehreren Straßenzügen eines Geschäftsbereichs, erlangte in besonderem Maße örtliche und überörtliche Aufmerksamkeit. Als Verhandlungskompromiss zwischen den Gewerbevereinigungen und den Interessengruppen des nichtmotorisierten Verkehrs wurde ein Konzept mit vier Elementen entwickelt:

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h,
- Bevorrechtigung von Fußgängern,
- Uneingeschränkte Zugänglichkeit für Kfz und
- Beibehaltung der Zahl der Kfz-Stellplätze.

Mit diesen Elementen wurde eine größere Bewegungsfreiheit für Fußgänger als in den Schweizer Tempo 30-Zonen (ohne Fußgängerbevorrechtigung), zugleich aber auch eine höhere Zugänglichkeit für Kfz als in Fußgängerzonen angestrebt.

Die Erschließungsstraßen des Geschäftsbereichs waren vor der Ausweisung als Begegnungszone mit Höhentrennung zwischen Fahrbahn und Gehwegen gestaltet. Die Stärken des motorisierten Verkehrs lagen zwischen etwa 1.500 und 3.000 Fahrzeugen/Tag. In einer zunächst einjährigen Versuchsphase wurde allein durch punktuelle Markierungen, Beschilderungen und die Straße überspannende Transparente eine als Flanierzone bezeichnete Regelung eingeführt. Mit sehr geringen Kosten konnten die Kfz-Geschwindigkeiten (V_{85}) in allen betroffenen Straßenzügen damit von zwischen 38 und 53 km/h auf 29 bis 33 km/h gesenkt werden.

In Zusammenhang mit größeren Gebäudeneubauten wurden in einer zweiten Versuchsphase – auch entsprechend einer Forderung des Schweizer Bundesamtes für Straßen –

- Fahrbahnen und Gehwege auf einem längeren Teilabschnitt niveaugleich angelegt,
- die Eingangsbereiche mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung gestalterisch aufgewertet und
- großformatige Stelen als Identifikationssignal an den Eingangsbereichen installiert.

Diese Maßnahmen konnten – unterstützt durch eine ausführliche, überwiegend positive Presseberichterstattung – die V_{85} nochmals geringfügig auf 28 bis 30 km/h senken. In den untersuchten Vorher- und Nachher-Zeiträumen ereigneten sich in den Straßen der Begegnungszone keine Unfälle mit schweren Schäden und nur sehr wenige Unfälle mit leichten Sachschäden.

Die Begegnungszone wirkte auf deutlich höhere Fußgängerverkehrsstärken in den einbezogenen Straßen hin: In einem Teilabschnitt stieg sie um über 50 %. In einem anderen Teilabschnitt mit im Nachher-Zustand veränderten Wegewahlmöglichkeiten ist nach Einschätzung der Bearbeiter der Wirkungsuntersuchung eine leichte Steigerung wahrscheinlich. Die Zahl der Radfahrenden stieg im Durchschnitt

mehrerer Zählstellen um etwa 70 %, während die Kfz-Verkehrsstärken um etwa 16 % sanken.

Die Begegnungszone erfährt nach einer Eingewöhnungsphase deutliche Unterstützung der anliegenden Gewerbetreibenden. 95 % der Betriebsinhaber und Geschäftsführer wollen die Zone beibehalten oder noch verbessern, nur 5 % aufheben. Aus ihrer Sicht gestaltet sie Einkäufe im Ort attraktiver und wirkt positiv auf die Kundenfrequenzen.

Begegnungszonen sind nach dem Burgdorfer Modellversuch seit 2001 in der Schweizer Straßen-Signalisationsverordnung verankert. Sie umfassen danach Straßen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf den Fußgänger die ganze Verkehrsfläche nutzen dürfen und gegenüber Fahrzeugführern vortrittsberechtigt sind, ohne diese unberechtigt behindern zu dürfen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Parken ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.²² Ihre Einführung ist schon mit wenigen baulichen Maßnahmen, wie der Realisierung einer torartigen Situation in den Ein- und Ausfahrbereichen und einer Rechts-vor-links-Regelung, möglich. Eventuelle Nachbesserungen, z.B. zur Geschwindigkeitsdämpfung, sollen auf Basis von Wirksamkeitsüberprüfungen spätestens nach einem Jahr erfolgen.



Bild 13:
Begegnungszone in
Burgdorf
(Bild: Stadt Burgdorf)

Fahrradhauslieferdienst

Seit Oktober 1997 bietet die Fahrradstation am Bahnhof Burgdorf einen Fahrradhauslieferdienst an. Von Beginn an unterstützte eine „Gruppe Hauslieferdienst“ von mittlerweile etwa 50 Burgdorfer Beschäftigten das Serviceangebot. Dank der ideellen wie finanziellen Beiträge der Geschäftsbetreiber, die hiermit auch ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber nicht integrierten Einkaufszentren steigern können, können den Kunden kostenlose Lieferungen innerhalb von drei Stunden nach dem Einkauf angeboten werden.

²² In den deutschen verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen ist die Trennung der Verkehrsarten zumeist beibehalten (BOUSKA, 2001)

Die Fahrradstation setzt für den Lieferdienst Sozialhilfeempfänger ein, die hierüber eine Tätigkeit und soziale Kontakte gewinnen. Für die bis zu 40 kg schweren Ladungen nutzen sie Fahrräder mit einem Elektromotor zur Unterstützung der Muskelkraft. Einer zunehmende Nachfrage nach privaten Transporten und Kurierfahrten kommt die Fahrradstation mit einem kostenpflichtigen Kurierservice entgegen.

Der Hauslieferdienst hat das Gehen, insbesondere aber das Radfahren im Einkaufsverkehr deutlich gestärkt: Die Nutzer des Dienstes gehen seit seiner Einführung zu 3 % zusätzlich zu Fuß zum Einkaufen, 18 % nutzen zusätzlich das Fahrrad. Bei unverändertem Anteil der ÖV-Nutzer rekrutieren sich die häufiger Gehenden oder Rad fahrenden Nutzer des Dienstes damit aus dem Kreis früher häufiger Kfz-Nutzer. Von den etwa 7.000 Burgdorfer Haushalten nutzten im Jahr 2002 über 10 % den Dienst. Nach Einschätzung der Projektkommission und der Gewerbevereinigungen stärken der Lieferdienst und seine Kunden wesentlich den lokalen Einzelhandel. Im Jahr 2002 leistete der Dienst etwa 13.000 Lieferungen, was etwa 4.500 substituierten Kfz-Fahrten entspricht. Die zwischen 1998 und 2002 geleisteten Lieferungen hatten einen Warenwert von über 2.5 Mio. sfr. Fast 90 % der transportierten Ware entfällt auf alltägliche Lebensmitteleinkäufe. Mehr als die Hälfte der Nutzer des Dienstes sind jünger als 40 Jahre.

Zur besseren Finanzierung des Lieferdienstes ist die Einführung einer Kostenpflicht geplant. Der dadurch zu erwartende Rückgang bei heutigen Nutzern kann nach einer Potentialbefragung durch breitere Werbung – z. B. auch durch eine Rückvergütung des Einkaufspreises jeder 100. Lieferung – kompensiert werden.

Mobilitätsberatungsprojekt „Sportlich unterwegs in Burgdorf“

Nach einer landesweiten Untersuchung wird in der Schweiz jeder achte Kilometer im Zusammenhang mit der Ausübung von Sport zurückgelegt. Hiervon entfallen fast 80 % auf das Kfz und etwa zwei Drittel auf Wege zum Training (STETTLER, 1997). Im Rahmen des Fußgänger- und Velomodellstadt-Projektes wurde daher eine Mobilitätsberatung bei etwa 30 Burgdorfer Sportvereinen durchgeführt. Vom Frühjahr bis zum Herbst 2000 umfasste diese Beratung:

- persönliche Gespräche des Projektbüros mit den Vorsitzenden der Burgdorfer Sportvereine,
- Verteilung mehrerer tausend Flyer mit Tipps zu
 - Gehen statt Kfz-Nutzung,
 - Umsteigen vom Auto auf Skates,
 - Umsteigen vom Auto aufs Fahrrad,
 - Mitnahme von Vereinskollegen im Auto zum Training,
 - Gepäcktransport für Sportler auf dem Fahrrad oder mit Skates,
- Besuche von Mitarbeitern des Projektbüros bei Trainingsanlässen,
- Publikationen von Interviews mit bekannten Sportvereinsmitgliedern in der Lokalzeitung sowie

- Vergünstigungen bei Fahrradhändlern für Teilnehmer an der Mobilitätsberatung.

Als Teilnehmeanreiz an der Beratung wurden in einem Wettbewerb zudem Geldpreise vergeben.

Insgesamt nahmen fast 600 Personen in 40 Mannschaften an der Mobilitätsberatung teil. Die schriftlichen Vorher-Nachher-Befragungen über die Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Training zeigten vorrangig einen Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad. Der Anteil Gehender sowie der ÖV-Nutzer blieb etwa gleich (Tab. 9).

	Anteil der Verkehrsteilnehmer (%)	
	Vorher	Nachher
Fuß, Skater	14	12
Fahrrad	26	34
ÖV	4	4
Kfz (Fahrer), Motorrad, Mofa	41	35
Kfz (Mitfahrer)	15	15

Tab. 9: Verkehrsmittel auf den Wegen zum Training der Burgdorfer Sportvereine²³

Finanzierung

Die Träger des Modellstadtvorhabens haben in den sechs Projektjahren etwa 1,5 Mio. sfr investiert, von denen etwa 45 % Eigenleistungen (z.B. Personalkosten) entfielen. Den Großteil der Mittel trugen die Stadt Burgdorf über Kredite, Energie Schweiz sowie der VCS. An den Eigenleistungen beteiligten sich die Gewerbevereinigungen mit über 10 %. Die Suche nach einem Hauptsponsor für das gesamte Modellstadtvorhaben war nicht erfolgreich, für mehrere Einzelmaßnahmen konnten jedoch – teils öffentliche – Sponsoren gewonnen werden.

Erfahrungen des Modellstadtvorhabens

Das Modellstadtvorhaben erhielt vor Ort maßgebliche Unterstützung durch eine Führungskraft der Stadt Burgdorf, die sich nicht als Spezialist für Verkehr, Stadtplanung oder Wirtschaftsinteressen verstand, sondern die das Modellvorhaben als identitätsstiftendes Vorhaben auf örtlicher Ebene und als überörtlichen Image-träger unterstützte. Die aktive Beteiligung der Gewerbevereinigungen an der Projektkommission hatte eine Konsensfindung für verkehrsberuhigende Maßnahmen, die in vielen Städten gerade zwischen Einzelhandelsbetrieben und Interes-

²³ Basis 289 Personen. Angaben zur Altersgruppe der Befragten liegen nicht vor, Rundungsdifferenzen zu an 100 % fehlenden. Die Verkehrsmittelanteile der insgesamt fast 600 Teilnehmer entsprechen in der Vorher-Phase annähernd den 289 vorher und nachher erfassten Personen.

sensgruppen nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer umstritten sind, entscheidend begünstigt. Voraussetzung dieses Konsens waren

- der laufende persönliche Kontakt in der Projektkommission,
- der Grundlagenkonsens in der Parkplatzfrage,
- eine zu den Seiten der Interessensgruppen wie der Gewebevereinigungen neutrale Haltung der Stadt und
- das Bemühen um „win-win“-Projekte.

Die projektbezogenen Ziele des Modellvorhabens wurden ebenso wie die generellen Ziele des Energie Schweiz-Programms mit

- freiwilligen Maßnahmen zur rationellen Energieverwendung,
- staatlichen Rahmenbedingungen für einen rationellen Energieverbrauch und
- einem Dialog über umstrittene Themen unter den Betroffenen erreicht.

Die modalen Verlagerungseffekte der Flanierzone und der Mobilitätsberatung im Trainingsverkehr zum nichtmotorisierten Verkehr erbrachten einen um 16 % bzw. 6 % niedrigeren Energieverbrauch im jeweiligen Zielverkehr. Durch den Fahrradhauslieferdienst wurde ebenfalls ein Energieminderverbrauch angenommen, aber nicht quantifiziert. Vergleichbar dem Schopfheimer Modellprojekt zur Mobilitätsberatung, haben die verkehrsmittelübergreifenden Aktivitäten zur Förderung nichtmotorisierter Verkehrsmittel dabei vorrangig die Fahrradnutzung gestärkt.

Materialien

- Stadt Burgdorf, Energie Schweiz, Verkehrsclub Schweiz, Fussverkehr Schweiz, Kanton Bern und Gewerbe Burgdorf: Natürlich unterwegs. Schlussbericht 1996-2001 Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Burgdorf 2002
- Büro für Mobilität Bern: Evaluation Velo-Hauslieferdienst. Burgdorf 2002. Nach: Braun-Fahrländer, Ch. u. O. T. Dombois: Wirksamkeit von Verkehrsinterventionen für die Förderung von Mobilität aus eigener Kraft bzw. Alltagsbewegung. Institut für Sozial- und Präventivmedizin, Universität Basel. Basel 2003
- fussnote. Eine Mitteilung der Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf. Ausgabe 1/2003
- Laufende Projektmaterialien unter <http://www.modelcity.ch>

4.2.19

Theodor-Stern-Kai, Frankfurt (Main)

Die Stadt Frankfurt/Main hat 2003 am Südufer des Mains einen 800 m langen Tiefkai hergerichtet. Auf 17 m Tiefe verlängert der Theodor-Stern-Kai die östlich der Friedensbrücke liegenden Tiefufer bis an die Eisenbahnbrücke über den Main. Der Theodor-Stern-Kai wurde durch Spundwände und Landaufschüttung neu angelegt und mit einer Promenade, Verweilflächen, Rasen und einem Radweg für

Aufenthalte und für den Fußgänger- und Fahrradverkehr angelegt. Die Treppen- und Rampenanlagen verbinden den Kai mit dem südlichen Main-Hochufer.

Der Kai ist ein Element zur städtebaulichen Umstrukturierung der Uferbereiche westlich der Frankfurter Innenstadt. In Zusammenhang mit neuen Wohn- und Büronutzungen – teils brachliegenden ehemaligen Hafentflächen – sollen unter anderem Freiflächen und Gehwegverbindungen den Stadtraum Main für die Öffentlichkeit zurückgewinnen und an angrenzende Stadtteile anbinden. Auf dem Hochufer des Theodor-Stern-Kais liegen beispielsweise Hochbauprojekte einer Versicherungsverwaltung und einer Wohn- und Büroanlage.

Die Finanzierung des neuen Tiefufers zeigt ein Interesse von Privatunternehmen an attraktiven Freiräumen: Eine Stiftung der anliegenden Versicherungsgesellschaft etwa beteiligte sich mit etwa 17 % der Baukosten, daneben trug die Frankfurter Flughafengesellschaft einen Teil der Kosten. Das Land Hessen bezuschusste den Radweg und finanzierte die vor Baubeginn erforderliche Bombenräumung.

Das Tiefufer hat sich bereits zu einem stark für Aufenthalte genutzten innerstädtischen Freiraum entwickelt. Mit Fertigstellung der anliegenden Büro- und Wohngebäude wird es auch für Fußgänger Verbindungsfunktion, beispielsweise zu den Innenstadtbereichen nördlich des Main, haben.



Bild 14:
Tiefufer Theodor-Stern-
Kai, Frankfurt

4.2.20

Promenade Karl-Heine-Kanal, Leipzig

Die Stadt Leipzig hat 1998 in dem Stadtteil Plagwitz eine über 2 km lange Promenade entlang des Karl-Heine-Kanals eingerichtet. Die als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesene Promenade verläuft durch einen Grünzug, der Fußgängern und Radfahrern zuvor nicht zugänglich war.

Der Stadtteil Plagwitz hat seit Mitte der neunziger Jahre eine Umstrukturierung von ausgeprägten Industrie- zu Büro- und Dienstleistungsnutzungen durchlaufen. Neben teilweise leer gefallen Wohnungen entwickelten sich neue oder stabilisierte Wohnnutzungen. Diese Wohn- und Büronutzungen begleiten die Promenade

auf überwiegender Länge. An einigen Teilabschnitten, vor allem in stadtauswärtiger Lage westlich des S-Bahn-Ringes, liegen derzeit ungenutzte Gewerbebrachen. In unmittelbarer Nähe der Promenade liegen mehrere Schulen, ein kleineres Stadtteilzentrum und mehrere Verwaltungseinrichtungen. Auf Teilabschnitten kann die Promenade auch der Verbindung zu zwei S-Bahnhöfen in etwa 300 m und einem größeren Stadtteilzentrum in etwa 400 m Entfernung dienen.

Die etwa 3,5-4,0 m breite Promenade weist einen Betonsteinbelag auf und verläuft etwas unterhalb der Randbebauung. Sie bindet über Rampen sowie Fußgänger- und Radfahrerbrücken an das Straßen- und Wegenetz in Plagwitz an. Auf einem mehrere hundert Meter langen Teilabschnitt bietet der vom Radweg getrennte Gehweg Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten (Bild 15).



Bild 15:
Promenade am Karl
Heine-Kanal Leipzig

Die Promenade hat nach Erfahrungen der Leipziger Stadtverwaltung für stadtteilbezogene Verbindungen wie auch für Aufenthalte Bedeutung gewonnen. Gerade auf den stadtseitigen östlichen Teilabschnitt Gießereibrücke - Elisabethbrücke hat sie für Fußgänger deutliche Verbindungsfunktion.

4.2.21 **Umbau und städtebauliche Integration der Seftigenstraße, Wabern, Schweiz**

Träger

Kanton Bern, Gemeinde Köniz und Verkehrsbetriebe Bern

Konzept und Maßnahmen

Die Seftigenstraße in Wabern, einem Vorort von Bern, dient als örtliche Einkaufsstraße wie auch als Ortsdurchfahrt einer Kantonstraße zwischen Bern und dem Umland. Die hohe Kfz-Verkehrsstärke mit 20.000 Fahrzeugen/Tag und eine Straßenbahnlinie mit eigener Trassenführung bedingten eine hohe Trennwirkung. Fußgänger mussten lange Wartezeiten bei Querungen in Kauf nehmen. Der Einzel-

handel verzeichnete stagnierende und rückgängige Umsatzzahlen. Die Berner Verkehrsbetriebe entschlossen sich 1991 zur Erneuerung der Straßenbahntrasse. Der Kanton Bern und die Gemeinde Köniz bereiteten in Zusammenhang damit eine städtebauliche Integration der Straße vor.

Als Ziele der Umgestaltung wurden definiert:

- Verringerung der Trennwirkung,
- Sicherstellung des ÖV-Betriebsablaufs und der regionalen Verbindungsfunktion der Straße,
- Verbesserungen der Anlagen für Fußgänger und Radfahrer,
- Gewährleistung der Erschließung der angrenzenden Grundstücke und Schaffung attraktiver Bereiche für die Gewerbebetriebe (einschließlich Kundenparkplätze) sowie
- Verbesserungen im Bereich der Lärm- und Luftbelastung.

Der Umbau der Seftigenstraße wurde in einem partizipativen Verfahren vorbereitet. In einer „politischen Arbeitsgruppe“, die vom Gemeinderat Köniz gewählt und geleitet wurde, waren die örtlich relevanten Interessensgruppen und Vertreter der Region Bern und der angrenzenden Region Gürbetal vertreten. Zu einer hohen Akzeptanz und Transparenz der Umbaumaßnahmen trugen ebenfalls umfangreiche Informationen für die Öffentlichkeitsarbeit bei.

Der Umbau umfasste folgende Maßnahmen (Bild 16 und Bild 17):

- Zusammenlegung von Straßenbahntrasse und Kfz-Fahstreifen und
- Abschaffung der LSA zugunsten von Kreisverkehrsplätzen.
- Auf der ehemals mittigen Straßenbahntrasse wurde ein Mittelstreifen eingerichtet, der mit Pollern gegen ein Überfahren gesichert ist und damit Fußgängern und Radfahrern das Queren erleichtert.
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer wurde ein Fahrradstreifen eingerichtet.
- Die Aufweitung der Seitenräume wurde mit einer Neugestaltung von Vorplätzen und einer Schaffung von Kundenparkplätzen für die Gewerbetreibenden verbunden.
- Der Umbau war mit künstlerisch gestaltenden Maßnahmen verbunden. Entlang des Mittelstreifens wurden zehn Leuchtschrifttafeln installiert, die die Entwicklung des Ortsnamens zu seiner heutigen Form dokumentieren. Zusätzlich wurden auf den von innen beleuchteten Pollern Texte über die Geschichte der Seftigenstraße und deren Umgebung angebracht.



Bild 16:
Seftigenstraße vor dem
Umbau
(Foto: Gemeinde Köniz)



Bild 17:
Seftigenstraße nach dem
Umbau
(Foto: Gemeinde Köniz)

Erfahrungen

Die Stärke des Fußverkehrs hat – bezogen auf eine Woche - um 11 % zugenommen. Die Straßenquerungen konzentrieren sich stärker auf den neuen Fußgängerüberwegen. Die freien Querungen haben hingegen abgenommen, was mit der Attraktivitätssteigerung der Fußgängerüberwege (kürzere Wartezeiten) erklärt wird. Die Umbaumaßnahmen verzeichnen eine sehr hohe Akzeptanz: 90 % befragter Fußgänger sind mit der Querbarkeit der Seftigenstraße zufrieden.

Die Anzahl der Radfahrer auf der Seftigenstraße nahm um 56 % zu. Ursachen hierfür sind neben Verlagerungen früherer ÖV-Fahrten und Neuverkehr auch eine geänderte Routenwahl von Radfahrern.

Die Einkaufshäufigkeit in den anliegenden Geschäften hat sich seit der Umgestaltung der Seftigenstraße nicht verändert. Auch die Verkehrsanteile der Kunden haben sich nicht verändert. Fußgänger stellen fast 40 %, Radfahrer über 10 % der Kunden. Die Verkehrsmittelnroutinen im Einkaufsverkehr haben sich stärker differenziert, als „häufig“ oder „immer“ genutztes Verkehrsmittel steht das Gehen mit

einem Zuwachs von 72 % auf 81 % der Waberner Bevölkerung jedoch im Vordergrund.

Für die Einzelhandelsbetriebe deutet sich eine Verbesserung der Rahmenbedingungen an der Seftigenstraße an. Ein Indiz hierfür ist die Zunahme der Geschäftsneugründungen und seltenere Wechsel der Geschäftsführungen. Verbesserte Querungsmöglichkeiten, ausreichend Parkmöglichkeiten und eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln sind ebenfalls positiv zu bewertende Faktoren für den Einzelhandel.

Durch einen stetigeren Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs sinken der Treibstoffverbrauch, der Verkehrslärm und die Luftbelastung. Eine leicht angestiegene Kfz-Verkehrsstärke hob die durch die höhere Stetigkeit des Verkehrs reduzierte Lärmbelastung jedoch wieder auf.

Material:

- Haefeli, U., Matti, D., Seewer, U.: Die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstraße. Auswirkungen auf Lebensqualität und Einkaufsverhalten der NutzerInnen (mit besonderer Berücksichtigung des Langsamverkehrs und der Ertragssituation des Detailhandels). Schlussbericht der Wirkungsanalyse. Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie der Universität Bern (IKAÖ). Bern 2000.
(http://www.ikaoe.unibe.ch/forschung/umwelt.verkehr/pdf/schlussbericht_seftigenstr.pdf)
- Gemeinde Köniz/Tiefbauamt des Kantons Bern: Zufrieden mit der neuen Trasse? Erfolgskontrolle Seftigenstraße Wabern. Synthesebericht der Untersuchungen zur Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstraße in Wabern. Köniz 2000.
(http://ikaoe.unibe.ch/forschung/umwelt.verkehr/pdf/Broschure_Seftigenstrasse.pdf)
- IKAÖ: Evaluation: Umgestaltung von multifunktionalen Hauptstrassenräumen. Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstraße in Wabern bei Bern. 2001
(<http://ikaoe.unibe.ch/forschung/umwelt.verkehr/umve.eval.seftigen.html>)
- <http://www.vcs-sgap.ch/dossiers/Hauptstrassen/Seftigenstrasse.html>

4.2.22

Bauliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit

Überwindung von Höhenunterschieden: Schrägaufzug am Rathaus in Traunstein

In Traunstein besteht zwischen dem Karl-Theodor-Platz in der südlichen Unterstadt und dem Rathaus sowie dem Stadtplatz ein Höhenunterschied von etwa 10 m. Die Ober- und die Unterstadt sind mit gedeckten Treppen über Hangterrassen verbunden. Im Zeitraum von 1995 bis 1998 wurde über einer neuen Tiefgarage ein

Schrägaufzug mit einer Fahrstrecke von etwa 25 m in Neigung eingerichtet. Der Aufzug ist Teil eines Paketes von Aufstiegshilfen zur Erhöhung der Zugänglichkeit und zur Attraktivierung der Innenstadt Traunsteins. Durch die Verbindungsfunktion für Fußgänger ist auch das Rathaus Traunsteins stärker der Öffentlichkeit zugewandt. Die einseitig verglaste Personenkabine ist rollstuhlgerecht ausgebaut. Eine Fahrt mit dem ganztägig betriebenen Aufzug dauert etwa 40 Sekunden.

Die Bürger Traunsteins nehmen den Aufzug nach Erfahrungen der Stadt sehr gut an. Im Störfall, der gelegentlich in den Wintermonaten durch Eis und Schnee an den Schuhen der Nutzer auftritt, stehen zwei normale Aufzüge in der unmittelbar benachbarten Tiefgarage des Rathauses zur Verfügung. Seit der Installation einer Überwachungskamera treten auch keine Beschädigungen durch Vandalismus auf.

Auch andere Städte setzen Lifte zur Erleichterung des Gehens ein: So stehen beispielsweise in Mainz und Marburg/Lahn Aufzüge zwischen Stadtteilen mit erheblichen Höhenunterschieden zur Verfügung.



Bild 18:
Verbindung der südlichen Ober- und Unterstadt Traunsteins durch einen Schrägaufzug

(Bild: Regierung Oberbayern)

Peplemover: Aufzug zur Überquerung einer Hauptverkehrsstraße (Pfullingen)

Seit 1998 können Fußgänger die vierstreifige B 312 in Pfullingen in einer Aufzugskabine überqueren, die vertikal und horizontal in einer Stahl-Fachwerk-konstruktion bewegt werden kann. Die Kabine des sog. „Peplemovers“ ist barrierefrei zugänglich und für Personen mit Kinderwagen oder einem Rollstuhl dimensioniert. Die Überquerung der vierstreifigen Fahrbahn dauert etwa 30 Sekunden. Bei 5 m Förderhöhe und 20 m Spannweite beträgt die Kapazität etwa 720 Personen je Stunde in beiden Richtungen. Die Förderhöhe und die Spannweite können an unterschiedliche Einsatzbedingungen angepasst werden.

Nach Erfahrungen des Herstellers und der Stadt Pfullingen liegen die Investitionskosten des Peplemovers mit etwa 180.000 € (Referenzanlage Pfullingen) höher als für Fußgängersignalanlagen, aber niedriger als für Fußgängerbrücken oder -unterführungen. Wegen des im Vergleich zu Über- oder Unterführungen geringe-

ren Flächenbedarfs kann ein besonderes Einsatzfeld des Peoplemovers in Bereichen mit geringen Flächenverfügbarkeit liegen, in denen eine gestalterische Einpassung in das stadträumliche Umfeld möglich ist und Fußgängersignalanlagen nicht in Betracht kommen.



Bild 19:
Peoplemover Pfullingen
(Bild: Hersteller)

Ergänzung von Fußgängerunterführungen durch niveaugleiche Überquerungsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (Leipzig)

Die Stadt Leipzig hat zwischen dem Hauptbahnhof und der nördlichen Innenstadt am Willy-Brandt-Platz zwei neue Fußgängersignalanlagen über den Innenstadtring eingerichtet. Die Signalanlagen ergänzen eine Fußgängerunterführung, die vor dem Umbau des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs die einzige Verbindung zur Innenstadt bot und die modernisiert weiter besteht.

Die Verkehrsstärke auf dem Willy-Brandt-Platz liegt bei 50.000 Kfz. Die Fußgängersignalanlagen erschließen auch eine häufig bediente Straßenbahnhaltestelle zwischen dem Kfz-Richtungsbahnen. Die ebenerdigen Überquerungsmöglichkeit und die modernisierte Fußgängerunterführung verknüpfen die Innenstadt, den ÖPNV und den Hauptbahnhof über den hochbelasteten Leipziger Innenstadtring auf direktem Wege und erhöhen die Wegewahlfreiheit für Fußgänger.



Bild 20:
Ebenerdige Fußgänger-
signalanlage und mo-
dernisierte Unterführung
am Leipziger Innen-
stadtring

4.2.23

Betriebliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit

Sicherung von Fortbewegungsflächen gegenüber Gehwegaufstellern als Sondernutzung (Wuppertal)

Die Stadt Wuppertal definiert als eines der Kriterien zur Genehmigung von Sondernutzungen die Gewährleistung einer Restbreite des Gehweges von mindestens 1,5 m. Als Standort von Gehwegaufstellern beispielsweise darf nur die Fläche unmittelbar vor den Schaufenstern dienen, Ausnahmen sind an bestehenden Einbauten wie etwa Blumenkübel möglich. Die Gehwegaufsteller sind mit einer Größenbegrenzung auf 1,2 m Höhe und 70 cm Breite belegt, nachdem es zu einem stetigen Größenzuwachs gekommen war. Somit können die Sondernutzungsgebühren nach den §§ 18, 19 und 19a des StrwWG NRW einheitlich gestaltet werden: Auf Stadtplätzen etwa beträgt die Gebühr 12,80 € im übrigen Stadtgebiet 10,20 € je Stück und Monat.

Für die Kontrolle dieser Sondernutzungen sind zwei Stadtangestellte zuständig. In der Regel beantragen die Geschäftstreibenden die Genehmigung für Sondernutzungen. Die Akzeptanz der Gebühren für Gehwegaufsteller allerdings ist erfahrungsgemäß gering. Daher führt die Stadt Wuppertal strenge Kontrollen durch. Bei nicht genehmigten Aufstellern werden die Geschäftstreibenden angeschrieben und bei Nichtfolgeleistung mit einem Bußgeldbescheid belegt. Die Kontrollen finden im gesamten Stadtgebiet Wuppertal statt, sind also nicht räumlich begrenzt oder etwa auf die zentralen Einzelhandelsbereiche konzentriert.

Optimierung von Lichtsignalanlagen für Fußgänger (Wuppertal)

Die Stadt Wuppertal misst dichten Überquerungsmöglichkeiten von Straßen für Fußgänger hohe Bedeutung bei (Kap. 5.4.6). In diesem Zusammenhang wurden eine Reihe von Signalanlagen betrieblich für den Fußgängerverkehr optimiert:

- Zur Berechnung der Grünzeiten veranschlagt die Stadt Wuppertal mit 1,2 m/s standardmäßig die niedrigste der in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 1992/2003) vorgegebenen Räumgeschwindigkeiten der Fußgänger. Bei höherer Zahl von Senioren oder Gehbehinderten wurde an einer Reihe von Signalanlagen ein mit 1,0 m/s berechnetes verlängertes Grünzeitangebot eingerichtet.
- Mit einer zweimaligen Grünphase für Fußgänger innerhalb eines Umlaufes (sog. „Doppelanwurf“) und mit einer weitestmöglichen Einrichtung einer „Grünen Welle“ an durch Mittelinseln geteilten Überwegen zielt die Stadt Wuppertal auf eine zügigere Fortbewegungsmöglichkeit für Fußgänger an signalgeregelten Knoten.
- An geeigneten Knotenpunkten setzt die Stadt Wuppertal signalgeregelte Diagonalfurten ergänzend zu den Furten über die Zufahrtsarme ein (Bild 21).



Bild 21:
Lichtsignalanlage mit
Diagonalfurt für Fuß-
gänger

Freigabe von Hafentflächen außerhalb der Betriebszeiten für Fußgänger (Flensburg)

Die Stadt Flensburg errichtet auf dem West- und dem Ostufer der Flensburger Förde eine Promenade (Kap. 5.4.3). Die bereits realisierten Teilabschnitte sollen in Zusammenhang mit städtebaulichen Neunutzungen schrittweise erweitert und miteinander verbunden werden. Auf einem etwa 100 m langen Teilabschnitt verläuft die Promenade über einen für den Hafenumschlag genutzten Bereich. Der Umschlagbetrieb konzentriert sich derzeit und voraussichtlich auch künftig auf einzelne Wochentage.

Auch vor der Herrichtung einer Promenade ist das Fördeufer auf weiten Teilabschnitten bereits für Fußgänger zugänglich. Für die Zeiträume ohne Hafenbetrieb können Fußgänger den Umschlagbereich dabei passieren. Für Zeiträume mit Hafenbetrieb steht ihnen eine alternative Wegeführung zur Verfügung. Mit dieser flexiblen Regelung bietet die Stadt Flensburg Fußgängern einen attraktiven Verbindungsweg entlang der Förde.



Bild 22:
Freigabe eines Hafengebietes außerhalb der Betriebszeiten

5. Fragestellungen, Methodik und Untersuchungsbeispiele der empirischen Erhebungen

5.1 Bewertung des derzeitigen Erkenntnisstandes über bauliche Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

Bei – teils mit hohen Investitionen verbundenen – baulichen Maßnahmen bestehen in der kommunalen Praxis oftmals Unsicherheiten über die Wirkungen für den Fußgängerverkehr. Das Kapitel 5.1 bewertet daher in skizzenartiger Form den Erkenntnisstand über bauliche Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs und gibt einen Begründungsrahmen für die in Kapitel 5.2 dargestellten empirischen Fragestellungen.

- Die Einrichtung oder Erweiterung von Fußgängerbereichen in großstädtischen Innenstädten wirkt auf steigende Fußgängerverkehrsstärken hin (MONHEIM 1992/93 und 1999). Der über Fußwegdistanzen hinaus gehende, teils überörtliche Einzugsbereich von Einzelhandels- und Arbeitsplatznutzungen bedingt jedoch, dass die Passanten die Innenstadt mit anderen Hauptverkehrsmitteln aufsuchen und hier ihre Wege zu Fuß fortsetzen.
- Maßnahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung wie etwa verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO), Tempo 30-Zonen oder Begegnungszonen (Schweiz), können ebenfalls auf steigende Fußgängerverkehrsstärken hinwirken: In verschiedenen diesbezüglich untersuchten Geschäftsbereichen wurden nach verkehrsberuhigenden Maßnahmen steigende, in einzelnen Teilbereichen aber auch sinkende Passantenzahlen beobachtet. Bei einer gebietsbezogenen Verkehrsberuhigung – über einen einzelnen Straßenraum hinaus – erhöht sich nach bisherigen Untersuchungen die Zahl der von Bewohnern zurückgelegten Fußwege in diesen Gebieten (FUSSGÄNGER- UND VELOMODELLSTADT BURGDORF 2002 und SOCIALDATA 1991).
- Maßnahmen zur städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten, die u. a. auch bessere Flächenangebote und Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger bereit stellen, lassen – wie etwa an der in Kap. 4.2.21 beschriebenen Seftigenstraße Waberns - tendenziell steigende Fußgängerverkehrsstärken erwarten (BRÜCKNER 2000 und HAEFELI et al. 2000).
- Für Einzelhandelsbetriebe steht eine städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen nach vorliegenden Untersuchungen mit höheren Kundenfrequenzen und leichten Verschiebungen der Anteile von Zufalls- zu Stammkunden in Zusammenhang (ABEL et al. 1994 und BETTUM et al. 1996). Diese sind kleinräumig jedoch auch durch Veränderungen der Einzelhandelsstruktur beeinflusst (z. B. Begünstigung von Geschäften mit „Tragetaschenartikeln“ gegenüber „Koffersortimenten“). Bei unverändertem Hauptverkehrsmittel

kann auch eine höhere Zahl zu Fuß absolvierter Etappen höhere Passantenfrequenzen bedingen.²⁴

- In Fußgängerbereichen und im Rahmen von Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325 StVO) umgestalteten Einzelhandelsgebieten verbinden Fußgänger häufig Einkäufe mit Aufhalten. Neben dem Schaufensterbetrachten unterstützen ausreichende Flächen und eine gestalterische Aufwertung hier auch Gespräche, Besuche von Gastronomiebetrieben und andere Aufenthaltsformen im Straßenraum (MONHEIM 1999).

Für einzelne diesbezüglich untersuchte Hauptverkehrsstraßen oder Ortsdurchfahrten zeigen sich jedoch keine einheitlichen Wirkungen: Einer Abnahme von straßenräumlichen Aufenthaltsnutzungen nach dem Umbau stehen häufigere Cafébesuche an einer anderen Ortsdurchfahrt mit aufgewerteten Seitenräumen gegenüber (HAEFELI et al. 2000 und BRILON et al. 1993).

- Die Planungsphase einer Umgestaltung von Straßenräumen in Einzelhandelsbereichen ist oftmals geprägt durch Befürchtungen von Geschäftsbetreibern über Umsatzrückgänge, falls hierbei Flächen des Kfz-Verkehrs zu Gunsten des Fahrrad- bzw. Fußgängerverkehrs umverteilt werden sollen. Trotz hoher Anteile zu Fuß gehender Kunden (HAEFELI et al. 2000) befürchten gerade auch Einzelhändler in Stadtteilzentren oder Betrieben mit quartiersbezogenem Einzugsbereich Umsatzrückgänge. Diese Befürchtungen begründen sich auch in Kenntnisdefiziten über die wirtschaftliche Bedeutung von zu Fuß gehenden Kunden:

In großstädtisch zentralen Einzelhandelslagen koppeln sich die Renditeerwartungen der Betriebe – unabhängig von den Anreiseverkehrsmitteln – besonders auch an die Fußgängerverkehrsstärken in den Straßenzügen (MONHEIM 1999). In hier gelegenen Großbetrieben verausgaben Pkw-Kunden nach den Kundenbefragungen der Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels (BAG) höhere Beträge als zu Fuß gehende Kunden. Nach von MONHEIM referierten Untersuchungen tätigen dagegen Fußgänger in der Innenstadt Delfts vergleichbar hohe Ausgaben wie Kfz-Nutzer (MONHEIM 1999 und BAG 2001).

- Auf Wegen zu quartiersbezogenen Einzelhandelsbereichen bestehen höhere Potentiale für das Gehen als insbesondere auf Wegen zum Arbeitsplatz: Ein hoher Anteil von Pkw-Fahrten in Groß- und Mittelstädten führt zu Geschäften in weniger als 2 km Distanz von den Wohnungen. Diese Pkw-Fahrten führen zumeist von der Wohnung zum Geschäft und wieder zurück, ohne in Wegekettten eingebunden zu sein (FLADE et al. versch. J.).

²⁴ Hierauf deuten etwa höhere Passantenzahlen nach der Umgestaltung der Seftigenstraße/Wabern (Schweiz) bei gleich bleibenden Anteilen von Fußgängern im Einkaufsverkehr hin (Kap. 4.2.21).

Im Berufsverkehr dagegen wirkt u. a. eine Spezialisierung von Berufen auf längere Distanzen und geringere Möglichkeiten wohnortnaher Arbeitsplätze hin. Im Bereich des nichtmotorisierten Verkehrs bestehen hier für den Radverkehr größere Potentiale.

- Kfz-Nutzer begründen ihre Verkehrsmittelwahl vorrangig mit der „Zeitersparnis“, den „Distanzen“ und dem „Transport von Sachen“. Die kurzen Entfernungen und die Struktur des Einzelhandels in Stadtteilzentren, zu denen viele Kfz-Fahrten in Großstädten führen, lassen jedoch nicht durchgängig eine Stichhaltigkeit dieser Begründungen erwarten (FLADE et al. versch. J.).

Zusammenfassend kann der Erkenntnisstand wie folgt bewertet werden:

Ein Ausbau oder eine Attraktivierung von Fußgängerkehrsanlagen ist in der kommunalen Praxis vielfach mit

- einer Stärkung der sozialen Funktionen von Straßenräumen,
- einer Aufwertung von Einzelhandelsbereichen,
- einer Sicherung insbesondere bei Fahrbahnüberquerungen und
- einer Förderung des Fußgängerverkehrs

begründet. Es bestehen jedoch Kenntnisdefizite über die Wirkung dieser Maßnahmen zur Förderung des Gehens als Hauptverkehrsmittel.

Potentiale für das alltägliche Gehen als Hauptverkehrsmittel bestehen vorrangig in fußwegtypischen Entfernungsbereichen von bis zu etwa zwei Kilometern. Dies entspricht vielfach den Einzugsbereichen von Einzelhandelsgebieten in Kleinstädten sowie in Stadtteilzentren von Mittel- und Großstädten, berührt aber auch Wege zwischen mittel- und großstädtischen Innenstädten mit Arbeitsplatz- und Einzelhandelschwerpunkten und innenstadtnahen Wohngebieten.

Umgestaltungen von Straßenräumen und Flächenumverteilungen zwischen dem Kfz- und dem Fußgängerverkehr werden auf Seiten von Anliegern, verkehrspolitischen Interessengruppen und Straßenraumnutzern vor allem für Einzelhandelsbereiche kontrovers diskutiert. Dies ist oftmals in Kenntnisdefiziten über die wirtschaftliche Bedeutung zu Fuß gehender Kunden für Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe begründet.

Auf Seiten der Nutzer können Fehleinschätzungen von Kfz-Kunden über ihre tatsächlichen Transporterfordernisse bei Einkäufen einem häufigeren Gehen entgegenstehen.

5.2 Fragestellungen und Hypothesen

5.2.1 Übersicht der Maßnahmentypen und Fragestellungen

In der Untersuchung werden die Wirkungen

- einer Netzergänzung oder -verdichtung mit einer neuen Fußgängerverkehrsanlage und
- einer Umgestaltung und Attraktivierung bestehender Anlagen

als wesentliche bauliche Handlungsfelder betrachtet. Drei Untersuchungsbeispiele für die beiden o. g. Maßnahmenfelder dienen zur Verbindung zwischen Stadtgebieten. Zwei weitere Untersuchungsbeispiele repräsentieren für Fußgänger attraktiver gestaltete Straßenräume in Einzelhandelsbereichen.

Auf den Verbindungsanlagen und in den Einzelhandelsbereichen werden Wirkungen auf die Verkehrsmittelwahl sowie auf die Zielwahl der Fußgänger herausgearbeitet (Tab. 10). Hier wurden Personen befragt, die zum Befragungszeitpunkt als Fußgänger unterwegs waren. Die Kapitel 5.2.3, 5.2.4 und 5.3 benennen die Hypothesen und grenzen die befragten Fußgängergruppen ein.

Die Befragungen bezog sich auf das aktuelle Verhalten sowie retrospektiv auf das Verhalten vor Bau bzw. Umgestaltung der Verkehrsanlagen. Wegen des mehrere Jahre zurückliegenden Vorher-Zeitraums wurden vorrangig die Verhaltensroutinen betrachtet. In einem Einzelhandelsbereich wurden darüber hinaus

- die Ausgabebeträge zu Fuß gehender im Vergleich zu den Pkw-nutzenden Einzelhandelskunden sowie
- der objektive Gehalt von häufig als Hemmnis gegenüber dem Gehen genannten Gründen

betrachtet. Als Nutzer des Straßenraums und als Vergleichsgruppen wurden hier Fußgänger und Kfz-Nutzer als Kunden befragt (Kap. 5.3).

Fragestellungen	Befragte Verkehrsteilnehmergruppen	Maßnahmen- und Anlagentyp		
		Netzverdichtung	Umgestaltung und Attraktivierung	
		Verbindungsanlage	Verbindungsanlage	Straßenraum Einzelhandelsbereich
Bewertung der Anlage durch die Nutzer	Fußgänger (und Kfz-Nutzer)	X	X	X
Routine Verkehrsmittelwahl (Kap. 5.2.3)	Fußgänger	X	X	X
Routine Zielwahl (Kap. 5.2.4)	Fußgänger	X	X	X
Ausgabebetrag Einkauf / Dienstleistung (Kap. 5.2.5)	Fußgänger und Kfz-Nutzer als Kunden			X
Hemmnisse gegenüber dem Gehen: Art/Gewicht transportierter Gegenstände (Kap. 5.2.6)	Fußgänger und Kfz-Nutzer als Kunden			X

Tab. 10: Übersicht der Anlagentypen und Fragestellungen der Befragungen

5.2.2 Bewertung der Fußgängerverkehrsanlagen

Aus Fragen nach den für die Nutzer positiven bzw. negativen Fußgängerverkehrsanlagen wurden unter anderem Hinweise für die Gestaltung und Ausstattung von Anlagenmerkmalen gewonnen.

Aufenthaltsformen wie etwa Schaufensterbummel, Gespräche, ein Verweilen oder Kinderspiele wurden durch das Befragungspersonal beobachtend skizziert. Systematische Beobachtungen waren wegen fehlender Vergleichsdaten für den Vorher-Zeitraum nicht möglich. Eine Befragung der Nutzer über Veränderungen bei diesen Aufenthaltsformen wurde nicht verfolgt:

- Die Untersuchungsbeispiele in den Stadtteilzentren weisen überwiegend Einzelhandelsbetriebe des periodischen Bedarfs auf. Der von MONHEIM als eigenständige Freizeittätigkeit in Innenstädten referierte Stadtbummel ist hier nur in sehr geringem Umfang zu erwarten (MONHEIM 1999 und ALRUTZ et al. 2003).
- Gespräche, eine für Stadtteilzentren typische Aufenthaltsform (ALRUTZ et al. 2003), sind situativ v.a. an das Treffen von Bekannten gebunden. Die Gesprächshäufigkeit dürfte für die Vorher-Zeiträume nicht mehr zuverlässig erinnerlich sein.
- Auch die Häufigkeit weiterer Aufenthaltsformen wie etwa Kinderspiele oder das Verweilen dürfte für die Vorher-Zeiträume nicht mehr erinnerlich sein.

5.2.3 Hypothesen zur Routine der Verkehrsmittelwahl

Die Hypothesen werden im Folgenden nach den o.g. Maßnahmentypen differenziert. Die Fragestellung „Routine der Verkehrsmittelwahl“ soll folgende Hypothesen verfolgen:

Netzverdichtung:

“Eine neue Fußgängerverkehrsanlage, die den Weg zwischen zwei Stadtgebieten auch gegenüber dem Kfz- und dem ÖPNV-Netz maßgeblich verkürzt, motiviert Personen dazu, diesen Weg häufiger zu Fuß zurückzulegen.“

Die Prüfhypothese hat folgende Situationsbedingungen zu berücksichtigen:

- Die Befragung fand an einer nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbaren Anlage statt. Sie erfasste nur Personen, die dort zu Fuß unterwegs waren (Kap. 5.4.2).
- In Hinblick auf ein aussagefähiges Kollektiv (Kap. 5.3) war nur ein Untersuchungsbeispiel in Kiel repräsentiert. Die Lage der Kieler Brücke als Fußgänger-Verbindung und die Wegeverkürzung zwischen zwei Stadtgebieten ist mit mehreren in jüngerer Zeit gebauten Fußgängerbrücken vergleichbar (z.B. Halle/Saale, Lübeck, Bremen) und auf andere Städte übertragbar. Die Lage an einem stadtbildprägenden Gewässer verleiht ihr eine besondere Attraktivität, diese erscheint aber z.B. auch auf Grünzüge übertragbar.

- Die Kieler Brücke verkürzt den Weg für Fußgänger gegenüber dem Vorher-Zustand und gegenüber den Kfz- und ÖV-Netzen um etwa 30 %. Mit bis zu etwa 1,5 km Länge zwischen dem Stadtteilzentrum von Gaarden (Vinetaplatz) und den südöstlichen Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkten der Kieler Innenstadt stellt sie erstmals eine Verbindung in fußläufigen Distanzbereichen her. Auch diese Situationsbedingung ist für vergleichbare neue Verbindungsanlagen in anderen Städten übertragbar.

Attraktivierung von Fußgängerverbindungen

Attraktivierte Fußgängerverbindungen sind mit zwei Fallbeispielen in Flensburg und Halle/Saale repräsentiert²⁵. Unter den o.g. Situationsbedingungen (Kollektiv, Übertragbarkeit) wurde folgende Prüfhypothese verfolgt:

“Eine Fußgängerverbindung, die attraktiv hergerichtet wird, motiviert die sie nutzenden Fußgänger dazu, den Weg zwischen den angebundenen Stadtgebieten häufiger zu Fuß zurückzulegen.“

Attraktivierung von Fußgängerverkehrsanlagen in Einzelhandelsbereichen

Mit zwei Untersuchungsbeispielen in Bremen und Wuppertal und Befragungsstandorten am Zielort wurde folgende Prüfhypothese verfolgt:

“Eine Aufwertung straßenbegleitender Fußgängerverkehrsanlagen in Einzelhandelsbereichen – u. a. durch Gehwegverbreiterung, bessere Querungsmöglichkeiten, Begrünung und Aufenthaltsangebote – motiviert die sie nutzenden Fußgänger dazu, diese Bereiche häufiger zu Fuß aufzusuchen.“

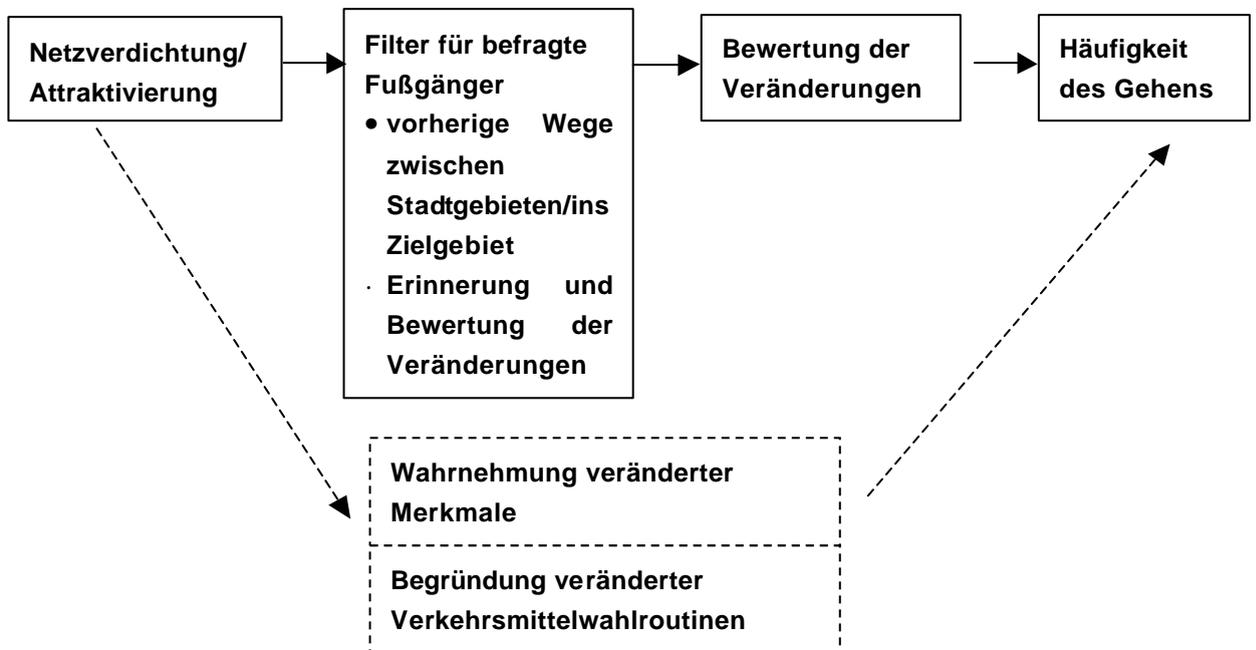
Überprüfung der Kausalität

Betrachtet wurden mit dieser Fragestellung nur die heutigen Fußgänger, die im Vorher-Zustand verkehrsmittelunabhängig zumindest gelegentlich zwischen den Stadtgebieten unterwegs waren bzw. das Zielgebiet aufsuchten. Sie müssen sich an den Vorher-Zustand erinnern und die Veränderungen bewerten können.

Die Kausalität der Beziehung zwischen den neuen bzw. umgestalteten Verkehrsanlagen und einem unterstellten häufigeren Gehen wurde auf Basis der Bewertung der Veränderungen durch die Nutzer betrachtet: Die neuen bzw. umgestalteten Verkehrsanlagen wirken auf ein häufigeres Gehen hin, wenn die häufiger zu Fuß Gehenden die Angebotsveränderung positiv beurteilen. Als weitere intervenierende Variablen können die Merkmale, die die häufiger Gehenden als verändert wahr-

²⁵ Die Flensburger Promenade war vor dem Umbau teilweise nicht zugänglich. Der Umbau hat in geringem Maße auch eine Wegeverkürzung bewirkt.

nehmen, und die Begründungen für das häufigere Gehen herangezogen werden (Tab. 11).



Tab. 11: Kausalstruktur der Hypothese zur Verkehrsmittelwahlroutine

5.2.4

Hypothese zur Routine der Zielwahl

Netzverdichtung

„Eine neue Fußgänger Verbindung, die den Weg zwischen zwei Stadtgebieten maßgeblich verkürzt, motiviert die sie nutzenden Fußgänger dazu, häufiger Ziele in diesen Stadtgebieten aufzusuchen.“

Attraktivierung von Fußgänger Verbindungen

„Eine Fußgänger Verbindung, die attraktiv hergerichtet wird, motiviert die sie nutzenden Fußgänger dazu, häufiger Ziele in diesen Stadtgebieten aufzusuchen.“

Attraktivierung von Fußgängerverkehrsanlagen in Einzelhandelsbereichen

„Eine Aufwertung straßenbegleitender Fußgängerverkehrsanlagen in Einzelhandelsbereichen motiviert die sie nutzenden Passanten dazu, häufiger Ziele in diesen Bereichen aufzusuchen.“

Kausalität

Betrachtet wurden mit dieser Fragestellung die Fußgänger, die

- im Vorher-Zustand verkehrsmittelunabhängig seltener Ziele in den angrenzenden Stadtgebieten bzw. anliegenden Gebäuden aufgesucht haben,
- sich an den Vorher-Zustand erinnern und die Veränderungen bewerten konnten und
- die als ein Motiv die Fußgängerverkehrsanlage angaben (Mehrfachnennung auch z.B. von Gebäudenutzungen möglich).

In einem der Einzelhandelsbereiche waren dabei auch Passanten von Interesse, die nach dem Umbau mit dem Kfz das Zielgebiet z.B. zum Flanieren aufsuchen. Als intervenierende Variable werden wiederum die Begründungen veränderter Routinen sowie die Bewertung der Veränderungen herangezogen.

5.2.5 **Ausgabebeträge für Einkäufe und Dienstleistungen**

Als Hypothese wurde verfolgt:

„Kunden, die alltägliche Einkäufe zu Fuß erledigen, tätigen gleich hohe Ausgaben wie mit dem Kfz kommende Kunden.“

Die Ausgaben auf dem aktuellen Weg, auf dem die Fußgänger und Kfz-Nutzer befragt wurden, können durch unterschiedliche Besuchshäufigkeiten von Kfz-Nutzern und Fußgängern beeinflusst sein (BAG 2001). In den Vergleich wurden daher die Ausgaben der Kunden am Stichtag sowie in der Vorwoche einbezogen. Für die Vorwoche wurden wegen stärker ausgeprägter Routinen Lebensmitteleinkäufe betrachtet, nicht jedoch Einkäufe des aperiodischen Bedarfs. Die Auswertung berücksichtigte die Größe der Haushalte der Kunden. Die aufgesuchten Geschäfte können auch außerhalb der untersuchten Straßenräume liegen.

5.2.6 **Hemmnisse gegenüber dem Gehen**

Als Hypothese wurde verfolgt:

„Das Gewicht und die Art der Gegenstände, die Kunden in Stadtteilzentren mit der Begründung des Transportes per Kfz einkaufen, entsprechen den Gegenständen zu Fuß gehender Kunden.“

Die Hypothese greift mit dem „Transport von Sachen“ ein rationales Motiv auf, mit dem Pkw-Nutzer vielfach ihre Verkehrsmittelwahl begründen (FLADE et al., versch. J.). Die „Entfernung“ und die „Zeitersparnis“ als weitere ausgeprägte rationale Motive wurden wegen

- bereits vorliegenden Erkenntnissen über die Länge von Kfz-Fahrten und Fußwegen und
- Ungenauigkeiten, die in Hinblick auf die unterstellten kurzen Distanzen in der Wahrnehmung der Nutzer erwartet werden können, nicht betrachtet.

5.3 Methodik der Erhebungen

5.3.1 Grundgesamtheit und Stichprobe der Befragungen

Als Erhebungsmethoden fanden

- Befragungen auf den umgestalteten bzw. neuen Fußgängerverkehrsanlagen,
 - fallweise Abschätzungen des Umfangs der transportierten Gegenstände,
 - Zählungen der Stärken des Fußgängerverkehrs sowie
 - eine Erfassung baulicher und betrieblicher Merkmale der Anlagen
- Einsatz. Die Methoden wurden nach den Anlagentypen differenziert.

Befragungen auf Verbindungsanlagen

Die Untersuchung trifft Aussagen über Fußgänger im Alter von etwa 30-65 Jahren. Diese Altersgruppe

- repräsentiert Personen in der biographischen Erwerbsphase, in der sich die routinemäßig genutzten Verkehrsmittel oftmals von der Ausbildungs- und der Seniorenphase unterscheiden, und
- berücksichtigt, dass die Personen in dieser Lebensphase möglichst auch schon vor Einrichtung bzw. Umgestaltung der Verkehrsanlage in den angebundenen Stadtgebieten gewohnt oder hier Ziele gehabt haben sollen.

Zu berücksichtigen ist, dass die örtlich konzentrierten Befragungen an den Anlagen nur eine eingeschränkte Aussagefähigkeit über die Entwicklung der Verkehrsmittelanteile haben können:

- Da eine Befragung zum Zeitpunkt des Vorher-Zustandes nicht möglich ist, hätte ein Stichtags-Bezug nach dem KONTIV-Design keine Aussagekraft.
- Trotz weitest möglich konstanter Einzelhandelsstrukturen, ÖV-Linien und Kfz-Verkehrsnetze (Kap. 5.4.1) lässt sich nicht ausschließen, dass z.B. frühere Kunden des Einzelhandels in den angebundenen Zielgebieten im Nachher-Zeitraum andere Zielpunkte aufsuchen.²⁶

Die Befragung bezog je Untersuchungsbeispiel zumeist etwa 200 Personen ein (Tab. 12). Nach den Erfahrungen MONHEIMS ermöglicht ein Kollektiv dieser Größe auch in großstädtischen Innenstädten mit unterschiedlichen Anreiseverkehrsmitteln belastbare Aussagen (MONHEIM 1999). Über Filterfragen wurden nur die Personen erfasst, die

- keine Städtetouristen waren bzw. für den Alltagsverkehr nicht relevante Ziele aufsuchten²⁷ und

²⁶ Zur Abbildung der Entwicklung der Verkehrsmittelanteile im Zielverkehr zu den Einzelhandelsbereichen wären grundsätzlich Haushaltsbefragungen möglich. Diese würden jedoch eine erheblich höhere Zahl von Befragten voraussetzen, aus denen sich die Teilkollektive mit Zielpunkten in den betrachteten Straßenräumen rekrutieren.

²⁷ Die Untersuchungsbeispiele in Kiel und Flensburg zielen auch auf eine Stärkung des Städtetourismus ab.

- die mit Erinnerung an den Vorher-Zustand die Veränderungen bewerten konnten.

	Kiel Hörnbrücke und Gaardener Brücke	Flensburg Schiffbrücke Uferpromenade	Halle/Saale Schmeerstraße/ Rannische Straße	Bremen Pappelstraße	Wuppertal Berliner Straße/Höhne
	Verbindungs- anlage	Verbindungs- anlage	Verbindungs- anlage	Einzelhandels- bereich	Einzelhandels- bereich
Fußgänger	220	154	222	219	157
Kfz					76

Tab. 12 Übersicht der Zahl befragter Personen

Die Befragungen fanden an Dienstagen bis Freitagen außerhalb der Schulferien statt. Samstage wurden wegen eines höheren Anteils auswärtiger Innenstadtbesucher nicht berücksichtigt. Der Erhebungszeitraum war 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr, bei Helligkeit und geeigneter Witterung auch bis 19.00 Uhr. Hier wurden Kunden von Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Personen auf dem Heimweg von Arbeitsplätzen angesprochen.

Aus den Passanten wurde eine Zufallsauswahl getroffen werden, indem nach Beendigung eines Interviews die in etwa einer Minute folgende Person angesprochen wurde. Für Personen in Gruppen wurde eine Zufallsauswahl durch Ansprache der in Gehrichtung rechts an zweiter Stelle gehenden Person getroffen.

Merkmale wie die Herkunft oder der Wegezweck können mit der Gruppengröße korrelieren und daher eine Gewichtung mit deren Personenzahl erfordern. Mehrere Hypothesen verfolgen jedoch retrospektiv Verhaltensänderungen, deren Situationsbedingungen zwischen den Gruppenmitgliedern erheblich variieren können (z.B. frühere Wohnorte, Zusammensetzung von Gruppen in Begleitung der befragten Person) und die in der Interviewsituation nicht zu rekonstruieren sind. Eine Gewichtung mit der Gruppengröße wurde daher – und wegen der nach Erfahrungen MONHEIMS erschwerten Vergleiche mit anderen Befragungen - nicht vorgenommen (MONHEIM 1999).

Befragungen in einem Einzelhandelsbereich

Grundgesamtheit in einem der Einzelhandelsbereiche waren etwa 220 Fußgänger. In einem zweiten Bereich wurden zum einen zu Fuß gehende, zum anderen mit dem Kfz anreisende Kunden im Alter von etwa 30-65 Jahren angesprochen. Innerhalb dieses Kollektivs sind die Fußgänger in Hinblick auf die Hypothesen einer veränderten Verkehrsmittel-/Zielwahl stärker repräsentiert.

Die Fußgänger wurden wiederum nach ihrer Kenntnis des Vorher-Zustandes gefiltert. Die Personen wurden nach Möglichkeit beim Verlassen des Untersuchungsbereiches angesprochen, wenn sie u.a. einen Gesamtüberblick über ihre Ausgaben

haben. Wegen der hier geringeren Personenfrequenzen wurde nach Ende eines Interviews die nächstfolgende Person befragt.

Fragenkatalog

Für die Interviews auf Verbindungsanlagen zeigt die Tab. 13 beispielhaft für die Flensburger Schiffbrücke die verwendeten Fragen. Die Reihenfolge in den Interviews sowie die Strukturierung mit Filter- und Gabelfragen wurde für die einzelnen Untersuchungsbeispiele differenziert.

Art und Gewicht transportierter Gegenstände

Die Art transportierter Gegenstände wurde nach Augenschein folgenden Kategorien zugeordnet:

- Zahl von Einkaufstaschen, Handtaschen, Rucksäcken, Einkaufskörben,
- Zahl von Getränkekästen oder anderen sperrigen Gegenständen,
- weitere Gegenstände wie etwa ein Gefährt oder ein Stock.

5.3.2

Zählung der Fußgängerverkehrsstärken

Für das Kieler Untersuchungsbeispiel liegen für 24 Stunden Angaben zu Fußgängerverkehrsstärke in Viertelstundenintervallen nach Gehrichtungen vor (Jahr 2002). Die weiteren Städte verfügen über keine Zählzeiten des Fußgängerverkehrs im Umfeld des Untersuchungsabschnittes.

Auf den Untersuchungsabschnitten wurden eine einstündige Zählung von 16–17 Uhr (Fünfzehn-Minuten-Intervalle) und weitere fünfzehnminütige Zählungen jeweils zu Beginn der Stunden 10, 12 und 14 Uhr durchgeführt. Die einstündigen Zählungen beziehen sich auf den Nachmittagszeitraum, da hier nach den früheren Zählungen an der Kieler Hörnbrücke vergleichsweise gute Richtungssymmetrien vorliegen und diese eine Hochrechnung auch von fünfzehnminütigen Zählungen zulassen (MONHEIM 1999). Der Zeitraum 16–17 Uhr repräsentiert in den städtebaulichen Umfeldern der Abschnitte die Nachmittagsspitze mit Einkaufs-, innenstadtbezogenen Freizeit- und rückkehrendem Berufsverkehr. Die Zählungen wurden nach Laufrichtung, Geschlecht und Gruppengröße der Passanten differenziert. Zusammen mit einer Unterscheidung nach etwa 30-65-Jährigen und den Personen anderen Alters wurde hiernach die Abbildung der Grundgesamtheit durch die Befragung abgeschätzt.

Variable	Erfassung
<i>objektive Personenmerkmale</i>	
Geschlecht	weiblich, männlich
Alter	Altersgruppe nach Augenschein
Gruppengröße	Zahl der 30 – 65-Jährigen in einer nach Augenschein zusammengehörigen Gruppe
<i>Situationsbedingungen des aktuellen Weges</i>	
Quelle	Woher kommen Sie jetzt?
Zweck	Wohnen Sie dort?/Was haben Sie dort gemacht?
Ziel	Wohin gehen Sie jetzt?
Zweck	Wohnen Sie dort?/Was werden Sie dort machen?
<i>Routinen Verkehrsmittelwahl</i>	
Routine des Gehens	Wie oft sind sie in der Woche zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) zu Fuß unterwegs?
Veränderung der Routine des Gehens	Gehen Sie heute zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) etwa gleich oft, seltener oder häufiger zu Fuß als vor dem Umbau der Schiffbrücke?
Frühere Verkehrsmittelroutine	Waren Sie vor dem Umbau häufiger mit anderen Verkehrsmitteln zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) unterwegs als heute?
Routine des Gehens /Veränderung (Spaziergänger)	Gehen Sie in den letzten zwei, drei Jahren insgesamt ungefähr so oft wie in früheren Jahren spazieren oder häufiger oder seltener?
Pkw -Verfügbarkeit	Hätten Sie für diesen Weg einen Pkw nutzen können?
Generelle Verkehrsmittelroutine (ortsunabhängig)	Was ist Ihr häufigstes Verkehrsmittel zur Arbeit/ Einkauf/ Freizeit
<i>Routinen Zielwahl</i>	
Veränderung Routinen Zielwahl	Egal ob zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln: Sind Sie heute öfter zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) unterwegs als vor dem Umbau?
Veränderung Routinen Zielwahl (Spaziergänger)	Gehen Sie in den letzten zwei, drei Jahren hier auf der Schiffbrücke ungefähr so oft spazieren wie in früheren Jahren oder eher seltener oder häufiger?
<i>Wahrnehmung der physischen Umwelt</i>	
Bewertung Anlage	Was finden Sie hier gut? Was finden Sie hier schlecht? Gibt es (von vorgegebenen Merkmalen) etwas, was Sie hier besonders gut finden? Und gibt es (von vorgegebenen Merkmalen) etwas, was Sie hier besonders schlecht finden?
<i>wahrgenommene Veränderungen der physischen Umwelt</i>	
Erinnerung Vorher-Zustand	Können Sie sich noch erinnern, wie die Schiffbrücke vor dem Umbau aussah?
Bewertung Veränderung	Hat der Umbau die Schiffbrücke insgesamt verbessert oder verschlechtert?
Bewertung Veränderung	Gibt es etwas, was sich besonders verbessert hat?
Bewertung Veränderung	Gibt es etwas, was sich besonders verschlechtert hat?
<i>Motive</i>	
Gründe veränderter Routine des Gehens	Weshalb gehen Sie heute zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) häufiger/seltener zu Fuß als vor dem Umbau?
Gründe veränderter Zielwahl	Weshalb sind Sie heute insgesamt öfter/seltener zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) unterwegs als vor dem Umbau?
Gründe häufigeren Gehens/veränderter Zielwahl (geschlossene Kontrollfrage)	Wie wichtig ist der Umbau der Schifferbrücke als Grund, dass sie hier öfter zu Fuß gehen?
Gründe häufigeren Gehens (Spaziergänger)	Weshalb gehen Sie insgesamt häufiger (seltener) spazieren?

Tab. 13: Variablen der Befragungen auf Verbindungsanlagen (Untersuchungsbeispiel Flensburg)

5.3.3 Erfassung von Umfeldmerkmalen

Zu den Erhebungsmerkmalen zählten

- die Breiten der Gehwege bzw. Breiteneinschränkungen (z.B. parkende Kfz auf Gehwegen, Geschäftsauslagen, temporäre oder feste Einbauten),
- Art und Dichte von Querungsmöglichkeiten von Straßen mit höherer Kfz-Verkehrsstärke,
- Gestaltungsmerkmale in Hinblick auf die Annehmlichkeit des Zu-Fuß-Gehens (z.B. Begrünung, Aufenthaltsangebote, besondere Gestaltung der Erdgeschosszone der anliegenden Bebauung),
- anlagenbedingte Konfliktmöglichkeiten mit dem Radverkehr sowie
- die Art der Anbindung an die zu den angrenzenden Stadtgebieten führenden Fußgängerverkehrsnetze

Die Merkmale wurden fotografisch, in verbaler Form und skizzenartiger Kartierung für die Untersuchungsabschnitte und die Übergänge zu den anschließenden Fußgängerverkehrsanlagen erfasst. In den Einzelhandelsbereichen wurden daneben die Namen und Branchen der anliegenden Geschäfte erfasst. Hieraus konnten sich Hinweise auf Sondereinflüsse bei den Ausgabebeträgen ergeben (z.B. im Falle von Geschäften mit gehobenem Sortiment des nicht alltäglichen Bedarfs).

5.4 Untersuchungsbeispiele

5.4.1 Auswahlkriterien

Die Untersuchungsbeispiele umfassten Straßenumgestaltungen in Einzelhandelsbereichen und neu- bzw. umgebaute Anlagen mit Verbindungsfunktion zwischen Stadtgebieten. Die umgestalteten Straßen in Einzelhandelsbereichen sind wie folgt charakterisiert:

- Sie repräsentieren Straßenräume mit Konkurrenzen zwischen Aufenthaltsnutzungen, der Fortbewegung von Fußgänger, dem Radverkehr, dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sowie Ansprüchen von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben an den Seitenraum (z.B. Werbeauslagen, Außen-gastronomie).
- Die Umgestaltung der Straßen erfolgte zu Gunsten der Gehwegbreiten. Darüber hinaus umfasste sie mehrere weitere Maßnahmenbereiche wie etwa eine Begrünung, qualitätsvolle Gestaltungsdetails des Seitenraums oder Querungsmöglichkeiten.
- Die Einzelhandelsbereiche sind – vor wie nach der Umgestaltung – durch öffentliche Verkehrsmittel mit Linienverlauf durch den betrachteten Straßen-zug erschlossen.
- Dem ruhenden Kfz-Verkehr stehen vor wie nach der Umgestaltung Stellplätze im Straßenraum zur Verfügung. Dies ließ erwarten, dass die Fußgänger eventuelle Änderungen ihrer Verkehrsmittelwahl nicht in entfallenen Stell-plätzen begründen.
- Die Einzelhandelsstruktur in den Straßenzügen ist seit der Umgestaltung nicht wesentlich verändert. Insbesondere ist der Besatz mit großflächigen Betrieben des periodischen Bedarfs vergleichbar geblieben. Die vorgeschlagenen Stra-ßen liegen nach den örtlichen Zentrenkonzepten in Stadtteil- bzw. Nebenzent-ren. Mit vielen Einzelhandelsbetrieben des periodischen und einigen Betrie-ben des aperiodischen Bedarfs erstreckt sich ein wichtiger Teil ihres Einzugs-gebietes über fußläufige Entfernungen.
- Die Gesamtverkehrsplanung der Städte zielt u.a. auf eine Förderung des Fuß-gängerverkehrs ab. Die Untersuchungsbeispiele stellen konzeptionell und räumlich keine „Insellösungen“ dar. Zugleich sind sie unter vergleichbaren städtebaulich-verkehrlichen Randbedingungen auf andere Städte übertragbar.

Da deutliche Angebotsverbesserungen für den Fußverkehr das primäre Auswahl-kriterium sind, werden über die wie o.g. konstanten Merkmale hinaus folgende Einflüsse vernachlässigt:

- In einigen der untersuchten Straßen wurde eine Straßenbahn- durch eine Bus- bedienung abgelöst. Die Straßenbahnen bedienten die Straßenzüge schon

mehrere Jahre vor den Umgestaltungen nicht mehr. Wegen der vorrangigen Quartiersversorgung wurden Veränderungen in der ÖV-Bedienungsqualität (Fahrtenhäufigkeit, Platzangebot, Linienverlauf außerhalb der betrachteten Straßenzüge) vernachlässigt.

- Die Regelungen und eventuelle Veränderungen einer Parkraumbewirtschaftung wurden nicht betrachtet.
- Außer Betracht blieben auch veränderte Einzelhandelsangebote außerhalb der Untersuchungsstraßen und ihrer unmittelbar angrenzenden Straßen. Die Entwicklung von Kundenfrequenzen auf Grund von Einzelhandelsangeboten war nicht Gegenstand der Untersuchung.

Die Untersuchungsbeispiele mit vorrangiger Verbindungsfunktion sind wie folgt charakterisiert:

- Die Um- oder Neubauten umfassen mehrere der für Einzelhandelsbereiche genannten Maßnahmenbereiche. Eines der Untersuchungsbeispiele verkürzt darüber hinaus den Fußweg zu wichtigen Zielgebieten erheblich.
- Das Kfz-Verkehrsnetz und die ÖV-Linienführung zwischen den verbundenen Gebieten sind vor und nach den Baumaßnahmen vergleichbar.
- Die verbundenen Gebiete sind innerhalb fußläufiger Entfernungen durch im wesentlichen unveränderte Nutzungsstrukturen charakterisiert. Die bei einer der Anlage auf das Befragtenkollektiv wirkende Neuanlage eines Kfz-Parkplatzes wurde bei der Auswertung berücksichtigt. Insbesondere großflächige Einzelhandelsbetriebe haben vor wie nach Realisierung der Anlagen vergleichbare Standorte und Betriebsgrößen.
- Unberücksichtigt blieben wiederum die ÖV-Angebotshäufigkeit, eventuelle Veränderungen einer Parkraumbewirtschaftung sowie städtebauliche Nutzungsänderungen außerhalb der fußläufigen Entfernungsbereiche der Anlagen.

Ein Vorher-Nachher-Vergleich war in der Laufzeit des Forschungsvorhabens nicht möglich. Der Zeitpunkt der Realisierung der Angebotsverbesserungen sollte daher

- noch vergleichbare potentielle Nutzergruppen – wie etwa eine im Wesentlichen vergleichbare Bewohnerstruktur der umliegenden Stadtteile – repräsentieren,
- so weit möglich eine Erinnerung der Nutzer an die Verhaltensroutinen vor den Angebotsverbesserungen zulassen und
- zugleich eine Stabilisierung von Verhaltensroutinen auch schon danach erlauben.

Die Untersuchungsbeispiele sind seit den Jahren 1997–2003 in Betrieb (Kap. 5.4.2-5.4.6).

5.4.2 **Kiel: Hörnbrücke und Gaardener Brücke als Verbindung zwischen der Innenstadt und Gaarden**

Träger

Landeshauptstadt Kiel

Konzept und Maßnahmen

Die Landeshauptstadt Kiel realisiert in den Jahren 1997-2005 für Fußgänger und Radfahrer eine neue Verbindung zwischen dem Stadtteil Gaarden und der Innenstadt. Diese verkürzt den Weg zwischen den dichten Wohnnutzungen in Gaarden und den zentralen Einzelhandelsbereichen, wichtigen Arbeitsplatzkonzentrationen sowie dem Hauptbahnhof um etwa 30 %. Die Verkürzung – auch gegenüber dem Straßennetz und den ÖV-Linien – sowie die Gestaltung und stadträumliche Einbindung der Verbindung lassen eine deutliche Steigerung des Fußgängerverkehrs zwischen Gaarden und der Innenstadt erwarten.

Die Fußgängerverbindung ordnet sich in ein umfangreiches Vorhaben zur Neunutzung ehemaliger Industrie flächen ein. Zu der „Kai-City Kiel“ zählen auf 25 ha – in sehr geringem Umfang bereits genutzte – Büro-, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Wohnnutzungen, neue – erstmals öffentlich zugängliche – Uferbereiche sowie Hafennutzungen.

Die Fußgängerverbindung umfasst auf etwa 700 m Länge folgende Abschnitte:

- Die etwa 150 m lange Hörnbrücke überspannt die innenstadtnahen Hafengebiete der Kieler Förde (Bild 24). Die 1997 fertig gestellte Brücke besteht aus drei Klappfeldern, durch die kleinere Schiffe passieren können. Für den Zeitraum von Wartungsarbeiten stellt ein paralleler Steg die Verbindung her. Die Brücke ist als Gehweg mit frei gegebenem Radverkehr ausgewiesen.
- Ostseitig schließt ein – mit verschiedenen Teilabschnitten etwa 150 - 250 m langer – gemeinsamer Geh- und Radweg an. Neben den Fortbewegungsbereichen bestehen in einem Baumstreifen sowie auf einem parallelen Kai an einem Museumshafen Aufenthaltsangebote.
- Aus dem Hafengebiet führt eine zweite Fußgängerbrücke, die Gaardener Brücke, in Richtung des Stadtteilzentrums Gaardens. Auf etwa 150 m Länge können Fußgänger hierüber Hafengeleise, eine Hauptverkehrsstraße sowie Gewebennutzungen überqueren. Die Brücke bietet mehrere überdachte Bänke. Der Höhenunterschied zum Hafengebiet sowie zu einem Gehweg auf Straßenniveau wird durch Treppen und durch einen Aufzug überwunden. Auf das Höhenniveau des Stadtteils Gaarden führen Treppen und eine Rampe. Im Zuge der Rampe und auf ihren Podesten laden Aufenthaltsflächen mit Bänken und einem guten Blick auf die westlichen Stadtteile zum Verweilen ein. Von hier aus bindet ein selbstständiger Gehweg an die Straßen und Wege in Gaarden an.

Die Gaardener Brücke ist mit den Treppen und dem Aufzug seit etwa zwei Jahren in Betrieb. Eine endgültige Fertigstellung, unter anderem mit einer komfortableren Treppen- oder Rampenanbindung an den Gehweg im Hafengebiet und an die Hörnbrücke, ist für das Jahr 2005 vorgesehen.

Derzeit stehen zwischen der Gaardener Brücke und den Wegen am Hafen zwei asphaltierte Gehwege mit etwas umwegiger Führung zur Verfügung. Viele Fußgänger nutzen informell einen direkten Trampelpfad. Neben diesen Wegen bestehen zwischen der Hörnbrücke und dem Stadtteil Gaarden zwei weitere straßenbegleitende Gehwege.

- Auf der Westseite der Förde bietet der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz eine attraktive Anbindung an die zentralen Einzelhandelsbereiche. Die für Fußgänger nutzbaren Flächen wurden zum Frühjahr dieses Jahres – zu Lasten von Parkplätzen und einer Erschließungsfahrbahn – erheblich verbreitert.

Die Bahnhofsnahen Bereiche des Platzes werden derzeit durch Außengastronomie genutzt. Die Rekonstruktion eines früheren Bahnhofszuganges bietet Fußgängern zudem einen verkürzten Weg zwischen der Hörnbrücke und der Empfangshalle des Hauptbahnhofes.

- Auf dem Westufer der Förde hat die Landeshauptstadt Kiel in den zurückliegenden Jahren an der Kaistraße auf etwa 1.600 m Länge neue Gehwege angelegt bzw. bestehende Gehwege verbreitert und attraktiver gestaltet. Auf Grund
 - weniger anliegender Nutzungen und
 - einer Konzentration von Zielpunkten im Innenstadtbereich
 haben diese Gehwege für Fußgänger auf Alltagswegen jedoch geringere Netzbedeutung.

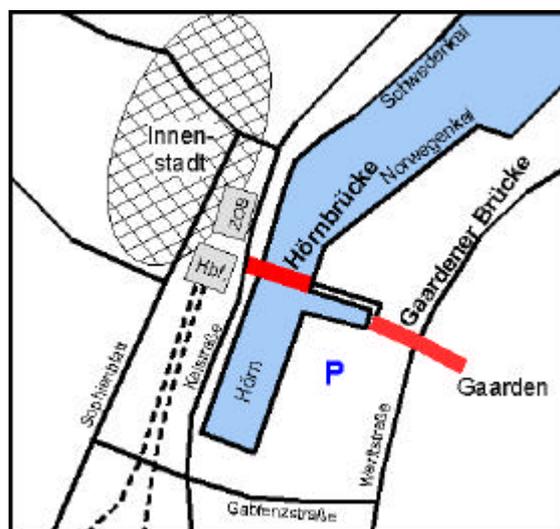


Bild 23: Lageskizze der Hörnbrücke Kiel



Bild 24:
Hörnbrücke Kiel

Erfahrungen

Die Hörnbrücke hat sich zu einer der am stärksten frequentierten Fußgängerverbindungen in Kiel entwickelt. Im Januar 1999 überquerten sie etwa 700 Fußgänger in 8,5 Stunden. Im Juni 1999 und im Oktober 2000 waren dies bereits etwa 1.500 im Mai 2002 fast 2.200 Personen (Zeitraum 5.30/6.00 - 10.00 Uhr, 15.00 - 19.00 Uhr). Nach Einschätzung der Kieler Ansprechpartner liegen diese Verkehrsstärken mehrfach höher als auf den vor Bau der Brücke verfügbaren Straßen.

5.4.3

Flensburg: Uferpromenade mit Verbindung zwischen der nördlichen Innenstadt und Jürgensby

Träger

Stadt Flensburg

Konzept und Maßnahmen

Die Stadt Flensburg und private Investoren entwickeln seit den 90er Jahren auf dem Ost- und dem Westufer der Flensburger Förde neue städtebauliche Nutzungen. Im Zusammenhang mit diesen Neunutzungen entsteht eine Promenade, die auf mehreren Teilabschnitten mittlerweile mehr als 2 km lang ist. Auf einem zentralen Abschnitt im Bereich Hafenspitze – Schiffbrücke dient die Promenade auch der Verbindung zwischen der nördlichen Innenstadt und dem Stadtteil Jürgensby.

Der Abschnitt Schiffbrücke wurde 1999-2001 mit einer direkt entlang der Förde laufenden Promenade umgestaltet. Die Umgestaltung sollte zu einer Stärkung der Innenstadt als Wohn- und Arbeitsstandort sowie als Ziel des Städtetourismus beitragen:

- Neustrukturierung und Entlastung von Verkehrsflächen,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit der Uferzone,
- Verbesserung der Anbindung der Innenstadt an den Hafen für Fußgänger und Radfahrer, Aufwertung als Bestandteil des Ostseeradweges und des Schleswig-Holsteinischen Küstenwanderweges.

Die Schiffbrücke bildet die Schnittstelle zwischen Altstadt und Förde. Vor ihrer Umgestaltung war sie u.a. durch parkende Kfz und provisorische Pavillons der Fördeschiffahrt genutzt. Das Ufer war durch Zollabgrenzungen nicht zugänglich, Fußgängern standen teilweise keine eigenen oder klar strukturierten Flächen zur Verfügung (Bild 26).

Die Promenade ist auf dem Untersuchungsabschnitt 7-13 m breit angelegt. Stadtseitig verläuft ein ursprünglich für Busse geplanter Bereich, der wegen betrieblicher Änderungen aber nur auf kurzen Teilabschnitten von ÖV-Fahrzeugen genutzt wird. Die Stadt Flensburg plant, die Radverkehrsführung von der derzeit als gemeinsamer Geh-/Radweg ausgewiesenen Promenade auf den stadtseitigen Bereich zu verlegen (Bild 27).

Einige Ausstattungselemente, wie etwa die Beleuchtung oder Einlegesteine als Wegweisung im Zuge eines touristischen Rundweges, ziehen sich in einheitlicher Gestaltung über die Promenade. Direkt an der Promenade liegen u.a. ein Museumshafen, eine Museumswerft (traditionell handwerklicher Bootsbau) sowie Veranstaltungsflächen. Die Ausstattung der Promenade variiert hier, z. B. mit einem Holzbalkenbelag oder mit Bänken. Der Radverkehr nutzt hier stadtseitige Radwege.

Entlang der Hafenanbauung wurde der stadtseitige Gehweg verbreitert. Auf mehreren, früher von parkenden Kfz genutzten Flächen stehen Fußgängern u.a. platzartig gestaltete Bereiche sowie Flächen für Außengastronomie zur Verfügung. Insbesondere in Höhe des Willy-Brandt-Platzes wurde hiermit auch der Übergang zwischen dem Uferbereich und der Altstadt wesentlich verbessert.

Untersuchungsschwerpunkt war der Abschnitt Hafenspitze–Schiffbrückstraße, der die nördliche Innenstadt mit dem Stadtteil Jürgensby verbindet und für den Alltagsverkehr Bedeutung hat. Der nördlich anschließende Abschnitt Schiffbrückstraße - Werftstraße wird nach dem Eindruck aus den Ortsbesichtigungen in stärkerem Maße von Spaziergängern und Touristen frequentiert.



Bild 25:
Luftbild der Flensburger
Promenade
(Bild: Stadt Flensburg)



Bild 26:
Schiffbrücke im Vorher-
Zustand
(Bild: Stadt Flensburg)



Bild 27:
Promenade nach der
Umgestaltung

5.4.4

Halle (Saale): Umgestaltung des Straßenzuges Schmeerstraße/Rannische Straße als Verbindungsweg

Träger

Stadt Halle(Saale)

Konzept und Maßnahmen

Der Straßenzug Schmeerstraße - Rannische Straße - Franckeplatz wurde 2003 als Tempo 30-Zone mit regelmäßigen Abbiegeboten für Kfz und auf Teilabschnitten als Fußgängerzone mit Straßenbahngleiskörper und leicht erhöhten Seitenbereichen gestaltet. Im Vorher-Zustand standen Fußgängern neben durchgängigen Kfz-Stellplätzen unter 2 m breite, teils auch minimale Seitenraumflächen zur Verfügung. Unter Aufgabe der meisten Kfz-Stellplätze wurden die Seitenräume auf 2-4 m Breite erweitert und mit einem Geh- sowie Ober- und Unterstreifen in Kleinpflasterbelag gestaltet. Der Straßenzug hat für Fußgänger zwischen der Innenstadt und den südlich anschließenden Wohngebieten hohe Verbindungsfunktion. Am Franckeplatz, wo die Fußgänger Verbindung einen Hauptverkehrsstraßenzug kreuzt,

wurden durch Aufgabe von Kfz-Fahrstreifen 2 von 4 Fußgängersignalanlagen mit zuvor längeren Rotphasen überflüssig. Zugleich wurden Gehwegflächen auf einem Teilbereich platzartig von 3-4 auf bis zu 15 m Breite erweitert.

Dieser Straßenzug repräsentiert den Maßnahmentypus der Umgestaltung einer Verbindungsanlage. Der Umbau verfolgte entsprechend dem verkehrspolitischen Leitbild der Stadt Halle das Ziel, die Attraktivität und Zugänglichkeit der Altstadt zu verbessern, besondere Problemschwerpunkte für Fußgänger zu entschärfen und das Umfeld stark frequentierter Ziele fußgängerfreundlich zu gestalten.

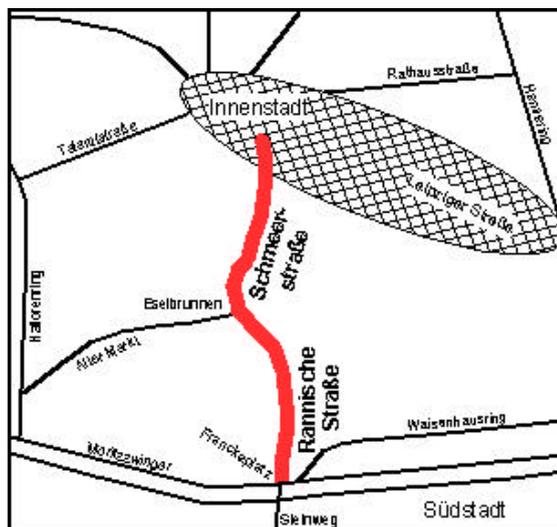


Bild 28: Lageskizze des Straßenzuges Schmeerstraße/ Rannische Straße



Bild 29:
Schmeerstraße im Vorher-Zustand



Bild 30:
Schmeerstraße im
Nachher-Zustand

5.4.5 **Bremen: Umgestaltung einer Straße in einem Stadtteilzentrum**

Träger

Freie Hansestadt Bremen

Konzept und Maßnahmen

Die Freie Hansestadt Bremen hat 2003 die Pappelstraße in der Bremer Neustadt auf etwa 550 m Länge umgestaltet. Die Pappelstraße bildet mit durchgehenden Einzelhandelsnutzungen des periodischen und aperiodischen Bedarfs das Stadtteilzentrum der Bremer Neustadt. Die Obergeschosse der anliegenden Bebauung weisen Wohnnutzungen auf.

Die Gehwege wurden bei der Umgestaltung auf einer Straßenseite von 2,4 auf etwa 4,0 m verbreitert, auf der anderen Straßenseite in der Breite mit 2,5 m annähernd beibehalten. Fast durchgängig steht Fußgängern damit einseitig mehr Fläche zur Verfügung. Die aufgeweiteten Gehwege liegen auf einem Teilabschnitt nord-, auf einem Teilabschnitt südseitig der Fahrbahn. Dies entspricht den Lageschwerpunkten einiger Gastronomiebetriebe, so dass diese auf kurzen Teilabschnitten mehr Flächen für Außensitze nutzen (Bild 33).

Durch neue Fahrradabstellplätze in fahrbahnseitigen Parkstreifen sind die Gehwege beidseitig auf größerer Breite nutzbar. Im Zuge der Parkstreifen grenzen neue Bäume die Seitenräume gegen die Fahrbahn ab. An den Anschlussknoten wird der Gehweg niveaugleich als Gehwegüberfahrt durchgeführt. Neben einem hohen Komfort für Personen mit Kinderwagen oder einem Rollstuhl führt dies auch zu höherer Aufmerksamkeit ein- oder abbiegender Kfz-Fahrer.

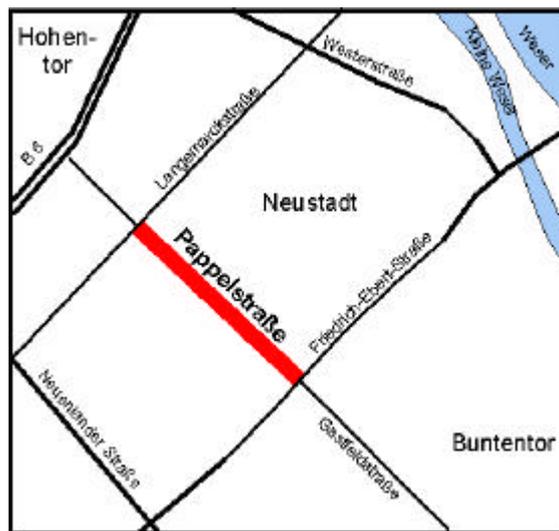


Bild 31: Lageskizze der Pappelstraße

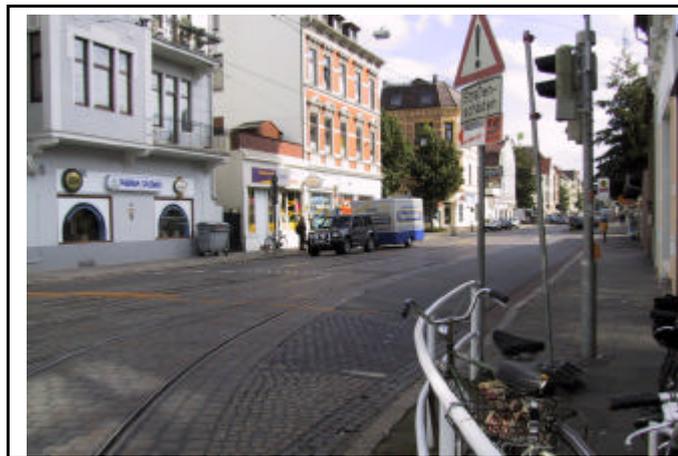


Bild 32:
Pappelstraße im Vorher-
Zustand



Bild 33:
Pappelstraße nach der
Umgestaltung

Ein gesichertes Überqueren der Fahrbahn ist an signalisierten Knoten an den Enden sowie an einer Fußgängersignalanlage etwa in der Mitte des umgebauten Abschnittes möglich. Neben diesen – etwa 270 m auseinander liegenden – Signalanlagen lassen abgepollerte Bereiche in dem Parkstreifen eine Begrenzung auf 30 km/h auch ein Überqueren auf den Zwischenabschnitten zu.

Die Umgestaltung der Straße stand in Zusammenhang mit einem Ausbau von Straßenbahngleisen. Die Pappelstraße wird weiterhin durch Busse bedient.

5.4.6 Wuppertal: Umgestaltung einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße mit Einzelhandelsnutzungen

Träger

Stadt Wuppertal

Konzept und Maßnahmen

Die Stadt Wuppertal hat den Straßenzug Berliner Straße–Höhne (Ortsdurchfahrt der B 7) auf den Teilabschnitten

- Brändströmstraße – Schwarzbach/Berliner Platz in den frühen 90er Jahren und
- Geschwister Scholl-Platz – Brändströmstraße bis zum Jahr 2000

umgebaut. Der erste Abschnitt fungierte dabei als Pilotprojekt für die Umgestaltung der gesamten B7 im Stadtgebiet Wuppertals und wurde daher einer Wirkungsuntersuchung unterzogen (BRÜCKNER et al. 2000). Er umfasst etwa 750 m, der in jüngerer Zeit umgestaltete Abschnitt über 800 m Länge.

Die beiden Abschnitte weisen in einer bis zu achtgeschossigen Randbebauung überwiegend, abschnittsweise auch durchgehende Einzelhandels-, Dienstleistungsnutzungen und Gastronomie sowie Wohnnutzungen in den Obergeschossen auf. Der Einzelhandel dient dem periodischen wie dem aperiodischen Bedarf und hat zentrale Bedeutung für den Stadtteil Oberbarmen.

Die Umgestaltungen stehen in Zusammenhang mit einer Umstellung von Straßenbahn- auf Busbedienung in den 80er Jahren. In unmittelbarer Nähe des Straßenzuges verläuft die Schwebbahn. Unter Beibehaltung der Funktion als Ortsdurchfahrt der B 7 (40.000-45.000 Kfz/Tag) zielte die Umgestaltung auf eine städtebauliche Integration des Straßenzuges, eine stärkere Berücksichtigung des Fußgänger- und des Fahrradverkehr sowie eine Beschleunigung des Busverkehrs ab. Unter Aufgabe der Straßenbahnschienen und einzelner Kfz-Abbiegespuren sowie bei Reduzierung der Kfz-Fahrbahnbreite kamen folgende Maßnahmen Fußgängern zugute:

- Die vorher zumeist etwa 3 m breiten Gehwege wurden auf in der Regel 3,5-5 m Breite aufgeweitet (Bild 4). In Teilbereichen stehen Fußgängern breitere, auch platzartig gestaltete Flächen zur Verfügung. Die Plätze laden mit Bänken zum Verweilen ein.
- Der Gehweg ist durch einen Grünstreifen zur Fahrbahn abgegrenzt und verfügt über eine eigene Beleuchtung. In dem Grünstreifen sind auch Fahrradabstellplätze sowie auf Teilabschnitten Bänke und Flächen für Außengastronomie untergebracht. Auf dem jüngeren umgestalteten Abschnitt verlaufen Radwege fast durchgängig zwischen dem Grünstreifen und einem Parkstreifen bzw. der Fahrbahn. Der früher umgestaltete Abschnitt weist auf einzelnen Teilabschnitten auch an den Gehweg angrenzende Radwege auf.
- Die Furten an Signalanlagen und an Anschlussknoten sind durch eine Pflasterung gegenüber den Fahrbahnen und den Radwegfurten abgehoben. Sie sind über die Regelbreite von 4 m nach RiLSA hinaus dimensioniert und teilweise auch breiter als die anschließenden Gehwege angelegt. Zur Berechnung der Grünzeiten veranschlagt die Stadt Wuppertal mit 1,2 m/s generell die nach RiLSA langsamste Fußgänger-Räumgeschwindigkeit (WIDMANN 2003).
- Die früheren Fußgängerunterführungen wurden geschlossen. Fußgänger-signalanlagen in jeweils etwa 200-250 m Abstand bilden zusammen mit den signalisierten Verkehrsstraßenknoten ein erheblich dichteres Angebot an Überquerungsmöglichkeiten als zuvor.

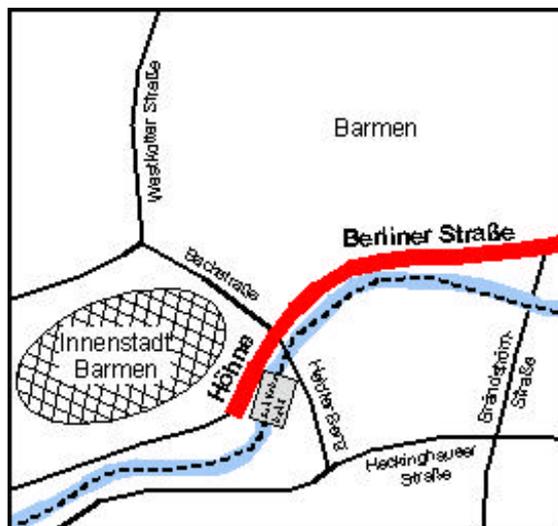


Bild 34: Lageskizze des Untersuchungsabschnittes Berliner Straße/Höhe



Bild 35:
Straßenraum der Berliner Straße/Höhe im Vorher-Zustand
(Bild: Stadt Wuppertal)



Bild 36:
Seitenraum der Berliner Straße nach der Umgestaltung

Erfahrungen mit der Umgestaltung des ersten Teilabschnitts

Nach der Wirkungsanalyse für den ersten Bauabschnitt konnte die Umgestaltung der ehemals auf den fließenden Kfz-Verkehr ausgerichteten Hauptverkehrsstraße den vielfältigen Anforderungen von Verkehrs-, Einkaufs-, Wohn- und Aufenthaltsfunktionen besser gerecht werden.

Die Fußgängerverkehrsstärken in Längsrichtung sind - mit leichten Verschiebungen zwischen einzelnen Teilabschnitten - vergleichbar hoch geblieben. Die zusätzlichen ebenerdigen Überquerungsanlagen konnten die Trennwirkung deutlich reduzieren, im Nachher-Zeitraum wechseln wesentlich mehr Fußgänger zwischen den Straßenseiten als zuvor. Hiermit verbunden ist - vor dem Hintergrund der ehemals vorherrschenden Fußgängerunterführungen – allerdings eine Zunahme von Überschreiten-Unfällen.

Die – unabhängig von ihren Verkehrsmitteln befragten – Nutzer werten die Nachher-Gestaltung zu 75 % als positiv und zu 18 % als negativ. Im Vordergrund positiver Beurteilungen stehen die Begrünung und eine „freundliche Gestaltung“, als negatives Merkmal nennen die Nutzer mehrfach die - im ersten Bauabschnitt teilweise direkt an die Gehwege grenzenden – Radwege (BRÜCKNER et al. 2000).

6. Ergebnisse der empirischen Untersuchungen

6.1 Hörnbrücke Kiel

Stärke des Fußgängerverkehrs

In den sieben fünfzehnminütigen Zählintervallen zwischen 10.00 und 17.00 Uhr wurden insgesamt 680 Personen gezählt. Unter Hochrechnung auf Basis der vorliegenden Tagesganglinien der Stadt Kiel entspricht dies von 10.00 bis 18.00 Uhr 3.100 Personen. Dies liegt in der Größenordnung der etwa 3.200 Personen, die die Brücke nach einer Werktags-Zählung der Stadt im Mai 2002 in diesem Zeitraum überschritten.

Stichprobe und Grundgesamtheit

Unter den 220 Befragten sind alle Altersgruppen der angesprochenen 30-65-Jährigen vertreten. Durch die Zufallsauswahl und die kontinuierlichen Interviews im Zeitraum von 10.00 bis 19.00 Uhr sind nach Augenschein etwa 60-65-Jährige etwas stärker vertreten. Frauen und Männer sind zu praktisch gleichen Anteilen repräsentiert, dies entspricht annähernd den Anteilen in der Grundgesamtheit. Neben 180 Einzelpersonen wurden jeweils eine Person in mehr als 30 Paaren und einer Dreiergruppe angesprochen. Der Anteil der Personen in Paaren oder Gruppen (etwa 27 %) und die Gruppengröße liegen niedriger als in der Grundgesamtheit (Tab. 14 und Tab. 15).

		Anzahl der Personen						Anteile [%]	
	Altersgruppe	30-39	40-49	50-59	60-65	k.A.	Gesamt		
Einzelperson	Frau	24	29	20	18	1	92	37	73
	Mann	20	16	19	35	1	91	36	
Personen in Paaren	Frau	2	8	5	15	4	34	14	27
	Mann	2	9	5	15	3	34	14	
Personen in 3er Gruppen	Frau		3					1	1
	Mann								

Tab. 14: Anzahl und Anteile befragter Einzelpersonen und Personen in Gruppen

	Allein Gehend	Personen in Gruppen			Summe
		2er	3er	4er oder mehr	
Mann	33	22	1	1	58
Frau	22	18	1	1	42
Summe	55	41	2	1	100

Tab. 15: Grundgesamtheit der Fußgänger auf der Hörnbrücke nach Anteilen der Geschlechter und Gruppengrößen

Insgesamt zwei Drittel der Befragten hatten die Quelle oder ein Ziel ihres Weges im Stadtteil Gaarden. Jeweils etwa ein Zehntel war dabei auf dem Arbeitsweg bzw. als Spaziergänger unterwegs. Die meisten befragten Personen nutzten die Brücke auf dem Weg zum Einkaufen.

Etwa ein Drittel der Befragten war zwischen der Innenstadt und informell genutzten Kfz-Stellplätzen auf den noch unbebauten Grundstücken im Umfeld der Brücke unterwegs. Fast alle Personen, die auf den unbebauten Grundstücken parkten, waren mit dem Kfz aus dem Umland Kiels gekommen (Tab. 16).

Wegezweck		Anteil an den Befragten [%]
Personen mit Wegen zwischen dem Stadtteil Gaarden und der Innenstadt	Arbeit	12
	Spaziergang	9
	Einkauf	31
	Freizeit	2
	Einkauf - Spaziergang	2
	Besuch	1
	Arbeit - Einkauf	2
	Freizeit - Einkauf	1
	Sonstiges	2
Parken - Einkauf/Freizeit/Arbeit		37
k.A.		1
Gesamt		100

Tab. 16: Wegezwecke der Befragten (n=220)

Wahrnehmung und Bewertung der Merkmale der Hörnbrücke und ihres Umfeldes

Die Hörnbrücke und die bislang fertiggestellten Freiräume in ihrem Umfeld erhalten durch die Passanten sehr positive Bewertungen. Über die Hälfte der Befragten bewertet ihre allgemeine – nicht spezifizierte – Gestaltung als positiv, etwa ein Viertel die Belebung und soziale Nutzungen. Auf die offene Frage nach für sie positiven Merkmalen gab lediglich ein Fünftel der Befragten an, dass es keine ihnen besonders gut gefallende Merkmale gäbe. Dementsprechend nahmen fast 90 % der Befragten keine ihnen schlecht gefallenden Merkmale wahr. Einzelne als negativ wahrgenommene Merkmale sind etwa die technische Funktionsweise der Brücke und die noch laufenden Bauarbeiten auf den unbebauten Flächen (Tab. 17).

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	Positive Merkmale	Negative Merkmale
Stadträumliches Umfeld	3	
Kfz-Parkplätze	5	
Netzverdichtung/Verbindung	13	
Gestaltung allgemein	54	1
Belebungs/soziale Nutzungen	24	
Radverkehrsanlagen		1
Brückenkonstruktion/Funktion		4
Phase Bauarbeiten		3
Veränderung allgemein	3	
Sonstiges	4	3
nichts	20	88

Tab. 17: Positive und negative Merkmale der Hörnbrücke (Mehrfachnennungen möglich. n=220)

Unter den entsprechend Tab. 18 vorgegebenen Merkmalen sehen die Befragten besonders die Breite der Fußgängerverkehrsanlage, die - durch den Bau der Brücke und der anschließenden Gehwege erstmals zugänglichen – Uferbereiche und die Begrünung der benachbarten Uferbereiche als „besonders gut“ an. „Besonders schlecht“ gefällt den Passanten lediglich die Führung des Radverkehrs (Tab. 18)²⁸.

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	besonders positive Merkmale	besonders negative Merkmale
Breite Gehweg / Brücke	63	
Bäume	34	3
Sitzbänke	21	5
Nähe zum Wasser	49	
Spielmöglichkeit Kinder	3	7
Führung Radverkehr	3	19
nichts	21	70

Tab. 18: Besonders gute und besonders schlechte Merkmale (vorgegebene Merkmale, Mehrfachnennungen möglich. n=220).

Auch die Veränderungen gegenüber den früheren Fußgängerverbindungen zwischen Gaarden und der Innenstadt beurteilen die Nutzer als positiv. Im Vordergrund stehen dabei die Verdichtung des Wegenetzes und – für weniger Passanten –

²⁸ Die Hörnbrücke hat auch für den Radverkehr wichtige Verbindungsfunktion. Nach dem Eindruck des Erhebungspersonals nähern sich viele Radfahrer dem Bereich des gemeinsamen Geh- und Radweges mit deutlich höherer als Schrittgeschwindigkeit an und nutzen in diesem Bereich vielfach auch kleine Zeitlücken im Fußgängerstrom für ein schnelleres Vorankommen.

das stadträumliche Umfeld der Fußgängerverkehrsanlagen. Für die zumeist auswärtigen Innenstadtbesucher, die mit dem Kfz anreisen, stellen auch die informell genutzten Parkplätze auf noch unbebauten Freiflächen ein positives Merkmal dar. Lediglich ein Fünftel der Passanten nahm keine als positiv bewerteten Merkmale wahr (Tab. 19). Dementsprechend sehen fast drei Viertel der Passanten keine für sie besonders negativen Merkmale. Lediglich etwa ein Zehntel der Befragten nannte Unbequemlichkeiten in Zusammenhang mit den Bauarbeiten auf den noch unbebauten Freiräumen sowie die Funktionsfähigkeit der – als neuartige Konstruktion realisierten – Dreifelderklappbrücke als negative Merkmale (beispielsweise Dauer der Schliesszeiten für Fußgänger bei durchfahrenden Schiffen).

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	Verbesserungen	Verschlechterungen
Breite Gehweg	3	
Stadträumliches Umfeld	8	4
Spielmöglichkeiten	1	
Kfz-Parkplätze	23	
Netzverdichtung/Verbindung	69	
Gestaltung allgemein	6	
Belag	1	2
Radverkehrsanlagen		4
Brückenkonstruktion/Funktion		9
Belebung/soziale Nutzung		1
Gestaltung allgemein		1
Veränderung allgemein	1	
Phase Bauarbeiten		11
Sonstiges	2	7
nichts	19	72

Tab. 19: Verbesserungen und Verschlechterungen durch den Bau der Hörnbrücke (Mehrfachnennungen möglich. n=220)

Routine der Verkehrsmittelwahl

Die meisten befragten Fußgänger sind täglich oder mehrmals wöchentlich auf der Hörnbrücke zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Gaarden unterwegs (Tab. 20). Die weitaus meisten Personen, die Ziele in der Innenstadt oder in dem Stadtteil Gaarden aufsuchen, gehen dabei häufiger als vor dem Bau der Brücke zu Fuß (Bild 37). Frauen und Männer gehen etwa den Anteilen in dem Kollektiv entsprechend häufiger zu Fuß.

Für das häufigere Gehen ist die Verdichtung des Fußgängerverkehrsnetzes das wichtigste Motiv: Die weitaus meisten Fußgänger, die nach ihrer Einschätzung etwas oder viel häufiger zu Fuß gehen, begründen dies mit einer „kurzen“, „guten“

oder „schnellen“ Verbindung. Auch die Verdichtung des Netzes, beispielsweise beschrieben als „mehr Gehwege“, motiviert eine Reihe von Befragten zum häufigeren Gehen (Tab. 21).

Häufigkeit des Gehens	Anteil der Befragten [%]
täglich	22
3x/Woche	28
2x/Woche	18
1x/Woche	16
1-2x/Monat	11
seltener als 1x/Monat	3
k.A.	2

Tab. 20: Häufigkeit des Gehens zwischen Gaarden und der Innenstadt
(ohne Spaziergänger und Parkende. n=119)

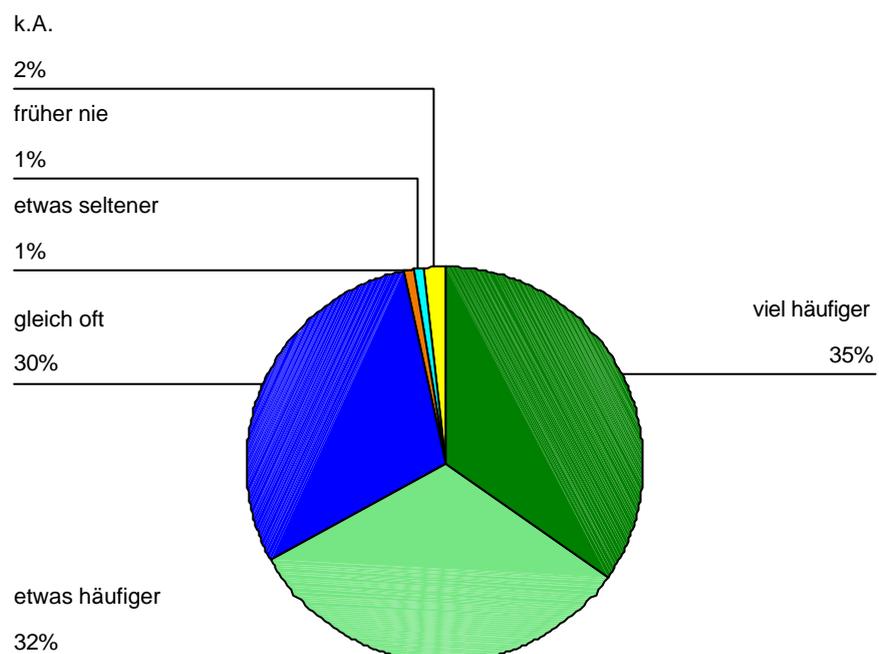


Bild 37: Veränderung der Häufigkeit des Gehens zwischen Gaarden und der Innenstadt
(Anteil an den Befragten, ohne Spaziergänger und Parkende. n=119)

	Änderung der Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	k.A.
stadträumliches Umfeld	1	2		
biographische Phase		4		
Veränderung Fußverkehrsnetz	4	7		
Veränderung Wohnort	1		1	
Attraktivität A nlage	3	2		
kurze/gute/schnelle Verbindung	25	24		
finanzielle Vorteile des Gehens	4	3		
Gehen vorteilhaft	2	1		
Veränderung Zielwahl	1			
Zeitersparnis		4		
Veränderung Verkehrsmittelwahl	3	2		
Erlebnis Gehen	1	1		
k.A.	7	3		3

Tab. 21: Motive für das häufigere oder seltenere Gehen zwischen Gaarden und der Innenstadt (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=81)

Aus Sicht fast aller Personen, die heute häufiger zu Fuß zwischen dem Stadtteil Gaarden und der Innenstadt unterwegs sind, hat der Bau der Brücke den Fußweg zwischen diesen beiden Stadtteilen sehr stark oder zumindest etwas verbessert (Tab. 22). Auch die Bedeutung der Brücke für das häufigere Gehen stufen sie zu meist als sehr wichtig ein. Zusammen mit den o.g. Motiven für ein häufigeres Gehen zeigt dies den prägenden Einfluss der Wegeverkürzung, der Netzverdichtung und der aus Nutzersicht attraktiven Verkehrsanlagen auf den steigenden Fußgängerverkehr zwischen den beiden Stadtteilen: Der Anteil anlagenbedingt häufiger Gehender an allen Fußgängern zwischen den beiden Stadtteilen kann auf 40-45 % geschätzt werden.

	Häufigkeit des Gehens		
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener
sehr stark verbessert	47	43	
etwas verbessert	5	4	1

Tab. 22: Bewertung der Veränderungen durch die Brücke und Änderungen der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=81)

Bewertung der Wichtigkeit	Häufigkeit des Gehens		
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener
sehr wichtig	34	16	
eher wichtig	12	26	
weder noch		1	1
eher unwichtig		1	
weiß nicht	7	1	

Tab. 23: Bewertung der Wichtigkeit der Brücke für die Änderung der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=81)

Vor dem Bau der Brücke haben die heute häufiger Gehenden Wege zwischen Gaarden und der Innenstadt überwiegend mit dem Kfz, in etwas größerem Umfang auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Etwa 25 % der heute häufiger Gehenden nutzten für die – früher längeren – Wege zwischen den beiden Stadtteilen das Fahrrad (Tab. 24). Wichtigstes Motiv für die häufiger Gehenden ist – vor allem für früher häufiger Kfz- oder ÖV-Nutzer – die kurze Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen. Auch die Ergänzung des Fußgängerverkehrnetzes, beispielsweise beschrieben als „mehr Gehwege“, und der geringere finanzielle Aufwand für zu Fuß absolvierte Wege motivieren mehrere frühere ÖV- und Kfz-Nutzer zum häufigeren Gehen (Tab. 25).

Früher häufigstes Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	k.A.
Rad	11	13	1	
ÖV	19	24	1	1
Kfz	13	21	1	
zu Fuß	4	1	1	1
k.A.	5	1		

Tab. 24: Änderung der Häufigkeit des Gehens und früher häufigste Verkehrsmittel (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=80)

Motiv	früher häufigstes Verkehrsmittel			
	Rad	ÖV	Kfz	zu Fuß
biographische Phase	1	4	3	
Veränderung Fußverkehrsnetz	7	8	4	3
Attraktivität Anlage	1	1		
(kostenlose) Parkmöglichkeiten	1	1	6	
kurze/gute/schnelle Verbindung	15	31	21	4
finanzielle Vorteile des Gehens	3	6	4	
Gehen vorteilhaft, Erlebnis Gehen	4	7	3	
Zeitersparnis	1	4	1	
Sonstiges		1	4	
k.A.	1	1	4	

Tab. 25: Häufigstes Verkehrsmittel vor dem Bau der Hörnbrücke und Motive für das häufigere Gehen (Nennung durch % der häufiger Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=79)

Die nach Bau der Hörnbrücke häufiger Gehenden rekrutieren sich aus einem Kreis von Personen, die allgemein – unabhängig von den hier erfassten Wegen – vielfach das Kfz nutzen und in ihren Routinen nicht auf das Gehen alleine festgelegt sind. Zwei Drittel aller häufiger Gehenden hätten für den aktuellen Weg auch einen Pkw nutzen können.

Personen, die zum Befragungszeitpunkt auf dem Weg zur Arbeit oder von dort auf dem Rückweg waren, waren ebenso zum häufigeren Gehen motiviert wie Personen, die auf dem aktuellen Weg zum oder vom Einkaufen angesprochen wurden. Auf Arbeitswegen, insbesondere aber zum Einkaufen oder zu Freizeitzielen nennen die häufiger Gehenden dabei das Gehen als ihre insgesamt häufigste Fortbewegungsart (Tab. 26 bis Tab. 29). Die Verkürzung der fußläufigen Distanz zwischen den Arbeitsplatzkonzentrationen in der Innenstadt und den Wohnstandorten in Gaarden hat damit das Gehen auf dem Arbeitsweg gestärkt. Zugleich konnte sie das Gehen als allgemeine Verkehrsmittelroutine stärken.

Aktueller Wegezweck	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	früher nie
Arbeit	16	6		
Einkauf	26	35		1
Freizeit	2	2		
Sonstige	5	3	1	

Tab. 26: Änderung der Häufigkeit des Gehens und Anteil der Wegezwecke an den aktuellen Wegen der häufiger oder seltener Gehenden (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=81)

Allgemein häufigstes Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	früher nie
Fuß	20	11		
Rad	8	6		
ÖV	9	3		
Kfz	16	10		
arbeite nicht	15	25	1	1
k.A.	3	3		

Tab. 27: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zur Arbeit (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=80)

Allgemein häufigstes Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	früher nie
Fuß	40	43	1	
Rad	13	10		
ÖV	10	8		1
Kfz	26	28	1	
Motorrad		1		
k.A.	1			

Tab. 28: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zum Einkauf (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=80)

Allgemein häufigstes Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	früher nie
Fuß	38	40	1	
Rad	20	24		
ÖV	18	24		1
Kfz	21	26	1	
Motorrad		1		
k.A.	8			

Tab. 29: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zu Freizeitzielen (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=80)

Häufigkeit des Spazierengehens

Unter den 220 Befragten auf der Hörnbrücke war fast ein Zehntel als Spaziergänger, also ohne zielgerichtete Wege in einen der angrenzenden Stadtteile, unterwegs. Von ihnen gab ein Drittel an, im Vergleich zu früheren Jahren insgesamt – im

Bereich der Hörnbrücke wie auch an anderen Orten – häufiger spazieren zu gehen. Dies ist zumeist durch die biographische Phase der Personen bedingt, indem sie beispielsweise das Rentenalter erreicht haben oder mit Enkelkindern spazieren gehen.

Mehrere Personen, die im Bereich der Hörnbrücke – ohne insgesamt häufigere Spaziergänge - öfter als in früheren Jahren spazieren gehen, waren zu dieser Ortswahl durch das städtebauliche Umfeld motiviert.

Veränderung der Zielwahl

Die Hörnbrücke hat – über die Verkehrsmittelroutinen hinaus – auch eine bessere Verknüpfung der Innenstadt und der angrenzenden Stadtteile auf dem Ostufer bewirkt: Etwa 30 % der Fußgänger auf der Hörnbrücke suchen unabhängig von den jeweils genutzten Verkehrsmitteln insgesamt häufiger einen der anliegenden Stadtteile auf. Als Motive hierfür stehen die Verdichtung des Fußgängerverkehrnetzes und die als „kurz“, „gut“ oder „schnell“ wahrgenommene Verbindung im Vordergrund. Veränderungen der städtebaulichen Nutzungen oder von Angeboten des Einzelhandels nennt keine der Personen als Motiv für verkehrsmittelnabhängig häufigere Wege zwischen den beiden Stadtteilen (Bild 38 und Tab. 30).

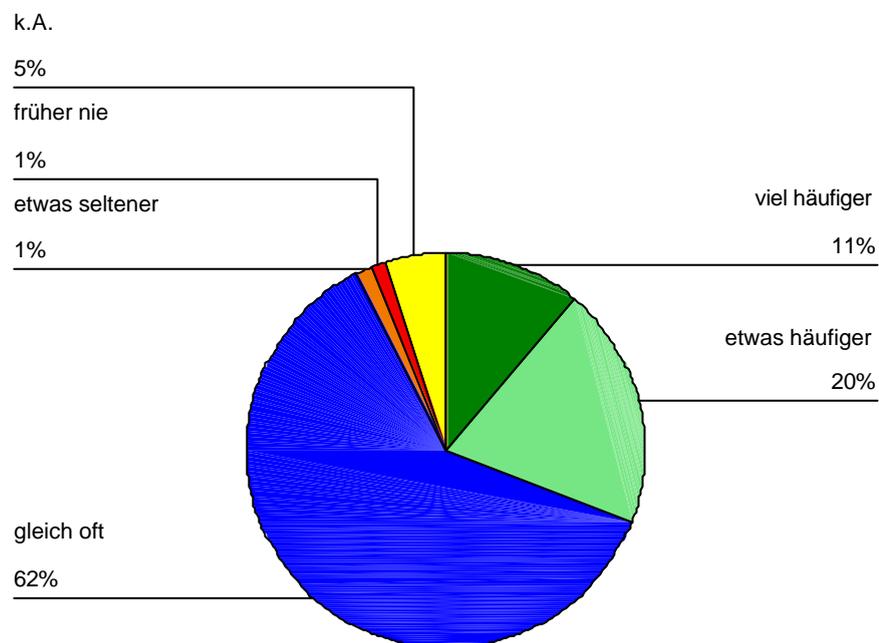


Bild 38: Änderung der Häufigkeit einer Zielwahl in Gaarden oder der Innenstadt (Anteil an den Befragten ohne Parkende und Spaziergänger. n=119)

	Änderung der Häufigkeit der Zielwahl		
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener
stadträumliches Umfeld	3		
biographische Phase		3	
Veränderung Fußverkehrsnetz	9	19	
Veränderung Wohnort			3
Attraktivität Anlage		3	
kurze/gute/schnelle Verbindung	12	25	
Gehen vorteilhaft		7	
Zeitersparnis		3	
k.A.	6		

Tab. 30: Motive einer Änderung der Zielwahl (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Parkende und Spaziergänger. n=119)

Fazit

Die Passanten bewerten die Hornbrücke und die zum Untersuchungszeitpunkt fertiggestellten Freiräume in ihrem Umfeld sehr positiv. Die Hornbrücke hat insgesamt etwa 40-45 % der Passanten zwischen dem Stadtteil Gaarden und der Innenstadt dazu motiviert, diesen Weg häufiger als zuvor zu Fuß zurückzulegen. Dies ist besonders in der Netzverdichtung und der Verkürzung des Weges begründet. Hiermit hat die Brücke auch zu einem „Zusammenwachsen“ und zu einer häufigeren Zielwahl in den angrenzenden Stadtteilen beigetragen.

6.2 Schiffbrücke Flensburg

Stärke des Fußgängerverkehrs

In den sieben fünfzehnminütigen Zählintervallen zwischen 10.00 und 17.00 Uhr wurden insgesamt 204 Personen gezählt. Unter Hochrechnung auf Basis der vorliegenden Tagesganglinien für die Hörnbrücke in Kiel, die mit der Schiffbrücke vergleichbar genutzte Stadtteile verbindet, entspricht dies von 10.00 bis 18.00 Uhr etwa 950 Personen, im 24-Stunden-Zeitraum etwa 1.600 Personen. Für die Gehwege, die parallel zu der Schiffbrücken-Promenade entlang der stadtseitigen Bebauung verlaufen, liegen keine Angaben zu den Fußgängerverkehrsstärken in den Zeiträumen vor wie nach dem Bau der Promenade vor. Nach Einschätzung des Ansprechpartners bei der Stadt Flensburg liegt die – hier gezählte – Fußgängerverkehrsstärke auf der Promenade jedoch deutlich über der Stärke auf den parallelen zuvor bereits nutzbaren Gehwegen.

Stichprobe und Grundgesamtheit

Unter den 154 Befragten sind alle Altersgruppen der angesprochenen 30-65-Jährigen vertreten. Durch die Zufallsauswahl und die kontinuierlichen Interviews im Zeitraum von 10.00 bis 19.00 Uhr sind nach Augenschein etwa 60-65-Jährige etwas stärker vertreten. Frauen sind geringfügig stärker repräsentiert als nach den Anteilen in der Grundgesamtheit. Neben 115 Einzelpersonen wurden jeweils eine Person in mehr als 30 Paaren und einer Vierergruppe angesprochen. Der Anteil der Personen in Paaren oder Gruppen liegt etwas höher als in der Grundgesamtheit (Tab. 31 und Tab. 32).

	Altersgruppe	Anzahl der Personen					Anteile [%]		
		30-39	40-49	50-59	60-65	k.A.	Gesamt		
Einzelperson	Frau	13	15	10	16		54	28	63
	Mann	12	22	11	22		67	35	
2 Personen	Frau	5	4	10	11	7	37	20	36
	Mann	5	4	8	10	2	29	16	
3 oder mehr Personen	Frau				1	1	2	1	2
	Mann				1	1	2	1	

Tab. 31: Anzahl und Anteile befragter Einzelpersonen und Personen in Gruppen

	Allein Gehend	Personen in Gruppen			Summe
		2er	3er	4er oder mehr	
Mann	45	11	2	1	58
Frau	28	10	1	3	42
Summe	73	21	3	3	100

Tab. 32: Grundgesamtheit der Fußgänger auf der Schiffbrücke nach Anteilen der Geschlechter und Gruppengrößen

Unter den befragten Passanten waren etwa 40 % als Spaziergänger unterwegs, die meisten anderen gingen zum Einkaufen oder kehrten von dort wieder in ihre Wohnung zurück. Praktisch alle Fußgänger mit einem Ziel in den angrenzenden Stadtteilen legten den gesamten Weg zu Fuß zurück. Lediglich 2% aller Befragten waren zuvor mit dem Pkw von außerhalb Flensburgs gekommen und gingen zwischen der Innenstadt und Parkplätzen im Umfeld der Promenade zu Fuß.

Merkmal	Nennung durch % der Befragten
Arbeit	7
Spaziergang	42
Einkauf	36
Freizeit	3
Parken-Einkauf	2
Sonstiges	9
k.A.	2

Tab. 33: Wegezwecke der Befragten (n=154)

Wahrnehmung und Bewertung von Merkmalen der Schiffbrücke

Die Schiffbrücke zieht sehr positive Bewertungen auf sich: Jeweils einem Viertel der befragten Fußgänger gefallen

- (überwiegend nicht spezifizierte) Gestaltungsmerkmale der Promenade,
- soziale Nutzungen – insbesondere im Bereich des Museumshafens – oder
- die Veränderung gegenüber dem Vorher-Zustand, als der Uferbereich nicht durchgängig nutzbar war,

gut. Für lediglich ein Viertel der Passanten gibt es keine ihnen gut gefallenden Merkmale (Tab. 34). Dementsprechend gaben drei Viertel der Befragten auch keine für sie negativen Merkmale an. Einigen Fußgängern mangelt es auf der Promenade an einer Begrünung oder an einer geringeren Kfz-Verkehrsstärke auf der stadtseitig verlaufenden Hauptverkehrsstraße (Tab. 34).

Unter den entsprechend Tab. 35 vorgegebenen Merkmalen gefallen den Passanten vor allem die Breite der Promenade und die – erstmals zugänglichen – Uferbereiche mit der „Nähe zum Wasser“ „besonders gut“. „Besonders schlecht“ gefällt drei Viertel der Passanten die aus ihrer Sicht fehlende Begrünung. Auch bei Vorgabe von Merkmalen sehen deutlich mehr Passanten „keine besonders schlechten“ als „keine besonders guten“ Merkmale (Tab. 35).

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	Positive Merkmale	Negative Merkmale
Breite Gehweg	3	
Bänke	3	
Stadträumliches Umfeld	6	2
Gestaltung allgemein	25	8
Grün		6
Stärke Kfz-Verkehr		5
Belebung/soziale Nutzungen	24	3
Veränderung allgemein	25	
Sonstiges	5	7
nichts	26	75

Tab. 34: Positive und negative Merkmale der Schiffbrücke (Mehrfachnennungen möglich. n=154)

	Nennung in % der Befragten	
	besonders gute Merkmale	besonders schlechte Merkmale
Breite Gehweg	94	4
Bäume	2	73
Sitzbänke	42	5
Nähe zum Wasser	85	
Spielmöglichkeit Kinder	9	9
Führung Radverkehr	5	2
nichts	2	25

Tab. 35: Besonders gute und besonders schlechte Merkmale der Schiffbrücke (Vorgegebene Merkmale, Mehrfachnennungen möglich. n=154)

Die Veränderungen durch den Umbau der Schiffbrücke bewerten die Passanten zumeist positiv, sehen jedoch vielfach auch einen Verlust früherer Nutzungen: Für fast die Hälfte der Befragten hat sich vor allem das Flächenangebot auf der Promenade positiv verändert. Eine Reihe von Befragten bewerten auch – ohne Spezifizierung – die Gestaltung des Hafenrand- bzw. Uferbereiches und soziale Nutzungen, wie etwa eine Werft im Museumshafen, als positive Veränderung. Lediglich ein Viertel der Befragten nimmt keine Verbesserungen wahr (Tab. 36).

Etwa gleich viele Befragte nehmen jedoch auch Verschlechterungen des stadträumlichen Umfeldes wahr: Insbesondere der Abriss von früheren Pavillons der Förde- und Ausflugsschiffahrt verbindet sich für sie mit einem Verlust stadträumlicher Identifikationsnutzungen. Für weitere 15 % der Befragten, überwiegend der älteren Personengruppen, bedeutet dies auch einen Verlust an Belebung. In der Erinnerung eines Fünftels der Befragten verbindet sich die Umgestaltung auch mit

einem Verlust an Begrünung²⁹. Diesen wahrgenommenen Verlusten entsprechend geben mit 40 % auch weniger Fußgänger als etwa auf der Kieler Hörnbrücke an, dass sie keine Verschlechterungen durch den Umbau sehen (Tab. 36).

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	Verbesserungen	Verschlechterungen
Breite Gehweg	44	
Bänke	7	3
Stadträumliches Umfeld	10	23
Radverkehrsanlage	3	
Netzverdichtung/Verbindung	5	
Stärke Kfz-Verkehr		7
Gestaltung allgemein	20	11
Belag	5	
Grün		20
Verkehrsanlagen allgemein		3
Belebung/soziale Nutzungen	10	15
Veränderung allgemein	5	
Einzelhandel/Gastronomie/Markt	3	5
Sonstiges	9	6
nichts	25	37

Tab. 36: Wahrgenommene Verbesserungen und Verschlechterungen durch den Umbau der Schiffbrücke (Mehrfachnennungen möglich. n=154)

Routine der Verkehrsmittelwahl

Ein Drittel der Personen, die zwischen den angrenzenden Stadtteilen zu Fuß unterwegs waren, geht diese Wege nach dem Umbau der Schiffbrücke häufiger zu Fuß als zuvor (Bild 39). Im Vergleich zu dem Befragtenkollektiv gehen tendenziell mehr Frauen als Männer zu Fuß. Dies ist vor allem in einem höheren Anteil von Frauen begründet, die zum Befragungszeitpunkt zum Einkaufen unterwegs waren und die ausgeprägte Routinen des Gehens auf Einkaufswegen entwickelt haben (s.u.).

Bei einem im Vergleich zu Kiel kleineren Kollektiv von Personen, die nicht als Spaziergänger oder zu einem parkenden Kfz zu Fuß unterwegs waren, zeigt sich ebenfalls ein zum Gehen motivierender Einfluss der Promenade: Die häufiger Gehenden nennen als Motiv eine – aus ihrer Sicht neu gewonnene – Attraktivität des stadträumlichen Umfeldes (beispielsweise Zugänglichkeit der Uferkante) oder die Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage selber. Mehrfach beziehen sie sich aber

²⁹ Die Schiffbrücke wies vor dem Umbau keine Begrünung auf. Die südlich anschließende, schon in den 90er Jahren umgestaltete Hafenspitze ist nach diesem Umbau stärker begrünt als zuvor.

auch auf ihre biographische Phase. Anders als auf der Kieler Hörnbrücke, die mit einer Netzverdichtung auch den Weg zwischen den angrenzenden Stadtteilen deutlich verkürzte, steht in Flensburg eine Netzergänzung nicht als Motiv des häufigeren Gehens im Vordergrund (Tab. 37). Die häufiger Gehenden stufen den Umbau der Schiffbrücke zumeist als Verbesserung ein und bewerten ihn als wichtiges Motiv für das Gehen (Tab. 38 und Tab. 39). Der Anteil der zwischen den angrenzenden Stadtteilen anlagenbedingt häufiger gehender Passanten kann auf 15-20 % geschätzt werden.

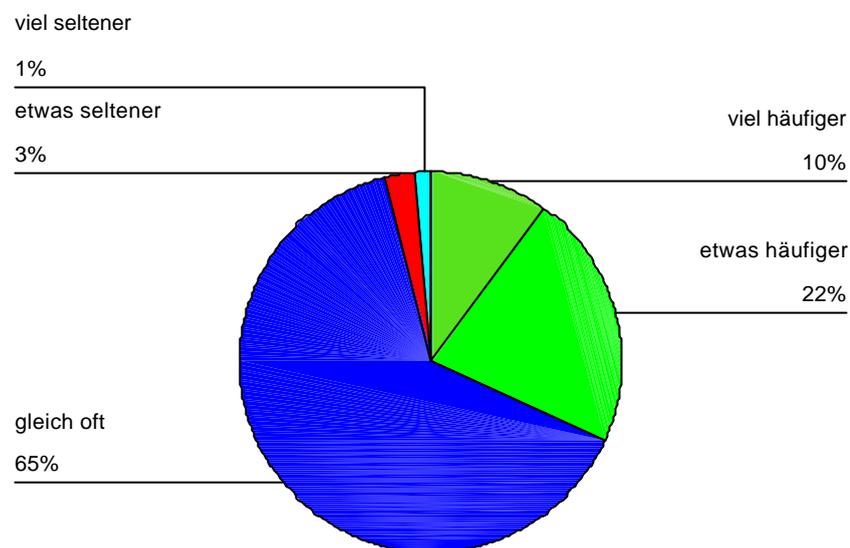


Bild 39: Veränderung der Häufigkeit des Gehens zwischen Jürgensby und der Innenstadt/Duburg
(Anteil an den Befragten, ohne Spaziergänger und Parkende. n=87)

Motive	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
stadträumliches Umfeld		19		
biographische Phase	4	22		
Veränderung Fußverkehrsnetz		11		
Veränderung Wohnort	7			
Attraktivität Anlage	15	7	4	
Veränderung Verkehrsmittelwahl		4		
städtebauliche Nutzung		4	4	
sonstiges		4		
Kfz-Verkehr				4

Tab. 37: Motive für das häufigere oder seltener Gehen zwischen Jürgensby und der Innenstadt/Duburg (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=31)

	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
sehr stark verbessert	18	46		
etwas verbessert	4	11		
etwas verschlechtert	4			
sehr stark verschlechtert	4	4	7	4

Tab. 38: Bewertung der Veränderungen durch den Umbau der Schiffbrücke und Änderungen der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende. n=31)

	Häufigkeit des Gehens		
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener
sehr wichtig	20	16	
eher wichtig		40	
weder noch	4		4
eher unwichtig	4		
sehr unwichtig		4	
weiß nicht	4	4	

Tab. 39: Bewertung der Wichtigkeit der Brücke für die Änderung der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende. n= 30)

Die Personen, die nach dem Umbau der Schiffbrücke häufiger zwischen den angrenzenden Stadtteilen zu Fuß gehen, haben diesen Weg früher tendenziell zumeist mit dem Kfz oder ebenfalls zu Fuß zurückgelegt (Tab. 40). Praktisch alle häufiger Gehenden hätten für den Weg auch einen Pkw nutzen können, waren in ihrer Ver-

kehrsmittelwahl also wahlfrei. Die Personen mit zuvor ausgeprägter Kfz-Nutzung sind tendenziell durch die Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage zum häufigeren Gehen motiviert. Schon zuvor häufig zu Fuß Gehende regt insbesondere das – durch den Umbau erstmals zugängliche – städtebauliche Umfeld mit der Förderkante zum noch häufigeren Gehen an.

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens		
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener
Rad	4	8	
ÖV	8		
Kfz	12	8	
zu Fuß		15	4
k.A.	12	31	4

Tab. 40: Änderung der Häufigkeit des Gehens und frühere Verkehrsmittel zwischen den angrenzenden Stadtteilen (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=30)

Unter den aktuellen Wegzwecken der häufiger Gehenden in der Interviewsituation stehen Wege zum oder vom Einkauf im Vordergrund (Tab. 41). Durch die Befragungszeiträume und die Nutzungsstruktur der anliegenden Stadtteile sind nur wenige Personen auf dem Weg zur Arbeit in dem Fußgängerkollektiv repräsentiert. Unabhängig von den aktuellen Wegen und ihrem aktuellen Zielgebiet nennen viele häufiger Gehende vor allem im Einkaufsverkehr und zu Freizeitzielen das Gehen als ihr allgemein häufigstes Verkehrsmittel (Tab. 42 bis Tab. 44). Unter Berücksichtigung dieser Verzerrung deuten die dominierenden aktuellen Einkaufswege und die allgemeinen Routinen der Fußgänger darauf hin, dass die Schiffbrücke vorrangig zum Gehen im Einkaufsverkehr motiviert. Die – trotz einer gewissen Verlagerung von Kfz-Fahrten zum Gehen – fortbestehend ausgeprägte Kfz-Nutzung im Einkaufsverkehr dürfte darin begründet sein, dass die angrenzenden Bereiche der Innenstadt vorrangig Geschäfte des aperiodischen Bedarfs aufweisen.

Wegezweck	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Arbeit	4			
Mittagspause	4			
Einkauf	21	54	4	4
Arbeit-Besuch		4		
Arbeit-Einkauf			4	
k.A.		4		

Tab. 41: Änderung der Häufigkeit des Gehens und Anteil der Wegezwecke an den aktuellen Wegen der häufiger oder seltener Gehenden (n=31)

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Fuß	11	4		
Rad		4	4	
Kfz	7	7	7	4
arbeite nicht	7	41		
k.A.	4	4		

Tab. 42: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zur Arbeit (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=31)

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Fuß	19	52	7	4
Rad	4	15	4	
ÖV	4	11		
Kfz	22	44	7	4
k.A.		4		

Tab. 43: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zum Einkauf (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=31)

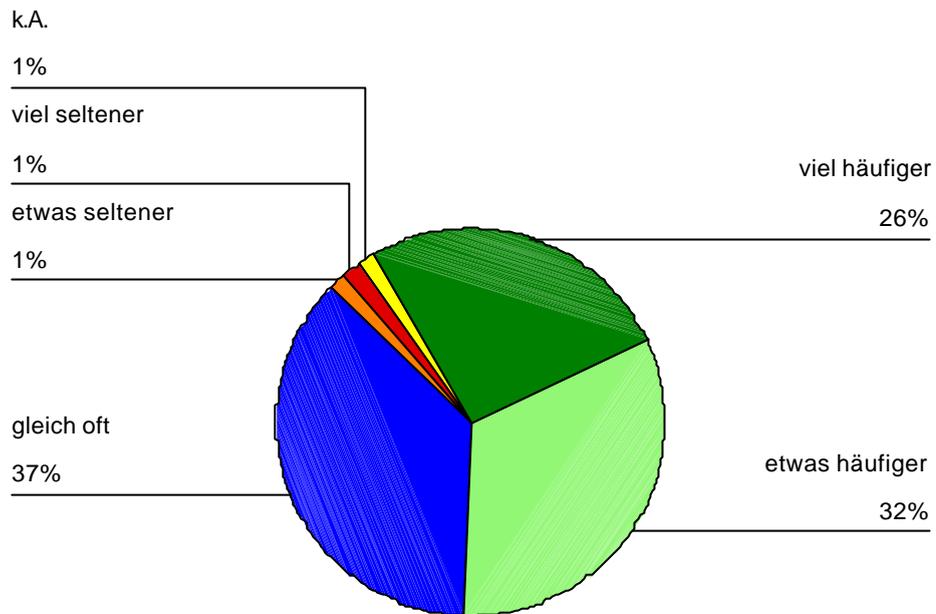
Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Fuß	19	52	4	
Rad	4	26	7	4
ÖV		22		
Kfz	15	44	7	4
k.A.	4	4		

Tab. 44: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zu Freizeitzielen (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich)

Häufigkeit des Spazierengehens

Der Umbau der Schiffbrücke hat eine Reihe von Flensburgern motiviert, hier häufiger als zuvor spazieren zu gehen. In sehr geringem Umfang hat sie auch Flensburger zu einem generell – unabhängig vom Ort – häufigeren Spazierengehen motiviert: Ein Fünftel der interviewten Spaziergänger gab an, nach dem Umbau generell häufiger Spaziergänge zu unternehmen. Dies war zumeist in ihrer biographischen Phase begründet, 3 der 65 Spaziergänger führte als expliziertes

Motiv jedoch auch die Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage und die neu gewonnene Zugänglichkeit des Uferbereichs an. Über die Hälfte der befragten Flensburger Spaziergänger unternimmt nach dem Umbau mehr Gänge auf der Schiffbrücke, dies ist zumeist in der wahrgenommenen Attraktivität der Anlage



und ihres stadträumlichen Umfeldes begründet (Bild 40 und Tab. 45).

Bild 40: Änderung der Häufigkeit des Spazierengehens auf der Schiffbrücke (n=65)

Motiv	Häufigkeit des Spazierengehens auf der Schiffbrücke	
	viel häufiger	etwas häufiger
biographische Phase	13	8
Attraktivität Anlage	38	42
Stadträumliches Umfeld	4	

Tab. 45: Motive zur Änderung der Häufigkeit des Spazierengehens auf der Schiffbrücke (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=38)

Änderung der Zielwahl

Der Umbau der Schiffbrücke hat in geringem Umfang dazu beigetragen, dass mehr Personen – auch unabhängig von dem zum Befragungszeitpunkt aktuellen Weg zu Fuß – insgesamt häufiger zwischen den angrenzenden Stadtteilen unterwegs sind: Für die etwa 20 % der Befragten, die hier häufiger unterwegs sind, stehen die

Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage und ihres stadträumliches Umfeldes sowie das dichtere Fußwegenetz als Motive im Vordergrund (Bild 41 und Tab. 46).

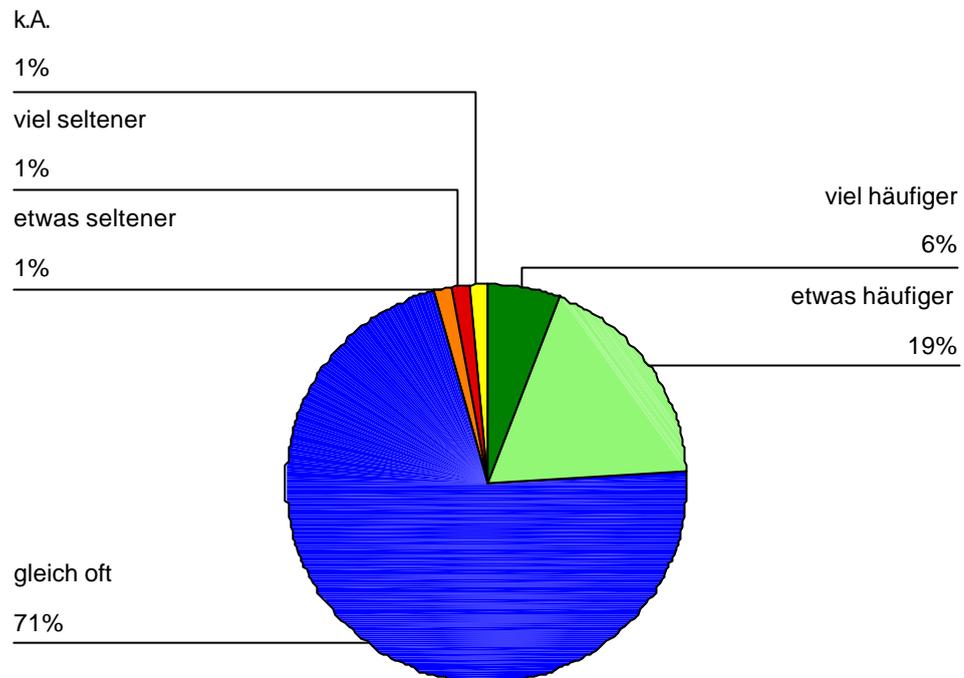


Bild 41: Änderung der Zielwahl
(Anteil der Befragten ohne Spaziergänger und Parkende. n=87)

	Änderung der Häufigkeit der Zielwahl			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
stadträumliches Umfeld	6	17		
biographische Phase		6		
Veränderung Fußverkehrsnetz		17		
Veränderung Wohnort	6			
Attraktivität Anlage	6	33		
kurze/gute/schnelle Verbindung				6
Veränderung Verkehrsmittelwahl		6		
städtebauliche Nutzung			6	
sonstiges		6	6	

Tab. 46: Motive zur Änderung der Zielwahl (Nennung durch % der häufiger oder seltener Ziele in den angrenzenden Stadtteilen Aufsuchenden, Mehrfachnennungen möglich, ohne Spaziergänger und Parkende. n=23)

Fazit

Die Passanten bewerten den Umbau der Schiffsbrücke insgesamt sehr positiv. Für etwa ein Drittel der Passanten verbindet sich der Umbau jedoch auch mit einem wahrgenommenen Verlust früherer Nutzungen, insbesondere von Pavillons der Ausflugs- und Einkaufsschiffahrt. Der Umbau der Schiffbrücke hat etwa 15-20 % der Fußgänger zwischen den angrenzenden Stadtteilen veranlasst, diesen Weg häufiger zu Fuß zurückzulegen. Als Motiv steht einer die Attraktivität der Anlage und des stadträumlichen Umfeldes der Förde im Vordergrund. In geringem Umfang hat die neu gestaltete Schiffbrücke auch zu einer veränderten Zielwahl und zu einem „Zusammenwachsen“ der angrenzenden Stadtteile beigetragen.

6.3 Schmeerstraße/Rannische Straße in Halle/Saale

Stärke des Fußgängerverkehrs

In den sieben fünfzehnminütigen Zählintervallen zwischen 10.00 und 17.00 Uhr wurden insgesamt 1.715 Personen gezählt. Bei Hochrechnung auf Basis der vorliegenden Tagesganglinie für die Kieler Hörnbrücke entspricht dies etwa 7.800 Personen im Zeitraum 10-18 Uhr und 13.800 Personen/24 Stunden³⁰.

Stichprobe und Grundgesamtheit

Bei den 222 geführten Interviews wurden alle Altersgruppen von 30-65 Jahren berücksichtigt, hierbei ist die Gruppe der augenscheinlich 50-59-Jährigen am stärksten vertreten. Allein Gehende sind im Vergleich zu der Grundgesamtheit stärker repräsentiert, wobei vor allem allein gehende Frauen überproportional für die Interviews gewonnen werden konnten. Personen in Paaren sind bei guter Abbildung der Geschlechtsverteilung in der Grundgesamtheit insgesamt etwas schwächer repräsentiert³¹ (Tab. 47 und Tab. 48).

Anzahl nach Altersgruppen								
	Altersgruppe	30-39 Jahre	40-49 Jahre	50-59 Jahre	60-65 Jahre	Gesamt	Anteil [%]	
Einzelperson	Frau	18	41	48	26	133	57	86
	Mann	8	14	27	20	69	30	
Personen in Paaren	Frau		2	9	5	16	7	14
	Mann		2	9	5	16	7	

Tab. 47: Anzahl und Anteile befragter Einzelpersonen und Personen in Gruppen.

	Allein Gehend	Personen in Gruppen			Summe
		2er	3er	4er oder mehr	
Mann	32	11	1	0	44
Frau	39	15	1	0	56
Summe	71	26	2	0	100

Tab. 48: Grundgesamtheit der 30-65-jährigen Fußgänger in der Schmeerstraße/Rannischen Straße nach Anteilen der Geschlechter und Gruppengröße.

³⁰ Die Tagesganglinie der Hörnbrücke erscheint in Hinblick auf die städtebaulichen Nutzungen der angebotenen Innenstadtbereiche und die vergleichbaren Öffnungszeiten der Einzelhandelbetriebe als auch für den Straßenzug Schmeerstraße/Rannische Straße als übertragbar.

³¹ Nach dem Eindruck des Erhebungspersonals zeigten Männer im Vergleich zu den übrigen Untersuchungsbeispielen eine niedrigere Bereitschaft zu einem Interview. Daneben wiesen die nachmittäglichen Zählintervalle, in denen witterungsbedingt und wegen höherer Fußgängerverkehrsstärken der Befragungsschwerpunkt lag, deutlich höhere Anteile von Frauen als die Vormittags- und Mittagsintervalle auf.

Wahrnehmung und Bewertung des Straßenzuges Schmeerstraße/Rannische Straße

Etwa 70 % der Befragten bewerteten den Straßenabschnitt Schmeerstraße/Rannische Straße als positiv, hierbei wurden besonders die breiten Gehwege und in unspezifischer Form die allgemeine Gestaltung („Optik“) genannt. Auch die Qualität des Gehwegbelages stellt für eine Reihe von Befragten ein positives Merkmal dar. Ein Drittel der Befragten gab an, dass ihnen „nichts“ gut gefalle (Tab. 49). 60 % der interviewten Personen sehen dementsprechend auch keine negativen Merkmale. 14 % gaben an, dass die Bauarbeiten langwierig und mit Unannehmlichkeiten verbunden gewesen sei. Einzelne Befragte beziehen dies auch auf zum Befragungszeitpunkt laufende Umbauten der Straßenbahnanlagen einer angrenzenden Straße. Weiterhin bemängelten etwa 12 % der Befragten das – durch mehrer Leerstände zum Befragungszeitpunkt eingeschränkte - Angebot des Einzelhandels.

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	Positive Merkmale	Negative Merkmale
Breite Gehwege	24	3
Grün	4	3
stadträumliches Umfeld	2	
Radverkehrsanlagen		2
Gestaltung allgemein	23	
Verkehrsanlagen allgemein		3
Lage im Netz	2	
Belag	7	
Veränderungen allgemein	2	
Einzelhandelsauslagen/Außensitze		2
Einzelhandel	5	12
Phase Bauarbeiten	2	14
Schmutz		2
ÖPNV	3	
Gehwegabsenkung	3	
Sonstiges	2	3
nichts	31	60

Tab. 49: Positive und negative Merkmale der Schmeerstraße/Rannischen Straße
(Mehrfachnennungen möglich. n=222)

Als – entsprechend Tab. 50 vorgegebene – besonders positive Merkmale sehen die Fußgänger vor allem die Gehwegbreite und die Straßenbahn. Erläuternd fügen viele Passanten hinzu, dass ihnen die Bedienung des Straßenabschnittes durch die Straßenbahn – außerhalb der zum Befragungszeitpunkt bestehenden Ersatzbusangebotes – besonders gut gefalle. Besonders schlecht gefallen vielen Passanten unter den vorgegebenen Merkmalen die – aus ihrer Sicht abschnittsweise fehlende

– Begrünung und eine geringe Ausstattung mit Sitzbänken. Die Wahrnehmung „keiner“ besonders schlechter Merkmale ist dabei wesentlich häufiger als die Nennung „keiner“ besonders guter Merkmale (Tab. 50).

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	Besonders gute Merkmale	Besonders schlechte Merkmale
Breite Gehweg	81	4
Bäume		40
Sitzbänke		21
Straßenbahn	48	4
Führung Radverkehr	3	12
Kinderspielmöglichkeiten		4
nichts	11	50

Tab. 50: Besonders gute und besonders schlechte Merkmale der Schmeerstraße und der Rannischen Straße (Vorgegebene Merkmale, Mehrfachnennungen möglich. n=222)

Die heute vielfach als positives Merkmal wahrgenommene Gehwegbreite sehen viele Fußgänger auch als prägende Verbesserung durch den Umbau. Daneben heben sie den verbesserten Gehwegbelag, Grüngestaltungen – insbesondere auf einer platzartigen Aufweitung des Straßenabschnittes (Alter Markt) – sowie in unspezifizierter Form Gestaltungsmerkmale wie die „Optik“ oder das „Schönere“ hervor. Lediglich ein Fünftel der Befragten sieht keine Verbesserungen (Tab. 51).

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	Verbesserungen	Verschlechterungen
Breite Gehweg	20	2
Grün	23	
Gestaltung allgemein	27	
Belag	23	
Stärke Kfz-Verkehr	3	
Veränderungen allgemein	5	2
Einzelhandel	2	15
Geschwindigkeit Kfz-Verkehr	2	
ÖPNV	5	
Schmutz		3
Phase Bauarbeiten		10
Gehwegabsenkung	5	
Sonstiges	2	4
nichts	18	71

Tab. 51: Verbesserungen und Verschlechterungen durch den Umbau der Schmeerstraße/Rannischen Straße (Mehrfachnennungen möglich. n=222)

Bei weitaus überwiegender Bewertung, dass sich durch den Umbau „nichts“ verschlechtert habe, bringen etwa 10 % der Befragten noch die Phase der Bauarbeiten bzw. zum Befragungszeitpunkt laufende Gleisarbeiten der Straßenbahn in einem angrenzenden Straßenabschnitt mit Verschlechterungen in Verbindung. Bauliche Verschlechterungen der Fußgängerverkehrsanlagen sieht praktisch kein Fußgänger.

Routine der Verkehrsmittelwahl

Über 80 % der Befragten sind mindestens einmal pro Woche zu Fuß zwischen der Südstadt und der Stadtmitte unterwegs (Tab. 52)³². Knapp ein Viertel der Personen geht hier häufiger als vor dem Umbau zu Fuß, 66 % gleich oft (Bild 42). Die Personen, die heute zwischen den beiden Stadtteilen häufiger zu Fuß hier gehen, nennen als Motiv vorrangig ihre biographische Phase (25 %). Für weitere 21 % steht die Attraktivität der Anlage im Vordergrund. Die zum Befragungszeitpunkt auf einem anschließenden Straßenabschnitt laufenden ÖV-Bauarbeiten, die eine Ersatzbusstatt der Straßenbahnbedienung bedingten, motivierte ein Sechstel der Befragten zum häufigeren Gehen. Für alle Befragten, die heute häufiger zu Fuß zwischen der Südstadt und Stadtmitte gehen, hat sich der Straßenabschnitt nach dem Umbau „sehr stark“ bzw. „etwas verbessert“ (Tab. 54). Die Umgestaltung des Straßenzuges ist für diese Personen durchgängig auch ein „sehr wichtiges“ bzw. „eher wichtiges“ Motiv des häufigeren Gehens (Tab. 55). Der Anteil der Personen, die explizit wegen der umgebauten Fußgängerverkehrsanlage häufiger zwischen der Stadtmitte und der Südstadt gehen, an allen Fußgängern auf der Rannischen Straße kann damit auf etwa 5 % geschätzt werden.

Im Vergleich zu dem Befragtenkollektiv gehen Frauen nach dem Umbau anteilig etwas häufiger zu Fuß. Dies ist dadurch beeinflusst, dass ein großer Teil der Befragten auf – hier vor allem von Frauen absolvierten – Einkaufswegen unterwegs waren und Einkaufswege auch unabhängig von dem aktuellen Weg häufig zu Fuß zurücklegen (s.u.)

Häufigkeit des Gehens	Anteil der Befragten [%]
täglich	17
3x/Woche	25
2x/Woche	20
1x/Woche	21
1-2x/Monat	11
seltener als 1x/Monat	6

Tab. 52: Häufigkeit des Gehens zwischen der Südstadt und der Stadtmitte (n=222)

³² Die meisten Passanten in dem Straßenzug Schmeerstraße/Rannische Straße sind zwischen dem Stadtteil Südstadt und der Stadtmitte unterwegs. Eine Reihe Befragter kam jedoch auch aus anderen Stadtteilen bzw. war dorthin unterwegs. Vereinfachend wird im Folgenden die Formulierung „Wege zwischen der Südstadt und der Stadtmitte“ gewählt.

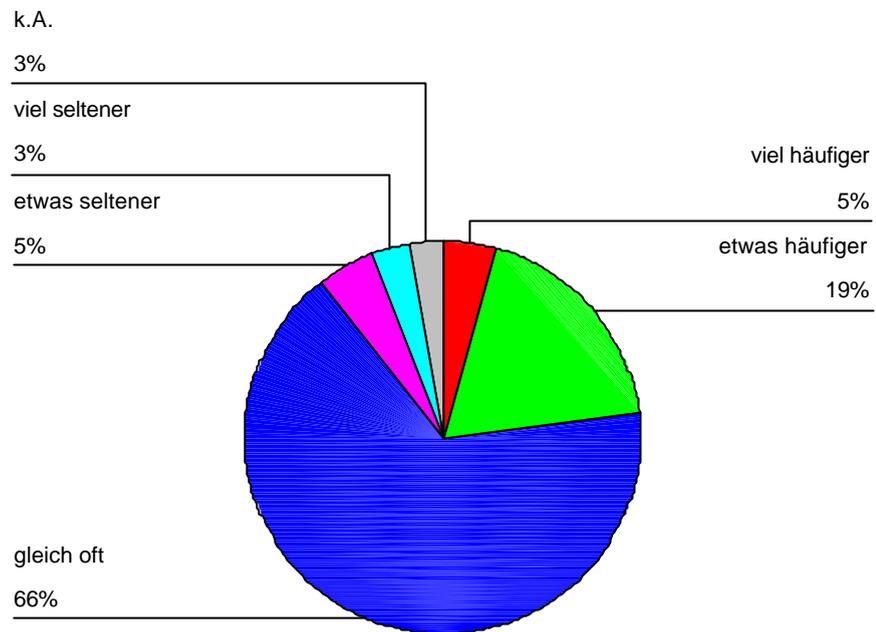


Bild 42: Veränderung der Häufigkeit des Gehens zwischen der Südstadt und der Stadtmitte (Anteil an den Befragten. n=222)

Motiv	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
biographische Phase	1	24	3	1
Veränderung Wohnort/Arbeitsstandort	1	1		1
Attraktivität Anlage	6	15		
stadträumliches Umfeld	1	1		
städtebauliche Nutzung	3	4	7	4
Phase Bauarbeiten	4	13	1	1
sonstiges	1	3	3	1

Tab. 53: Motive für das häufigere oder seltenere Gehen in der Schmeerstraße/Rannische Straße (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=68)

Bewertung der Veränderungen	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
sehr stark verbessert	12	22	4	3
etwas verbessert	1	29	9	6
weder noch	1	9		1
etwas verschlechtert			1	

Tab. 54: Bewertung der Veränderungen in der Schmeerstraße/Rannischen Straße und Änderungen der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n= 68)

Bewertung der Wichtigkeit	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
sehr wichtig	4	9		
eher wichtig	4	34	1	4
weder noch		7	10	3
eher unwichtig		1	1	
sehr unwichtig				1
weiß nicht	4	9	1	1

Tab. 55: Bewertung der Wichtigkeit des Umbaus der Schmeerstraße/Rannischen Straße für die Änderung der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n= 68)

Die Personen, die nach dem Umbau Wege zwischen der Südstadt und der Stadtmitte häufiger zu Fuß zurücklegen, nutzten zuvor vielfach öffentliche Verkehrsmittel. Die früher vorrangigen ÖV-Nutzer sind zum häufigeren Gehen in etwa gleichem Maße durch die Ersatzbusbedienung, den Umbau des Straßenzuges oder durch ihre biographische Phase (Seniorenalter, Arbeitslosigkeit) motiviert. Eine weitere größere Gruppe häufiger Gehender ging auch vor dem Umbau des Straßenzuges zwischen den angebundenen Stadtteilen bereits häufiger zu Fuß. Hierunter sind vor allem Personen, die auch insgesamt häufiger Ziele in der Innenstadt aufsuchen. Für die noch häufigeren Fußwege bei schon zuvor ausgeprägtem Gehen bilden vor allem die Aufwertung der Fußgängerverkehrsanlage und die biographische Phase das Motiv. Verlagerungen von einer vormals häufigeren Kfz-Nutzung zum Gehen haben demgegenüber nur geringe Bedeutung (Tab. 56 und Tab. 57).

Die Motive für das seltenere Gehen von Personen, die vor dem Umbau zumeist zu Fuß gegangen sind, liegen überwiegend in Veränderungen städtebaulicher Nutzungen (v.a. Einkaufsmöglichkeiten) sowie in einer geringeren körperlichen Beweglichkeit (biographische Phase).

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Rad	4	2		2
ÖV	8	39	4	2
Kfz	4		2	2
zu Fuß	6	22	8	8
früher nie		4		
k.A.		4	2	

Tab. 56: Änderung der Häufigkeit des Gehens und früher häufigstes Verkehrsmittel zwischen der Südstadt und der Stadtmitte (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=68)

Motive	Früher häufigstes Verkehrsmittel					
	Rad	ÖV	Kfz	zu Fuß	früher nie	k.A.
stadträumliches Umfeld		4		4		
biographische Phase	4	19	2	10	4	2
Veränderung Wohnort / Arbeitsstandort		4				
Attraktivität Anlage	2	17		15		
Gehen vorteilhaft / Erlebnis Gehen		2	2	2		
städtebauliche Nutzung	2	4		4		
Phase Bauarbeiten		21				
Sonstiges		2				
k.A.						2

Tab. 57: Motive des häufigeren Gehens zwischen der Südstadt und der Stadtmitte nach früher häufigstem Verkehrsmittel (Nennung durch % der häufiger Gehenden. n=53)

Der Umbau des Straßenzuges Schmeerstraße/Rannische Straße hat das Gehen auf Arbeitswegen gestärkt: Über 10 % der häufiger Gehenden waren zum Befragungszeitpunkt auf einem Arbeitsweg unterwegs (Tab. 58). Sie gaben an, auch unabhängig von dem aktuellen Weg Arbeitswege vorrangig zu Fuß zu absolvieren (Tab. 59). Zugleich lagen ihre Motive für das häufigere Gehen in der Attraktivität der umgebauten Fußgängerverkehrsanlage. Der Zuwachs an zu Fuß zurückgelegten Arbeitswegen erfolgte dabei auch gegenüber einer potentiell möglichen Kfz-Nutzung: Während unter allen häufiger Gehenden nur jede vierte Person für den aktuellen Weg auch einen Pkw verfügbar hätte, könnte die Mehrheit der auf Arbeitswegen häufiger Gehenden hierfür grundsätzlich auch einen Pkw nutzen.³³

³³ Zu berücksichtigen ist, dass Fußgänger auf Arbeitswegen durch die kontinuierlichen Interviews im Werktags-Zeitraum von 9.00 bis etwa 19.00 Uhr gegenüber Personen auf Einkaufswegen schwächer repräsentiert sein dürften und eine Reihe von Befragten auch nicht berufstätig war. Die Aussage für Arbeitswege kann daher nur auf 8 im Nachher-Zeitraum häufiger Gehende zurückgreifen.

Auch im Einkaufsverkehr sind mehrere Befragte durch die Umgestaltung des Straßenzuges zum häufigeren Gehen motiviert worden. Das ausgeprägt häufigere Gehen der auf Einkaufswegen Interviewten wie auch die vielfache Routine des Gehens zum Einkaufen (Tab. 58 und Tab. 60) ist jedoch auch stark durch die biographische Phase der Fußgänger oder das Ersatzbusangebot im ÖPNV bedingt. Für die zwischen der Südstadt und der Stadtmitte häufiger Gehenden haben im Einkaufsverkehr daher auch öffentliche Verkehrsmittel und das Kfz Bedeutung.

Die Umgestaltung des Straßenzuges hat auch Personen zum häufigeren Gehen motiviert, die Wege zu Freizeitzielen – über routinemäßige Fußgänger hinaus – häufig mit anderen Verkehrsmitteln zurücklegen (Tab. 61). Insgesamt konnten somit eine Reihe von Personen für das häufigere Gehen gewonnen werden, deren Verkehrsmittelroutine nicht alleine auf das Gehen festgelegt ist.

Wegezzweck	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Arbeit	3	9	1	
Einkauf	10	43	10	4
Freizeit	1			3
Besuch		3	1	1
Arbeit-Einkauf		3		
Freizeit-Einkauf		1		1
Arztbesuch		1	1	

Tab. 58: Veränderung der Häufigkeit des Gehens und Zweck des aktuellen Weges (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden. n=68)

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Fuß	2	8	4	
ÖV	2	8	6	2
Kfz	2	4		8
arbeite nicht	8	46	8	4

Tab. 59: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zur Arbeit (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=68)

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Fuß	8	52	12	10
Rad		4		4
ÖV	6	40	4	2
Kfz	8	27	12	10
k.A.		2		

Tab. 60: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zum Einkauf (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=68)

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Fuß	4	27	2	2
Rad	2	15	2	2
ÖV	12	44	6	6
Kfz	6	29	12	10
k.A.		2		

Tab. 61: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zu Freizeitzielen (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=68)

Änderung der Zielwahl

Der Umbau der Schmeerstraße/Rannischen Straße hat in geringem Umfang dazu beigetragen, dass mehr Personen insgesamt häufiger zwischen der Südstadt und der Stadtmitte unterwegs sind. 9 % der Befragten sind hier – unabhängig vom Gehen – insgesamt etwas häufiger, über 80 % der Befragten gleich oft zu Fuß. Im Vordergrund für ihre Zielwahl stehen Gründe der biographischen Phase (26 %), die wahrgenommene Attraktivität des Straßenabschnitts nimmt einen geringeren Anteil ein (13 %) (Bild 43 und Tab. 62).

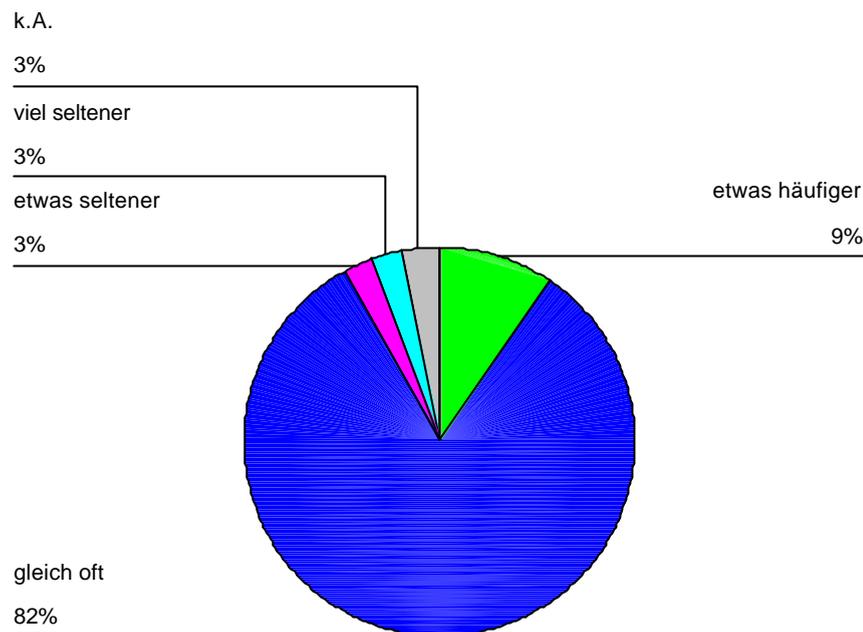


Bild 43: Änderung der Zielwahl (Anteil an den Befragten. n=160³⁴)

Motiv	Änderung der Häufigkeit der Zielwahl		
	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
biographische Phase	26	4	4
Veränderung Wohnort/Arbeitsort	13		
Attraktivität Anlage	13		
städtebauliche Nutzung	4	9	9
sonstige Einzelmotive	13	9	4
k.A.	4		

Tab. 62: Motive einer Änderung der Zielwahl
(Nennung durch % der Personen, die insgesamt häufiger oder seltener zwischen der Südstadt und der Stadtmitte unterwegs sind. n=23)

Fazit

Der umgestaltete Straßenzug Schmeerstraße/Rannische Straße zieht ausgeprägt positive Bewertungen auf sich. Zwischen den angrenzenden Stadtteilen gehen etwa 5 % der Fußgänger aufgrund des Umbaus häufiger zu Fuß als zuvor. Einzelne Passanten suchen aufgrund der attraktiveren Wegeverbindung auch insgesamt häufiger Ziele in den verbundenen Stadtteilen auf. Da diese Wegeverbindung jedoch bereits auch vor ihrer Attraktivierung bestand und der Umbau keine Netzverdichtung bewirkt, hat der Umbau stärker auf ein häufigeres Gehen als auf die Zielwahl gewirkt.

³⁴ Einzelne der häufiger zwischen der Südstadt und der Stadtmitte Gehenden nutzen nach ihren Angaben hier keine anderen Verkehrsmittel. Sie sind ebenfalls der Gruppe mit häufigerer Zielwahl in diesen Stadtteilen zuzurechnen. Die Mehrzahl der 62 an das Gesamtkollektiv von 222 Personen Fehlenden machte zu der Frage nach der Zielwahl keine Angaben. Die in Bild 19 und Tab. 93 dargestellten Antworten „k.A.“ beziehen sich auf entsprechende explizite Angaben.

6.4 Pappelstraße Bremen

Stärke des Fußgängerverkehrs

Die Stärke des Fußgängerverkehrs in den sieben fünfzehnminütigen Zählintervallen zwischen 10.00 und 17.00 Uhr beträgt 676 Personen. Unter Hochrechnung auf Basis der vorliegenden Tagesganglinie für die Hörnbrücke in Kiel entspricht dies etwa 3.100 Personen im Zeitraum von 10.00-18.00 Uhr und etwa 5.200 Personen/24 Stunden.³⁵

Stichprobe und Grundgesamtheit

Das Kollektiv der 219 Befragten umfasst alle Altersgruppen der angesprochenen 30-65-Jährigen. Die kontinuierlichen Interviews im Zeitraum von 10.00 bis 19.00 Uhr repräsentieren augenscheinlich etwa 60-65 Jahre alte Personen etwas stärker. In der Grundgesamtheit stellen allein Gehende fast 80 % der Fußgänger dar. Diese sind in der Stichprobe noch stärker repräsentiert (Tab. 63 und Tab. 64).

Anzahl der Personen								Anteile [%]	
	Altersgruppe	30-39	40-49	50-59	60-65	k.A.	Gesamt		
Einzelperson	Frau	28	32	40	35	1	136	59	96
	Mann	14	26	22	23		85	37	
Personen in Paaren oder Gruppen	Frau	2	2		1		5	2	4
	Mann	1	2		1		4	2	

Tab. 63: Anzahl und Anteile befragter Einzelpersonen und Personen in Gruppen

	Allein Gehend	Personen in Gruppen			Summe
		2er	3er	4er oder mehr	
Mann	36	7	1	0	45
Frau	41	11	3	0	55
Summe	78	19	4	0	100

Tab. 64: Grundgesamtheit der Fußgänger auf der Pappelstraße nach Anteilen der Geschlechter und Gruppengrößen

³⁵ Für den Vorher-Zeitraum liegen hier keine Angaben zur Fußgängerverkehrstärke vor. Das Vorherrschen von Einzelhandels- und Wohnnutzungen im Umfeld der Pappelstraße lässt im Vergleich zu der innenstadtnahen Kieler Hörnbrücke einen geringeren Anteil der Berufsverkehrsspitzen an der Fußgängerverkehrsspitze erwarten. Bei Hochrechnung der Verkehrsstärke von 16.00-17.00 Uhr auf Basis von – bei MONHEIM referierten - Tagesganglinien mehrerer Straßen im Innenstadtgebiet Nürnbergs sind von 10-18 Uhr etwa 3.500 Personen zu erwarten.

Wahrnehmung und Bewertung der Pappelstraße

Die weitaus meisten Passanten bewerten die Pappelstraße positiv. Auf die offene Frage nach für sie positiven Merkmalen gibt etwa die Hälfte der befragten Fußgänger Einzelhandelsnutzungen an. Neben den – durch den Umbau nicht relevant veränderten - Einzelhandelsbranchen in den anliegenden Gebäuden steht hier ein täglicher Wochenmarkt im Vordergrund. Etwa ein Fünftel sieht allgemeine Gestaltungsmerkmale als positiv an. Nur etwa ein Fünftel der Befragten geben an, dass ihnen auf der Pappelstraße „nichts“ gut gefalle (Tab. 65).

Merkmale	Nennung durch % der Befragten	
	Positive Merkmale	Negative Merkmale
Breite Gehweg	5	
Bänke	2	
Stadträumliches Umfeld	3	
Radverkehrsanlage		6
Netzverdichtung/Verbindung	2	
Gestaltung allgemein	19	
Veränderung allgemein	9	
Belebung/soziale Nutzungen	3	
Einzelhandel/Gastronomie/Markt	52	2
Stärke Kfz-Verkehr	5	6
Geschwindigkeit Kfz-Verkehr	2	4
Sonstiges	4	6
nichts	18	79

Tab. 65: Positive und negative Merkmale der Pappelstraße (Mehrfachnennungen möglich. n=219)

Dementsprechend geben vier Fünftel an, dass ihnen „nichts“ schlecht gefalle. Unter den Merkmalen, die ein verbleibendes Fünftel der Befragten als schlecht wahrnehmen, stehen die Stärke bzw. die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und aus ihrer Sicht fehlende Radwege im Vordergrund.

Unter den vergleichend als mögliche „besonders gute“ oder „besonders schlechte“ vorgegebenen Merkmalen bewerten die Fußgänger die Breite der Gehwege, die Begrünung und die Außensitze der Gastronomie fast durchgehend als positiv. Einige Passanten sehen ihre Bewegungsmöglichkeiten durch aus ihrer Sicht zu dichte Gastronomienutzungen der Gehwege, insbesondere aber durch die auf Gehwegniveau liegenden Kfz-Parkplätze eingeschränkt (Tab. 66).

Merkmale	Nennung durch % der Befragten	
	besonders positive Merkmale	besonders negative Merkmale
Breite Gehweg	86	3
Bäume	53	
Sitzbänke	6	8
Spielmöglichkeit Kinder	3	8
Parkplätze	6	21
Cafés/Gaststätten draußen	50	5
nichts	6	61

Tab. 66: Besonders positive und besonders negative Merkmale
(Vorgegebene Merkmale, Mehrfachnennungen möglich. n=219)

Fast 90 % der Befragten nehmen durch den Umbau besondere Verbesserungen wahr. Die Hälfte der Passanten sieht Verbesserungen in der Breite der Gehwege, etwa ein Drittel in der – nicht spezifizierten – Gestaltung des Straßenraums (beispielsweise „Erscheinungsbild“, „schön geworden“). Für jeweils etwa ein Zehntel haben sich die Geschwindigkeiten und die Stärke des Kfz-Verkehrs oder die Begrünung verbessert. Lediglich für jeden achten Befragten verbinden sich mit dem Umbau keine positiven Veränderungen (Tab. 67).

Trotz dieser insgesamt positiven Bewertung des Umbaus sieht über die Hälfte der Passanten jedoch auch Verschlechterungen. Im Vordergrund steht, dass der Umbau keine Anlage von Radwegen umfasste. Aus Sicht eines Fünftels bzw. eines Zehntels der Passanten sind die Geschwindigkeiten bzw. die Stärke des Kfz-Verkehrs zum Negativen hin gestiegen. Etwa 40 % sehen demgegenüber keine Verschlechterungen durch den Umbau (Tab. 67).

Merkmale	Nennung durch % der Befragten	
	Verbesserungen	Verschlechterungen
Breite Gehweg	49	
Grün	10	1
Stadträumliches Umfeld	2	
Radverkehrsanlage	3	30
Verkehrsanlagen allgemein		3
Einzelhandelsauslagen/Außensitze Gastronomie	2	
Belag	5	
Gestaltung allgemein	33	
Veränderung allgemein	2	
Einzelhandel/Gastronomie/Markt	10	3
Kfz-Parkplätze		6
Stärke Kfz-Verkehr	12	11
Geschwindigkeit Kfz-Verkehr	13	21
ÖPNV	2	
Sonstiges	5	6
nichts	13	38

Tab. 67: Verbesserungen und Verschlechterungen durch den Umbau der Pappelstraße (Mehrfachnennungen möglich. n=219)

Routine der Verkehrsmittelwahl

Die Pappelstraße als Stadtteilzentrum zieht die weitaus meisten Fußgänger täglich oder mehrmals wöchentlich an (Tab. 68). Für vier von fünf befragten Fußgängern hat sich diese Routine durch den Umbau nicht verändert, etwa jeder achte sucht die Pappelstraße nach dem Umbau jedoch häufiger als zuvor zu Fuß auf. Frauen und Männer kommen dabei etwa ihren Anteilen in dem Befragtenkollektiv entsprechend häufiger zu Fuß.

Häufigkeit des Gehens	Anteil der Befragten [%]
täglich	61
3x/Woche	28
2x/Woche	5
1x/Woche	3
1-2x/Monat	1
seltener als 1x/Monat	1
k.A.	1

Tab. 68: Häufigkeit des Gehens auf der Pappelstraße

Die veränderte Routine ist insgesamt für etwa ein Drittel bis ein Viertel der Passanten, die häufiger zu Fuß zur Pappelstraße kommen, durch den Umbau begründet: Unter den Motiven des häufigeren Gehens nimmt die Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlagen einen beispielsweise mit der biographischen Phase der Befragten vergleichbaren Stellenwert ein. Auch Merkmale des stadträumlichen Umfeldes, die – wie etwa ein „angenehmeres Flair“ oder ein „schönes Ambiente“ – über die Fußgängerverkehrsanlagen hinaus durch die Straßenraumumgestaltung beeinflusst sein können, motivieren mehrere Befragte zum häufigeren Gehen.

Alle häufiger Gehenden bewerten den Umbau der Pappelstraße als Verbesserung. Mehr als ein Drittel der häufiger Gehenden stufen den Umbau als „sehr“ oder „eher wichtiges“ Motiv ein. Ein Drittel sehen dies – entsprechend den nicht auf die Umgestaltung bezogenen Motiven wie etwa einem Wohnortwechsel oder neuen Einzelhandelsbetrieben als städtebaulichen Nutzungen – als nicht wichtig an (Tab. 69 bis Tab. 71). Unter allen 219 befragten Passanten hat die Umgestaltung der Pappelstraße damit etwa 5 % zu einem häufigeren Gehen motiviert.

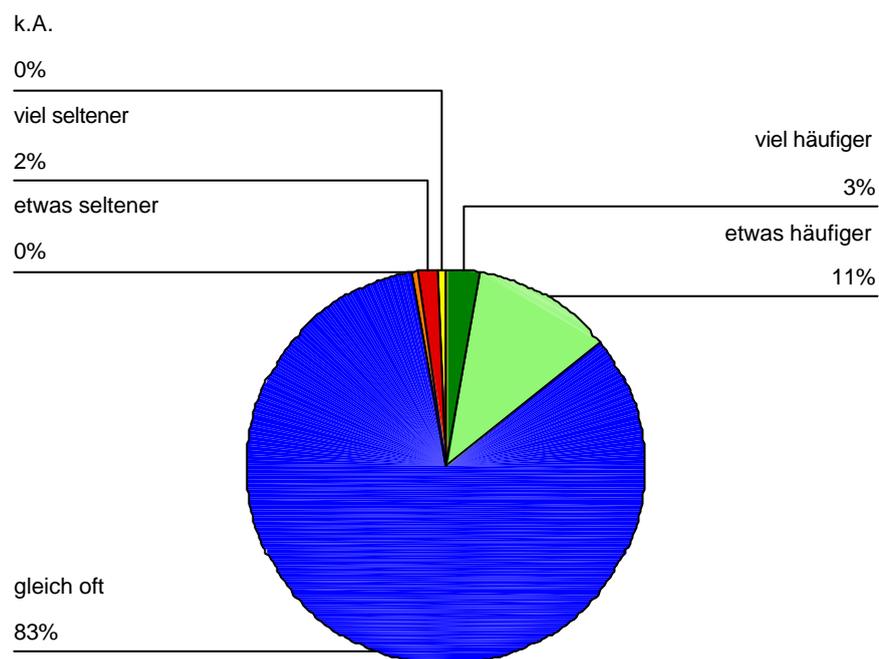


Bild 44: Veränderung der Häufigkeit des Gehens zur Pappelstraße (Anteil an den Befragten, n=219)

Motiv	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
stadträumliches Umfeld		14		
biographische Phase	3	17		3
Veränderung Wohnort	8	6		6
Attraktivität Anlage		22		
Veränderung Verkehrsmittelwahl		3		
Erlebnis Gehen		8		
städtebauliche Nutzung	3	11		3
Kfz-Verkehr		3		
sonstiges			3	
k.A.	3			

Tab. 69: Motive für das häufigere oder seltenere Gehen auf der Pappelstraße (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=36)

Bewertung der Verbesserung	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
sehr stark verbessert	14	68		
etwas verbessert	3	5		8
weder noch				
sehr stark verschlechtert				3
weiß nicht			3	

Tab. 70: Bewertung der Veränderungen auf der Pappelstraße und Änderungen der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=36)

Bewertung der Wichtigkeit	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
sehr wichtig		17		
eher wichtig	3	19		
weder noch		11		
eher unwichtig		3		3
sehr unwichtig	11	8		3
weiß nicht	3	8	3	6

Tab. 71: Bewertung der Wichtigkeit des Umbaus der Pappelstraße für die Änderung der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=36)

Fast die Hälfte der Personen, die häufiger zu Fuß in die Pappelstraße kommen, sind auch vor dem Umbau vor allem zu Fuß hierher gekommen. Hierunter sind eine Reihe von häufiger Gehenden, die - auch unabhängig von ihrer Verkehrsmittelroutine - insgesamt häufiger Ziele in der Pappeltrasse aufsuchen (s.u.).

Ein Fünftel der häufiger Gehenden rekrutiert sich aus zuvor vorrangig Rad Fahrenden, lediglich ein Zehntel nutzte auf Wegen in die Pappelstraße zuvor ausgeprägt das Kfz (Tab. 72). Etwa die Hälfte der häufiger Gehenden hätte für den aktuellen Weg auch einen Pkw nutzen können.

Die Motive der früher regelmäßigen Kfz-Nutzer für das häufigere Gehen liegen in ihrer biographischen Phase, der Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage sowie in städtebaulichen Nutzungen der anliegenden Bebauung. Sie sind wegen der geringen Zahl zuvor Kfz-Fahrender jedoch kaum generalisierbar. Die schon zuvor ausgeprägt zu Fuß Gehenden gehen vorrangig wegen der aus ihrer Sicht attraktiven Fußgängerverkehrsanlagen, vielfach aber auch durch mit dem Umbau nicht beeinflussten Gründen hierher häufiger zu Fuß (Tab. 73).

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Rad	3	17		
ÖV		6		
Kfz		11		
zu Fuß	6	39		3
früher nie	3			
k.A.	6	8	3	8

Tab. 72: Änderung der Häufigkeit des Gehens und früher häufigste Verkehrsmittel zur Pappelstraße (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=36)

	früher häufigstes Verkehrsmittel					
	Rad	ÖV	Kfz	zu Fuß	früher nie	k.A.
Stadträumliches Umfeld				13		10
biographische Phase	6		6	13		3
Veränderung Wohnort, Arbeitsstandort	9	3			3	3
Attraktivität Anlage	3		3	19		3
Erlebnis Gehen				10		
städtebauliche Nutzung	3	3	3	10		
Sonstiges				6		3

Tab. 73: Häufigstes Verkehrsmittel vor dem Umbau der Pappelstraße und Motive für das häufigere Gehen (Nennung durch % der häufiger Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=32)

Die häufiger Gehenden absolvieren Wege zum Einkaufen – unabhängig von aktuellen Zielen in der Pappelstraße – überwiegend zu Fuß. Jeweils etwa ein Viertel von ihnen legt Einkaufswege auch ausgeprägt mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Auf Wegen zum Arbeitsplatz oder zu Freizeitzielen ist demgegenüber die Nutzung des Rades, des Kfz oder öffentlicher Verkehrsmittel generell stärker verbreitet (Tab. 74 bis Tab. 76).

Der Umbau der Pappelstraße hat damit insgesamt das Gehen als Verhaltensroutine auf Einkaufswegen unterstützt. Der hohe Anteil täglich oder mehrmals wöchentlich hier Einkaufender und das Gehen als ausgeprägte Verkehrsmittelroutine zeigen dabei die wichtigen Versorgungsfunktionen des Stadtteilzentrums für den alltäglichen Bedarf auf, die für einen Teil der Befragten auch die Kfz-Nutzung im Einkaufsverkehr reduzieren oder erübrigen.

Der Umbau konnte dabei auch in Hinblick auf die Kfz-Nutzung wahlfreie Personen zum häufigeren Gehen motivieren. Ihr Anteil ist kleiner als bei den meisten anderen Untersuchungsbeispielen, was jedoch auch durch die in Bremen stärker ausgeprägte Nutzung des Fahrrades auf Alltagswegen bedingt sein kann.

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens				
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener	k.A.
Fuß		8		3	
Rad	3	5			
ÖV	3	11		3	
Kfz	3	5		5	
arbeite nicht	11	11		3	
k.A.		32	3		3

Tab. 74: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zur Arbeit (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=36)

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens				
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener	k.A.
Fuß	16	62	3	3	3
Rad	5	22			
ÖV		8		3	
Kfz	8	22	3	8	3

Tab. 75: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zum Einkauf (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=36)

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens				
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener	k.A.
Fuß	10	14		5	
Rad	8	24		3	
ÖV	5	46		5	
Kfz	3	30	3	3	3

Tab. 76: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zu Freizeitziele (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=36)

Änderung der Zielwahl

Etwa jeder achte Passant sucht nach dem Umbau – unabhängig von einem häufigeren Gehen als Verkehrsmittelwahlroutine – häufiger Ziele in der Pappelstraße auf. Etwa 5 % kommen nach ihrer Einschätzung jedoch auch insgesamt seltener hierher. Als Motive einer häufigeren Wahl von Zielen in der Pappelstraße stehen die biographische Phase und ein veränderter Wohnort im Vordergrund. Auch städtebauliche Nutzungen wie etwa Einkaufsmöglichkeiten sind für einige Befragte ein Anreiz für häufigere Besuche in der Pappelstraße. Die umgebauten Fußgängerverkehrsanlagen nennt nur ein häufiger in die Pappelstraße Kommender als Motiv der veränderten Zielwahl. Einzelne Befragte verweisen hier jedoch auf häufigere Café-Besuche in der warmen Jahreszeit, für die auch die Außensitze auf den breiteren Gehwegen ein Anreiz sein können.

Unter den insgesamt seltener in die Pappelstraße Kommenden weisen einige Befragte, die für einige Einkäufe auch das Kfz nutzen, auf die aus ihrer Sicht fehlenden Kfz-Parkplätze hin. Daneben sind veränderte Wohnorte oder Einzelhandelsangebote Motive eines selteneren Besuches in der Pappelstraße.

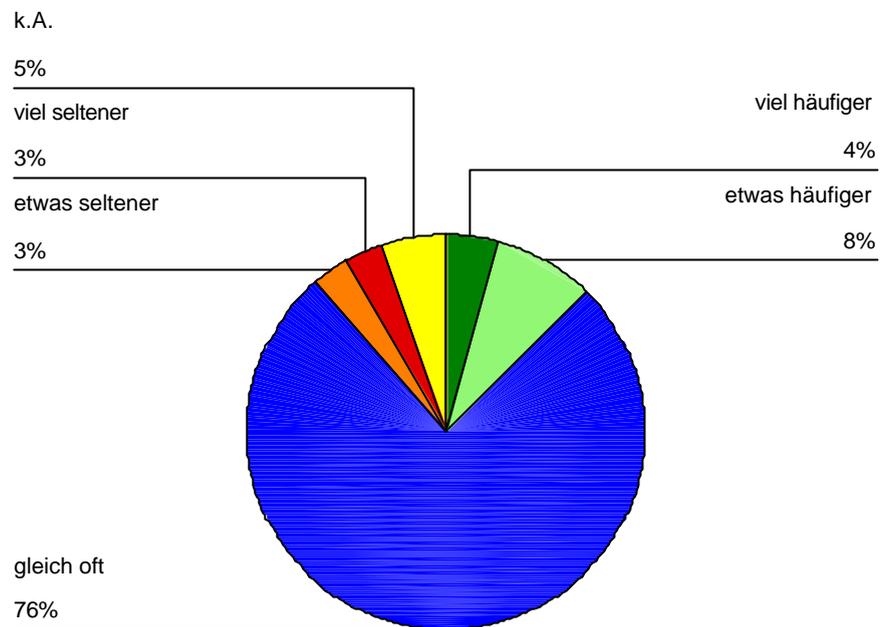


Bild 45: Änderung der Zielwahl (Anteil der Befragten. n=157)³⁶

Motive	heute insgesamt öfter unterwegs als vor Umbau?			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
stadträumliches Umfeld		5		
biographische Phase	5	17	6	
Soziale Nutzungen		5		
Veränderung Wohnort	17	5		11
Attraktivität Anlage		5		
städtebauliche Nutzung (Café-Außensitze)		10	5	5
Kfz-Parkplätze			10	5
sonstiges		5		

Tab. 77: Motive einer Änderung der Zielwahl (Nennung durch % der Befragten mit veränderter Zielwahl. n=19)

³⁶ Mehrere Befragte machte unter Verweis darauf, die Pappelstraße häufiger zu Fuß aufzusuchen, keine Angaben zu einer Veränderung ihrer Zielwahl. Die Darstellungen des Bild 45 und der Tab. 77 beziehen sich auf die explizit ausgegebenen Zielwahlen. Die Personen, die hierzu auf ihre Verkehrsmittelwahl-Routinen verwiesen, kamen auch im Vorher-Zeitraum weitaus überwiegend zu Fuß in die Pappelstraße. Der Anteil der Befragten mit insgesamt häufigeren Zielen in der Pappelstraße liegt damit etwas höher als nach der Darstellung in Bild 45.

Fazit

Die Passanten bewerten die umgebaute Pappelstraße ausgeprägt positiv. Der Umbau hat auch die positive Wahrnehmung der Pappelstraße als Einkaufsstandort gestärkt. Der Umbau hat etwa 5% der Fußgänger dazu motiviert, häufiger zu Fuß in die Pappelstraße zu kommen. Veränderte Zielwahlen sind durch den Umbau in geringem Umfang angestoßen worden. Einige Passanten sind jedoch durch die verbesserten Möglichkeiten eines Terrassenbetriebs der Gastronomie zu häufigeren Besuchen in der Pappelstraße motiviert.

6.5 Berliner Straße/Höhne Wuppertal

Stärke des Fußgängerverkehrs

Die Stärke des Fußgängerverkehrs in den sieben fünfzehnminütigen Zählintervallen zwischen 10.00 und 17.00 Uhr beträgt insgesamt 549 Personen. Auf Basis der für die Kieler Hörnbrücke vorliegenden Tagesganglinie entspricht dies etwa 2.500 Personen im Zeitraum 10-18 Uhr und etwa 4.400 Personen im 24-Stunden-Zeitraum³⁷.

Stichprobe der befragten Fußgänger und Grundgesamtheit der Passanten

Unter den 157 befragten Fußgängern sind alle Altersgruppen der angesprochenen 30-65-Jährigen vertreten. Die Zufallsauswahl und die kontinuierlichen Interviews im Zeitraum von 10.00 bis 19.00 Uhr repräsentieren stärker die Altersgruppe der 50-65-Jährigen. Der Anteil der Einzelpersonen liegt bei knapp 60 %. Frauen und Männer sind annähernd zu gleichen Anteilen vertreten (Tab. 78)³⁸. Die Anteile der angesprochenen Frauen und Männer entsprechen den Anteilen in der Grundgesamtheit. Die in den Interviews angesprochenen Personen in Paaren sind gegenüber der Grundgesamtheit etwas stärker, die allein gehenden Personen etwas schwächer repräsentiert.

	Altersgruppe	Anzahl der Personen					Anteile [%]	
		30-39 Jahre	40-49 Jahre	50-59 Jahre	60-65 Jahre	Gesamt		
Einzelperson	Frau	5	11	21	23	60	31	59
	Mann	4	9	17	25	55	28	
Personen in Paaren	Frau	7	4	16	13	40	21	38
	Mann	1	4	16	13	34	18	
Personen in Gruppen mit 3 oder mehr Personen	Frau			3		3	2	3
	Mann			2		2	1	

Tab. 78: Anzahl und Anteile befragter Einzelpersonen und Personen in Gruppen (Fußgänger).

³⁷ Für den Vorher-Zeitraum liegen keine Angaben zu den Fußgängerverkehrsstärken vor. Die Tagesganglinien der Kieler Hörnbrücke dürfte wegen der Funktion als Innenstadtanbindung mit der tageszeitlichen Verteilung auf der Berliner Straße/Höhne (Anbindung des Zentrums Barmens) vergleichbar sein.

³⁸ Nach dem Eindruck des Erhebungspersonals sind in der Grundgesamtheit der Fußgänger in den Altersgruppen der bis etwa 50-jährigen viele ausländische Mitbürger vertreten. Diese konnten – den Erfahrungen MONHEIMS in Hinblick auf sprachliche und soziokulturelle Restriktionen entsprechend – nur in geringem Umfang für die Straßenraum-Interviews gewonnen werden.

	Allein Gehend	Personen in Gruppen			Summe
		2er	3er	4er oder mehr	
Mann	41	14	1	1	56
Frau	26	16	1	1	44
Summe	67	29	2	2	100

Tab. 79: Grundgesamtheit der 30-65-jährigen Fußgänger auf der Berliner Straße/Höhe nach Anteilen der Geschlechter und Gruppengröße.

Bewertung des Straßenabschnittes Berliner Straße/Höhe durch Fußgänger

70 % der Fußgänger bewerten den Straßenzug Berliner Straße/Höhe positiv. Auf die offene Frage nach für sie positiven Merkmalen nannten ein Viertel bzw. ein Drittel dabei in allgemeiner Form die bauliche Gestaltung – beispielsweise beschrieben als „Optik“ – bzw. die Veränderungen durch den Umbau. Als positiv spezifizierte Einzelmerkmale sind die Breite des Gehweges und die Begrünung, insbesondere aber auch soziale Nutzungen des Straßenraumes beispielsweise durch „Anwohner“. 30 % der Fußgänger gaben an, dass ihnen auf dem Straßenabschnitt „nichts“ gut gefalle (Tab. 80).

Merkmale	Nennung durch % der Befragten	
	Positive Merkmale	Negative Merkmale
Breite Gehweg	6	4
Grün	5	
Radverkehrsanlagen	3	10
Kfz-Parkplätze		4
Gestaltung allgemein	35	2
Belebung/soziale Nutzung	11	
Stärke Kfz-Verkehr		11
Veränderungen allgemein	24	2
Überquerungsmöglichkeiten	2	
Verkehrsanlagen allgemein		9
Einzelhandel		3
Sonstiges	5	5
nichts	30	62

Tab. 80: Positive und negative Merkmale der Berliner Straße/Höhe aus Sicht der Fußgänger (Mehrfachnennungen möglich. n=157)

Dementsprechend sehen über 60 % der Fußgänger keine ihnen schlecht gefallenden Merkmale. Als negativ bewertete Merkmale stehen für jeweils etwa 10 % der Fußgänger die

- Stärke des Kfz-Verkehrs,
- Konfliktmöglichkeiten mit dem Radverkehr an Engstellen der zuerst umgebauten Teilabschnitte mit schmalen Radwegen sowie
- von den Befragten nicht spezifizierte „Verkehrsanlagen“ im Vordergrund.

Unter den entsprechend Tab. 81 vorgegebenen Merkmalen geben fast alle Befragten die Gehwegbreite und die Bäume als besonders gut gefallende Merkmale an. Als besonders schlechte Merkmale stehen – bei einer Angabe „nichts“ durch über 40 % der Fußgänger – als nicht ausreichend gesehene Sitzbänke und Konfliktmöglichkeiten mit dem Radverkehr im Vordergrund.

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	besonders gute Merkmale	besonders schlechte Merkmale
Breite Gehweg	90	3
Bäume	83	3
Sitzbänke	1	35
Cafés/Gaststätten draußen		12
Spielmöglichkeit Kinder		10
Führung Radverkehr	2	24
nichts	5	44

Tab. 81: Besonders gute und besonders schlechte Merkmale der Berliner Straße/Höhe aus Sicht der Fußgänger (Vorgegebene Merkmale, Mehrfachnennungen möglich. n=157)

Dieser positiven Bewertung des heutigen Zustandes entsprechend beurteilen die Fußgänger auch die Veränderungen durch den Umbau positiv: Auf die offene Frage nach für sie positiven Merkmalen nannte ein Viertel der Personen die vermehrte Begrünung des Abschnitts, die Verbreiterung des Gehweges wurde von 13 % der Befragten erwähnt. Aber auch soziale Nutzungen, die die Befragten vorrangig durch „Anwohner“ sehen, bringen über 10 % als positive Veränderung mit dem Umbau in Verbindung³⁹. Nur etwa ein Viertel der Befragten sieht keine Verbesserung durch den Umbau des Straßenabschnitts (Tab. 82).

Dementsprechend geben über 55 % der Personen keine Verschlechterungen an. Auf die offene Frage nach für sie negativen Veränderungen wurden von den Perso-

³⁹ Auf dem zuerst umgebauten Teilabschnitt der Berliner Straße haben sich beispielsweise mehrere Gastronomiebetriebe mit Terrassenangebot etabliert, die nach dem Eindruck des Erhebungspersonals vielfach von Anwohnern des Straßenzuges oder umliegender Straßen besucht werden. Die negative Bewertung der Außensitze von Cafés und Gaststätten nach Tab. 81 begründen viele Fußgänger mit deren Fehlen auf dem später umgebauten Teilabschnitt.

nen mit negativen Urteilen die Stärke des Kfz-Verkehrs (17 %) und die Führung des Radverkehrs (12 %) – hierbei besonders mögliche Behinderungen für Fußgänger – genannt (Tab. 82).

Merkmale	Nennung durch % der Befragten	
	Verbesserungen	Verschlechterungen
Breite Gehweg	13	3
Grün	25	2
Radverkehrsanlagen	6	12
Kfz-Parkplätze		6
Verkehrsanlagen allgemein		10
Stärke Kfz-Verkehr		17
Geschwindigkeit Kfz-Verkehr		4
Gestaltung allgemein	16	
Belag	3	
Belebung/soziale Nutzung	12	
Veränderungen allgemein	35	
Überquerungsmöglichkeiten	2	
Sonstiges	7	9
nichts	26	55

Tab. 82: Verbesserungen und Verschlechterungen durch den Umbau der Berliner Straße/Höhe (Mehrfachnennungen möglich. n=157)

Vergleich mit den Bewertungen durch Kfz-Nutzer

Die Personen, die Ziele im Straßenzug Berliner Straße/Höhe oder in den benachbarten Straßen mit dem Kfz aufgesucht hatten und die als Passanten auf dem betrachteten Straßenabschnitt befragt wurden, bewerten den Straßenabschnitt und die Veränderungen durch den Umbau - im Vergleich zu den Fußgängern mit etwas schwächerer Ausprägung – ebenfalls positiv. Bei den als positiv bewerteten Merkmalen und Veränderungen stehen dabei tendenziell gestalterische oder für Fußgänger relevante Merkmale im Vordergrund. In Hinblick auf negativ bewertete Merkmale und umbaubezogene Veränderungen rücken verkehrsartenspezifische Anforderungen nach Kfz-Stellplätzen und nach einem subjektiv als freier wahrgenommenen Ablauf des Kfz-Verkehrs in den Vordergrund.

Als positives Merkmal sehen sie insbesondere die Gestaltung, beispielsweise als unspezifizierte „Optik“, sowie die Begrünung des Straßenraumes. Fast 40 % sehen keine positiven, mit etwa 50 % aber auch etwas mehr Kfz-Nutzer keine negativen Merkmale. Die genannten Negativ-Merkmale beziehen sich für etwa je 10 % der Kfz-Nutzer beispielsweise auf die Chance, einen freien Stellplatz zu finden, und auf wahrgenommene Behinderungen durch Radfahrer beim Überqueren der Radwege (Tab. 83).

Unter den entsprechend Tab. 84 vorgegebenen Merkmalen gefallen den Kfz-Nutzern vor allem die Gehwegbreiten und die Begrünung „besonders gut“. „Besonders schlecht“ gefällt den meisten Kfz-Nutzern auch bei Vorgabe möglicher Merkmale „nichts“. Den Kfz-Nutzern, die hier auf mögliche Konflikte beim Überqueren der Radwege zwischen dem Kfz-Parkstreifen und dem Gehweg verweisen, stehen etwas mehr Kfz-Nutzer gegenüber, die die baulich deutlichere Trennung von Geh- und Radwegen auf dem später umgebauten Teilabschnitt als positiv hervorheben.

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	Positive Merkmale	Negative Merkmale
Breite Gehweg	5	7
Grün	13	
Radverkehrsanlagen	3	9
Belag		3
Gestaltung allgemein	24	
Belebung/soziale Nutzung	4	
Veränderungen allgemein	4	11
Verkehrsanlagen allgemein		4
Einzelhandel	5	5
Kfz-Parkplätze	17	11
Stärke Kfz-Verkehr		13
Geschwindigkeit Kfz-Verkehr	4	
Sonstiges	1	3
nichts	38	49

Tab. 83: Positive und negative Merkmale der Berliner Straße/Höhe für Kfz-Nutzer (Mehrfachnennungen möglich. n=76)

Merkmal	Nennung durch % der Befragten	
	besonders gute Merkmale	besonders schlechte Merkmale
Breite Gehweg	72	5
Bäume	53	3
Sitzbänke		12
Café/Gaststätten draußen		3
Spielmöglichkeit Kinder		8
Führung Radverkehr	26	21
nichts	20	63

Tab. 84: Besonders positive und besonders negative Merkmale der Berliner Straße/Höhe aus Sicht von Kfz-Nutzern (Vorgegebene Merkmale, Mehrfachnennungen möglich. n=76)

80 % der Kfz-Nutzer sehen durch den Umbau verbesserte Merkmale. Hierzu zählen ausgeprägt die Breite des Gehweges, die Grüngestaltung oder unspezifizierte Gestaltungsmerkmale wie die „Optik“ oder das „Erscheinungsbild“ des Straßenraumes. Diese positiv gesehenen Veränderungen überwiegen auch deutlich gegenüber wahrgenommenen Verschlechterungen im Bereich der Kfz-Stellplätze und der Stärke des Kfz-Verkehrs⁴⁰.

Merkmale	Nennung durch % der Befragten	
	Verbesserungen	Verschlechterungen
Breite Gehweg	28	4
Grün	28	
Radverkehrsanlagen	14	7
Gestaltung allgemein	30	
Belag	4	
Veränderungen allgemein	9	11
Verkehrsanlagen allgemein		5
Kfz-Parkplätze	20	13
Stärke Kfz-Verkehr		17
Geschwindigkeit Kfz-Verkehr	12	4
Sonstiges	3	4
nichts	20	49

Tab. 85: Verbesserungen durch den Umbau im Bereich Berliner Straße/Höhe aus Sicht von Kfz-Nutzern (Mehrfachnennungen möglich. n=76)

Routine der Verkehrsmittelwahl der Fußgänger

Über zwei Drittel der befragten Fußgänger sind täglich oder mehrmals in der Woche auf dem Straßenabschnitt Berliner Straße/Höhe zu Fuß unterwegs (Tab. 86). 72 % davon gehen hier gleich oft zu Fuß, ein Fünftel suchen den Straßenabschnitt häufiger als vor dem Umbau zu Fuß auf (Bild 46). Frauen gehen im Vergleich zu ihren Anteilen in der Grundgesamtheit etwas häufiger mehr zu Fuß als Männer. Zugleich sind sie aber auch in der Gruppe der seltener Gehenden stärker vertreten. Als Motive für ihr häufigeres wie auch ihr selteneres Gehen steht ihre biographische Phase im Vordergrund.

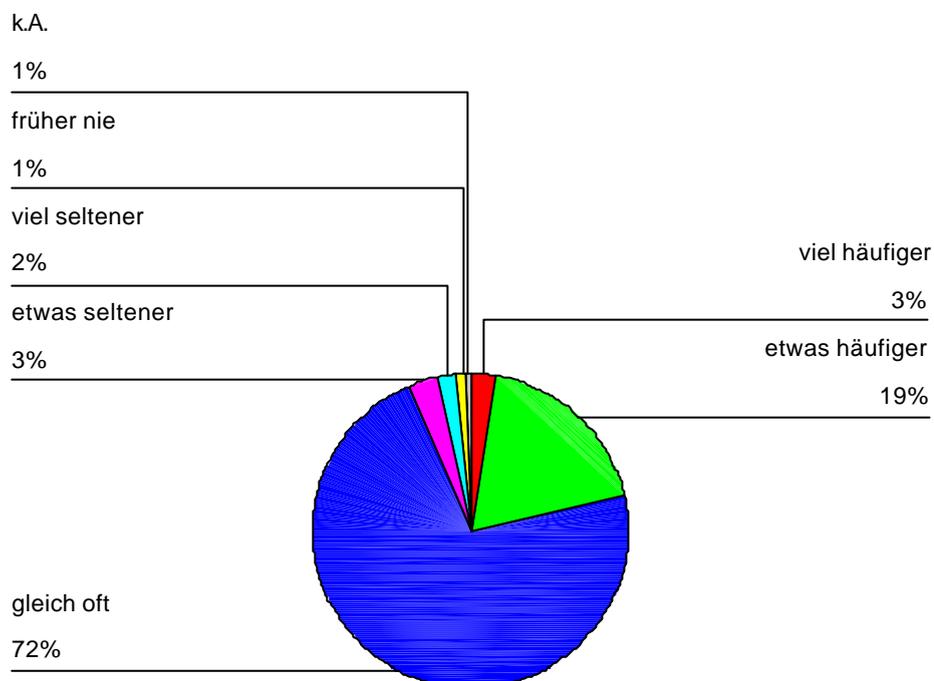
⁴⁰ Eine Wirkungsuntersuchung für den östlichen angrenzenden Teilabschnitt der Berliner Straße, deren Umgestaltungsprinzipien im wesentlichen mit dem hier später umgebauten und hier betrachteten Teilabschnitt vergleichbar waren, zeigte u.a.

- einen Rückgang der Falschparkeranteile bei etwa gleich bleibender Kfz-Stellplatzauslastung (Reduzierung Kfz-Stellplatzzahl und Einführung Bewirtschaftung, zum Befragungszeitpunkt kostenfreie Parkmöglichkeit für zwei Stunden auf Teilabschnitten)
- einen insgesamt homogeneren Ablauf des Kfz-Verkehrs,
- eine Aufwertung des Geschäftsbesatzes sowie
- eine Zunahme des Gastronomie-Außenbetriebes

auf (BRÜCKNER, 2000).

Häufigkeit des Gehens	Anteil der Befragten [%]
täglich	35
3x/Woche	28
2x/Woche	13
1x/Woche	12
1-2x/Monat	9
seltener als 1x/Monat	2
erstes Mal hier	1

Tab. 86: Häufigkeit des Gehens auf der Berliner Straße/Höhne

Bild 46: Veränderung der Häufigkeit des Gehens zur Berliner Straße/Höhne
(Anteil an den Befragten. n=157)

Der Umbau des Straßenzuges Berliner Straße hat dabei für knapp ein Zehntel der häufiger Gehenden eine deutlich motivierende und für weitere 10% eine neben anderen Motiven beeinflussende Wirkung: Als Motiv für das häufigere Gehen wird – neben der Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage durch 7% - von über 40% der Interviewten die biographische Phase genannt. Hierunter sind mehrere Personen, die auf die Erfordernis von „mehr Bewegung“ im Seniorenalter verweisen. Weitere häufiger genannte Motive beziehen sich auf einen veränderten Wohnort und eine – auf die offene Frage hin nicht spezifizierte – „Änderung des Verkehrsmittels“. Alle Personen, die ein häufigeres Gehen mit anlagenbezogenen Merkma-

len oder mit einer „Änderung des Verkehrsmittels“ begründen, sehen den Straßenabschnitt durch den Umbau als „stark verbessert“ an. Sie stufen die Bedeutung des Umbaus für das häufigere Gehen fast durchgängig als „sehr wichtig“, im Einzelfall auch als „eher wichtig“ ein (Tab. 87 bis Tab. 89). Der Umbau des Straßenzuges hat damit insgesamt etwa 35 % der 157 befragten Fußgänger zu einem häufigeren Gehen motiviert oder dies beeinflusst⁴¹.

Über diese Gruppe hinaus stuft fast die Hälfte der häufiger Gehenden den Umbau als Verbesserung ein und schreibt ihm zugleich eine „eher wichtige“ Bedeutung für das Gehen zu. Da diese Personen aber zumeist nicht anlagenbezogene – beispielsweise biographische – Motive nennen, können sie nicht plausibel den umbaubedingt häufiger Gehenden zugerechnet werden (Tab. 87 bis Tab. 89)⁴².

Motive	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
stadträumliches Umfeld		2		
biographische Phase	5	39		
Veränderung Wohnort	5	7		7
Attraktivität Anlage		7		
finanzielle Vorteile des Gehens		2		
Gehen vorteilhaft			2	
Veränderung Verkehrsmittelwahl	2	10		
städtebauliche Nutzung		2	10	
sonstiges		5		

Tab. 87: Motive für das häufigere oder seltener Gehen (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

Bewertung der Veränderung	Häufigkeit des Gehens				
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener	früher nie
sehr stark verbessert	10	38		2	2
etwas verbessert		26	7	5	
weder noch		5	5		

Tab. 88: Bewertung der Veränderungen der Berliner Straße/Höhe und Änderungen der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

⁴¹ Über die am Befragungstichtag zu Fuß Gehenden hinaus geben auch einzelne Befragte aus der Gruppe der Kfz-Nutzer an, nach dem Umbau des Straßenabschnittes – außerhalb des Stichtag-Weges – hierher häufiger zu Fuß zu gehen. Die Motive hierfür liegen jedoch kaum bei den umbaubezogenen Veränderungen. Diese Gruppe wird hier daher nicht behandelt.

⁴² Die Angaben dieser Personen können auch dadurch beeinflusst sein, dass auf die offene Frage nach den Motiven für Verhaltensänderungen einbreiteres Motivspektrum in die Aufmerksamkeit der Befragten nicht und die geschlossenen Kontrollfragen nach der „Wichtigkeit des Umbaus“ ausschließlich dieses Motiv vorgibt.

Bewertung der Wichtigkeit	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
sehr wichtig	3	14		
eher wichtig	6	43		3
weder noch		9	6	3
eher unwichtig	3			
sehr unwichtig		9		
weiß nicht		3		

Tab. 89: Bewertung der Wichtigkeit des Umbaus der Berliner Straße/Höhe für die Änderung der Häufigkeit des Gehens
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

Auf Wegen zum Bereich Berliner Straße/Höhe haben die heute häufiger Gehenden früher überwiegend das Kfz genutzt. Ein Viertel der häufiger Gehenden ist bereits vor dem Umbau des Abschnitts in der Regel hierher zu Fuß unterwegs gewesen (Tab. 90). Die meisten häufiger Gehenden verfügen über einen Pkw.

	Häufigkeit des Gehens			
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener
Rad		3		
ÖV		13	3	
Kfz	5	37	3	
zu Fuß		27	5	8
früher nie	3	3		
k.A.		18		

Tab. 90: Änderung der Häufigkeit des Gehens und früher häufigste Verkehrsmittel.
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

Die Personen mit früher häufiger Kfz-Nutzung sind – wie auch schon zuvor ausgeprägt zu Fuß Gehende – überwiegend in Zusammenhang mit ihrer biographischen Phase zum häufigeren Gehen motiviert. Die – insgesamt wenigen – Personen, deren Motive für das häufigere Gehen in der wahrgenommenen Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage liegen, nutzten zuvor vorrangig den ÖV oder gingen bereits oft zu Fuß (Tab. 91)

Motiv	früher häufigstes Verkehrsmittel					
	Rad	ÖV	Kfz	zu Fuß	früher nie	k.A.
topographische Phase	3	3	34	19	3	6
Veränderung Wohnort			3		3	6
Attraktivität Anlage		3		6		3
sonstiges		9	15	6		6

Tab. 91: Häufigstes Verkehrsmittel vor dem Umbau der Berliner Straße/Höhe und Motive für das häufigere Gehen
(Nennung durch % der häufiger Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=34)

Die häufiger Gehenden legen – auch unabhängig von hier liegenden Zielen - Einkaufswege überwiegend zu Fuß zurück. Im Vergleich zu der Bremer Pappelstraße, die einen noch dichteren Besatz mit Einzelhandelsbetrieben des alltäglichen Bedarfs aufweist, kommen die Fußgänger auf der Berliner Straße/Höhe jedoch seltener hierher und nutzen für Einkaufswege generell auch ausgeprägt das Kfz. Die in Wuppertal schwächere Routine des Gehens auf Einkaufswegen kann damit durch die Einzelhandelsstrukturen des hier betrachteten Straßenzuges beeinflusst sein.

	Häufigkeit des Gehens				
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener	früher nie
ÖV		10			
Kfz		7	2		2
arbeite nicht	10	54	10	5	
k.A.		2		2	

Tab. 92: Änderungen der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zur Arbeit
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

Auf den – ortsunabhängigen – Arbeitswegen der befragten Fußgänger spielt das Gehen als häufigstes Verkehrsmittel keine Rolle. Dies ist jedoch auch durch einen höheren Anteil nicht Arbeitender beeinflusst. Die auf der Berliner Straße/Höhe häufiger Gehenden rekrutieren sich daneben vielfach aus Personen, die auf Wegen zu Freizeitzielen generell unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen. Im Vergleich zu den – topographisch günstigeren – anderen Städten mit hier betrachteten Fußgängerverkehrsanlagen hat das Radfahren als generelle Verhaltensroutine der Befragten in Wuppertal geringere Bedeutung.

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens				
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener	früher nie
Fuß	5	63	10	2	2
Rad		2			
ÖV		27	5	2	
Kfz	7	44	10	2	2
k.A.	2			2	

Tab. 93: Änderungen der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zum Einkauf
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

Verkehrsmittel	Häufigkeit des Gehens				
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener	früher nie
Fuß	5	41	5		2
Rad		2			
ÖV	2	49	12	5	
Kfz	7	44	10	2	2
k.A.	2	5		2	

Tab. 94: Änderungen der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zu Freizeitzielen
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

Änderung der Zielwahl

Der Umbau des Abschnittes Berliner Straße/Höhne hat nur in geringem Maße dazu beigetragen, dass heute mehr Personen hier Ziele aufsuchen. Die etwa 20 % der Befragten, die hier häufiger Ziele aufsuchen, nennen als Motive vorrangig die biographische Phase und die Veränderung des Wohnorts (Bild 47 und Tab. 95). Einzelne häufiger Kommende verweisen auf Außensitze von Gastronomiebetrieben, die sie – anders als im Vorher-Zeitraum – etwas öfter hier Ziele aufsuchen lassen.

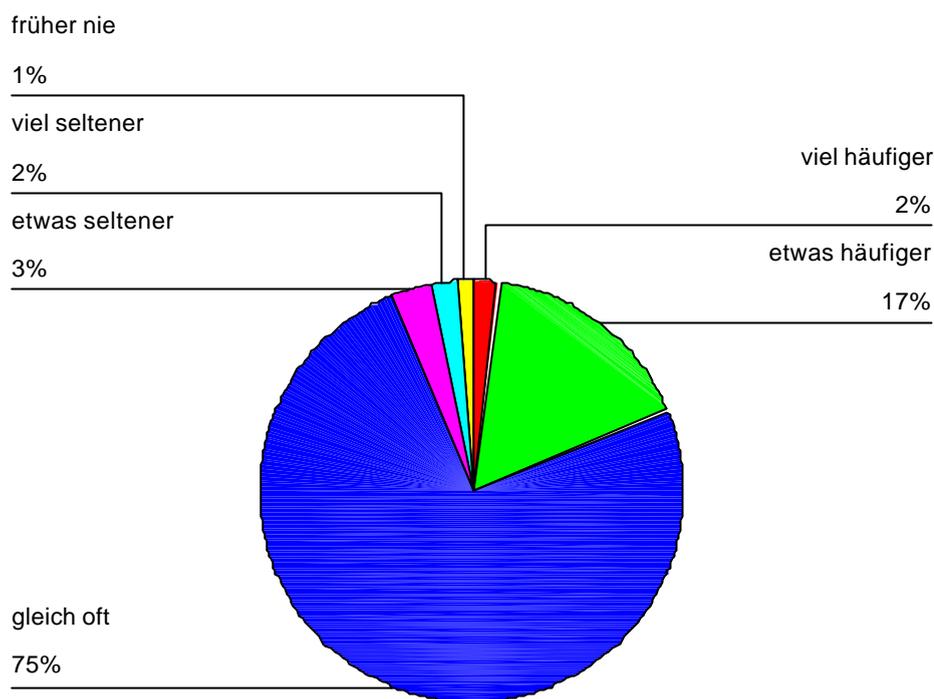


Bild 47: Änderung der Zielwahl (Anteil der Befragten. n=157)

Motive	heute insgesamt öfter unterwegs als vor Umbau?				
	viel häufiger	etwas häufiger	etwas seltener	viel seltener	früher nie
biographische Phase		43			4
Veränderung Wohnort	4	13		9	
Attraktivität Anlage		4			
Veränderung Verkehrsmittelwahl	4	4			
städtebauliche Nutzung (u.a. Außensitze Gastronomie)		4	13		

Tab. 95: Motive einer Änderung der Zielwahl (Nennung durch % der hier häufiger oder seltener Ziele aufsuchender Fußgänger. n=29)

Fazit

Der umgebaute Straßenzug Berliner Straße/Höhe erhält von Personen, die ihn zu Fuß aufsuchten, ebenso wie von Kfz-Nutzern ausgeprägt positive Beurteilungen. Der Umbau hat etwa 3-5 % der Fußgänger dazu motiviert, den Straßenzug häufiger als zuvor zu Fuß aufzusuchen. Eine veränderte Zielwahl hat der Umbau in sehr geringem Umfang bewirkt. Zusammen mit einer - für den ersten Bauabschnitt beobachteten - Aufwertung von Einzelhandelsnutzungen haben auch die günstigeren Möglichkeiten eines Gastronomieaußenbetriebes einzelne Passanten zu einem häufigeren Besuch des Straßenzuges motiviert.

6.6 Transport von Gegenständen und Einkaufsbeträge der Fußgänger und der Kfz-Nutzer

Vergleichbarkeit der Kollektive

Die von Passanten transportierten Gegenstände und die für Einkäufe verausgabten Beträge können durch die besuchten Geschäfte beeinflusst sein. Die Fußgänger und die Kfz-Nutzer auf der Berliner Straße/Höhne wurden daher auf

- die Zahl bis zum Befragungszeitpunkt besuchter Geschäfte,
- die Branchen bislang besuchter Geschäfte sowie
- beabsichtigte Besuche weiterer Geschäfte

hin befragt. Auf dieser Basis werden die Vergleichbarkeit der Fußgänger und der Kfz-Nutzer in Hinblick auf die transportierten Gegenstände und die Einkaufsbeträge bewertet.

Etwa 55 % der Fußgänger bzw. 65 % der Kfz-Nutzer hatten zum Befragungszeitpunkt Geschäfte an dem betrachteten Straßenabschnitt bzw. in benachbarten Straßen besucht. Die Fußgänger hatten dabei anteilig etwas häufiger nur ein Geschäft, ein etwas höherer Anteil der Kfz-Nutzer auch zwei oder drei Geschäfte besucht (Tab. 96).

Zahl der besuchten Geschäfte	Fußgänger	Kfz-Nutzer
kein Geschäft	39	34
ein Geschäft	47	29
zwei Geschäfte	8	19
drei Geschäfte	2	19
k.A.	5	1
Gesamt	157	76

Tab. 96: Zahl besuchter Geschäfte der Fußgänger und der Kfz-Nutzer (Anteile an der Zahl Befragter je Verkehrsmittelgruppe in %)

Fast keine der Personen, die bereits Geschäfte besucht hatten, beabsichtigte noch weitere Geschäftsbesuche. Unter den Kfz-Nutzern begründeten nur 3 von insgesamt 76 Befragten ihre Verkehrsmittelwahl mit einem Transport von Gegenständen. Drei Viertel führten die Distanz an, einige auch kostengünstige Parkmöglichkeiten oder die eigene Bequemlichkeit. Im Folgenden werden die Personen betrachtet, die nach bereits absolvierten Einkäufen keine weiteren Geschäftsbesuche mehr beabsichtigen⁴³.

Die Branchen der besuchten Geschäfte verteilen sich auf den alltäglichen wie den nicht alltäglichen Bedarf. Nach dem Eindruck aus den – ebenfalls vor Ort betrachteten – Geschäftsauslagen hatten die Befragten keine Betriebe mit ausgeprägt

⁴³ Eine Beschränkung der Kfz-Nutzer auf die Personen, die den Transport von Gegenständen als Motiv anführen, ist wegen des kleinen Kollektivs nicht aussagefähig.

hochpreisigen oder mit nur für einen Transport per Kfz geeigneten Sortimenten besucht. Wegen der überwiegend vergleichbaren Zahl besuchter Geschäfte werden die transportierten Gegenstände im Folgenden für die Verkehrsmittelgruppen zusammenfassend betrachtet. Die Einkaufsbeträge werden ebenfalls für die Gruppen zusammenfassend betrachtet⁴⁴.

Transport von Gegenständen

Die meisten Fußgänger transportierten einen oder zwei, 13 % auch drei oder vier Gegenstände. Ein Drittel aller Fußgänger trugen dabei eine Einkaufstasche mittlerer Größe, 20 % zwei bzw. mindestens eine mittelgroße Einkaufstasche als größten Gegenstand. Einzelne Fußgänger hatten unter drei bzw. vier Gegenständen mindestens eine große Tasche dabei (Tab. 97).

Unter den Kfz-Nutzern waren ein Viertel mit nur einen, etwa 40 % mit zwei und ein Drittel mit drei oder vier Gegenständen unterwegs. Etwa 40 % der Kfz-Nutzer hatten unter zwei Gegenständen ein oder zwei mittelgroße Einkaufstaschen dabei, mit 17 % eine größere Gruppe als unter den Fußgängern auch ein oder zwei große Taschen. Mehrere Personen waren lediglich mit einer Handtasche unterwegs.

Art des Gegenstandes	Anzahl der Gegenstände			
	1 Ggst.	2 Ggst.	3 Ggst.	4 Ggst.
Einkaufstasche klein	11	5	5	
Einkaufstasche mittel	30	20	11	2
Einkaufstasche groß			2	2
Rucksack	9		2	
Korb	5			
Gefährt (z.B. Kinderwagen)	5			
sonstiges	2			
Gesamt	61	25	11	2

Tab. 97: Anzahl und Art transportierter Gegenstände der Fußgänger
(Anteil an den Befragten in %, Mehrfachangaben. n=86)

Der Besuch eines oder mehrerer Geschäfte vor dem Befragungszeitpunkt hatte keinen Einfluss auf die transportierten Gegenstände. Die Zahl und Art der Gegenstände waren für die Besucher nur eines bzw. zweier Geschäfte der Verteilung entsprechend Tab. 97 und Tab. 98 vergleichbar.

Im Vergleich zu den Fußgängern trug ein höherer Anteil der Kfz-Nutzer insgesamt mehr Gegenstände oder Einkaufstaschen größeren Umfanges. Für über 40 % der Kfz-Nutzer entsprächen Art und Umfang des Transports jedoch auch den für Fuß-

⁴⁴ Die Einkaufsbeträge wurden über einen separaten Bogen erfasst, der nicht auf die von einzelnen Befragten Zahl besuchter Geschäfte zurückbezogen werden kann.

gänger üblichen Gegenständen: Etwa 15 % der Kfz-Nutzer transportierten mit lediglich einer Handtasche oder einem Rucksack vergleichbar viel wie ein entsprechender Anteil der Fußgänger mit Rucksack oder einem Korb.

17 % der Kfz-Nutzer trugen als größten Gegenstand eine oder zwei große Einkaufstaschen. Mit 25 % verbleibt ein etwa gleich großer Anteil der Kfz-Nutzer dabei mit einer oder zwei mittelgroßen Einkaufstaschen wie unter den Fußgängern. Den 25 % der Kfz-Nutzer mit bis zu drei mittelgroßen Einkaufstaschen stehen 13 % der Fußgänger gegenüber, die ebenfalls mit bis zu drei großen bzw. mittelgroßen Einkaufstaschen unterwegs waren.

Art des Gegenstandes	Anzahl der Gegenstände			
	1 Ggst.	2 Ggst.	3 Ggst.	4 Ggst.
Einkaufstasche klein		8	8	
Einkaufstasche mittel		42	25	8
Einkaufstasche groß	8	17		
Handtasche	8			
Rucksack	8		17	
Gesamt	25	42	25	8

Tab. 98: Anzahl und Art transportierter Gegenstände der Kfz-Nutzer (Anteil an den Befragten in %, Mehrfachangaben, n=49)

Unter den Fußgängern an der Berliner Straße/Höhne in Wuppertal waren 80 % mit einer Tasche maximal mittlerer Größe, einem Rucksack oder mit zwei Taschen maximal mittlerer Größe unterwegs. 65 % der Kfz-Nutzer trugen dementsprechende Gegenstände mit sich.

Ausgaben der Fußgänger und Kfz-Nutzer

Etwa 50 % der Fußgänger hatten bis zum Befragungszeitpunkt, an den sich auf dem aktuellen Weg keine weiteren Einkäufe mehr anschlossen, bis zu 20 € für Einkäufe ausgegeben. Jeweils etwa 10 % hatten mit 60-80 bzw. 100-120 € auch deutlich höhere Ausgaben getätigt. Der Schwerpunkt der Ausgaben von Kfz-Nutzern lag tendenziell bei 20-40 €, die Ausgaben der weiteren Kfz-Nutzer verteilten sich annähernd gleichmäßig auf die Klassen bis 140 €. Die durchschnittlichen Einkaufsbeträge auf dem aktuellen Weg der Kfz-Nutzer lagen damit über denen der Fußgänger. 50-75 % aus beiden Gruppen hatten jedoch Einkäufe in den mit bis 40 € niedrigen Ausgabenklassen getätigt. In der mit 100-120 € zweithöchsten Klasse sind sowohl Fußgänger als auch Kfz-Nutzer vertreten (Bild 48)⁴⁵.

⁴⁵ Unter den auf der Berliner Straße/Höhne befragten Fußgängern und Kfz-Nutzern mit abgeschlossenen Einkäufen machten nur etwa die Hälfte Angaben zu den Ausgabebeträgen. Die Befragungsergebnisse können wegen der kleinen Kollektive daher nur als Tendenz interpretiert werden.

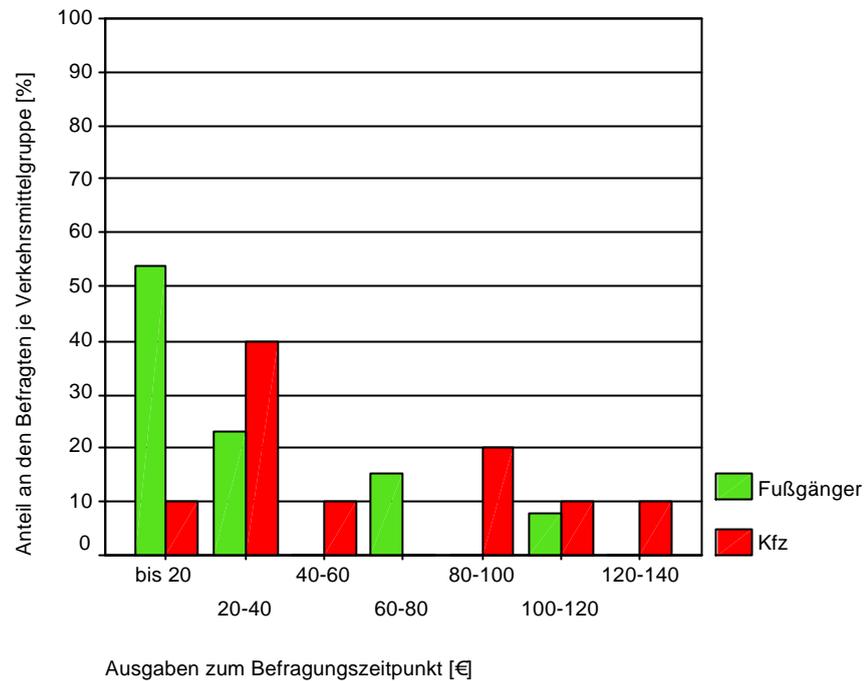


Bild 48: Ausgaben der Fußgänger und Kfz-Nutzer (n=40 Fußgänger und 20 Kfz-Nutzer)

In der Vorwoche kauften etwa die Hälfte der Fußgänger nach ihrer Erinnerung Lebensmittel für 40-60 € ein. Für über 30 % lagen die Einkaufsbeträge zwischen 60 und 100 €. In diesen Klassen lag auch der Schwerpunkt der Ausgaben der Personen, die nur per Kfz bzw. sowohl zu Fuß als auch per Kfz Lebensmitteleinkäufe getätigt hatten (Bild 49). Unter Berücksichtigung der kleineren Kollektive weist dies auf tendenziell höhere Einkaufsbeträge von Kfz-Nutzern hin. Allerdings liegen die Ausgaben einer Reihe von Fußgängern auch in einer mit denen des Kfz-Kunden vergleichbaren Größenordnung.

Die tendenziell höheren durchschnittlichen Ausgaben der Kfz-Nutzer dürften dabei auch durch die Haushaltsgrößen der Befragten beeinflusst sein: Während in fast der Hälfte der Haushalte zu Fuß Gehender nur eine Person lebt, leben in den Haushalten der Kfz-Nutzer – wie auch der sowohl zu Fuß wie per Kfz Einkaufenden – häufiger zwei oder mehr Personen (Tab. 99).

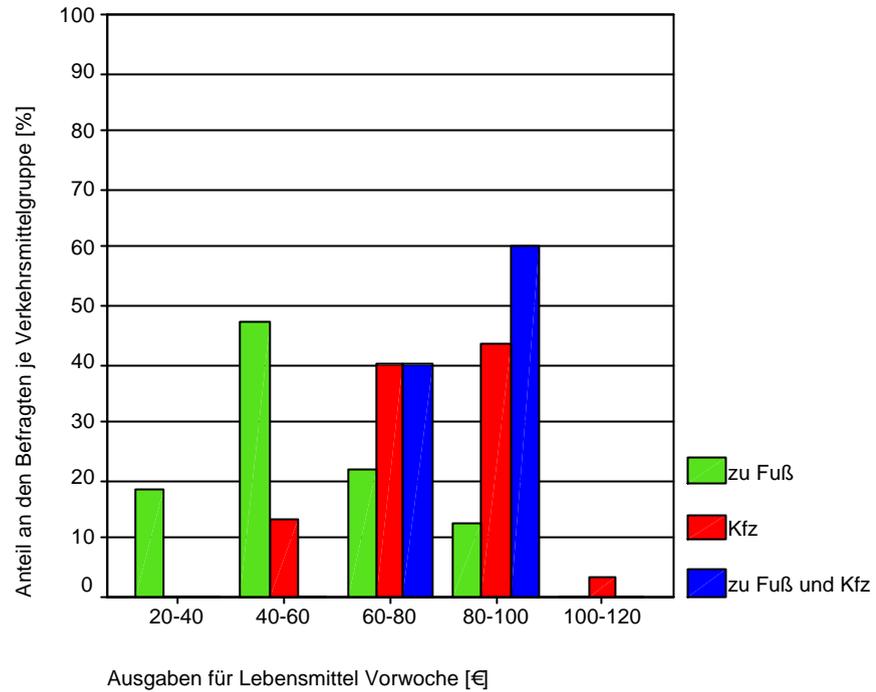


Bild 49: Ausgaben für Lebensmittel in der Vorwoche
(n=28 Fußgänger, 15 Kfz-Nutzer, 10 Personen zu Fuß und Kfz)

Zahl der Personen im Haushalt	Verkehrsmittel für Lebensmitteleinkäufe der Vorwoche		
	zu Fuß	Kfz	zu Fuß und Kfz
1	46		
2	25	67	
4	18	20	70
5			30
k. A.	7	13	
n=100%	28	15	10

Tab. 99: Verkehrsmittel für Lebensmitteleinkäufe in der Vorwoche und Haushaltsgröße
(Anteil in % der Befragten je Verkehrsmittelgruppe)

7. Zusammenfassende Bewertung

7.1 Bedeutung und Nutzen des Gehens

- Die Förderung des Fußgängerverkehrs leistet wichtige Beiträge zu aktuellen städtebaulichen Aufgabenstellungen. Besondere Bedeutung hat sie dabei für
 - eine Begrenzung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlungs- und Verkehrsflächen,
 - eine Stärkung funktionsfähiger urbaner Stadtzentren und –quartiere in Zusammenhang mit einer städtebaulichen Innenentwicklung,
 - die Aufwertung von Wohnquartieren für Familien mit Kindern,
 - einen Umbau der Verkehrsinfrastruktur für Senioren,
 - eine stadt- und umweltgerechte Gestaltung der Mobilität,
 - eine Erhaltung der Vielfalt des Einzelhandels und eine Stärkung zentraler Versorgungsbereiche sowie
 - eine Stärkung der Baukultur und des „Gesichtes“ von Städten.
- Der Anteil von Fußwegen am Personenverkehr ist in Westdeutschland bis Ende der achtziger, in Ostdeutschland auch noch in den neunziger Jahren zurückgegangen. Ausschließlich oder hauptsächlich zu Fuß zurückgelegte Wege (Hauptverkehrsart) hatten 2002 einen Anteil von 23 % an allen Wegen. In den meisten ostdeutschen Flächenländern liegt der Anteil des Fußgängerverkehrs dabei mit 26-30 % noch höher als in den westdeutschen Flächenstaaten mit 20-25 %. Die Bedeutung des Gehens ist allerdings erheblich größer als der Anteil der Fußwege als Hauptverkehrsart: Beispielsweise gehen die meisten ÖV-Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle. Fast drei Viertel aller Wege legen die Bundesbürger mindestens teilweise zu Fuß zurück.

Die höchsten Anteile an den Wegen haben Fußwege für Kinder, Schüler und Senioren. Das Gehen hat aber weit über diese Gruppen hinaus Bedeutung: Ein Viertel aller Wege zum Einkaufen, fast ein Drittel aller Wege in der Freizeit und fast ein Zehntel aller Wege zur Arbeit werden ausschließlich oder hauptsächlich zu Fuß zurückgelegt.

Frauen legen mehr Wege als Männer ausschließlich zu Fuß zurück. Dies ist unter anderem in noch bestehenden Rollenverteilungen in den Privathaushalten begründet, auf Grund derer Frauen mehr Wege mit Kleinkindern oder zu Einkäufen zurücklegen. Im Berufsverkehr ist dies dadurch beeinflusst, dass ein größerer Anteil von Frauen wohnortnahe Arbeitsplätze – unter anderem in Teilzeit – haben. Zwischen jüngeren Frauen und Männern gleicht sich der Anteil von Fußwegen im Berufs- und Ausbildungsverkehr allerdings zunehmend an.

- Über die Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung hinaus hat Gehen vielfältige individuelle, volkswirtschaftliche und verkehrliche Nutzen. Etwa dreißig Minuten tägliches Gehen fördert die Gesundheit Erwachsener deutlich. Gehen stärkt psychomotorische Fähigkeiten und soziale Kontakte von

Kindern. Auf innerstädtischen Wegen bis etwa einem Kilometer Länge – über diese Entfernung führen etwa 10 % aller Kfz-Fahrten – ist Gehen vergleichbar zeitgünstig wie die Kfz-Nutzung.

Öffentliche Investitionen in Fußgängerverkehrsanlagen bewirken – vor allem durch die Förderung der Gesundheit – ausgeprägte volkswirtschaftliche Nutzen. Nach einer Schweizer Untersuchung sind sie volkswirtschaftlich effizienter als öffentliche Investitionen in Anlagen des Kfz-Verkehrs.

7.2 **Erfahrungen aus den dokumentierten Beispielmaßnahmen zur Förderung des Gehens**

- Gezielte Maßnahmen zur Förderung des Gehens wirken dem Sinken des Verkehrsanteils des Gehens entgegen. An klar definierte Zielgruppen gerichtete Mobilitätsberatungen können zum häufigeren Gehen motivieren und auch zu einer Verlagerung von mit dem Kfz absolvierten Fahrten auf das Gehen beitragen.

Nach den bislang vorliegenden Erfahrungen des Mobilitätsmanagements lassen dabei

- örtlich und in der Lebenswelt der Zielgruppen verankerte Ansätze,
- ein thematischer Schwerpunkt auf dem Gehen,
- eine Verknüpfung von Informationen – gerade über Gesundheitswirkungen – mit Kommunikationsinhalten, die auf eine positive Einstellung zum Gehen abzielen,
- Möglichkeiten zur Beteiligung und zu inhaltlichen Vorschlägen durch die angesprochenen Personen sowie
- Rückmeldungen über Verhaltensänderungen

in besonderem Maße eine Verhaltensbeeinflussung zu Gunsten des Gehens erwarten. Die Erfahrungen aus Informations- und Motivationsangeboten, die neben dem Gehen auch auf das Radfahren abzielten, deuten auf eine besondere Wirksamkeit bei der Förderung des Radverkehrs hin.

- Die Einrichtung von Fußgängerbereichen in zentralen Einzelhandelslagen und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vor allem in Wohngebieten, wie sie viele Kommunen durchführen, verbessern die Attraktivität und Sicherheit des Gehens in für Fußgänger wichtigen Stadtgebieten.

Verschiedene Kommunen zielen mit straßenräumlichen Umgestaltungen auch auf eine Stärkung von Stadtteilzentren ab. Diese sind vor allem in Verbesserungen der Aufenthaltsqualität, nur selten jedoch in einer Förderung des Gehens begründet.

- Breit angelegte, öffentlichkeitswirksame Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern tragen in Verbindung mit infrastrukturellen Verbesserungsmaßnahmen zu einer Senkung der Zahl der Kinderunfälle bei.

- Gute Erfahrungen liegen mit weiter gehenden Angebotsverbesserungen für Fußgänger vor. Hierzu zählen
 - vor allem auf Kinder orientierte Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten von Straßenräumen,
 - auf den Aufenthalt orientierte Umgestaltungen von Plätzen oder zentralen innerstädtischen Freiräumen oder
 - fußgängerspezifische Informationen wie etwa eine Wegweisung oder Fußgängerstadtpläne.
- Erst wenige Kommunen verfolgen – wie etwa Wuppertal - breiter angelegte Handlungskonzepte, die
 - bauliche und betriebliche Maßnahmen für attraktive Fußgängerverkehrsanlagen,
 - Informationsangebote und
 - Elemente eines Mobilitätsmanagements für spezielle Zielgruppen wie beispielsweise an Schuleneinbeziehen. Informationsangebote in Kombination mit baulichen Maßnahmen sind auch für das geplante Berliner Hauptwegenetz vorgesehen.

Betriebliche Maßnahmen - wie zur Sicherung von Fußgängerverkehrsflächen gegenüber regelungswidrig parkenden Kfz und Werbetafeln oder angemessene Signalsteuerungen - sind nach den Erfahrungen dieser Städte wichtige Einflussgrößen eines subjektiv attraktiven Gehens. Mit einer solchen Bandbreite von Handlungsfeldern kann nach den Wuppertaler Erfahrungen auch der Anteil des Fußgängerverkehrs gesteigert werden.

- Einzelne Kommunen des europäischen Auslandes engagieren sich in noch stärker systematischer Form für das Gehen. Das koordinierte Handlungskonzepte in Genf umfasst beispielsweise
 - Netzkonzepte und systematischen Netzverdichtungen,
 - gesamtstädtische, nicht auf Teilräume begrenzte Ansätze,
 - Maßnahmenpakete zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
 - eine Verknüpfung der Fußgängerverkehrsförderung mit Maßnahmen zur Stärkung innerstädtischer Versorgungszentren und Wohnquartiere sowie
 - die Verbindung baulicher Maßnahmen mit Informations- und Beratungsangeboten.
- Zur Mobilisierung der verkehrlichen, gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen engagieren sich in der Schweiz und Großbritannien staatliche Handlungsträger für das Gehen. Hier liegen – auch bei besonderer Verantwortung der Kommunen für den Fußgängerverkehr – gute Erfahrungen mit staatlichen Handlungskonzepten im Schülerverkehr oder zur Gesundheitsförderung vor.

Im Vergleich dazu konzentrieren sich der Bund und die meisten Länder in Deutschland auf enger umgrenzte Handlungsfelder. Diese sind teils auf

Modellvorhaben, weniger jedoch auf eine kontinuierliche Unterstützung anderer Handlungsträger zur Förderung des Gehens fokussiert.

- Eine aufenthaltsorientierte Gestaltung innerstädtischer Freiräume kann an Interessen privatwirtschaftlicher Unternehmen anknüpfen und auch Finanzierungsmöglichkeiten durch Private eröffnen.

7.3 Folgerungen aus den empirischen Untersuchungsbeispielen: Wirkungen des Neu- und Ausbaus von Fußgängerverkehrsanlagen

7.3.1 Bewertung der Fußgängerverkehrsanlagen durch die Nutzer

Gesamtbewertung

Im Rahmen der Untersuchung wurden an fünf neu- oder umgebauten Fußgängerverkehrsanlagen etwa 970 Fußgänger und an einer Anlage zusätzlich etwa 80 Kfz-Nutzer auf die Bewertungen der Anlage und auf Veränderungen ihrer Verkehrsmittel- oder Zielwahlroutinen hin befragt. Drei der Anlagen haben vorrangig Verbindungsfunktion zwischen angrenzenden Stadtteilen, zwei Anlagen liegen in Stadtteilzentren mit Einzelhandelsnutzungen.

Jede der fünf neu- oder umgebauten Anlagen bewerten die Nutzer insgesamt positiv. Sie nennen durchgehend mehr positive als negative Merkmale. Bei jeder Anlage nennen mehr Fußgänger positive Merkmale, als dass Befragte angeben, dass ihnen „nichts“ gut gefalle. Die durch die Fußgänger wahrgenommenen Verbesserungen überwiegen bei weitem die genannten Verschlechterungen. Auch Straßen mit hoher Kfz-Verkehrsstärke können bei entsprechenden Umgestaltungen – wie etwa die Berliner Straße/Höhne in Wuppertal mit 40.000-45.000 Kfz/Tag – für Fußgänger Attraktivitätssteigerungen bieten.

Auch Personen, die die Anlagen mit dem Kfz aufsuchen, bewerten die Veränderungen sowie den Nachher-Zustand als positiv. Über die Parkmöglichkeiten hinaus beurteilen sie die im Folgenden spezifizierten Einzelmerkmale mit den Fußgängern vergleichbar.

Soziale und städtebauliche Nutzungen

Die aus Sicht der Passanten positiven Merkmale beziehen sich bei drei Untersuchungsbeispielen ausgeprägt auf soziale oder städtebauliche Nutzungen:

- Die Neubauten bzw. Umgestaltungen der Verbindungsanlagen in Kiel und Flensburg haben ehemals private bzw. öffentlich nur eingeschränkt nutzbare Stadträume zugänglich gemacht. Diese Maßnahmen, einer Umnutzung von Hafen- oder Gewerbebrachen in anderen Städten vergleichbar, ruft gerade auf Grund einer Belebung mit sozialen Nutzungen positive Bewertungen hervor.

Auch eine Attraktivierung bestehender Gehwege weckt positive Beurteilungen einer Belebung: wo beispielsweise Flächen für einen Außenbetrieb von Cafés und Gaststätten entstanden, bewerten viele Fußgänger dies als besonders positives Merkmal und erleben die Straßen als stärker belebt.

- Die ausgeprägte Nennung des Einzelhandelsangebotes als Positivmerkmal der Bremer Pappelstraße ist stark durch einen täglichen Wochenmarkt und durch kleinere ladenartige Betriebe zur Stadtteilversorgung beeinflusst. Diese prägen für die Passanten das Bild einer Einkaufsstraße.⁴⁶ Der Wuppertaler Straßenzug Berliner Straße/Höhne ist dagegen nur auf Teilabschnitten durch stadtteilzentrale Nutzungen, teils aber stärker durch großflächige Betriebe des aperiodischen Bedarfs geprägt. Dies lässt keine vergleichbar positive Wahrnehmung der Einzelhandelsnutzungen entstehen.

Breite der Anlagen

Bei den umgebauten Anlagen nimmt die Breite einen aus Nutzersicht hohen Stellenwert ein. Die baulich mindestens 2,5 m, zumeist jedoch um 4 m oder noch breiteren Anlagen erlauben Begegnungen von zwei Personen oder auch von Paaren, ohne dass diese in die seitlichen Distanzbereiche vor Hauswänden oder anderen Seitenraumnutzungen ausweichen müssen.

An den meisten Anlagen nennen über 80 % der Befragten – unter vorgegebenen Merkmalen – die Breite als besonders positiv. Für etwa 90 % steht sie dort im Vordergrund, wo bauliche Regelbreiten von über 3,5 m und Fußgängerverkehrsstärken von 1.000-2.500 Personen/8 Std. regelmäßige Ausweichbewegungen bei Begegnungen überflüssig machen.

Im Vergleich zu den anderen Untersuchungsbeispielen sehen auf der 4,5 m breiten Kieler Hörnbrücke weniger Befragte die Breite als Positivmerkmal. Dies kann in der gemeinsamen Führung von Fußgänger- und Radverkehr begründet sein (Tab. 100).

⁴⁶ Auch nach einer Untersuchung Bahrenbergs ist die Wahrnehmung von Straßen in Nebenzentren stark durch die Einzelhandelsangebote geprägt. (BAHRENBURG et al., 1998)

	Bauliche Breite zwischen seitlichen Begrenzungen [m]	Fußgänger- verkehrsstärke 10-18 Uhr [Pers./8 Std.]	Nennung durch % der Befragten		n
			Besonders gutes Merkmal	Besonders schlechtes Merkmal	
Kiel: Hörnbrücke	4,5(-5,5)	3.100	63	0	220
Flensburg: Schiffbrücke	7(-13)	950	94	4	154
Halle/Saale: Schmeerstraße/Ra- nische Straße	(2-)4 (Engstelle 1,5)	7.800	81	4	222
Bremen: Pappelstraße	2,5-4 (wechselnde Straßenseiten)	3.100	86	3	219
Wuppertal: Berliner Straße/Höhne	3,5-5 (einzelne Engstellen)	2.500	90	3	157 FG

Tab. 100: Breite der Anlagen und Nennung als besonders gutes oder besonders schlechtes Merkmal

(Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen. Die an 100 % der Befragten fehlenden Anteile umfassen die Personen, die dieses Merkmal nicht nannten. Abschätzung der Fußgängerverkehrsstärke auf Basis sieben 15-minütiger Zählintervalle.)

Führung des Radverkehrs

Die Führung des Radverkehrs und anlagenbedingt mögliche Konflikte mit Radfahrern nehmen eine Reihe von Fußgängern als Beeinträchtigung wahr, wenn Radwege mit geringer Breite direkt an die Gehwege grenzen (Wuppertal) oder einige Radfahrer von der Fahrbahn auf die Gehwege ausweichen (Bremen). Bei Vorgabe möglicher positiver oder negativer Merkmale stellt sich auch die gemeinsame Führung auf der 4,5 m breiten Hörnbrücke in Kiel aus Sicht eines Teils der Passanten als besonders negativ dar. Die gemeinsame Führung auf der Flensburger Promenade stellt hingegen aus Nutzer-Sicht – bei mindestens sieben Metern Breite, geringerer Stärke des Fußgänger- und des Radverkehrs sowie einem von vielen Radfahrern genutzten angrenzenden Bereich – kaum eine Beeinträchtigung dar (Tab. 101).

	Radverkehrsführung und Flächennutzung der Radfahrer nach Eindruck des Erhebungspersonals	Nennung durch % der Befragten		n
		Besonders gutes Merkmal	Besonders schlechtes Merkmal	
Kiel: Hörnbrücke	gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. für Radfahrer freigegebener Gehweg	3	19	220
Flensburg: Schiffbrücke	gemeinsamer Geh- und Radweg, vielfach Nutzung eines angrenzenden Weges	5	2	154
Halle/Saale: Schmeerstraße/Rannische Straße	Fahrbahn, vereinzelt Nutzung der Gehwege	3	12	222
Bremen: Pappelstraße	Fahrbahn, hohes Radverkehrsaufkommen mit Gehwegnutzung durch einige Radfahrer	(nur ohne Vorgabe von Merkmalen erfasst)		
Wuppertal: Berliner Straße/Höhne	Radweg auf Teilabschnitten an Gehweg angrenzend, auf Teilabschnitten durch Baumstreifen getrennt	2	24	157 FG

Tab. 101: Radverkehrsführung und Nennung als besonders positives oder negatives Merkmal (Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen)

Begrünung

Eine Begrünung von Fußgängerverkehrsanlagen – insbesondere durch Bäume – unterstützt eine positive Bewertung durch die Nutzer. Als besonders positiv sehen die Passanten eine Begrünung, wenn die Straßen bzw. Anlagen auf wesentlichen Teilabschnitten Bäume aufweisen. Als besonders schlecht bewerten sie in dieser Hinsicht die durch andere Gestaltungselemente geprägten Anlagen. Die – gestalterisch als städtische Uferkante begründete – Verwendung von Steinen und Holz sehen eine Reihe von Passanten an der Flensburger Schiffbrücke zudem als Verlust an Begrünung, trotzdem hier auch vor dem Umbau keine Bäume standen. (Tab. 102).

	Begrünung durch Baume	Nennung durch % der Befragten		
		Besonders gute Merkmale	Besonders schlechte Merkmale	n
Kiel: Hörnbrücke	überwiegend auf Uferbereichen	34	3	220
Flensburg: Schiffbrücke	keine Bäume	2	73	154
Halle/Saale: Schmeerstraße/ Rannische Straße	keine Bäume, Begrünung eines Platzbereiches	0	40	222
Bremen: Pappelstraße	durchgehend, wechselnde Straßenseite	53	0	219
Wuppertal: Berliner Straße/Höhne	überwiegende Teilabschnitte in den Straßenseitenräumen	83	3	157 FG

Tab. 102: Begrünung der Untersuchungsabschnitte durch Bäume und Nennung als besonders positives oder negatives Merkmal
(Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen)

Sitzgelegenheiten

Die Ausstattung der Untersuchungsabschnitte mit Sitzgelegenheiten rückt im Vergleich zu anderen Anlagenmerkmalen seltener in die Wahrnehmung der Passanten. Dies kann durch das Kollektiv der in dieser Untersuchung befragten 30-65-Jährigen beeinflusst sein, die weitaus überwiegend auf zielgerichteten Wegen befragt wurden und von denen nur sehr wenige beispielsweise mit kleineren Kindern oder in Begleitung von Senioren unterwegs waren. Nach Vorgabe mehrerer möglicher – positiver oder negativer – Anlagenmerkmale sahen eine Reihe von Befragten dort ein besonders positives Merkmal, wo auf längeren Teilabschnitten Sitzgelegenheiten frei zugänglich sind. Die Abstände zwischen mit Bänken ausgestatteten Teilabschnitten der Promenaden und anschließender Gehwege betragen hier bis zu 300-500 m. Als besonders negativ bewerteten eine Reihe von Passanten dieses Merkmal an den Straßen, an denen nur vereinzelt Sitzgelegenheiten bestehen (Tab. 103).

	Ausstattung mit Sitzgelegenheiten	Nennung durch % der Befragten		
		Besonders gutes Merkmal	Besonders schlechtes Merkmal	n
Kiel: Hörnbrücke	Teilabschnitte der Uferbereiche	21	5	220
Flensburg: Schiffbrücke	Teilabschnitte	42	5	154
Halle/Saale: Schmeerstraße/ Rannische Straße	Haltestelle Straßenbahn	0	21	222
Bremen: Pappelstraße	vereinzelt an einem Platzbereich	6	8	219
Wuppertal: Berliner Straße/Höhne	vereinzelt/kürzere Teilabschnitte	1	35	157 FG

Tab. 103: Sitzgelegenheiten und Nennung als besonders positives oder negatives Merkmal (Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen, ohne Außensitze der Gastronomie)

Spielmöglichkeiten

Auch die Ausstattung der Untersuchungsabschnitte mit Spielmöglichkeiten rückt – vermutlich durch das Befragtenkollektiv bedingt – nur selten in die Wahrnehmung der Passanten. Bei Vorgabe eines entsprechenden möglichen Merkmals sieht jeweils ein Zehntel der Passanten an der Flensburger Schiffbrücke dies als ein besonders positives wie auch negatives Merkmal. Hier stehen in Nachbarschaft der Promenade Spielgeräte zur Verfügung. Auf den übrigen Abschnitten zieht das dünnere Angebot zum Spielen geeigneter Gegenstände stärker negative Urteile auf sich (Tab. 104). Auch bei Vorgabe als mögliches positives oder negatives Merkmal beziehen sich jedoch nur wenige Passanten hierauf.

	Spielmöglichkeiten und nach Beobachtungen des Erhebungspersonals zum Spielen genutzte Gegenstände	Nennung durch % der Befragten		
		Besonders gutes Merkmal	Besonders schlechtes Merkmal	N
Kiel: Hörnbrücke	Gehwegrampe und Sitzbänke im Uferbereich	3	7	220
Flensburg: Schiffbrücke	Spielgeräte auf an den Untersuchungsabschnitt angrenzendem Platz	9	9	154
Halle/Saale: Schmeerstraße/ Rannische Straße	-	0	4	222
Bremen: Pappelstraße	Skulptur	3	8	219
Wuppertal: Berliner Straße/Höhne	-	0	10	157 FG

Tab. 104: Spielmöglichkeiten und Nennung als besonders positives oder negatives Merkmal (Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen)

7.3.2 Wirkung der Maßnahmen auf die Häufigkeit des Gehens

Bedeutung eines dichten Fußgängerverkehrsnetzes

Die Verdichtungen des Fußgängerverkehrsnetzes und die Umgestaltungen haben auf jeder Anlage Fußgänger zum häufigeren Gehen motiviert. Ein Vergleich der Maßnahmen nach ihrer Wirkung auf die Häufigkeit des Gehens ist wegen ihrer unterschiedlichen Randbedingungen und Einsatzbereiche nicht möglich⁴⁷.

In besonderem Maße haben die Netzverdichtungen auf ein häufigeres Gehen hingewirkt: Unter allen Fußgängern, die auf der Kieler Hörnbrücke zwischen den angrenzenden Stadtteilen unterwegs sind, gehen etwa 60-70 % häufiger zwischen diesen Stadtteilen zu Fuß. Dies ist maßgeblich durch die Verkürzung des Weges zwischen relevanten Ziel- und Quellgebieten um bis zu 30 % und auf die auch gegenüber den Kfz- und ÖV-Netzen verkürzten Wege bedingt. Auch die Netzverdichtung durch die Flensburger Schiffbrücke, die eine geringe Wegeverkürzung ohne Netzvorteile gegenüber dem Straßen- und ÖV-Netz ergab, hat deutlich auf ein häufigeres Gehen gewirkt. Hier kann der Anteil angebotsbedingt häufiger Gehender an ihren Nutzern auf 15-20 % geschätzt werden.

Die Umgestaltungen bestehender Straßen, mit denen keine Verdichtung des Fußgängerverkehrsnetzes verbunden waren, haben auf den drei Untersuchungsabschnitten jeweils etwa 5 % der hier Gehenden zu einem „etwas“ oder „viel“ häufigeren Gehen motiviert.

Verkehrszwecke

Die betrachteten Anlagen haben ausgeprägte Wirkung auf ein häufigeres Gehen im Einkaufsverkehr. Die Passanten suchen dabei sowohl Geschäfte an den umgebauten Straßen in Einzelhandelgebieten wie auch in den Innenstädten, die über neue Verbindungswege an andere Stadtteile angebunden wurden, häufiger zu Fuß auf.⁴⁸

Auf Arbeitswegen motivieren die Anlagen insbesondere dann zum häufigeren Gehen, wenn sie eine zeitgünstige oder attraktiv gestaltete Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten in fußläufigen Entfernungen herstellen. Auch bei Wegen zu Freizeitzielen konnten die Anlagen zu einem häufigeren Gehen motivieren.

Die Anlagen in Kiel und Flensburg, die als Promenaden an innerstädtischen Uferbereichen auch auf Spaziergänger abzielen, haben einzelne Befragte zu insgesamt häufigeren Spaziergängen motiviert. Das kleine Kollektiv befragter Spaziergänger

⁴⁷ Die Konzentration der empirischen Untersuchungen auf eine Befragung von Fußgängern lässt daneben auch keine Aussagen über Veränderungen des Modal Split zu.

⁴⁸ Das im Vergleich zu den anderen Verkehrszwecke häufigere Gehen im Einkaufsverkehr ist auch durch die städtebauliche Nutzungsstruktur an bzw. im Umfeld der Anlagen und durch die Erhebungszeiträume beeinflusst.

lässt hier jedoch keine generalisierenden Schlussfolgerungen zu. Als Zielort von Spaziergängen haben die beiden Anlagen viele Stadtbewohner – ohne dass diese insgesamt häufiger gehen – gewinnen können.⁴⁹

Als häufiger Gehende sind Frauen und Männer zumeist entsprechend den Befragungskollektiven vertreten. Lediglich bei einem Untersuchungsbeispiel gehen Frauen nach dem Umbau anteilig häufiger zu Fuß. Dies ist dadurch beeinflusst, dass die umgestalteten Anlagen vor allem das Gehen auf Einkaufswegen gestärkt haben und hier anteilig mehr Frauen zum Einkaufen unterwegs waren.

Frühere Verkehrsmittelroutinen

Ein großer Teil der Personen, die durch die Anlagen zu einem häufigeren Gehen motiviert sind, hatte Wege zu diesen Straßen bzw. Stadtteilen zuvor vorrangig mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Überwiegend sind dies Personen, die in Hinblick auf die Pkw- bzw. ÖV-Nutzung wahlfrei sind und beispielsweise auch die Wege zum Befragungszeitpunkt mit dem Pkw hätten zurücklegen können. Insbesondere auf Einkaufswegen hat das Gehen als generelle Verkehrsmittelroutine noch an Bedeutung gewonnen.

Die Bedeutung eines dichten Fußgängerverkehrsnetzes zeigt sich auch unter dem Ziel einer Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Gehen: Insbesondere die Verkürzung der Wegelänge zwischen der Kieler Innenstadt und dem Stadtteil Gaarden, bei der die Kfz- und ÖV-Netze unverändert mit größerer Wegelänge blieben, hat eine Reihe zuvor vorrangiger Kfz-Nutzer zum häufigeren Gehen motiviert. Eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Gehen bewirkte tendenziell auch die Flensburger Schiffbrücke als Netzverdichtung mit geringfügiger Wegeverkürzung und die Umgestaltung des Wuppertaler Straßenzuges Berliner Straße/Höhne.

Die neu- oder umgebauten Anlagen mit Verbindungsfunktion haben auch früher vorrangige ÖV-Nutzer zum häufigeren Gehen zwischen den angrenzenden Stadtteilen motiviert. Auf Grund der Wegeverkürzung und der Netzvorteile gegenüber dem ÖV ist dies in Kiel ein höherer Anteil, in Flensburg und Halle mit weitgehend unveränderten Längenrelationen zwischen dem Fußgängerverkehrs- und dem ÖV-Netz sind dies nur einzelne der häufiger Gehenden.

Zu Zielen an den umgestalteten Anlagen gehen vorrangig Personen häufiger zu Fuß, die früher das Kfz oder den ÖV genutzt haben. Vielfach gehen aber auch Personen, die die betrachteten Ziele bereits zuvor zu Fuß aufsuchten, häufiger zu Fuß. Verschiebungen der Verkehrsmittelroutinen von Fahrradfahrten auf das Gehen zeigen sich auf den - auch von Radfahrern nutzbaren bzw. erreichbaren - Anlagen nur in geringem Umfang.

⁴⁹ Eine mögliche Stärkung des Städtetourismus durch Auswärtige, auf die die Promenaden auch abzielen, wurde hier nicht betrachtet.

7.3.3 Wirkung der Maßnahmen auf die Zielwahl

Die Verdichtung des Fußgängerverkehrnetzes mit den Neu- oder Umbauten von Verbindungsanlagen hat dazu beigetragen, dass – unabhängig von den in der Befragungssituation zu Fuß absolvierten Wegen – mehr Personen Ziele in den angebundenen Stadtteilen aufsuchen. Insbesondere die Wegeverkürzung durch die Kieler Hörnbrücke, die die Innenstadt und den Stadtteil Gaarden erstmals in fußläufige Entfernung bringt, ist für über 70 % der Fußgänger Anlass zu auch insgesamt häufigeren Besuchen in diesen Stadtteilen. Aber auch die Aufwertung von Anlagen im bestehenden Netz wirkt, wie etwa die Rannische Straße/Schmeerstraße in Halle, in leichtem Maße auf eine häufigere Wahl von Zielen in den angebundenen Stadtteilen hin.

Die Aufwertung der betrachteten Fußgängerverkehrsflächen in Einzelhandelsbereichen hat unter anderem Gastronomiebetrieben Raum für Außensitze geschaffen. Zum Befragungszeitpunkt hatten auf den etwa 550 bzw. 800 m langen Abschnitten ein bzw. drei Cafés ein Terrassenangebot. Dies ist für einige Besucher ebenfalls ein Motiv, hier häufiger Ziele aufzusuchen.

7.3.4 Zusammenfassende Bewertung in Hinblick auf die städtebaulichen Zielsetzungen

Die Neu- und Umbauten der Fußgängerverkehrsanlagen ordneten sich für die einzelnen Städte in städtebauliche Zielsetzungen

- einer Revitalisierung - teils brach gefallener - innerstädtischer Bereiche,
- einer Stärkung der Identifikation der Bürger mit den Stadtteilzentren und
- damit einer Stärkung dieser innerstädtischer Zentren ein.

Die Angebotsverbesserungen für den Fußgängerverkehr haben wichtige Beiträge zu Gunsten dieser Ziele gegeben:

- Die positiven Bewertungen der Fußgänger und ihre Wahrnehmung einer „Belebung“ zeigen eine stärkere Identifikation mit den Zentrenbereichen. Die Erfahrung eines Verlustes früherer städtebaulicher Nutzungen oder die ausgeprägte Wahrnehmung von Einzelhandelsnutzungen als Positivmerkmal zeigen jedoch auch, dass eine Identifikation über den öffentlichen Straßenraum hinaus in städtebaulichen Nutzungen beispielsweise mit Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- oder Kulturangeboten bedingt ist.
- Die Fußgängerverkehrsanlagen tragen – teils maßgeblich – zu einer engeren Verknüpfung von Stadtteilen bei. Gerade die neuen Verbindungsanlagen stärken dadurch die innerstädtischen Zentrenbereiche. Die besseren Flächenangebote auf Gehwegen in den Einzelhandelsbereichen geben beispielsweise Gastronomiebetrieben Raum für Angebote, die neue Besucher für die Stadtteilzentren gewinnen können.

- Mit dieser Verknüpfung der Stadtteile haben die Fußgängerverkehrsanlagen auch eine wichtige Bedeutung zur Revitalisierung brach gefallener oder untergenutzter innerstädtischer Flächen.

Alle Städte verfolgen zudem die Zielsetzung einer Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs. Dieses verkehrliche Ziel ist durch die Angebotsverbesserungen für den Fußgängerverkehr durchgehend erreicht worden.

7.3.5

Transportierte Gegenstände und Einkaufsbeträge von Fußgängern und Kfz-Nutzern

Die Zahl und die Größe von Gegenständen, die Kfz-Nutzer nach Einkäufen tragen, entsprechen vielfach den von Fußgängern getragenen Gegenständen: Unter den Fußgängern an der Berliner Straße/Höhne in Wuppertal waren 80 % mit einer Tasche maximal mittlerer Größe, einem Rucksack oder mit zwei Taschen maximal mittlerer Größe unterwegs. 65 % der Kfz-Nutzer trugen dem entsprechende Gegenstände mit sich. Im Durchschnitt trugen die Kfz-Nutzer jedoch eine größere Zahl von Gegenständen.

Auch die Beträge, die Fußgänger für Einkäufe ausgeben, entsprechen vielfach den von Kfz-Nutzern getätigten Ausgaben. Die Kfz-Nutzer tätigen je Einkauf durchschnittlich höhere Ausgaben, die Hälfte von ihnen verausgabt mit bis zu 40 € je Einkauf jedoch nicht mehr als drei Viertel der Fußgänger. In der Vorwoche vor dem Befragungszeitpunkt gab die Hälfte der Personen, die in dieser Woche nur zu Fuß einkauften, 40-60 € für Lebensmittel aus. Ein Drittel der Fußgänger verausgabte zwischen 60 und 100 €. Dies entspricht den Einkaufsbeträgen der meisten Personen, die ihre Einkäufe im Verlauf der Vorwoche ausschließlich mit dem Kfz oder einzelne Einkäufe zu Fuß und andere Einkäufe mit dem Kfz absolvierten. Die höheren Einkaufsbeträge der Kfz-Nutzer sind dabei durch deren im Mittel größere Haushaltsgröße beeinflusst.

8. Empfehlungen

Die folgenden Empfehlungen greifen zunächst die Erfahrungen der in Kapitel 4 beschriebenen Maßnahmenbeispiele zur Förderung des Fußgängerverkehrs und die empirischen Untersuchungsergebnisse (Kap. 6) auf. Sie behandeln die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen (Kap. 8.1) und Maßnahmen in den Handlungsbereichen Mobilitätsmanagement, Wissensvermittlung und administrative Rahmenbedingungen (Kap. 8.2). Das Kapitel 8.3 gibt weitergehende Empfehlungen für das Finanzierungssystem und den Ordnungsrahmen des Fußgängerverkehrs.

8.1 Empfehlungen für die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen

Einbindung des Fußgängerverkehrs in die Gesamtverkehrs- und die Stadtentwicklungsplanung

- Vorliegende Planungsempfehlungen für den Fußgängerverkehr in bestehenden Stadtgebieten unterscheiden einen „ausführlichen“ und einen „einfachen“ Planungsablauf für das Infrastrukturangebot. Der „vereinfachte“ Planungsablauf erarbeitet für Bereiche mit besonderen Sicherheitserfordernissen von zu Fuß gehenden Kinder, Senioren und Mobilitätsbehinderten Maßnahmen mit Schwerpunkt auf der Verkehrssicherheit (BRÄUER et al. 2001).

Die Kommunen sollten Konzepte, die sich vorrangig an der Sicherung von Fußgängern orientieren, zu Konzepten einer Förderung des Gehens als Hauptverkehrsmittel wie auch als Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln weiter entwickeln. Als Handlungsfelder sollten hier

- die Realisierung dichter Netze auf Basis städtebaulicher Nutzungen als Quellen und Ziele von Fußgängern,
- qualitativ hochwertige und zum Gehen motivierende Anlagen,
- Mobilitätsberatungen und –informationen für das Gehen sowie
- ein Mobilitätsmanagement für definierte Zielgruppen

einbezogen werden. Dies sollte die Zuwachspotentiale des Gehens auf Wegen zum Einkaufen, zur Arbeit und zu Freizeitzielen nutzen.

- Konzepte zur Förderung des Gehens haben Berührungspunkte zu kommunalen Gender-Mainstreaming-Prozessen, zu Agenda 21-Aktivitäten, zu Schulwegplänen und zu Konzepten für eine eigenständige Mobilität von Kindern. Die Kommunen sollten Maßnahmen für den Fußgängerverkehr, die auf diesen Handlungsfeldern konzipiert werden, in Fußgängerverkehrskonzepte einbeziehen. Im Interesse eines höheren politischen Stellenwertes sollten Fußgängerverkehrskonzepte jedoch eigenständig gefasst oder in Verkehrsentwicklungspläne integriert werden.
- Bestandteil kommunaler Fußgängerverkehrskonzepte sollten Netzkonzepte sein, die insbesondere stadtteilübergreifende Verbindungswege darstellen und als Grundlage zur Einwerbung finanzieller Zuwendungen dienen (s.a. folgen-

den Abschnitt „Planung von Fußgängerverkehrsnetzen“ sowie „Finanzierung“ in Kap. 8.2).

- Eine Aufwertung von Fußgängerverkehrsanlagen unterstützt und stärkt die Versorgungsfunktionen in großstädtischen Stadtteilzentren. Auch Kfz-Nutzer bewerten einen für Fußgänger attraktiven Straßenseitenraum als positiv. Hier sollten ausreichend breite Flächen auch für Außensitze von Cafés und Gaststätten neue Besucher für die Zentren gewinnen können.
- Eine Förderung des Gehens erfordert, dass Besucher wichtige städtebauliche Nutzungen aus fußläufigen Distanzen bzw. Einzugsbereichen erreichen können. Hier sind – auch interkommunal abgestimmte – Einzelhandelskonzepte mit dem Ziel einer Stärkung integrierter Versorgungsstandorte von besonderer Bedeutung (DEUTSCHER STÄDTETAG 2005).

Zugleich sollte sich die baurechtliche Zulässigkeit großflächiger Einzelhandelsbetriebe auch an Vorrangstandorten mit dichteren Wohnnutzungen in einem Umkreis von ein bis zwei Kilometern orientieren. Auch eine Nachverdichtung von Einzelhandelszentren in bestehenden Wohnbereichen fördert das Gehen. Die bauleitplanerische Ausweisung von Wohngebieten sollte sich in besonderem Maße an der fußläufigen Erreichbarkeit von Versorgungszentren oder bestehenden Einzelhandelsbetrieben des periodischen Bedarfs orientieren.

- Bei der Neunutzung von Brachflächen und Konversionsflächen sowie bei der Umnutzung bestehender Baublöcke und der Entwicklung von Neubaugebieten sollten die Kommunen die Fußgängerverkehrsnetze systematisch verdichten.

Planung von Fußgängerverkehrsnetzen

- Netze für alltäglichen Fußgängerverkehr sollten eine möglichst hohe Dichte und Durchlässigkeit aufweisen. Bei einer weitgehenden Ausstattung von Straßen mit beidseitigen begleitenden Gehwegen sollte eine Verdichtung beispielsweise angestrebt werden durch
 - umwegvermeidende Verbindungsanlagen zwischen Stadtteilen oder wichtigen Quell- und Zielgebieten in bis zu etwa zwei Kilometer Entfernung,
 - selbständige Gehwege auf Stadtteilebene
 - kurze Verbindungswege, Sackgassendurchlässe etc. sowie
 - eine gezielte Einbeziehung öffentlich nutzbarer Wege durch Baublöcke.

Stadtteilübergreifende Verbindungsanlagen, die Fußgängern kürzere Wege und Netzvorteile gegenüber dem Kfz-Verkehrsnetz bieten und vergleichbar abkürzende Stichwege oder Wege durch Baublöcke fördern das Gehen in besonderer Weise.

- Verbindungen durch Straßen mit niedriger Kfz-Verkehrsstärke, durch Grünzüge, an Gewässern oder durch ruhige Innenbereiche von Baublöcken haben für Fußgänger eine besonders hohe Attraktivität. Verbindungsanlagen für den Alltagsverkehr sollten derartige Straßen und Wege einbeziehen, wenn diese eine zeitgünstige Verbindung zwischen Quell- und Zielgebieten herstellen und als Grundlage zur Einwerbung von Zuwendungen in Netzpläne aufgenommen werden.

Zu einer Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls in Grünzügen und an Wasserläufen sollten vorrangig

- eine Beleuchtung der Wege und
- eine Einfügung städtebaulicher Nutzungen, die – wie etwa Gaststätten oder Kioske – auch in der dunklen Jahreszeit zu einer Belebung der Wege führen,

beitragen. Ist dies nicht möglich, kommen Alternativverbindungen durch Straßen und Wege, die aus der anliegenden Bebauung heraus einsehbar oder durch Fußgänger belebt sind, in Betracht. Alternativverbindungen entlang von anbaufreien Straßen oder mit ausschließlicher Nutzung durch Kfz können in der dunklen Jahreszeit Gefühle der Unsicherheit im öffentlichen Raum bedingen.

Gestaltung und Ausstattung von Verbindungsanlagen und Gehwegen in Einzelhandelsbereichen

- Eine ausreichende Breite von Fußgängerverkehrsanlagen ist Grundlage der subjektiven Annehmlichkeit des Gehens. Die Dimensionierung von Gehwegen und anderen Verkehrsanlagen bei unterschiedlichen städtebaulichen Nutzungen sollte dabei den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt, Entwurf 2005) folgen. Auf Verbindungsanlagen und in Einzelhandelsbereichen beispielweise sollten Begegnungen mit Paaren möglich sein, ohne dass diese hintereinander gehen müssen. Vor Gaststätten und Geschäften sind zusätzliche Flächen für Aufenthalte und Außensitze erforderlich.

Eine subjektiv annehmlische Breite ist Motivation für das Gehen. Bei straßenräumlichen Nutzungskonkurrenzen sollten die Flächenansprüche anderer Verkehrsarten – insbesondere des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs – daher auch unter den Zielsetzungen einer Förderung des Gehens durch annehmlich breite Fußgängerverkehrsflächen bewertet werden.

In Bereichen mit hohem Parkdruck sollen Abpollerungen oder andere bauliche Maßnahmen, gezielte Öffentlichkeitskampagnen und bedarfsweise Ordnungsmaßnahmen gegen behindernd parkende Kfz die Flächen für Fortbewegung und Aufenthalt sichern. Die Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs sollte sich in besonderem Maße an Straßen und Stadtgebieten orientieren, in

denen Behinderungen oder Sicherheitsgefährdungen für Fußgänger auftreten. In Stadtgebieten mit kontinuierlich ausgeprägtem Parken auf Gehwegen sollten Möglichkeiten einer Verdichtung des Stellplatzangebotes auf der Fahrbahn geprüft werden. Zur Erhöhung der Akzeptanz und zur Durchsetzung einer Neuorganisation des ruhenden Kfz-Verkehrs können Moderationsverfahren unter Beteiligung der Interessensgruppen in diesen Stadtgebieten beitragen.

Auch bei der Genehmigung von Sondernutzungen in Gehwegbereichen sind die Flächenanforderungen des Fußgängerverkehrs zu berücksichtigen.

- Eine Grüngestaltung, insbesondere mit Bäumen, ist für Fußgänger ein wichtiges Merkmal der Attraktivität von Verkehrsanlagen und Straßenräumen. Grün kann diese in für Fußgänger angenehme kleinräumige Abschnitte gliedern, Gehwege gegenüber der Fahrbahn optisch abtrennen und Schatten spenden.

In einigen stadträumlichen Umfeldern, beispielsweise bei erhaltenen Straßenraumproportionen und Parzellenstrukturen vorindustrieller Bauepochen, können Bäume oder Grün jedoch stadtgestalterisch unangemessen sein. Auf den hier untersuchten Verbindungsanlagen ohne Grün sind Fußgänger in vergleichbarem Umfang wie auf den begrünten Anlagen zum häufigeren Gehen motiviert worden. Fußgängerverkehrsanlagen sollten – trotz des Wunsches vieler Nutzer nach Grün - daher vor allem dann begrünt werden, wenn dies gestalterisch begründet ist.

- Verbindungsanlagen müssen Fußgängern Überquerungsmöglichkeiten über kreuzende Straßen und Anschlüsse an die weiterführenden Gehwege bieten. In Einzelhandelsbereichen ist an Straßen mit einer höheren Kfz-Verkehrsstärke eine dichte Folge von Überquerungsanlagen für die Erreichbarkeit von Geschäften erforderlich. Innerhalb der in den EFA 2002 beschriebenen Einsatzbereiche sollten dabei niveaugleiche Überquerungsanlagen eingerichtet werden. Signalisierte Überquerungsanlagen in Abständen von etwa 200 m beispielsweise finden gerade bei hoher Kfz-Verkehrsstärke positive Bewertungen durch Fußgänger.
- Sitzgelegenheiten oder Bänke kommen Aufhalten und damit der Belebung eines Straßenraumes zugute. Für Personen in Begleitung kleiner Kinder und für Senioren erweitern sie die zu Fuß erreichbaren Ziele. Einige Kommunen reduzieren zur Entlastung ihrer Haushalte derzeit Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum. Zur Förderung des Gehens und zur Wahrung der Mobilität von Senioren und Personen mit Kindern sollten jedoch auf Verbindungsanlagen, aber auch in Einzelhandelsbereichen Sitzgelegenheiten frei zugänglich sein. Die Abstände zwischen ihnen oder zwischen Teilabschnitten mit Sitzgelegenheiten sollten dabei nicht größer als 300-500 m sein.

- Spielmöglichkeiten an Verbindungsanlagen und in Einzelhandelsbereichen steigern deren Attraktivität für Fußgänger mit kleineren Kindern. Sie sollten vorrangig
 - an Promenaden oder Wegen etwa in Grünzügen, die auch auf Spaziergänger hin angelegt sind, sowie
 - an Plätzen oder Seitenraumaufweitungen in Einzelhandelsbereichen liegen. Spielmöglichkeiten bieten nicht nur spezielle Spielgeräte, sondern beispielsweise auch Brunnen oder Wasserlaufrippen, Sitzgelegenheiten oder Skulpturen.
- Auf Verbindungsanlagen und in Einzelhandelsbereichen sollen Fußgängern und Radfahrern getrennte Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Verbindungsanlagen des Fußgängerverkehrs sind oftmals auch für Radfahrer attraktiv. Falls sie auch diesen als Hauptverbindung dienen, ist eine gemeinsame Führung mit Fußgängern in der Regel nicht geeignet.

In Straßenräumen mit Einzelhandelsnutzungen können schon bei einem Anteil des Einzelhandels von 10-30 % an den anliegenden Erdgeschossnutzungen über 100 FG/Stunde auftreten (ALRUTZ et al., 2003). Schon bei vergleichsweise lockerem Einzelhandelsbesatz sind gemeinsame Anlagen für Fußgänger und Radfahrer damit nicht oder nur bei großzügiger Ausgestaltung geeignet.

Die in den EFA 2002 aus Verkehrssicherheitsgründen definierten Einsatzgrenzen einer – im Ausnahmefall möglichen – Freigabe von Gehwegen (beispielsweise 100 R+FG, davon = 60 FG bei 3-4 m nutzbarer Gehwegbreite) können nach den hier untersuchten Fußgängerverkehrsanlagen auch eine Grenze der subjektiven Annehmlichkeit des Gehens beschreiben. Sie können hier jedoch nicht abgesichert werden.

- Die Kommunen sollten örtlich bestehende Interessen von Privatunternehmen an attraktiven innerstädtischen Freiräumen aufgreifen und sich hierfür auch private Finanzierungsmöglichkeiten eröffnen. Sie sollten auch die Möglichkeiten einer Finanzierung (Sponsoring) oder Pflege von Ausstattungselementen wie Sitzgelegenheiten, Brunnen, Spielgeräten oder Bäumen durch Private stärker nutzen.

8.2 Mobilitätsmanagement, Wissensvermittlung und administrative Rahmenbedingungen

Mobilitätsinformationen und Mobilitätsmanagement

- Als Werbung für das Gehen sollten die Kommunen eine Wegweisung für Fußgänger auf- oder ausbauen. Neben Belangen des Stadtmarketings und der Gestaltung sind dazu auch Grundanforderungen und Standards einer guten Orientierung zu berücksichtigen, wie sie in den geplanten „Hinweisen für die wegweisende Beschilderung des Fußgängerverkehrs“ (voraussichtlich 2006) aufgenommen werden.

Entsprechend den von vielen Kommunen bearbeiteten Fahrradstadtplänen sollten insbesondere die großen und mittelgroßen Städte auch die Herausgabe von Fußgängerstadtplänen unterstützen. Hierfür kommt auch eine Kooperation mit örtlichen Interessensverbänden und mit privatwirtschaftlichen Verlagen in Betracht.

- Die Informations- und Beratungsangebote von Mobilitätszentralen, die oftmals auf öffentliche Verkehrsmittel orientiert sind, sollten in höherem Umfang Informationen für Fußgänger bereit stellen. Hierzu können beispielsweise auch Empfehlungen für Wanderausflüge zählen, bei denen eine Anreise mit dem ÖV den ÖV-Betreibern zugute kommt.
- Im Rahmen des Mobilitätsmanagements verspricht ein Schwerpunkt auf Angeboten für klar definierte Zielgruppen eine wirksame Förderung des Gehens. Die Kommunen sollten derartige Formen des Mobilitätsmanagements verfolgen oder unterstützen. Das Gehen sollte dabei abgegrenztes Thema oder ein ständiger Schwerpunkt der Angebote sein.

Hier kommt einer Weiterentwicklung von Schulwegsicherungskonzepten zu Schulverkehrskonzepten, die auf eine explizite Förderung des Gehens auf den Schulwegen abzielen, als Einübung von Kindern in eine umweltbewusste Mobilität ein hoher Stellenwert zu.

Der Bund und die Länder sollten die Aktivitäten von Interessensverbänden zu Gunsten des Gehens weiterhin projektbezogen unterstützen. Zugleich sollten sie Zuwendungsmöglichkeiten für Schulverkehrskonzepte entwickeln.

- Institutionen des Gesundheitssystems - wie etwa die ehemals geplante Stiftung „Prävention und Gesundheitsförderung“ – sollten, anknüpfend an die Erfahrungen beispielsweise der Gesundheitsförderung in Großbritannien oder der Schweiz, Projekte zu Gunsten des Gehens unterstützen. Hierfür kommen sowohl
 - individuelle Leistungen zur Verhaltensänderung, wie etwa jetzt schon bewährte Kurse zum Bewegungsverhalten,

- Setingleistungen mit Projekten beispielsweise in Schulen, Kindergärten oder auch Stadtteilen sowie
 - die betriebliche Gesundheitsförderung
- in Betracht.

Wissensvermittlung und administrative Rahmenbedingungen

- Nach Erfahrungen aus der Schweiz und England unterstützt ein Engagement des Staates für die Wissensvermittlung die Förderung des Fußgängerverkehrs durch die Kommunen. Der Bund sollte vor allem örtlichen Entscheidungsträgern die Bedeutung und die Nutzen des Fußgängerverkehrs verstärkt bekannt machen.
- Der Bund sollte die Initiierung von Modellvorhaben und die finanzielle Unterstützung von Aktionen der Interessensverbände um eine kontinuierliche Wissensvermittlung arrondieren und diese institutionell verankern. Hierfür sollten organisatorische Möglichkeiten im Hause des BMVBW oder einer der Schweizer Fachstelle Fußgängerverkehr vergleichbaren Institution geprüft werden.
- Die Realisierung der hier untersuchten Fußgängerverkehrsanlagen und der in Kapitel 4 beschriebenen kommunalen Maßnahmen ist durch ein ausgeprägtes Engagement von Akteuren in den kommunalen Verwaltungen oder der Kommunalpolitik unterstützt worden.

Die Kommunen sollten prüfen, ein solches Engagement institutionell zu fassen. Möglichkeiten hierzu sind beispielsweise

- die Institution eines Beauftragten für Fußgängerverkehr, der neben einer angemessenen Planung auch Angebotsverbesserungen im Betrieb der Verkehrsanlagen initiieren kann, oder
- die Etablierung eines Qualitätsmanagements, das etwa auf den geplanten „Empfehlungen für Qualitätsmanagement in Verkehrsplanungsprozessen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aufbauen kann.

Voraussetzung einer effizienten Unterstützung des Fußgängerverkehrs auf administrativer Ebene sind dabei ein entsprechender Beschluss kommunalpolitischer Gremien und eine Absicherung durch die Verwaltungsspitzen (KRAUSE et al. 2005).

Konzeptionelle Bündelung einer staatlichen Fußgängerverkehrsförderung

- Bund und Länder sollten das Gehen durch eine Gestaltung des Ordnungsrahmens und des Finanzierungssystems sowie durch Maßnahmen in Zusammenhang mit Verkehrsanlagen in ihrer Baulast verstärkt fördern. Sie sollten die Kommunen und weitere Handlungsträger durch Forschung, Wissensvermittlung und Handlungsanreize unterstützen. Sie sollten diese Aktivitäten - in vergleichbarer Form wie etwa in dem Schweizer „Leitbild Langsamverkehr“, in den Radverkehrsprogrammen verschiedener Länder oder in dem Nationalen Radverkehrsplan – konzeptionell bündeln.

8.3 Weitergehende Empfehlungen für das Finanzierungssystem und den Ordnungsrahmen

Finanzierung

- Fußgängerverkehrsanlagen tragen – insbesondere innerorts auf Entfernungen von bis zu etwa zwei Kilometern – Verbindungsfunktion. Über den Aufenthalt und die Erschließung der anliegenden Bebauung hinaus kommt ihnen verkehrliche Bedeutung zu. Zur Unterstützung dieser Funktion sollten die Finanzierungsmöglichkeiten für Fußgängerverkehrsanlagen verbreitert werden:

Entsprechend der seit 2004 gültigen Zuwendungsfähigkeit von verkehrswichtigen Radwegen sollten auch Fußgängerverkehrsanlagen, die in einem Netzplan oder Flächennutzungsplan mit Verbindungsfunktion als verkehrswichtig dargestellt sind, aus Mitteln des GVFG zuwendungsfähig sein. Dies würde insbesondere die Finanzierungsmöglichkeiten von Verbindungsanlagen auf Erschließungsstraßen und selbstständigen Wegen verbessern, für die derzeit vorrangig Erschließungsbeiträge von Anliegern, im Einzelfall auch – durch mehrere Bundesländer nicht mehr kofinanzierte – Städtebaufördermittel nach BauGB eingesetzt werden können. Zugleich würde die Zuwendungsfähigkeit von Gehwegen an verkehrswichtigen Straßen in Hinblick auf attraktive Netzelemente in Erschließungsstraßen und selbstständigen Wegen ergänzt.

- Die Gewährung von Zuwendungen nach dem GVFG sollte an die Einhaltung von Mindeststandards gekoppelt sein. Diese Standards könnten beispielsweise an Empfehlungen der technischen Regelwerke wie den EFA 2002 zu
 - den Breiten,
 - Überquerungsmöglichkeiten von Fahrbahnen und
 - der Sicherung von Fußgängerverkehrsflächen gegen parkende Kfzorientiert sein und für den Fall straßenräumlicher Flächenkonkurrenzen eine Abwägung mit anderen Nutzungsansprüchen verlangen.
- Die Länder sollten, wie beispielsweise Nordrhein-Westfalen, in die GVFG-Durchführungsbestimmungen eine Priorisierung von Vorhaben mit besonderen

Verbesserungen für den nichtmotorisierten und den öffentlichen Verkehr aufnehmen.

- In Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen mit geteilter Baulast trägt der Baulastträger der Fahrbahn die Baulast für Radwege und die Gemeinde die der Gehwege. Hier sollte die Realisierung getrennter Geh- und Radwege durch eine Präzisierung der Ortsdurchfahrtrichtlinie (ODR) unterstützt werden: Die nach Nr. 12 a, Abs. 3, 1 ODR auf Ausnahmefälle begrenzte Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege sollte – solange keine spezifischen Einsatzgrenzen definiert sind - beispielsweise an die Einsatzgrenzen frei gegebener Gehwege nach den EFA 2002 gekoppelt werden. Zugleich sollten Bund und Länder die bestehenden Zuwendungsmöglichkeiten nach GVFG für die in Gemeindebaulast liegenden Gehwege breiter kommunizieren.
- Die Länder sollten Zuwendungsmöglichkeiten für Schulverkehrskonzepte, die gezielt das Gehen auf den Schulwegen unterstützen, entwickeln.

Ordnungsrahmen

- Eine Verdichtung von Gehwegnetzen sollte auch unter Einbeziehung hierfür relevanter Privatwege - z.B. in Blockinnenbereichen – mit geringem Aufwand möglich sein. Die Regelungen des § 41, Abs.1 und § 44, Abs.1 BauGB zur Entschädigung der Grundeigentümer von mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht belegten Flächen sollten daraufhin überprüft werden, ob sie derartigen Netzverdichtungen entgegen stehen oder unangemessen hohen Aufwand bereiten. Entsprechend sollten auch Möglichkeiten der Einrichtung eines Gehrechtes auf für Fußgänger relevanten Privatgrundstücken geprüft werden, für die kein Bebauungsplan erlassen wurde (§ 34 BauGB).
- Die Länder sollten nach Vorliegen von Erfahrungen mittelfristig das Erfordernis prüfen, die Zielbestimmung einer „Berücksichtigung des (...) nichtmotorisierten Verkehrs“ und einer „auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ nach § 1 Abs.6 Nr.9 BauGB/EAG Bau auf Ebene der Bauleitplanung in den Durchführungsverordnungen zum BauGB zu konkretisieren.
- Die Beurteilung der Auswirkungen einer Zulassung großflächiger Einzelhandelsbetriebe auf die Nahbereichsversorgung nach § 11 Abs.3 BauNVO sollte für alle Branchen beibehalten bleiben.

9. Literatur

- ABEL, M., HATZFELD, U., JUNKER, R.: Beunruhigung durch Verkehrsberuhigung: Zu den Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf die Standortbedingungen des Einzelhandels, in: ExWoSt-Informationen zum Forschungsfeld Städtebau und Verkehr 06.7/1995, sowie ausführlich: Dies., Auswirkungen einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen auf Handel und Gewerbe, Forschungsbericht zu dem Querschnittsthema Q4 des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus, Vorläufiger Endbericht, Dortmund 1994.
- AHRENS, A. et al: Mobilitätsentwicklung ostdeutscher Städte – Ergebnisse des Systems repräsentativer Städtebefragungen (SrV). Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 41. Ergänzungslieferung. Bonn 2005.
- ALRUTZ, D. et al.: Bemessungsgrundlagen für Fußgängerverkehrsanlagen, FA 77.452; im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Hannover 2003
- APEL, D., LEHMBROCK, M., PHAROA, T. u. THIEMANN-LINDEN, J.: Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. Deutsches Institut für Urbanistik, Reihe Difu-Beiträge zur Stadtforschung 24. Berlin 1997.
- BAHRENBURG, G., N. MEVENKAMP u. R. MONHEIM: Nutzung und Bewertung von Stadtzentren und Nebenzentren in Bremen. Bayreuth 1998.)
- BAIER, R. et al.: Verkehrsqualität auf Streckenabschnitten von Hauptverkehrsstraßen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 108. Bergisch Gladbach 2003.
- BALLMER, T.: Information und Orientierung für Fußgänger im öffentlichen Raum. In: Nahmobilität und Städtebau, Tagungsdokumentation, SRL Schriftenreihe Bd. 49. Berlin 2001
- BAUER, P. und D. TEUFEL: In Handschuhsheim zu Fuß unterwegs. Nach: <http://www.upi-institut.de/handschuhsheim/fusswege.htm> vom 27.04.2004
- BENJAMIN W.: Das Passagen-Werk – Der Flaneur. Frankfurt 1983
- BETTUM, O., LIE, T.: Miljøgate. Hovedrapport fra miljøgateprosjektet, Schriftenreihe des Vegdirektoratet. Oslo 1996.
- BLAIR et al.: Physical fitness and all-cause mortality, JAMA Journal of the American Medical Association, 262 (1989).
Nach: http://www.walk21.com/uploads/3Health_22092004134904.pdf vom 22.02.2005

- BOUSKA: StVO. Straßenverkehrs-Ordnung, Stand 1.04.2001, Anm. 11 h zu § 45, Abs. 1d StVO).
- BRÄUER, D., W. DRAEGER, A. DITTRICH-WESBUER et al.: Fußverkehr. Eine Planungshilfe für die Praxis. Reihe Bausteine des ILS, Heft 24. Dortmund 2001
- BRILON, W., BLANKE, H.: Ortsdurchfahrt Much, Unfallanalyse und Engstellenuntersuchung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Verkehrssicherheit, Heft V7, Bergisch Gladbach 1993, S. 69.
- BRÜCKNER, B. u. J. GERLACH: Verkehrsqualität einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße - Wirkungsanalyse zur Umgestaltung der B 7 in Wuppertal. In: Straßenverkehrstechnik 3/2000.
- BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG: Agglomerations-Benchmark Verkehr und Raum. Bern 2004
- BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT DER MITTEL- UND GROßBETRIEBE DES EINZELHANDELS (BAG): Attraktiver Standort Innenstadt. Ergebnisse der Untersuchung Kundenverkehr 2000. Berlin 2001.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (Hg.): Verkehr in Zahlen 2004/2005. Berlin 2005.
- CAUQUELIN, A.: La ville la nuit. Paris 1977.
- COLDITZ, G.A.: Economic costs of obesity and inactivity. Medicine and Science in Sports and Exercise 31, 1999
- DE LA FUENTE LAYOS: Kurzstreckenmobilität in Europa. eurostat: Statistik kurz gefasst. Brüssel 2005
- DEUTSCHER STÄDTETAG: Nahversorgung in den Städten. Aktuelle Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Arbeitspapier, Köln/Berlin 2005
- DIW DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG und INFAS INSTITUT FÜR ANGEWANDTE SOZIALFORSCHUNG: Mobilität in Deutschland 2002 – Ergebnisbericht. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Bonn/Berlin 2004.
- DITTRICH-WESBUER, A. und E. ERL: Zu Fuß unterwegs – Wissenswertes und Wünschenswertes zu einer unterschätzten Verkehrsart. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 37. Ergänzungslieferung 2004. Heidelberg 1992/2005
- ENDERMANN, P.: Stadterweiterungen und weniger Verkehr – Ein Widerspruch? In: Straßenverkehrstechnik 7.2004

- FÄRBER, C., M. SPITZNER, J. GEPPERT und S. RÖMER: Umsetzung von Gender Mainstreaming in der Städtebaupolitik des Bundes. Auszüge aus der Expertise im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. Internet-Publikation als Ergänzung zur Publikation Werkstatt-Praxis 4/2002, Schriftenreihe des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung „Gender Mainstreaming und Städtebaupolitik“. Berlin 2002.
- FLADE, A., W. BOHLE et al.: Förderung des Fahrradverkehrs. Stadtberichte im Rahmen des bmbf-geförderten Vorhabens „Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr“. Darmstadt, versch. J.
- FRICK, R. et al: Effizienz von öffentlichen Investitionen in den Langsamverkehr. Untersuchung im Auftrag des Bundesamtes für Straßen (ASTRA). Bern 2003
- FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland: Gehen bewegt die Stadt. Berlin 2004
- FUßGÄNGER- UND VELOMODELLSTADT BURGDORF: Natürlich unterwegs. Schlussbericht 1996 - 2001. Burgdorf (Schweiz) 2002.
- GEISER, C.: Gender Mainstreaming am Beispiel der Region Stuttgart. Verband Region Stuttgart, 2004.
- HAEFELI, U., MATTI, D., SEEWER, U.: Die Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstraße: Auswirkungen auf Lebensqualität und Einkaufsverhalten der NutzerInnen (mit besonderer Berücksichtigung des Langsamverkehrs und der Ertragssituation des Detailhandels). Schlussbericht der Wirkungsanalyse. Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie und Geographisches Institut der Universität Bern. Bern 2000.
- HALLE, M.: Körperliche Aktivität in der Prävention des Typs II Diabetes. Vortrag beim Deutschen Diabetes Kongress, 5.-8. Mai 2005, Berlin. Nach: http://www.sport.med.tum.de/data/diabetes_homepage.pdf vom 26.5.2005
- HARDMAN, A.: Accumulation of physical activity for health gains: what is the evidence? British journal of sports medicine, 33 (1999). Nach: WHO: op. cit.
- HAUSER, S.: Industrieareale als urbane Räume. In: Siebel, W.(Hg.): Die europäische Stadt. Frankfurt am Main 2004.
- HERLYN, U.: Zum Bedeutungswandel der öffentlichen Sphäre – Anmerkungen zur Urbanitätstheorie von H.P. Bahrdt. In: Siebel, W.(Hg.): Die europäische Stadt. Frankfurt am Main 2004.

- HOLZ-RAU, C., RAU, P., GWIASDA, P. et al.: Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege. Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? Sondergutachten im ExWoSt-Forschungsfeld „Nutzungsmischung im Städtebau“. Schlussbericht. Reihe Werkstatt: Praxis des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung. Bonn 1999.
- HUGO, M. : Sinn oder Unsinn? Gender Mainstreaming aus Sicht einer Frauenbeauftragten. In: PlanerIn 3/2004.
- HUNECKE, M., WULFHORST, G.: Modellkonzept und empirische Untersuchungen zum Zusammenhang von Lebensstil, Standortwahl und Verkehrsnachfrage. In: Institut für Siedlungsbauwesen an der RWTH Aachen: Tagungsband AMUS 2000 – Stadt Region Land – Heft 69.
- HÜTTENMOSER, M.: Veränderungen in den Bedingungen des Aufwachsens. In: Pfister, Chr.: Das 1950er Syndrom – Der Weg in die Konsumgesellschaft, Bern, 1994. Nach: Bauer, P. und D. Teufel: In Handschuhsheim zu Fuß unterwegs. Nach: <http://www.upi-institut.de/handschuhsheim/fusswege.htm> vom 27.04.2004
- JESSEN, J.: Europäische Stadt als Bausteinkasten für die Städtebaupraxis – die neuen Stadtteile. In: Siebel, W.(Hg.): Die europäische Stadt. Frankfurt am Main 2004.
- KLOAS; J: Mobilität in Deutschland 2002. Ausgewählte Ergebnisse zum Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Vortrag vor dem Arbeitsausschuss 2.8 „Fußgänger- und Fahrradverkehr“ der FGSV, Berlin 13. 2. 2004.
- KRAUSE, J.; E. HILDEBRANDT u. V. BLEES: Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“. Bericht zu dem FuE-Vorhaben 20 096 133 des Umweltbundesamtes. Braunschweig/Hannover 2005.
- LANGWEG, A., A. WITTE, T. FINKE, K.J. BECKMANN, S. KRUG, D. MEINHARD: „Mobilitätsmanagement in Deutschland und im Ausland – Stand von Theorie und Praxis“, FOPS-Projekt 70.657/01. Nach: Langweg, A. u. A. Witte: Mobilitätsmanagement in Deutschland und Europa. In: Verkehrszeichen 3/4.
- MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND 2002. Hg.: Bundesministerium für Verkehr-, Bau und Wohnungswesen. Berlin 2003
- MONHEIM, R.: Erschließung innerstädtischer Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche für Besucher. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Heidelberg 1992/1993.

- MONHEIM, R.: Methodische Gesichtspunkte der Zählung und Befragung von Innenstadtbesuchern. In: Die Analyse von Standorten und Einzugsbereichen. Methodische Grundlagen der geographischen Handelsforschung. Reihe Geographische Handelsforschung, Universität Würzburg, Band 2. Passau 1999.
- MORRIS, J. u. HARMAN, A.: Walking to health. Sports medicine, 23 (5) (1997).
Nach: WHO: op. cit.
- PAFFENBARGER, R. et al.: Physical activity, all-cause mortality, and longevity of college alumni. New England journal of medicine, 314 (1986). Nach: World Health Organization (WHO), Regional Office for Europe: A physically active life through everyday transport, København, 2002
- SÆLENSMINDE, K.: Gang- og sykkelvegnetter i norske byer. Nytte- kostnads-analyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk. Transportøkonomisk institutt, Rapport 567. Oslo 2002
- SCHAD, H.: Konstanz und Variabilität des Mobilitätsverhaltens im Wochenverlauf. Studie auf Basis des deutschen Mobilitätspanels. Erweiterte Kurzfassung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Basel 2001
- SCHUBERT, D.: Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen. In: Ders. (Hg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten. Berlin 2001
- SCHUBERT, H. und A. SCHNITTGER: Sicheres Wohnquartier – Gute Nachbarschaft. Handreichung zur Förderung der Kriminalprävention im Städtebau und in der Wohnungsbewirtschaftung. Hannover 2002.
- SENNETT, R.: Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds. Frankfurt 1994
- SIEBEL, W.: Die europäische Stadt. In: Ders.(Hg.): Die europäische Stadt. Frankfurt am Main 2004.
- SOCIALDATA: Wirkungen flächenhafter Verkehrsberuhigung auf das Mobilitätsverhalten, die Einschätzungen zur Verkehrsberuhigung und die Wohnstandortbewertung.
- SOLHEIM, T.: Sosiologiske perspektiver på å gå. Beitrag zu der Konferenz „Dette går vi for“, Bergen. März 2003.
- STADT OSNABRÜCK: Verkehrskonzept Haste. Osnabrück 2003.
- STÄDTEBAULICHER BERICHT 2004: Nachhaltige Stadtentwicklung - ein Gemeinschaftswerk. Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung 2004.

STATISTISCHES BUNDESAMT:

Leben und Arbeiten in Deutschland – Mikrozensus 2004. Wiesbaden 2005.

STETTLER, J.: Sport und Verkehr. Bern 1997. Nach: Natürlich Unterwegs, op. cit.

THOMASSEN, H.-G., WEINBERGER, M. WILLEKE, R.: Kosten des Lärms in der Bundesrepublik Deutschland. Berichte des Umweltbundesamtes 9/91, S. 53 ff.

WIDMANN, R.: Arbeitsfelder und Funktion eines Fußgängerbeauftragten in einer Großstadt - am Beispiel Wuppertal. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 36. Ergänzung. Heidelberg 2003.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO), Regional Office for Europe: A physically active life through everyday transport, København 2002

ZUMKELLER, D.:

Verkehrliche Wirkungen des demografischen Wandels – Erkenntnisse aus 10 Jahren Panel. Zeitschrift „Straßenverkehrstechnik“, Heft 12/ 2004.

ZUMKELLER, D. ET AL:

Panelauswertung 2003; Schlussbericht zur Forschungsarbeit des BMVBW 70.0732/03. Karlsruhe 2004.