

## Kurzfassung

Thema	Chancen und Optimierungspotentiale des nichtmotorisierten Verkehrs
FE-Nr.	FE 70.0712/2003
Forschungsstelle	Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover
Bearbeitung	Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz Dipl.-Ing. Dipl.-Soz. Wolfgang Bohle Dipl.-Geogr. Jessica Gardemann Dipl.-Geogr. Christoph Maier Dipl.-Ing. Heike Prahlow
Auftraggeber	Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen
Abschlussdatum	30.9.2005

Die Untersuchung hatte die Aufgabe,  
? den Nutzen des Fußgängerverkehrs aufzuzeigen,  
? Beispiele für Maßnahmen für den Fußgängerverkehr aufzuzeigen, mit denen gute Praxiserfahrungen vorliegen,  
? Wirkungen baulicher Maßnahmen an Fußgängerverkehrsanlagen zu ermitteln sowie  
? Empfehlungen für die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen und für Angebotsoptimierungen in der kommunalen Praxis sowie im Verantwortungsbereich von Bund und Ländern zu entwickeln.

Auf Basis von Literaturlauswertungen und Expertengesprächen wurden die Nutzen aufgezeigt und beispielhafte Aktivitäten für den Fußgängerverkehr dokumentiert. An fünf neu- oder umgebaute Fußgängerverkehrsanlagen wurden etwa 950 Fußgänger und 80 Kfz-Nutzer auf

? die Bewertungen der Anlagen,  
? die Entwicklung ihrer Verkehrsmittelroutinen und  
? die Entwicklung ihrer Zielwahlroutinen in Zusammenhang mit den Neu- oder Umbauten hin befragt.

Die Förderung des Fußgängerverkehrs leistet wichtige Beiträge zu aktuellen städtebaulichen Aufgabenstellungen. Besondere Bedeutung hat sie dabei für

- eine Begrenzung der Flächeninanspruchnahme,
- eine Stärkung funktionsfähiger urbaner Stadtzentren und -quartiere,
- eine stadt- und umweltgerechte Gestaltung der Mobilität und
- eine Erhaltung der Vielfalt des Einzelhandels.

Gehen fördert die Gesundheit Erwachsener und stärkt psychomotorische Fähigkeiten und soziale Kontakte von Kindern. Öffentliche Investitionen in Fußgängerverkehrsanlagen bewirken ausgeprägte volkswirtschaftliche Nutzen.

Eine gezielte Förderung des Gehens durch ein Mobilitätsmanagement kann zum häufigeren Gehen motivieren. Zielgerichtete Mobilitätsberatungen können auch zu einer Verlagerung von Kfz-Kurzstreckenfahrten auf das Gehen beitragen.

Die befragten Nutzer bewerten jede der empirisch untersuchten Anlagen insgesamt positiv. Alle Anlagen haben auf ein häufigeres Gehen hingewirkt. In besonderem Maße ist dies bei Netzverdichtungen der Fall: Von allen Fußgängern, die auf einer neuen Verbindungsanlage unterwegs sind, gehen etwa 60-70 % häufiger zwischen den angrenzenden Stadtteilen zu Fuß. Dies ist maßgeblich durch die Verkürzung des Weges zwischen relevanten Ziel- und Quellgebieten bedingt. Auch eine zweite untersuchte Verbindungsanlage hat 15-20 % ihrer Nutzer zu einem häufigeren Gehen motiviert. Die Umgestaltungen bestehender Straßen haben jeweils etwa 5 % der Fußgänger zu einem häufigeren Gehen motiviert.

Die untersuchten Anlagen konnten dazu beitragen, dass mehr Personen Ziele in den angebundenen Stadtteilen aufsuchen.

Zu Gunsten einer verstärkten Förderung des Fußgängerverkehrs sollten die Kommunen Konzepte einer Förderung des Gehens als Hauptverkehrsmittel wie auch als Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln entwickeln. Bund und Länder sollten Entscheidungsträgern die Bedeutung und die Nutzen des Fußgängerverkehrs verstärkt bekannt machen. Sie sollten Aktivitäten für den Fußgängerverkehr konzeptionell bündeln und institutionell verankern.