



Deutsches Institut  
für Urbanistik

Uta Bauer (Hrsg.)

# So geht's

Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen



Uta Bauer (Hrsg.)

# So geht's

Fußverkehr in Städten neu denken und umsetzen

Bd. 18  
Edition Difu – Stadt Forschung Praxis

difu  
Deutsches Institut  
für Urbanistik



## Impressum

### Herausgeberin

Uta Bauer

### Redaktion

Patrick Diekelmann

### Textverarbeitung, Graphik und Layout

Christina Bloedorn

Christiane Claus

### Bildredaktion

Katharina Csillak

### Bildnachweise

Wolf-Christian Strauss: S. 14

Pixabay: Umschlag, S. 92, 162, 232

### Druck und Bindung

Buch- und Offsetdruckerei H. Heenemann, Berlin

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

ISBN: 978-3-88118-643-8 | ISSN: 1863-7949

### Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH 2019

Zimmerstraße 13-15 | D-10969 Berlin | +49 30 39001-0

difu@difu.de | [www.difu.de](http://www.difu.de)



# Inhalt

Einführung und Zusammenfassung	8
--------------------------------	---

Uta Bauer

## A Grundlagen

A 1 Fußverkehr auf die politische Agenda holen – Geht doch!	15
---	----

Uta Bauer, Katrin Dziekan

A 2 Gehen im Spiegelbild des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels	21
--	----

Jürgen Gies

A 3 Wer geht zu Fuß? Zusammenfassung der Ergebnisse der MiD 2017 zum Fußverkehr	33
---	----

Alena Büttner

A 4 Fußverkehr erfassen: Was bringt das Etappenkonzept?	43
---	----

Robert Follmer

A 5 Was motiviert zum Zufußgehen? Literaturschau und ausgewählte Ergebnisse einer empirischen Studie	55
--	----

Caroline Koszowski, Stefan Hubrich, Rico Wittwer, Regine Gerike

A 6 Wer kommt in den Städten wann, wo und warum unter die Räder?	67
--	----

Jörg Ortlepp

A 7 Zufußgehen – Sicher durch die Stadt	77
---	----

Julia Jarass

## B Meinungen und Positionen

B 1 Rettet das Trottoir!	93
--------------------------	----

Franciska Frölich von Bodelschwingh, Ricarda Pätzold

B 2 Fußverkehr in Gesetzen und Regelwerken – Novellierungsbedarf und Handlungsempfehlungen	101
--	-----

Ralf Kaulen

B 3	<b>Stadt der kurzen Wege – jetzt mal richtig!</b> Christian Scheler, Konrad Rothfuchs	117
B 4	<b>„Ruhender Verkehr“: Sitzen und sich begegnen als städtisches Qualitätsmerkmal</b> Jörg Thiemann-Linden	127
B 5	<b>Runter vom Sofa, raus aus dem Auto – die gesunde Stadt aus der Perspektive einer Krankenkasse</b> Anke Tempelmann	137
B6	<b>Gesunde Straßengestaltung – die Londoner Healthy Streets als Handlungsrahmen</b> Katharina Csillak	149
<b>C</b>	<b>Kommunale Praxis</b>	
C1	<b>Straßenräume für Fußgängerinnen und Fußgänger gestalten</b> Wolfgang Aichinger	163
C2	<b>Fußverkehrs-Checks als partizipatives Instrument der Fußverkehrsförderung</b> Michael Frehn, Philipp Hölderich	175
C3	<b>Leipzig auf dem Weg zu einer fußverkehrsfreundlichen Kommune</b> Fragen an Friedemann Goerl, Fußverkehrsverantwortlicher der Stadt Leipzig	185
C4	<b>Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr lösen – am Beispiel von Fußgängerzonen</b> Juliane Böhmer	191
C5	<b>Flaniermeilen für Wien</b> Astrid Klimmer-Pölleritzer	203
C6	<b>Drei Stadtteile, eine Fußgängerbrücke und 10.000 Eigentümer</b> Anouk Klapwijk, Elma van Boxel, Kristian Koreman	213

C7	Das räumliche Organisationsprinzip des Superblocks – eine Chance für die fußgängerfreundliche Stadt? Erfahrungen aus Barcelona und Wien	221
	Fabian Sandholzer, Harald Frey, Alexandra Millonig, Florian Lorenz	
D	Autorinnen und Autoren	231

## Einführung und Zusammenfassung

Zu Fuß Gehen hat Konjunktur. Immer mehr Städte schaffen Begegnungszonen, nutzen zaghaft Parkplätze und Fahrspuren anders, gestalten Hauptverkehrsstraßen und Plätze um. Wien realisiert „Flaniermeilen“ (siehe den Beitrag von Astrid Klimmer-Pölleritzer), Aachen plant „Premiumrouten“, Paris sperrt das Seine-Ufer am Voie Georges-Pompidou für den Autoverkehr, Madrid gleich die Innenstadt. Und Barcelona erhält für seine „Superblock-Idee“ internationale Aufmerksamkeit (siehe den Beitrag von Fabian Sandholzer et al.). Viele Städte ächzen unter dem ungebremsten Zuwachs an Pkw, der Lieferverkehr steht sich inzwischen vielerorts selbst im Weg, die Luft ist schlecht, die Straßen verstopft; Parkplätze und Straßen beanspruchen zu viel Platz, um andere verträgliche Fortbewegungsmittel attraktiver zu gestalten. Nicht zuletzt haben die (drohenden) Dieselfahrverbote deutlich gemacht, dass die unregulierte Nutzung des privaten Pkw insbesondere in den großen Städten endgültig an seine Grenzen stößt.

Zu der veränderten Wahrnehmung des Gehens tragen auch Befunde aus dem Tourismus und die Literatur bei, seit Jahren gibt es dort einen Trend zum Gehen. Man denke an die vielen Wanderbücher von beispielsweise Wolfgang Böscher, Willi Winkler oder aktuell zur Geschichte des Gehens von Rebecca Solnit. Pilger- und Weitwanderwege sowie Wanderhütten sind so überlaufen wie noch nie. Zu Fuß Gehen tut nicht nur körperlich gut, es macht glücklich, entschleunigt und entspannt. Statt permanenter Aufmerksamkeit, die Geschwindigkeiten und Informationsflut erfordern, können endlich wieder die Gedanken wandern<sup>1</sup>, es schärft unsere Wahrnehmung, zufällige menschliche Begegnungen sind möglich – vorausgesetzt es ist Platz da, die Umgebung ist angenehm und nicht verlärm.

Gleichwohl sind die Befunde keinesfalls eindeutig. Kennzeichen der evolutorischen Entwicklung des Menschen ist bis heute sein Bestreben, die ihm eigene Form der Fortbewegung mit vielfältigen (technischen) Hilfsmitteln zu überwinden. Um sich vom „Fußvolk“ abzuheben, ließ sich beispielsweise der Adel in Sänften tragen oder bestieg ein Pferd (siehe den Beitrag von Jürgen Gies). Heute erfüllt die Wahl des Automodells den Wunsch nach gesellschaftlicher Distinktion. Und das neueste Verkehrsmittel, das die letzten Wege zu Fuß überflüssig machen kann, erobert gerade die Gehwege: E-Tretroller.

---

1 So auch der Philosoph Sören Kierkegaard, der die „Zufallsbegegnungen auf den Straßen und Gassen“ dringend zum Denken benötigte.

Die aktuelle Datenlage bestätigt die teilweise widersprüchlichen Trends. Einerseits nimmt der Anteil der Fußwege seit Jahrzehnten kontinuierlich ab. Andererseits sind die zurückgelegten Entfernungen, die zu Fuß gegangen werden, in den letzten Jahren signifikant gestiegen. Über die Gründe kann bislang nur spekuliert werden. Machen sich hier das in Teilen der Bevölkerung gestiegene Gesundheitsbewusstsein (längere Joggingstrecken) bemerkbar? Sind wichtige Ziele der Daseinsvorsorge schlechter erreichbar und werden Wege deshalb länger? Oder sind ältere Menschen, die besonders häufig zu Fuß gehen, heute fitter und bewältigen längere Strecke (siehe den Beitrag von Alena Büttner)?

Der allgemeine Trend zu wachsender Bequemlichkeit und der Bewegungsmangel der Bevölkerung haben Folgen. Gesundheitspolitikerinnen und -politiker sowie Krankenkassen schlagen mittlerweile Alarm (siehe den Beitrag von Anke Tempelmann). Übergewicht und die klassischen Zivilisationskrankheiten wie Diabetes, Herz- und Kreislauferkrankungen, Beschwerden am Muskel- und Skelettsystem („Rücken“) sowie Depressionen nehmen weiter zu und belasten die Gesundheitskassen. Städte und Gemeinden könnten mit besseren Rahmenbedingungen für die aktive Mobilität einen wichtigen Beitrag für die Verbesserung der Gesundheit leisten und die Bevölkerung motivieren, mehr zu gehen oder Rad zu fahren (siehe die Beiträge von Caroline Koszowski et al. und Katharina Csillak).

Fußverkehr ist eine noch weitgehend unterschätzte Verkehrsart. Aufgrund der geringen Distanzen, die zurückgelegt werden, wird er teilweise gar nicht als Verkehr wahrgenommen. In vielen Kommunen hat er keine eigene Zuständigkeit, sondern wird in der Regel „mitgedacht“. Leipzig ist die erste deutsche Großstadt, die 2018 einen „Fußverkehrsverantwortlichen“ eingestellt hat. Ein Interview mit Friedemann Görl finden Sie in diesem Band.

Die stiefmütterliche Behandlung der Fußgänger\*innen ist angesichts der Bedeutung des Fußverkehrs verwunderlich. In den deutschen Städten ist im Durchschnitt jeder vierte Weg ein Fußweg, in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr hat er eine noch weitaus größere Bedeutung. Diese Fußwegeetappen zu und von den Haltestellen wurden bislang in den repräsentativen Verkehrserhebungen gar nicht erfasst. In der aktuellen Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ wurde eine gesonderte Stichprobe nach dem Etappenkonzept ausgewertet. Die Methode und die Ergebnisse bewertet Robert Follmer in seinem Beitrag.

Will man dem Fußverkehr nun mehr Aufmerksamkeit schenken, muss seine Bedeutung erst einmal ins Bewusstsein und in die Köpfe insbesondere der Politik, Verwaltung, aber auch anderer Akteure wie Einzelhandel und Bevölkerung gelangen. Hier kann man sich an der Radverkehrspolitik ein Beispiel nehmen. Der Nationale Radverkehrsplan, die in vielen Bundesländern gegründeten Arbeitsgemeinschaften für fahr-

radfreundliche Kommunen und nicht zuletzt zivilgesellschaftliches Engagement wie beispielsweise die Radentscheide haben die öffentliche Wahrnehmung des Radverkehrs in den letzten Jahren deutlich verändert. Daran knüpft die Initiative des Umweltbundesamtes an, dem Fußverkehr eine Bühne zu bereiten und Grundzüge einer nationalen Fußverkehrsstrategie zu erarbeiten. Darin sind Maßnahmen beschrieben, die auf Bundesebene umgesetzt werden könnten, um bessere Rahmenbedingungen für den Fußverkehr zu schaffen (siehe den Beitrag von Uta Bauer und Katrin Dziekan).

Eine zentrale Handlungsempfehlung dieser Fußverkehrsstrategie betrifft das Straßenverkehrsrecht und die daraus abgeleitete Straßenverkehrsordnung sowie weitere technische Regelwerke, nach denen Straßen und Querungen geplant werden. Auch wenn das Straßenverkehrsrecht für sich beansprucht, kein Verkehrsmittel zu privilegieren, sind die meisten Regeln so formuliert, dass sie den fließenden Autoverkehr schützen<sup>2</sup> und nur in Ausnahmefällen einschränken (so z. B. Tempo 30 vor Schulen, Kitas und Alteneinrichtungen). Um die Interessen des Autoverkehrs nicht zu stören, dürfen Fußgänger\*innen Fahrbahnen nicht diagonal queren, sind Ampelphasen mitunter extrem kurz, werden Gehwege den parkenden Autos geopfert. Das Straßenverkehrsrecht und die heutige Straßenverkehrsordnung (StVO) sind ein Bestandteil des deutschen Gefahrenabwehrrechts, andere Abwägungsbelange wie der Umwelt- und Klimaschutz oder städtebauliche Belange finden keine Berücksichtigung. Ralf Kaulen beschreibt in seinem Beitrag den Bedarf an Novellierungen von Gesetzen und gibt Empfehlungen zur Anpassung der Regelwerke aus der Sicht des Fußverkehrs.

Damit kommen wir zu der Frage, was Städte konkret tun können, um das zu Fuß Gehen attraktiver zu machen. Sicher naheliegend ist es, Stadtviertel zunächst so zu planen, dass wichtige Orte, die im Alltag aufgesucht werden, überhaupt in fußläufiger Entfernung liegen. Das Prinzip der Stadt der kurzen Wege ist nun keinesfalls neu und, wie Christian Scheler und Konrad Rothfuchs in ihrem Beitrag ausführen, recht komplex. Ihre formulierten zehn Prinzipien für eine fußgängerfreundliche Stadt bieten eine interessante und praxisnahe Diskussionsgrundlage für die aktuelle Transformation von Städten und Stadtteilen – auch angesichts der Digitalisierung und vieler technischer Innovationen.

Gleichwohl können Kommunen auch mit kleineren Maßnahmen anfangen und den Einstieg in das Thema sehr viel niedrigschwelliger gestalten. Michael Frehn und Philipp Hölderich stellen das partizipative Instrument der Fußverkehrs-Checks vor. Hier bewerten Bürgerinnen und Bürger, Politik und Verwaltung in gemeinsamen Begehungen und Workshops die Stärken und Schwächen des Fußverkehrs vor Ort und erarbei-

---

2 Siehe auch: Umweltbundesamt (Hrsg.) (2019): Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage, Dessau-Roßlau.

ten Vorschläge, wie die Wege zu Fuß künftig (noch) attraktiver und sicherer gestaltet werden können.

Eine fußgängerfreundliche Stadt umzusetzen, ist eine anspruchsvolle Aufgabe, denn es geht um weit mehr als den reinen Transit von A nach B. Zu Fuß Gehende sind umwegempfindlich und queren die Fahrbahn möglichst direkt, sie nutzen den Straßenraum nicht nur linear, sondern auch flächenhaft für unterschiedliche Nutzungen (Aufenthalt, Kommunikation, Shopping, Spiel) (siehe den Beitrag von Jörg Thiemann-Linden). Fußgänger\*innen sind der Umwelt besonders ausgesetzt, weil sie langsamer sind als andere Verkehrsmittel und weil es keine „Pufferzone“ gibt wie beim Auto. Somit sind sie bei Verkehrsunfällen einem größeren Risiko ausgesetzt (siehe den Beitrag von Jörg Ortlepp) und reagieren sensibel auf alle Arten von Störungen wie Witterungseinflüsse, Lärm, Verschmutzung, schlechte Luft, monotone Architektur oder Kriminalität. Zu Fuß zu gehen bedeutet, sich der Öffentlichkeit auszusetzen. Die gefühlte Sicherheit ist deshalb eine wichtige Voraussetzung, sich gerne zu Fuß fortzubewegen (siehe den Beitrag von Julia Jarass).

Vielerorts gilt es jedoch, erst einmal im Straßenraum Platz zu schaffen: Der Beitrag „Rettet das Trottoir“ von Franciska Frölich von Bodelschwingh und Ricarda Pätzold bringt die zunehmenden Nutzungskonflikte auf dem Gehweg auf den Punkt. Sie beschreiben die Nutzungsvielfalt auf dem Gehweg und stellen die Frage, wie insbesondere der unveröhnliche Konflikt mit dem Radverkehr gelöst werden kann. Sie sehen den Schlüssel zur Lösung genau neben dem Bürgersteig: auf der Straße und dem meist dazwischenliegenden Parkstreifen. Sowohl dem fahrenden als auch dem ruhenden Verkehr steht in den Städten ein immenser Raum zur Verfügung, dessen Unantastbarkeit dringend in Frage gestellt werden sollte. Statt die umweltverträglichen Verkehrsmittel gegeneinander aufzuhetzen, sollte der Platz dem raumgreifenden Kfz-Verkehr genommen werden. Und wie das Miteinander von Fuß- und Radverkehr selbst in einer Fußgängerzone gelingen kann, stellt Juliane Böhmer an ausgewählten Beispielen dar.

Wer Straßen für Fußgängerinnen und Fußgänger gestaltet, muss aus öffentlichen Räumen wertvolle Orte schaffen, die neugierig machen, zu Bewegung, zum Verweilen und zur Identifikation einladen. Damit stehen die Ansprüche des Fußverkehrs noch oft einer klassischen Planungspraxis entgegen, die sich einseitig am Kfz-Verkehr orientiert. Gestalterische Antworten sind eine hochwertige, barrierefreie Straßengestaltung, niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und gute Sichtbeziehungen. In Zukunft wird es weiterhin wichtig sein, Straßengestaltungen auch an den Klimawandel anzupassen – erste Städte gehen hier bereits voran (siehe den Beitrag von Wolfgang Aichinger).

Und wer will, dass sich der Fußgänger und die Fußgängerin die Stadt zurückerobert, sollte visionär denken und auch in der Infrastruktur sichtbare Zeichen setzen. Wertschätzung und Anerkennung haben insbesondere die verdient, die sich zu Fuß auf den

Weg machen. Die Stadt Gent hat beispielsweise ein äußerst gelungenes Beleuchtungskonzept umgesetzt, das gerade in der dunklen Jahreszeit motiviert, zu Fuß zu gehen. Ein weiteres spektakuläres Beispiel für gelungene Fußverkehrsinfrastruktur stellen Anouk Klapwijk, Elma van Boxel und Kristian Koreman aus Rotterdam vor. Die als temporäres Projekt geplante dortige Luchtsingel-Brücke ist inzwischen aus der Stadt nicht mehr wegzudenken und zu einem neuen Wahrzeichen geworden. Ähnlich wie spektakuläre Infrastrukturprojekte im Radverkehr (Fahrradparkhaus in Utrecht, Cykelslangen in Kopenhagen oder touristische Radwege im belgischen Limburg) sollten Gehwege beweisen, dass sie zum 21. Jahrhundert gehören und ein Erlebnis bieten, das Autofahren in den Schatten stellt.

Dieser Sammelband möchte insbesondere Kommunen motivieren, dem Fußverkehr mehr Aufmerksamkeit zu schenken und ihn konsequent zu fördern. Denn obwohl in den Städten viel zu Fuß gegangen wird, fristet er in der Wissenschaft, in Planung und kommunaler Praxis ein Nischendasein. In manchen Verwaltungen hat er noch nicht einmal eine eigene Zuständigkeit. Zu Fuß Gehende hasten über Kreuzungen, um den fließenden Verkehr nicht aufzuhalten, quetschen sich auf engen Bürgersteigen vorbei an parkenden Autos und sind innerorts am meisten von Verkehrsunfällen mit Personenschaden betroffen. Dieser Band beschreibt ganz unterschiedliche Facetten und zeigt, dass Fußverkehr ein Querschnittsthema ist, das die Verkehrsplanung ebenso auf dem Schirm haben muss wie die Architektur, der Städtebau, die Grünplanung oder die Gesundheitspolitik.

Allen Autorinnen und Autoren dieses Bandes gebührt unser herzlichster Dank.





# A 1

Uta Bauer, Katrin Dziekan

## Fußverkehr auf die politische Agenda holen – Geht doch!

Fußverkehr? Wer sich mit dem selbstverständlichsten Verkehrsmittel, das uns zur Verfügung steht, fachlich beschäftigt, wurde bis vor kurzem müde belächelt. Fußverkehr wurde von der Wissenschaft und von der Stadt- und Verkehrsplanung systematisch vernachlässigt.

Die Gründe für die stiefmütterliche Behandlung liegen unter anderem im Leitbild der autogerechten Stadt begründet. Seit den 1960er-Jahren orientierten sich die Stadt- und Verkehrsplanung, der Infrastrukturausbau und in der Folge auch das Straßenverkehrsrecht an der möglichst „flüssigen“ Abwicklung des Autoverkehrs. Mehr Automobilität versprach Lebensqualität, Arbeitsplätze und Wohlstand. Das ging so weit, dass Fußverkehr in der Wahrnehmung vieler Verkehrsplanenden wegen seiner geringen Distanzen und der damit verbundenen geringen Personenverkehrsleistung im administrativen Sinn gar kein Verkehr war. Er wurde deshalb häufig nur punktuell beispielsweise in Fußgängerzonen oder unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit an Kreuzungen und Querungen berücksichtigt. Systematische Defizitanalysen und Wegenetze sind bislang bundesweit Ausnahmen. Eine andere Ursache für fehlende Aufmerksamkeit kann darin liegen, dass sich mit dem Fußverkehr keine direkten wirtschaftlichen Interessen vergleichbar der Automobilindustrie oder teilweise auch der Fahrradindustrie verknüpfen. Fußverkehr wird allenfalls im Kontext gesellschaftlicher Teilgruppen (Kinder, Alte, Arme, Frauen, Menschen mit Behinderung) diskutiert.

Dabei ist zu Fuß Gehen die gesündeste, preiswerteste und umweltfreundlichste Art der Fortbewegung. Mehr noch: Attraktive Bedingungen für den Fußverkehr schaffen lebendige Innenstädte und Wohnquartiere, erhöhen die Aufenthaltsqualität, ermöglichen Begegnung und Kommunikation. Städte und Gemeinden profitieren von gehenden und flanierenden Menschen. Sie beleben Straßen und Plätze und nutzen die Nahversorgung, die lokalen Dienstleistungen, Handel und Gastronomie. Kurz: Attraktive Städte sind ohne Fußverkehr nicht denkbar (Umweltbundesamt 2017).

In deutschen Städten wurde 2017 im Durchschnitt jeder fünfte Weg (22 %) ausschließlich zu Fuß zurückgelegt, je nach Stadt schwankt der Anteil zwischen 21 und 32 % (Nobis 2019). Zählt man auch die Fußwegeetappen zum Beispiel zur Haltestelle hinzu, steigt der Fußwegeanteil von durchschnittlich 22 % (Hauptverkehrsmittel) auf 29 % (Etappenkonzept) an (siehe Beitrag von Robert Follmer). Fußverkehr wird deshalb in seiner Bedeutung unterschätzt. Das bisher ungenutzte Potenzial ist beachtlich. Viele kurze Fahrten mit dem Pkw ließen sich durch aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad ersetzen. Wege bis fünf km werden in Deutschland zu 65 % mit dem Pkw zurückgelegt; selbst Wege, die kürzer als ein Kilometer sind, werden zu 22 % mit dem Auto gefahren. Dies ist in den Nachbarländern Schweiz und Niederlande anders. Während die Schweizer in diesen Distanzklassen viele Wege zu Fuß gehen, liegt in der Distanzklasse bis 20 km der Fahrradanteil in den Niederlanden um das Zwei- bis Vierfache höher (vgl. Nobis 2019: 74). Diese Zahlen machen deutlich, dass sich spürbare Teile des Autoverkehrs durch Fußwege ersetzen lassen – dies gilt noch viel stärker im Zusammenspiel mit dem ÖPNV.

Städte mit einem hohen Fußverkehrsanteil (Zürich: 35 %, Helsinki: 32 % oder Wien: 27 %) landen bei Vergleichsstudien zur Lebensqualität regelmäßig auf den vorderen Plätzen. Dies hat inzwischen auch die Immobilienwirtschaft erkannt und sieht in dem Prinzip „Walkability“ einen wichtigen Standortfaktor (Zücker 2017). Attraktive Fußverkehrsnetze sind daher eine Investition in die Zukunft: Sie tragen dazu bei, das Klima zu schützen, Luftschadstoffe zu reduzieren, und bieten eine hohe Resilienz. Die Infrastruktur für zu Fuß Gehende ist gegenüber Ausfällen und Störungen – denkt man an die zunehmende Digitalisierung – besonders widerstandsfähig.

Um eine öffentliche Diskussion anzuregen, hat das Deutsche Institut für Urbanistik gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und zahlreichen Fachleuten Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie erarbeitet. Fußverkehr braucht mehr Aufmerksamkeit auf den verschiedenen Verwaltungsebenen (Bund, Länder, Kommunen), aber auch in unterschiedlichen Ressorts (Stadt- und Verkehrsplanung, Umwelt, Gesundheit etc.). Für Fußverkehr gilt wie für andere Verkehrsarten auch: Um die Potenziale optimal zu nutzen und alle Aspekte zu berücksichtigen, müssen Bund, Länder und Kommunen abgestimmt handeln. Die Förderung des Fußverkehrs ist dabei anspruchsvoll, denn es gilt nicht nur, schnell und sicher von A nach B zu kommen, sondern öffentliche Räume zu gestalten, die zur Bewegung, zum Verweilen und Erleben von Gemeinschaft einladen. Straßen, die sich an den bisherigen Kriterien der „Beschleunigung“ und „Leistungsfähigkeit“ orientieren, laden gerade nicht zum Gehen ein. Unterschiedliche Fachgebiete wie Architektur, Stadt-, Verkehrs- und Grünplanung müssen ihre jeweilige Expertise einbringen und gemeinsam tragfähige Konzepte und angepasste Lösungen erarbeiten.

Eine politisch verabschiedete nationale Fußverkehrsstrategie kann einen wichtigen, koordinierenden Beitrag zur integrierten und zielorientierten Handlungsweise leisten. We-

sentliche Ziele einer solchen – noch zu beschließenden – Strategie wären: den Fußverkehr in der Wahrnehmung von Öffentlichkeit, Ministerien, Abgeordneten, Parteien und Verbänden zu verankern, Wege für die Ausrichtung einer Fußverkehrsförderung aufzuzeigen und Maßnahmen zu erarbeiten, die das zu Fuß Gehen in deutschen Städten attraktiv, sicher und zum Selbstläufer machen. In Österreich, Schottland oder Wales gibt es bereits landesweite Förderprogramme für den Fußverkehr. Diese Initiativen sind gute Beispiele, an denen sich eine Fußverkehrsförderung in Deutschland orientieren kann.

In der im Oktober 2018 veröffentlichten Publikation „Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie“ wurden die vielen Vorteile des Gehens ausführlich dokumentiert. Im Anschluss formuliert das Papier mögliche Zielvorgaben, an denen sich Fortschritte messen lassen können. Dazu zählt beispielsweise die Null-Toleranz hinsichtlich der Verkehrstoten (Vision Zero) und die spürbare Reduzierung der Pkw-Dichte in deutschen Großstädten auf 150 Pkw/1.000 EW in Großstädten. Um diese ehrgeizigen Ziele zu erreichen, werden für fünf zentrale Handlungsfelder konkrete Empfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs adressiert:

#### Handlungsfeld 1: Gesetzliche Rahmenbedingungen müssen eine Stärkung des Fußverkehrs ermöglichen und unterstützen

Um der Bedeutung des Fußverkehrs gerecht zu werden, ist das Straßenverkehrsrecht grundsätzlich zu überdenken. Das Straßenverkehrsgesetz sollte mit Blick auf alle Verkehrsarten in ein „Mobilitätsgesetz“ überführt werden. Zum Beispiel sollten durch straßenverkehrsrechtliche Änderungen Kommunen in ihren Bemühungen unterstützt werden, Platz und Sicherheit für den Fußverkehr zu schaffen. Konkret werden empfohlen

- Änderungen in § 25 der Straßenverkehrsordnung (StVO), z. B. lineare Querungen, Vorrang für Fußgänger an Einmündungen und Knotenpunkten
- Einführung von Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit
- Einführung einer Öffnungsklausel in der StVO, um den Gestaltungsspielraum für Kommunen zu erhöhen
- Verbesserter Vollzug des Straßenverkehrsrechts durch Anpassungen des Bußgeldkatalogs

#### Handlungsfeld 2: Verbindliche Qualitätsstandards helfen, Gehwege und Querungen sicherer und bequemer zu machen

Bauliche Mindeststandards wie zum Beispiel ausreichende Gehwegbreiten, rutschfeste, ebene Oberflächen und das Freihalten von Sichtbeziehungen sollten verbindlich in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) aufgenommen werden. Schaltungen von Lichtsignalanlagen und Regelungen zu Kreuzungen und Einmündungen sind so zu gestalten, dass sich zu Fuß Gehende ohne lange Warte-

zeiten und Umwege frei und sicher fortbewegen können. Durch neue, verbindliche Mindeststandards in der VwV-StVO sollten bestehende Regelwerke und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. umgesetzt werden.

### Handlungsfeld 3: Fußverkehr braucht gezielte Förderung und ausreichende Ressourcen

Der Forschungsbedarf zum Fußverkehr ist groß. Bestehende Förderinstrumente zu verbessern, hat dabei Vorrang vor der Einführung neuer Instrumente. Die Kommunalrichtlinie (Klimaschutz) des Bundes sollte um Fördertatbestände zur gezielten Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur ergänzt werden. Auch die Städtebauförderungsprogramme von Bund und Ländern könnten offensiver als bisher die Belange des Fußverkehrs berücksichtigen. Forschungsprogramme der Bundesressorts Verkehr, Bau, Umwelt, Gesundheit, Bildung und Forschung sollten stärker als bisher Projekte zum Fußverkehr aufnehmen.

Ernst gemeinte Fußverkehrspolitik braucht daneben eine institutionelle Verankerung mit klaren Zuständigkeiten, Ansprechpartnern und ausreichend Ressourcen. Auf allen Ebenen – Bund, Länder und Kommunen – sollten die Zuständigkeiten für den Fußverkehr verbessert und vor allem eindeutig und in den Organigrammen von Behörden und Verwaltungen sichtbar geregelt werden.

### Handlungsfeld 4: Vom Radverkehr lernen! Koordinierende Aktivitäten helfen, den Fußverkehr „in die Köpfe“ zu bringen

Die Entwicklung in der Radverkehrsförderung gilt als Erfolgsgeschichte. Vorbildcharakter haben dort die Erforschung der Radverkehrsthemen in verschiedenen Programmen, die Vernetzung der verschiedenen Verwaltungsebenen und der Wissenstransfer durch Internetportale, Konferenzen und kommunale Seminare. Die Fußverkehrsförderung kann von den erfolgreichen Instrumenten des „Nationalen Radverkehrsplanes“ (NRVP) lernen, muss dabei aber die Besonderheiten des Fußverkehrs, wie z. B. dessen Einbettung in ein breiteres Themenspektrum (z. B. Architektur, Städtebau, Erreichbarkeit von Zielen), beachten.

### Handlungsfeld 5: Fußverkehr muss integriert und ressortübergreifend gestärkt werden

Die Förderung des Fußverkehrs ist ein Querschnittsthema und interministerielle Aufgabe der Verkehrs-, Städtebau-, Umwelt- und Gesundheitsressorts. Eine bundesweite Fußverkehrsstrategie könnte deutlich machen: Qualitäten liegen nicht nur in der Fortbewegung selbst, sondern zusätzlich im Aufenthalt und im sozialen Miteinander. Das Thema Fußverkehr sollte daher separiert vom Radverkehr behandelt werden – damit es nicht dem Radverkehr untergeordnet wird.

Was ist seit der Veröffentlichung der Grundzüge einer Fußverkehrsstrategie passiert?

Fußverkehr hat inzwischen eine Konjunktur erfahren. Von den Vorträgen auf dem 2. Deutschen Fußverkehrskongress im Oktober 2018 ging eine Aufbruchsstimmung aus. Das breite – überaus positive – Medienecho bestätigte den sich andeutenden Paradigmenwechsel. Gerade deshalb wünschen sich Städte und Gemeinden ein klares Bekenntnis des Bundes zum Fußverkehr. Einige Bundesländer setzen sich bereits für eine aktive Fußverkehrsförderung ein. Sie unterstützen beispielsweise Kommunen, die Fußverkehrs-Checks oder Nahmobilitätskonzepte erarbeiten (Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen), ein Mobilitätsgesetz verabschiedet haben (Berlin), oder sie stellen den Kommunen gezielt Finanzmittel für die Fußverkehrsinfrastruktur zur Verfügung (Baden-Württemberg).

Doch das sind angesichts des enormen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Potenzials des Fußverkehrs erst zaghafte Anfänge. Eine bundesweite Fußverkehrsstrategie könnte die Bedeutung des Fußverkehrs für eine nachhaltige Entwicklung der Städte ins allgemeine Bewusstsein rücken. Sie könnte aufmerksam machen auf gesunde Alternativen zum Auto, auf die Vorteile einer kompakten Stadt, und weitaus mehr Städte und Gemeinden dazu motivieren, die Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern.

Auch wenn Entscheidungen über die Bedingungen für den Fußverkehr in der Regel vor Ort und lokal getroffen werden, sind sie eingebettet in ein bundesweites Regelwerk. Um handeln zu können, wünschen sich viele Kommunen nicht nur in sich konsistente Vorgaben und ein klares Signal durch eine bundesweite Förderstrategie. Sie wünschen sich auch mehr Entscheidungskompetenzen, beispielsweise für Anordnungen an innerörtlichen Straßen. Es gibt also noch viel zu tun, aber: Auch der längste Weg beginnt mit dem ersten Schritt.

## Literatur

- Nobis, Claudia (2019): Mobilität in Deutschland – MID-Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr, Bonn/Berlin, <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de>.
- Umweltbundesamt (2017): Die Stadt für Morgen – umweltschonend mobil, lärmarm, grün, kompakt, durchmischt, Dessau-Roßlau, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/die-stadt-fuer-morgen>
- Umweltbundesamt (Hrsg.) (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie, Bearb.: Uta Bauer, Martina Hertel, Lisa Buchmann, UBA-Texte 75/2018, Dessau-Roßlau, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch>
- Zücker, Andre (2017): Kurze Wege steigern den Wert einer Stadt, in: Polis, H. 03/2017: 56 f.



Jürgen Gies

## Gehen im Spiegelbild des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels

### Einleitung

Der aufrechte Gang, ein Schlüsselereignis der Evolution, ist die dem Menschen eigene Form der Fortbewegung. Genauso charakteristisch für seine kulturelle Entwicklung ist das Bestreben, das Gehen zu überwinden. Ausdruck der gesellschaftlichen Differenzierung und des Statusbewusstseins für den Adel war beispielsweise, sich in Sänften tragen zu lassen oder sich durch die Nutzung eines Pferdes vom Fußvolk abzuheben.

Und auch für die Gegenwart ist zu konstatieren, dass die verkehrsmittelfreie Fortbewegung um Aufmerksamkeit ringen muss – zum Beispiel gegenüber dem Radfahren. In Deutschland gibt es seit 2002 einen Nationalen Radverkehrsplan<sup>1</sup>, während eine Nationale Strategie für den Fußverkehr im Frühjahr 2019 noch in den Kinderschuhen steckt<sup>2</sup>. In der Schweiz gibt es die Kategorie Langsamverkehr, die Gehen und Radfahren umfasst. Daher steht auch dort in Kritik, dass das Gehen nicht als eigenständige Form der Mobilität wahrgenommen wird, zudem könne der Begriff Langsamverkehr den Verdacht der Stigmatisierung nicht ganz abschütteln (ViaStoria/ASTRA 2014: 4 f.).

Dieser Beitrag befasst sich mit dem Gehen, beginnend bei der Industrialisierung im 19. Jahrhundert, und spannt einen Bogen bis in die Gegenwart. Abschließend wird ein Blick in mögliche Zukünfte gewagt. Bezugsraum sind die Gebiete der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz, d. h. zweier Länder, die in ihrer Verkehrsentwicklung

---

1 <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020> (letzter Abruf: 18.04.2019).

2 Bauer et al. 2018.

häufig als Kontrast wahrgenommen werden, sich bei näherer Betrachtung aber doch ähnlicher sind, als es die diskursiv herausgestellten Antagonismen erwarten lassen. Den Hintergrund für den Blick auf das Gehen bilden gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen. Die Industrialisierung als Startpunkt bietet sich an, weil mit ihr tiefgreifende gesellschaftliche Veränderungen einhergingen, die beispielsweise mit der Verstädterung und dem Pendelverkehr bis in die Gegenwart prägend sind.

## Von der Industrialisierung bis Anfang der 1950er-Jahre

### Gehen bestimmt die Mobilität

Mit der Industrialisierung verschoben sich die Arbeitsverhältnisse von der Landwirtschaft hin zur industriellen Produktion, und die Menschen zogen vom Land in die Städte. Beispielsweise verzeichnete Berlin in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen starken Bevölkerungszuzug, und die Stadt wuchs über ihre vor- und frühindustriellen Strukturen hinaus. Typisch war eine Mischung aus Mietshäusern („Mietskasernen“) und Gewerbebetrieben. Wichtig war die Nähe zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, weil die Tarife für Pferdeomnibus und Pferdestraßenbahn für Arbeiter nicht erschwinglich waren. Man war darauf angewiesen, seinen Arbeitsplatz zu Fuß zu erreichen. In dem rasch wachsenden Berlin der Gründerjahre vergrößerten sich die Distanzen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, so dass bereits um 1880 verbilligte Fahrkarten für den Arbeiterpendlerverkehr auf der Stadt- und Ringbahn eingeführt wurden.

Ihre Arbeitsplätze im Bergbau und in der Stahlindustrie an der Saar mussten die Arbeiter aus den umgebenden ländlichen Regionen zu Fuß erreichen. Weil die langen Wege nicht täglich zu bewältigen waren, lebten sie während der Woche als „Einlieger“, d. h. privat beispielsweise bei Kollegen, oder in Schlafhäusern, die die Unternehmen der Montanindustrie eingerichtet hatten. Erst der fortschreitende Bahnbau um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert, der das grobmaschige und auf den Güterverkehr ausgerichtete Eisenbahnnetz verdichtete, brachte einen Wandel und erschloss gleichzeitig weitere Arbeitskraftpotenziale.

Wenn auch in den Städten und ihrem Umland Verkehrsmittel an Bedeutung gewannen, für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg bis in die Nachkriegszeit gilt, dass für weite Bevölkerungskreise die wichtigste Form der Fortbewegung das Gehen war. Fahrrad oder Eisenbahnfahrt konnten sich einfache Leute kaum leisten. Zu Fuß wurden Kirche, Schule, Arbeit und Einkaufsmöglichkeiten wie Märkte erreicht. Zu Fuß wurden auch lange Distanzen von 10 km oder sogar über 20 km zurückgelegt (für das Beispiel Voreifel vgl. Prothmann 1982: 163 f.). Gehende vermeiden Umwege: Straßennamen sind noch heute ein Beleg für frühere direkte Wegeverbindungen beispielsweise in die nächste Stadt.

## Wem gehört die Straße? Die Neuaufteilung des Straßenraums

In der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg begann sich das Automobil zu verbreiten, zunächst in den Städten als Verkehrsmittel wohlhabender Schichten und vor allem für den Freizeitverkehr als Sportaktivität. Das neue Verkehrsmittel verursachte allerdings schnell Konflikte in den städtischen Räumen, aber auch bei den Landpartien der Automobilisten.

Im Schweizerischen Kanton Graubünden erschienen kurz vor der Jahrhundertwende die ersten Autos auf den Straßen. Die schnellen Fahrten der Automobilisten stießen auf Widerstand, weil die Bevölkerung Gefahren ausgesetzt war: Pferde scheuten und Unfälle mit Kutschen drohten. Zur Wahrung der Sicherheit gab es daher im Kanton Graubünden zwischen 1900 und 1925 ein Verbot für private Autos. Danach musste man dem wachsenden Druck aufgrund zunehmender Verbreitung des Automobils nachgeben (Simonett 1993).

Die Gehenden sollten sich mit ihrem Verhalten an die Bedürfnisse Autofahrender und Radfahrender anpassen. Sie sollten auf dem Bürgersteig gehen und nicht mehr auf der Straße (ViaStoria/ASTRA 2014: 10 f.) Dies bedeutete eine vollkommene Umkehr der bis dahin gültigen Verhältnisse, die durch die Dominanz Gehender geprägt war. Das Aargauer Obergericht hielt noch 1922 fest, „(...) dass ein Fussgänger auf der Straße vollständig frei ist, wo er gehen will, dass ferner nicht nur normalhörige, sondern auch schwerhörige Personen, ja sogar Taubstumme und Leute mit sehr schweren Holzschuhen die Straße betreten dürfen. Denn sie gefährden andere nicht; das Gefahrenmoment aber schafft das Automobil, das mit bedeutend größerer Schnelligkeit als der Fussgänger sich fortbewegt.“ (zit. nach ebd.: 12)

Ab den 1930er-Jahren war sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland das Prinzip der Trennung leitend. Für die Fortbewegung zu Fuß war die Nutzung der Ränder der Straße verpflichtend, und die Überquerung der Straße sollte auf dem kürzesten Weg erfolgen. Ein weiterer Aspekt ist, dass mit der Verbreitung des Automobils die Wanderer auf den Straßen zunehmend in Bedrängnis gerieten, so dass in der Schweiz 1934 der Aufbau eines Wanderwegenetzes begann, um so ruhige und straßenstaubfreie Wege zu schaffen (ebd.: 15). Das Wandern begann sich seit Ende des 19. Jahrhunderts als Freizeitaktivität zu etablieren, zunächst in der bürgerlichen Schicht und dann auch unter Arbeitern.

## Gehen in der autogerechten Stadt – an den Rand, in den Untergrund, in Reservate

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und dem einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung setzte sich die Automobilisierung mit Nachdruck fort. Nicht nur in der Wie-

deraufbauphase der Städte in Deutschland beanspruchte das Leitbild der autogerechten Stadt Geltung, sondern auch in Basel sollten 1949 im Rahmen des „Großbasler Korrekptionsplan“ von 1933 (Aegerter 1949) Teile der Altstadt zugunsten breiterer und autogerechter Straßen abgerissen werden. Dieser einschneidende Eingriff in die Basler Stadtstruktur konnte verhindert werden (Schmitz 2016)<sup>3</sup>. Allerdings eroberte das Auto die Städte und beanspruchte Platz: Straßen verstopften und Marktplätze wurden vielerorts zu Parkplätzen.

Abbildung 1: Leitbild Trennung: Gehen an den Rand, in den Untergrund, in Reservate



Fotos: Jürgen Gies.

Wurden in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1955 rund 424.000 Personenkraftwagen neu zugelassen, waren es 1965 rund 1,5 Mio. und 1970 bereits deutlich über zwei Mio.<sup>4</sup>. Vor dem Hintergrund einer zunehmend schwierigen Verkehrslage in den Städten der Bundesrepublik Deutschland hatte sich ein 1961 einberufenes Gutachtergremium mit der Aufgabenstellung „Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ befasst (Hollatz/Tamms 1965). Die Empfehlungen der Gutachter lesen sich ambivalent: Insbesondere in Städten mit über 500.000 Einwohnern sollten Schnellbahnsysteme angelegt oder Straßenbahnlinien unterirdisch geführt werden. Für den Autoverkehr empfahlen die Gutachter Maßnahmen zur Beschränkung und zur Verflüssigung des verbleibenden Verkehrs. Zu nennen sind hier beispielsweise die Verminderung der Zahl der Dauerparkplätze und eine Beschränkung der Parkerlaubnis auf öffentlichen Straßen und Plätzen. Gleichzei-

3 Gegen den Abriss argumentierte beispielsweise der Student Lucius Burckhardt, der später die Spaziergangswissenschaft begründete. Sie ist eine kritische Planungswissenschaft, die mit der Methode des Spaziergangs auf eine bewusste Umweltwahrnehmung zielt (Burckhardt 1979).

4 [https://de.wikipedia.org/wiki/Wirtschaftszahlen\\_zum\\_Automobil/Deutschland](https://de.wikipedia.org/wiki/Wirtschaftszahlen_zum_Automobil/Deutschland) (letzter Abruf: 06.08.2019).

tig sollte der innerstädtische Autoverkehr durch den Bau von Hochstraßen und einer verstärkten Anlage von Über- und Unterführungen für Fußgänger erleichtert werden.

Einzelne Straßen wurden in Deutschland bereits in den 1950er-Jahren zu Fußgängerbereichen (beispielsweise in Kassel und Kiel). 1967 wurde in Oldenburg die erste Fußgängerzone eingerichtet, die mehrere Straßen umfasste. In der Schweiz wurde Anfang der 1970er-Jahre die erste Fußgängerzone in der Stadt Baden bei Zürich eingerichtet. Fußgängerzonen sind Reservate für Fußgänger. Sie bewirken eine Konzentration des Einzelhandels und führen zu steigenden Mieten für Gewerbeimmobilien (für das Beispiel Lippstadt vgl. Neuhoff 1991).

## Renaissance des Gehens seit den 1970er-Jahren

### Neue Freizeitaktivität und anhaltender Bedeutungsverlust bei der Alltagsmobilität

Um einer Zunahme von Wohlstandserscheinungen wie Übergewicht und Kreislauferkrankungen entgegenzuwirken, startete zu Beginn der 1970er-Jahre die Trimm-dich-Bewegung, welche sich nach den Olympischen Spielen 1972 in Deutschland stark verbreitete.

Anfang der 1970er-Jahre hatte das Gehen jedoch auch für die Alltagsmobilität noch eine überragende Bedeutung: 41 Prozent aller Wege in den Städten der alten Bundesländer waren 1972 reine Fußwege, in den Städten der DDR waren es sogar 51 % (Dittrich-Wesbuer/Erl 2004: 10) – 2017 im bundesweiten Durchschnitt dagegen nur noch 22 Prozent (BMVI 2018: 45). Der Bedeutungsverlust fand – bereits vor der Wiedervereinigung – gleichermaßen in Ost- und Westdeutschland statt, allerdings mit deutlich unterschiedlicher Intensität: 1987 lag das Verhältnis von Ost zu West bei 40 % zu 26 % (Dittrich-Wesbuer/Erl 2004: 10).

Die Bedeutung des Gehens als Alltagsfortbewegung und als „Hauptverkehrsmittel“ geht weiter zurück. Allerdings gibt es auch eine verzerrte Wahrnehmung, weil Teilstrecken, die zu Fuß zurückgelegt werden, statistisch nicht berücksichtigt werden<sup>5</sup>. Im Gegensatz zu Deutschland wurde in der Schweiz mit dem Mikrozensus 1994 das Etappenkonzept eingeführt, wodurch die Bedeutung des Gehens in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln und insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr deutlich wurde. Hieran knüpfte die Forderung an, dass bei einer Förderung des öffentlichen Verkehrs auch die vor- und nachgelagerten Fußwegeetappen zu berücksichtigen und die Rahmenbedingungen für

---

5 Vgl. den Beitrag von Follmer in diesem Band.

das Gehen zu verbessern sind (ViaStoria/ASTRA 2014: 48). Die Ergebnisse des Mikrozensus zeigten darüber hinaus, „dass auf kurzen Distanzen sehr oft das Auto anstelle des Fahrrads oder der Füße eingesetzt wurde. Diese Ergebnisse führten zur verkehrspolitischen Forderung, die Fuss- und Velowege müssten künftig attraktiver gestaltet werden, um den Langsamverkehr vor allem im Kurzetappenbereich zu stärken und gegenüber dem Auto konkurrenzfähig zu machen.“ (ebd.: 46)

In Deutschland hat das Gehen seit einigen Jahren als Freizeitaktivität mit Fitness- und Ausgleichsfunktion, aber auch als Sehnsucht nach dem Land einer urbanisierten Gesellschaft (vgl. IDM Südtirol – Alto Adige 2017: 22 ff.) einen Boom erfahren, nachdem es über einen langen Zeitraum ein verstaubtes Image hatte. Vielerorts entstanden neue Wanderwege bzw. wurden vorhandene Wanderwege aufgewertet. In den Städten werden attraktive Räume für das Gehen häufig an Flussläufen geschaffen oder im Rahmen der Wiederbelebung zuvor geschlossener Areale von Bahn und Industrie. So entstehen Räume, die für den Spaziergang, das Joggen und nicht zuletzt auch für das Gassi Führen des Hundes gerne aufgesucht werden.

Seit wenigen Jahren wird auch dem Gehen als Alltagsmobilität wieder eine stärkere Aufmerksamkeit entgegengebracht. Grundlage hierzu ist eine solide Untermauerung mit Argumenten beispielsweise in Richtung Gesundheitsförderung und Steigerung von Einzelhandelsumsatz (vgl. Bauer/Hertel/Buchmann 2018)<sup>6</sup>.

## Erosionsprozess bei den Zielen in fußläufiger Entfernung

Der Bedeutungsverlust des Gehens in der Alltagsmobilität steht in einer Wechselwirkung mit veränderten Präferenzen bei den Zielen, die aufgesucht werden, und strukturellen Veränderungen bei diesen Zielen. Verdeutlicht werden kann dies am Beispiel von Entwicklungen des Einzelhandels in Mittelstädten, Großstädten sowie Stadtteilzentren. Zu beobachten ist bereits seit Jahren eine Dualität des Konsumverhaltens: Die Einkaufsgewohnheiten spalten sich in die Segmente Erlebniseinkauf und Versorgungseinkauf (Kühn 2011: 4). Vom Erlebniseinkauf profitieren in erster Linie die Zentren der großen Städte zulasten der Stadtteilzentren und auch der Mittelzentren. In den großen Städten entstehen an zentralen Lagen häufig neue Shopping-Center, die einerseits die Attraktivität erhöhen, aber andererseits auch zu einer Standortverlagerung innerhalb der Stadt führen. Für große Städte ist eine Entwicklung erkennbar, dass die Zentren an Attraktivität gewinnen. Sie werden auch für Investoren teilweise interessanter als die „grüne Wie-

---

6 Ein Arbeitskreis der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) befasst sich neuerdings ausschließlich mit der Gestaltung und dem Betrieb von Anlagen des Fußgängerverkehrs.

se“. Stadtteilzentren verlieren und können allenfalls noch die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs sicherstellen (Versorgungseinkauf).

Die zunehmenden Ansprüche von Lebensmitteleinzelhandel und Discounter an die Größe der Verkaufsfläche und an die Anzahl von Parkplätzen für die Kunden führten zu einer Randwanderung und der Aufgabe von innerstädtischen Lagen wie auch von Standorten in Stadtteilzentren. Nur in Großstädten ist die Grundversorgung nach wie vor meist wohnortnah möglich. Hier gibt es auch eine Wiederentdeckung innerstädtischer Lagen durch den Lebensmitteleinzelhandel (ebd.: 12). Eine Abwanderung des Lebensmitteleinzelhandels aus den städtischen Innenbereichen an die Ausfallstraßen ist insbesondere in kleineren und mittelgroßen Städten zu beobachten (ebd.: 5). Sie bilden oft Standortgemeinschaften mit beispielsweise Getränkemärkten und Back-Shops, so dass die innerörtlichen Geschäftsstraßen eine weitere Schwächung erfahren. In Klein- und Mittelstädten ist die Versorgung mit Lebensmitteln häufig nur mit Wegen an den Stadtrand gewährleistet, die für das Gehen wenig attraktiv sind.

## Wiederentdeckung des Gehens in der Planung

Das Bundesbauministerium thematisierte bereits Mitte der 1980er-Jahre Anforderungen an den Straßenraum, so dass Gehen wieder attraktiv wird. Genannt wurden beispielsweise ausreichend breite Gehwege, Querungsmöglichkeiten von Straßen und die Anlage von diagonalen Fußwegen, aber auch ein stringentes Eingreifen, um das Zuparken von Gehwegen zu sanktionieren (BM Bau 1986: 42). Die Kritik an der Dominanz des Autos, das andere Formen der Fortbewegung – und insbesondere das Gehen – marginalisiert, wurde aus der Perspektive des Städtebaus formuliert (vgl. Einsele/Rose/Gagnato 1992: 63 ff., BM Bau 1980, BM Bau 1986). Eine spürbare Veränderung der Verkehrsentwicklung konnten die Veröffentlichungen nicht bewirken, so dass sie sogar aus der Perspektive des Jahres 2019 noch erstaunlich aktuell wirken. Vor dem Hintergrund seit einigen Jahren wieder wachsender Städte und der Überschreitung von Grenzwerten bei Luftschadstoffen gewinnt das Thema Straßenraumaufteilung zugunsten umwelt- und stadterträglicher Formen der Fortbewegung neue Aktualität<sup>7</sup>.

Das planerische Wissen, den Fußverkehr in der städtischen Verkehrsplanung angemessen zu berücksichtigen, ist in einer Reihe von Publikationen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zusammengefasst. Zu nennen ist beispielsweise der Ansatz der städtebaulichen Bemessung in der FGSV-Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), bei der die Straßenraumaufteilung von Flächenbedarfen an den

---

7 Vgl. beispielsweise den Beitrag „Platz da“ in der Wochenzeitung „Die Zeit“ vom 9.5.2019.

Rändern her gedacht wird, d. h. die Fahrbahnbreite nicht mehr der Ausgangspunkt und die Bürgersteige die Restgröße sind.

Der wirtschaftliche Strukturwandel, der in den Städten seit einigen Jahren zahlreiche durch Bahn, Gewerbe und Industrie beanspruchte Flächen für andere Nutzungen wie Wohnen und als Standorte für neues Gewerbe und Wissensökonomie freigegeben hat, bietet Möglichkeiten, nahmobilitätsorientierte Verkehrskonzepte umzusetzen. Es entstehen neue Räume, in denen auch das Zufußgehen attraktiv ist. Weitaus schwieriger gestaltet sich dagegen die Umgestaltung im Bestand. Verschiedene Ansätze unter dem Label Shared Space bzw. Begegnungszone werden als Weg gehandelt, vielfältige Nutzungsansprüche zu einem Ausgleich zu bringen.

Während in Deutschland die Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen etabliert ist und in innerstädtischen Bereichen verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche eingerichtet werden können, gestaltet sich die Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen sehr viel schwieriger. Allerdings sind gerade innerörtliche Hauptverkehrsstraßen oft auch Kristallisationspunkte von Einzelhandel und Nahversorgung und damit auch Ziele für Fußgänger. In Köniz bei Bern wurde eine Begegnungszone mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h umgesetzt. Ein belebtes Ortszentrum konnte so mit einer stark befahrenen Durchgangsstraße in Einklang gebracht werden (vgl. Thiemann-Linden 2012: 10).

Mit dem demografischen Wandel und einem größeren Anteil älterer Menschen rücken Anforderungen an die Barrierefreiheit in das Blickfeld. Mit zunehmenden Alter verschiebt sich der Modal Split in Richtung Gehen: 28 % der Wege von 70 bis 79 Jahre alten Menschen werden zu Fuß zurückgelegt, während es im Durchschnitt über alle Altersklassen nur 22 % sind (BMVI 2018: 50). Um Stolpergefahren zu vermeiden, sind ebene Wege wichtig, zudem müssen sie auch mit Rollator sowie Einkaufstrolley begehbar sein.

---

Abbildung 2: Gehen braucht Platz und Abkürzungswege



Fotos: Jürgen Gies.

---

## Ausblick: Gehen in Zeiten „digitaler Bequemlichkeit“<sup>8</sup>

Die Gegenwart lässt eine Vielzahl teilweise auch widersprüchlicher Entwicklungen erkennen. Inwieweit und in welchem Maßstab die seit einigen Jahren zu beobachtende verstärkte Aufmerksamkeit, die dem Gehen entgegengebracht wird, das Gehen in Freizeit und Alltag breitenwirksam zurückbringen kann, ist schwer einzuschätzen. Jedenfalls ist seit der Allgemeinverfügbarkeit motorisierter Verkehrsmittel das Gehen auf dem Rückweg. Gleichwohl fällt auf, dass der funktionalen und ästhetischen Qualität der baulichen Anlagen für das Gehen deutlich mehr Sensibilität als in früheren Jahren entgegengebracht wird. Der stärkere Fokus auf die durch den Autoverkehr verursachten Probleme in den Städten erhöht die Sensibilität für die Vorteile der unterschätzten Fortbewegung Gehen. Aber damit Gehen ein Teil der alltäglichen Fortbewegung sein kann, sind Ziele in fußläufiger Umgebung notwendig: Dies sind beispielsweise Lebensmittelgeschäfte, Bäckereien, Restaurants, Friseure, Haltestellen des ÖPNV oder Parkanlagen. Durch Stadtentwicklungs-, Verkehrs- und Bauleitplanung sollten Kommunen versuchen, Entwicklungsprozesse in eine fußverkehrs-fördernde Richtung anzustoßen.

Allerdings wächst gerade in den Städten eine Digitalwirtschaft heran, die ein größer werdendes Spektrum von Dienstleistungen anbietet, so dass der Lieferservice den eigenen Weg vor die Tür ersetzen kann. Bisher ist zwar festzustellen, dass der Anteil von Lebensmitteln am Online-Handel niedrig ist (Altenburg/Kienzler/Esser et al. 2018: 44), aber es stellt sich die Frage, wie sich der Online-Handel entwickelt und wie er sich weiter auf den stationären Handel auswirkt. Wo und welche Geschäfte wird es in fußläufiger Entfernung in zehn Jahren noch geben? Werden neue Geschäfte entstehen? Führen die verschiedenen digitalen Dienstleistungen zu einer räumlichen und zeitlichen Dispersion, durch die Frequenzen unter einen kritischen Wert fallen?

Die Entwicklung ist kaum einzuschätzen, weil ein lineares Denken nicht zum Ziel führt. Mit wachsenden Marktanteilen des Online-Handels durch große Anbieter werden Gegenbewegungen entstehen, um den lokalen Einzelhandel stationär und online zu unterstützen. Durch das Zukleben von Schaufensterscheiben wird in einigen Gemeinden vor Augen geführt, was das Wegfallen des stationären Einzelhandels bedeuten würde, und so versucht, für das Thema zu sensibilisieren. Bedenkenswert ist in diesem Zusammenhang ein Ergebnis der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“: Die Mobilitätsquote, also der Anteil von Personen, die an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs sind, ist gegenüber den vorherigen Erhebungen gesunken. „Auffällig ist dabei ein überdurchschnittlich hoher Rückgang bei Kindern und Jugendlichen sowie bei Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status.“ (BMVI 2018: 25) Sind dies erste Anzeichen einer Verhäuslichung?

---

8 Günthner (2017).

Trotz vielfältiger Initiativen dürfte Gehen nicht zum Selbstläufer werden, dafür entwickeln sich zu viele und – weil kein Führerschein notwendig ist – auch niederschwellige Alternativen. Für die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr beschloss der Bundesrat im Mai 2019 den Rechtsrahmen (Bundesrat 2019), so dass die Tür zur Nutzung privater Fahrzeuge und von Sharing-Angeboten offen steht. Darüber hinaus entwickelt sich in den großen Städten eine Vielzahl von Sharing-Optionen für Roller, Pedelecs und Fahrräder, die eine motorisierte, motorunterstützte und nicht-motorisierte Fortbewegung ermöglichen. Wird sich das Gehen als verkehrsmittelfreie Fortbewegung gegenüber diesen Alternativen behaupten können? Wer nicht gehen muss, weil er keine Alternative zur Verfügung hat, wird mehr denn je eine bewusste Entscheidung für das Gehen zu treffen haben. Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen ist es, die Räume für das Gehen so attraktiv zu gestalten, dass die Entscheidung hierzu leichtfällt.

## Literatur

- Altenburg, Sven, Hans-Paul Kienzler, Klaus Esser et al. (2018): Verkehrlich-Städtebauliche Auswirkungen des Online-Handels Endbericht, Stand 16.08.2018, Düsseldorf.
- Aegerter, A. (1949): Der Kampf um den Korrektionsplan für Grossbasel, in: Schweizerische Bauzeitung, H. 50: 711–713.
- Bauer, Uta, Martina Hertel, Lisa Buchmann (2018): Geht doch! Gundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie, Dessau-Roßlau (UBA-Texte 75/2018, Bearb. Deutsches Institut für Urbanistik).
- BM Bau – Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1980): Wohnstraßen der Zukunft, Bonn.
- BM Bau – Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1986): Stadtverkehr im Wandel, Bonn.
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2018): Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht, Bonn.
- Bundesrat (2019): Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, Bundesrat-Drucksache 158/19 (Beschluss), 17.05.19, Berlin.
- Burckhardt, Lucius (1979): Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft, Berlin.
- Dittrich-Wesbuer, Andrea, und Erhard Erl (2004): Zu Fuß unterwegs – Wissenswertes und Wünschenswertes zu einer unterschätzten Verkehrsart, in: Tilman Bracher, Katrin Dzikan, Jürgen Gies et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (HKV), Berlin (37. Ergänzungslieferung 03/2004).
- Einsele, Martin, Ernst Rose, Siegfried J. Gragnato, (Hrsg.) (1992): Vierzig Jahre Städtebau in Baden-Württemberg. Entwicklung, Aufgaben, Perspektiven, Stuttgart/Zürich.
- Garbrecht, Dietrich (1981): Gehen. Plädoyer für das Leben in der Stadt, Weinheim/Basel.
- Günthner, Stephan (2017): Neue digitale Bequemlichkeiten und die europäische Stadt. Digitale Technologien und Raumnutzung, Bonn ( BBSR-Analysen KOMPAKT 02/2017).
- Hollatz, Josef W., und Friedrich Tamms (1965): Die kommunalen Verkehrsprobleme in der Bundesrepublik Deutschland, Essen.
- IDM Südtirol – Alto Adige (Hrsg.) (2017): Grundlagenpapier. „Wandern & Bergsteigen“, Bozen.
- König, Johann-Günther (2013): Zu Fuß. Eine Geschichte des Gehens, Stuttgart.

- Kühn, Gerd (2011): Einzelhandel in den Kommunen und Nahversorgung in Mittel- sowie Großstädten, Berlin (Difu-Paper).
- Simonett, Jürg (1993): Die verweigerte Automobilität: das Bündner Autoverbot 1900-1925, in: Rote Revue, H. 4: 37–40.
- Neuhoff, Bernhard (1991): Die Fußgängerzone. Ihre Entstehung und ihr Einfluß auf die Stadtentwicklung. Dargestellt am Beispiel Lippstadt, einer mittelalterlichen Stadt in Westfalen, Kassel (Dissertation).
- Thiemann-Linden, Jörg (2012): Shared Space – Begegnungszonen, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (HKV), Berlin (63. Ergänzungslieferung).
- Prothmann, Ottmar (1982): Landleben in der Voreifel: Oeverich um 1910, Köln.
- ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte und ASTRA – Bundesamt für Strassen, Bereich Langsamverkehr (Hrsg.) (2014): Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Übersicht über das Wissen und die Forschungslücken, Bern (Materialien Langsamverkehr Nr. 130).
- Schmitz, Martin (2016): Warum ist Landschaft schön? in: Kerstin Gothe (Hrsg.): Update Wolfach. Sommeruni 2016 in Wolfach-Kirnbach, Karlsruhe: 15–21.



Alena Büttner

## Wer geht zu Fuß?

### Zusammenfassung der Ergebnisse der MiD 2017 zum Fußverkehr

Wir alle tun es. Jeder und jede von uns ist regelmäßig Fußgängerin oder Fußgänger. Aber wie viel wird nun wirklich in Deutschland zu Fuß gegangen? Wer geht wo besonders gerne und besonders häufig zu Fuß?

Dieser Beitrag gibt einen Überblick über die aktuellen Ergebnisse zum Fußverkehr der Studie Mobilität in Deutschland (MiD), die im Februar 2018 veröffentlicht wurde, und zeigt die Bedeutung des Fußverkehrs für die Mobilität der Deutschen auf.

Die MiD 2017 wird im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Verantwortung des infas Instituts für angewandte Sozialwissenschaft GmbH durchgeführt. Weitere Auftragnehmer sind das Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), IVT Research GmbH sowie infas360 GmbH. Im Rahmen der Studie wurden von Juni 2016 bis September 2017 bundesweit über 150.000 Haushalte zu ihrer Mobilität befragt. Damit gilt die MiD als weltweit größte empirische Untersuchung zur privaten Mobilität und bietet eine wichtige Datengrundlage für die Verkehrsplanung sowie für Entscheidungen der Verkehrspolitik auf Ebene des Bundes, aber auch der Länder und Kommunen. Die Vorgängererhebungen fanden zuletzt 2002 und 2008 statt<sup>1</sup> (infas 2018a: 15 f.).

---

1 Eine weitere repräsentative Studie befasst sich regelmäßig mit dem Verkehrsverhalten in Deutschland. Die Studie „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ der Technischen Universität Dresden war erstmals 1972 angewendet worden und wurde 2018 zum elften Mal aktualisiert. Damit ist es die älteste Zeitreihe zum Verkehrsverhalten in Deutschland. Da die Ergebnisse der SrV 2018 erst ab Herbst 2019 veröffentlicht werden, konnten sie in diesem Beitrag nicht berücksichtigt werden (TU Dresden online).

## Wir alle sind Fußgängerinnen und Fußgänger

93 Mio. Kilometer wurden im Jahr 2017 in Deutschland zu Fuß zurückgelegt. Im Jahr 2002 waren es lediglich 88 Mio. Kilometer. Während die Verkehrsleistung des Fußverkehrs also gestiegen ist, ist gleichzeitig die Anzahl der Fußwege von 64 Mio. im Jahr 2002 auf 56 Mio. im Jahr 2017 gesunken. Zu Fuß Gehende bewältigen demnach längere Distanzen. Durchschnittlich wurden im Jahr 2017 Strecken von 3,6 Kilometern pro Tag zu Fuß gegangen. Damit waren die Fußwege im Durchschnitt 500 Meter länger als im Jahr 2002 (3,1 Kilometer/Tag). Die längsten Tagesstrecken legten 50- bis 69-Jährige mit gut vier Kilometern zurück (infas 2019: 62 f.). Eine Erklärung kann darin liegen, dass besonders ältere Menschen, die viel zu Fuß gehen, heute fitter sind und insgesamt das Gesundheitsbewusstsein in der Bevölkerung gewachsen ist. Hinzu kommt, dass in weniger dicht besiedelten Räumen die Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge (wie Einkaufsmöglichkeiten und Ärzte) immer dünner wird und wichtige Ziele somit weiter auseinanderliegen. Dennoch, mit 13 % weniger zu Fuß absolvierten Wegen ist der Rückgang des Fußverkehrs deutlich ausgeprägter als der Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens, der bei 5 % gegenüber dem Jahr 2002 liegt (ebenda).

Zufußgehen ist für viele Deutsche ein selbstverständlicher Bestandteil der Alltagsmobilität. 41 % der Deutschen geben an, täglich bzw. fast täglich zu Fuß unterwegs zu sein. Über ein Drittel der Befragten sind mindestens 1–3 Tage pro Woche zu Fuß unterwegs (ebenda). Im Vergleich mit allen Verkehrsmitteln erreicht lediglich das Auto einen höheren Wert. Es wird demnach häufiger zu Fuß gegangen, als mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) oder dem Rad gefahren wird (ebenda: 66).

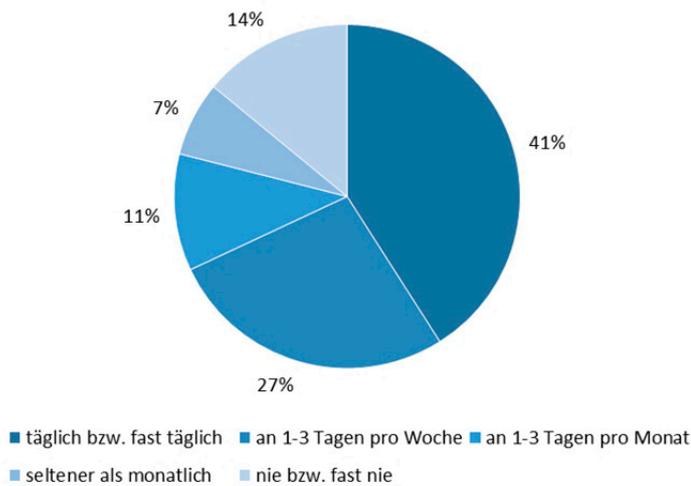
Wir alle sind Fußgängerinnen und Fußgänger, denn egal mit welchem Verkehrsmittel sich eine Person bewegt, immerhin der Weg zum Auto, von der Bus- oder Bahnhaltestelle zum Büro oder vom Fahrrad zum Bäcker werden zu Fuß gegangen. Im Rahmen der MiD 2017 wurden Wegeprotokolle abgefragt, bei denen alle auf einem Weg genutzten Verkehrsmittel angegeben werden konnten (siehe infas 2018b: 5 f.)<sup>2</sup>. Aus der Analyse der intermodal zurückgelegten Wege lässt sich schlussfolgern, dass jeweils in 17 % die angegebene Fußwegetappe Bestandteil eines ÖV- bzw. eines MIV-Weges<sup>3</sup> war.

---

2 Bei der Betrachtung aller hier angegebenen MiD-Daten zum Fußverkehr ist zu bedenken, dass die Befragten zwar gebeten wurden, im Rahmen des Wegeprotokolls alle auf einem Weg zurückgelegten Verkehrsmittel anzugeben, es jedoch der subjektiven Einschätzung der Befragten überlassen war, ob diese von einer Fußwegetappe berichten. So fällt auf, dass lediglich bei 54 % aller ÖV-Wege Fußwegetappen angegeben wurden. Es ist daher anzunehmen, dass das tatsächliche Fußverkehrsaufkommen über dem hier angegebenen liegt (infas 2018b: 63).

3 Motorisierter Individualverkehr (MIV).

Abbildung 1: Häufigkeit von Fußwegen



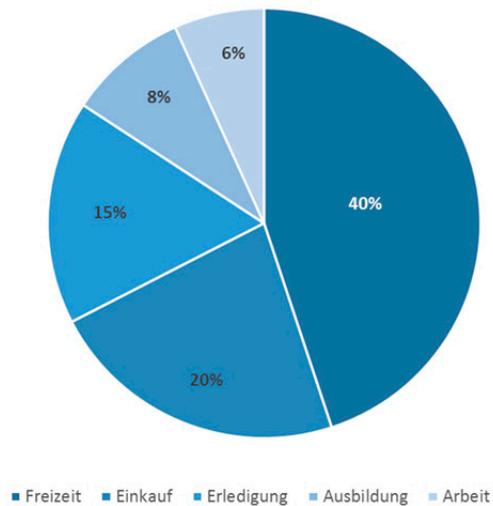
Quelle: Eigene Darstellung nach infas 2018b.

## Fußverkehr ist grundlegender Baustein der Alltagsmobilität

Wohin geht die deutsche Bevölkerung zu Fuß? Der größte Anteil der Fußwege sind Freizeitwege. Ein Fünftel davon sind Einkaufswege, hinzu kommen 15 % Fußwege, die dem Zweck weiterer Erledigungen dienen. Nur 8 % bzw. 6 % der zu Fuß bewältigten Wege werden von/zur Ausbildungsstätte oder Arbeitsstelle gegangen (infas 2019: 62). Betrachtet man die Wegezwecke differenziert nach Wochentagen und Wochenende, so lässt sich – wenig überraschend – feststellen, dass an Samstagen häufiger Einkäufe zu Fuß erledigt und an Sonntagen drei Viertel aller Fußwege zu Freizeit Zwecken im Rahmen von Sonntagsspaziergängen und -ausflügen zurückgelegt werden. Dabei werden Fußwege in ländlichen Regionen generell häufiger zu Freizeit Zwecken genutzt als im urbanen Raum (ebenda: 65). Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass das unmittelbare Umfeld von Kleinstädten und Dörfern in der Regel durch erholsame Naturräume, die zum Spazieren anregen, geprägt ist. Die hohe Pkw-Dichte im ländlichen Raum erklärt weiterhin, warum dort weniger Einkaufs-, Erledigungs- und Arbeitswege zu Fuß durchgeführt werden. Durch die überwiegende Verfügbarkeit von Pkw werden in ländlichen Regionen oft nicht nur lange Strecken mit dem Pkw zurückgelegt, sondern auch fußläufig erreichbare Ziele mit dem Auto angesteuert. Zum anderen liegen tägliche Ziele wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Ärzte usw. im ländlichen Raum meist weit auseinander und in einer für Zu Fuß Gehende wenig attraktiven Lage (wie Supermärkte

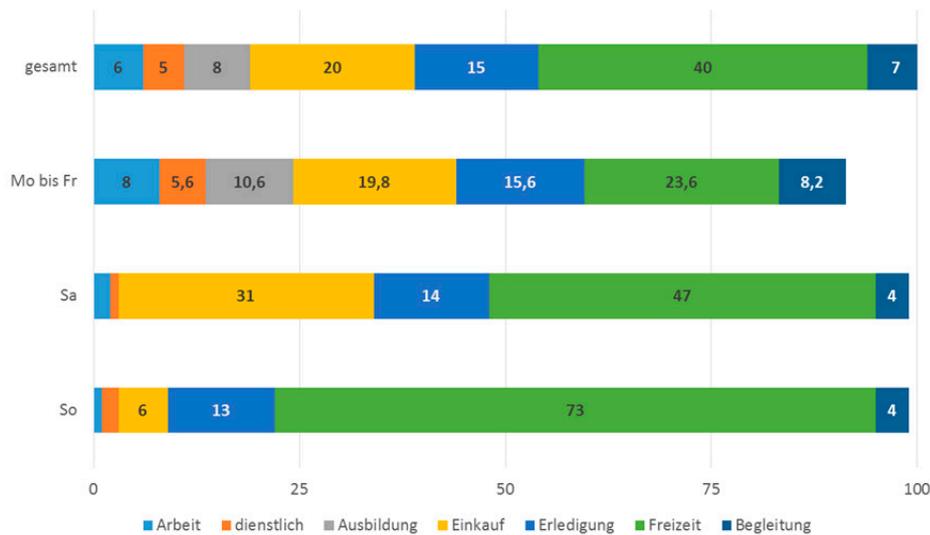
und Shoppingcenter, die an Ausfallstraßen angesiedelt sind), während in Städten Einkaufsgelegenheiten zahlreicher und in zentraler Lage vorhanden sind. Daher liegt auch der Anteil von Einkaufs- und Erledigungswegen im urbanen Raum um zehn Prozentpunkte höher als in ländlichen Regionen. Aufgrund der höheren Dichte sind die Wege in urbanen Räumen oft kürzer und zu Fuß teilweise sogar schneller als mit dem Pkw zu bewältigen, da die Wegeführung direkter ist und Umwege, z. B. aufgrund von Einbahnstraßen, sowie eine zeitaufwändige Parkplatzsuche entfallen.

Abbildung 2: Wegezwecke von Fußwegen nach Wochentagen



Quelle: Eigene Darstellung nach infas 2018b.

Abbildung 2a: Wege Zwecke von Fußwegen nach Wochentagen



Quelle: Eigene Darstellung nach infas 2018b.

## Fußverkehr mobilisiert Jung und Alt

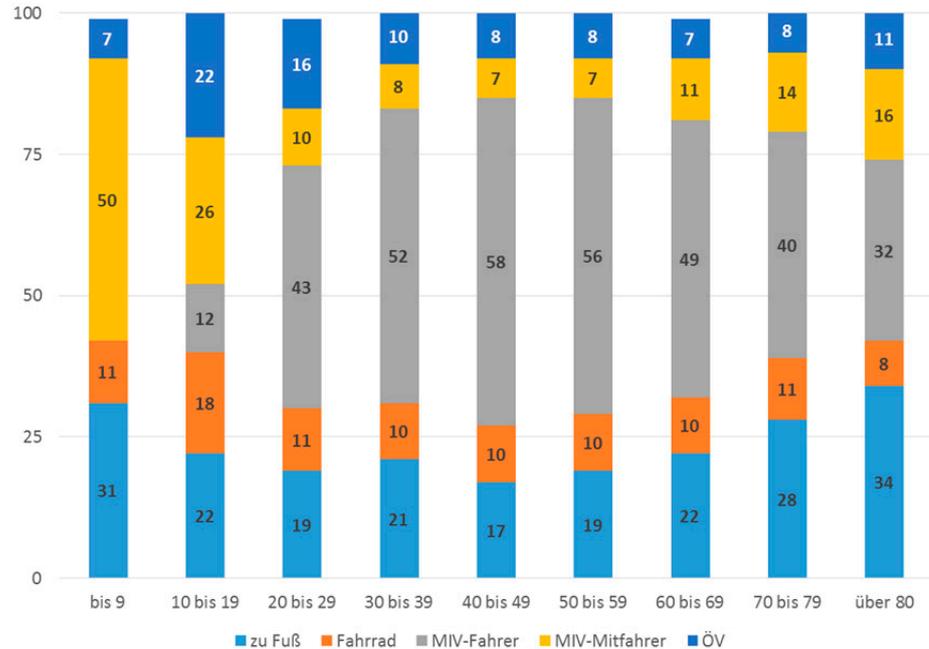
Am häufigsten gehen Frauen, Kinder und ältere Menschen zu Fuß. Für Kinder eröffnet sich mit dem ersten Schritt die Möglichkeit, sich unabhängig fortzubewegen. Gleichzeitig bietet das Zufußgehen älteren Menschen auch dann noch die Möglichkeit, mobil zu sein, wenn ihnen andere Mobilitätsformen wie das Rad- oder Autofahren nicht mehr möglich sind. Daher sind die Anteile des Zufußgehens bei Kindern (bis neun Jahre) mit 31 % und bei älteren Menschen zwischen 70 und 80 Jahren mit 28 % sehr hoch. Am höchsten ist jedoch der Fußverkehrsanteil bei den über 80-Jährigen mit 34 % (infas 2019: 29). Auch der Anteil der täglich zu Fuß Gehenden bleibt bis ins hohe Alter auf hohem Niveau erhalten (ebenda: 66). Dies zeigt deutlich, dass das Zufußgehen insbesondere wichtig ist, um die Alltagsmobilität älterer Menschen zu sichern.

Auch Frauen zählen zu der Gruppe derjenigen, die besonders häufig zu Fuß gehen. Insgesamt legen Frauen weniger und kürzere Tagesstrecken zurück als Männer. Während am Stichtag der MiD 34 % der Frauen zu Fuß unterwegs waren, lag der Anteil der zu Fuß gehenden Männer leicht darunter bei 30 % (ebenda: 64 f.). Trotz sich verändernder Rollenbilder ist das unterschiedliche Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen darauf zurückzuführen, dass Frauen in bestimmten Lebensphasen Aufgaben übernehmen, die zu Fuß erledigt werden können. Da Mütter von Kleinkindern z. B. auch heute noch den Großteil der Versorgungsaufgaben übernehmen und stärker auf

das räumlich nahe Umfeld konzentriert sind, gehen diese öfter zu Fuß. Zudem legen Frauen öfter als Männer Begleit- und Einkaufswege zurück (Bauer et al. 2018).

Außerdem gilt: Je höher der ökonomische Status eines Haushalts ausfällt, umso mehr Mobilitätsoptionen (Pkw- bzw. Fahrradbesitz, ÖV-Ticket) stehen zur Verfügung und desto weniger Wege werden zu Fuß gegangen (ebenda: 67).

Abbildung 3: Modal Split 2017 nach Altersklassen



Quelle: Eigene Darstellung nach infas 2018b.

## In Großstädten und im Sommer wird am häufigsten zu Fuß gegangen

Betrachtet man die Raumtypen, so fällt zunächst auf, dass in Metropolen und Großstädten mehr zu Fuß gegangen wird als in Kleinstädten und ländlichen Räumen (infas 2019: 64 f.). Mit einem durchschnittlichen Fußverkehrsanteil von 27 % liegt dieser in den deutschen Metropolen immerhin fünf Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt (22 %) (ebenda:). Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Wege in Großstädten basierend auf der höheren Dichte kürzer und damit einfacher zu Fuß zu bewältigen sind. Ziele wie Arbeitsstellen, Ausbildungsorte und Einkaufsmöglichkeiten liegen dort

in der Regel in fußläufiger Entfernung. Dennoch, auch im städtischen Raum gibt es viele weitere Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden könnten. Distanzen werden oft länger eingeschätzt als sie tatsächlich sind. In vielen Fällen könnten Wege schneller zu Fuß als mit dem Pkw bewältigt werden, da Umwege und Parkplatzsuche entfallen.

Das sinkende Wegeaufkommen und die Abnahme des Fußgängeranteils betreffen zwar alle Regionen, sie zeigen sich vor allem aber in den kleinstädtischen dörflichen Räumen der ländlichen Regionen. Dort hat der Fußverkehr besonders deutlich abgenommen. Während im Jahr 2002 am Stichtag noch 31 % der Bevölkerung im dörflichen Raum zu Fuß unterwegs waren, waren es 2017 nur noch 26 % (ebenda: 64 f.) Zum einen sind ländliche Räume in bestimmten Regionen Deutschlands stark von den Auswirkungen des demografischen Wandels betroffen. Durch die Abwanderung der jungen Leute und Familien in Großstädte und Ballungsregionen schrumpfen Kommunen drastisch und es bleiben vor allem die älteren Einwohnerinnen und Einwohner zurück. Damit einher geht zum anderen meist der Rückgang des Angebots an Versorgungseinrichtungen sowie des öffentlichen Personennahverkehrs, wodurch Entfernungen größer werden und Wege vermehrt mit dem Pkw absolviert werden (müssen). Dies zeigt sich auch an der Zahl der Neuzulassungen privater Pkws. Die Zahl steigt von Jahr zu Jahr immer weiter an, wobei sich der Anstieg ausschließlich auf Flächenländer bezieht, während in allen drei Stadtstaaten ein Rückgang der Neuzulassungen zu verzeichnen war (kba online).

Weiterhin haben externe Faktoren wie Wetter und Topographie oder individuelle Einstellungen Auswirkungen auf die Häufigkeit des Zufußgehens<sup>4</sup>. Betrachtet man den Modal Split des Fußverkehrs im Jahresverlauf, so liegt dieser relativ gleichbleibend zwischen einem Fünftel aller Wege im Mai/Juni und einem Viertel aller Wege im Januar (ebenda: 41). Dennoch haben die Jahreszeiten einen Einfluss auf die Häufigkeit des Zufußgehens. Der Anteil der Personen, die angeben an einem Tag Fußwege zurücklegen, fällt im Sommer mit durchschnittlich 18 % deutlich höher aus als im Winter mit nur 10 % (ebenda: 66).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Zufußgehen die beliebteste Art der Fortbewegung ist. Über 80 % der Deutschen ab 14 Jahren gehen gerne oder sogar sehr gerne zu Fuß. Damit schneidet der Fußverkehr von allen Verkehrsmodi am besten ab und übertrifft sogar die Beliebtheit des Autos. In urbanen Gebieten wird etwas lieber zu

---

4 Im Rahmen der Projektkooperation „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ des Umweltbundesamtes (UBA) und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) finden in vier Modellstädten (Kiel, Köln, Aachen und Leipzig) Umgestaltungsmaßnahmen statt, um ausgewählte Quartiere für den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu gestalten. Teil des Projektes ist die Begleitforschung zu den Umgestaltungsmaßnahmen. Diese befasst sich u.a. mit der Erhebung von Einflussfaktoren auf das Zufußgehen und Radfahren (Motivationsfaktoren und Hemmnisse). Ein Teil der Zwischenergebnisse des Projektes sind in diesem Band im Beitrag „Was motiviert zum Zufußgehen? Literaturschau und ausgewählte Ergebnisse einer empirischen Studie“ dargestellt.

Fuß gegangen als im ländlichen Raum. Dennoch erfährt das Zufußgehen in der gesamten Bevölkerung eine breite Zustimmung. Insbesondere gilt: Je häufiger eine Person zu Fuß unterwegs ist, umso positiver ist ihre Einstellung gegenüber der Fortbewegung per pedes (infas 2019: 69).

Die meisten zu Fuß Gehenden sind mit der Verkehrssituation für Fußgängerinnen und Fußgänger am Wohnort zufrieden. Gut 80 % bezeichnen diese als gut oder sehr gut. In der Gesamtbewertung erreicht sie einen Notenwert von 2,0. Verbesserungen sind trotzdem möglich und auch notwendig, um weiter zum Zufußgehen zu motivieren. Denn es zeigt sich, dass diejenigen, die weniger häufig zu Fuß unterwegs sind, die Verkehrssituation am Wohnort schlechter einschätzen als diejenigen, die häufig zu Fuß gehen. Bei selten zu Fuß gehenden Personen fällt außerdem auf, dass die Situation in dörflichen Regionen schlechter bewertet wird, als selten zu Fuß gehende Personen die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in urbanen Räumen einschätzen (ebenda: 69). Dieser Umstand kann an einer schlechteren Fußverkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum liegen. Eine andere Ursache kann die schlechtere Erreichbarkeit von Zielen (des täglichen Bedarfs) sein, da diese in ländlichen Regionen oftmals weiter auseinander und in wenig attraktiven Lagen (Stadtrand) angesiedelt sind.

## Es könnten noch mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Fußverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen seit 2002 leicht rückläufig ist. Es werden weniger Wege zu Fuß absolviert. Jedoch sind mehr Menschen zu Fuß unterwegs, und die zurückgelegten Distanzen der Fußwege sind gestiegen. Für die Alltagsmobilität der Deutschen ist der Fußverkehr von grundlegender Bedeutung.

Diejenigen, die viel zu Fuß unterwegs sind, sind dem Zufußgehen gegenüber besonders positiv eingestellt. Insgesamt handelt es sich nicht nur um die umweltfreundlichste, sondern auch um die beliebteste Art der Fortbewegung. Darüber hinaus besteht weiteres Verlagerungspotenzial vom MIV auf den Fußverkehr. 11 % aller Wege waren im Jahr 2017 kürzer als ein Kilometer. Diese Wege könnten problemlos, flexibel und gesund zu Fuß gegangen werden (infas 2019: 63). Damit mehr Menschen zu Fuß gehen und das bestehende Verlagerungspotenzial ausgeschöpft wird, bedarf es jedoch dringend der Fußverkehrsförderung. Die Vorteile des Zufußgehens für Umwelt und Gesundheit müssen weiter kommuniziert werden. Urbane und ländliche Räume müssen so gestaltet werden, dass die Menschen dort gerne zu Fuß unterwegs sind. Hierzu müssen die Gestaltung attraktiver öffentlicher Räume sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, u.a. durch die Reduktion von Lärm und Emissionen, denen Fußgänger und Fußgängerinnen stark ausgesetzt sind, in den Fokus gerückt werden. Diese und

weiter Maßnahmen könnten dazu beitragen, den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split in Deutschland zukünftig wieder zu erhöhen.

## Literatur

Bauer, Uta, Martina Hertel, Lisa Buchmann (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie, Dessau-Roßlau (hrsg. vom UBA, UBA-Texte 75/2018).

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018a): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht.

infas, DLR und IVT (2018b): Mobilität in Deutschland – MiD Etappenkonzept – Auswertung eines Methoden-Zusatzes in der MiD 2017 und Exkurs zur Nahmobilität (im Auftrag des BMVI).

infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr (im Auftrag des BMVI).

Kraftfahrtbundesamt (kba): Jahresbilanz der Neuzulassungen 2018, [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n\\_jahresbilanz.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/n_jahresbilanz.html) (letzter Zugriff: 20.06.2019).

Technische Universität Dresden: Mobilität in Städten – SrV 2018, [www.srv2018.de](http://www.srv2018.de) (letzter Zugriff: 28.05.2019).



Robert Follmer

## Fußverkehr erfassen: Was bringt das Etappenkonzept?

Unterwegssein und Mobilität prägen unseren Alltag. Sie gehören zum sozialen Leben bei Arbeit und Ausbildung, Freizeitaktivitäten und der täglichen Versorgung. Das genaue Wissen um diese Mobilitätsbedürfnisse ist eine Voraussetzung zur Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen. Während in den vergangenen Jahrzehnten eine stetig wachsende Auto-Mobilität zu verzeichnen war, konzentrieren sich inzwischen viele Bemühungen darauf, den weiteren Verkehrsangeboten wieder mehr Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Insbesondere das Zufußgehen ist „unter die Räder gekommen“. Zu Unrecht, denn im städtischen Bereich werden bis zu 30 % der Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer ist das Zufußgehen sogar etwa gleichrangig mit dem Radfahren.

Für einen anderen Blickwinkel sind methodische und inhaltliche Ergänzungen sinnvoll. Ein möglicher Ansatz liegt in der Ergänzung der bisherigen Wegeerfassung und der Auswertung auf der Ebene von „Hauptverkehrsmitteln“ durch das sogenannte „Etappenkonzept“. Seine Verwendung führt zu einer feingliedrigen Erfassung zurückgelegter Wege. Im Zentrum stehen dabei Verkehrsmittelwechsel innerhalb einer Wegstrecke, die so bezeichnete „Intermodalität“, sowie vor allem der Fußverkehr.

Diese mögliche Vertiefung künftiger Erhebungen wurde in der aktuellen Ausgabe 2017 der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) für ein zufällig ausgewähltes Subsample getestet. Die gewählte Vorgehensweise sowie die wichtigsten Ergebnisse werden in diesem Beitrag vorgestellt.

### Datengrundlage

Nach 2002 und 2008 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2017 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH zum dritten Mal mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Auf Auftraggeberseite beteiligt waren über 60 regionale Partner. Wie bereits 2008 erfolgte die Bearbeitung gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen

Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. (DLR). Zusätzlich wurde das Projektteam um die IVT Research GmbH sowie die infas 360 GmbH erweitert. Der Projektzusatz zum Etappenkonzept wurde vom BMVI sowie dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg beauftragt. Innerhalb der Gesamtstichprobe mit 316.361 befragten Personen haben, verteilt über einen großen Teil der Feldzeit, 13.348 zufällig ausgewählte mobile Personen im „Etappenmodul“ zusätzlich ihre zuvor bereits berichteten Wege in Etappen unterteilt. Dies ergab 52.780 erfasste Etappen und bildet die Grundlage für die vorgestellten Auswertungen.

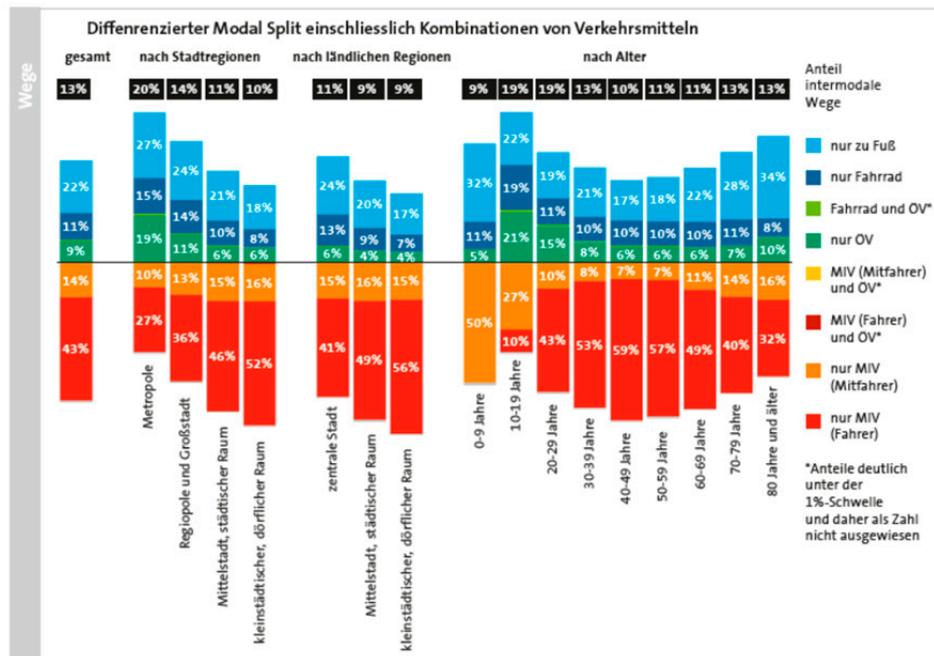
## MiD-Definitionen zu „Weg“ und „Hauptverkehrsmittel“

Die MiD verwendet eine Wegedefinition, die bereits seit 1976 in der Vorgänger-Studie KONTIV genutzt wurde. Von einem Weg wird gesprochen, wenn sich eine Person außer Haus zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln von einem Ort zu einem anderen Ort bewegt. Hin- und Rückweg werden als zwei Wege gezählt. Erfolgt auf dem Weg zu einem Ziel der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, bleibt es weiterhin ein Weg. Pro Weg werden alle genutzten Verkehrsmittel erhoben, nicht jedoch der Zeiteanteil und der Entfernungsanteil, der pro Weg auf die verschiedenen Verkehrsmittel entfällt. Diese Definition deckt einen Großteil der Alltagssituationen ab, erfasst jedoch keine Wegeabschnitte („Etappen“), sondern beschränkt sich auf eine Auflistung der genutzten Verkehrsmittel.

Die geschilderte Vorgehensweise erfordert bei bestimmten Wegen eine Entscheidung, wie ein eindeutiger Modal Split berechnet werden soll. Wird auf einem Weg nur ein Verkehrsmittel genutzt, wird dies eindeutig zum Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg aus mehreren Abschnitten, für die unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden, wird das Verkehrsmittel zum Hauptverkehrsmittel, mit dem vermutlich die längste Teilstrecke des Weges zurückgelegt wurde. Dazu wird auf eine Hierarchisierung zurückgegriffen. So wird beispielsweise ein Weg im Park&Ride mit dem Auto oder auch mit dem Fahrrad zum Hauptverkehrsmittel „öffentlicher Verkehr“; eine Autofahrt, bei der zunächst zum Parkplatz oder später zum eigentlichen Ziel gelaufen wird, zum „MIV“, dem motorisierten Individualverkehr. Da auch sämtliche auf einem Weg zurückgelegte Kilometer dem Hauptverkehrsmittel zugeordnet werden, führt dies zu einer Unterschätzung des Wege- und vor allem Kilometeranteils der zu Fuß zurückgelegten Etappen.

Werden auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt, um das Ziel zu erreichen, wird von einem intermodalen Weg gesprochen. Die MiD ermöglicht dabei unterhalb der Ebene der eindeutigen Hauptverkehrsmittel eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsmittelkombinationen, jedoch nicht der einzelnen Abschnitte bzw. Etappen.

Abbildung 1: Differenzierter Modal Split in der MiD 2017 (Wegekonzept)



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Abbildung 1 zeigt die Verkehrsmittelaufteilung. Kombinationen von Fahrrad bzw. MIV mit dem ÖV erreichen insgesamt nur eine Größenordnung von etwa einem % aller Wege. In den städtischen Regionen mit in der Regel besserer ÖPNV-Versorgung fallen sie höher aus als außerhalb der Städte. Ebenso zeigt die Abbildung die jeweiligen Anteile der intermodalen Wege, also der Wege, zu denen mindestens zwei Verkehrsmittel angegeben wurden. Dies sind überwiegend Wege im ÖV, zu denen in der Mehrheit der Fälle mindestens ein zu Fuß zurückgelegter Abschnitt gehört. Nicht ableitbar aus diesen Gesamtergebnissen sind jedoch die Anzahl solcher Abschnitte und ihr Anteil an der Kilometerleistung. Dies ermöglicht erst die folgende Etappenauswertung auf Grundlage der hierzu gebildeten Teilstichprobe.

## Vorgehen im „Etappenmodul“

Wie dargestellt, kann die bisherige Vorgehensweise der MiD eine Etappenauswertung nicht leisten. Möglich ist lediglich die Betrachtung von Verkehrsmittelmehrfachennungen sowie der Kombinationen. Doch auch diese Perspektive wird in der auf das Hauptverkehrsmittel begrenzten Auswertung nicht vorgenommen. Um hier Abhilfe zu

schaffen, wurde ein Zusatzmodul zur Etappenerhebung entwickelt und für eine Teilstichprobe eingesetzt. Das Modul wurde als Ergänzung nach Abschluss des normalen Befragungsprogramms konzipiert. So blieb sichergestellt, dass die Wegeberichterstattung dieser Teilstichprobe in die Gesamtauswertung einfließen konnte. Sie fand im Interview vor der Etappendifferenzierung statt und unterschied sich nicht von den Interviews ohne die nachgelagerte Etappenerfassung.

Damit bestand das Ziel des Etappenmoduls nicht in der Überprüfung, ob eine Etappendifferenzierung zu einer anderen, genaueren oder ungenaueren Wegeerfassung führt. Vielmehr stand im Vordergrund, welchen empirischen Stellenwert die Etappen besitzen. Dazu gehört vor allem die Frage, ob und welche Abweichungen von den Verkehrsmittel- und Personenkilometer-Anteilen nach dem Konzept des Hauptverkehrsmittels bei der Etappendifferenzierung bestehen. Dieser zusätzliche Teil der Erhebung beschränkte sich auf eine weitgehend zufällige Teilmenge der Fälle, in denen die Wegeberichterstattung online oder telefonisch erfolgte. Sie erstreckte sich nicht auf Fälle mit schriftlicher Bearbeitung, da dies die Möglichkeiten des eingesetzten schriftlichen Wegetagebuchs überfordert hätte. Somit muss berücksichtigt werden, dass es sich um eine experimentelle Teilstichprobe handelt.

Im Etappenmodul wurden Wege, für die im Wegebericht der Befragten mindestens zwei genutzte Verkehrsmittel einschließlich zu Fuß angegeben waren, wieder vorgelegt. Die Befragten wurden gebeten, für jeden Wegeabschnitt, bei dem das Verkehrsmittel gewechselt wurde, das Verkehrsmittel, die Dauer sowie die zurückgelegte Entfernung anzugeben. Verkehrsmittelgleiche Umstiege im ÖPNV (z. B. Bus-Bus oder U-Bahn-U-Bahn), die in der Regel eher verkehrssystem- als entscheidungsbedingt sind, wurden nicht zwingend differenziert. Nicht erhoben wurden kurze Fußwegabschnitte unterhalb von 50 bis 100 Metern, um den Aufwand für die Befragten geringer zu halten.

## Ergebnisunterschiede zwischen Wege- und Etappen- auswertung

### Modal Split im Etappenkonzept

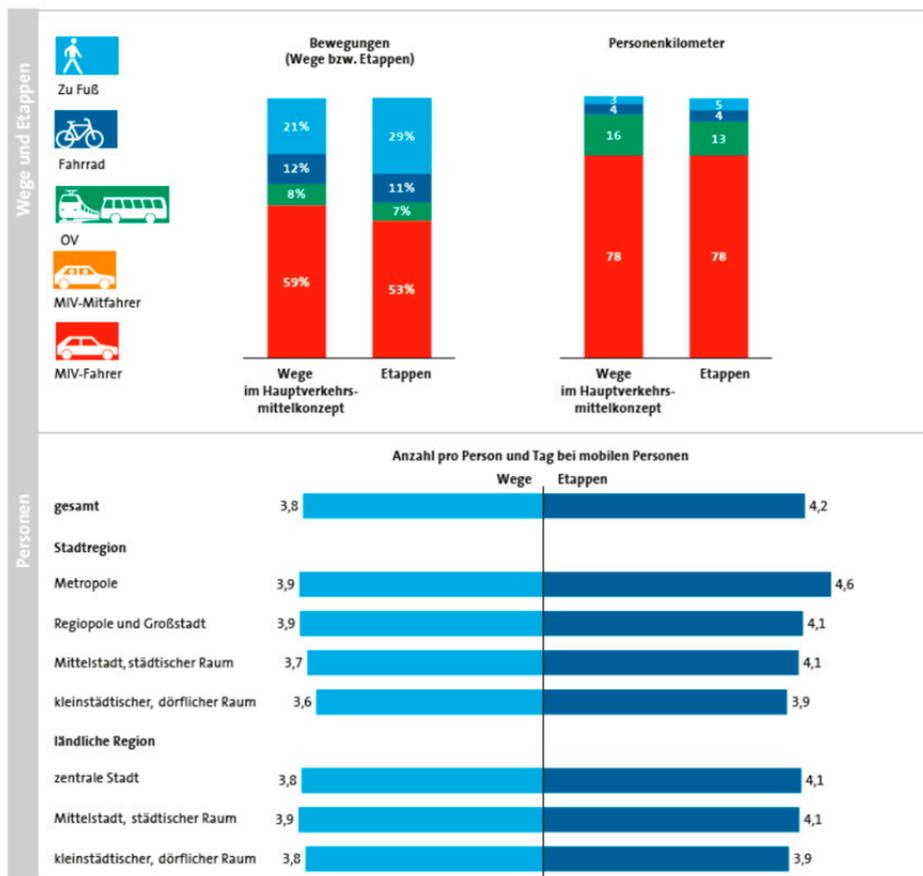
Bevor im nächsten Abschnitt auf die Detailergebnisse der Etappenauswertung eingegangen wird, ist ein Vergleich der Modal-Split-Verteilungen zwischen dem Wege- und dem Etappenkonzept sinnvoll. Dazu wird nur die Teilstichprobe der 13.348 Personen ab 14 Jahren und der von ihnen berichteten Aktivitäten herangezogen. Diese beansprucht keine Repräsentativität, stellt aber eine gute Annäherung dar.

Für diesen Vergleich werden die Verkehrsmittelangaben der Befragten in fünf Gruppen zusammengefasst: zu Fuß, Fahrrad, MIV, ÖPNV und ÖPFV. Dabei wird auf Wege-

ebene nach der oben dargestellten Hierarchisierung der Verkehrsmittelverfahren, um Mehrfachnennungen aufzulösen. Für die Etappenebene ist dies nicht erforderlich, da die Etappe über den einzelnen Verkehrsmittelabschnitt definiert ist.

Die Gegenüberstellung in Abbildung 2 erfolgt für die gesamte Teilstichprobe und unterscheidet zwischen Aktivitäten und Personenkilometern. Bereits auf der Ebene der Aktivitäten – also der Wege bzw. Etappen – zeigen sich dabei deutliche Verschiebungen. Nach Wegen betrachtet ergibt sich ein Fußweganteil von 21 %, auf Etappenebene von 29 %. Dafür reduzieren sich die MIV- und ÖV-Anteile jeweils um etwa ein Zehntel: von 59 auf 53 % beim MIV und von 8 auf 7 % beim ÖV.

Abbildung 2: Modal Split und Aktivitätsanzahlen im Vergleich für Wege- und Etappenkonzept

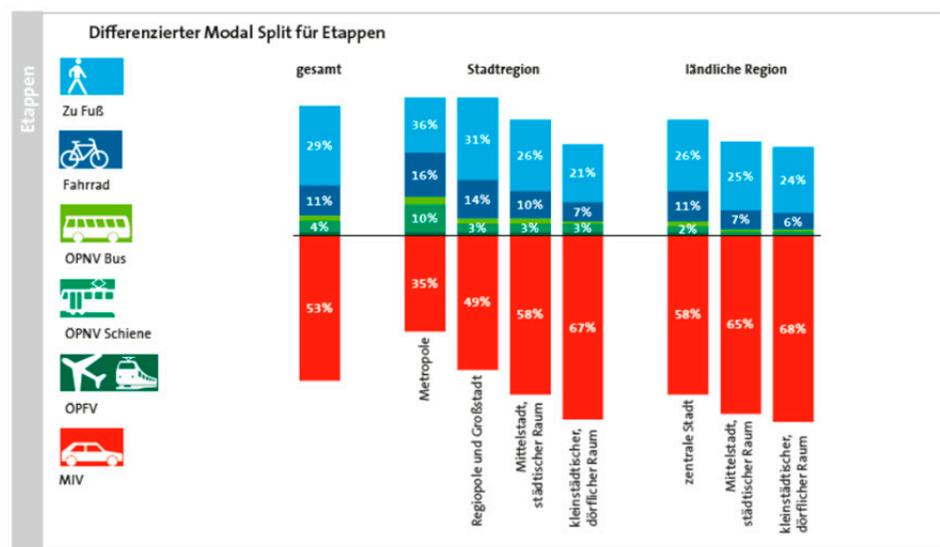


Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Deutlicher als auf der Aktivitätenebene fallen bezogen auf einige Anteile die Unterschiede bei der Verteilung der Personenkilometer aus. Hier wächst der Zu-Fuß-Anteil von 3 auf 5 %, während sich der ÖV von 16 auf 13 % verringert. Der Radverkehrsanteil beträgt dagegen unverändert jeweils 4 %. Auch der MIV-Anteil verändert sich anders als der ÖV mit jeweils 78 % nicht – was auf die normalerweise sehr viel kürzeren Fußabschnitte bei Autowegen gegenüber Strecken von oder zur ÖV-Haltestelle zurückzuführen ist.

Ein weiterer wichtiger Indikator der MID ist die Zahl der Wege pro Person und Tag. Sie beträgt in der betrachteten Teilstichprobe 3,8 Wege pro mobiler Person und Tag. Dabei zeigt der untere Teil von Abbildung 2, dass sich dieser Wert zwischen Stadt und Land kaum unterscheidet. Anders dagegen bei der Etappenauswertung: Hier steigt der Durchschnittswert pro Person und Tag insgesamt nicht nur auf 4,2 an, sondern wächst aufgrund des dort höheren ÖPNV-Anteils insbesondere in der Kategorie der Metropolen.

Abbildung 3: Differenzierter Modal Split für Etappen



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Über die bereits vorgestellten Ergebnisse hinaus kann basierend auf der Etappenerfassung ein weiter differenzierter Modal Split berechnet werden. Bei diesem kann etwa innerhalb des ÖPNV zwischen der Bus- und der Schiennutzung unterschieden werden. Insgesamt zeigt sich dabei in Abbildung 3 der schon erläuterte gegenüber dem Hauptverkehrsmittelzugang etwas erhöhte Fußweganteil. Er liegt bei 29 % und damit um knapp 50 % höher als in der Wegeauswertung. Der Radverkehrsanteil bleibt un-

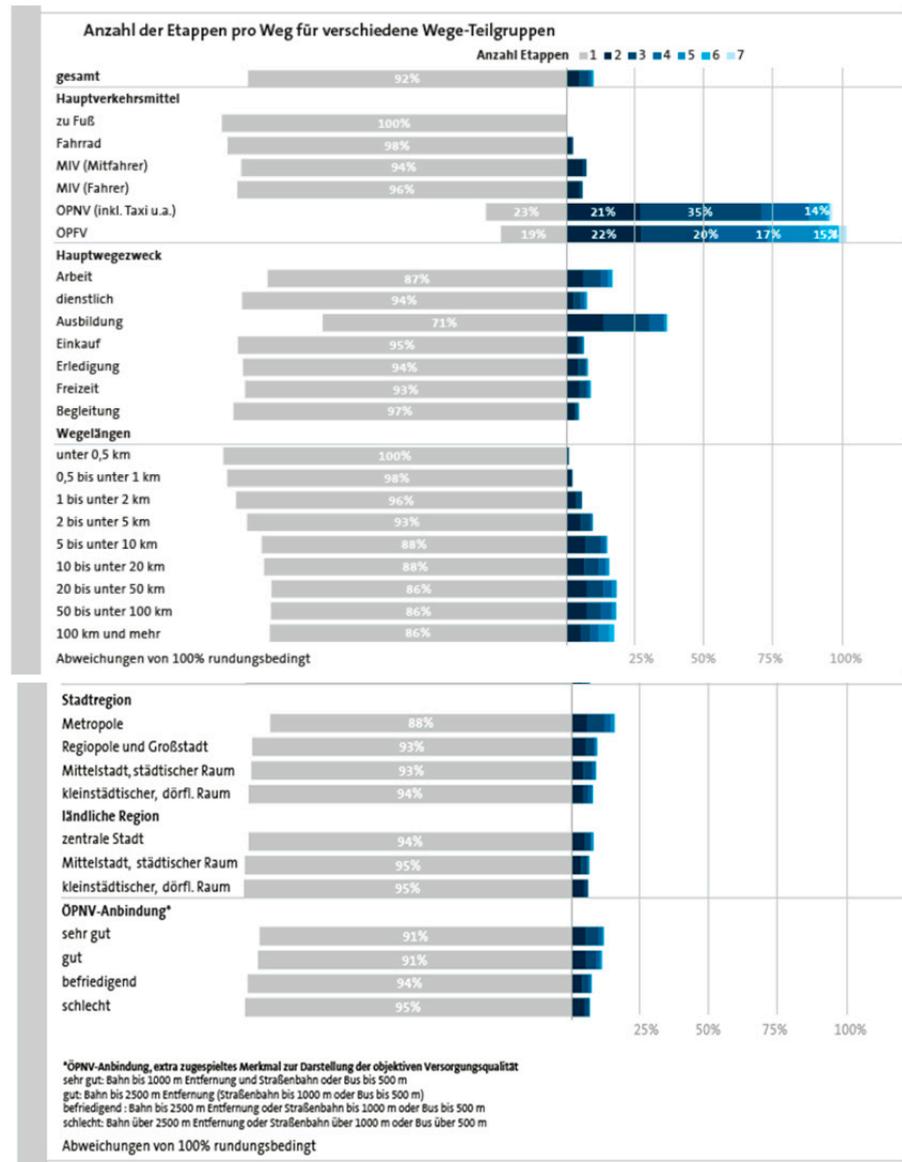
verändert, ÖV und MIV erhöhen sich leicht. Wenn im ÖPNV die Bus- von der Schiennutzung (Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, Regionalbahnen und Regionalzüge) unterschieden wird, offenbart sich die größere Attraktivität der Schiene. Sie liegt für die hier zugrunde liegende Teilstichprobe bei 4 %, der Bus bei 2 %. Dieses „Gefälle“ vergrößert sich insbesondere in den Metropolen mit einem S- und U-Bahn-Netz auf Anteile von 3 % für den Bus und 10 % für die Schiene.

## Etappen- und Wegeanzahlen

Im Durchschnitt über alle Wege der Personen im Etappenmodul ergeben sich 1,14 Etappen pro Weg. Wird dies nach Hauptverkehrsmitteln des Weges sowie dem Wegezweck unterschieden, zeigen sich Unterschiede. Im ÖPNV umfassen drei von vier Wegen mehrere Etappen. Beim Fahrrad beträgt dieser Anteil nur 2 % und im MIV bei den Fahrern 4 %. Bei den reinen Fußwegen gibt es definitionsgemäß nur eine Etappe. Mit den höheren Etappenanteilen im ÖPNV korrespondiert konsequenterweise ein besonders hoher Anteil von Wegen im Ausbildungsverkehr. Hier weisen 29 % der Wege zwei oder mehr Etappen auf. Ihnen folgt der Berufsverkehr mit einem Anteilswert für Wege mit mehreren Etappen von 13 %. Alle anderen Wegezwecke liegen relativ einheitlich bei Werten von 10 % und weniger.

Ein beinahe lineares Verhältnis besteht abhängig von der Wegelänge. Wege unterhalb einer Entfernung von einem Kilometer sind kaum intermodal, also in der Regel „einetappig“. Für lange Wege werden also eher mehr Etappen in Kauf genommen – oder es werden aufgrund der Wegelänge und der verfügbaren Angebote mehr Etappen nötig. Dies führt aber nicht notwendigerweise zu größerer Ineffizienz in Form einer geringeren Reisegeschwindigkeit. Doch auch hier können Ursache und Wirkung umgekehrt sein: Es werden nur dann Verkehrsmittelkombinationen mit mehreren Etappen gewählt, wenn daraus nicht unnötig lange Unterwegszeiten resultieren.

Abbildung 4: Anzahl der Etappen pro Weg für verschiedene Wege-Teilgruppen



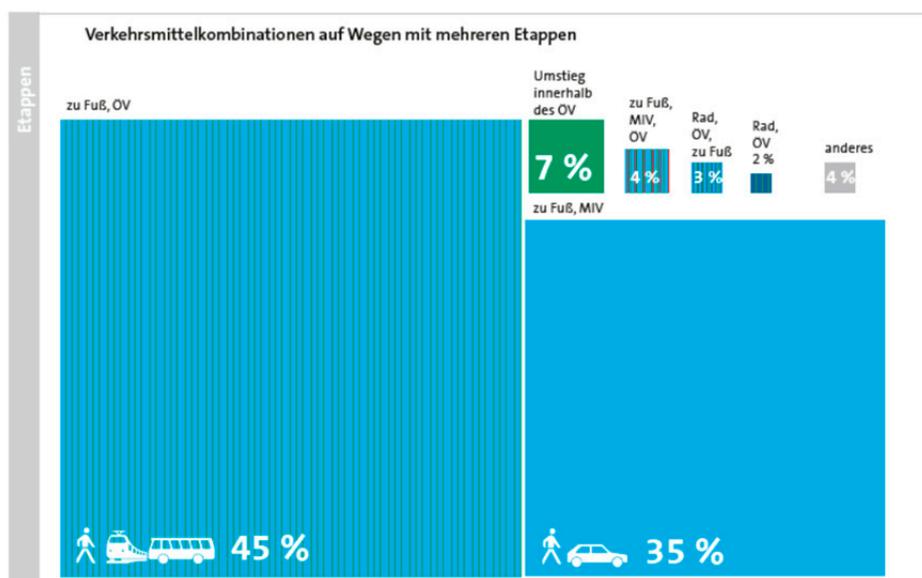
Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

## Etappen- und Verkehrsmittelkombinationen

Die getrennte Erfassung von Etappen gestattet nicht nur eine Beschreibung der einzelnen Etappen oder ihrer Anzahl auf einem Weg, sondern ermöglicht auch den Blick auf die dabei entstehenden Verkehrsmittelkombinationen, dargestellt in Abbildung 5. Was wird also miteinander kombiniert und wie häufig kommen die Varianten vor? Betrachtet werden dabei nur die reinen Verkehrsmittelkombinationen, unabhängig davon, ob ein Verkehrsmittel auf einem Weg nur bei einer oder sogar bei mehreren Etappen genutzt wird – wie etwa in der naheliegenden Kombination „zu Fuß-ÖPNV-zu Fuß“.

Unter den 8 % der Wege, zu denen von den Befragten mehrere Etappen berichtet werden, dominiert die Kombination „zu Fuß-ÖPNV“. Sie weist einen Anteil von 45 % an den Wegen mit mehr als einer Etappe auf. An zweiter Stelle folgt das Paar „zu Fuß-MIV“. Zusammen bilden diese beiden Typen also bereits vier von fünf Kombinationsvarianten ab. Die Mehrheit der Etappen fällt somit gar nicht aufgrund einer aktiven „Intermodalitätsentscheidung“ einer Verkehrsteilnehmerin oder eines Verkehrsteilnehmers an, sondern ist eher „systembedingt“ nötig, etwa vor oder nach einer Autofahrt oder auf dem Fußweg von oder zu einer ÖPNV-Haltestelle.

Abbildung 5: Verkehrsmittelkombinationen auf Wegen mit mehreren Etappen



Quelle: infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Mit sehr viel geringeren Anteilen schneiden die weiteren eher „aktiv“ gewählten Kombinationen ab. Sie sind tatsächlich „intermodal“ – es werden also mindestens zwei Verkehrsmittel auf einem Weg genutzt und eine Fußwegetappe innerhalb eines Weges genügt nicht für die Klassifikation als „intermodal“. Darunter wiederum dominieren Umstiege innerhalb des ÖPNV, hier vom Bus auf die Schiene – oder umgekehrt bzw. soweit den Befragten überhaupt bewusst – bei einem „Produktwechsel“ wie etwa von der Straßenbahn in die S-Bahn. Derartige Umstiege erreichen unter den Wegen mit mehreren Etappen in der hier verwendeten eher experimentellen Stichprobe einen Anteil von 7 %. Noch seltener sind wirkliche Dreierkombinationen. So liegt das Triple „Fuß-MIV-ÖPNV“ bei 4 % und die Dreiergruppe „Rad-ÖPNV-Fuß“ bei einem Anteil von 3 %.

Da die ÖPNV-internen Umstiege eher netzbedingt sind und keine wirkliche intermodale Verkehrsmittelwahl darstellen, fällt die Bilanz in Sachen Intermodalität recht ernüchternd aus. Ohnehin weisen nur 8 % der Wege mehrere Etappen auf. Von diesen entfallen knapp 90 % auf nicht „wirklich“ intermodale Kombinationen wie das Zufußgehen zur Haltestelle oder den Umstieg im ÖPNV. Umgerechnet auf alle Wege verbleiben damit nach dem hier gewählten Vorgehen nur ein % aller Wege, die als im engeren Sinn und bezogen auf die getroffene Verkehrsmittelwahlentscheidung als „intermodal“ klassifizierbar sind.

## Nutzen und Grenzen der Etappenerfassung

Die vorgestellten Analysen und der Vergleich mit auch ohne eine Etappenunterscheidung realisierbaren Auswertungen der MiD-Daten führen zu einer Reihe von Antworten auf die aufgeworfenen Fragen:

- Eine „Etappenbefragung“ ist realisierbar. Zwar bedeutet sie für die Befragten einen hohen Aufwand, doch hat sich nur ein kleiner Teil der entsprechenden Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht dazu bereit erklärt; zudem sind die gesammelten Angaben plausibel.
- Allerdings setzte dies einige pragmatische Entscheidungen voraus. Besonders kurze Fußwegabschnitte unterhalb einer Grenze von 50 bis 100 Metern wurden explizit ausgeklammert. Ebenso wurden verkehrsmittelgleiche Umstiege innerhalb des ÖPNV nicht differenziert und für die Etappen wurde auf Adressangaben verzichtet. Diese wurden nur für das Wegeziel, also die letzte Etappe eines einzelnen Weges, erhoben.
- Eine Befragung nach dem Etappenkonzept setzt eine große Fallzahl voraus, um eine ausreichend zuverlässige empirische Basis zu sichern. Die realisierte Teilstichprobe mit der Befragung von gut 13.000 an ihrem Berichtstag mobilen Personen

stellt dabei eher eine Untergrenze dar. Ausschlaggebend dafür ist der relativ geringe Anteil von Wegen mit mindestens zwei Etappen ebenso wie die geringe Zahl von Etappen auf diesen Wegen.

- Die Auswertung des Etappenmoduls zeigt vor allem Fußweganteile, die höher ausfallen als in dem in der MiD üblichen Konzept des „Hauptverkehrsmittels“. Dies wirkt sich auf der Ebene der Wege bzw. Mobilitätsaktivitäten aus, insbesondere aber bei einer Differenzierung der Personenkilometer. Hier kann nur der Etappenansatz zuverlässige Zahlen liefern, wenn der Fußverkehr adäquat und exakt abgebildet werden soll. Darin liegt eine große Stärke des Etappenansatzes – nicht nur in der damit verbundenen größeren statistischen Exaktheit, sondern auch in einem besseren Verständnis des Zufußgehens.
- Mit dem Etappenansatz kann Intermodalität – also die Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln auf einem Weg – besser beschrieben werden als mit dem Wegekonzept. Allerdings ist eine Bestimmung der Größenordnung sowie der Verkehrsmittelkombinationen mit dem klassischen Wegeansatz ebenso leistbar. Zusätzlich bietet das Etappenkonzept hier die Beschreibung der einzelnen Etappen und ihrer Sequenz. Nur wenn diese analysiert werden sollen, ist die aufwändigere Etappenbetrachtung gerechtfertigt. Es bleibt aber eine Abwägung zwischen Erhebungsaufwand und dem Erkenntnisgewinn zu treffen.
- Aufgrund des geringen Anteils intermodaler Wege, unabhängig von der gewählten genauen Definition, unterscheidet sich der zentrale Kennwert des Modal Splits nach dem bisher eingesetzten Hauptverkehrsmittelkonzept nicht wesentlich von dem eines Etappenkonzepts. Zwar zeigen sich höhere Fußweganteile und diesbezüglich entsteht mehr Genauigkeit, aber die grundsätzliche Relation bleibt zumindest auf der Ebene des Verkehrsaufkommens erhalten.

In der Bilanz kann festgehalten werden, dass ein Etappenkonzept im Rahmen einer so umfangreichen Erhebung wie der MiD 2017 eine aufschlussreiche Ergänzung darstellt, mit deren Hilfe spezielle Fragen besser beantwortet werden können. Doch letztlich erschließt dies nur eine weitere Detaillierung. Innovative Zugewinne für ein wirklich besseres Verständnis von Mobilitätsentscheidungen liefert das Etappenkonzept nur eingeschränkt – wie sie etwa eine Betrachtung von Wegekettens und „Ausgängen“ darstellen würde, die mit dem MiD-Bestand schon immer möglich ist. Daher ist ein Etappen-Zusatzmodul sicher sinnvoll, eine generelle Umstellung des Erhebungsfokus dagegen eher nicht. Auch sollte in Zukunft überlegt werden, ob die Wege- sowie die Etappenerfassung mit anderen technischen Verfahren als dem aktiven Selbstbericht der Befragten erhoben werden kann.

Anders verhält es sich, wenn speziellere Fragestellungen im Rahmen eigenständiger kleinerer Untersuchungen bearbeitet werden sollen – wie etwa bei Projekten zum Fußverkehr oder der Intermodalität. Hier kann ein Etappenkonzept angeraten sein. Allerdings sollte dabei überlegt werden, ob das eher statistisch ausgerichtete Konzept einer Stichtagsbefragung wie in der MiD überhaupt zu empfehlen ist. In vielen Fällen werden Ansätze, die eher das langfristige Verhalten einer einzelnen Person und ihre damit verbundenen Präferenzen und Verkehrsmittelwahlentscheidungen in den Blick nehmen, die bessere Alternative sein.

Weitere Informationen zur MiD 2017:

<http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.htm>

Caroline Koszowski, Stefan Hubrich, Rico Wittwer, Regine Gerike

## Was motiviert zum Zufußgehen?

Literaturschau und ausgewählte Ergebnisse einer empirischen Studie

### Ausgangssituation und Hintergrund

Die Integration von aktiver Mobilität, d. h. der Fähigkeit zur Fortbewegung mit eigener Muskelkraft entweder mit oder ohne technische Hilfsmittel wie dem Fahrrad, in alltägliche Abläufe ist ein gemeinsames Ziel, das im Gesundheitswesen sowie in der Stadt- und Verkehrsplanung aus unterschiedlichen Beweggründen verfolgt wird.

Aus Sicht der Verkehrsplanung ist aktive Mobilität die Basis umweltfreundlicher, sicherer und effizienter Mobilität. Zufußgehen und Radfahren sind emissionsfrei (Luftschadstoffe, Treibhausgase, Lärm), benötigen im Vergleich zum motorisierten Verkehr sehr viel weniger Fläche und ermöglichen erhebliche Synergien mit dem Öffentlichen Verkehr (Gerike/Koszowski 2017, Gehl 2015).

Um das gemeinsame Ziel der Förderung aktiver Mobilität voranzutreiben, ist es notwendig, die Beweggründe für diese Fortbewegungsarten zu identifizieren. Diese Kernfrage wird im Rahmen des Forschungsprojektes des Umweltbundesamtes „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ für deutsche Städte mit mindestens 100.000 Einwohnern beantwortet. Um repräsentative Aussagen für die Gruppe dieser Städte treffen zu können, wurden im Jahr 2017 in zwölf deutschen Städten mit unterschiedlicher Größe und Topografie (siehe Abbildung 1) zufällige Stichproben aus dem jeweiligen Einwohnermelderegister gezogen. Darunter befinden sich die vier Modellstädte Aachen, Kiel, Köln und Leipzig, deren innovative Straßenumbaumaßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität in Wohnquartieren in einem parallelen Schwesterprojekt des Umweltbundesamtes wissenschaftlich begleitet und evaluiert werden (siehe Umweltbundesamt 2018). Die ausgewählten Personen waren eingeladen, an einer großangelegten Online-Befragung teilzunehmen. Insgesamt konnten die Antworten von 4.637 Personen erfasst werden. Die Online-Befragung wurde im Anschluss durch persönliche Interviews ergänzt.

---

Abbildung 1: Teilnehmende Städte an der Online-Befragung



Quelle: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2018 (Daten verändert).

---

Dieser Beitrag liefert einen Überblick zu Determinanten aktiver Mobilität und zum Zufußgehen, insbesondere für deutsche Großstädte mit mindestens 100.000 Einwohnern. Zu Beginn wird ein Rahmenmodell beschrieben, das die Einflussbereiche, die auf das Zufußgehen und Radfahren wirken, vorstellt. Im Anschluss werden insbesondere diejenigen Faktoren zur gebauten Umwelt, die das Zufußgehen beeinflussen, vertieft. Abschließend werden ausgewählte Ergebnisse aus der Online-Erhebung dargestellt.

# Rahmenmodell zu aktiver Mobilität

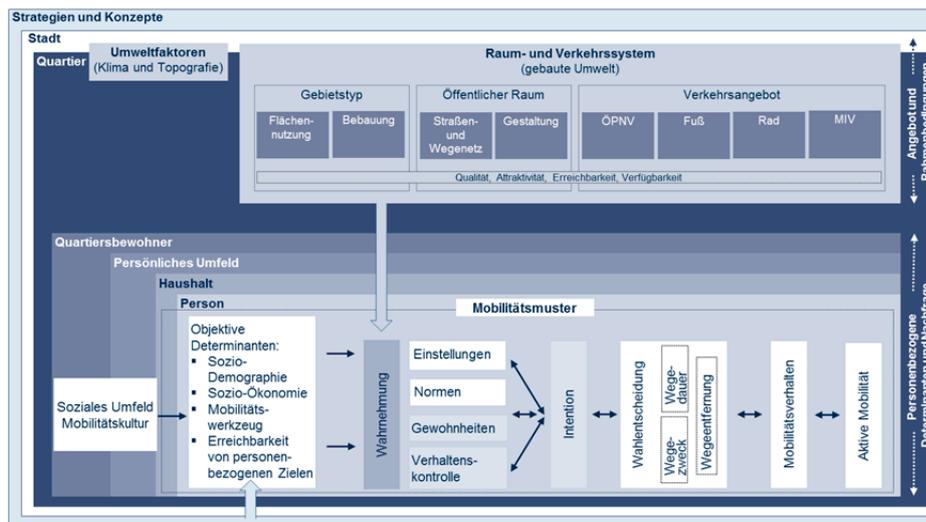
Aus der Literatur ist bekannt, dass

- das Raum- und Verkehrssystem in Form der gebauten Umwelt,
- subjektive sozio-psychologische Faktoren (z. B. Einstellungen, Normen) sowie
- objektive sozio-demografische und sozio-ökonomische Faktoren (z. B. Alter, Bildung)

Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und damit auf eine mögliche aktive Mobilität haben. Wie diese Aspekte auf aktive Mobilität wirken und in welcher Beziehung sie zueinander stehen, wird in zahlreichen Wirkungs- und Erklärungsmodellen unterschiedlicher Studien aufgezeigt, die überwiegend im Gesundheits- und Verkehrswesen zu finden sind (siehe z. B. Ajzen 1991, Sallis et al. 2006, Ogilvie et al. 2011, Pikora et al. 2003, Götschi et al. 2017).

Im Projekt „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ wurde ein Rahmenmodell entwickelt, welches an das ganzheitliche Modell von Götschi et al. (2017) angelehnt ist (siehe auch Gerike et al. 2016) und unter anderem Erklärungshintergründe der von Ajzen (1991) aufgestellten „Theory of planned behaviour“ enthält (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Rahmenmodell zu aktiver Mobilität



Quelle: Koszowski et al. 2019 (übersetzt).

Abbildung 2 zeigt das Rahmenmodell, das sich in zwei Ebenen unterteilen lässt. Im Rahmenmodell werden die zwei Ebenen „Angebot und Rahmenbedingungen“ sowie „Personenbezogene Determinanten und Nachfrage“ unterschieden. Angebotsseitig spielt der Gebietstyp, der durch die vorhandenen Flächennutzungen und die städtebauliche Dichte (z. B. Einwohner-, Bebauungs- und Nutzungsdichte) charakterisiert wird, bei der Verkehrsmittelwahl eine bedeutende Rolle, in enger Wechselwirkung mit der Charakteristik von Verkehrsangeboten, Wegenetzen und der konkreten Gestaltung öffentlicher (Straßen-)Räume, welche in der Verantwortung der Stadt- und Verkehrsplanung liegen. Nachfrageseitig ist das Mobilitätsverhalten eine Folge individueller Entscheidungen zur Durchführung einer Ortsveränderung. Von besonderer Bedeutung sind objektive, insbesondere persönliche sowie haushaltsbezogene, soziodemografische und sozioökonomische Faktoren, die Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen (z. B. Führerschein, Verfügbarkeit von Pkw und Fahrrad, ÖPNV-Zeitkarten) sowie der Wohnstandort selbst und damit verbunden die Erreichbarkeit von personenbezogenen Zielen (Steierwald 2005). Aktive Mobilität wird weiterhin maßgeblich durch individuelle Einstellungen und Gewohnheiten geprägt. Dabei spielen auch Werthaltungen (Normen) und die Verhaltenskontrolle bei der Ausprägung von Verhaltensintentionen (Absichten) zu alltäglichen Mobilitätsentscheidungen eine Rolle (Steierwald 2005, Ajzen 1991, Wittwer 2015).

## Motivationsfaktoren des Raum- und Verkehrssystems für Zufußgehende

Im Folgenden werden die im Rahmenmodell überblicksweise dargestellten Determinanten für das Zufußgehen behandelt. Der Fokus liegt hier vor allem auf Einflussfaktoren der gebauten Umwelt.

Dabei wird in der Literatur zwischen Einflussfaktoren unterschieden, die auf der Quartiersebene (Mesoskala) oder auf der straßenräumlichen Ebene (Mikroskala) wirken (siehe Garfinkel-Castro et al. 2017).

### Die Quartiersebene und die „fünf Ds“

Zu den bekanntesten Einflussfaktoren der gebauten Umwelt auf Quartiersebene zählen zunächst die „3 Ds“ von Cervero/Kockelman (1997):

- „Density“ – Dichte,
- „Diversity“ – Mischnutzung und
- „Design“ – Gestaltung.

Diese wirken insbesondere in Kombination mobilitätsbeeinflussend und wurden seitdem vielfach empirisch bestätigt. Dichtefaktoren (Density) sind Strukturgrößen, wie beispielsweise die Einwohnerdichte und Arbeitsplatzdichte. Ein hoher Grad an Mischnutzung (Diversity) pro Raumeinheit entspricht einer hohen Anzahl an potenziellen Aktivitätsgelegenheiten bzw. Zielen, die in kurzer Zeit bzw. geringer Entfernung erreicht werden können. Ein beispielhafter Indikator für den Grad an Mischnutzung ist der „Entropy-Index“, der die Vielfalt an unterschiedlichen Nutzungen innerhalb eines Gebietes beschreibt (Cervero/Kockelman 1997). Je gemischerter die Nutzungen in einem Gebiet sind, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass zu Fuß gegangen wird (Ewing/Cervero 2010). Im Rahmenmodell (siehe Abbildung 2) werden die Faktoren Dichte und Flächennutzung durch den Gebietstyp abgebildet.

Es ist von hoher Bedeutung, dass die Einflussgrößen städtebauliche Dichte und Mischnutzung in Kombination auftreten, da das Vorhandensein der beiden Faktoren die Gestalt (Design) des Straßen- und Wegenetzes positiv beeinflusst sowie eine Auswahl alternativer Routen ermöglicht (Ewing/Cervero 2010, Tran/Schmidt 2014). In der Literatur wird die Gestalt bzw. der Dichtegrad des Netzes durch die Variable „Konnektivität“ abgebildet, die den höchsten Wert annimmt, wenn, in Relation zu der Anzahl an Knotenpunkten, eine hohe Anzahl an Straßensegmenten in einem Gebiet vorhanden ist (sog. „Link-node-ratio“, Berrigan et al. 2010). Demnach entspricht eine hohe Konnektivität einem besonders engmaschigen, dichten Straßen- und Wegenetz, das im Idealfall rasterartig ausgestaltet ist, wie es beispielsweise in gründerzeitlichen Quartieren üblicherweise der Fall ist<sup>1</sup>.

Obwohl Cervero/Kockelman (1997) in ihrer Studie eher die Ebene des Quartiers (Mesoskala) gewählt haben, listen sie auch Design-Variablen, die eher in der Ebene des Straßenraumes (Mikroskala) zu finden sind (z. B. mittlere Gehwegbreiten, Anteil von Blöcken mit Grünstrukturen).

Die bisher beschriebenen „drei Ds“ wurden 2001 durch Cervero/Ewing um die Faktoren

- „Destination accessibility“, definiert als Entfernung vom Wohnstandort zu einem Ziel bzw. einer Aktivität und
- „Distance to transit“ als kürzeste Route von einem Ort (z. B. Wohnung, Arbeitsplatz) zur nächstgelegenen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs ergänzt.

---

1 Einen guten Überblick über verschiedene Möglichkeiten zur Bestimmung von Konnektivität bieten Berrigan et al. (2010). Die Anwendung von Geoinformationssystemen (GIS) ist dafür geeignet. Als Grundlage zur rechnerischen Ermittlung der Konnektivität empfiehlt sich die Verwendung des Fußgängernetzes, das alle für Zufußgehende möglichen Wege und Pfade enthält (ggf. beidseitige Gehwege, Querungsmöglichkeiten).

Insbesondere die Dichte des ÖPNV-Angebotes ist für den Fußverkehr eine wichtige Determinante, da Zufußgehende für entfernte Ziele auf das Angebot des ÖPNV angewiesen sind. Bei geringen Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen bzw. bei Verfügbarkeit von weiteren Verkehrsangeboten (z. B. Bike- oder Car-Sharing) steigt die Wahrscheinlichkeit zur aktiven Fortbewegung bzw. verringert sich die Abhängigkeit vom Pkw.

Mittlerweile wurden auf Grundlage der D-Variablen zahlreiche (zusammengesetzte) Faktoren abgeleitet, da zwischen den Faktoren starke Interdependenzen bestehen (Lefebvre-Ropars/Morency 2018). Vale et al. (2013) haben in ihrer Studie über 80 solcher Faktoren identifiziert, die zur Bewertung von Fußgängerfreundlichkeit von Strukturen genutzt werden. Die zwei wahrscheinlich bekanntesten Anwendungen sind der „Walkability Index“ von Frank et al. (2010) und der „Walk Score“ (siehe Lefebvre-Ropars/Morency 2018, Vale et al. 2013, Walk Score).

## Faktoren auf straßenräumlicher Ebene

Das Zufußgehen findet aktiv auf der straßenräumlichen Ebene statt. Im Straßenraum nehmen Zufußgehende die Qualität des Straßenraumes und des Städtebaus (z. B. räumliche Anordnung von Gebäuden, Raumproportionen) während der Fortbewegung durch den Straßenraum wahr (Ewing et al. 2012, Garfinkel-Castro et al. 2017).

Mittlerweile existieren detaillierte Kartengrundlagen mit vielen straßenräumlichen Elementen, allerdings können diese Daten keine individuellen Wahrnehmungen widerspiegeln. Daher kommen bei der Bewertung von Straßenraumqualitäten eher Erhebungsmethoden wie beispielsweise Befragungen, Audits oder „In-Situ-Beobachtungen“ zur Anwendung (Garfinkel-Castro et al. 2017, Gehl/Svarre 2013).

Scheinbar „subjektive“ Qualitätskriterien bzw. „immaterielle Nutzungsansprüche“, wie die Bewertung der Ästhetik von Straßenräumen, wurden durch Ewing/Handy (2009) messbar gemacht. Sie identifizierten in einer empirischen Studie insgesamt neun messbare Qualitätsmerkmale des Straßenraums, von denen die folgenden fünf Faktoren zur Bewertung der Bedingungen für das Zufußgehen angewendet werden können (Ewing/Handy 2009, Garfinkel-Castro et al. 2017, Ewing et al. 2012):

- „Imageability“ – Einzigartigkeit und Wiedererkennbarkeit eines Raumes
- „Enclosure“ – Vertikale Fassung eines Straßenraumes durch Gebäude oder andere straßenräumliche Elemente (z. B. Bäume)
- „Human Scale“ – Elemente im Straßenraum, die dem menschlichen Maßstab entsprechen (z. B. Gebäudehöhen, Gestaltung der Erdgeschosse)
- „Transparency“ – Einsichtigkeit von Elementen im Straßenraum (z. B. Anzahl der Fenster im Erdgeschoss, Aktivitäten im Straßenraum)

- „Complexity“ – Komplexität und visueller Reichtum des Raumes

Die einzelnen Bewertungskriterien sind in Ewing/Handy (2009) beschrieben. Weitere städtebauliche Kriterien zur gestalterischen Qualität von Straßenräumen für Zufußgehende wurden formuliert (Gehl 2015). Die Kriterien werden im Beitrag von Wolfgang Aichinger in diesem Band erläutert. Ebenfalls wichtige Einflussgrößen für das Zufußgehen sind die objektive und subjektive Sicherheit in Bezug auf Verkehrsunfälle und in Bezug auf Kriminalität („Safety & Security“), die als Voraussetzung für das Zufußgehen gelten (FGSV 2002) (siehe auch den Beitrag von Julia Jarass in diesem Band). Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs haben einen negativen Einfluss auf die Sicherheit der Zufußgehenden und auf das Zufußgehen selbst. In den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV 2002) werden in Abhängigkeit von der vorhandenen Gebietscharakteristik und dem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen Gehwegbreiten und Maßnahmen im Querverkehr als Grundausrüstung zugewiesen.

## Ziele, Inhalte und ausgewählte Ergebnisse aus der empirischen Studie in Deutschland

### Ziele und Inhalte der Erhebung

Ziel der quantitativen Online-Befragung, die im Zeitraum von September bis Dezember 2017 durchgeführt wurde, war die Identifizierung von Motivationsfaktoren für aktive Mobilität in deutschen Großstädten. Die folgenden Frageblöcke waren im Fragebogen enthalten:

- Gebietstyp und Qualität der Straßenräume im Quartier sowie in der Wohnstraße
- Mobilitätsmuster (Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmittelalternativen) und Erreichbarkeit von Zielen
- Körperliche Aktivität während der Arbeit, in der Freizeit und auf den Wegen im Alltag (nach WHO o.J.)
- Einstellungen zu sowie Motivation und Hindernisse für aktive Mobilität
- Haushalts- und Personenmerkmale

Am Ende des Fragebogens konnten die Antwortenden ihre Bereitschaft zur Teilnahme an einer möglichen vertiefenden qualitativen Befragung erklären.

Insgesamt konnten 4.637 Netto-Antworten von zufällig ausgewählten Personen aus zwölf deutschen Städten mit unterschiedlicher Topografie und Größe erfasst werden. Bemerkenswert ist die hohe Bereitschaft der Antwortenden, auch an einer nachgelagerten qualitativen Befragung teilzunehmen. Jede vierte Person stimmte einem per-

sönlichen Interview zu. Zusätzlich zur Zufallsstichprobe aus dem Melderegister wurde die Befragung für die „interessierte Öffentlichkeit“ der Modellstädte Aachen, Kiel, Köln und Leipzig geöffnet. In diesem Beitrag werden ausgewählte Ergebnisse der Zufallsstichprobe präsentiert.

Bei den nachfolgenden Auswertungen sollte insbesondere geprüft werden, welche Faktoren signifikante Unterschiede hinsichtlich der Häufigkeit des Zufußgehens hervorrufen. Aus diesem Grund wurden zwei Gruppen gebildet:

- Personen, die (fast) täglich zu Fuß gehen
- Personen, die seltener als (fast) täglich zu Fuß gehen

Auf Basis der Gruppenvergleiche war es möglich, Aussagen zu den Faktoren zu treffen, die motivierend auf das Zufußgehen wirken.

## **Was bewegt uns? Ausgewählte Ergebnisse der Online-Befragung zur gebauten Umwelt**

Hinsichtlich der gebauten Umwelt konnten die aus der Literatur bekannten Aussagen zum fördernden Einfluss auf das Zufußgehen mit der vorliegenden Stichprobe für deutsche Großstädte weitgehend statistisch bestätigt werden.

Der erste Teil des Fragebogens bestand aus Fragen zu den städtebaulichen und verkehrlichen Charakteristika des Wohnumfelds und der eigenen Wohnstraße. Dabei zeigte sich zunächst, dass knapp 70 % der Personen, die in einem urbanem Mischgebiet wohnen, auch täglich zu Fuß gehen. Das „urbane Mischgebiet“ ist definiert als ein Wohnumfeld mit hoher städtebaulicher Dichte und Mischnutzung. Im Gegensatz dazu sind es lediglich 30 % der Personen in reinen Einfamilienhausgebieten, die täglich zu Fuß unterwegs sind. Es bestätigt sich somit, dass dichte und mischgenutzte Gebiete das tägliche Zufußgehen fördern.

Die Auswertung zur Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs, ausgehend von der Wohnung in (wahrgenommenen) Gehminuten, zeigt deutlich, dass diejenigen Personen, die (fast) täglich zu Fuß gehen, durchgängig geringere Gehzeiten angeben als die Vergleichsgruppe (Tabelle 1). Die Ergebnisse sind hochsignifikant, die Erreichbarkeit von Zielen ist ein klarer Motivationsfaktor. Ähnliche Tendenzen zeigen sich auch bezüglich der Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestellen.

Tabelle 1: Häufigkeit des Zufußgehens und die Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs

Gehzeit zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs [Minuten]	Nutzungshäufigkeit in den vergangenen 12 Monaten im Allgemeinen Zu Fuß (reiner Fußweg)				Signifikanz (U-Test)
	(Fast) täglich		Seltener als (fast) täglich		
	Mittelwert	Fallzahl	Mittelwert	Fallzahl	
Lebensmittelgeschäft	7,33 min	2.606	9,67 min	1.987	0,000***
Bäcker	6,06 min	2.605	7,84 min	1.978	0,000***
Drogerie	14,01 min	2.332	18,14 min	1.684	0,000***
Apotheke	8,02 min	2.576	10,38 min	1.972	0,000***
Paketannahmestelle	9,64 min	2.552	11,72 min	1.938	0,000***

Signifikanzniveau: \*  $p < 0,05$  | \*\*  $p < 0,01$  | \*\*\*  $p < 0,001$

Quelle: Forschungsprojekt des Umweltbundesamtes „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ (noch unveröffentlicht).

Die Abfrage von gestalterischen und sicherheitsrelevanten Aspekten ergab, dass die täglich Zufußgehenden insbesondere angemessenen Gehwegbreiten und gehwegbegleitenden Grünstrukturen im Straßenraum eine hohe Bedeutung beimessen. Im Umkehrschluss kann unterstellt werden, dass fußkomfortable Straßenräume im Wohnumfeld motivierend auf das tägliche Zufußgehen wirken.

Insgesamt wurden die Wohnstraßen durch alle Zufußgehenden allgemein als sicher in Bezug auf Verkehrsunfälle und Kriminalität bewertet. Allerdings ist festzustellen, dass insbesondere die Personen, die täglich zu Fuß gehen, sensibler auf das Verkehrsaufkommen und auf wahrgenommene Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs in der Wohnstraße reagieren.

Für den Weg zum Lebensmittelgeschäft (ein notwendiger Weg, der häufig im Nahbereich absolviert wird) und den Weg zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz (als Pflichtaktivität) wurden Gründe abgefragt, die für oder gegen das Zufußgehen sprechen.

Die Tabelle 2 zeigt signifikante Motivationsfaktoren mit hoher Zustimmung von Personen, die diese Wege zu Fuß gehen. Die gelisteten Motivationsfaktoren sind einerseits eher von Pragmatismus geprägt (Zeit, Kosten, eigene Flexibilität), andererseits von positiven Grundhaltungen zu Umwelt und Gesundheit. Gestalterische Merkmale er-

halten in diesem Kontext (anders als bei der Bewertung des eigenen Wohnumfelds) keine Zustimmung.

Tabelle 2: Motivationsfaktoren für das Zufußgehen

Zu Fuß zum Lebensmittelgeschäft, weil...	Zu Fuß zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz, weil...
... es am schnellsten geht*	... der Weg nicht weit ist***
... ich unabhängig von Abfahrtszeiten bin*	... es am schnellsten geht***
... ich genau weiß, wann ich ankomme***	... es nichts kostet**
... es umweltfreundlich ist**	... ich unabhängig von Abfahrtszeiten bin***
... es gesundheitsfördernd ist*	... ich keinen Parkplatz suchen muss**
... der Weg nicht hügelig ist***	... ich genau weiß, wann ich ankomme***
	... es umweltfreundlich ist**
	... es gesundheitsfördernd ist*

Signifikanzniveau: \*  $p < 0,05$  | \*\*  $p < 0,01$  | \*\*\*  $p < 0,001$

Quelle: Forschungsprojekt des Umweltbundesamtes „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ (noch unveröffentlicht).

Gaben die Befragten an, nicht zu Fuß zum Lebensmittelgeschäft und/oder Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz zu gehen, sondern für diese Wege andere Verkehrsmittel zu nutzen, wurden Hindernisgründe abgefragt. Etwa 37 % derjenigen Personen, die üblicherweise täglich zu Fuß gehen, sehen die Entfernung zum Lebensmittelgeschäft als Hindernis an. Ein kleiner Teil (etwa 4 %) bestätigte, dass gesundheitliche Gründe sie daran hindern würden. Knapp zwei Drittel antworteten, dass „weitere Gründe“ ein Hindernis für das Nicht-Zufußgehen darstellen. Der Transport von Gegenständen bzw. Einkäufen stellte sich dabei als Hindernisfaktor heraus, der die höchste Zustimmung erhielt.

## Zusammenfassung und Ausblick

Mit den vorliegenden empirischen Erkenntnissen konnten einige aus der Literatur bekannte Determinanten aktiver Mobilität für Zufußgehende weitgehend bestätigt werden.

Für das Zufußgehen spielen eine hohe städtebauliche Dichte sowie Mischnutzung und die daraus resultierenden hohen Erreichbarkeiten von Zielen eine große Rolle. Diese Aspekte konnten auch im Ergebnis der Befragung als Motivationsfaktoren identifiziert werden. Die Sicherheit in Bezug auf Verkehrsunfälle und in Bezug auf Kriminalität ist ebenso eine wichtige Determinante. Es zeigte sich, dass täglich Zufußgehende ein hohes Verkehrsaufkommen und hohe Geschwindigkeiten in ihrer Wohnstraße eher wahrnehmen als die Vergleichsgruppe. Dies liegt möglicherweise in ihrer stärkeren Betroffenheit begründet. Gestalterische Merkmale spielen bei der Reflektion des per-

sönlichen Wohnumfelds tendenziell eine wichtige Rolle. Personen, die angemessene Gehwegbreiten sowie gehwegbegleitende Grünstrukturen in ihrem Wohnumfeld vorfinden, gehen eher zu Fuß. Bei Zwecken wie dem Lebensmitteleinkauf und dem Weg zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz scheinen gestalterische Aspekte des Straßenraums kaum Aufmerksamkeit zu erhalten.

Bei den hier vorgestellten Ergebnissen handelt es sich lediglich um einen kleinen Teil der Auswertungen der durchgeführten Online-Befragung. Weitere Ergebnisse, aber auch die Auswertung der qualitativen Interviews sowie abgeleitete Handlungsoptionen werden, nach Abschluss des Forschungsprojektes „Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen“ im Jahr 2020, durch das Umweltbundesamt veröffentlicht.

Wir danken dem Umweltbundesamt für die Finanzierung des Forschungsprojektes.

## Literatur

- Ajzen, Icek (1991): The theory of planned behavior, in: *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50 (2): 179–211, DOI: 10.1016/0749-5978(91)90020-T.
- Berrigan, David, Linda W. Pickle, Jennifer Dill (2010): Associations between street connectivity and active transportation, in: *International journal of health geographics* 9: 20, DOI: 10.1186/1476-072X-9-20.
- Cervero, Robert, und Kara Kockelman (1997): Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design, in: *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 2 (3): 199–219, DOI: 10.1016/S1361-9209(97)00009-6.
- Ewing, Reid, and Robert Cervero (2010): Travel and the Built Environment. A Meta-Analysis, in: *Journal of the American Planning Association* 76 (3): 265–294, DOI: 10.1080/01944361003766766.
- Ewing, Reid, Marc Connors, Jonathan Goates, Amir Hajrasouliha, Kathy Neckerman, Arthur Nelson, Arthur, William Greene (2012): Validating Urban Design Measures, in: *Transport Research Board 92nd annual meeting 2013*, zuletzt geprüft am 16.01.2019.
- Ewing, Reid, and Susan Handy (2009): Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability, in: *Journal of Urban Design* 14 (1): 65–84, DOI: 10.1080/13574800802451155.
- FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. EFA, Ausg. 2002, Köln.
- Frank, L. D., J. F. Sallis, B. E. Saelens, L. Leary, K. Cain, T. L. Conway, P. M. Hess (2010): The development of a walkability index: application to the Neighborhood Quality of Life Study, in: *British journal of sports medicine* 44 (13): 924–933, DOI: 10.1136/bjism.2009.058701.
- Garfinkel-Castro, Andrea, Keuntae Kim, Shima Hamidi, Reid Ewing (2017): Obesity and the built environment at different urban scales: examining the literature, in: *Nutrition reviews* 75 (suppl 1): 51–61, DOI: 10.1093/nutrit/nuw037.
- Gehl, Jan (2015): *Städte für Menschen*, 4. Aufl., Berlin.
- Gehl, Jan, und Birgitte Svarre (2013): *How to study public life*, Washington, DC (Island Press).
- Gerike, Regine, und Caroline Koszowski (2017): Sustainable Urban Transportation, in: M. A. Abraham (Hrsg.): *Encyclopedia of Sustainable Technologies*, Elsevier, <https://www.sciencedirect.com/referencework/9780128047927/encyclopedia-of-sustainable-technologies#book-info>.

- Gerike, Regine, Audrey de Nazelle, Mark Nieuwenhuijsen, Luc Int Panis, Esther Anaya, Ione Avila-Palencia et al. (2016): Physical Activity through Sustainable Transport Approaches (PASTA): a study protocol for a multicentre project, in: *BMJ open* 6 (1), e009924, DOI: 10.1136/bmjopen-2015-009924.
- Götschi, Thomas, Audrey de Nazelle, Christian Brand, Regine Gerike (2017): Towards a Comprehensive Conceptual Framework of Active Travel Behavior: a Review and Synthesis of Published Frameworks, in: *Current environmental health reports* 4 (3): 286–295, DOI: 10.1007/s40572-017-0149-9.
- Koszowski, Caroline, Regine Gerike, Stefan Hüblich, Thomas Götschi, Maria Pohle, Rico Wittwer (2019): Active Mobility: Bringing Together Transport Planning, Urban Planning, and Public Health, in: Beate Müller and Gereon Meyer (Hrsg.): *Towards User-Centric Transport in Europe*, Bd. 26, Cham (Springer International Publishing) (Lecture Notes in Mobility): 149–171.
- Lefebvre-Ropars, Gabriel, and Catherine Morency (2018): Walkability: Which Measure to Choose, Where to Measure It, and How?, in: *Transportation Research Record* 2672 (35): 139–150, DOI: 10.1177/0361198118787095.
- Ogilvie, David, Fiona Bull, Jane Powell, Ashley R. Cooper, Christian Brand, Nanette Mutrie et al. (2011): An Applied Ecological Framework for Evaluating Infrastructure to Promote Walking and Cycling: The iConnect Study, in: *American Journal of Public Health* (Vol 101, No. 3), zuletzt geprüft am 23.05.2019.
- Pikora, Terri, Billie Giles-Corti, Fiona Bull, Konrad Jamrozik, Rob Donovan (2003): Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling, in: *Social Science & Medicine* 56 (8): 1693–1703, DOI: 10.1016/S0277-9536(02)00163-6.
- Sallis, James, Robert Cervero, William Ascher, Karla A. Henderson, M. Katherine Kraft, Jacqueline Kerr (2006): An ecological approach to creating active living communities, in: *Annual review of public health* 27: 297–322, DOI: 10.1146/annurev.publhealth.27.021405.102100.
- Stead, Dominic, and Stephen Marshall (2001): The Relationships between Urban Form and Travel Patterns. *An International Review and Evaluation*, in: *EJTIR* (2): 113–141.
- Steierwald, Gerd (2005): *Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele*, 2., neu bearb. und erw. Aufl., Berlin.
- Tran, M., und J. A. Schmidt (2014): Walkability aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung, in: Jens Bucksch: *Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune*, 1. Aufl, hrsg. v. Sven Schneider, Bern: 61–71.
- Umweltbundesamt (2017): *Straßen und Plätze neu denken*, <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>, zuletzt geprüft am 24.05.2019.
- Umweltbundesamt (2018): *Aktive Mobilität*, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/aktive-mobilitaet>.
- Vale, David S., Miguel Saraiva, Mauro Pereira (2013): Active accessibility: A review of operational measures of walking and cycling accessibility, in: *JTLU*, DOI: 10.5198/jtlu.2015.593.
- Walk Score: [www.walkscore.com](http://www.walkscore.com), zuletzt geprüft am 15.04.2018.
- WHO (o.J.): *Global Physical Activity Questionnaire (GPAQ)*, [https://www.who.int/ncds/surveillance/steps/GPAQ\\_EN.pdf](https://www.who.int/ncds/surveillance/steps/GPAQ_EN.pdf).
- WHO (2014): *Global Status Report on Noncommunicable Diseases 2014*, Geneva, <https://www.who.int/nmh/publications/ncd-status-report-2014/en/>, zuletzt geprüft am 23.05.2019.
- WHO (2019): *Risk reduction of cognitive decline and dementia. WHO guidelines*, <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/312180/9789241550543-eng.pdf?ua=1>.
- Wittwer, Rico (2015): *Zwangsmobilität und Verkehrsmittellorientierung junger Erwachsener*, Technische Universität Dresden, *Habil.-Schr.*, 2014, Dresden, <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bsz:14-qucosa-158952>.

# A 6

Jörg Ortlepp

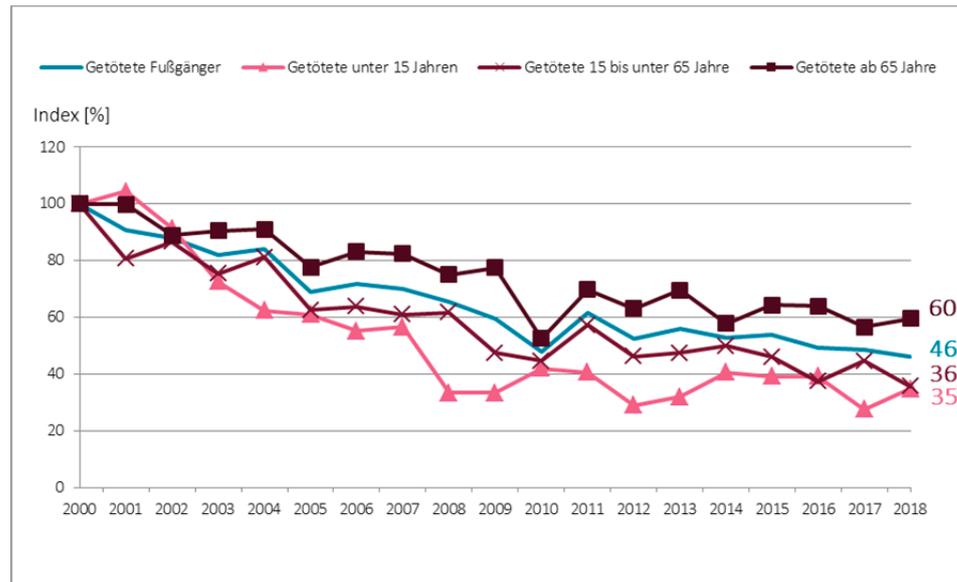
## Wer kommt in den Städten wann, wo und warum unter die Räder?

Zu Fuß gehen ist die natürlichste Form der Mobilität. So gut wie alle Verkehrsteilnehmer gehen mindestens einen Teil ihres Weges zu Fuß, und sei es nur von der Haustür bis zum Parkplatz, zur Haltestelle oder zum Fahrrad. Fußgänger jeden Alters sind daher überall zu finden, auf jedem Weg und jeder Straße, innerorts, aber auch außerorts. Zu Fuß gehen ist darüber hinaus – ähnlich wie Fahrrad fahren – inzwischen aber auch wieder „in“. Es fördert die Gesundheit und hat Erlebniswert. Die Stadt wird zum zweiten Wohnzimmer. Die Möglichkeiten, sich als Fußgänger auf komfortablen Wegen durch die Stadt bewegen zu können und sich in attraktiven öffentlichen Räumen aufzuhalten, gelten inzwischen wieder als wichtige Qualitätskriterien für den Lebensraum Stadt.

### Immer noch viele getötete Fußgänger in unseren Städten

Als sogenannte schwache Verkehrsteilnehmer sind Fußgänger im Straßenverkehr allerdings auch besonders gefährdet. 2018 wurden nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Fachserie 8, Reihe 7, Monatsbericht Dezember 2018) 30.471 Fußgänger bei Unfällen verletzt und 457 getötet. Von den Getöteten waren mehr als die Hälfte (57 Prozent) über 65 Jahre alt. Das bedeutet: Alle 17 Minuten wird in Deutschland ein Fußgänger verletzt und innerhalb von vier Tagen sterben fünf Fußgänger auf unseren Straßen. Die Anzahl der getöteten Fußgänger ist zwar seit Jahren rückläufig, allerdings hat sich die Anzahl der getöteten zu Fuß gehenden älteren Menschen, aber auch der Kinder seit 2011 kaum mehr verringert.

Abbildung 1: Getötete Fußgänger, Deutschland, alle Straßen, seit 2000



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehr Verkehrsunfälle 2017, Werte für 2018 aus Monatsbericht Dezember 2018.

Die Verkehrsunfallstatistik kennt allerdings nur einen Teil der Unfälle mit Fußgängern. So werden Alleinunfälle von Fußgängern, also Stürze ohne Beteiligung anderer, von der Statistik gar nicht erst als Verkehrsunfälle erfasst. Zudem ist zu vermuten, dass die Dunkelziffer der Fußgängerunfälle, bei denen es zu keinen schweren Verletzungen kommt, z. B. zwischen Radfahrern und Fußgängern, generell recht groß sein dürfte. Obwohl die amtliche Verkehrsunfallstatistik keinen vollständigen Überblick über das Gesamtunfallgeschehen der Fußgänger liefert, ist sie aufgrund ihrer bundesweit einheitlichen Erfassungsmethodik aber die zuverlässigste und ausführlichste Quelle für detaillierte Analysen des Unfallgeschehens mit Fußgängern und liegt den meisten der im Folgenden gemachten Aussagen zu Grunde.

## Kinder und Senioren besonders gefährdet

Unfälle mit Fußgängerbeteiligung ereignen sich vor allem auf innerörtlichen Straßen. Hier wurden in 2018 75 % der getöteten, 94 % der schwer verletzten und 96 % der leicht verletzten Fußgänger registriert. Das Risiko, bei einem Fußgängerunfall außerorts tödlich verletzt zu werden, ist jedoch aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten etwa zehnmal höher als innerorts.

Da Alleinunfälle nicht aufgenommen werden, ist es kaum verwunderlich, dass polizeilich registrierte Fußgängerunfälle fast immer bei einem Zusammenstoß mit einem Fahrzeug geschehen. Besonders gefährdet sind Kinder und Jugendliche sowie Ältere. Kinder und Jugendliche werden unter Bezug auf ihre Verkehrsleistung als Fußgänger überproportional häufig schwer verletzt. Hier spielt sicherlich auch Unachtsamkeit, Unerfahrenheit und Fehleinschätzung in diesem Alter eine wesentliche Rolle. Unfälle mit Kindern und Jugendlichen geschehen überwiegend an Hauptverkehrsstraßen und verteilen sich über das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz.

Ältere Menschen werden bei Fußgängerunfällen überproportional häufig getötet. Bei Personen, die mindestens 75 Jahre alt sind, ist das Risiko bei einem Fußgängerunfall zu sterben, sechsmal höher als in der Altersklasse bis 65, und schon ab 65 Jahren ist das Risiko doppelt so hoch. Dies ist einerseits durch das allgemein höhere Mortalitätsrisiko im Alter begründbar, aber auch durch im Alter nachlassende Fähigkeiten, komplexe Situationen richtig einschätzen zu können.

## Unfallgeschehen von Fußgängern

Fußgängerunfälle treten vor allem dort auf, wo Fußgänger Straßen queren. Dabei zeigen sich zwei immer wieder auftretende Problembereiche. Dies sind einerseits Stellen, an denen ein Querungsbedarf besteht, diesem aber nicht durch eine gesicherte Querungsstelle Rechnung getragen wird. Zum anderen geschieht rund ein Drittel aller Fußgängerunfälle an Kreuzungen und Einmündungen. Besonders auffällig ist dabei, dass davon wiederum rund ein Drittel an Stellen geschieht, die mit Lichtzeichenanlagen gesichert sind.

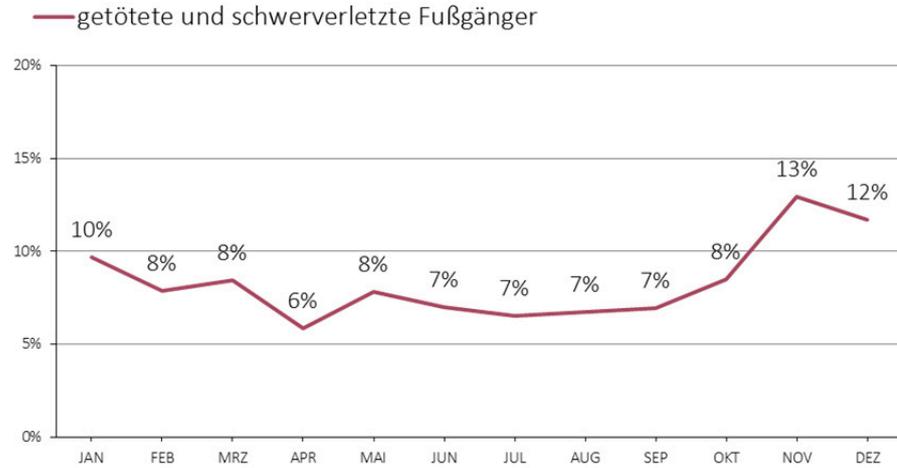
Abbildung 2: Verunglückte Fußgänger entlang einer Kreuzung in Berlin, 2008–2017



Quellen: Polizeiliche Unfalldaten Berlin, eigene Auswertung.

Die Wintermonate sind für Fußgänger besonders gefährlich. Rund 35 % der getöteten und schwer verletzten Fußgänger entfallen auf die drei Monate November, Dezember und Januar.

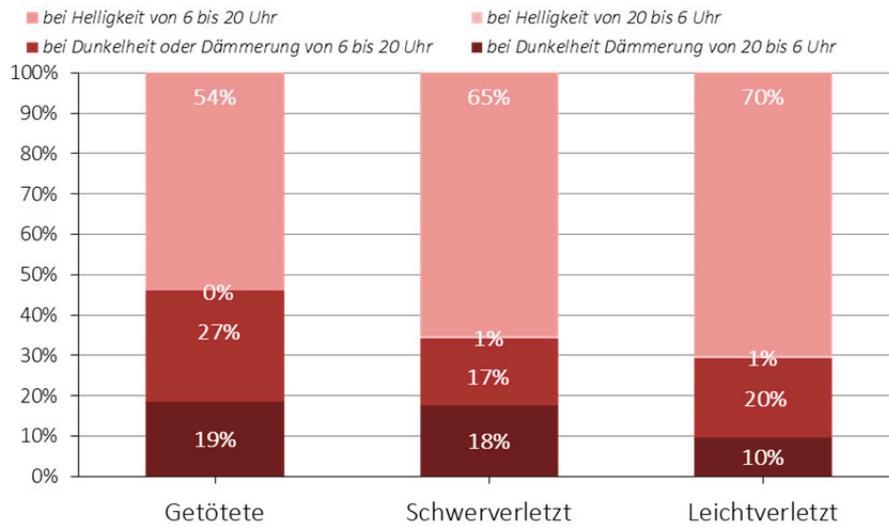
Abbildung 3: Getötete Fußgänger, innerorts, nach Monaten, 2017



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehr Verkehrsunfälle 2017, Tabelle 5.5.

Dabei spielt hier das Tageslicht eine wesentliche Rolle: Dunkelheit oder Dämmerung wurden bei etwa jedem zweiten getöteten Fußgänger innerorts angegeben, der überwiegende Teil davon jedoch nicht nachts, sondern in den verkehrsreichen Morgen- und Abendstunden.

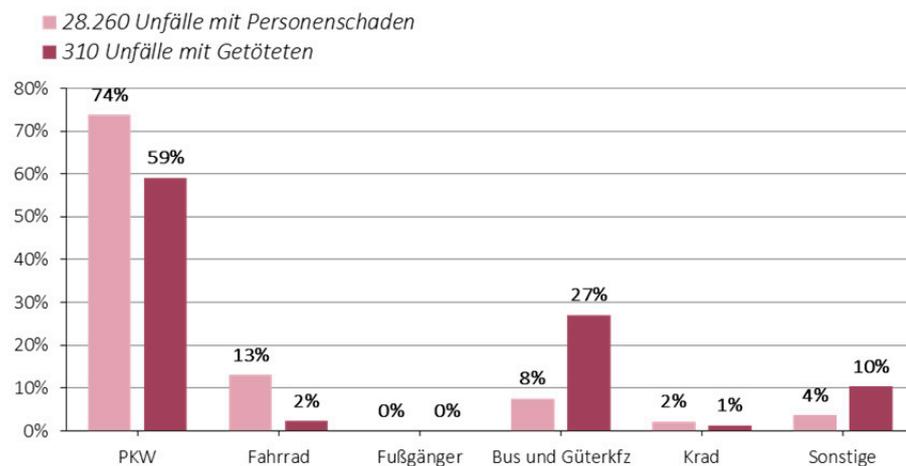
Abbildung 4: Einfluss der Lichtverhältnisse auf das Unfallgeschehen



Quellen: Polizeiliche Unfalldaten mehrerer Länder, eigene Auswertung.  
 n= 10.553 verunglückte Fußgänger bei Unfällen innerorts in 2017.

Die meisten Fußgängerunfälle mit Personenschaden geschehen bei Kollisionen mit Personenkraftwagen, 2017 waren es 74 % der Unfallgegner, aber an zweiter Stelle rangieren bereits Fahrrad Fahrende mit 13 % als Unfallgegner. Werden nur die Unfälle mit Getöteten betrachtet, so zeigt sich die besondere Unfallschwere bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen. Mehr als jeder vierte tödliche Fußgängerunfall innerorts ist auf eine Kollision mit einem Güterkraftfahrzeug zurückzuführen.

Abbildung 5: Unfallgegner von Fußgängerunfällen innerorts, 2017

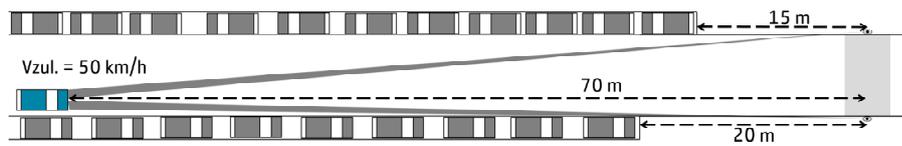


Quelle: Statistisches Bundesamt 2018, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 2017.

## Schlechte Infrastruktur und Fehlverhalten

Fußgängerunfälle haben wie andere Verkehrsunfälle auch eine Vielzahl verschiedener Ursachen. Die Analyse der unterschiedlichen Unfallörtlichkeiten lässt jedoch immer wiederkehrende Gemeinsamkeiten erkennen. So sind häufig die vorhandenen Verkehrsflächen unzureichend dimensioniert (das betrifft sowohl Gehwegbreiten, Warteflächen und Fahrbahnteiler als auch die Flächen für andere Verkehrsteilnehmer), nicht immer ist die Erkennbarkeit der Verkehrsführung und/oder der Verkehrsregelung einfach und erschwert damit die Begreifbarkeit, und sehr häufig kommt es zu Sichteinschränkungen vor allem im Bereich von Querungsstellen, Einmündungen und Kreuzungen. Dabei geben die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV 2006) in Kapitel 6.1.8.1 hierfür klare Vorgaben: „Auf eine frühzeitige Erkennbarkeit der Überquerungsstelle ist zu achten. Sichtbehinderungen durch Verkehrszeichen, Bepflanzung, Werbeplakate, Telefonzellen, Schaltkästen u.a. sind zu vermeiden. Auch parkende Kraftfahrzeuge stellen Sichthindernisse für und auf überquerende Fußgänger dar. Das Parken ist daher durch geeignete Maßnahmen in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen und an anderen Überquerungsanlagen in den freizuhaltenden Sichtfeldern auszuschließen.“ Nimmt man diese Vorgaben ernst, so müsste bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h der Seitenraum auf einer Länge von 20 m vor und 15 m nach einer Querungsstelle von ruhendem Verkehr freigehalten werden.

Abbildung 6: Freizuhalten Bereiche an Überquerungsstellen ohne Fußgängervorrang ohne vorgezogene Seitenräume, bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h



Quelle: nach FGSV RASSt 06, Bild 78 und Tabelle 31.

In Kreuzungsbereichen führen zudem große Abbiegeradien zu überhöhten Abbiegegeschwindigkeiten und damit zu hohen Kollisionsgeschwindigkeiten mit schweren Unfallfolgen, zudem sind Verkehrsteilnehmer durch sehr komplexe Verkehrsabläufe nicht selten überfordert. Insbesondere an zweiphasig signalisierten großen Kreuzungen müssen Kraftfahrer beim Abbiegen oftmals mehrere Fahrstreifen gleichzeitig beobachten und zudem auf Fußgänger und Radfahrer im Seitenraum achten. Bei Güterfahrzeugen, aber auch bei Pkw kommt erschwerend der bauartbedingte tote Winkel hinzu, der beim Abbiegen immer wieder zu dramatischen Unfällen beiträgt.

Aber auch das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern führt zu Unfällen. Hierzu gehört insbesondere das falsche Verhalten von Kraftfahrern gegenüber Fußgängern beim Abbiegen, an Ampeln und Zebrastreifen. Radfahrer gefährden Fußgänger durch die regelwidrige Benutzung des Gehwegs oder durch unangepasste Geschwindigkeiten. Aber auch Fußgänger selbst weisen Fehlverhalten auf, insbesondere beim unachtsamen Queren von Straßen, dem Queren abseits definierter Querungsstellen und durch Missachtung des Rotlichts. Auch an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs geschehen häufiger Unfälle, da hier Fußgänger oft unvorsichtig die Fahrbahn überqueren, um den Bus oder die Bahn noch zu erreichen.

## Infrastruktur sicherer machen

Nur wer Gefahren erkennt, kann sich entsprechend darauf einstellen. Es ist deshalb sehr wichtig, dass die Verkehrsanlagen verständlich und übersichtlich sind. Sie müssen für alle Verkehrsteilnehmer barrierefrei, erkennbar, begreifbar und frei von Sichthindernissen sein. Neben Werbetafeln oder Bäumen können vor allem parkende Fahrzeuge die Sicht auf querende Fußgänger versperren. Deshalb muss an definierten Querungsstellen das Parken von Fahrzeugen verboten und dort entsprechend überwacht werden.

Überall dort, wo ein maßgeblicher Bedarf besteht, die Straße zu überqueren, sollten sichere Überquerungsmöglichkeiten geschaffen werden. Das können punktuelle Überquerungsmöglichkeiten sein, z. B. dort, wo sich Fußgängerwege bündeln oder bündeln

lassen, oder auch linienhafte Querungshilfen. Eventuell muss auch über ergänzende verkehrsrechtliche Anordnungen (z. B. geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten) nachgedacht werden.

Zur punktuellen Sicherung querender Fußgänger können neben Mittelinseln und Fußgängerampeln auch Zebrastreifen eingesetzt werden. Mehrere Studien der Unfallforschung der Versicherer belegen: Zebrastreifen können sicher sein, wenn sie richtig geplant und angelegt werden. Sichere Zebrastreifen zeichnen sich dadurch aus, dass sie gut erkennbar sind (Beschilderung, Markierung, Beleuchtung) und sich Kraftfahrer und Fußgänger gut sehen können.

Vor allem beim Linksabbiegen können Fußgänger schnell übersehen werden. Kreuzungen mit Ampeln sollten daher stets eigene Signalphasen für Linksabbieger haben. Wie Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer zeigen, ist das Einrichten einer gesonderten Ampelphase für Linksabbieger in den meisten Fällen auch nicht mit deutlich längeren Wartezeiten verbunden. Insbesondere dann, wenn erforderliche Sichtfelder auf Fußgänger nicht freigehalten werden können (z. B. bei Häuservorsprüngen), bei viel Abbiegeverkehr oder hohen Abbiegegeschwindigkeiten sowie beim zweistreifigen Ein- und Abbiegen sollten auch Rechtsabbieger gesonderte Ampelphasen bekommen.

Die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten kann helfen, Verkehrsunfälle zu vermeiden oder zumindest die Verletzungsschwere zu reduzieren. In Bereichen, wo sich viele Fußgänger aufhalten, sollten deshalb Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriffen werden.

An innerörtlichen Kreuzungen mit Fußgängerverkehr sollte zudem auf zügig befahrbare Abbiegerführungen (z. B. große Abbiegeradien oder freie Rechtsabbiegerführungen) verzichtet werden.

## Barrierefreiheit für alle

Vor allem ältere Fußgänger tragen statistisch gesehen das höchste Risiko, bei einem Fußgängerunfall tödlich zu verunglücken oder schwere Verletzungen zu erleiden. Bei dem aktuellen demografischen Trend der Alterung der Bevölkerung spielt das Thema Barrierefreiheit deshalb bei der Gestaltung der Anlagen für den Fußgängerverkehr eine wichtige Rolle. Dieses gilt insbesondere für die Möglichkeiten, die Straße sicher zu überqueren. Insbesondere Ältere sind darauf angewiesen, dass sie möglichst umwegfrei die Straße queren können. Querungsmöglichkeiten sind so zu gestalten, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. mit Geh- oder Sehbehinderungen) sicher die Straßenseite wechseln können. Hierzu gehören u.a. der Einbau von taktilen Elementen und Bordsteinabsenkungen und eine kontrastreiche Verkehrsraumgestal-

tung. Auch in vollständig umgestalteten Bereichen (z. B. Begegnungszonen, Gemeinschaftsstraßen) ist auf eine gesicherte barrierefreie Führung zu achten. An Ampeln sollten ergänzend akustische Signalgeber installiert und die langsamere Gehgeschwindigkeit älterer Menschen bei der Ampelschaltung berücksichtigt werden.

## Fahrzeugtechnik weiterentwickeln

Auch die Fahrzeugtechnik kann einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit des Fußverkehrs leisten. Insbesondere Notbremsassistenten haben hohe positive Effekte für die Sicherheit der Fußgänger, und zwar unabhängig von der Fahrzeugklasse und der Größe des Fußgängers. Zudem sollten neben Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung auch passive Schutzmaßnahmen an der Fahrzeugfront ergriffen und Abbiegeassistenten mit Fußgängererkennung weiterentwickelt werden.

## Zusammenfassung

Das Ziel der Bundesregierung, bis 2020 die Anzahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten auf deutschen Straßen um 40 % zu senken, wird zwar nicht mehr erreichbar sein, es wird aber sicher eine Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms geben. Dabei sollte dann ganz gezielt auch der Sicherheit der Fußgänger mehr Bedeutung beigemessen werden. Die Reduktion der Anzahl der getöteten, aber auch der schwer verletzten Fußgänger muss dabei durch die Kombination einer Vielzahl von Maßnahmen ein besonderes Gewicht bekommen. Hier sind vor allem Maßnahmen innerorts gefragt, die auf die Vermeidung von Unfällen, aber auch auf eine Verringerung der Unfallfolgen abzielen. Der Bund kann hier den erforderlichen Rechts- und Förderrahmen schaffen, und die Kommunen können vor Ort durch eine sichere und komfortable Fußverkehrsinfrastruktur die Sicherheit und Attraktivität der Städte verbessern.



Julia Jarass

## Zufußgehen – Sicher durch die Stadt

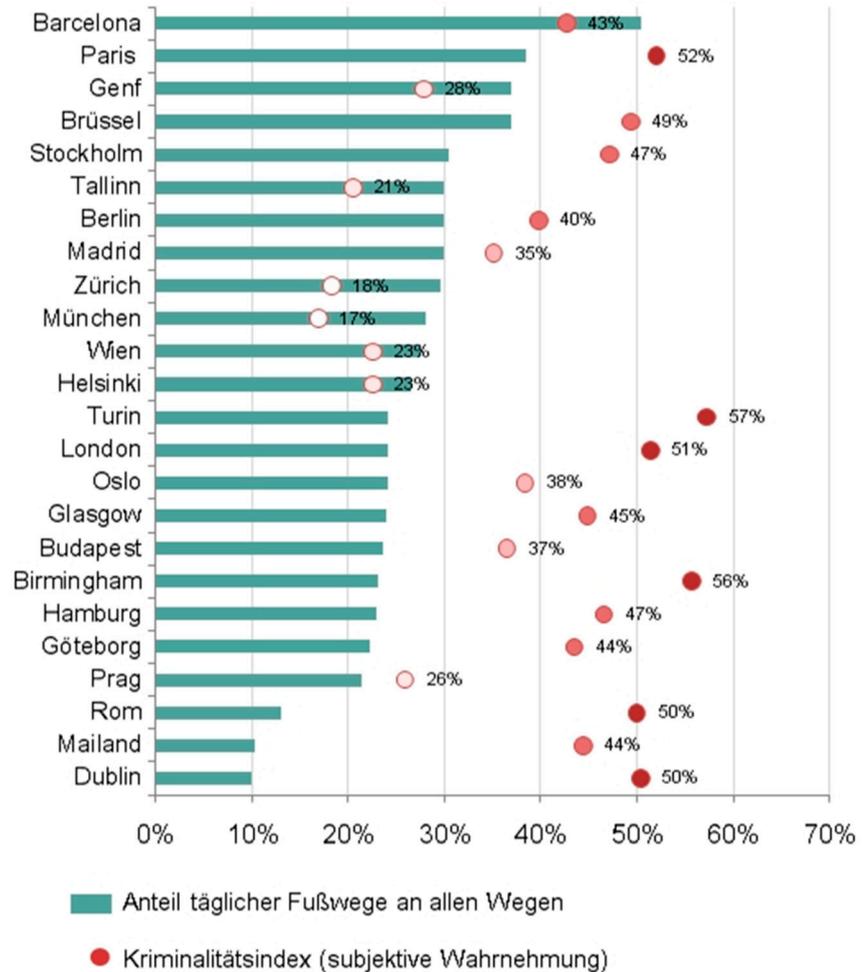
### Einleitung

Zufußgehen ist nicht nur eine häufige Art der Fortbewegung, sondern ist auch die beliebteste Fortbewegung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln (Nobis/Kuhnimhof 2019: 127 ff.). Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln bietet das Zufußgehen jedoch weniger Sicherheit. Fußgänger sind der Umwelt besonders ausgesetzt, weil sie langsamer sind als andere Verkehrsmittel und weil es keine „Pufferzone“ gibt, wie etwa beim Auto. Somit sind Fußgänger bei Verkehrsunfällen einem größeren Risiko ausgesetzt und sie sind im Hinblick auf Kriminalität im Nachteil. Zufußgehen bedeutet damit, sich der Öffentlichkeit auszusetzen. Die gefühlte Sicherheit ist deshalb eine wichtige Voraussetzung, sich gerne zu Fuß fortzubewegen.

Städte sind unterschiedlich sicher und es wird unterschiedlich viel zu Fuß gegangen. Die grünen Balken in Abbildung 1 stellen den Anteil täglicher Fußwege an allen Wegen für 24 europäische Städte dar (UITP 2015). Barcelona, Paris und Genf verzeichnen hier die höchsten Anteile. Mehr als 50 % der Wege beispielsweise in Barcelona werden zu Fuß zurückgelegt. In Rom, Mailand und Dublin liegen die Fußverkehrsanteile hingegen bei nur 13 % bzw. 10 %. Diese extremen Unterschiede lassen sich keineswegs (allein) durch Kriminalität erklären. Weitere Faktoren wie gute Erreichbarkeiten, Nutzungsmischung, fußgängerfreundliche Mobilitätskulturen und gesellschaftliche Einflüsse beeinflussen den Anteil des Zufußgehens. Dennoch ist die Sicherheit und insbesondere die gefühlte Sicherheit eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Menschen ihre Wege zu Fuß zurücklegen möchten. Diese Tendenz lässt sich auch an den Daten des subjektiven Kriminalitätsempfindens in Abbildung 1 ablesen (Numbeo 2019). Hierzu werden die Besucher der Website Numbeo aufgefordert, ihre Einschätzung zu bestimmten Sicherheitsmerkmalen (Risiko bei Nacht, Gewaltverbrechen etc.) abzugeben. Insgesamt werden knapp 70.000 Personen weltweit befragt. Die Daten zeigen eine leichte Tendenz, dass die Kriminalität in den Städten höher eingestuft wird, in denen geringere Fußwegeanteile vorliegen. Auch wenn kulturelle Unterschiede die Wahrnehmung von Kriminalität beeinflus-

sen und es sich hierbei nur um eine erste Annäherung an den Zusammenhang von Sicherheit und Zufußgehen handelt, scheint es Abhängigkeiten zu geben.

Abbildung 1: Fußwegeanteile und Kriminalitätsindex (subjektive Wahrnehmung) in ausgewählten europäischen Städten



Quellen: Eigene Darstellung basierend auf Daten von UITP Mobility in Cities Database 2015 (Fußwegeanteile) und Numbeo (2019) (Kriminalitätsindex).

Inwiefern spielt also die Sicherheit eine Rolle für den Anteil der Fußwege? Oder auch umgekehrt: Wirken sich das Vorhandensein von fußgängerfreundlichen Infrastrukturen und damit ein belebter öffentlicher Raum auf die Sicherheit aus? Zudem stellt sich

die Frage, inwiefern die objektive als auch die gefühlte Sicherheit das Zufußgehen beeinflussen, welche Bevölkerungsgruppen in besonderem Maße betroffen und in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und welche Möglichkeiten es gibt, um sichere Fußwege zu ermöglichen. Dabei deckt der Begriff der Sicherheit sowohl Kriminalität als auch Verkehrssicherheit ab. Konkret bedeutet das, dass Sicherheit den Schutz vor Straßenverkehr, z. B. durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und sichere Fußgängerüberwege, als auch den Schutz vor Kriminalität sowie Vandalismus, wie etwa Müll oder Zerstörungen, bedeutet (Bucksch/Schneider 2014). Im vorliegenden Beitrag wird insbesondere auf Kriminalität eingegangen.

## Objektive und subjektive Sicherheit

Die tatsächliche Sicherheit kann über objektive Merkmale gemessen werden, wie etwa die Anzahl der Unfälle oder Gewaltdelikte. Viel relevanter für das Zufußgehen ist jedoch das subjektive Sicherheitsempfinden, da dies entscheidet, wie sicher sich eine Person im öffentlichen Raum fühlt und ob sie sich dementsprechend dort aufhalten möchte.

Die Stadtstrukturen spielen nicht nur in Bezug auf Erreichbarkeiten und kurze Wege eine wichtige Rolle für den Fußwegeanteil, sondern auch für die Wahrnehmung hinsichtlich Nutzung, Aufenthaltsqualität und Belebtheit, was sich wiederum auf das subjektive Sicherheitsempfinden auswirkt (Abbildung 2). Monofunktionale Wohngebiete (A), die durch Videokameras und gesicherte Mauern auf Zeichen von Kriminalität hindeuten, wirken weniger fußgängerfreundlich als belebte,utzungsgemischte Gebiete, die auch von anderen Fußgängern frequentiert werden (B). Auch Verwahrlosung und Müll im öffentlichen Raum (C) führen zu einem geringeren Sicherheitsgefühl als Orte, die planerisch so gestaltet wurden, dass sie zum Verweilen einladen (D).

Das subjektive Sicherheitsempfinden hängt dabei nicht zwangsläufig oder nur schwach mit der objektiv gemessenen Sicherheit zusammen (z. B. Janssen 2014, Bowers 1991, Dittmann 2005). Häufig ist das subjektive Sicherheitsempfinden niedriger als die objektive Sicherheit (Adams et al. 2009, Oh et al. 2010) und es hängt von unterschiedlichen, teils individuellen Faktoren ab. Zur Erklärung der Entstehung des Sicherheitsempfindens bzw. der Kriminalitätsfurcht können eine Mikro-, Meso- und Makro-Ebene unterschieden werden (Köhn/Bornwasser 2012). Diese Ebenen sind miteinander verbunden und können sich wechselseitig beeinflussen. Teilweise sind sie auch nicht ganz trennscharf abgrenzbar.

---

Abbildung 2: Visueller Eindruck von Orten

A) Unbelebte Orte



Wohnviertel in Kapstadt mit eingezäunten Häusern

B) Belebte Orte



Markt in einem Wohnviertel in Athen

C) Verwahrloste Orte



(Sperr-)Müll am Straßenrand in Sacramento

D) Gestaltete Orte



Sitzmöglichkeiten in Lissabon

Fotos: Julia Jarass 2011–2019.

---

**Mikro-Ebene:** Hier ist die persönliche Verletzbarkeit (Vulnerabilität) gemeint. Das bedeutet, dass sich die individuelle Persönlichkeit und die körperliche Verfassung auf das subjektive Sicherheitsempfinden auswirken. Je nachdem, wie beispielsweise die eigene körperliche Verfassung und die Abwehrfertigkeiten wahrgenommen werden und wie hoch das persönliche Selbstvertrauen eingeschätzt wird, fühlen sich Menschen mehr oder weniger gefährdet.

**Meso-Ebene:** Hierbei geht es um die Wahrnehmung und Interpretation des öffentlichen Raums. Dabei wird angenommen, dass sich die Desorganisation eines Stadtviertels etwa durch Graffitis, zerstörte Telefonzellen, Müll und leer stehende, verfallende Häuser ausdrückt und die Bevölkerung daraus schließt, dass der öffentliche Raum

nicht ausreichend reguliert wird und die soziale Kontrolle fehlt (Lewis/Salem 1986). Dies wird dahingehend interpretiert, dass die soziale Ordnung gefährdet ist (Broken Windows-These nach Wilson/Kelling 1982). Allerdings können auch besonders stark ausgeprägte Sicherheitsvorkehrungen, wie Videokameras oder Gated Communities, als Indizien für gefährliche Orte aufgefasst werden.

**Makro-Ebene:** Hierbei geht es um zugrunde liegende gesellschaftliche und politische Unsicherheiten und Ängste, die das subjektive Sicherheitsempfinden beeinflussen. Dabei spielt auch die Berichterstattung über Straftaten in den Medien eine Rolle. Wird häufig über (weltweite) Kriminalität berichtet, kann dies zu einer verzerrten Wahrnehmung führen. Dadurch, dass zudem schwerwiegende Gewaltdelikte medial überrepräsentiert sind, entsteht der Eindruck, dass diese Straftaten häufiger vorkommen. Reuband (1998) kommt jedoch zu dem differenzierten Ergebnis, dass nicht alle Medienberichte zwangsläufig zu einer Zunahme der Kriminalitätsfurcht führen.

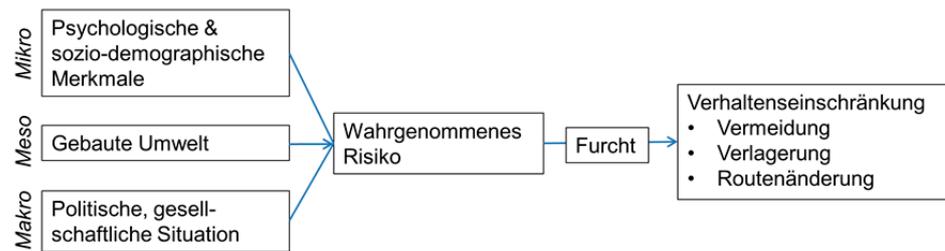
Fühlt sich eine Person im öffentlichen Raum nicht sicher, wenn sie ihren Weg zu Fuß zurücklegt, hat sie verschiedene Möglichkeiten, darauf zu reagieren:

- Vermeidungsverhalten – der Weg wird nicht durchgeführt. Dies kann zum Rückzug aus dem öffentlichen Raum führen und damit die individuelle Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe beschneiden (Jackson/ Stafford 2009).
- Verlagerungsverhalten – der Weg wird nicht zu Fuß zurückgelegt, sondern mit einem anderen Verkehrsmittel. Auch dieses Verhalten beeinflusst die individuelle Mobilität, da das ursprünglich präferierte Verkehrsmittel nicht gewählt wird. Zudem kann sich dieses Verhalten auch auf die Umwelt und gesellschaftliche Mobilitätskulturen auswirken. Wird beispielsweise der Weg mit dem Pkw statt zu Fuß zurückgelegt, entstehen negative Umweltauswirkungen.
- Routenänderungsverhalten – eine andere Route als die ursprünglich geplante wird gewählt.

Zusätzlich zu diesen Verhaltensweisen kann der geplante Weg auch zu Fuß zurückgelegt werden, aber in Begleitung von anderen Personen. Alle skizzierten Verhaltensweisen reduzieren die Lebensqualität, weil die Handlungsfreiheit eingeschränkt und die Verhaltensintention angepasst wird.

Demnach besteht ein direkter Zusammenhang zwischen dem wahrgenommenen Risiko, der daraus entwickelten Furcht und der Auswirkung auf Handlungen und Motivationen (Ferraro 1995: 4, 11) (vgl. auch Abbildung 3). Hierbei spielt es keine Rolle, ob das Risiko objektiv begründet ist oder subjektiv als ein solches wahrgenommen wird.

Abbildung 3: Zusammenhang von subjektiv wahrgenommenem Risiko, Furcht und Verhaltensänderung



Quelle: Eigene Darstellung nach Loukaitou-Sideris (2006).

## Sicherheit als Teil von Walkability

Walkability bezeichnet die Begehrbarkeit und in einem weiteren Verständnis die gesamte Bewegungsfreundlichkeit von Straßenzügen, Stadtteilen oder urbanen Räumen (Bucksch/Schneider 2014: 9). Dabei spielen sowohl objektive als auch subjektiv wahrgenommene Merkmale der physischen Umwelt eine Rolle (Abbildung 4). Bei einem weiter gefassten Walkability-Verständnis werden Merkmale, die über räumliche Merkmale der Bewegungsfreundlichkeit hinausgehen, einbezogen, darunter auch die Sicherheit. Dementsprechend kann ein Gebiet nach dem engen Walkability-Verständnis als sehr fußgängerfreundlich eingestuft, jedoch nach der weit gefassten Definition aufgrund von Sicherheitsbedenken als zu Fuß unpassierbar eingeschätzt werden. Als prominentes Beispiel ist hier Kapstadt zu nennen, wo einige Gebiete alle räumlichen Voraussetzungen für Walkability erfüllen, jedoch aufgrund der Sicherheitsbedenken insbesondere nachts gemieden werden.

Die subjektiv wahrgenommene Sicherheit ist dementsprechend eine wichtige Voraussetzung für Walkability. Gleichzeitig kann ein fußgängerfreundliches Umfeld auch einen Einfluss auf die tatsächlich vorhandene Kriminalität haben. Im Rahmen eines Projekts in Rotterdam wurde die Bevölkerung befragt, wie die Wohngebiete sicherer gemacht werden können. Die Bewohnerinnen und Bewohner schlugen vor, die Straßen zu säubern, Tempolimits einzuführen und die Nachbarschaften insgesamt fußgängerfreundlicher zu gestalten. Durch diese Maßnahmen konnten die Drogenkriminalität um 30 %, Einbrüche um 22 % und Vandalismus um 31 % reduziert werden (Arup 2016: 41).

Abbildung 4: Enges und weites Walkability-Verständnis

Differenzierungs-kriterium	Enges Walkability-Verständnis		Weites Walkability-Verständnis	
	Verkehrs- und Städteplanung		Public Health	
Primäre Herkunft	Verkehrs- und Städteplanung		Public Health	
Dimension	Flächennutzung und Konnektivität		Erscheinungs-bild	Freizeitbezogene Ressourcen
Element	Die „5 D“		Existenz/Qualität v. Gehwegen, Querungshilfen usw.	
	Density		Sicherheit (im Verkehr, auf Spielplätzen usw.)	
	Destination		Erreichbarkeit von Grünflächen, Sportanlagen usw.	
	Diversity		Sozialer Zusammenhalt	
	Distance to transit		Ästhetik	
	Design		Fahrrad- und Wanderwege	
Primäres Messniveau	Objektiv		Wahrgenommen	

Quelle: Nach Bucksch/Schneider (2014: 21).

Im Bereich der städtebaulichen Kriminalprävention wird diskutiert, welche Gestaltungsmöglichkeiten ergriffen werden müssen, um die gefühlte Sicherheit zu erhöhen. Die Architektin Hermannsdörfer unterstreicht beispielsweise die Relevanz, den Raum klar zu definieren. Der öffentliche Raum sollte gepflegt (kein Müll, Vandalismus, keine Schlaglöcher etc.) und übersichtlich sein und an die Bedürfnisse von Minderheiten angepasst werden. Wichtig ist, dass viele unterschiedliche Gruppen den Raum nutzen, um eine natürliche soziale Kontrolle zu erreichen (Lau o.J.). Die Leitlinien der CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) geben Hinweise, wie Unsicherheitsräume durch städtebauliche und architektonische Gestaltung vermieden werden können. Auch hier geht es darum, den Raum möglichst übersichtlich zu gestalten, aber dennoch klar zu strukturieren, beispielsweise durch Bäume oder Zäune als Grenzmarkierungen, die jedoch so ausgerichtet sind, dass sie nicht als Verstecke genutzt werden können. Zudem wird die soziale Kontrolle als wesentlicher Faktor für objektive und subjektive Sicherheit genannt, die über die städtebauliche Gestaltung begünstigt werden kann.

## Besonders betroffene Personengruppen

### Frauen

Frauen fühlen sich durchschnittlich weniger sicher im öffentlichen Raum als Männer, vor allem nachts (Köhn/Bornewasser 2012: 14). Das Sicherheitsempfinden und tatsächliche Übergriffe variieren dabei je nach Stadt sowie gesellschaftlichem Kontext. Insbesondere auch Menschen, die nicht den veralteten traditionellen Standardvorstellungen der Geschlechter entsprechen, wie z. B. Homosexuelle, Transsexuelle oder Drag-Queens, sind oftmals Belästigungen und Übergriffen in der Öffentlichkeit ausgesetzt. Genaue Zahlen liegen hierzu nicht vor, da Übergriffe nur unregelmäßig zur Anzeige gebracht werden.

In einer vergleichenden Studie zu Helsinki und Edinburgh geben jeweils etwa zwei Drittel der befragten Frauen an, dass sie bestimmte Orte meiden, insbesondere nachts, da sie sich dort nicht wohl oder unsicher fühlen. In den qualitativen Interviews zeigt sich, dass die Frauen aus Angst vor Übergriffen nachts nicht durch Parks und Waldflächen gehen und diese teilweise sogar tagsüber meiden (Koskela/Pain 2000: 274). Eine ausgewogene Gestaltung des öffentlichen Raumes scheint dabei wichtig zu sein: Sowohl sehr offene als auch sehr dichte/einengende Stadtstrukturen reduzieren das Sicherheitsempfinden. Ebenso werden auch sehr einsame/verlassene sowie sehr überfüllte Orte mit Übergriffen assoziiert (Koskela/Pain 2000: 274). Wichtig hierbei ist, dass es nicht der Ort selbst ist, sondern die soziale Konnotation, die dem Ort zugeschrieben wird.

Folglich passen die betroffenen Personengruppen ihr Mobilitätsverhalten an und vermeiden Wege zu Fuß, insbesondere abends und nachts (Flade/Guder 1992: 30). Oder sie steigen auf andere Verkehrsmittel um, z. B. auf den Pkw oder auf Taxis, um bedrohlichen Situationen zu entgehen. Die Wahl des Verkehrsmittels wird somit maßgeblich durch das subjektive Sicherheitsempfinden mitbestimmt. Dadurch sind Frauen in ihrer Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum stärker eingeschränkt als Männer (Hun-ecke/Preißner 2001).

Ein Beispiel aus Kairo zeigt, wie sich Frauen mithilfe einer App freier im öffentlichen Raum bewegen können. Kairo zählt zu den gefährlichsten Städten für Frauen, über 95 % der befragten Frauen gaben an, im öffentlichen Raum belästigt worden zu sein (Fahmy et al. 2014). Über die App Harassmap.org können Übergriffe auf einer Karte verortet werden, um andere Nutzer zu warnen und diese Orte ggf. zu meiden. Zudem gehen Freiwillige einmal im Monat in die betroffenen Regionen und reden mit Shopbesitzern, Taxifahrern und den Bewohnern des Viertels, um Aufklärung zu betreiben. Mithilfe der App Rescue kann im Fall einer Bedrohung ein Signal an andere App-Nutzer im Umkreis von 1 Kilometer gesendet werden, die dann zur Hilfe kommen können. Dadurch können auf Überfälle aufmerksam gemacht und gesellschaftliche Ver-

änderungen angestoßen werden, damit Frauen irgendwann eigenständig und ohne Angst zu Fuß durch die Straßen gehen und ihre Stadt erkunden können.

## Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen

Ältere Menschen fühlen sich im öffentlichen Raum tendenziell weniger sicher als der Durchschnitt der Bevölkerung. Dies lässt sich auch auf körperliche Beeinträchtigungen, wie etwa ein eingeschränktes Sehvermögen oder weniger Kraft für die Verteidigung im Falle eines Angriffs, zurückführen. Insbesondere nachts sinkt das subjektive Sicherheitsempfinden bei älteren Menschen (> 60 Jahre) (Dörmann/Remmers 2000: 55).

Bei älteren Menschen spielen städtebauliche Elemente eine wesentliche Rolle, um die körperliche Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum zu fördern. Insbesondere wenn körperliche Einschränkungen vorliegen, bedeutet das konkret, dass Fußgängerwege in gutem Zustand ohne Unebenheiten sein sollten, abgesenkte Bordsteine haben sollten und Fußgängerüberwege, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Beleuchtung vorhanden sein sollten (Rosenberg et al. 2013, Booth et al. 2000).

Nicht nur bauliche Aspekte, sondern auch die soziale Integration spielt eine wichtige Rolle: Ältere Menschen, die sich in ihrem Wohnumfeld sozial integriert fühlen, haben geringere Kriminalitätsfurcht. Das lässt sich unter anderem auch dadurch begründen, dass sich Menschen in ihrem Umfeld sicherer fühlen, wenn sie eingebunden sind und somit das Gefühl haben, ihr Wohnumfeld aktiv mitzugestalten, also auch eine gewisse soziale Kontrolle haben (De Donder et al. 2005: 371).

## Kinder

Je nachdem, wie Eltern die Risiken im öffentlichen Raum einschätzen, werden die Kinder in ihrer individuellen Mobilität und dem Zugang zum öffentlichen Raum gelenkt. Eltern fungieren somit als „Gatekeeper“, die darüber entscheiden, wie frei sich ihre Kinder draußen bewegen dürfen und welche Verkehrsmittel sie nutzen (Rees-Punia et al. 2018). Dies führt häufig auch zu einer Einschränkung des Aktionsraums des Kindes bzw. zu einer reduzierten Eigenständigkeit (Flade 2007: 500).

Forschungsergebnisse aus Australien zeigen, dass Stadtstrukturen, die das Zufußgehen fördern und den Autoverkehr reduzieren, einen bedeutenden Einfluss auf das Sicherheitsempfinden von Eltern und somit das Mobilitätsverhalten von Kindern haben, unabhängig von sozio-demographischen Einflussfaktoren (Egli et al. 2018: 118). Die „natürliche Überwachung“ durch Menschen im öffentlichen Raum kann die Bedenken und empfundene Risiken der Eltern in Bezug auf Straftaten und Verkehrsunfälle reduzieren.

Menschliche Interaktionen sind daher extrem wichtig, um lebenswerte, sichere und identitätsstiftende Nachbarschaften zu schaffen. Funktionierende Nachbarschaften fungieren quasi als Augen auf der Straße, die die gefühlte Sicherheit erhöhen (Jacobs 1961: 35). Damit menschliche Interaktionen entstehen können und Menschen Lust haben, das Treiben auf der Straße zu beobachten, müssen eine entsprechende Aufenthaltsqualität vorhanden und eine kritische Masse an Menschen überhaupt unterwegs sein.

Auch im Bereich der Verkehrssicherheit zeigt sich, dass Unfälle oder Verletzungen vermieden werden können, wenn bestimmte städtebauliche Elemente beachtet werden. Sind Räume für Kinder vorhanden, wie Spielplätze oder Parks, in denen sie sich ungestört und ohne Straßenverkehr frei bewegen können, verringert sich die Unfallrate. Eine Studie aus Australien zeigt beispielsweise, dass Unfälle um bis zu 30 % zurückgehen, wenn das Verkehrsvolumen um 15 % reduziert wird (Stevenson 1997: 35).

## Zusammenfassung

Fußgänger sind der Umwelt besonders ausgesetzt, weil sie langsamer sind als andere Verkehrsmittel und weil es keine „Pufferzone“ zur Umgebung gibt, wie etwa beim Auto. Somit sind Fußgänger bei Verkehrsunfällen und in Hinblick auf Kriminalität stärker gefährdet. Um gerne zu Fuß zu gehen und mehr Wege zu Fuß zurückzulegen, ist sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit eine essentielle Voraussetzung.

### Gefühlte Sicherheit < objektive Sicherheit

Die objektive und die gefühlte Sicherheit müssen jedoch keineswegs übereinstimmen. Meist wird das Risiko deutlich höher eingestuft, als es tatsächlich ist. Das subjektive Sicherheitsempfinden hängt dabei von vielfältigen Faktoren ab. Die Persönlichkeit und individuelle körperliche Einschränkungen spielen hier genauso eine Rolle wie städtebauliche Kriterien und die Wahrnehmung des öffentlichen Raums sowie gesellschaftliche Prägungen und Medienberichte. All diese Faktoren beeinflussen das subjektive Sicherheitsempfinden und damit auch die Mobilität zu Fuß. Denn wenn sich eine Person im öffentlichen Raum nicht sicher fühlt, geht sie entweder nicht oder nur in Begleitung aus dem Haus oder sie nutzt ein anderes Verkehrsmittel, mit dem sie sich in Sicherheit fühlt. Dabei sind bestimmte Personengruppen höheren Risiken ausgesetzt als andere und sie reagieren unterschiedlich auf die gebaute Umwelt.

### Städtebauliche Merkmale: menschenleer oder überfüllt

Die gebaute Umwelt hat einen entscheidenden Einfluss auf das subjektive Sicherheitsempfinden und auf die tatsächliche Sicherheit. Dabei kommt es nicht nur auf rein bauliche Elemente an, sondern darauf wie die Orte genutzt und angenommen werden.

Verkehrsberuhigte und gleichzeitig belebte Orte steigern die Aufenthaltsqualität und senken das Risiko für Verkehrsunfälle und die subjektive Kriminalitätsfurcht. Dabei kommt es auf die richtige Mischung an: Überfüllte Orte werden zum Teil als weniger sicher wahrgenommen. Somit ist ein Anstieg der Belebtheit nicht linear mit einem hohen subjektiven Sicherheitsempfinden verbunden.

### Digitalisierung als Selbstverteidigung

Nicht nur die gebaute Umwelt wirkt sich auf das Sicherheitsempfinden und damit das Zufußgehen aus, auch gesellschaftliche Strukturen beeinflussen die Sicherheit. Wenn Menschen beispielsweise wegen ihres „Andersseins“ auf der Straße belästigt werden, gehen sie seltener zu Fuß, auch wenn ein perfekt ausgebauter und gut beleuchteter Fußweg vorhanden ist. Mit der Digitalisierung gibt es Möglichkeiten, in gesellschaftliche Prozesse einzugreifen, indem zumindest das subjektive Sicherheitsempfinden, beispielsweise mittels Apps zur Sicherheit, erhöht werden kann. Insgesamt ist hier ein tiefgreifender gesellschaftlicher Wandel unabdingbar, damit sich alle Personengruppen sicher und unbehelligt im öffentlichen Raum aufhalten können.

Demnach könnte ein hoher Fußgängeranteil andersherum auch ein Indikator für eine gut funktionierende Gesellschaft sein. Dort, wo sich Menschen gerne im öffentlichen Raum aufhalten, anderen Menschen auf der Straße begegnen und mit ihnen in Austausch treten wollen, gibt es höchstwahrscheinlich wenig Kriminalität, Unfälle und ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden.

## Literatur

- Adams, M. A., S. Ryan, J. Kerr, J. F. Sallis, K. Patrick, L. D. Frank et al. (2009): Validation of the Neighborhood Environment Walkability Scale (NEWS) items using geographic information systems, in: *Journal of Physical Activity and Health*, 6: 113–123.
- Arup (Hrsg.) (2016): *Cities Alive: Towards a walking world*, <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world>
- Boers, K. (1991): Kriminalitätsfurcht. Über den Entstehungszusammenhang und die Folgen eines sozialen Problems, Pfaffenweiler.
- Booth, M. L., N. Owen, A. Bauman, O. Clavisi, E. Leslie (2000): Social-cognitive and perceived environment influences associated with physical activity in older Australians, in: *Preventive Medicine*, 31 (1): 15–22.
- Bucksch, J., und S. Schneider (2014): *Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune*, Bern.
- De Donder, L., D. Vert, E. Messelis (2005): Fear of crime and elderly people: Key factors that determine fear and crime among elderly people in West Flanders, in: *Ageing International*, 30 (4): 363–376.

- Dittmann, J. (2005): Entwicklung der Kriminalitätseinstellungen in Deutschland: eine Zeitreihenanalyse anhand allgemeiner Bevölkerungsfragen, DIW Discussion Papers, No. 468, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/18319/1/dp468.pdf>
- Dörmann, U., und M. Remmers (2000): Sicherheitsgefühl und Kriminalitätsbewertung, München.
- Egli, V., E. Ikeda, T. Stewart, M. Smith (2018): Interpersonal Correlates of Active Transportation, in: R. Larouche (Hrsg.): Children's Active Transportation: 115–125.
- Fahmy, A., A. Abdelmonem, E. Hamdy, A. Badr (2014): Towards A Safer City. Sexual Harassment in Greater Cairo: Effectiveness of Crowdsourced Data. HarassMap, IDRC CRDI, [https://harassmap.org/storage/app/media/uploaded-files/Towards-A-Safer-City\\_executive-summary\\_EN.pdf](https://harassmap.org/storage/app/media/uploaded-files/Towards-A-Safer-City_executive-summary_EN.pdf)
- Ferraro, K.F. (1995): Fear of crime: Interpreting victimization risk, Albany (State University of New York Press).
- Flade, A. (2007): Die sozialen Kosten des Verkehrs, in: O. Schöller, W. Canzler, A. Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden: 490-509.
- Flade, A., und R. Guder (1992): Mobilität und Stadtverkehr aus der Perspektive von Frauen, Institut für Wohnen und Umwelt, Darmstadt.
- Hunecke, M., und C. Preissner (2001): Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsverhalten in der Alltagsgestaltung von Frauen, in: A. Flade und S. Bamberg (Hrsg.): Ansätze zur Erklärung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, Institut für Wohnen und Umwelt, Darmstadt: 9–35.
- Jackson, J., and M. Stafford (2009): Public Health and Fear of Crime: A Prospective Cohort Study, *The British Journal of Criminology*, Volume 49, Issue 6: 832–847.
- Jacobs, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities*, New York.
- Janssen, I. (2014): Crime and perceptions of safety in the home neighborhood are independently associated with physical activity among 11–15 year olds, in: *Prev. Med.* 66: 113–117.
- Köhn, A., und M. Bornewasser (2012): Subjektives Sicherheitsempfinden, Working Paper Nr. 9, Kooperative Sicherheitspolitik in der Stadt (KoSiPol), <http://nbn-resolving.de/>
- Koskela, H., and R. Pain (2000): Revisiting fear and place: women's fear of attack and the built environment. in: *Geoforum* 31: 269–280.
- Lau, P. (o.J.): Architektur und Sozialarbeit. in: Brandeins, <https://www.brandeins.de/corporate-publishing/b-o-city-of-wood/architektur-und-sozialarbeit>
- Lewis, D. A., and G. Salem (1986): *Fear of Crime: Incivility and the Production of a Social Problem*, New Brunswick.
- Loukaitou-Sideris, A. (2006): Is it Safe to Walk? Neighborhood Safety and Security Considerations and Their Effects on Walking, in: *Journal of Planning Literature*, 20 (3): 219–232.
- Nobis, C., und T. Kuhnimhof (2019): *Mobilität in Deutschland — MiD Ergebnisbericht, Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15)*, Bonn/Berlin, [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)
- Numbeo (2019): *Europa: Kriminalitäts-Index 2019*, <https://de.numbeo.com/kriminalitaet/rankings-nach-region?region=150&title=2019>
- Oh, A. Y., S. N. Zenk, J. Wilbur, R. Block, J. McDevitt, E. Wang (2010): Effects of perceived and objective neighborhood crime on walking frequency among midlife African American women in a home-based walking intervention, in: *Journal of Physical Activity and Health*, 7: 432–441.
- Rees-Puniaa, E., E. Hathawayb, J. Gay (2018): Crime, perceived safety, and physical activity: A meta-analysis, in: *Preventive Medicine*, 111: 307–313.

- Reuband, K.-H. (1998): Kriminalität in den Medien: Erscheinungsformen, Nutzungsstruktur und Auswirkungen auf die Kriminalitätsfurcht, in: Soziale Probleme, 9 (2): 125–153.
- Rosenberg, D., D. Huang, S. Simonovich, B. Belza (2013): Outdoor Built Environment Barriers and Facilitators to Activity among Midlife and Older Adults with Mobility Disabilities, in: Gerontologist, 53 (2): 268–279.
- Stevenson, M. (1997): Childhood pedestrian injuries: what can changes to the road environment achieve?, in: Australian and New Zealand Journal of Public Health, 21 (1): 33–37.
- Thomson Reuters Foundation (2016): EXCLUSIVE – Cairo named riskiest megacity for women, worse since Arab spring, <https://af.reuters.com/article/africaTech/idAF L8N1LM1H1>
- UITP (2015): Mobility in Cities Database 2015, Full Dataset.
- Wilson, J. Q., and G. L. Kelling (1982): The Police and the Neighbourhood Safety: Broken Windows, in: The Atlantic Monthly, 3: 29–39.



B

Meinungen und Positionen



Franciska Frölich von Bodelschwingh, Ricarda Pätzold

## Rettet das Trottoir!

In den zurückliegenden Monaten wurde sehr intensiv über ein Phantom diskutiert: den Elektro-Tretroller (auch Kick-Scooter oder Trottinette). Die Pro-und-contra-Debatten über die Konsequenzen der Zulassung dieses neuen Verkehrsmittels für den Straßenverkehr muteten gelegentlich an, als stünde den Städten eine neuerliche Mobilitätsdämmerung bevor – auch weil Erfahrungen mit dem leibhaftigen Fahrzeug weitgehend fehlten. Den Platz des Eigenerlebens nahmen (zumeist infernalische) Berichte aus anderen Städten ein (u.a. Krohn 2019). Strittig war in erster Linie die Öffnung des Gehwegs für „langsame“ Elektroroller (bis 12 km/h), die mittlerweile abgesagt wurde. Das enthebt den Fußverkehr zwar von einer zusätzlichen Zumutung, die bereits seit Jahren bestehenden Probleme werden jedoch weiter ignoriert. Auch die in der Schweiz 2018 gestartete, titelgebende Petition „Rettet das Trottoir“ (Fussverkehr Schweiz 2018) rekurrierte lediglich auf das Recht der Fußgängerinnen und Fußgänger auf ihren eigenen Verkehrsraum<sup>1</sup>. Ist das genug? Ist der Bürgersteig nicht mehr als ein Verkehrsraum?

Während über stadtbildprägende Bausteine, wie Wohngebäude, Repräsentativ- und Wirtschaftsbauten, Brücken und Plätze, würdigende Abhandlungen verfasst wurden und werden, fristet der Gehweg ein Schattendasein. Von Millionen Füßen getreten, ist er einfach da, scheinbar banal und zweckmässig. Dabei ist seine Geschichte in der Neuzeit vergleichsweise kurz. Es gab Vorläufer in der römischen Antike, die den Passanten Schutz vor vorbeifahrenden Wagen boten. Vor allem wurden aber Flächen geschaffen, auf denen Waren, Essen und Dienstleistungen unter freiem Himmel angeboten werden konnten. Die Idee eines abgetrennten Straßenbereiches für Zu-Fuß-Gehende wurde erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts in London wieder aufgegriffen. Weitere einhundert Jahre später bekamen auch Straßen in vornehmen Pariser Vierteln Bürgersteige. Zum Gehen wurde aber weiterhin die gesamte Fläche der

---

1 Im Strassenverkehrsgesetz der Schweiz heißt es; „Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten“ (Art. 43 SVG). In der deutschen Straßenverkehrsordnung findet sich dagegen lediglich der Passus: „Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen“ (§ 25 StVO), dessen Schweizer Analogie „Fussgänger müssen die Trottoirs benützen“ lautet (Art. 49 SVG).

Straße benutzt. Auf dem erhöhten Gehweg war die Wahrscheinlichkeit, in Pferdemit zu treten, aber wesentlich geringer. Trotz der Mobilitätsinnovationen Fahrrad und Automobil blieb der Mischverkehr<sup>2</sup> bis 1934 erhalten. Erst mit der Reichs-Straßenverkehrsordnung wurde dann die Trennung verfügt: „Ist eine Straße für einzelne Arten des Verkehrs bestimmt (Fußweg, Fahrradweg, Reitweg), so ist dieser Verkehr auf den ihm zugewiesenen Straßenteil beschränkt“, was wiederum die Notwendigkeit der Erfindung des Zebrastreifens und anderer Querungsmöglichkeiten bedingte (vgl. Petrich 2016; Schweizer 2007).

Jane Jacobs merkte an, dass ein Bürgersteig mannigfaltige Funktionen habe. All diese „hängen zwar mit dem Verkehr zusammen, sind aber keineswegs mit ihm identisch“ (Jacobs 1993: 27). Für sie sind Straßen und ihre Bürgersteige die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt, ihre „lebenskräftigsten Organe“ (ebd.). Auf den Bürgersteigen der Großstädte begegnen sich unentwegt Fremde. Sie nehmen sich zumeist kaum wahr, vergewissern sich nicht ständig der Absichten der Vorbeieilenden. Kontakte bleiben beiläufig. Das kann als Ignoranz oder aber auch als Vertrauen gedeutet werden. Und: „Das Vertrauen wird in einer Großstadt aus vielen, vielen Bürgersteigkontakten gebildet“ (ebd.: 47).

In besonderer Weise wahrnehmbar wird das, wenn die Jahreszeiten wechseln und die ersten Sonnenstrahlen des Frühlings die Stadtbewohnerinnen und -bewohner aus den Wohnungen locken. Cafés und Restaurants stellen Tische und Stühle auf, um der sonnenhungrigen Kundschaft einen Platz in der Sonne zu bieten. Menschen wechseln vom winterlichen Stehschritt ins Schlendern. Die Touristinnen und Touristen sind auch wieder in Scharen zurück und verwandeln die Stadt in ein Fotostudio. Insbesondere in den zentralen Bereichen der Stadt besteht nun erhöhte Kollisionsgefahr. Das Flanieren wird zum Hindernislauf im Gewirr aus Cafémöbeln, Werbeaufstellern, geparkten Leihrädern, Zu-Fuß-Gehenden in unterschiedlicher Geschwindigkeit mit und ohne Hund, Essenslieferanten mit riesigen Boxen auf dem Rücken und vielen mehr. Es herrscht knallharte Konkurrenz um jeden Zentimeter der Bürgersteige. Im Tagesspiegel war zu lesen: „Der Gehweg ist das natürliche Habitat des Stadtmenschen“ (Hönicke/Spannagel 2018). Wie ist es aber um die Qualität der Lebensumwelt bestellt? Sind Fußgängerinnen und Fußgänger bereits als bedrohte Art einzustufen, wie es Axel Hackes Kolumne „Es heißt Gehwege, nicht Fluchtwege!“ (2019) nahelegt?

Gehweg, Fußweg oder Bürgersteig – alle Bezeichnungen stellen zuerst auf die verkehrliche Primärfunktion des Raums ab. In der Realität findet dort aber wesentlich mehr statt. Machen wir an der Stelle eine kursorische Bestandsaufnahme der Nutzungen, die – neben der Bewegung – auf dem Gehweg Platz finden:

---

2 In der Preußischen Wegeordnung von 1905 stand ausdrücklich, dass die Straße „von jedermann zum Gehen, Reiten, Radfahren, Fahren und Viehtreiben benutzt werden“ darf.

- Stadtnatur: Die Ränder vieler Gehwege sind gesäumt von Straßenbäumen, in deren Baumscheiben seit einigen Jahren auch von der Anwohnerschaft liebevoll gepflegte Beete Platz finden. Hinzu kommen Pflanztöpfe vor Ladengeschäften oder als Einfassung von Freisitzen.
- Infrastruktur: Der Platz unter den Bürgersteigen ist ebenso dicht genutzt wie der oberirdische. Davon zeugen graue oder manchmal bunt gestaltete Kästen der Strom- und Telekommunikationsanbieter. Straßenlaternen – deren Masten oft als Fahrradständer genutzt werden sowie im Vorfeld von Wahlen zum Aufhängen der Plakate der Parteien – sorgen in der Nacht für Beleuchtung. Auch öffentliche Toiletten und Briefkästen gehören zur Grundausstattung des öffentlichen Raums, dagegen sind öffentliche Telefonzellen nur noch sehr selten zu sehen.
- Information: Ebenfalls zu einer aussterbenden Art gehören die klassischen mit Programmplakaten beklebten Litfaßsäulen. An ihre Stelle treten beleuchtete Werbesäulen oder Werbekästen. Des Weiteren geben Verkehrsschilder über Regelungen Auskunft, Hinweisschilder weisen den Weg zu Sehenswürdigkeiten, Parkautomaten offerieren die Möglichkeit, das Abstellen der Autos zu legalisieren.
- Lager: Am Rand der Gehwege wurden in den letzten Jahren vermehrt Fahrradbügel oder andere Abstellmöglichkeiten installiert. Darüber hinaus bieten Läden oft eigene Fahrradständer an. Die Flotte der Leihfahrradanbieter verteilt und konzentriert sich nach eigenen Regeln<sup>3</sup>. Auf den Gehwegen finden sich ebenfalls Mülleimer, die vor allem die Reste der To-go-Versorgung der Stadtbewohnerinnen und -bewohner aufnehmen. Die Sammelcontainer der Hilfsdienste oder auch Büchertauschstationen bieten die Möglichkeit, genutzte Güter anderen zugänglich zu machen.
- Versorgung: Die Auslagen der Schaufenster von Geschäften sind vom Bürgersteig aus am besten zu betrachten. Vor den Geschäften werden zusätzlich oft Auslagen präsentiert, um die Kundschaft durch die Ladentür zu locken. Zusätzlich sollen Aufsteller die Aufmerksamkeit für Angebote wecken.
- Essen und Trinken: Eine der gravierendsten Veränderungen der zurückliegenden 20 Jahre im öffentlichen Raum stellt die oft als „Mediterranisierung“ bezeichnete Ausweitung der Freisitze und Schankvorgärten vor Restaurants, Cafés, Imbissen und auch „Spätis“<sup>4</sup> dar. Nicht immer zur Freude der Anwohnerschaft wird hier bis

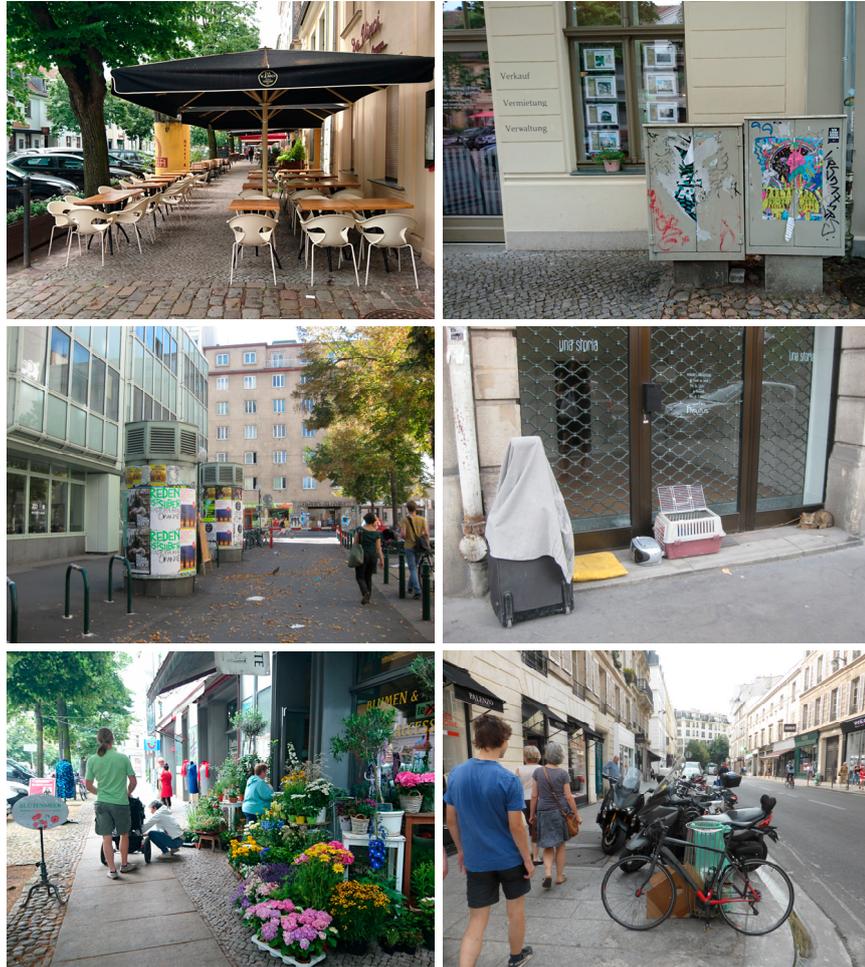
---

3 2018 stellten in Berlin sieben der acht großen Anbieter etwa 20.000 Leihräder auf den Gehwegen ab.

4 Spätverkaufsstelle, auch Kiosk oder Büdchen genannt, also ein Ort für nächtliche Einkäufe (s.a. Thiel 2017).

spät in der Nacht gegessen und getrunken; der Bürgersteig wird damit von Frühling bis Herbst zum Wohnzimmer der Städte.

---



Fotos: Ricarda Pätzold

---

- Gesellschaft: Auf dem Gehweg treffen sich Nachbarn und Freundinnen, Mütter und Väter fahren ihren Nachwuchs spazieren, Schülerinnen und Schüler legen auf dem Nachhauseweg eine Pause zum Austausch von Neuigkeiten ein. Kinder werden dagegen meist nur in Vororten zum Spielen auf die „Straße“ geschickt. Der Bürgersteig ist aber auch der Ort, an dem Passantinnen und Passanten von Bet-

telnden angesprochen werden. Nachts wird der Gehweg dann für manche, die keine andere Möglichkeit haben, zum Nachtlager.

- Warten: Auf den Gehwegen befinden sich auch oft die Haltestellen von Bus und Tram mit den zugehörigen Ausstattungen der Haltestellen aus Wartehäuschen, Bänken und Informationsanlagen. An den Haltestellen sammeln sich immer wieder größere Gruppen von wartenden Personen.
- Fehlverhalten: Auch wenn eine Mischung aus sozialer Ächtung, Strafen und Angeboten das Problem mancherorts reduziert hat, sind die Bürgersteige und Baumscheiben immer noch die „Hundetoilette“ der Städte sowie auch beliebte Ablageorte für Sperrmüll. Ebenso werden Autos regelwidrig auf Bürgersteigen und in Einfahrten abgestellt. Das Gehwegparken ist allerdings teilweise auch erlaubt (Zeichen 315 der StVO).

Die skizzierte Sammlung maximaler Varianten zeigt die hohe Nutzungsvielfalt und Nutzungsintensität des Bürgersteigs, auch wenn nicht alles überall und zur gleichen Zeit stattfindet. Dagegen weist die Straße an sich eine ernüchternde Nutzungsarmut auf, es wird geparkt und gefahren. Wenn das Stadtleben Einzug halten soll, muss sie – zum Beispiel für Straßenfeste – abgesperrt werden.

Die Vielfalt des Bürgersteigs bedingt – auch ohne zusätzliche Mobilitätsangebote – eine Vielzahl von Konflikten. Es geht um Lärm, aber vor allem um die Verteilung des knappen Raums. Dabei sind die Ausgangsbedingungen in den Städten und Stadtquartieren höchst unterschiedlich. Während in Berlin viele Bürgersteige über 5 m breit sind, balancieren in der Kölner Südstadt die Passanten meist auf 1,50 Meter Gehwegbreite. Die Unterschiedlichkeit der lokalen Straßenquerschnitte resultiert zumeist aus der Historie, dabei werden seit über 40 Jahren Planungsempfehlungen zu notwendigen Gehwegbreiten herausgegeben: „Die Breite der Geh- und Fußwege richtet sich nach der zu erwartenden Zahl der Fußgänger. Gehwege sollen mindestens 1,5 m breit sein. Bei Verkehrsstraßen ist die Mindestbreite 3 m, bei Geschäftsstraßen 4,5 m. [...] Zusätzlich zu dieser Breite kann der Gehweg einen Schutzstreifen [0,50 m] gegen den Fahrzeugverkehr und einen Verweilstreifen entlang der Baufront erhalten“ (FGSV 1972). In der Praxis entfaltet davon vor allem die Mindestbreite von 1,5 m Relevanz – u. a. als Maßzahl, die meist bei der Genehmigung von Freisitzen auf den Gehwegen herangezogen wird (vgl. Pätzold 2011). Für andere Nutzungen gibt es ebenso Empfehlungen (vgl. Abbildung 1), die jedoch kaum eine Rolle zu spielen scheinen – ansonsten wären mehr Bürgersteige deutlich breiter.

Abbildung 1: Platzbedarf auf Gehwegen für Zusatznutzungen

Zusatzbreiten für ...	Richtwert
Verweilflächen vor Schaufenstern oder Auslagen	1,00 m
Brief- und Schaltkästen	0,50 m
Ruhebänke	1,00 m
Grünstreifen ohne Bäume	1,00 m
Auslagenstände vor Geschäften und Vitrinen	1,50 m
Warteflächen an Haltestellen	1,50 m
Baumbeete	2,00 m
Stellflächen für Zweiräder	2,00 m

Quelle: SRL/FUSS e.V. 2000: 3, nach FGSV 1985/1995.

Die Gestaltung der Infrastruktur „Gehweg“ wirkt sich eklatant auf die Nutzung dieses öffentlichen Raums aus (vgl. auch ISR 2016). Gute Beispiele gibt es vielerorts. Eine spezielle Würdigung erfahren sie z. B. in der Schweiz mit dem Preis „Flâneur d’Or“ (Fussverkehr Schweiz 2019). Reichen diese Vorbilder aber aus, um Verbesserungen für die Vielzahl der Bürgersteige des Alltags zu erreichen? Wahrscheinlich nicht, allein weil auch bei guten Beispielen oft „nur“ die Verkehrsfunktion betrachtet wird. Aber ohne eine Gesamtbetrachtung der Nutzungsvielfalt und eine Einbeziehung dieser in ein integriertes Regelwerk – denn in dieser Hinsicht herrscht bisher eine erstaunliche Regelungsarmut – wird man dem Bürgersteig nicht gerecht.

## Platz da!

Nicht nur angesichts der „E-Tretroller-Gefahr“ wird immer wieder die Forderung laut, jegliche „Fahrzeuge“ von den Bürgersteigen zu verbannen und diese ausschließlich dem Fußverkehr zu widmen. Angesichts der beengten Verhältnisse auf den Gehwegen und der Gefahr, die von den höheren Geschwindigkeiten der Fahrenden ausgeht, ist diese Forderung von Fußverkehrsverbänden nachvollziehbar – aber setzt diese Lösung wirklich an der richtigen Stelle an? Letztlich werden dadurch umweltfreundliche, gesundheitsfördernde und CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilitätsarten gegeneinander ausgespielt. Der deutlich raumgreifendere Kfz-Verkehr hingegen, der sich zudem auf die städtische Luft- und Aufenthaltsqualität äußerst negativ auswirkt, wird hingegen bei diesem Konflikt beiseitegelassen.

Der Schlüssel zur Lösung einer Reihe von Konflikten auf dem Gehweg liegt jedoch genau neben dem Bürgersteig: auf der Straße und dem meist dazwischenliegenden Parkstreifen. Sowohl dem fahrenden als auch dem ruhenden Verkehr steht in den Städten ein immenser Raum zur Verfügung, dessen Unantastbarkeit dringend in Frage gestellt werden sollte. Fahrradfahrende weichen in der Regel nicht auf den Gehweg aus, weil sie so gerne Slalom fahren und Zufußgehende verärgern wollen, sondern weil das Fahren auf der Straße angesichts von mangelnder Straßenqualität und insbesondere aus Sicherheitsgründen nicht zumutbar ist. Das können beispielsweise Eltern mit Kindern über zehn Jahren sein, die das Fahren auf stark befahrenen Straßen (die schlimmstenfalls ohne Radspur angelegt sind) vermeiden wollen, langsame oder ungeübte Radfahrende, die im schnell fließenden Verkehr unsicher sind, sowie Radfahrende, die einer unzureichenden Straßenqualität bzw. dichtem Verkehrsaufkommen bei fehlender Radspur ausweichen. Durch die Anlage von qualitätsvollen, ausreichend breiten und vor dem Kfz-Verkehr geschützten Radspuren könnten das Fahren auf der Straße auch für junge, langsame und unsichere Radfahrende ermöglicht und der Ausweichverkehr auf den Gehwegen vermieden werden.

Ebenso wie die Radwege sollten auch die Abstellplätze für Fahrräder – sowohl für Leihfahrräder als auch für private – in den Straßenraum verlegt werden. Auf dem Platz, den ein Auto zum Parken einnimmt, können problemlos zehn Fahrräder inklusive Abstellbügel untergebracht werden. Ohne viel Aufwand könnte somit eine Vielzahl von Fahrrädern (oder auch Elektrorollern), die aktuell den eingeschränkten Raum auf den Gehwegen zusätzlich verknappen, auf wenigen Kfz-Stellplätzen untergebracht werden. Das trifft auch auf Schankvorgärten zu, für die in deutschen Städten bisher selten die Möglichkeit der Parkplatzabläse genutzt wird.

All diese Maßnahmen setzen eine Beschränkung des Platzes für den motorisierten Individualverkehr voraus. Und genau hier sollte der Konflikt auch ausgetragen werden: zwischen den Ansprüchen des Bürgersteigs auf der einen Seite und denen des Kfz-Verkehrs auf der anderen Seite. Die Kommunen – aber auch Bund und Länder – sind aufgefordert, hier Stellung zu beziehen und im Interesse gesunder und lebenswerter Städte den Fuß- und Radverkehr zu unterstützen und damit ein intensiveres öffentliches Leben auf den Bürgersteigen zu ermöglichen.

## Literatur

- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1972): Richtlinien für Anlagen des Fußgängerverkehrs, Köln.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1985/1995): Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE), Köln.
- Fussverkehr Schweiz (2018): Rettet das Trottoir, <https://fussverkehr.ch/trottoir/> (letzter Zugriff: 24.05.2019).
- Fussverkehr Schweiz (2019): Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur, <https://flaneurdor.ch> (letzter Zugriff: 24.05.2019).
- Hacke, Axel (2019): Es heißt Gehwege, nicht Fluchtwege!, in: Süddeutsche Magazin 16/2019: 15.
- Hönicke, Christian, und Lars Spannagel (2018): Der Kampf um Berlins Gehwege, in: Der Tagesspiegel, 18.06.2018, <https://www.tagesspiegel.de/berlin/die-stadt-im-wandel-der-kampf-um-berlins-gehwege/22660228.html>.
- ISR – Institut für Stadt- und Regionalplanung (Hrsg.) (2016): Lebendige Straßen. Ein Handbuch zur Gestaltung öffentlicher Straßenräume in Pankow, Berlin.
- Jacobs, Jane (1993): Tod und Leben großer amerikanischer Städte (Original: The Death and Life of Great American Cities, 1963), Braunschweig/Wiesbaden.
- Krohn, Knut (2019): Warum E-Tretroller in Paris immer mehr zum Problem werden, in: Badische Zeitung, 19.2.2019, <https://www.badischezeitung.de/panorama/warum-e-tretroller-in-paris-immer-mehr-zum-problem-werden--166908270.html>.
- Pätzold, Ricarda (2011): „Draußen nur Kännchen“. Stadtbetrachtungen rund um den Caféhausstuhl, in: Ursula Flecken und Laura Calbet i Elias (Hrsg.): Der öffentliche Raum. Sichten, Reflexionen, Beispiele, Berlin: 147–158.
- Petrich, Sebastian (2016): Kampf um die Straße, in: BUNDzeit. Umweltzeitung für Berlin und Brandenburg 1/2016: 2.
- Schweizer, Thomas (2007): Die Geschichte des Fussgängerstreifens, Fussverkehr Schweiz, Faktenblatt, Zürich.
- SRL und FUSS e.V. (Hrsg.) (2000): Wie breit müssen Gehwege sein?, Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr, Fußnote 1, Kassel.

Ralf Kaulen

## Fußverkehr in Gesetzen und Regelwerken – Novellierungsbedarf und Handlungsempfehlungen

### Historie und Zielsetzung der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Vor 1900 existierten nahezu keine Regelungen zur Nutzung des Straßenraums, alle Verkehrsteilnehmer konnten alle Flächen frei nutzen. Mit Beginn der zunehmenden Technisierung des Verkehrs im 20. Jahrhundert stieg die Wahrscheinlichkeit, einen Unfall zu erleiden bzw. dabei schweren Schaden zu nehmen, drastisch an, so dass es einer Regelung durch den Gesetzgeber bedurfte. Der Fokus der Regelungen lag auf der Benutzung des Kraftfahrzeuges sowie in der Vermeidung von Unfallgefahren. Daher trat im Jahr 1910 das erste deutsche Kraftfahrzeuggesetz, Vorläufer von Straßenverkehrsordnung und Straßenverkehrszulassungsordnung, in Kraft.

Planerisch wurde bis etwa 1935 die Teilung des Verkehrsraums zwischen Fußgängern einerseits und Fahrzeugen andererseits faktisch vollzogen und dem Kfz-Verkehr „freie Bahn“ geschaffen. Ergänzend räumte die erste Reichsstraßenverkehrsordnung (RStVO) von 1934 Kraftfahrzeugen erstmals eine Vorrangstellung ein und hob alle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf. „An Kreuzungen und Einmündungen ... haben Kraftfahrzeuge ... die Vorfahrt vor anderen Verkehrsteilnehmern.“ (§ 27 RStVO, Reichsgesetzblatt (RGBl) 1934 I: 463) Außerdem wurde festgelegt: „Fußgänger müssen die Gehwege benutzen. ... Fahrbahnen ... sind auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung mit der nötigen Vorsicht und ohne Aufenthalt zu überschreiten.“ (§ 37 RStVO, RGBl 1937 I: 1188, vgl. heute § 25 StVO) Zusätzlich wurden Kinderspiele auf der Fahrbahn ausdrücklich verboten (§ 43 RStVO). Dies sind Regelungen, die bis heute Geltung haben.

Trotz dieser Regelungen stieg aufgrund der Zunahme des Kfz-Verkehrs (20,8 Mio. Kfz in Deutschland im Jahr 1970) die Anzahl der Unfälle drastisch, im Jahr 1970 wurden 19.193 Verkehrstote und 531.795 Verletzte gezählt. Mehr als 9.000 starben innerorts (Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehrsunfälle, abgerufen 13. Juni 2017). Als Reaktion darauf wurden in der (R)StVO Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt. Ziele waren primär die Reduzierung der Unfallgefahren bei Kollisionen von Kfz sowie die Energieeinsparung in Zeiten knapper Ölressourcen und weniger die Sicherung des Fußverkehrs bzw. Radverkehrs.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die heutige Straßenverkehrsordnung (StVO) ein Bestandteil des deutschen Gefahrenabwehrrechts ist und primär die Reduzierung der Unfallgefahren durch den Kfz-Verkehr als Zielrichtung hat.

Die (R)StVO war und ist kein statisches Werk, sondern wurde in den letzten 100 Jahren unter Berücksichtigung von verkehrspolitischen, städtebaulichen, fahrzeugtechnischen, rechtlichen und verkehrspädagogischen Aspekten permanent weiterentwickelt. Da in diesem Zeitraum dem Kfz eine Schlüsselrolle zur Sicherung des Wohlstands und der städtischen Mobilität beigemessen wurde, stand und steht bei der Abwägung von Interessenkonflikten die Sicherung der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs im Fokus des Regelwerkes. Aspekte des Fußgängerverkehrs wurde nur eine nachgeordnete Bedeutung beigemessen.

## Regelungen für den Fußverkehr

### Regelungen der StVO

#### Fußverkehr im Längsverkehr – Anforderungen an Gehwegen

Die StVO trifft für das Verkehrsverhalten von Fußgängern folgende wesentlichen Regelungen:

- § 25,1, Abs. 1: Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn darf nur gegangen werden, wenn die Straße weder einen Gehweg noch einen Seitenstreifen hat.
- § 41, Anlage 2, Zeichen 239, StVO, Abs. 1: Anderer als Fußgängerverkehr darf den Gehweg nicht benutzen.
- § 24, Abs. 1: Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder, Inlineskates, Rollschuhe und ähnliche nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel sind nicht Fahrzeuge im Sinne der Verordnung. Für den Ver-

kehr mit diesen Fortbewegungsmitteln gelten die Vorschriften für den Fußgänger-  
verkehr entsprechend.

- § 2, Abs. 5: Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. [...] darf diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen. [...] Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.

---

Abbildung 1: Aufgrund der durch den Kfz-Verkehr definierten Flächenansprüche beschränkt sich die Breite der Fußwege auf wenige Restflächen.



Foto: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK).

---

Weiterhin hat die Zulassung des Parkens auf Gehwegen Einfluss auf den Fußgänger-  
verkehr. Hier gelten folgende Regelungen:

- § 12 (3) 4. StVO: [Auf Gehwegen dürfen Kfz parken], wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung das Parken auf Gehwegen erlaubt ist.
- VwV-StVO zu § 42 StVO, Zeichen 315: Das Parken darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern ggfs. mit Kinderwagen und Rollstuhl auch im Begegnungsfall bleibt.

Regelungen zur Zulassung des Radverkehrs auf Gehwegen haben wiederum Einfluss auf den Fußverkehr:

- § 41, Anlage 2, Zeichen 239, StVO, Abs. 2: Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung eines Gehwegs für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden, wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
- VwV-StVO zu StVO Zeichen 239: Eine Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer [...] kommt nur in Betracht, wenn dieser unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

### Queren für Fußgänger

§ 25, Abs. 3 StVO regelt das Queren von Fahrbahnen: „Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung zu überschreiten. Wenn die Verkehrsdichte, Fahrgeschwindigkeit, Sichtverhältnisse oder der Verkehrsablauf es erfordern, ist eine Fahrbahn nur an Kreuzungen oder Einmündungen, an Lichtzeichenanlagen innerhalb von Markierungen, an Fußgängerquerungshilfen oder auf Fußgängerüberwegen (Zeichen 293) zu überschreiten. Wird die Fahrbahn an Kreuzungen oder Einmündungen überschritten, sind dort vorhandene Fußgängerüberwege oder Markierungen an Lichtzeichenanlagen stets zu benutzen.“

Auch die VwV-StVO zu § 25 (3) führt den Gedanken der Privilegierung des Autoverkehrs bei Fahrbahnquerung des Fußgängerverkehrs weiter aus: „Die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn ist eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei. [...] Wo der Fahrzeugverkehr so stark ist, dass Fußgänger die Fahrbahn nicht sicher überschreiten können, und da, wo Fußgänger den Fahrzeugverkehr unzumutbar behindern, sollen die Fußgänger entweder von der Fahrbahn ferngehalten werden (Stangen- oder Kettengeländer), oder der Fußgängerverkehr muss unter Berücksichtigung zumutbarer Umwege an bestimmten Stellen zusammengefasst werden (z. B. Markierung von Fußgängerüberwegen oder Einrichtungen von Lichtzeichenanlagen). Erforderlichenfalls ist bei der Straßenverkehrsbehörde der Einbau von Inseln anzuregen.“

---

Abbildung 2: Fahrbahnquerungen von Fußgängern können ein Problem für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss (des Kfz-Verkehrs) beinhalten und sollen dann gemäß StVO unterbunden werden.



Foto: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)

---

Eine weitere Regelung trifft § 9, Abs. 3 StVO: „Wer abbiegen will, muss [...] auf zu Fuß gehende besondere Rücksicht nehmen; wenn nötig ist zu warten.“ Diese Regelung ist auf den ersten Blick eindeutig formuliert, beinhaltet jedoch für das konkrete Verkehrsverhalten im Straßenverkehr eine nicht mehr nachvollziehbare Regelung, da demnach Fußgänger gegenüber in den Knoten einfahrenden sowie einbiegenden Fahrzeugen benachteiligt sind. Diese für alle Verkehrsteilnehmer uneindeutige Regelung führt an allen nicht signalgeregelten Knotenpunkten zu erheblichen Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängerverkehr.

### Aufenthalt für Fußgänger

Während in der StVO der „Aufenthalt des Kfz-Verkehrs = ruhender Kfz-Verkehr“ durch Regelungen des ruhenden Verkehrs Berücksichtigung erhält, finden diese Aspekte für den Fußverkehr, wie z. B. Anlage von Bänken, Aufenthaltsflächen, Begegnungs- und Verweilflächen für den Fußverkehr, keine Berücksichtigung. Der Straßenraum wird ausschließlich als Fläche mit Verbindungsfunktion von Verkehrsarten von A nach B sowie als Fläche zum Abstellen von Kfz interpretiert. Die Wohnumfeld- und Aufenthaltsfunktion für Fußgänger ist ausschließlich im verkehrsberuhigten Bereich berücksichtigt.

## Resümee: Fußverkehr – der unvollendete Traum von der Privilegienfeindlichkeit der StVO

„Das Regelwerk der StVO ist grundsätzlich privilegienfeindlich und behandelt alle Verkehrsteilnehmer gleich“, formuliert Roland Schuring in seinem Kommentar zu § 45 StVO. Die o.a. Beispiele verdeutlichen jedoch sehr deutlich, dass der Fußverkehr in der StVO keine gleichberechtigte Verkehrsart ist und originär nicht im Fokus der StVO steht. Die StVO beinhaltet als „Verkehrsordnung“ primär Aspekte des Kfz-Verkehrs bzw. des „fließenden Verkehrs“. Sie hat einerseits die Belange der Verkehrssicherheit im Fokus und misst andererseits bei Nutzungsabwägungen der Leichtigkeit des fließenden Kfz-Verkehrs Priorität bei. Diese Regelungen haben indirekt Auswirkungen auf den Fußverkehr, indem der Fußgängerverkehr z. B. nur unter Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs queren darf und damit erhebliche Umwege in Kauf nehmen muss. Für den Fußverkehr existieren somit keine eigenständigen Qualitätskriterien.

## Regelungen in anderen Regelwerken

### Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

Die RAST 06 berücksichtigt u.a. den Fußgängerverkehr. Hier wurde erstmalig systematisch der Planungsansatz zur Gestaltung von Straßenräumen von außen nach innen, d. h. unter prioritärer Berücksichtigung der Aspekte des Fußverkehrs, des Radverkehrs, anschließend erst des fließenden Kfz-Verkehrs und des ruhenden Kfz-Verkehrs, ausführlich beschrieben und dargestellt. Zusätzlich finden hier städtebauliche und gestalterische Aspekte Anwendung.

### Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

Die EFA der FGSV aus dem Jahr 2002 stellt sehr dezidiert die Anforderungen für den Fußgängerverkehr dar, die u.a. in die RAST 06 eingeflossen sind. Zwangsläufig gibt diese nur den Zeitgeist der 1990er-Jahre wieder:

- Aktuelle Mobilitätsformen wie Rollstühle, Rollatoren, Elektromobile, Scooter etc. finden in diesem Werk insbesondere bei den Breitenmaßen keine Berücksichtigung.
- In der EFA waren die Einsatzbereiche für Querungen auf der Strecke von zweistreifigen Innerortsstraßen ein großer Meilenstein zur Sicherung des Fußverkehrs bei Querungen. Heute jedoch werden diese Einsatzkriterien insbesondere im Hinblick auf die Fußgängerverkehrsstärken und die Kfz-Verkehrsstärken im Rahmen des Abwägungsgebots intensiv hinterfragt und fachlich diskutiert.

Daher sollte dieses Werk aus dem Jahr 2002 dringend im Hinblick auf den aktuellen Zeitgeist aktualisiert werden, verbunden mit einer ernsthaften Anwendung im Straßenraumentwurf.

### **Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)**

Dieses Werk der FGSV aus dem Jahr 2011 beinhaltet aus städtebaulichen und gestalterischen Aspekten Maßnahmen und Kriterien zur Förderung des Fußverkehrs. Hier stehen weniger Verkehrssicherheitsbelange zur Förderung des Fußgängerverkehrs im Fokus, sondern primär die Aspekte der attraktiven Gestaltung von Straßenräumen und Fußwegebeziehungen, so dass Menschen zukünftig vermehrt zu Fuß gehen und Aufenthaltsanreize im Straßenraum angeboten werden.

### **Weitere Richtlinien und Planungsempfehlungen**

Qualitätskriterien zur Sicherung und Förderung des Fußverkehrs sind u.a. ebenfalls in den „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)“ sowie dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der FGSV formuliert. Da die hier formulierten Kriterien zur Sicherung und Förderung des Fußverkehrs jedoch erhebliche Einbußen für die Qualität des Kfz-Verkehrs beinhalten, finden diese Qualitätskriterien in der Praxis nur nachrangig Anwendung.

## **Gesellschaftlicher Wertewandel zugunsten der Wertigkeit der Fußgänger**

Zentrale gesellschaftliche Axiome, die heute in der StVO Berücksichtigung finden, sind Sicherheit und Sicherstellung der Mobilität durch den Kfz-Verkehr. Das Leitbild der „autogerechten Stadt“ spiegelt sich bei der Abwägung von Interessen- und Nutzungskonflikten innerhalb der StVO eindeutig wider. Gleichwohl ist in den letzten Jahrzehnten bei der Interpretation des Stadtraums ein deutlicher Wertewandel weg von der „autogerechten Stadt“ hin zum „Lebensraum Stadt“ festzustellen. Folgende Aspekte beschreiben diese Veränderung:

### **Gesellschaft:**

- Menschen wählen vermehrt die Stadt als Arbeits- und Wohnstandort. Damit muss der Stadtraum auch Aspekten wie Wohnumfeld, Erholungsort, Raum für Freizeitaktivitäten etc. gerecht werden.

- Die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Luft- und Umweltqualität wurden seitens der Europäischen Union definiert, diesbezügliche Grenzwerte werden in einer Vielzahl von Kommunen überschritten.
- Für Deutschland wurden nationale Klimaziele definiert. Schon heute ist absehbar, dass diese nicht eingehalten werden können. Gesellschaftliche Proteste wie „Fridays for Future“ sowie „Scientists for Future“ organisieren sich deutschlandweit und erhalten mehr und mehr gesellschaftliche Aufmerksamkeit.
- Spätestens seit dem Abgasbetrug der Automobilproduzenten werden das fossile Kfz sowie dessen gesundheitliche Gefährdungen gesellschaftlich intensiv diskutiert.

#### Stadt- und Verkehrsplanung:

- Das Leitbild der autogerechten Stadt wurde in den 1970er-Jahren aufgegeben. Städtebauliche Leitbilder wie polyzentrische Stadtstruktur, Stadt der kurzen Wege, Funktionen wie Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität stehen seitdem im Fokus.
- Die Sicherung des Mobilitätsaustauschs soll durch die Transformation der autogerechten Stadt zur Stadt der nachhaltigen multimodalen Mobilität sichergestellt werden. Hier kommt dem Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichen Verkehr sowie deren Vernetzung ein zentraler Stellenwert zu.
- Der StraßenRAUM wird nicht nur ausschließlich als Fläche des Verkehrsaustausches von Verkehrsmitteln zwischen A und B aufgefasst. Die Bedeutung der Straße als Lebensraum von Menschen, Wohnumfeld und Aufenthaltsbereich gewinnt in gesellschaftlichen Debatten mehr und mehr an Bedeutung.

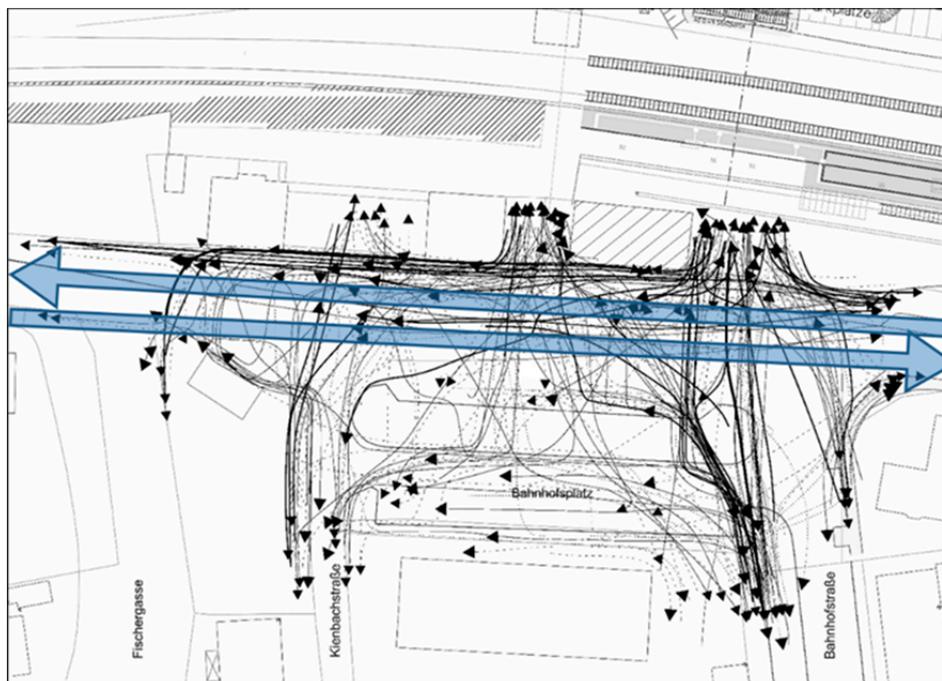
Das Primat des Autoverkehrs beim Abwägungsprozess von Verkehrssicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist damit überholt. Dieser gesellschaftliche Wertewandel zur Sicherung der nachhaltigen multimodalen Mobilität in Verbindung mit dem Lebensraum Stadt bedarf einer Berücksichtigung bei dem genannten Abwägungsprozess bzw. bei Nutzungs- und Flächenkonkurrenzen innerhalb der StVO. Aspekte der Leichtigkeit des Flusses des Fußverkehrs, Radverkehrs und öffentlichen Verkehrs sowie als zentrale Rahmenbedingung die Förderung der städtebaulichen Gestaltungs-/Aufenthaltsfunktion erfordern eine deutlich höhere Gewichtung in den Regelwerken und Verordnungen.

## Anforderungen und Wirkungszusammenhänge zur Förderung des Fußverkehrs

Im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsarten ist der Fußverkehr die komplexeste Verkehrsart, da hier nicht nur der schnellstmögliche lineare Transport von Personen und Gütern von A nach B im Vordergrund steht, sondern eine Vielzahl von unterschiedlichen Zielen, Anforderungen und Interessen Grundlage für das zu Fuß Gehen sind. Diese haben Einfluss, ob, wann, wie oft und auf welcher Strecke zu Fuß gegangen wird.

Diese Einflussfaktoren sind unter anderem Verkehrssicherheit, ausreichend Flächen, Attraktivität der Straßenraumgestaltung und damit des Weges, soziale Kontrolle, Wettereinflüsse (Temperatur, Licht, Sonne, Schatten), Beleuchtung, Winterdienst etc. Erst das Zusammenspiel aller dieser Faktoren begünstigen das zu Fuß Gehen.

Abbildung 3: Kfz-Verkehr, ÖPNV und Radverkehr nutzen den Straßenraum primär linear (blaue Linien) – Fußgänger nutzen ihn häufig im Querverkehr (schwarze Linien).



Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK).

## Berücksichtigung der Nutzungsstrukturen des Fußverkehrs im Straßenraum

Fließender Verkehr wird traditionell als lineare Bewegung von A nach B im Straßenverlauf definiert. Diese Grundüberlegung trifft für den individuellen Kfz-Verkehr, öffentlichen Verkehr und Radverkehr zu. Im Fokus der StVO steht damit auch primär die Fahrbahn einer Straße und nicht der gesamte Straßenraum.

Der Fußverkehr ist gegenüber den übrigen Verkehrsarten atypisch, da er deutlich umwegempfindlicher ist, den Straßenraum für unterschiedliche Nutzungen (Aufenthalt, Kommunikation, Spiel, Gehen) in Anspruch nimmt und nicht linear, sondern flächenhaft nutzt. In Straßenräumen mit beidseitigen Quell- und Zielpunkten für den Fußverkehr (Geschäftsstraße etc.) steht neben der linearen Nutzung der Straße primär die querende, räumliche Nutzung im Vordergrund, indem der Fußgänger den direkten geradlinigen Weg, z. B. zum nächsten Geschäft auf der gegenüberliegenden Straßenseite, wählt. Im Hinblick auf das Axiom Verkehrssicherheit verdient daher diese Nutzungsanforderung des Fußgängerverkehrs eine hohe Priorität. Der Anteil von ca. 50 % der Fußgängerunfälle beim Queren der Fahrbahn verdeutlicht dieses Sicherheitsdefizit auf drastische Weise.

### Neudefinition des Begriffs Sicherheit

In der StVO meint der Begriff Sicherheit primär die verkehrssichere Abwicklung der Mobilität des „fließenden Verkehrs“ von A nach B. Im Hinblick auf die StVO als Bestandteil des Gefahrenabwehrrechts muss der Begriff Sicherheit neu definiert werden:

- Um den Anforderungen des Fußverkehrs gerecht zu werden, müssen hier die Aspekte des Querens deutlich höher gewichtet werden, da diese Nutzung ein zentrales Anforderungsprofil der Fußgänger an den Straßenraum ist.
- Zusätzlich sollte der Begriff Sicherheit neben der Verkehrssicherheit ebenfalls Kriterien der sozialen Sicherheit (Beseitigung von Angsträumen, Beleuchtung etc.) umfassen. Gleichzeitig sollten gesundheitliche Aspekte wie die Vermeidung von verkehrsbedingten Schäden und Erkrankungen durch Lärm und Abgase stärker gewichtet werden.

# Handlungsansätze zur Verankerung des Fußverkehrs in der StVO

## Von der StVO zur Lebensraum-Nutzungsordnung

Die inhaltlichen Schwerpunkte der heutigen Straßenverkehrsordnung beschränken sich auf den Fahrbahnbereich einer Straße sowie inhaltlich auf die Definition von Sicherheitsstandards zur Vermeidung von Unfällen. Zukünftig müssen folgende grundsätzliche Überlegungen in dem Abwägungsprozess Einfluss erhalten.

### Räumliche Definition

Den räumlichen Schwerpunkt der heutigen StVO bildet der Fahrbahnbereich. Da der Fußgängerverkehr ebenfalls Schwerpunkt der Betrachtung werden muss, bedarf es einer Erweiterung der räumlichen Betrachtung, indem neben dem Fahrbahnbereich ebenfalls die Seitenräume, die bisher primär dem Fußgängerverkehr vorbehalten sind, Gegenstand der Regelungen werden. Zusätzlich müssen die Querungsnutzung der Fußgänger sowie die Anforderungen des Wohnumfelds, des Lebensraums und die Aufenthaltsfunktion Berücksichtigung finden. Letztendlich bedarf der gesamte Lebens- und Straßenraum einer Regelung und Betrachtung.

### Neudefinition des Begriffs Sicherheit

Der heutige Begriff Sicherheit im Rahmen des Gefahrenabwehrrechts hat seinen Schwerpunkt in der Verkehrssicherheit. Zukünftig müssen aber weitere Aspekte wie soziale Sicherheit und Gesundheit in den Abwägungsprozess zur Gefahrenabwehr Eingang finden. Diesen Belangen wird heute schon in geringem Umfang Rechnung getragen:

- Zur Reduzierung von Stickoxiden im Straßenverkehr kann eine Straßensperrung (ggfs. für Teile des Verkehrs) als probates Mittel genutzt werden.
- Bei Überschreitung von Lärmgrenzwerten kann eine lineare Beschränkung der maximalen Fahrgeschwindigkeit angeordnet werden.
- Im Umfang von sensiblen Bereichen (Krankenhäuser, Altenheime, Kindergärten etc.) ist ebenfalls die Reduzierung der maximalen Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h möglich.
- In Wohngebieten kann zum Schutz der Wohnbevölkerung flächenhaft eine Tempo 30-Zone eingerichtet werden.

Diese Keimzellen der Gesamtbetrachtung der Straße als Lebensraum muss zukünftig konsequent zu einer Lebensraum-Nutzungsordnung weiterentwickelt werden.

## **Erarbeitung und Definition von Standards für den Fußverkehr in StVO und VwV StVO**

Innerhalb eines Straßenraums überlagern sich vielfältige Anforderungen und Funktionen der unterschiedlichen Verkehrsarten. Nachdem in den letzten hundert Jahren für den Kfz-Verkehr Standards erarbeitet wurden, liegen diese in differenzierter Weise seit 1997 und weiter präzisiert im Jahr 2009 zu Teilen für den Fahrradverkehr vor. Da der Fußverkehr die flexibelste und gleichzeitig im Hinblick auf Umwegempfindlichkeit, Witterungseinflüsse, Direktheit der Wegebeziehung etc. die sensibelste Verkehrsart ist, sind Standards für den Fußverkehr zwingend notwendig. Diese Standards bilden die Voraussetzung für eine konsequente Abwägung zwischen den unterschiedlichen Anforderungen der Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr und Kfz-Verkehr, da nur so die Anforderungen und Kriterien des Fußverkehrs umfänglich Berücksichtigung finden können.

Ziel muss das konfliktfreie und komfortable Begegnen von Fußgängern sein. Hierzu bedarf es entsprechender Standards:

### **Breite der Gehwege**

Die Breite eines Gehwegs muss so bemessen sein, dass sich Fußgänger konfliktfrei begegnen können. Dieses Lichtraumprofil muss die Anforderungen von Rollatoren, Kinderwagen und Rollstühlen, dies sind „die Lkws“ des Fußverkehrs, berücksichtigen. Diese Gehwegbreiten müssen frei von jeglichen Einbauten sein.

### **Sicherheitsabstände**

Seit 2013 ist für den Fahrradverkehr ein Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr obligatorisch, Überholabstände in der Breite von 1,50 m setzen sich vermehrt in der Rechtsprechung durch, die Aufnahme in die StVO wird aktuell diskutiert. Zwangsläufig müssen diese Sicherheitsabstände zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und dem ruhenden Kfz-Verkehr ebenfalls auf den Fußverkehr Anwendung finden.

### **Gestaltung**

Für den Kfz-Verkehr sind Leitmarkierung und Fahrbahnmarkierung obligatorisch. Die Leitmarkierungen für den Fußverkehr sind taktile Hilfen, die in gleicher Konsequenz mit Bordsteinabsenkungen etc. Anwendung finden müssen.

## Ausstattung

Für den Kfz-Verkehr sind Verkehrszeichen etc. als Verkehrsausstattung notwendig. Für den Fußverkehr stehen mehr Aspekte der Einheit von Bau und Betrieb, selbsterklärende Straßen, Durchgängigkeit der Wegeführung im Vordergrund. Daher müssen Fußwege systematisch Qualitätskriterien erfüllen im Hinblick auf die Oberfläche, Gestaltung, Begrünung, Licht, Schatten etc.

## Queren

Das größte Gefährdungsrisiko haben Fußgänger beim Queren der Fahrbahn. Daher ist dies das zentrale Sicherheitskriterium für den Fußverkehr. Gleichzeitig ist das direkte Queren eine bedeutende Anforderung des Fußverkehrs.

Diese Belange des Fußverkehrs sind in den Regelwerken besser und verbindlicher zu verankern. Wie heute der Komfort und die Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs, öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs in der linearen Nutzung der Fahrbahn Berücksichtigung finden muss, bedarf es daher zukünftig einer gleichberechtigten Berücksichtigung des Fußverkehrs für seine direkte Führung zwischen den beiden Fahrbahnseiten, d. h. die konsequente Sicherung des Querens für den Fußgängerverkehr. Hier müssen Standards entwickelt werden, welche ein systematisches und sicheres Queren von Fußgängern auf kurzen Distanzen unter Berücksichtigung von allen Altersgruppen ermöglicht.

## Aufenthaltsqualität

Innerhalb der heutigen StVO werden umfangreiche Aspekte des ruhenden (Kfz-) Verkehrs geregelt und reglementiert. Der „ruhende Verkehr“ für den Fußverkehr sind Bänke und andere Aufenthaltsverweilanreize. Im Hinblick auf eine qualitativ hochwertige Nutzung des Straßenraums für den Fußverkehr bedarf es daher – in Analogie zum ruhenden Kfz-Verkehr – einer Definition von Qualitätskriterien für den Fußverkehr wie z. B. Beleuchtung, soziale Sicherheit, Bänke, Begrünung, Sonne/Schatten.

## Verpflichtende Anordnung der Regelwerke

Die oben angeführten Kriterien und Hinweise finden sich heute zu Teilen in der RASt, der RILSA, der EVA und der ESR. Da diese Regelwerke gegenüber der heutigen StVO und VwV-StVO rechtlich deutlich nachgeordnet sind, finden diese in der Praxis häufig keine Anwendung. Insbesondere der Abwägungsprozess der RASt bei Nutzungskonflikten, d. h. Planung der Straße von „außen nach innen“ unter Berücksichtigung der Standards/Kriterien des Fußverkehrs, Radverkehrs, Kfz-Verkehrs und ggf. ruhenden Verkehrs, findet mehr als zehn Jahre nach Einführung der RASt weitgehend keine Berücksichtigung. Daher bedarf es eines verbindlichen Verweises in der StVO auf die Anwendung der Regelwerke.

## Anwendung der Standards für den Fußverkehr

Die Definition und Anwendung von Standards für den Fußverkehr in Analogie zu den Standards des fließenden Kfz-Verkehrs, ruhenden Kfz-Verkehrs und Radverkehrs machen zwangsläufig den Straßenraumentwurf komplex, da nun diese konkurrierenden Standards auf einen individuellen Straßenraum angewandt werden müssen. Die Berücksichtigung dieser Aspekte ist seit Jahrzehnten in der RASt und der ESG geregelt. Doch wird durch die Formulierung von eindeutigen Standards für den Fußverkehr die Abwägung der divergierenden Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsarten durch Planer, Verwaltungen und Politiker vermehrt in den Fokus gerückt.

Planungs- und Abwägungskriterien bilden primär

- die politisch angestrebte Zusammensetzung der Verkehrsarten und die daraus resultierenden Verkehrsmengen,
- die Netzfunktion der jeweiligen Verkehrsarten gemäß RIN.

In der Verkehrsplanung existieren mit den Parametern „zulässige Höchstgeschwindigkeit“ und „Fahrbahnbreite“ zwei grundsätzliche Verfahrensweisen zum Umgang mit Nutzungskonkurrenzen:

- Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h sind i.d.R. separate Flächen für die jeweiligen Verkehrsarten nötig, d. h. die notwendige Fahrbahnbreite nimmt zu.
- Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit kleiner 30 km/h lassen sich auf identischen Flächen die Anforderungskriterien der unterschiedlichen Verkehrsarten verwirklichen, d. h. die notwendige Fahrbahnbreite wird geringer.

Da die Straßenraumbreite in der Regel der limitierende Faktor für die Straßenraumgestaltung ist, sind auch die maximalen Fahrgeschwindigkeiten infrage zu stellen, um verschiedene Nutzungsanforderungen besser in einem Straßenraum integrieren zu können. Zukünftig kommt der politischen Zielsetzung der Kommune im Hinblick auf den angestrebten Ziel-Modal-Split sowie der individuellen Abwägung der Sicherheitsparameter durch die Verantwortlichen eine zentrale Bedeutung zu.

---

Abbildung 4: Die Reduzierung der maximalen Fahrgeschwindigkeit in Verbindung mit Querungshilfen ermöglicht ein sicheres und komfortables Queren.



Foto: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK).

---

In Anwendung der Zielsetzung des Gefahrenabwehrrechts ist eine deutliche Flexibilisierung der planerischen Freiheiten zur Anwendung einer maximalen Fahrgeschwindigkeit notwendig.

Außerdem ist eine adäquate Ausbildung und Fortbildung der Planenden wie auch der Straßenverkehrsbehörden notwendig. Schließlich sind auch politische Akteure umfangreich zu informieren.



Christian Scheler, Konrad Rothfuchs

## Stadt der kurzen Wege – jetzt mal richtig!

### Die Versuchung der einfachen Lösungen für die Mobilität

Es ist „in“, über die Mobilität von morgen zu reden. Und das ist auch in Ordnung. Es ist in letzter Zeit jedoch vermehrt zu beobachten, dass die Diskussion im Zusammenhang mit technologischen Versprechungen am Ziel, lebenswerte Städte zu schaffen, wahrscheinlich weit vorbeigeht. Insbesondere wenn Einzelbausteine zu Gesamtlösungen hochstilisiert werden oder komplexe Zusammenhänge sowie Umsetzungsstrategien vereinfacht und als allgemeingültig dargestellt werden. Adressaten (unter anderem der „smart city“-Debatte) sind oft Gemeinden und Institutionen, die solche Scheinlösungen dankend annehmen, da diese eine Vereinfachung der Stadtorganisation versprechen. Daneben werden oft auch kurzfristige ökonomische Vorteile gesehen, die nochmals durch ökologische Aspekte verstärkt positiv belegt werden.

Es ist sicherlich essenziell, dass die Berücksichtigung neuer Technologien in das planerische Denken stärker Einzug hält. Dennoch sollte nicht in Vergessenheit geraten, dass die städtebaulichen Konfigurationen, die funktionalen Programmierungen und die Gestaltung des öffentlichen Raums als Rahmenbedingungen für neue Entwicklungen einen viel höheren Anteil haben als die technologischen Entwicklungen selbst.

Gerade vor dem Hintergrund der teils langsamen Innovationszyklen gebauter Infrastruktur – Straßen werden nur rund alle 20 bis 40 Jahre erneuert – gilt es, den städtebaulichen Gesamtkonzeptionen bei der Betrachtung der Mobilität wieder eine wesentlich größere Rolle zuzuweisen.

## Herausforderung der Komplexität

Wie sehen lebenswerte Städte wirklich aus? Hier lohnt ein Blick auf einige Beispielstädte, obwohl die unzähligen Rankings zu den lebenswertesten Städten unter wissenschaftlichen Aspekten sicherlich kritisch zu sehen sind. Dennoch belegen Städte wie Zürich, Wien, Vancouver, Kopenhagen, Basel oder München immer wieder in unterschiedlichen Auflistungen immer die ersten Ränge. Hinsichtlich der Mobilität haben diese Städte eines gemeinsam: Die Bewohner in diesen Orten bewegen sich überwiegend mit dem Umweltverbund fort (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr). Daher ist zu vermuten, dass die Förderung der Nahmobilität einer der zentralen Schlüssel zu einer lebenswerten Stadt ist. Diese Erkenntnis ist nicht neu und wird mindestens seit den 1980er-Jahren an den Universitäten gelehrt – eine konsequente Umsetzung ist bis heute jedoch an nur wenigen Stellen zu beobachten. Selbst heute werden noch Stadtquartiere unter dem Label „nachhaltig“, „ökologisch“ oder „smart“ gebaut, die ein Zufußgehen, wenn überhaupt, nur durch die bloße Anwesenheit von Gehwegen ermöglichen.

Es ist wesentlich schwieriger, ein wirklich fußläufiges Quartier zu planen als Straßen und Parkplätze für entfernungsunempfindliche Pkw. Dies ist wohl vor allem darauf zurückzuführen, dass das Zufußgehen von sehr vielen Einflussfaktoren abhängt. Neben ausreichend breiten Gehwegen benötigen Fußgänger und Radfahrer Ziele in zumutbaren Entfernungen (u.a. zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, ÖPNV etc.) sowie angenehme Räume, in denen man sich gerne fortbewegt. Dies steht wiederum in Abhängigkeit zur Nutzungsmischung, zur Freiraumgestaltung (z. B. Beleuchtung, Rhythmisierung der Räume), zur Architektur (z. B. Erdgeschoss) und auch zur gefühlten Sicherheit (welches wiederum ein ganz eigenes Themenfeld mit sozialen und politischen Aspekten darstellt). Wie also schaffen wir es, bei Entwürfen oder Transformationen von Quartieren, den Fußverkehr zu berücksichtigen?

## Zehn Prinzipien für eine fußläufige Stadt

Mit den folgenden programmatischen Prinzipien wagen wir einen ersten Versuch, diese Komplexität eines fußgängerorientierten Städtebaus für Kommunikation und Planung sichtbar sowie handhabbar zu machen. Gewiss werden nicht alle Prinzipien bei allen Anwendungen im gleichen Maße berücksichtigt werden können. Sie sind vielmehr als eine Art Benchmarking bzw. eine Liste von zu diskutierenden Aspekten zu verstehen.

Starke Impulse durch technologische Entwicklungen werden immer wieder auch Einzelaspekte der Stadt beeinflussen, aber nur eine stabile Stadt wird die Chance bieten, diese sinnvoll einordnen zu können. Die im Folgenden beschriebenen Werkzeuge sind in den vergangenen Jahren zum Teil im Rahmen von ARGUS-Projekten entwickelt oder angewendet worden.

Abbildung 1: Übersicht der verkehrlich relevanten Prinzipien für eine fußläufige Stadt

**10 Prinzipien**

Kodex für den integrierten Entwurf / Transformation von Quartieren



ÖV-Stationen sind die Basis fußläufiger Quartiere.  
# Verkehrsplanung  
# Stadtplanung



Die Nahversorgung lässt sich fußläufig erreichen.  
# Stadtplanung  
# Architektur



Die städtebauliche Struktur folgt der Logik des Fußgänger-Flows.  
# Stadtplanung  
# Verkehrsplanung  
# Architektur



Der Parkraum für Pkw & Fahrräder wird frühzeitig und gleichwertig konzipiert.  
# Stadtplanung  
# Verkehrsplanung  
# Freiraumplanung  
# Architektur



Ein qualitätsvoller öffentlicher Raum bietet neben Barrierefreiheit auch eine gute Atmosphäre.  
# Stadtplanung  
# Verkehrsplanung  
# Freiraumplanung  
# Architektur



Logistikströme im Quartier werden ganzheitlich betrachtet.  
# Stadtplanung  
# Verkehrsplanung  
# Architektur



Mobilitätsstationen im Quartier ermöglichen Multi-Modalität!  
# Stadtplanung  
# Verkehrsplanung  
# Freiraumplanung  
# Architektur



Mobilitätsangebote müssen auf Schlüssel-momente ausgerichtet sein.  
# Verkehrsplanung



Mobilität wird mit BewohnerInnen und StakeholderInnen programmiert.  
# Verkehrsplanung  
# Freiraumplanung  
# Architektur  
# Beteiligung



Mobilitätsräume sind anpass- und erweiterbar.  
# Stadtplanung  
# Verkehrsplanung  
# Freiraumplanung  
# Architektur  
# Beteiligung

Quelle: ARGUS (2019).

## ÖV-Stationen sind die Basis fußläufiger Quartiere

Städte sind gemeinschaftlich sich bedingende Organismen. Mobilität ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die wirtschaftliche Prosperität einer Stadt. Daher müssen urbane Strukturen konsequent von den Bewegungsströmen her gedacht und konzipiert werden. Um ein nachhaltiges Verkehrsverhalten intuitiv zu verankern, darf der öffentliche Verkehr nicht nur Ergänzung zum Quartier, sondern sollte zentrales und bestimmendes Element sein.

## Die Nahversorgung lässt sich fußläufig erreichen

Die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten hat häufig maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsmittelwahlverhalten, da Einkaufswege überwiegend mit anderen Wegezwecken kombiniert bzw. verkettet werden. In Hamburg werden beispielsweise laut der MiD-Studie (Mobilität in Deutschland 2017) durchschnittlich 80 bis 90 % aller Wege bis zu einem Kilometer Entfernung zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Sobald alltägliche Wege (wie der Transport von Einkäufen) über diese Schwelle steigen, steigt auch der MIV-Anteil – und mit ihm der Pkw-Besitz – signifikant an. Eine fußläufig erreichbare Nahversorgung ist daher für ein multimodales Quartier von zentraler Bedeu-

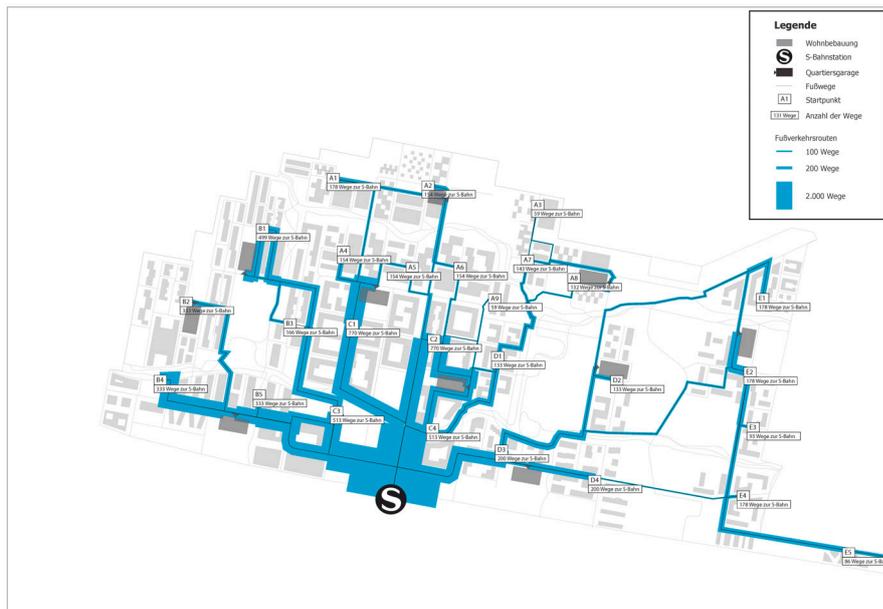
tung. Überlagert man diese Distanzen mit den wirtschaftlichen Mindestanforderungen der Betreiber an das Einzugsgebiet der Nahversorger (mind. 4.000 Einwohner im Einzugsgebiet), so lässt sich bei einem Fünf-Minuten-Radius (360 m bei 1,2 m/s) eine Dichte von rund 10.000 Einwohnern je Quadratkilometer als Richtwert für optimale fußläufige Quartiere ableiten. Dies entspricht nicht zwingend mittelalterlichen Stadtzentren. Diese Dichten erreichen auch dezentrale Stadtteile wie Hamburg-Eilbek (12.202 EW/km<sup>2</sup>), Köln-Ehrenfeld (9.491 EW/km<sup>2</sup>), Dresden Strießen-West (11.282 EW/km<sup>2</sup>) oder die Münchener Maxvorstadt (12.435 EW/km<sup>2</sup>).

Darüber hinaus bestimmen auch Faktoren wie die optimale Lage bzw. Ausrichtung eines Supermarktes innerhalb des Quartiers sowie die Ausstattung mit Parkplätzen maßgeblich das Verkehrsverhalten der Bewohnerschaft im Quartier.

## Die städtebauliche Struktur folgt der Logik des Fußgänger-/Radfahrer-Flows

Radfahrer und Fußgänger sind sehr „umwegsensibel“, suchen zum Teil schon ab Umwegen von 40 bis 50 Metern nach Abkürzungen. Dies führt insbesondere in umfangreich durchgrüntem Großwohnsiedlungen zu den gut bekannten Trampelpfaden über Wiesen und Pflanzbeete. Die entscheidende Frage sind jedoch die Wahrnehmung und der Umgang mit diesen Phänomenen: Gilt es, die Fußgänger auf Abwegen mittels Zäunen und Absperrungen zu bremsen, oder sind diese Trampelpfade als Abbildung eines zu versteigerten Wunschliniennetzes im Raum zu verstehen? Für fußläufige oder aktive Quartiere lässt sich diese Frage leicht beantworten. Das aus dem Web-Design entlehnte Werkzeug des „UXD – user experinced designs“ bzw. der „nutzungsorientierten Gestaltung“ bietet die Möglichkeit, Wegenetze für Radfahrer und Fußgänger an die tatsächlichen Bedarfe bzw. an die zu erwartenden Wegebeziehungen anzupassen. So können im Bestand teilweise Trampelpfade identifiziert werden, die eine Hauptverbindungsfunktion innehaben und folglich zur Weiterentwicklung empfohlen werden. Bei Neuplanungen können so Hinweise zur Anpassung von städtebaulichen Strukturen, Platzierung von frequenzstarken Einrichtungen, Optimierung von Wegeverbindungen (sogenannte „Missing-Links“) und Anpassung von Wohndichten zugunsten belebter öffentlicher Räume abgeleitet werden. Die Abbildung 2 illustriert die Möglichkeit zur Optimierung von Neuplanung für die Belange von Fußgängern und Radfahrern am Beispiel des Masterplanes Oberbillwerder in Hamburg.

Abbildung 2: Masterplan Oberbillwerder – People-Flow-Analyse



Quelle: Masterplan Oberbillwerder (ARGUS 2018).

## Der Parkraum für Pkw und Fahrräder wird frühzeitig konzipiert

Knapp 70 % aller Wege beginnen oder enden innerhalb des Wohnquartiers. Daher ist die räumliche Verfügbarkeit von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten gerade dort von großer Wichtigkeit. Um das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zu etablieren, spielt vor allem die einfache Zugänglichkeit von Fahrradabstellanlagen eine bedeutende Rolle.

Das Pkw-Parken sollte von der Haustür aus in gleichwertiger Distanz zum ÖPNV organisiert werden. Auch wenn die Quartiersgarage angesichts der komplexeren Umsetzung in Bauvorhaben mit mehreren Bauträgern immer wieder gescheut wird, bietet sie dennoch als Stadtbaustein für eine fußläufige Stadt große Vorteile. Vor dem Hintergrund der unklaren zukünftigen Entwicklung der Kfz-Bestände bietet sie eine wesentlich größere Flexibilität gegenüber Tiefgaragen. So könnten – bei entsprechender Berücksichtigung im Entwurf – ohne große Eingriffe Garagenebenen zu Wohnungen oder Büros umgebaut werden. Darüber hinaus bietet die Quartiersgarage – durch die erforderlichen großzügigen Grundrisse – die Möglichkeit, eine Nahversorgung im Erdgeschoss unterzubringen. Dies führt zum einen zu einer Doppelnutzungsmöglichkeit

von Stellplätzen und zum anderen durch dieses aktive Erdgeschoss zu einer Verbesserung der Umgebung für Fußgänger.

Abbildung 3: Beispielbild einer Quartiersgarage mit einem aktiven Erdgeschoss, Überseestadt Bremen

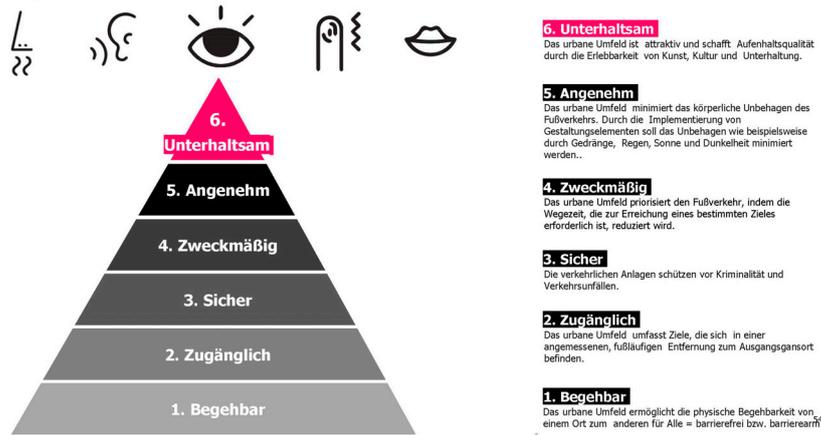


Foto: Scheler (2019).

## Ein qualitätsvoller öffentlicher Raum bietet neben Barrierefreiheit auch eine gute Atmosphäre

Wie sehen die Räume der Mobilität – Transiträume, Straßenräume, Landschaftsräume, Wohn- und Arbeitsräume – in Zukunft aus? Die zentrale Stellschraube für eine hochwertige Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sind die Gestaltung und Konzeption der Verkehrsräume. Schließlich können Flächen, die durch den MIV besetzt werden, nicht gleichzeitig vom Fuß- und Radverkehr oder anderen nicht-motorisierten Teilnehmern genutzt werden. Ein „menschlicher Maßstab“ ist von Beginn an zentral für eine fußläufige Stadt. Dazu gehört allen voran die bevorzugt auf Fuß- und Radverkehr ausgerichtete Verkehrsplanung. Dabei sollten neben den Vorgaben aus den gängigen Regelwerken (u.a. FGSV) zunehmend die sensorischen Wahrnehmungen der Nutzer mitgedacht werden.

Abbildung 4: Planungsziele für einen öffentlichen Raum nach den Ansprüchen eines Fußgängers



Quelle: ARGUS (2019).

In der Abbildung 4 werden die Ziele einer Straßenraumgestaltung mit menschlichem Maßstab mit abgestufter/aufsteigender Komplexität dargestellt. So sollten die reine barrierefreie Begehrbarkeit die Basis und die Schaffung eines unterhaltsamen Raumes Ziele einer Planung sein. Hierzu gehört auch die aus der Laufgeschwindigkeit von Fußgängern resultierende Anforderung an eine detail- und abwechslungsreiche Gestaltung von Gebäudefassaden. Um die Straßenraum- und Erdgeschossgestaltung zu koordinieren, bieten sich Gestaltungshandbücher bzw. Masterpläne an. Eine mit den Fußgängerbedarfen koordinierte Erdgeschossnutzung ist zwar vor dem Hintergrund von Fußwegeradien in einer alternden Gesellschaft sinnvoll (um beispielsweise eine Abdeckung von Apotheken und Supermärkten zu gewährleisten oder Ballungen von unerwünschten Nutzungen zu reduzieren), eine Umsetzung im Stadtgefüge jedoch wesentlich schwieriger. In größeren zusammenhängenden Einkaufszentren werden die Verkaufsflächen entsprechend der Nutzerbedürfnisse von einem Betreiber koordiniert. So werden hier Kundenströme durch die Platzierung von frequenzstarken Nutzungen gelenkt und die Mieten an die erwarteten Umsätze entsprechend angepasst. Dieser Ansatz wurde in Wien-Aspern auf eine gesamte Einkaufsstraße übertragen und konnte im weiteren Verlauf auf weitere Straßen erweitert werden. Die Grundstückskäufer haben sich verpflichtet, die Flächen zu einem festgelegten Preis einem Shoppingcenter-Betreiber zur Verfügung zu stellen. So können der gewünschte Branchenmix und einheitliche Öffnungszeiten erreicht werden.

## **Logistikströme im Quartier werden ganzheitlich betrachtet**

Die Berücksichtigung dieses Prinzips ist gerade angesichts des Flächenanspruches neuer Last-Mile-Konzepte für ein fußläufiges Quartier von großer Bedeutung. Aufgrund der Komplexität des Themas kann an dieser Stelle jedoch nicht näher eingegangen werden.

## **Mobilitätsstationen im Quartier ermöglichen Multi-Modalität**

Häufig entstehen in dichten Wohnquartieren Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum durch zusätzliche Mobilitätsangebote, Lieferfahrzeuge, Lieferroboter oder Packstationen. Häufig werden diese Angebote zuungunsten des Fußverkehrs platziert. Um dies zu vermeiden und neue Konzepte auf der letzten Meile bzw. multimodale Angebote direkt in die Quartiere zu integrieren, bedarf es einer ganzheitlichen Betrachtung dieser raumwirksamen Elemente. Hierzu gehört u.a. die Platzierung von Güterverteilzentren an Kfz-geprägten Straßenräumen, das Mitplanen von Wegen für Lastenfahrräder bis ins Quartier, entsprechende Mobilitäts-/Lieferstationen auf unterschiedlichen Maßstabsebenen, Mobilitätsstationen in Erdgeschossen, aber auch Anlieferkonzepte für Supermärkte etc. Dabei geht es nicht nur darum, die Mobilitätsangebote zu bündeln, sondern vielmehr so zu platzieren, dass zentrale und frequentierte Orte im Quartier entstehen, die einen Beitrag zur Quartiersentwicklung leisten können.

## **Mobilitätsangebote müssen auf Schlüsselmomente ausgerichtet sein**

Der Moment des Umzugs oder die Geburt eines Kindes ist aufgrund der veränderten Lebens- und Wohnsituation im Regelfall mit einem Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens verbunden. Daher ist eine bewusste Unterstützung mit Informationen in diesen Momenten von besonderer Bedeutung. Durch die Verfügbarkeit eines belastbaren ÖPNV-Angebotes und gezieltes Marketing kann das Mobilitätsverhalten gerade dann entscheidend beeinflusst werden.

## **Mobilität wird mit Bewohnern und Stakeholdern gemeinsam programmiert**

Für gute Mobilitätsangebote ist die individuelle Programmierung der Mobilität für die Nutzenden essenziell. Wie auch in der allgemeinen Stadtplanung gewinnen die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie die Einbindung von Stakeholdern in die Mobilitätsplanung an Bedeutung. So können Konzepte vermieden werden, die nicht

den realen Bedürfnissen der Nutzenden entsprechen. Andererseits bietet die frühzeitige Einbindung beispielsweise der Mobilitätsanbieter eine realistische Einschätzung und Konkretisierung der Situation vor Ort. Maßgeblich für die Realisierung solcher Mobilitätskonzepte ist die Festsetzung und Konkretisierung der kooperativ entwickelten Maßnahmen. Diese sollten nicht nur im städtebaulichen Vertrag festgehalten, sondern auch in den Phasen der Konkretisierung weiter ausdifferenziert und vertraglich festgehalten werden.

## Mobilitätsräume sind anpass- und erweiterbar

Infrastrukturen wie beispielsweise Straßen haben teilweise Lebenszyklen von mehr als 20–40 Jahren. Wie können wir sicherstellen, dass sie auch in 20 Jahren noch den Anforderungen an das sich stetig verändernde Mobilitätsverhalten oder technische Entwicklungen entsprechen? Beispiele wie die Anpassung der Straßenquerschnitte durch farbliche Markierungen wie in New York oder „Parklets“ in San Francisco zeigen, wie Straßenräume durch temporär angelegte Maßnahmen langfristig an die veränderten Bedürfnisse angepasst werden können. Deshalb sind Versuchsanordnungen in realen Situationen wichtig, um zu ermitteln, was für entsprechende Stadtstrukturen brauchbar ist. Hierzu müssen konkrete Laborversuche möglich gemacht werden, zu hohe Antrittsschwellen sind hier nicht hilfreich. So liegen z. B. die ernstzunehmenden Testfelder für autonomes Fahren zu einem großen Teil in Kalifornien. Das bedeutet, dass die Versuchsergebnisse von Stadtstrukturen geprägt sein werden, die nur bedingt auf eine europäische Stadt übertragbar sind. Darüber hinaus müssen wir sicherstellen, dass die durch die Mobilitätsanbieter erhobenen Daten auch für die Zivilgesellschaft zur Verfügung stehen.

Aber auch schon bei der Planung von neuen Straßen kann eine Flexibilität strategisch baulich mitgedacht werden. Die geplanten Querschnitte können so angelegt werden, dass durch Rückbau von Mittelinseln oder auch Umverteilung von Flächen eine Anpassung an mögliche zukünftige Verkehrsbelastungen ohne umfangreiche Baumaßnahmen vorgenommen werden kann. Mit diesen Beispielen kann man, wie auf den zweifelsfrei vorhandenen Zusammenhang zwischen Infrastrukturangebot und Verkehrsnachfrage, gute und langfristig tragfähige Antworten geben.

## Und nun?

Diese zehn Prinzipien haben sicherlich weder Anspruch auf Vollständigkeit, noch können sie die Komplexität der politischen, sozialen, regulativen oder organisatorischen Herausforderungen in den unterschiedlichen Planungs- und Lebensräumen gerecht werden. Sie sind auch nicht als Manifest, sondern vielmehr als Grundlage für eine weitere Diskussion zu sehen.

Bei der Zusammenschau dieser teilweise sehr offensichtlichen Zusammenhänge werden jedoch in Bezug auf Mobilität einige Erkenntnisse und Aufgaben für eine Stadt- und Verkehrsentwicklung mit menschlichem Maßstab deutlich:

- Wir müssen den Fokus wieder mehr auf das qualitativ hochwertige Zufußgehen legen. Technologische Entwicklungen (wie das autonome Fahren, Car- und Bikesha-ring etc.) haben nur eine ergänzende Funktion.
- Die maximalen Wegelängen für das Zufußgehen sind begrenzt. Ein fußläufiger ÖPNV und fußläufige Nahversorgung sind daher das Rückgrat der Mobilität im fußläufigen Quartier. Für den Entwurf bzw. dessen Prüfung dienen unsere zehn Prinzipien sowie der dahinter liegende Maßnahmenbaukasten.
- Nicht die einzelnen Konzeptbausteine, sondern die Umsetzungsstrategie ist für den Erfolg eines fußläufigen bzw. multimodalen Quartiers entscheidend. Hier gibt es gute Beispiele: Wien Seestadt Aspern, HafenCity Hamburg, Pergolenviertel Hamburg etc. Hier können wir in den kommenden Jahren viel in Sachen Implementierung lernen.
- Wir brauchen ein wirklich integriertes Denken. Die Belange und Anforderungen der Nahmobilität sind so grundlegend, dass sie in unseren Planungsprozessen viel früher und umfangreicher Berücksichtigung finden müssen.

Jörg Thiemann-Linden

## „Ruhender Verkehr“: Sitzen und sich begegnen als städtisches Qualitätsmerkmal

### „Mobilität braucht manchmal Nicht-Mobilität“

Dieses Motto gab die Vertreterin der Initiative „Alte für Frankfurt“ dem Planungsbüro mit in den Planungsprozess, welches im Stadtteil Nordend in Frankfurt am Main modellhaft Spiel- und Bewegungsräume für ein familien- und altengerechtes Quartier konzipieren sollte (Magistrat der Stadt Frankfurt am Main 2011). Ein Ergebnis des Modellvorhabens bestand aus einem bunten Maßnahmenpektrum zum Thema Sitzen:

- Sitzmöglichkeiten in Geschäftsstraßen in einheitlichem Design,
- „Sitzrouten“, d. h. Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Gehdistanzen für Alltagswege der alten Menschen zum Einkaufen, zur Haltestellen und in die Parks,
- bunte Sitzwürfel statt Poller, die Falschparker abwehren, aber zugleich zum Kinderspiel und Aufenthalt mit spontanen Sozialkontakten einladen,
- die „verrückten Stühle“, d. h. flexibel gruppierbare Sitzmöbel zur individuellen Raumeignung auf dem Stadtplatz.

Ruhenden Verkehr assoziiert man zuerst mit dem Abstellen vierrädriger privater Gebrauchsgegenstände im öffentlichen Raum. Das wird traditionell – im Unterschied zur Sondernutzung – rechtlich als immanenter Teil des Kfz-Verkehrs gesehen und fällt unter den Gemeingebrauchsgrundsatz für den Straßenraum. Einschränkungen des Gemeingebrauchs (Parkverbote) benötigen i.d.R. vor Ort ein Verkehrsschild. Seit in Deutschland jährlich Hunderttausende zusätzlicher Pkw, zugleich auch immer breitere und längere Fahrzeuge, den begrenzten Straßenraum okkupieren, schränkt dies zu-

nehmend die Bewegungsfreiheit aller anderen Verkehrsteilnehmer ein. Da wird es bei der Restgehwegbreite schon schwierig, dass ein Rollstuhl oder Kinderwagen im Begegnungsfall mit anderen Fußgängern noch durchpasst. Und dann soll für den „ruhenden Fußverkehr“ auch noch eine Bank aufgestellt werden, damit man nur dasitzen und seine Füße ausstrecken kann?

Zum Sitzen findet sich in den Handbüchern zu Public Health und Stadtplanung nur wenig. Eher gibt es die Warnung der Gesundheitsförderung vor einem dauersitzenden Lebensstil (sedentary lifestyle) in der Arbeitswelt und zuhause beim Medienkonsum: Sitzen sei das neue Rauchen. Wie passt ein planerischer Fokus auf das Sitzen beispielsweise zum Beitrag von Anke Tempelmann im vorliegenden Band?

## Warum Sitzen?

Zunächst hat Sitzen als Körperhaltung, ergonomisch betrachtet, die Eigenschaft, dass das Körpergewicht auf eine relativ große Auflagefläche verteilt wird und zugleich das Anlehnen des Oberkörpers erlaubt, Muskeln und Gelenke entlastet, die die Menschen sonst in der Senkrechten halten. Diese bequeme Haltung lernt der Mensch schon im Alter eines halben Jahres, schätzt dies als Komfortfrage im Lauf des Lebens, bis es im hohen Alter bei nachlassender Körperkraft nicht mehr nur eine Bequemlichkeitsfrage wird. Ein kurzes Ausruhen und Kraft Sammeln unterwegs wird in höherem Alter eine Voraussetzung für längere Wege zu Fuß. Der Rollator dient dann nicht nur zur Stabilisierung beim Gehen, sondern auch als ständig präsente Sitzgelegenheit.

Eine Sitzroute zu den Einkaufsorten alter Menschen umzusetzen, mit Sitzmöglichkeiten im Abstand von z. B. 100 Metern, ist angesichts der vielfältigen Ansprüche an den Straßenraum durchaus eine planerische Herausforderung. Denn die für Bänke geeigneten Orte sind meist bereits durchs Fahrradparken mit Anschließmöglichkeit, Telefonkästen, Pflanzbeete, Glascontainern ... oder vor allem mit den abgestellten Kfz belegt.

Dabei läge die Erhaltung der eigenständigen Haushaltsführung von Hochaltrigen, deren eigener Einkauf zu Fuß im öffentlichen sowie im individuellen Interesse. Wenn der Straßenraum ausreichend Sitzgelegenheiten aufweist, wo man rasten und die Einkaufstasche trocken abstellen kann (statt bei Nässe auf den Gehweg), hätte das wahrscheinlich den Effekt, dass der für die Gesellschaft teure und für die Privatperson mit Verlusten verbundene Umzug ins vollbetreute Wohnen im Altenheim herausgezögert werden kann. Zweite Voraussetzung ist übrigens neben gut mit dem Rollator berollbaren Oberflächen im Straßenraum die Abwesenheit der kleinen, aber gemeinen Stolperkanten durch hochstehende Gehwegplatten oder Wurzelaufrübe: Sturzprophylaxe sowohl in der Wohnung wie auch draußen ist ein relevanter Faktor für die Erhaltung eines eigenständigen Haushalts – statt des erzwungenen Umzugs ins Heim.

---

Abbildung 1: Fischmarkt in Erfurt mit viel Platz für Begegnungen



Foto: Jörg Thiemann-Linden.

---

Zu Sitzgelegenheiten und Bewegungsförderung: Eine Sitzbank an einem Punkt mit besonderer Aussicht motiviert als Etappe oder als Ziel zum Spaziergehen. Die Einladung zu einer Unterbrechung und zum Ausruhen trägt somit zu mehr Bewegung bei. Ein bewegungsintensives Wegeangebot ist gerade in dörflichen Ortsteilen von Bedeutung, wo alle Alltagsziele schon nicht mehr fußläufig erreichbar sind. Dann ist hoffentlich die umgebende Landschaft das Motiv für ausreichende körperliche Bewegung. Leider fehlt es oft gerade in dörflichen Strukturen, wo die Umgebung für effiziente landwirtschaftliche Produktion optimiert wurde, an einem dichten, zusammenhängenden Wegenetz. So bleiben teilweise nur die Landstraßen für Wege zu Fuß aus dem Dorf hinaus. In solchen Fällen müsste im Sinne von Walkability die tägliche Freizeit mit einem neuen dichten Wegenetz am Siedlungsrand und mit ausreichenden Sitzgelegenheiten erst „mobilisiert“ werden.

Das Idyll von den Rentnern auf der Bank vor dem Haus in der Abendsonne ist ja nicht ohne Berechtigung: Teilhabe am Leben genießen zu können, ohne dass eine eigene Aktivität nötig ist. Die Gesundheit im Quartier und die Befähigung zur sozialräumlichen Integration sind inzwischen ein zentraler Ansatzpunkt für die gesundheitliche Prävention (Böhme et al. 2012). Konkret planerisch zu Ende gedacht: Durch regelmäßige Sozialkontakte der auf der Bank sitzenden Älteren wird letztlich das Gefühl der Zusammengehörigkeit und damit das Selbsthilfepotenzial des Quartiers gestärkt.

## Sitzgelegenheiten – aber richtige

Die Vielfalt der Sitzgelegenheiten aus Stadtmöblierungskatalogen ist groß. Je nach Platzverfügbarkeit an der Haltestelle gibt es nur eine Anlehnmöglichkeit für den unteren Rücken, die bereits deutliche körperliche Entlastung gegenüber dem reinen Stehen verspricht.

Das technische Regelwerk für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA, FGSV 2014: 59) benennt die wesentlichen Merkmale des Stadtmobiliars für verschiedene Altersgruppen der Bevölkerung, für Menschen mit Behinderung, für Rekonvaleszente, Schwangere und viele andere mehr:

- die Sitzfläche glatt, aber nicht zu tief, um ohne fremde Hilfe beim Aufstehen wieder hochzukommen (ca. 48 cm Höhe),
- neben der Rückenlehne auch Armlehnen – zur Entlastung der Arm- und Schultermuskulatur, aber ebenfalls zum leichteren Aufstehen,
- für Blinde mit dem Langstock eine gute ertastbarkeit und für stark Sehbehinderte kontrastreich und so im Umfeld auffindbar,
- neben der Sitzgelegenheit eine stufenlos zugängliche ebene Fläche von 1,50 m x 1,50 m (für Rollstuhl, Kinderwagen, Rollatoren),
- das ganze außerhalb der Laufrichtung des Gehwegs, u.a. im Interesse der Blinden und Sehbehinderten.

Angesichts der Aufforderung im aktuellen Rechtsrahmen für den ÖPNV (PBefG – Personenbeförderungsgesetz), für barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge zu sorgen, die in der Regel ohne fremde Hilfe nutzbar sind, betrifft dies im Prinzip auch das Sitzen in den Standards des Haltestellenausbaus. Wenn man die Barrierefreiheit im ÖPNV aus der rein technisch-rechtlichen Perspektive herausholen will, betrifft dies natürlich auch die zugemutete Fußweglänge zur Haltestelle (d. h. die Haltestellendichte aus Betreibersicht), inklusive wiederum das Thema des Sitzens während des Fußwegs zur Haltestelle. Als zweites, ebenso brisantes Thema für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung hat sich generell das Sitzplatzangebot im städtischen ÖPNV entwickelt. Denn bei steigenden Fahrgastzahlen in den Städten gibt es aus Finanz- und Effizienzgesichtspunkten die Tendenz, das Taktangebot über den Tag so zu bemessen, dass Busse und Straßenbahnen eigentlich immer stark besetzt sind. Folglich gibt es kaum noch Tageszeiten, zu denen Ältere auf den ÖPNV-Hauptachsen noch mit einer Sitzgelegenheit im schwankenden Bus rechnen können.

Diese Form der Leistungsgesellschaft mit ihren Beschleunigungstendenzen birgt für die langsameren Hochaltrigen das Risiko der Exklusion und des Rückzugs in eine randständige Alltagswelt. Aus der Sicht der Zeitpolitik sollte dieser Tendenz in der Stadtplanung mit einer „Zeitverträglichkeitsprüfung“ zur Inklusion begegnet werden (Rinderspacher 2019). Das betrifft u.a. die nicht an die Gehgeschwindigkeit angepassten Ampelphasen für den Weg auf die andere Straßenseite. Da Ältere zudem oft nur beschwerlich längere Zeit stehen können, bedeuten lange Rotphasen an Lichtsignalanlagen bereits eine Mobilitätseinschränkung. Ein „Ampelklappsitz“ am Ampelmast, wie ab und zu von Bürgerinitiativen oder dem VCD gefordert, wäre eine Hilfe beim Warten auf „Grün“, wird aber in der Praxis noch nicht umgesetzt. In eine solche Richtung gehen jedoch Versuche in Wien mit herunterklappbaren Sitzflächen, die an vorhandenen Pollern angebracht wurden.

Und um das Thema des Bedarfs am Sitzen abzurunden: Die gesicherte Verfügbarkeit einer Sanitäreinrichtung unterwegs ist eine weitere Voraussetzung für Mobilität. In vielen Städten in Deutschland besteht hierzu oft nur ein ärmliches Angebot öffentlicher Toiletten. Dies entmutigt einen Teil der Älteren (und nicht nur diese Altersgruppe), mehr als unbedingt nötig aus dem Haus zu gehen, wenn sie nicht mit einer öffentlich zugänglichen Toilette rechnen können. Diese kann sich auch in einer privaten Einrichtung z. B. der Gastronomie oder des Einzelhandels befinden, einladend markiert durch einen „Nette-Toilette“-Aufkleber am Eingang.

## Sitzen – mit verkehrsplanerischer Intention

In aktuellen Projekten zur Wiedergewinnung des Straßenraums für den Aufenthalt spielen temporäre „Parklets“, Sitzlandschaften auf ehemaligen Kfz-Stellplätzen, eine zentrale Rolle. In den temporären „Sommerfußgängerstraßen“ experimentiert die Stadt Stockholm in verschiedenen Stadtteilen mit saisonalen Verkehrsregelungen; hier ergänzen die Parklets mit üppigem Blumenschmuck – zum Sitzen ohne Verzehrzwang – die Flächen der saisonalen Außengastronomie. In temporäre Parklets werden hohe planerische Erwartungen gesetzt, weil sie die Veränderung erlebbar machen. Gleichzeitig werden temporäre statt dauerhafte Maßnahmen bei den Skeptikern in der lokalen Öffentlichkeit eher akzeptiert, weil die Veränderungen reversibel sind, keine dauerhaften Fakten schaffen.

Für die Interaktion mit Kfz-Lenkenden hat bereits eine leere Bank den Hinweis, dass hier mit anderen Verkehrsteilnehmern zu Fuß zu rechnen ist. Das nutzen einige Shared-Space-Projekte, die mit Bänken demonstrativ nah an den Rand der Fahrgasse herangehen, damit „bei Fußgängern zu Gast“ langsam und rücksichtsvoll gefahren wird.

Abbildung 2: Parklet in einer Stockholmer Sommer-Fußgängerstraße



Foto: Jörg Thiemann-Linden.

Vorbehalte gegen neue Bänke gibt es wegen der Erhaltungskosten – auch wenn sich der Spender der Bank selbst mit Schildchen verewigt hat. Im städtischen Bereich wird manchmal mit der Angst vor Obdachlosen und feiernden Jugendlichen gegen Bänke argumentiert. Die Stadtmöblierungskataloge bieten dafür vielfältige abschreckende Ausführungen an, die das Liegen unmöglich und das längere Sitzen möglichst unbequem machen sollen. Aber vermehrt sich wirklich mit einer hohen Zahl neu installierter Sitzgelegenheiten zugleich die Zahl der Obdachlosen in der Stadt? Oder steigt nicht vielmehr die Aufenthaltsqualität für alle?

## Kommunikativ sitzen – Talkscapes

Dabei sollten die Sitzgelegenheiten und der Standort umso sorgfältiger nach Bequemlichkeit ausgesucht werden, je länger man sitzen können soll. Das betrifft

- eine wasserabweisende Oberfläche, die aus Holz nicht so kalt ist wie die aus Stein, denn die wirklich warme Jahreszeit dauert in Mitteleuropa nur wenige Monate,
- ein Mikroklima, je nach Jahreszeit möglichst viel oder nicht zu viel Sonnenexposition, zugleich auch ein Ort ohne Abgasbelastung,
- einen Geräuschpegel, der eine Unterhaltung noch gut erlaubt,

- Attraktionen im Blick wie Wasser, Blumen, gute Architektur, Kunst usw. ... und natürlich andere Menschen, d. h. ein unbehinderter Ausblick auf das örtliche Leben.

Diese Qualitätskriterien waren Ergebnis einer empirischen Studie des Kopenhagener Büros Gehl im Jahr 1990 für die Stadt Stockholm (Gehl 1990, nach Gehl 2010: 140). Die Interaktion mit anderen Menschen, das Ausruhen oder einfach nur das Sehen und gesehen werden, standen dabei im Vordergrund, entsprechend seiner Überzeugung, dass nichts Menschen so sehr interessiert wie andere Menschen.

Nach Gehl gibt es einen säkularen Trend im Umgang mit der Stadt: Die Zeitanteile für notwendige Besorgungen in der Stadt nehmen ab, der Zeitanteil des „unter Leuten zu sein“ nimmt zu (ebd.: 20). Die Einladung zum menschlichen Miteinander wird so nach und nach zum Hauptmotiv für das Aufstellen von Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum. Der Einzelhandel wünscht sich längere Aufenthaltszeiten für mehr Umsatz. Dazu zählen in einigen Städten auch die Wartebänke vor den Läden, wenn sich nicht die ganze Familie auf Einkaufstour für dieses Geschäft interessiert.

Aus spontanen Face-to-Face-Kontakten in der Mittagspause oder in der Freizeit soll ein besseres Umfeld für eine kreative Stadt entstehen. Außergastronomie ist ein guter Grund, länger im städtischen Leben zu sitzen – sicherlich kreativer als auf der Autobahn ein Fahrzeug steuern zu müssen.

Dabei macht bei einer „Talkscape“, einer für Kommunikation optimierten Sitzlandschaft (ebd.: 154), die Auswahl und Anordnung der Sitzgelegenheiten nach Gehl einen Unterschied. Fest installierte Bänke sind gut für die private Distanz zum Geschehen, wenn sie zu eng stehen, wird es zu persönlich. Bänke und beidseitige Sitzgelegenheiten, auch ringförmige Bänke um einen Baum herum eignen sich weniger zum Zusammensein in der Gruppe, wenn man sich den Rücken zudreht oder den Kopf stark drehen muss. Eine Rückenlehne und die Möglichkeit, die Füße hochzulegen, bleiben ein zusätzliches Qualitätsmerkmal. Da haben Einzelstühle, am besten individuell beweglich, große Vorteile. Wie das eingangs erwähnte Frankfurter Projekt der „frei arrangierbaren Stühle“ im Probetrieb zeigte, funktioniert dieser Ansatz im öffentlichen Raum wegen des Diebstahlrisikos nur in Verbindung mit sozialer Kontrolle und einem „lokalen Kümmerer“ vor Ort.

Abbildung 3: Sitzmöglichkeiten vor Geschäften in Berlin



Foto: Jörg Thiemann-Linden.

Neben den primären Sitzgelegenheiten, komfortablen und extra dafür installierten Bänken und Stühlen, benennt Gehl auch noch sog. sekundäre Sitzgelegenheiten, die nicht primär zum Sitzen angelegt sind: z. B. Treppenstufen, Mäuerchen, Mauervorsprünge und allerlei Elemente im öffentlichen Raum, die eben auch zum Sitzen geeignet sind, wenn man beim Sitzkomfort nicht so wählerisch ist wie die meisten Älteren. Aber Kinder und Jugendliche können fast überall einen Platz zum Sitzen finden. Die unwillkürliche psychische Wahrnehmung von Plätzen und räumlichen Konstellationen beachtend, ist es nach Gehl dabei wichtig, dass man – wie schon beim Höhlenmenschen – beim Sitzen „etwas im Rücken und die Welt vor Augen hat“, eine Fassade mit Nischen, einen Baum oder ein größeres Objekt. Man will sich möglichst nicht mitten auf einer Fläche, „in the middle of nowhere“ ohne eine mentale räumliche Verankerung, länger aufhalten, sondern eher am Rand mit Blick aufs Geschehen.

## Praxisbeispiel Griesheim „Die beSITZbare Stadt“

Viele der kommunikativen Überlegungen zur Teilhabe am öffentlichen Leben statt Alterseinsamkeit sind in ein Gesamtkonzept für Griesheim, eine Nachbarstadt von Darmstadt, eingeflossen (Stadt Griesheim 2011). Hier wurden sukzessive 90 meist definitionsoffene und z.T. neuartige Objekte installiert, zusätzlich zu den 55 vorhandenen Standorten zum Sitzen. Dabei spielten die sekundären Sitzgelegenheiten eine große Rolle. Die Sitzgelegenheiten finden sich z. B. auf besonders frequentierten Seniorenwegen für das gemeinsame, kommunikative Sitzen. Oder sie zielen auf Anregungen

zur Bewegung und zum Kinderspiel auf den Wegen für Kinder – oder auf beides. Das Parallelprogramm zur „beSITZbaren“ Stadt ist somit die „beSPIELbare“ Stadt Griesheim; es soll für die Kinder eine Alternative zum Elterntaxi etablieren. Mitgewirkt haben 256 Seniorinnen und Senioren (quasi als Projektberater) sowie die Studierenden der Evangelischen Hochschule Darmstadt für Befragungen, Ergebnisse sind von Bernhard Meyer, einem Professor der Hochschule, festgehalten (Meyer 2011).

Es ist zu hoffen, dass mit zunehmender Zahl kommunaler Fußverkehrskonzepte auch solch feinkörnige Konzepte zum Thema Sitzen in vielen Städten und Gemeinden eine Entscheidungsgrundlage werden.

## Literatur

- Böhme, Christa, et al. (2012): Gesundheitsfördernde Stadtteilentwicklung: mehr Gesundheit im Quartier, in Christa Böhme et al. (Hrsg.): Handbuch Stadtplanung und Gesundheit, Bern: 199–209.
- FGSV Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2014): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, H BVA, Köln.
- Gehl, Jan (1990): Public Spaces and public life in central Stockholm, City of Stockholm.
- Gehl, Jan (2010): Cities for People, Washington/Covelo/London.
- Magistrat der Stadt Frankfurt am Main (Hrsg.) (2011): Förderung der Nahmobilität in Frankfurt am Main. Ergebnisse des ExWoSt-Modellvorhabens Spiel- und Begegnungsräume, Frankfurt am Main. Weitere Infos zum Projekt unter <http://www.urbanes.nordend.de>.
- Meyer, Bernhard (2011): Die Beispielbare Stadt. Die Rückeroberung des öffentlichen Raums, Düren. Weitere Infos zum Projekt unter <http://www.besitzbare-stadt.de>.
- Rinderspacher, Jürgen P. (2019): Zeitliche Diversität in der alternden Gesellschaft. Lösungsansätze und zeitpolitische Implikationen, in: Dietrich Henckel et al. (Hrsg.): Zeitgerechte Stadt. Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis, Forschungsberichte der ARL 09, Hannover: 311–334.
- Stadt Griesheim (2011): Griesheim „Die beSITZbare Stadt“, Präsentation, [https://www.griesheim.de/fileadmin/Inhalte/06\\_Bildung\\_und\\_Kultur/Besitzbare\\_Stadt/besitzbarestadt\\_praesentation.pdf](https://www.griesheim.de/fileadmin/Inhalte/06_Bildung_und_Kultur/Besitzbare_Stadt/besitzbarestadt_praesentation.pdf) (letzter Zugriff am 30.4.2019).



Anke Tempelmann

## Runter vom Sofa, raus aus dem Auto – die gesunde Stadt aus der Perspektive einer Krankenkasse

### Ausgewählte Ergebnisse der AOK-Familienstudie 2018 zu Bewegungsräumen und Bewegungsförderung in der Kommune

Die deutsche Gesellschaft leidet immer mehr an Übergewicht und Bewegungsmangel (AOK-Bundesverband 2018). Für den Bewegungsmangel sind viele Gründe bekannt: Zeitknappheit, Stress, zunehmend sitzende Tätigkeiten, insbesondere auch der wachsende Medienkonsum. Die aktuelle AOK-Familienstudie zeigt, dass viele Eltern ein gesundheitliches Risikoverhalten aufweisen und ihrer Vorbildfunktion, gerade was Bewegung angeht, nicht ausreichend nachkommen. Die AOK versichert mehr als 26 Mio. Menschen, jedes dritte Kind in Deutschland. Seit Jahren engagiert sich die AOK mit verhaltens- und verhältnispräventiven Gesundheitsangeboten dort, wo Menschen leben und arbeiten. Durch das Präventionsgesetz wurde die Umsetzung von Angeboten zur Gesundheitsförderung durch Krankenkassen verstärkt. Dieses bietet neue Möglichkeiten der Kooperation zwischen Krankenkassen und Kommunen, um gesundheitsförderliche Rahmenbedingungen in den Kommunen auszubauen und deren Wahrnehmung und Nutzung zu steigern. Dank der regionalen Ausrichtung und Nähe zu den Versicherten in den Regionen hat die AOK besondere Gestaltungspotenziale vor Ort und möchte diese auch in Zukunft effektiv für Prävention und Gesundheitsförderung nutzen.

### AOK-Familienstudien

Bereits zum vierten Mal hat die AOK 2018 in einer repräsentativen Studie 4.896 Mütter und Väter umfassend zu ihrer Gesundheit, der ihrer Kinder und zu ihren Lebensumständen durch das IGES-Institut befragen lassen. Die Stichprobe der quantitativen Online-Befragung repräsentiert die Grundgesamtheit der deutschsprachigen Wohn-

bevölkerung ab 18 Jahren, in denen Kinder von vier bis 14 Jahren aufwachsen. Im Vergleich zur Vorgängerstudie hat sich der Anteil der Befragten mit Hauptschulabschluss von elf auf 20 % fast verdoppelt und entspricht somit dem Bildungsstand der Bevölkerung. Die Anzahl alleinerziehender Befragter ist seit 2010 von zehn auf 15 % gestiegen. Der Anteil der Väter unter den Befragten hat sich seit 2010 von 19 auf 37 % fast verdoppelt und unterstreicht die steigende Bedeutung der Kindererziehung für die Väter. Ergänzend zur quantitativen Befragung sieht die Konzeption auch eine qualitative Befragung vor, aus der vereinzelt Ergebnisse vorgestellt werden.

Die jüngste Erhebung legte einen Schwerpunkt auf Bewegungsräume und -förderung von Familien sowie auf die Frage, welche Bedeutung die kommunale Infrastruktur auf das Bewegungsverhalten von Familien hat.

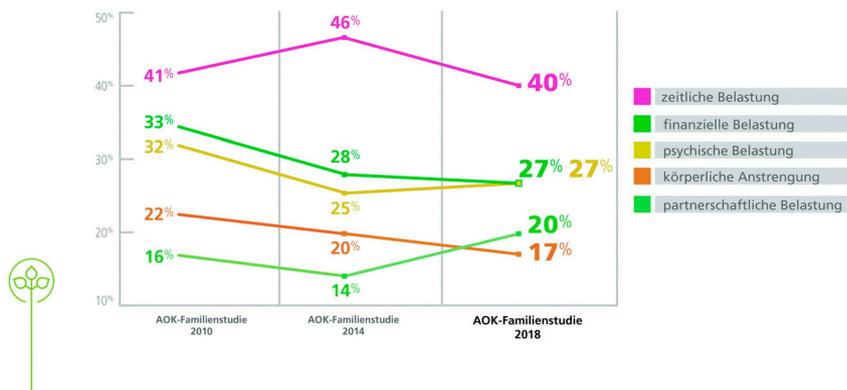
## Ergebnisse zum Gesundheitszustand und zu Belastungen der Familien

Im Vergleich zur Vorgängerstudie (2014) waren in der aktuellen Familienstudie deutlich mehr Eltern mit ihrem Gesundheitszustand zufrieden: 2018 bezeichneten ihn rund drei Viertel der Befragten als „gut“ oder „sehr gut“, 2014 waren es nur 67 %. Das Leben der Familien hat sich in den meisten Bereichen entspannt. Allerdings gaben weiterhin 40 % der Eltern Zeitknappheit als größten Belastungsfaktor an. Haben Eltern Kinder im Alter von vier bis sechs Jahren, steigt die zeitliche Belastung sogar auf 46 % an. Etwas mehr als ein Viertel der Eltern berichten psychische und finanzielle Belastungen.

Seit Mitte der 1970er-Jahre sind Übergewicht und Adipositas auf dem Vormarsch, und das auch schon im Kindes- und Jugendalter. Mehr als die Hälfte der befragten Eltern (58 %) sind übergewichtig oder adipös, fast drei Viertel der Väter (72 %) und die Hälfte der Mütter (50 %). Die deutliche Zunahme der Adipositas zeigt sich besonders bei jungen Erwachsenen (Mensink et al. 2013: 788). Dieses gewichtige Problem geht zudem mit einem deutlichen Risiko für verschiedene Krankheiten einher. Der Bewegungsmangel ist ähnlich dramatisch. „Neben der Reduzierung des Risikos für kardiovaskuläre Erkrankungen, Übergewicht und Beschwerden am Muskel- und Skelettsystem fördert regelmäßige körperliche Aktivität das psychische Wohlbefinden, den Ausbau personaler Ressourcen sowie sozialer Kontakte und unterstützt die Aufrechterhaltung oder die Verbesserung des allgemeinen Fitnesszustandes.“ (Krug et al. 2013: 765) Die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für einen gesundheitlichen Nutzen empfohlene Mindestzeit für körperliche Aktivität von 2,5 h pro Woche in mäßig anstrengender Intensität ist bei etwa vier Fünftel der Bevölkerung jedoch nicht gegeben (ebenda: 767).

Abbildung 1: Elterliche Belastungsfaktoren im Zeitverlauf

## Die zeitliche Belastung der Eltern sinkt, bleibt aber auf hohem Niveau, partnerschaftliche Probleme nehmen wieder zu



Quelle: AOK-Bundesverband 2018.

## Eltern als Vorbilder

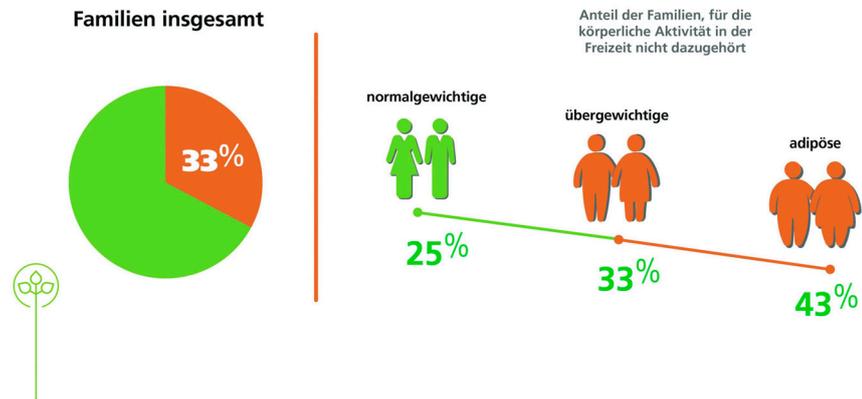
Für das gesunde Heranwachsen von Kindern spielen Mütter und Väter eine Schlüsselrolle: Als Vorbilder und „Versorger“ prägen sie maßgeblich die gesundheitsrelevanten Lebensbedingungen der Familie. Bringen schon die Eltern zu viel auf die Waage, gilt das oft auch für die Nachkommen: Der Anteil der Kinder mit Übergewicht oder Adipositas ist bei adipösen Eltern doppelt so hoch wie bei normalgewichtigen, ergab die aktuelle AOK-Familienstudie. Immerhin rund drei Viertel aller Mütter und Väter bewegen sich mindestens 150 Minuten pro Woche mit „moderater Intensität“ und erfüllen damit die niedrigste Stufe der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO 2010, Rütten 2014: 32). In der Familienstudie wurde die körperliche Aktivität in der Erwerbsarbeit und bei privater Arbeit, bei der Bewegung von Ort zu Ort zu Fuß oder auf dem Fahrrad und bei Sport und Fitness sowie in der Freizeit berücksichtigt. Auffällig ist, dass nur 28 % der befragten Eltern Sport treiben. Beim Nachwuchs fällt die Bewegungsbilanz deutlich schlechter aus: Nur zehn % der Kinder sind laut Auskunft der Eltern so aktiv wie von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlen und bewegen sich an sieben Tagen pro Woche mindestens 60 Minuten so, dass Atmung und Puls mindestens leicht zunehmen und sie sich moderat anstrengen.

Vor allem für übergewichtige Eltern ist Bewegung seltener ein fester Bestandteil des Familienalltags. Während nur 25 % der Eltern mit Normalgewicht berichten, dass kör-

perliche Aktivität in ihrer Familie keine Rolle spielt, trifft dies auf jede dritte Familie zu, in der Eltern übergewichtig sind. Bei Eltern mit Adipositas sind das sogar 43 %.

Abbildung 2: Körperliche Aktivität von Familien in der Freizeit

## Für jede dritte Familie gehört körperliche Aktivität in der Freizeit nicht dazu



Quelle: AOK-Bundesverband 2018.

## Gesunde Lebenswelten schaffen

Auf Grundlage der Ottawa-Charta und der Wiedereinführung des § 20 im fünften Sozialgesetzbuch (SGB V) im Jahre 2000 sowie insbesondere mit dem Präventionsgesetz 2015 haben die gesetzlichen Krankenkassen mehr Möglichkeiten, gesundheitsförderlich zu agieren. Die Leistungsarten umfassen die Individualprävention nach § 20 SGB V, Gesundheitsförderung und Prävention in den Lebenswelten<sup>1</sup> nach § 20a SGB V sowie die betriebliche Gesundheitsförderung nach § 20b SGB V (GKV-Spitzenverband 2018: 12). Zwei der drei Leistungsarten sind seit dem Präventionsge-

1. „ Lebenswelten sind „(...) für die Gesundheit bedeutsame, abgrenzbare soziale Systeme insbesondere des Wohnens, des Lernens, des Studierens, der medizinischen und pflegerischen Versorgung sowie der Freizeitgestaltung einschließlich des Sports.“ Mit den Leistungen zur Gesundheitsförderung und Prävention in Lebenswelten sind insbesondere der Aufbau und die Stärkung gesundheitsförderlicher Strukturen hervorzuheben. Hierzu erheben die Krankenkassen unter Beteiligung der Versicherten und der für die Lebenswelt Verantwortlichen die gesundheitliche Situation einschließlich ihrer Risiken und Potenziale und entwickeln Vorschläge zur Verbesserung der gesundheitlichen Situation sowie zur Stärkung der gesundheitlichen Ressourcen und Fähigkeiten und unterstützen deren Umsetzung.“ (§ 20a SGB V)

setz mit Mindestausgabewerten versehen. 2019 müssen die gesetzlichen Krankenkassen 2,15 Euro pro Versicherten für die Prävention und Gesundheitsförderung in den allgemeinen Lebenswelten wie z. B. Kita und Schule sowie 2,15 Euro pro Versicherten in Betrieben ausgeben. Lebenswelten können dabei auch als Sozialräume bezeichnet werden. Die intendierte Stärkung der Gesundheitsförderung und Prävention in den Lebenswelten durch Einführung von Mindestausgabewerten hat zu einer Verschiebung hin zu mehr Verhältnisprävention geführt (MDS 2018: 38 f.). Auch hinsichtlich der größtmöglichen Wirksamkeit von Gesundheitsförderungs- und Präventionsmaßnahmen ist eine Kombination aus verhaltens- und verhältnispräventiven Bewegungsangeboten förderlich. Reine Bewegungskurse zeigen Effekte, die aber in der langfristigen Wirkung stetig abnehmen und häufig Menschen mit einem geringen sozioökonomischen Status und Bildungsstand sowie Männer seltener erreichen (MDS 2018: 123). „Die Verbesserung der gesundheitsrelevanten Lebensweisen und Lebensbedingungen sind gleichermaßen das Ziel und versprechen den größten Nutzen: Die individuelle Lebens- und Handlungsfähigkeit sollen ebenso gestärkt werden wie die ökonomischen, sozialen, ökologischen und kulturellen Determinanten der Gesundheit.“ (Kolip 2016: 322) Kommunen kommt dabei eine herausragende Rolle zu, weil sie alle genannten Lebenswelten wie z. B. Kita, Schule, Betrieb unter einem Dach vereinen und darüber hinaus auch Menschen erreichen, die über Kita, Schule und Betrieb nicht erreicht werden wie z. B. ältere Menschen. Zusätzlich können Kommunen maßgeblich gesundheitsförderliche Rahmenbedingungen gestalten.

## Walkability und Bewegungsförderung

Die Erweiterung der gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie die Erkenntnisse, dass eine Kombination von verhaltens- und verhältnispräventiven Ansätzen die größte Wirksamkeit und Nachhaltigkeit von Präventions- und Gesundheitsförderungsmaßnahmen erzielen, findet in der AOK-Familienstudie 2018 zur Bewegungsförderung in der Kommune ihren konzeptionellen Niederschlag. In den Vorgängerstudien wurden vornehmlich verhaltensbezogene Gesundheitsempfehlungen von Eltern für Eltern generiert, z. B. zehn Empfehlungen für einen gesundheitsförderlichen Familienalltag. Ziel der aktuellen Studie ist, zusätzlich einen Schwerpunkt auf die gesundheitsförderlichen Rahmenbedingungen zur Bewegungsförderung zu legen. Zur Erfassung der Umweltfaktoren einer bewegungsförderlichen Kommune wurde der umfassende Walkability-Ansatz<sup>2</sup> als theoretische Grundlage in das Befragungsinstrument integriert.

Der umfassende Walkability-Ansatz schließt die Gesundheitswissenschaften mit ein und umfasst eine bewegungsfreundliche und -förderliche Gestaltung der Wohnum-

---

2 Nach Bucksch 2014: 21, Abbildungen 1 und 2.

gebung, in der man sowohl der persönlichen aktiven Mobilität als auch der freizeithen Bewegungsaktivitäten nachkommen kann (Bucksch et al. 2014: 20 ff.). Er ist stärker auf Wahrnehmung bezogen und erweitert die messbaren Aspekte der Verkehrs- und Städteplanung um soziale Determinanten wie sozialer Zusammenhalt, Ästhetik, Sicherheit, Erreichbarkeit von Grünflächen und Sportanlagen sowie die wahrgenommene Qualität von Geh- und Fahrradwegen für z. B. einen Spaziergang und das bewegungsorientierte Spielen im Freien (ebenda).

## Kommunen können Bewegung in Familien fördern

Für die Mehrheit der Eltern, die an der aktuellen AOK-Familienstudie teilgenommen haben, bietet ihr Wohnumfeld bereits viele Aspekte des umfassenden Walkability-Ansatzes. So bestätigen 82 % der Studienteilnehmer, dass die Gehwege in ihrem Stadtteil und ihrer Kommune gut beleuchtet sind, 77 % berichten über fußläufige Einkaufsmöglichkeiten. Drei von vier Familien leben in einer für sie attraktiven Umgebung, die auch Fußgängern Verkehrssicherheit bietet. 62 % freuen sich über vorhandene Möglichkeiten für Kinder, im Freien ohne Aufsicht spielen zu können. Jedoch gab nur etwa jede zweite befragte Familie an, dass in ihrem direkten Wohnumfeld durchgehende Radwege sowie gut erreichbare und frei zugängliche Sportplätze, Turnhallen und Schwimmbäder vorhanden sind. Ihre Kommune oder ihr Stadtteil würde für 84 % der Eltern bewegungsfreundlicher werden, wenn mehr geeignete Spielplätze und Parks in direkter Nähe wären (siehe Abbildung 3). 83 % der Studienteilnehmer wünschen sich mehr Möglichkeiten für ihre Kinder, im Freien ohne Aufsicht zu spielen. Acht von zehn Eltern denken, dass gut erreichbare und offene Sportplätze, Turnhallen und Schwimmbäder sowie eine attraktive Umgebung ihr Wohnumfeld bewegungsfreundlicher machen würden.

Etwas mehr als ein Drittel der Familien, die auf dem Land leben, wünschen sich außerdem ein besseres Angebot an öffentlichem Personennahverkehr. Bei den Stadtfamilien ist es dagegen nur knapp ein Fünftel. Auch eine größere Verkehrssicherheit für Fußgänger, fußläufige Einkaufsmöglichkeiten sowie gute und gepflegte Bürgersteige haben für mehr als ein Fünftel der Eltern in ländlichen Regionen eine höhere Relevanz als für die Eltern aus der Stadt. Für fast ein Drittel von den Stadtfamilien ist hingegen das Gefühl der Sicherheit vor Gewalt und Verbrechen ein wichtiges Kriterium für eine bewegungsfreundlichere Wohnumgebung.

In den qualitativen Interviews machten Eltern noch genauere Verbesserungsvorschläge, die ihrer Ansicht nach mehr Familien zur Bewegung animieren würden. So stellten Familien in ländlicher Umgebung zwar fest, dass auf dem Land Feldwege sowie

Abbildung 3: Elterliche Wünsche für ein bewegungsfreundlicheres Wohnumfeld

## Eltern wünschen sich für ihre Kinder mehr Spielmöglichkeiten im Freien

Anteil der Eltern, die meinen, dass folgende Angebote ihr Wohnumfeld bewegungsfreundlicher machen werden



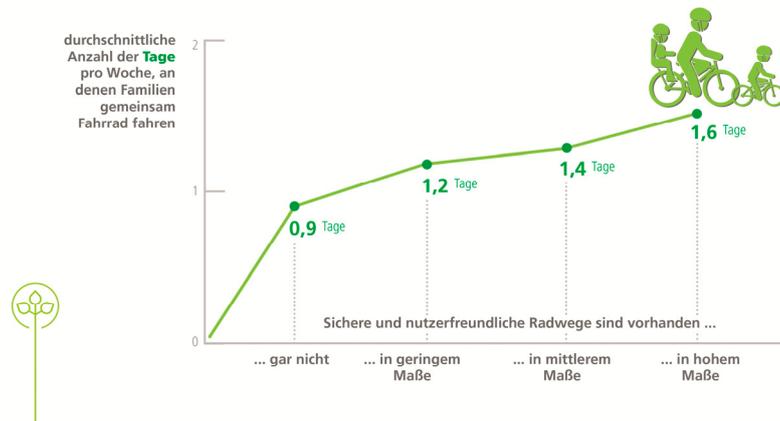
Quelle: AOK-Bundesverband 2018.

straßenbegleitende Radwege ein gutes und sicheres Wegenetz darstellen. Das Angebot würde aber für die Familien attraktiver werden, wenn die Kommunen die Wege noch besser ausschilderten. Viele Eltern bemängeln, dass in ihrem Wohnumfeld Schwimmbäder und Spielplätze entweder nicht vorhanden oder ungepflegt und unsaniert sind. Sie wünschen sich mehr Spielplätze, auf denen Kinder unterschiedlichen Alters passende Spielmöglichkeiten finden können. Parks werden gern als Angebot angenommen, wenn sie fußläufig erreichbar sind. Den interviewten Eltern zufolge sollten Fahrradwege einen guten, ebenen Belag haben, frei von Scherben sein und ausreichend Abstand zur Fahrbahn haben. Viele Eltern würden sich außerdem über günstige Alternativen zu Indoor-spielplätzen freuen; Sportplätze und Hallen sollten zu Zeiten, in denen sie nicht von Vereinen genutzt werden, auch Familien zur Verfügung stehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Nennung von Wünschen nicht unbedingt in einem Zusammenhang mit einer tatsächlichen Bewegungssteigerung dieser Familien steht.

Zu einigen Aspekten der Walkability belegen die Daten der AOK-Familienstudie, dass Familien sich signifikant mehr bewegen, wenn sie bewegungsfreundliche Bedingungen „vor ihrer Haustür“ vorfinden. So fahren Familien, die in ihrer direkten Wohnumgebung sichere und nutzerfreundliche Radwege haben, im Durchschnitt an mehr Tagen gemeinsam mit ihren Kindern Fahrrad als Eltern, die angaben, dass ihre Kommune oder ihr Stadtteil diese Möglichkeit nicht bietet.

Abbildung 4: Gemeinsames Radfahren in der Familie und sichere, nutzerfreundliche Wege

## Je mehr sichere und nutzerfreundliche Wege da sind, desto öfter fahren Familien Rad



Quelle: AOK-Bundesverband 2018.

Darüber hinaus bewirkt ein kommunales Angebot an gut erreichbaren und gepflegten Spielplätzen sowie Parks Eltern dazu, öfter gemeinsam mit ihren Kindern Fahrrad zu fahren. Auch Sport treiben Familien öfter gemeinsam, wenn Sportplätze für sie gut erreichbar sind. Nicht nur Familien insgesamt, sondern auch Kinder sind für gute kommunale Angebote empfänglich. So sind sie öfter mindestens eine Stunde pro Tag aktiv, wenn sie in einem attraktiven Wohnumfeld leben. Dort bewegen sich Kinder im Durchschnitt an 3,8 Tagen pro Woche die empfohlenen 60 Minuten. Lädt ihre Umgebung weniger zur Bewegung im Freien ein, erfüllen sie die WHO-Empfehlung nur an drei Tagen.

## Zusammenfassung

Die AOK-Familienstudie 2018 zeigt, dass der allgemeine Gesundheitszustand von Eltern und Kindern als gut eingeschätzt wird. Ein großer Teil der Eltern (40 %) berichtet dennoch von starken zeitlichen Belastungen, und gut ein Viertel (27 %) von psychischen Problemen im Alltag. Auch wenn sich die meisten Eltern entsprechend den Empfehlungen der WHO bewegen, treibt nur etwa ein Viertel regelmäßig Sport, mehr als die Hälfte der Eltern ist übergewichtig oder adipös. Die körperliche Aktivität bei Kindern ist in Deutschland generell sehr gering, was ernsthafte negative Folgen für ihre Gesundheit haben kann. Potenzial zur Gesundheitsförderung besteht laut den Ergebnissen der AOK-Familienstudie in der Bewegungsförderung der Kommune, da Hinweise auf einen Zusammenhang zwischen einer bewegungsfreundlichen Kommu-

ne und der körperlichen Aktivität von Eltern und Kindern vorliegen: Wenn gute Bewegungsbedingungen vorhanden sind, bewegen sich Eltern und Kinder an sich häufiger und häufiger gemeinsam.

## Schlussfolgerung

Die AOK-Familienstudie 2018 zeigt vor allem die Bedeutung der Alltags- und Freizeitbewegung für Gesundheit und Wohlbefinden von Familien deutlich auf. Es gibt zwar bundesweit ein Angebot an organisiertem Sport in Schulen oder Vereinen. Das kompensiert aber nicht, was Kindern durch die gesellschaftlichen Veränderungen der letzten Jahre an unorganisiertem Sport, etwa dem „Kicken“ auf der Straße oder dem ungestörten Spielen im Wald und in Parks, verloren gegangen ist. Viele ihrer alltäglichen Bewegungsräume existieren in dieser Form häufig nicht mehr. Außerdem haben Kinder weniger Möglichkeiten, sich im Alltag zu bewegen – beispielsweise durch Ganztagschulen, „Elterntaxis“ oder den Ausfall von Sportunterricht.

Die größte Belastung der Eltern ist weiterhin die Zeitknappheit. Bewegung konsequent zu fördern, hängt somit vermutlich weniger mit der fehlenden Anzahl an Bewegungsangeboten zusammen als mit der Umsetzbarkeit für die Familien in ihrem Alltag. Angebote, die zusätzlich zum Familienalltag stattfinden, haben weniger Chancen, realisiert zu werden, da sie mit einem zusätzlichen zeitlichen Aufwand verbunden sind. Einige Eltern nehmen diesen Aufwand auf sich und organisieren die Bewegung in den Familien. Dem weit größeren Teil der Familien gelingt dies jedoch nicht. Die AOK sieht hier Handlungsbedarf.

Es gilt vor allem, Städte und Gemeinden ins Boot zu holen, die mit guten Rahmenbedingungen dazu beitragen können, Bewegung in Familien zu fördern, Eltern an ihre Vorbildrolle zur Bewegungserziehung und -förderung sowie an die Reduzierung der täglichen Sitzzeiten zu erinnern sowie Wissens- und kompetenzvermittelnde Bewegungsangebote zu finden oder zu schaffen, die Eltern und Kinder motivieren, vorhandene Bewegungsräume und -zeiten in der Kommune zu nutzen. Dazu braucht es Kooperationen aller verantwortlichen Träger und Akteure, die Koordination und Transparenz bestehender Bewegungsangebote sowie ein gemeinsames Verständnis und die Bereitschaft aller Akteure, über die Möglichkeiten einer Förderung von Bewegung unter Partizipation der Eltern und Kinder in der jeweiligen Wohnumgebung nachzudenken und ihre Umsetzung zu fördern.

## AOK-Engagement zur Bewegung

So vielschichtig wie die gesundheitliche Situation von Familien, so vielfältig ist auch das gesundheitsförderliche Engagement der AOK. Im Folgenden werden beispielhaft einige Projekte der AOK dargestellt.

### GRÜNAU BEWEGT sich

Das stadtteilbezogene Praxis-Forschungsprojekt der Stadt Leipzig soll die Kindergesundheit und Adipositasprävention stärken. Mit einem hauptsächlich verhältnispräventiven Ansatz, der auf die besonderen Strukturen im Stadtteil eingeht, will das Projekt vorhandene Gesundheitsrisiken ausgleichen, Ressourcen stärken und die Entwicklungschancen von Kindern in Grünau verbessern. „Grünau bewegt sich“ ist eine Kooperation der Stadt mit verschiedenen Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen in Leipzig und wird von der AOK PLUS und weiteren Krankenkassen gefördert. Weitere Informationen im Internet: [www.gruenau-bewegt-sich.de](http://www.gruenau-bewegt-sich.de)

### AOK-Walking Bus: der laufende Schulbus

Mit dem AOK-Walking Bus wird der Schulweg von Grundschulkindern zu einem gesunden und sicheren Vergnügen. Die AOK NordWest organisiert das Projekt zusammen mit Eltern, Schulen, Polizei und der jeweiligen Gemeinde. Dieses Konzept des gemeinschaftlichen „Zu Fuß zur Schule gehen“ stammt ursprünglich aus Großbritannien und hat sich inzwischen bundesweit an vielen Grundschulen etabliert. Jeder AOK-Walking Bus wird von mindestens zwei Erwachsenen begleitet, die sich am Anfang und Ende der Schülergruppe befinden und die „Busfahrer“ darstellen. Die Gruppe geht entlang einer festgelegten, risikoarmen „Buslinie“ und sammelt unterwegs weitere „Fahrgäste“ an speziellen „Haltestellen“ ein. Die Länge der „AOK-Walking Bus-Linien“ beträgt rund 1,5 bis 2 km. Weitere Informationen im Internet: [www.aok.de/nordwest](http://www.aok.de/nordwest) > AOK Walking-Bus.

### Kinderstreifzüge der AOK Bayern

Kinder und Jugendliche aus Erlangen-Höchstadt erschließen sich die örtlichen Bewegungsflächen und Entwicklungspotenziale. Im Vorfeld werden die Eltern durch einen Fragebogen zu den bereits genutzten Spielflächen und ihren Wünschen befragt. Im Anschluss laufen die Kinder alle Straßenzüge des Ortes ab und dokumentieren beliebte Bewegungsflächen und Entwicklungspotenziale. Ein Spielplatzcheck nimmt die Spielplätze gesondert unter die Lupe; besonderes Augenmerk liegt unter anderem auf

der Nutzbarkeit für Familien mit kleinen Kindern. Weitere Informationen im Internet: [www.infranken.de](http://www.infranken.de)>regional>Erlangen-Hochstadt>Kinder erobern ihre Stadt.

## „Sport im Park“

In Kooperation mit der AOK Baden-Württemberg hat die Landeshauptstadt Stuttgart ihren Bürgern ein offenes, kostenloses und unverbindliches Sport- und Bewegungsangebot geschaffen. Von Mai bis September können die Stuttgarterinnen und Stuttgarter mit „Sport im Park“ den Sommer aktiv erleben. In der Saison 2018 bietet „Sport im Park“ 63 Bewegungsangebote pro Woche im Stuttgarter Stadtgebiet an, 33 davon ab oder nach 17 Uhr. Unter dem diesjährigen Motto der „Sport im Park“-Saison „Gemeinsam aktiv durch den Sommer“ wird ein vielseitiges Bewegungsprogramm für alle Altersgruppen angeboten. Weitere Informationen im Internet: [www.stuttgart.de](http://www.stuttgart.de)>Sport im Park.

Alle Projekte sind nach dem Leitfaden Prävention förderfähig, Der Leitfaden Prävention beschreibt alle Handlungsfelder und Kriterien eines GKV-finanzierten Projektes nach § 20 SGB V. Innerhalb einer Kooperation fördern die jeweiligen Partner den Teil der Maßnahmen, für die eine gesetzliche Zuordnung besteht.

## Literatur

- AOK-Bundesverband (2018): AOK-Familienstudie 2018, Berlin, [https://www.aok.de/pk/fileadmin/user\\_upload/Universell/05-Content-PDF/aok-familienstudie-2018.pdf](https://www.aok.de/pk/fileadmin/user_upload/Universell/05-Content-PDF/aok-familienstudie-2018.pdf), Zugriff: 24.04.2019.
- Bucksch, Jens, und Sven Schneider (2014): Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune, Bonn.
- Finger, Jonas, Gianna Varnaccia, Anja Borrmann, Cornelia Lange, Gert Mensink (2018): Körperliche Aktivität von Kindern und Jugendlichen in Deutschland – Querschnittergebnisse aus KiGGS Welle 2 und Trends, in: Journal of Health Monitoring 3 (1): 24–31.
- GKV-Spitzenverband (2018): Leitfaden Prävention, Handlungsfelder und Kriterien nach § 20 Abs. 2 SGB V, Berlin, [https://www.gkv-spitzenverband.de/media/dokumente/presse/publikationen/Leitfaden\\_Praevention\\_2018\\_barrierefrei.pdf](https://www.gkv-spitzenverband.de/media/dokumente/presse/publikationen/Leitfaden_Praevention_2018_barrierefrei.pdf), Zugriff: 24.04.2019.
- Ewing, Reid, und Robert Cervero (2010): Travel and the built environment – A meta-analysis, in: Journal of the American Planning Association 76: 265–294.
- Klipker, Kathrin, Franz Baumgarten, Kristin Göbel, Thomas Lampert, Heike Hölling (2018): Psychische Auffälligkeiten bei Kindern und Jugendlichen in Deutschland – Querschnittergebnisse aus KiGGS Welle 2 und Trends, in: Journal of Health Monitoring 3 (3): 37–45.
- Kolip, Petra (2014): Stichworte und Gedanken: Walkability als Baustein kommunaler Gesundheitsförderung, in: Jens Bucksch und Sven Schneider (Hrsg.): Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune, Bern: 321–325.
- Krug, Susanne, Susanne Jordan, Gert Mensink, Stephan Müters, Jonas Finger, Thomas Lampert (2013): Körperliche Aktivität. Ergebnisse der Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland (DEGS1), in: Bundesgesundheitsblatt 56: 765–771.

- Medizinischer Dienst des Spitzenverbandes Bund der Krankenkassen (MDS) und GKV-Spitzenverband (2018): Präventionsbericht 2018, Essen und Berlin, [https://www.gkv-spitzenverband.de/media/dokumente/krankenversicherung\\_1/praevention\\_\\_selbsthilfe\\_\\_beratung/praevention/praeventionsbericht/2018\\_GKV\\_MDS\\_Praeventionsbericht.pdf](https://www.gkv-spitzenverband.de/media/dokumente/krankenversicherung_1/praevention__selbsthilfe__beratung/praevention/praeventionsbericht/2018_GKV_MDS_Praeventionsbericht.pdf), Zugriff: 24.04.2019.
- Mensink, Gert, Anja Schienkewitz, Marjolein Haftenberger, Thomas Lampert, Thomas Ziese, Christa Scheidt-Nave (2013): Übergewicht und Adipositas in Deutschland, in: Bundesgesundheitsblatt 56: 788–794.
- Rütten, Alfred, und Klaus Pfeifer (2016): Nationale Empfehlungen für Bewegung und Bewegungsförderung, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.
- Pfeifer, Klaus, Winfried Banzer, Nina Ferrari, Eszter Füzéki, Wolfgang Geidl, Christine Graf, Verena Hartung, Sarah Klamroth, Klaus Völker, Lutz Vogt (2016): Empfehlungen für Bewegung, in: Alfred Rütten, Alfred und Klaus Pfeifer (Hrsg.): Nationale Empfehlungen für Bewegung und Bewegungsförderung, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg: 19–40.
- World Health Organization (2010): Global recommendations on physical activity for health. Global Strategy on Diet, Physical Activity & Health, WHO Press, Geneva.

Katharina Csillak

## Gesunde Straßengestaltung – die Londoner Healthy Streets als Handlungsrahmen

### Eine Gesellschaft bewegt sich (nicht)

Bewegung ist gesund, das ist uns allen bewusst. Es fördert die körperliche Fitness und reduziert das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Dabei ist nicht unbedingt der schweißtreibende Sport – wie Joggen oder Krafttraining – gemeint. Der tägliche Fußweg zur Bushaltestelle beispielweise reicht bereits aus. Die Alltagswege zu Fuß spielen daher eine bedeutende Rolle, gerade auch in Kombination mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Kombination „zu Fuß + ÖPNV“ dominiert mit einem Anteil von 45 % an den Wegen mit mehreren Etappen (siehe den Beitrag von Robert Follmer). In London wird die Hälfte aller Fußwege in Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Transport for London 2014: 22 f.).

In London nutzt man die positive Effekte des zu Fuß Gehens sehr aktiv. Mit den Healthy Streets (deutsch: Gesunde Straßen) wurde erstmals ein umfassendes Konzept erstellt, Straßen besonders in Bezug auf ihre gesundheitlichen Aspekte zu untersuchen und diese im Rahmen der Straßengestaltung zu stärken. Aspekte der Healthy Streets könnten auch in Deutschland zu mehr Bewegung führen.

Anlass waren die geringen Bewegungsaktivitäten der Briten. Nach einer Studie gelten 28 % aller Briten als inaktiv – das heißt, sie bewegen sich weniger als 30 Minuten pro Woche (Transport for London 2016: 13 f.). Fast die Hälfte (44 %) erfüllt nicht mal die Mindestanforderungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) von 150 Minuten pro Woche (Transport for London 2018a: 107 f.). In Deutschland ähneln sich die Bewegungsmuster. Nach einer Studie der Sporthochschule Köln und der DKV Deutsche Krankenversicherung schaffen es rund 43 % der Bevölkerung nicht, das von der WHO geforderte Minimum an Bewegung in den Alltag zu integrieren (Tagesspiegel 2018).

Andere Studien gehen von einem weitaus höheren Anteil von etwa 80 % aus (Krug et al. 2013). Kleine Unterschiede sind zwischen städtischen und ländlichen Raum zu beobachten. Eine Studie aus dem Jahr 2011 zeigt, dass der Bewegungsanteil in Städten gegenüber dem ländlichen Raum minimal größer ist. Auch wird gezeigt, dass der Bewegungsanteil bei Frauen mit 23,6 % leicht höher liegt als bei Männern (20%). Die Altersgruppe der 16- bis 24-Jährigen hat einen besonders niedrigen Anteil von 15 % (Buehler et al. 2011: 245 f.).

Abbildung 1: Ein Park in London als Ort der Bewegung

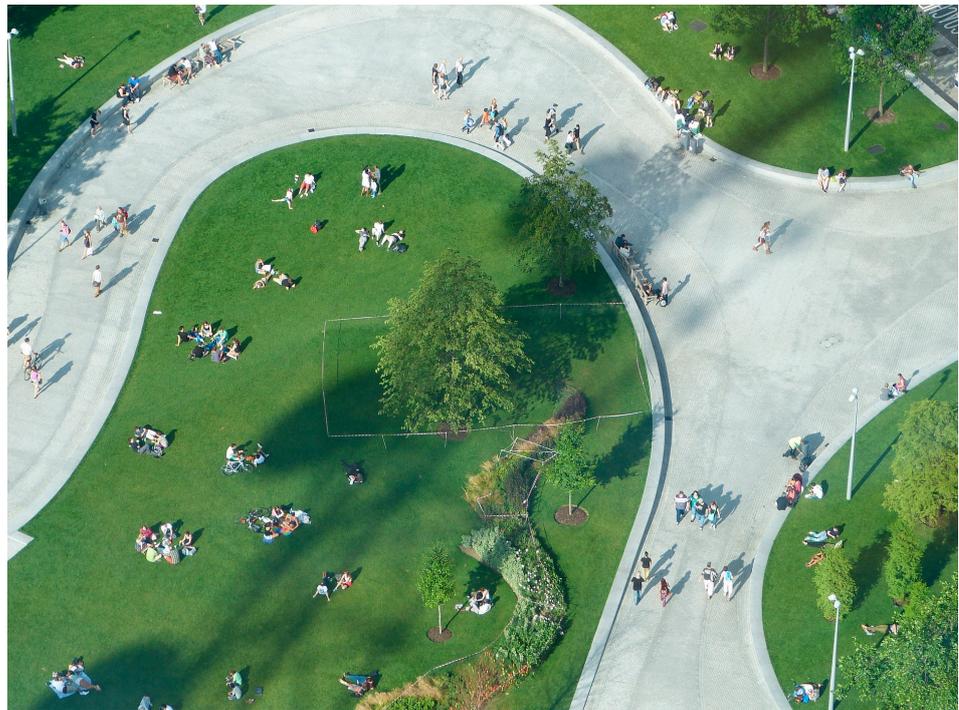


Foto: Pixabay.

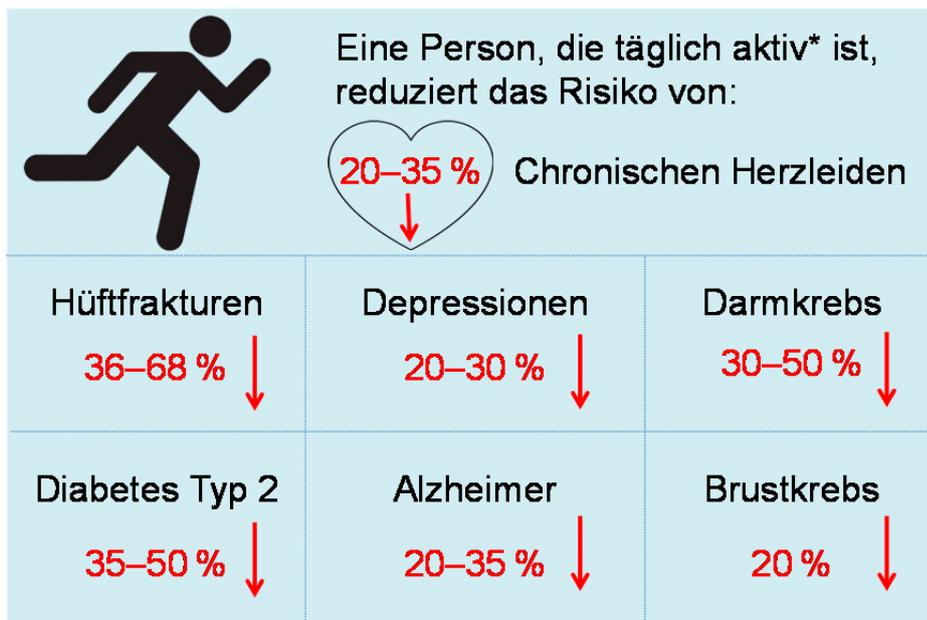
## Gesundheit und ihre Verknüpfung mit dem Fußverkehr

Bewegung, Luftqualität, Unfallgefahr und Lärm korrelieren mit dem Verkehrsaufkommen in einer Stadt. Die Förderung des Fußverkehrs in Kombination mit einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) trägt nicht nur zur aktiven Bewegung bei, sondern minimiert ebenfalls den Ausstoß von Schadstoffen. Die verbesserte Luft-

qualität stellt auch für andere Verkehrsteilnehmende einen Gewinn dar. Insgesamt führt dies zu einer Verringerung der Ausgaben im Gesundheitssektor.

Das Bewegungspotenzial wird vor allem im Autoverkehr deutlich. 36 % aller Wege mit dem Auto könnten zu Fuß in weniger als 25 Minuten zurückgelegt werden. Zwei Drittel aller Wege könnten mit einer Fahrradfahrt unter 20 Minuten ersetzt werden (Transport for London 2017a: 22). Je mehr Pkw ein Haushalt besitzt, desto weniger laufen die Haushaltsmitglieder. Bei Haushalten mit Auto ist es zwei- bis dreimal wahrscheinlicher, dass deren Mitglieder das Minimum an Bewegung nicht erfüllen im Vergleich zu Haushalten ohne Auto (Mayor of London 2015: 1). Eine Minimierung des Autoverkehrs würde nicht nur das Verkehrsaufkommen reduzieren, sondern auch die Bewegung der Bevölkerung stärken. Des Weiteren würde dies auch das Bewegungspensum von Kindern erhöhen. So zeigt eine Studie, dass Kinder in einem Haushalt ohne Auto 2,3-mal häufiger zu Fuß zur Schule gehen gegenüber Kindern in einem Haushalt mit Auto(s). Ebenso gilt: Kinder, die sich mehr bewegen, werden zu Erwachsenen, die mehr zu Fuß gehen (Transport for London 2017a: 20 f.).

Abbildung 2: Reduzierung des Krankheitsrisikos bei täglicher Bewegung



\*Täglich aktiv meint Personen, die das Bewegungsminimum der WHO von 150 Minuten pro Woche überschreiten.

Quelle: Eigene Darstellung nach Transport for London 2017a: 19.

Tägliche Bewegung minimiert das Krankheitsrisiko von Typ 2 Diabetes und Darmkrebs um bis zu 50 % und von psychischen Erkrankungen wie Depressionen oder von Alzheimer um bis zu 35 % (Transport for London 2017a: 19, bmvit 2012: 82, WHO 2015). Wer sich aktiv bewegt, ist im Durchschnitt zwei Tage im Jahr weniger krank (Kremen 2016: 19, EcoLibro 2015: 6 f.). Die Zahl der frühzeitigen Todesfälle in London würde sich um 20 % reduzieren, wenn die gesamte Stadtbevölkerung das Bewegungsminimum absolvieren würde (Transport for London 2014: 14). Insgesamt überwiegen die Risiken eines Bewegungsmangels immer die Risiken der Bewegung im Straßenverkehr.

Besonders bei vorher inaktiven Personen führt bereits eine leichte Steigerung des Bewegungsaufwandes zu einer Verbesserung der Gesundheit. „Der größte gesundheitliche Nutzen entsteht bereits dann, wenn Personen, die gänzlich körperlich inaktiv waren, in geringem Umfang aktiv werden. Das heißt, jede zusätzliche Bewegung ist mit gesundheitlichem Nutzen verbunden. Jeder auch noch so kleine Schritt weg vom Bewegungsmangel ist wichtig und fördert die Gesundheit.“ (Bundesministerium für Gesundheit 2016: 32)

Eine bewegungsfreundliche Straßengestaltung bietet die Möglichkeit, Wege zu Fuß einfacher in den Alltag zu integrieren und damit langfristig die Gesundheit zu verbessern.

## Das Healthy Streets-Konzept

Das Konzept der Healthy Streets wurde 2011 von Lucy Saunders entwickelt. 2014 wurde es von der Verkehrsgesellschaft Transport for London erstmals in die Praxis umgesetzt. Es versteht sich als übergreifender Rahmen für die Verwaltung und Gestaltung der Straßen. Darin sind keine idealisierten Vorstellungen von „Modell-“ oder von „gesunden“ und „ungesunden“ Straßen enthalten. Es geht vielmehr um den langfristigen Ansatz, Straßenraum so zu prägen, dass gesundheitliche Vorteile für die Bevölkerung entstehen. Dazu gehört auch, die Straßengestaltung so zu verändern, dass sie möglichst viele Personen zu mehr Bewegung im Alltag anregt. Die Hauptziele sind u.a. (Transport for London 2016: 113 f.):

- Maßnahmen zur Förderung des Gehens, Radfahrens und der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu ergreifen (ÖPNV),
- Autoverkehr zu minimieren,
- die Sicherheit auf Straßen zu erhöhen,
- schlechte Luftqualität zu bekämpfen.

Es gilt außerdem, negative Einflüsse, die direkt oder indirekt die Gesundheit beeinflussen, zu dezimieren, u.a. Luftverschmutzung, Lärm und Kriminalität, aber auch wahrgenommene und vorhandene Sicherheitsaspekte zu stärken. Die Schlüsselemente zur

Verbesserung der Gesundheit sind denen einer nachhaltigen und sozialen Stadt ähnlich. Diese Elemente jedoch über das Thema Gesundheit zu kommunizieren, ist neu. „My vision to create 'Healthy Streets' aims to reduce traffic, pollution and noise, create more attractive, accessible and peoplefriendly streets where everybody can enjoy spending time and being physically active, and ultimately to improve people's health.“ (Sadiq Khan, Mayor of London, zit. nach Transport for London 2017: 4)

Die 10 Healthy Street Indicators bilden den Handlungsrahmen und stellen die essenziellen Elemente einer Straße dar. Anhand von zehn festgelegten Indikatoren, werden direkte und indirekte Schlüsse zu gesundheitlichen Aspekten gezogen. Im Vordergrund stehen die Empfindungen und Erlebnisse der Nutzenden (Transport for London 2017b: 6 f./www.healthystreets.com):

#### **(1) Everyone feels welcome/Pedestrians from all walks of life**

Straßen müssen so gestaltet sein, dass sich jeder willkommen fühlt, gerne zu Fuß unterwegs ist, hier Zeit verbringt und mit anderen kommuniziert. Es macht die Stadt zu einem belebten Ort. Alle Menschen, aber besonders Kinder, Ältere und solche mit Einschränkungen, sollen den Ort gleichermaßen genießen.

#### **(2) People choose to walk and cycle**

Wenn Menschen sich freiwillig entscheiden, zu Fuß zu gehen oder Fahrrad zu fahren, wird Bewegung am besten in den Alltag integriert. Der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV müssen die attraktivste Form der Fortbewegung darstellen.

#### **(3) Easy to cross**

Sind Straßen schwer zu queren, ist der Frust vorprogrammiert. Dabei spielen nicht nur physische Barrieren eine Rolle, sondern auch ein zu schnell fließender Verkehr.

#### **(4) People feel safe**

Fühlen sich Menschen sicher, gehen sie auch eher zu Fuß. Damit ist der Schutz vor Kriminalität, Unfällen, aber auch vor unerwünschtem Verhalten von Dritten gemeint. Auch der zu schnelle motorisierte Verkehr kann Unsicherheitsgefühle auslösen, besonders wenn nicht genügend Platz für alle Verkehrsteilnehmenden vorhanden ist. Aspekte wie Straßenbeleuchtung und „eyes on street“ können das Sicherheitsgefühl zusätzlich erhöhen.

#### **(5) People feel relaxed**

Menschen gehen lieber zu Fuß, wenn sie entspannt die Umgebung genießen können. Ist es dreckig und laut, fühlen sich alle überfordert und gestresst. Die Qualität des Straßendesigns, eine saubere gepflegte Umgebung sowie viel Grün können die Attraktivität steigern. Ebenfalls wichtig ist ausreichend Platz für Bewegung, sodass es entspannt vorwärts geht.

## (6) Things to see and do

Straßen sollten abwechslungsreich sein. Geschäfte und Cafés, aber auch Kunst, Natur und andere Menschen schaffen Anlässe für Erlebnisse. Straßen werden so belebter und aktiver genutzt. Interessante Angebote in der Nachbarschaft machen das Auto überflüssig. Der Fußverkehr wird durch kürzere Distanzen attraktiver.

Abbildung 3: Die 10 Healthy Streets Indicators als Basis des Konzepts



Quelle: Eigene Darstellung nach Transport for London 2017b: 4.

## (7) Places to stop and rest

Möglichkeiten zum Sitzen und Verweilen sind für einige Bevölkerungsgruppen essenziell. Sitzgelegenheiten erhöhen gleichzeitig die Aufenthaltsqualität. Sie fördern die Begegnung und motivieren dazu, länger im Straßenraum zu verweilen.

## (8) Shade and shelter

Schatten und Unterschlupf (Bäume, Unterstände oder Markisen) bieten auch bei Wind, Regen oder hohen Temperaturen eine angenehme Atmosphäre. Die Straßenge-

staltung kann beispielsweise älteren Menschen, die empfindlicher auf hohe Temperaturen reagieren, Wege zu Fuß erleichtern.

#### (9) Not too noisy

Straßenlärm belastet die Gesundheit und führt zu erhöhtem Stress – egal ob zu Fuß, auf dem Fahrrad, beim Arbeiten oder Einkaufen. Der motorisierte Verkehr ist die Primärquelle für Straßenlärm. Eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Geschwindigkeit sowie leisere Fahrzeuge und Straßenbeläge helfen, Lärm zu reduzieren.

#### (10) Clean air

Saubere Luft hat einen starken Einfluss auf die Gesundheit aller Straßenteilnehmerinnen und -nehmer. Eine Reduzierung von Schadstoffen hilft allen gleichermaßen und verbessert die gesundheitlichen Bedingungen.

Abbildung 4: Gestaltung eines Gehwegs in Denver



Foto: Pixabay.

Der Handlungsrahmen der Healthy Streets bietet verschiedene Tools zur Überprüfung und Inspiration an. Zwei Formate bieten hier besonders anschauliche Informationen. Zum einen der Guide To The Healthy Streets Indicators (Transport for London 2017b), dieser besteht aus Fragen, die sich Entscheidungsträger stellen können, um Straßen attraktiver zu gestalten. Verknüpft wird dies mit Beispielen aus London. Zum anderen bie-

tet der Healthy Streets Check For Designers (Transport for London 2019) ein Tool zur Überprüfung einer Straße bei Neu- oder Umbau an. Die Überprüfung erfolgt entlang der vorgestellten zehn Indikatoren und soll Veränderungsmöglichkeiten sichtbar machen. Zudem werden Argumentationsvorschläge für die öffentliche Diskussion unterbreitet.

Abbildung 5: Das Konzept der Legible London-Wegweiser wird inzwischen weltweit umgesetzt – wie hier in Vancouver, Kanada



Foto: Katharina Csillak.

## Möglichkeiten zur Förderung „gesünder“ Straßengestaltung

2010 führte London die Legible London-Wegweiser ein. Die Idee der Wegweiser (walking signs) entstand mit der Erkenntnis, dass viele U-Bahnhöfe besonders bei Umsteigevorgängen gut und teilweise schneller zu Fuß anstatt mit der U-Bahn zu erreichen sind. Da die U-Bahnen vor allem im Berufsverkehr stark überfüllt sind, sollen die Bürgerinnen und Bürger mit den Wegweisern zu mehr Bewegung motiviert werden. Die Wegweiser machen die Entfernungen zwischen den Stationen für alle ersichtlicher

und sollen die Orientierung (Ausrichtung der Karte in Laufrichtung) verbessern. Die Entfernungen werden in Minuten (5/15 minute walk) angezeigt, um den Zeitgewinn zu verdeutlichen (Turner 2010). Die Wegweiser sind erfolgreich: In England konnten die Zahl der Etappen (stages) und die Distanzen zu Fuß gesteigert werden (Department for Transport 2019: 3). Wie es der Indikator „People feel relaxed“ beschreibt: Nur wer sich im Straßenraum zu Recht findet, hält sich gerne dort auf.

Angelehnt an die britische Idee der walking signs hat sich Frankfurt am Main an ein ähnliches Prinzip gewagt. Das „Touristische Leitsystem“ wurde von der Stadt entwickelt, um das Auffinden von Sehenswürdigkeiten zu erleichtern. Die Schilder verfügen wie in London über Markierungen mit Radien (1.000 m) zur besseren Einschätzung von Entfernungen. Zudem weist jeder Flügel des Schildes in eine Laufrichtung, was die Orientierung weiter verbessern soll. Insgesamt liegt der Fokus hier weniger auf der kombinierten Nutzung von Fußwegen und öffentlichem Nahverkehr, sondern auf dem touristischen Aspekt. Dennoch bilden die Wegweiser auch für ortsansässige Bürgerinnen und Bürger einen Anreiz, Distanzen eher zu Fuß zurückzulegen (Unit-Design 2019).

## **Fazit: Straßen mit dem Fokus auf Gesundheit gestalten**

In London gilt der Healthy Streets Approach als Grundlage für viele Aktionspläne, u.a. den walking action plan für die Stärkung des Fußverkehrs (Transport for London 2018b). Von 2000 bis 2017 konnte in London die Zahl der zu Fuß zurückgelegten Wege um 21,9 % erhöht werden (Transport for London 2018a: 25). Das Konzept der Healthy Street findet weltweit Anklang. Der Handlungsrahmen kann also als ganzheitliches Konzept zur Straßen(um)gestaltung verstanden werden, welches erstmalig die Gesundheit in den Vordergrund stellt. Es bietet auch Anhaltspunkte zu sozialer Interaktion, zur Aufenthaltsqualität und zur ökologischen wie auch wirtschaftlichen Nachhaltigkeit. Alles in allem kann die aktive Mobilität durch den Ansatz der Healthy Streets gestärkt werden.

## Literatur

- Buehler, R., J. Pucher, D.R. Merom, A. Bauman (2011): Active travel in Germany and the U.S. Contributions of daily walking and cycling to physical activity, in: American journal of preventive medicine 41 (3): 241–250.
- Bundesministerium für Gesundheit (2016): Nationale Empfehlungen für Bewegung und Bewegungsförderung, hrsg. von Alfred Rütten und Klaus Pfeifer (FAU Erlangen-Nürnberg), [https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/3\\_Downloads/B/Bewegung/Nationale-Empfehlungen-fuer-Bewegung-und-Bewegungsforderung-2016.pdf](https://www.bundesgesundheitsministerium.de/fileadmin/Dateien/3_Downloads/B/Bewegung/Nationale-Empfehlungen-fuer-Bewegung-und-Bewegungsforderung-2016.pdf) (letzter Zugriff: 26.04.2019).
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) (2012): Fußverkehr in Zahlen, [https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss\\_radverkehr/downloads/fiz.pdf](https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fiz.pdf) (letzter Zugriff: 21.08.2019).
- Department for Transport (2019): Walking and Cycling Statistics, England: 2018, Statistical Release, 31.07.2019, [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/821842/walking-and-cycling-statistics-2018-accessible.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/821842/walking-and-cycling-statistics-2018-accessible.pdf) (letzter Zugriff: 20.08.2019).
- EcoLibro (2015): Mobilität und Gesundheit. Ein Drittel weniger Krankheitstage durch moderate körperliche Bewegung auf dem Weg zur Arbeit, [https://www.ecolibro.de/media/archive1/2019170118BROSCHUERE\\_Mobilitaet\\_und\\_Gesundheit.pdf](https://www.ecolibro.de/media/archive1/2019170118BROSCHUERE_Mobilitaet_und_Gesundheit.pdf) (letzter Zugriff: 20.08.2019).
- Kremen, Juliane (2016): Mobilität und Gesundheit: Einfluss der Verkehrsmittelnutzung auf die Gesundheit Berufstätiger, Wiesbaden.
- Krug, S., S. Jordan, G. Mensink, S. Müters, J. Finger, T. Lampert (2013): Körperliche Aktivität. Ergebnisse der Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland (DEGS1), in: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz 56: 765–771.
- Mayor of London (2015): Walking in London – Factsheet, Oktober 2015, London, <https://www.london.gov.uk/what-we-do/health/health-publications/walking-london> (letzter Zugriff: 26.04.2019).
- Tagesspiegel (2018): Volk der Rumsitzer, Beitrag von R. Woratschka, 30.07.2018, <https://www.tagesspiegel.de/politik/studie-deutsche-bewegen-sich-zu-wenig-volk-der-rumsitzer/22861924.html> (letzter Zugriff: 26.04.2019).
- Transport for London (2014): Improving the health of Londoners – transport action plan, London, 2014, <http://content.tfl.gov.uk/improving-the-health-of-londoners-transport-action-plan.pdf> (letzter Zugriff: 26.04.2019).
- Transport for London (2016): Travel in London – Report 9, <http://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-9.pdf> (letzter Zugriff: 26.04.2019).
- Transport for London (2017a): Healthy Streets for London – Prioritising walking, cycling and public transport to create a healthy city, <http://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-for-london.pdf> (letzter Zugriff: 26.04.2019).
- Transport for London (2017b): Guide to the Healthy Streets Indicators – Delivering the Healthy Streets Approach, <https://healthystreetscom.files.wordpress.com/2017/11/guide-to-the-healthy-streets-indicators.pdf> (letzter Zugriff: 26.04.2019).
- Transport for London (2018a): Travel in London – Report 11, <http://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-11.pdf> (letzter Zugriff: 26.04.2019).
- Transport for London (2018b): Walking action plan – Making London the world's most walkable city, <http://content.tfl.gov.uk/mts-walking-action-plan.pdf> (letzter Zugriff: 26.04.2019).

Transport for London (2019): Healthy Streets Check for Designers, Version 2.3., <https://tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/healthy-streets-check-for-designers-2018.xlsx> (letzter Zugriff: 26.04.2019).

Turner, Julia (2010): Legible London – Can better signs help people to understand an extremely disorienting city?, [http://www.slate.com/articles/life/signs/2010/03/legible\\_london.html?via=gdpr-consent](http://www.slate.com/articles/life/signs/2010/03/legible_london.html?via=gdpr-consent) (letzter Zugriff: 26.04.2019).

Unit-Design (2019): Touristisches Leitsystem – Wegweiser Frankfurt, <https://www.unit-design.de/de/projekte/frakk.php> (letzter Zugriff: 26.04.2019).

Weltgesundheitsorganisation (WHO) (2015): Strategie der Europäischen Region der WHO zur Bewegungsförderung (2016–2025), [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0006/283830/65wd09g\\_PhysicalActivityStrategy\\_150474.pdf](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/283830/65wd09g_PhysicalActivityStrategy_150474.pdf) (letzter Zugriff: 21.08.2019).



C

Kommunale Praxis



Wolfgang Aichinger

## Straßenräume für Fußgängerinnen und Fußgänger gestalten

### Straßen neu für das Gehen gestalten

#### Stadt- und Verkehrsplanung: Der infrastrukturelle Rahmen des Gehens

Verkehr ist immer auch das Ergebnis von planerischen und politischen Entscheidungen, egal ob es um Kfz-, Rad- oder Fußverkehr geht. Verkehrspolitik schafft, gemeinsam mit der Stadtentwicklung, den Rahmen zur Realisierung von Mobilitätsbedürfnissen. Das zeigt sich exemplarisch an autoaffinen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen, die sich in erster Linie an Leitbildern wie „Beschleunigung“ oder „Leistungsfähigkeit“ orientieren. Auch wenn häufig der gegenteilige Eindruck entsteht: Es sind diese Infrastrukturen, die den Autoverkehr erst erzeugen (vgl. Schneider 2018), sie können daher keine Antwort sein auf Staus oder mangelnde Erreichbarkeit.

Umgekehrt locken Orte und Quartiere, die einen menschlichen Maßstab haben, städtisches Leben an. Der amerikanische Stadtplaner William H. Whyte beschrieb das Phänomen so: „Was Menschen offenbar am meisten anzieht, sind andere Menschen“ (Project for Public Space 2010). Auf dieser Erkenntnis aufbauend, wurde in den vergangenen Jahrzehnten in Wissenschaft und Praxis immer deutlicher herausgearbeitet, welche Faktoren zum Funktionieren eines Straßenraums beitragen. Der dänische Architekt Jan Gehl (Gehl 2015) gliederte diese Qualitätsmerkmale etwa in die drei Gruppen „Schutz“, „Komfort“ und „Beglückendes“.

Daran wird deutlich, dass Aspekte wie Sicherheit vor dem Kfz-Verkehr zwar wichtig sind, aber nicht ausreichen, um tatsächlich „Straßen für Menschen“ zu schaffen. Vielmehr benötigt es unter anderem auch ausreichend Raum für Gehen und Aufenthalt, gute Bodenbeläge, einen geringen Lärmpegel und ein interessantes Umfeld. Bei Beobachtun-

gen im Straßenraum wird immer wieder deutlich, dass Menschen ein intuitives Gespür für gute, angenehme Orte haben, an denen diese Qualitätsmerkmale erfüllt werden.

Dies lässt sich auch in tiefergehenden Studien belegen. Menschen sind bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten bereit, deutlich längere Strecken zu Fuß zurückzulegen – oder mehr Zeit im öffentlichen Raum zu verbringen<sup>1</sup>. Umgekehrt reduzieren leerstehende Läden und fensterlose Fassaden die Attraktivität des zu Fuß Gehens (Gehl 2015). Und sogar das soziale Netz, der Zusammenhalt in einer Straße verbessern sich, wenn der öffentliche Raum durch niedrige Kfz-Geschwindigkeiten, gute Sichtbeziehungen und Querungsmöglichkeiten sowie ausreichend Platz zum Sitzen und Ausruhen geprägt ist (Sauter/Hüttenmoser 2006).

Die Kriterien von Jan Gehl verdeutlichen auch, dass Hitze oder starker Regen die Benutzbarkeit öffentlicher Räume einschränken. Die zu erwartenden klimatischen Veränderungen machen es daher nötig, Straßen und Plätze künftig noch näher an den Bedürfnissen von Menschen auszurichten<sup>2</sup>.

Problematisch ist, dass eine am Autoverkehr orientierte Stadt- und Verkehrsplanung weiterhin Orte erzeugt, an denen der Raumanpruch, die Maßstäbe oder die Belastungen des Kfz-Verkehrs dominieren – was dem skizzierten Gespür für einladende Straßen und Plätze diametral entgegensteht. So entstehen in vielen, auch kleineren Gemeinden, oftmals weiterhin monofunktionale Supermarkt-Flachbauten (und entsprechende Parkplätze) in wenig fußverkehrsfreundlicher Lage am Ortstrand. Diese raumplanerischen Entscheidungen verschlechtern nicht nur die Nahversorgung in den Zentren, sondern auch die Attraktivität des Gehens. Insofern erfordert die Gestaltung von Straßen für Menschen immer auch politische Prioritätensetzung – in der Stadt- und Verkehrsplanung.

---

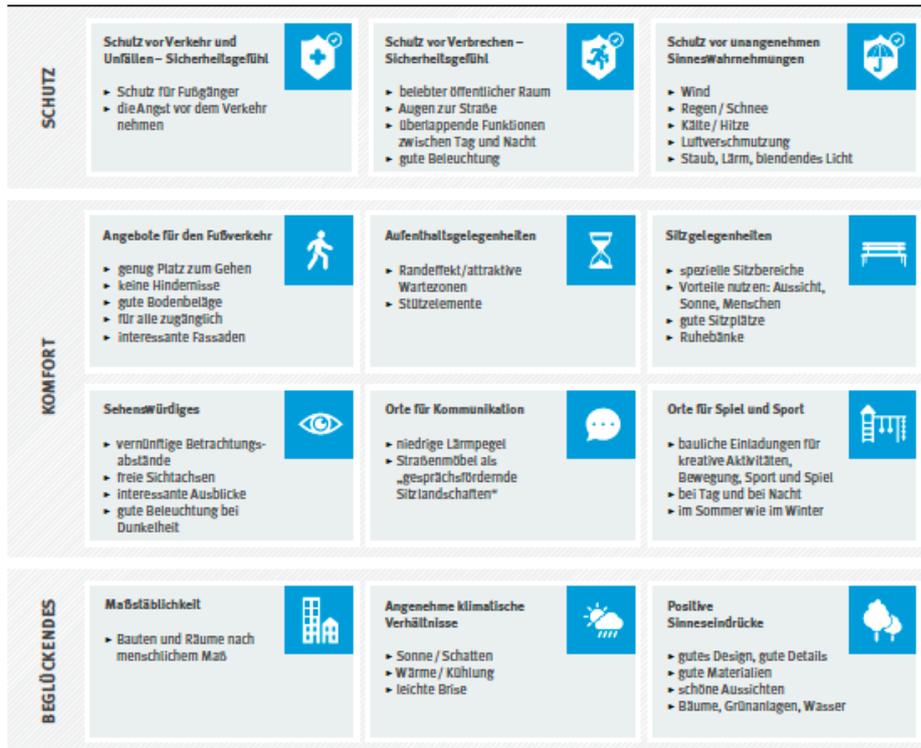
1 So ergab etwa eine Erhebung bereits zum wiederholten Male, dass sich mehr die Hälfte der Besucherinnen und Besucher länger als zwei Stunden in der besonders fußgängerfreundlichen Heidelberger Innenstadt aufhält (Stadt Heidelberg 2019). Die Verweildauer wiederum hat wesentlichen Einfluss auf den Umsatz von Einzelhandel und Gastronomie.

2 Die Stadt Wien beginnt noch 2019 mit dem prototypischen Umbau einer innerstädtischen Straße zur sogenannten „Kühlen Meile“. Im Zuge des Klimaanpassungsprojekts werden über zwanzig neue Bäume gepflanzt, Asphaltbeläge durch helle Pflasterungen ersetzt, Wasserentnahmestellen errichtet sowie zahlreiche Sitzgelegenheiten und 150 Fahrradstellplätze errichtet (Stadt Wien 2019).

Abbildung 1: Qualitätsmerkmale einer Stadt auf Augenhöhe

## Qualitätsmerkmale einer Stadt auf Augenhöhe

12 Ansprüche an einladende Straßen und Plätze – definiert vom dänischen Architekten und Stadtplaner Jan Gehl



Quelle: Eigene Darstellung nach Jan Gehl, 2015

Quelle: Umweltbundesamt 2017.

## Begegnungszonen und Shared Space: Neue verkehrsplanerische Ansätze

Einen Ausgleich zwischen Nutzungsansprüchen versuchen jüngere Planungen insbesondere durch die Kombination aus hochwertiger und häufig niveaugleicher Gestaltung, niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten, reduzierten Parkmöglichkeiten, guten Sichtbeziehungen und besseren Querungsmöglichkeiten. Diese Art der Straßengestaltung wird auch in Deutschland immer häufiger als „Begegnungszone“ bezeichnet, orientiert sich am „Shared-Space-Gedanken“ (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen 2015) und findet häufig in Ortskernen, Einkaufsstraßen sowie im Umfeld von Haltestellen des öf-

fentlichen Verkehrs oder Bildungseinrichtungen Einsatz – sprich: an Orten mit hohem Fußverkehrsaufkommen.

Projektelevaluierungen zeigen, dass die Umsetzungsbedingungen für Begegnungszonen auch durch die Geometrie des Straßenraums beeinflusst werden und drei Grundformen unterschieden werden können (Kuratorium für Verkehrssicherheit 2018). Die Typen „Plätze“ sowie „Straßen mit schmalen Querschnitt“ sind eher durch einen homogenen Verkehrsablauf geprägt, d. h. die Interaktion zwischen allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern erfolgt gleichmäßiger. In „langgestreckten Straßen“ hingegen ist die Geschwindigkeitsdämpfung schwieriger und muss durch eine entsprechende Gestaltung unterstützt werden.

Während in Ländern wie der Schweiz, Österreich und Belgien die Begegnungszone auch rechtlich verankert ist, greifen die meisten deutschen Kommunen bei der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung auf zwei Instrumente zurück:

**Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche** sind „als zentrale städtische Bereiche mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion“ definiert<sup>3</sup>. In der Praxis werden Tempo-10- oder Tempo-20-Zonen oftmals mit einem zonenhaften Parkverbot verknüpft. Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich eignet sich für Erschließungs- wie für Hauptverkehrsstraßen. Bekannte und dokumentierte Beispiele finden sich u.a. in der Tübinger Straße in Stuttgart oder der Frankfurter Straße in Bad Rothenfelde (beide in Umweltbundesamt 2017).

**Verkehrsberuhigte Bereiche** dürfen nur in Schrittgeschwindigkeit (Tempo 7) befahren werden, und der Fußverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden<sup>4</sup>. Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht erlaubt, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen. Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen die Straße in der gesamten Breite benutzen, dabei aber nicht den Fahrzeugverkehr unnötig behindern. Kinderspiel ist überall erlaubt. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung besagt, dass in der Regel ein niveaugleicher Ausbau der gesamten Straßenbreite erforderlich sein wird.<sup>5</sup> Dokumentierte Beispiele im innerstädtischen Kontext finden sich u.a. am Schlossplatz Schwetzingen (vgl. Umweltbundesamt 2017) sowie am Opernplatz in Duisburg (Bundesanstalt für Straßenwesen 2015).

Dort, wo weiterhin klassische Straßenquerschnitte mit Fahrbahnen und Gehwegen beibehalten werden, kommen immer öfter barrierearme **Mittelstreifen** zwischen den Fahrspuren zum Einsatz. Mit einer Breite zwischen 1,5 und oft über drei Metern dienen

---

3 Vgl. StVO § 45 Absatz 1 d.

4 Vgl. StVO Anlage 1, Abschnitt 4.

5 Vgl. VwV-StVO, zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich.

diese den Fußgängerinnen und Fußgängern als Querungshilfe, auch abseits von Ampeln und Fußgängerüberwegen. Damit entfallen unnötige Umwege, was die fußläufige Erreichbarkeit etwa von Läden oder Dienstleistungsbetrieben erheblich steigert. Umgesetzt wurde die Lösung u.a. in der Bahnhofstraße in Cottbus, der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel und der Karlstraße in Ulm (alle Umweltbundesamt 2017).

## Aktuelle Beispiele und ihre Wirkungen

Straßenumbauvorhaben erzeugen viel Aufmerksamkeit und werden intensiv diskutiert. Zwei aktuelle Beispiele verdeutlichen Kontroversen, aber auch positive Effekte, die durch Gestaltung ausgelöst werden können. Gleichzeitig zeigen die Projekte aber auch den begrenzten Einfluss von Verkehrsplanung, weshalb die Integration von Straßenumbauten in weitergehende Beteiligungs- und Stadtentwicklungsprozesse erforderlich ist.

### Hamburg, Osterstraße: Fußgängerfreundliche Gestaltung einer Hauptverkehrsstraße

Die Osterstraße ist Hauptverkehrsstraße und zugleich das Zentrum des Hamburger Bezirks Eimsbüttel. Mit rund 14.000 Fußgängerinnen und Fußgängern pro Tag ist der Fußverkehr für die rund 250 Läden, Dienstleister und Gewerbebetriebe von hoher Bedeutung, ein Drittel der Kundinnen und Kunden kommt zu Fuß. Gleichwohl war die Straße vor dem Umbau durch enge Gehwege, mangelhafte Radverkehrsanlagen und eine autoorientierte Aufteilung und Gestaltung des Straßenraums geprägt (Freie und Hansestadt Hamburg 2015).

Die neue Flächenverteilung weist bis zu elf Meter breite Gehwege sowie einen mindestens 1,5 Meter breiten Mittelstreifen aus, der als niveaugleiche Querungshilfe die „Benutzerfreundlichkeit“ für die Einkaufsstraße wesentlich steigert. Anstelle eines zu schmalen, gepflasterten und lückenhaften Bordsteinradwegs wurde ein 1,5 Meter breiter Schutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt. Außerdem wurden rund 800 Fahrradabstellplätze errichtet. Der neue Querschnitt wurde möglich, weil die Kfz-Fahrs Spuren auf jeweils 2,75 Meter verschmälert wurden und die Hälfte der vormals rund 220 Kfz-Parkplätze entfiel. Auffallend ist, dass weiterhin Tempo 50 gilt, was den von Jan Gehl entwickelten Qualitätsmerkmalen „Sicherheit“ und „Komfort“ entgegensteht.

Abbildung 2: Die Neuaufteilung der Hamburger Osterstraße gibt dem Fußverkehr deutlich mehr Raum.



Quelle: steg Hamburg

2017 wurde die 7,5 Mio. Euro teure Umgestaltung abgeschlossen. Seither wurde das Projekt u.a. beim Deutschen Verkehrsplanungspreis ausgezeichnet, geriet aber immer wieder – vor allem aufgrund der zu hohen Geschwindigkeiten sowie der als unzureichend empfundenen Schutzstreifen für den Radverkehr – in die Kritik. Schutzstreifen und auch der Mittelstreifen werden häufig von falsch parkenden Fahrzeugen bzw. dem Lieferverkehr belegt, was Radfahrende wieder auf Gehwege ausweichen lässt und die – für eine funktionierende Einkaufsstraße so essentielle Querungshilfe – erheblich behindert. Dennoch zeigen sich Fußgängerinnen und Fußgänger im Grundsatz zufrieden mit der Umgestaltung.

Für 2019 ist eine Evaluierung geplant. Neben Befragungen, Geschwindigkeitsmessungen und Parkraumauswertungen sollen auch Videoaufnahmen zur Erfassung der Verkehrsströme eingesetzt werden (Binde 2019). Ziel ist es, bestehende Konfliktlagen zu erfassen und gegebenenfalls Nachbesserungen zu entwickeln.

Die Einzelhandelsentwicklung ist ein weiteres Thema, das auch nach dem Umbau kontrovers diskutiert wird (vgl. Hamburger Morgenpost 2017). Der Befund ist jedoch

uneindeutig – während auf der einen Seite die Gründe für Geschäftsaufgaben bei fehlenden Kfz-Parkplätzen gesucht werden, werden auf der anderen Seite auch steigende Gewerbemieten ins Spiel gebracht. Das Nahversorgungskonzept für den Bezirk Eimsbüttel spricht weiterhin von einer stabilen, anpassungsfähigen Einzelhandelslage mit rund zwei Prozent Leerstand, der nicht strukturprägend ist (Freie und Hansestadt Hamburg 2018). Ein Handlungsbedarf, der aus der erfolgten Umgestaltung abzuleiten wäre, wird nicht gesehen. Deutlich wird jedoch, dass mit Umgestaltung häufig auch ein Strukturwandel einhergeht, der nötigenfalls mit Maßnahmen aus Bereichen der Städtebauförderung oder des Gewerberechts flankiert werden muss.

## **Hohenems: Wiederbelebung eines Ortskerns durch eine Begegnungszone**

Ein sehr positives Beispiel für einen Strukturwandel, ausgelöst durch eine Straßenumgestaltung, findet sich in der Vorarlberger Kleinstadt Hohenems. Die Gemeinde mit rund 15.000 Einwohnerinnen und Einwohnern befindet sich in einem größeren Agglomerationsraum mit zahlreichen Einkaufs- und Fachmarktzentren, aber auch einigen attraktiven Innenstadtlagen. Infolge der starken Konkurrenzsituation und der hohen Dominanz des motorisierten Durchgangsverkehrs geriet der Ortskern von Hohenems in eine Abwärtsspirale, die u.a. zu Leerständen und ausstehenden Investitionen in den Gebäudebestand führte. Davon betroffen war auch das sogenannte „Jüdische Viertel“, ein historisch wertvolles und denkmalgeschütztes Gebäude-Ensemble.

Die Neugestaltung des Straßenraums ist Teil eines umfassenden Revitalisierungsprozesses. Nach dem Abschluss der rund 4,7 Mio. Euro teuren Straßenarbeiten im Herbst 2018 stellt die Innenstadt von Hohenems heute die größte Begegnungszone Vorarlbergs dar. Die niveaugleiche Pflasterung erstreckt sich über mehrere Gassen und Plätze, in denen durchgängig Tempo 20 gilt. Ein taktiles Leitsystem unterstützt Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit. Gestalterische Elemente wie Bäume, Brunnen, Sitzbänke und Fahrradständer wurden so platziert, dass sie zur Geschwindigkeitsdämpfung und Leitung des Kfz-Verkehrs beitragen. Die Parkstände wurden weitgehend reduziert, gleichzeitig wurde aber die Fußwegführung zu einem zentralen Parkplatz am Rande des Ortskerns verbessert.

Abbildung 3: Brunnen in der Begegnungszone Hohenems,



Quelle: BESCO Berliner Steincontor ([www.besco-gmbh.de](http://www.besco-gmbh.de))

Die verkehrlichen Wirkungen zeigen sich u.a. in einer Reduktion des motorisierten Durchgangsverkehrs (von 2.400 Fahrzeugen auf 1.900 Fahrzeuge am Tag) sowie niedrigen, aber deutlich über dem angeordneten Niveau liegenden Geschwindigkeiten<sup>6</sup>.

Die größten Effekte sind im Bereich des Stadtbilds sowie der Entwicklung als Wohn-, Einzelhandels- und Gewerbestandort zu sehen. Die Stadtgemeinde Hohenems begann rechtzeitig mit einer aktiven Bodenpolitik und kaufte leerstehende bzw. sanierungsbedürftige Objekte auf. Diese können heute, nach Fertigstellung der Arbeiten, gezielt an Unternehmen vermietet werden, die zum gewünschten Mix an Handels- und Dienstleistungsbetrieben beitragen. Zudem vergibt die Stadt eine Förderung für Unternehmensgründungen sowie für denkmalgerechte Sanierungen in der Innenstadt. Diese Kombination aus Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung resultierte in rund 30 neuen Arbeitsplätzen, der Ansiedelung von über 15 neuen Händlern und Dienstleistern, sieben Neubauten und 13 Gebäudesanierungen (Federspiel 2018). Hohenems gelang es, sich dadurch im landesweiten Städtewettbewerb neu positionieren.

<sup>6</sup> Obwohl die offizielle Höchstgeschwindigkeit bei 20 km/h liegt, fahren mehr als 15 % der Fahrzeuge sogar schneller als 28 km/h.

Der Weg bis zu diesem Ergebnis wurde 2012 durch ein „Visionsteam“ initiiert und begleitet. Dieses bildete eine Schnittstelle zwischen Politik, Verwaltung, Bevölkerung sowie Eigentümerinnen und Eigentümern. Der Beteiligungsprozess zog sich über vier Jahre und wurde auch während der Bauphase weitergeführt. Neben Information durch Folder, eine Projekt-Website, Stelen, die Ortszeitung und Social Media gab es auch Aktionen im öffentlichen Raum, wie etwa Baustellenführungen, Straßenkonzerte und ein gemeinsames Frühstück auf der Baustelle.

Problematisch gesehen werden Überschreitungen der Kfz-Höchstgeschwindigkeit und das stellenweise auftretende Falschparken. Beide Vergehen werden durch die Gemeinde Hohenems bzw. die Polizei auch geahndet. Auch wird das Fußverkehrsaufkommen – trotz gesteigerter Besucherfrequenz – weiterhin als zu gering beschrieben, um tatsächlich eine Interaktion auf Augenhöhe, im Sinne einer Begegnungszone, zu erreichen. Im Vergleich zum Vorher-Zustand ist die deutliche Qualitätssteigerung des Straßenraums – insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger – jedoch offensichtlich.

## Wenn Gestaltung nicht mehr ausreicht

### Wachsender Nutzungsdruck auf öffentliche Räume

In immer mehr Kommunen wird der Platz im öffentlichen Raum knapp. Viele Städte – und ihr Umland – erleben seit Jahren ein großes Bevölkerungswachstum. Während in bestehenden Quartieren die letzten Baulücken geschlossen werden, entstehen an den Stadträndern immer noch autoorientierte Siedlungsstrukturen. Diese Entwicklung überlastet öffentliche Räume gleich doppelt.

Denn zwar entfernen sich innerstädtische Lebensstile immer weiter von Autobesitz und Autonutzung, doch allein das Bevölkerungswachstum verschärft die Konkurrenz um knappen Raum. Und aus dem autoorientierten Umland pendeln die meisten Menschen weiterhin mit dem eigenen Pkw in die Kernstädte oder innerhalb der Stadtregionen.

Bedeutender noch ist der Umstand, dass auch der Kfz-Bestand kontinuierlich weiterwächst. Allein im Jahr 2018 kamen in Deutschland rund 1,1 Mio. Fahrzeuge hinzu (Kraftfahrtbundesamt 2019). Mit jedem zusätzlichen Fahrzeug wächst auch der Nutzungsdruck auf öffentliche Räume. Die Folge: Falschparkende Fahrzeuge blockieren Gehwege oder Kreuzungsbereiche, was Menschen mit Kindern oder Mobilitätseinschränkung beim Queren behindert. Schutzstreifen für den Radverkehr werden zugeparkt, was den Ruf nach immer mehr Poller laut werden lässt. Und verkehrsberuhigte Bereiche verwandeln sich durch sogenanntes „Halten/Parken in zweiter Reihe“ in hochwertig gestaltete Abstellflächen, in denen niemand mehr ein Kind spielen lassen würde.

Eine gewisse Linderung kann hier zunächst noch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung und -überwachung schaffen (vgl. Agora Verkehrswende 2019). Das Grundproblem aber – der sich verdichtenden Nutzungsansprüche an den knappen öffentlichen Raum – wird dadurch nicht gelöst.

## Zufahrtsbeschränkung und Verkehrslenkung im Quartier

Mit großem Ideenreichtum und viel Engagement entstehen in zahlreichen Städten derzeit Konzepte zur quartiershaften Verkehrsberuhigung, die neben einer Umgestaltung des öffentlichen Raums auch eine Dosierung der Zahl an Kraftfahrzeugen, die in den betroffenen Straßenräumen fahren oder parken dürfen, anstreben. Möglich wird das durch den Einsatz einiger verkehrslenkender Elemente.

Mit Hilfe von Stich- und Schleifenstraßen kann gebietsfremder Kraftfahrzeugverkehr ferngehalten werden. Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfiehlt zur konkreten Umsetzung u.a. sogenannte „Diagonalsperren“<sup>7</sup>, deren Einsatz im gesamten Erschließungsstraßennetz möglich ist<sup>8</sup>. Bereits seit längerer Zeit etabliert ist eine derartige Lösung in der Nürnberger Altstadt. Das Kfz-Aufkommen ist dort von früher 28.000 Fahrzeugen auf rund 3.000 Fahrzeuge gesunken (Stadt Nürnberg 2019).

Elektronisch versenkbare Poller kommen bereits in zahlreichen deutschen Kommunen zum Einsatz, um die Zufahrt zu besonders sensiblen Bereichen zu steuern<sup>9</sup>. Zumeist handelt es sich um Altstadtquartiere mit sich überlagernden Nutzungen, wie etwa Handel, Gastronomie und Wohnen. Durch die Vergabe von Zufahrtsrechten (etwa über Chipkarten oder Funksensoren) kann definiert werden, wann Anlieger, Gäste oder Lieferanten zufahren können. Einsatzfahrzeuge müssen die Barriere uneingeschränkt passieren können.

In einigen Städten soll darüber hinaus auch die flächenhafte Reduktion von Parkständen im öffentlichen Raum erfolgen. Um die Innenstädte von Stuttgart und Köln fußgänger- und fahrradfreundlicher zu gestalten, werden Parkplätze aufgelassen, was Platz für Fahrradstraßen oder attraktivere Aufenthaltsflächen schafft (Stadt Stuttgart 2017 und Stadt

---

7 Ihre Ausgestaltung erfolgt nach RASSt beispielsweise durch Poller und (abgesenkte) Bordsteine. In der jüngeren Diskussion werden „Diagonalsperren“ als eine Variante von sogenannten „Modalen Filtern“ bezeichnet.

8 Laut RASSt 06 werden damit Wohnwege, Wohnstraßen, Sammelstraßen, Quartiersstraßen, dörfliche Hauptstraßen, örtliche Geschäftsstraßen, Hauptgeschäftsstraßen, Gewerbe- sowie Industriestraßen bezeichnet.

9 Einen anonymisierten Überblick über vorliegende Erfahrungen finden sich im Ratsinformationssystem der Stadt Erlangen als Anhang zu Beschlussvorlage 613/034/2015 vom März 2015.

Köln 2018). Die Zufahrt mit privaten Pkw soll nur noch in die bereits bestehenden Parkhäuser gestattet werden, für den Lieferverkehr werden neue Logistikkonzepte entwickelt.

## Fazit

Wer Straßen für Fußgängerinnen und Fußgänger gestaltet, muss aus öffentlichen Räumen wertvolle Orte erschaffen, die zu Bewegung, Verweilen und Identifikation einladen. Die vom dänischen Stadtplaner Jan Gehl entwickelten Parameter „Schutz“, „Komfort“ und „Beglückendes“ verdeutlichen, dass Gehen immer mehr ist als reiner „Transit“. Damit stehen die Ansprüche des Fußverkehrs jedoch oft gegen eine landläufige Planungspraxis, die sich einseitig am Kfz-Verkehr orientiert.

Gestalterische Antworten geben Konzepte wie „Shared Space“ oder „Begegnungszone“. Kernbestandteile derartiger Lösungen sind eine hochwertige, barrierefreie Straßengestaltung, niedrige Kfz-Geschwindigkeiten und gute Sichtbeziehungen. In Zukunft noch wichtiger wird es, die Straßengestaltungen auch an den Klimawandel anzupassen – erste Städte gehen hier bereits voran.

Menschen sind an Menschen interessiert – diese Lehre sollte auch in Stadtplanung und Architektur stärkere Berücksichtigung finden. Das Rezept für belebte und lebenswerte Straßen liegt darin, Orte zu schaffen, die neugierig machen, der Gemeinschaft dienen und das Zusammenleben verbessern. Dafür müssen Handel, Gewerbe und andere Einrichtungen des täglichen Lebens fußläufig erreichbar bleiben. Die Architektur muss aktive Erdgeschoßzonen schaffen, um die Vielfalt an Nutzungen und Angeboten auch zu verdeutlichen. Und eine aktive Bodenpolitik kann helfen, zu erwartende Mietsteigerungen abzufedern und Einfluss auf die gewünschte Nutzungsmischung zu nehmen.

Damit gut gestaltete Straßen und lebendige Quartiere ihre Qualitäten auch voll ausspielen können, wird es in Zukunft wichtiger werden, konsequent die Kfz-Menge und die Parknachfrage zu managen. Das Instrumentarium dafür steht bereit – von Diagonalsperren über elektronisch bedienbare Poller bis hin zur Umwandlung von Auto-parkplätzen in neue Stadträume.

## Literatur

Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich, <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich/>

Binde, Nico (2019): Bezirk plant Videoüberwachung an der Osterstraße, in: Hamburger Abendblatt, <https://www.abendblatt.de/hamburg/eimsbuettel/article216277821/Bezirk-plant-Videoeuberwachung-an-der-Osterstrasse.html>

- Bundesanstalt für Straßenwesen (2015): Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem „Shared Space“-Gedanken, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 251.
- Federspiel, Bernd (2018): Begegnungszone Stadt Hohenems, Vortrag am 2. Deutschen Fußverkehrskongress, <https://fussverkehrskongress.de/rueckblick-fuko-2018/>
- Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel (2015): Erläuterungsbericht zur Umgestaltung Osterstraße, Hamburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel (2018): Nahversorgungskonzept, <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksentwicklung/4504358/einzelhandel/>
- Hamburger Morgenpost (2017): Laden-Sterben nach Osterstraßen-Umbau, <https://www.mopo.de/hamburg/politik/schon-drei-geschaefte-dicht-laden-sterben-nach-osterstrassen-umbau-26734312>
- Krafftahrtbundesamt (2019): Fahrzeuge Bestand, [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html)
- Kuratorium für Verkehrssicherheit (2018): Gegenüberstellung von Begegnungszonen bezüglich Verkehrssicherheitsparametern, <https://www.kfv.at/download/13-gegenueberstellung-von-begegnungszonen-bezueglich-verkehrssicherheitsparametern/>
- Project for Public Spaces (2010): William H. Whyte, <https://www.pps.org/article/wwhyte>
- Schneider, Benjamin (2018): Induced Demand, <https://www.citylab.com/transportation/2018/09/citylab-university-induced-demand/569455/>
- Stadt Heidelberg (2019): Studie „Vitale Innenstädte“: Heidelberg zählt bundesweit zu den attraktivsten Einkaufsstandorten, [https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/23\\_01\\_2019+studie+\\_vitale+innenstaedte\\_+heidelberg+zaehlt+bundesweit+zu+den+attraktivsten+einkaufsstandorten.html](https://www.heidelberg.de/hd/HD/service/23_01_2019+studie+_vitale+innenstaedte_+heidelberg+zaehlt+bundesweit+zu+den+attraktivsten+einkaufsstandorten.html)
- Stadt Köln (2019): Köln will Fußgängerzone in der Altstadt erweitern, <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/koeln-will-fussgaengerzone-der-altstadt-erweitern>
- Stadt Nürnberg (2019): Was tut Nürnberg für saubere Luft?, <https://www.nuernberg.de/internet/stadtportal/luftqualitaet.html>
- Stadt Stuttgart (2017): Zielbeschluss gefasst: „Eine lebenswerte Stadt für alle“, <https://www.stuttgart.de/item/show/273273/1/9/633196?>
- Stadt Wien (2019): Kühle Meile Zieglergasse wird zur ersten klimaangepassten Straße Wiens, <https://www.wien.gv.at/presse/2019/04/12/kuehle-meile-zieglergasse-wird-zur-ersten-klimaangepassten-strasse-wiens>
- Sauter, Daniel, und Marco Hüttenmoser (2006): Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere, Zusammenfassung der Ergebnisse, [http://www.kindundumwelt.ch/de/\\_files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf](http://www.kindundumwelt.ch/de/_files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf)
- Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/strassen-plaetze-neu-denken>

Michael Frehn, Philipp Hölderich

## Fußverkehrs-Checks als partizipatives Instrument der Fußverkehrsförderung

Fußverkehrs-Checks oder -Audits haben seit einigen Jahren Konjunktur. Sie nehmen eine zentrale Rolle für die Förderung des Fußverkehrs ein, da sie eine erste Stärken- und Schwächenanalyse ermöglichen wie auch als kommunikativ-partizipatives Instrument dienen. Bei den Fußverkehrs-Checks bewerten Bürgerinnen und Bürger, Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußverkehrs vor Ort. In Workshops und Begehungen erfassen sie die Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr und erarbeiten Vorschläge, wie die Wege zu Fuß künftig (noch) attraktiver und sicherer gestaltet werden können.

In Österreich und der Schweiz verfügen die jeweiligen Fußverkehrsverbände schon seit vielen Jahren über sehr umfangreiche Erfahrungen mit Fußverkehrs-Checks. Auch in Deutschland werden Fußverkehrs-Checks inzwischen seit einigen Jahren als partizipatives Instrument eingesetzt. Der FUSS e. V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland) hat im vergangenen Jahr einen Leitfaden für Fußverkehrs-Checks erarbeitet und eine Internetseite mit hilfreichen Tipps erstellt ([www.fussverkehrs-check.de](http://www.fussverkehrs-check.de)). Hier werden Grundlagen und Formate sowie Methoden der Fußverkehrs-Checks vorgestellt.

Einige Bundesländer fördern die Durchführung von kommunalen Fußverkehrs-Checks. Vorreiter ist das Land Baden-Württemberg, das seit 2015 bereits in 52 Kommunen Fußverkehrs-Checks unterstützt hat. Das Interesse der Kommunen ist nach wie vor hoch: Über 160 Kommunen haben sich inzwischen um die Durchführung der Maßnahme beworben. Ein bereits 2016 veröffentlichter Leitfaden erleichtert Kommunen die selbständige Organisation der Fußverkehrs-Checks. Dieser Beitrag bezieht sich auf die Erfahrungen in Baden-Württemberg.

Weitere Bundesländer sind auf den Partizipationsansatz aufmerksam geworden. So griff das Land Hessen 2017 in einem ähnlichen Format, den „Nahmobilitäts-Checks“,

das Instrument der Fußverkehrs-Checks auf und führte es in die Förderrichtlinie Nahmobilität ein (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung 2018). Das Land Nordrhein-Westfalen wird 2019 erstmalig zehn Kommunen bei der Durchführung von Fußverkehrs-Checks unterstützen. Dieser Ansatz orientiert sich an dem baden-württembergischen Vorbild.

## Was sind Fußverkehrs-Checks?

Zum einen sind die Fußverkehrs-Checks ein Analyse- und Planungsinstrument zur Aufnahme der Bedingungen für Fußgängerinnen und Fußgänger innerhalb eines konkreten Untersuchungsraums bzw. auf einer konkreten Begehungsrouten. Zum anderen stellen sie einen Partizipationsansatz dar, bei dem im engen Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung und Politik vor Ort anhand ganz konkreter Situationen Stärken und Schwächen im örtlichen Fußverkehr identifiziert und bewertet werden. Die gemeinsame Betrachtung von Hindernissen und Hemmnissen für zu Fuß Gehende sind dabei genauso wichtig wie die Darlegung von Belangen und Bedürfnissen der zu Fuß Gehenden. Das Ziel ist eine Sensibilisierung aller Beteiligten, damit ein Bewusstsein für das Thema Fußverkehr entsteht. Ebenso können eine Schwachstellen-Analyse erstellt und erste Maßnahmenvorschläge für die Verbesserung der Bedingungen entwickelt werden. Der Ablauf und die Methoden können dabei unterschiedlich sein.

## Rahmen und Ablauf der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg

Das Interesse der baden-württembergischen Kommunen an den Fußverkehrs-Checks ist nach wie vor groß. Jeweils acht Kommunen pro Jahr (2015 sogar 15 Kommunen) werden vom Land Baden-Württemberg dabei gefördert. Rund 40 bis 60 Bewerbungen der Kommunen gehen jedes Jahr ein. Eine Fachjury entscheidet anhand von mehreren definierten Kriterien jeweils, welche Kommunen ausgewählt werden.

Die Fußverkehrs-Checks sind 2019 bereits in der fünften Runde. Bis einschließlich 2019 hat sich jede siebte Kommune im Land Baden-Württemberg mindestens einmal um eine Teilnahme beworben (vgl. Abbildung 1). Einige Kommunen haben sich bereits mehrfach beworben oder auch mehrfach teilgenommen. Andere Kommunen sind vom Erfolg der Fußverkehrs-Checks so überzeugt, dass sie eine Teilnahme an einem professionell begleiteten Fußverkehrs-Check selbst finanzieren. So wurde beispielsweise Göppingen 2015 von der Fachjury ausgewählt und finanzierte dann 2017 den Fußverkehrs-Check aus eigenen Haushaltsmitteln.

Abbildung 1: Teilnehmerkommunen der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg seit 2015



## Bilanz der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg

-  Kommunen mit mind. einer Bewerbung um einen Fußverkehrs-Check
-  Teilnehmerkommune 2015  
(15 Kommunen bei 62 Bewerbungen)
-  Teilnehmerkommunen 2016  
(8 + 1\* Kommunen bei 36 Bewerbungen)
-  Teilnehmerkommunen 2017  
(8 + 1\* Kommunen bei 42 Bewerbungen)
-  Teilnehmerkommunen 2018  
(8 + 1\* Kommunen bei 59 Bewerbungen)
-  Teilnehmerkommunen 2019  
(8 + 2\* Kommunen bei 57 Bewerbungen)

\*selbstfinanziert

Quelle: Planersocietät.

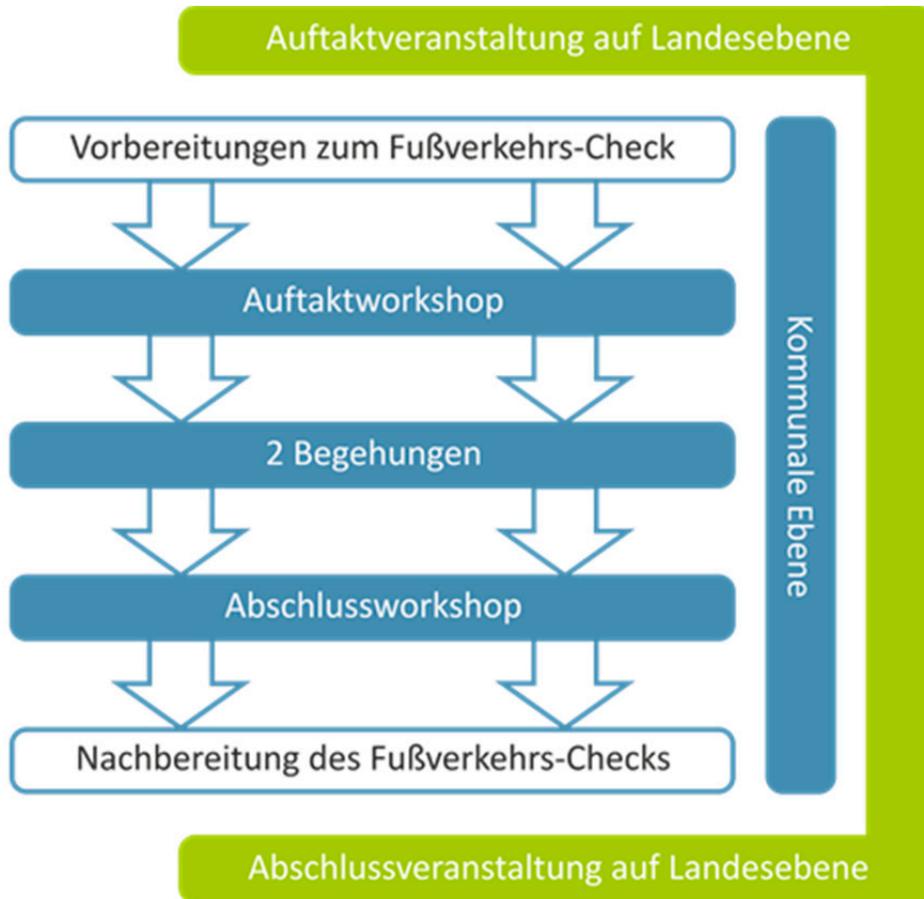
---

Der partizipative Teil der Fußverkehrs-Checks besteht aus einem Auftaktworkshop, zwei Begehungen vor Ort und einem Abschlussworkshop. Endprodukt ist ein Abschlussbericht, der den gesamten Prozess zusammenfasst und auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse sowohl konkrete Maßnahmenvorschläge als auch Vorschläge zur Implementierung bzw. Stärkung der kommunalen Fußverkehrsförderung liefert. Die teilnehmenden Kommunen (sowohl die Kommunen, die durch die Fachjury ausgewählt wurden, als auch die, die ihre Teilnahme selbst finanzieren) profitieren darüber hinaus von einem übergreifenden Erfahrungsaustausch auf Landesebene. Die Planersocietät begleitet als Fachbüro von Anfang an die landesweite Maßnahme und führt die Fußverkehrs-Checks in den Kommunen jeweils durch. Die Abbildung 2 verdeutlicht die einzelnen Schritte der Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg.

Generell sind die Fußverkehrs-Checks ein niederschwelliges Instrument der Fußverkehrsförderung, das einen breiten Teilnehmerkreis anspricht. Wenngleich, typisch für viele Partizipationsprozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung, ältere Personen dominieren, zeigt sich dennoch die große Bandbreite unterschiedlicher zu Fuß Gehender, insbesondere während der Begehungen. So sind immer wieder Schulkinder, junge Eltern mit Kinderwagen, Personen mit Gehhilfe (Rollatoren) oder einem (E-)Rollstuhl sowie Kinder mit Tretroller oder Kinderfahrrad im Teilnehmerkreis zu finden. Dies liegt auch an der flexiblen Gestaltung der Begehungen. Trotz eines standardisierten und über fünf Jahre bewährten Verfahrens der Fußverkehrs-Checks wird

Wert darauf gelegt, auf Handlungsbedürfnisse und spezielle Situationen in den Kommunen reagieren zu können. So können beispielsweise Begehungen zu unterschiedlichen Tageszeiten stattfinden oder für unterschiedliche Zielgruppen durchgeführt werden. Insofern gibt es zwar einen gewissen Rahmen, aber die Ausgestaltungsmöglichkeiten der Kommunen sind sehr groß.

Abbildung 2: Ablauf und Rahmen eines Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg



Quelle: Planersocietät.

## Auftaktworkshop

Der Auftaktworkshop besteht aus zwei Elementen: Gestartet wird mit einem fachlichen Input, bei dem alle Beteiligten mit den Belangen von zu Fuß Gehenden und der Thematik Fußverkehr vertraut gemacht werden. Dieser Input bietet eine Grundlage für den gesamten Fußverkehrs-Check und dient einer ersten Sensibilisierung für die Thematik. Ergänzt wird der Input durch „good practice“-Beispiele, die Lust auf das Thema Fußverkehr machen. In einem zweiten Schritt steht der Austausch von Erfahrungen und Bedürfnissen der Teilnehmenden im Fokus. Es kann zielführend sein, im Vorfeld des Workshops einen Untersuchungsraum einzugrenzen (z. B. ein Sanierungsgebiet, einen Ortsteil oder ein Quartier mit einem thematischen Schwerpunkt) oder neuralgische Situationen festzulegen, trotzdem sollte die Begehungsrouten mit den Beteiligten diskutiert werden. Ein konkreter Routenvorschlag als Diskussionsgrundlage kann dabei hilfreich sein, um ihn gemeinsam zu modifizieren und anzupassen. Ein heterogener Teilnehmerkreis – bestehend aus Bürgerinnen und Bürgern unterschiedlicher Altersgruppen, darunter mobilitätseingeschränkte Menschen, Vertreterinnen und Vertretern aus der Verwaltung (amtsübergreifend) und der Politik – hat sich als besonders hilfreich erwiesen, um die vielfältigen Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden deutlich zu machen und das Bewusstsein für differierende Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzer in einem ersten Schritt zu stärken. Nichtsdestotrotz ist auch die Beteiligung und Konzentration auf spezielle Zielgruppen (z. B. Schülerinnen und Schüler) für eine Kommune zielführend, um sich einem ganz konkreten Thema des Fußverkehrs fokussiert anzunehmen.

## Begehungen – das Kernstück der Fußverkehrs-Checks

Mit den anschließenden Begehungen werden vor Ort die konkreten Probleme für die zu Fuß Gehenden sowie die verkehrliche Situation betrachtet. Kritische Situationen lassen sich so besser nachvollziehen (z. B. eingeschränkte Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmenden durch abgestellte Kraftfahrzeuge oder ungünstig platzierte Verkehrsschilder) als bei einer rein planbasierten Diskussion. „Aha-Effekte“ bei allen Beteiligten sind die Folge, wenn Probleme wie u.a. Engstellen mit einem Rollstuhl nicht mehr bewältigt werden können oder Erwachsene die Größe eines Grundschulkindes einnehmen und eingeschränkte Sichtbeziehungen beim Überqueren der Straße erkennen.

Sowohl durch anwesende zuständige Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter als auch durch das unterstützende Fachbüro können Handlungsspielräume erläutert, aber auch fachliche und gesetzliche Restriktionen vermittelt werden. Konkrete Lösungsmöglichkeiten sowie Verbesserungsvorschläge können an lokalen Beispielen diskutiert und weiterentwickelt werden. Auch wenn einzelne Stationen der Begehungen durch einen fachlichen Input gestützt werden, steht das Nutzer- und „Vor-Ort-Experten“-Wissen der zu Fuß Gehenden im Vordergrund.

Begehungen werden am besten auf Quartiersebene durchgeführt. Bewährt hat sich eine Strecke von ca. 2–3 Kilometern. Begehungen, die nicht im „klassischen“ Sinne von Station zu Station geführt werden und themen- und situationsorientiert ablaufen oder auf Erfahrungen der Beteiligten basieren, finden vor allem mit Kindern statt. Hierbei können eigene Erhebungen (z. B. von Gehwegbreiten oder Verkehrszählungen), aber auch Aktionen im öffentlichen Raum geeignet sein.

Die Begehungen haben sich als bedeutsamer Baustein der Fußverkehrs-Checks herausgestellt und stoßen auch auf große Resonanz der Presse. Vor Ort entstehen die aussagekräftigsten Momentaufnahmen, die öffentlichkeitswirksam auf das Thema Fußverkehr aufmerksam machen.

---

Abbildung 3: Begehung mit einer Schulklasse



Foto: Planersocietät.

---

## Abschlussworkshop

Im abschließenden Workshop werden die erarbeiteten Ergebnisse strukturiert und einzelne Maßnahmenvorschläge in den Fokus gerückt. Es wird Bilanz gezogen: Was kann schnell umgesetzt und verbessert werden? Was sollte längerfristig geplant werden oder ist eine Daueraufgabe? Welche Prioritäten können gesetzt werden? Die während der Begehung gemeinsam erarbeiteten Verbesserungsvorschläge und Lösungsansätze haben dabei eine hohe Akzeptanz.

Durch den Partizipationsansatz entsteht eine Erwartungshaltung bei den Beteiligten, die sich auf die Umsetzung oder eine transparente Prüfung der Machbarkeit aller diskutierten Maßnahmenvorschläge bezieht. Aus diesem Grund kommt der Berücksichtigung von unkomplizierten und kostengünstigen Maßnahmen eine wichtige Bedeutung zu, wenngleich planungs- und kostenintensive Maßnahmenvorschläge nicht vergessen werden dürfen.

## Fazit

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg haben die Fußverkehrs-Checks 2015 und 2016 evaluiert. Mit Hilfe eines Fragebogens sowie ergänzenden Interviews wurden die Teilnehmerkommunen retrospektiv nach der Wirkung der Fußverkehrs-Checks befragt.

„Die Workshops und Begehungen der Fußverkehrs-Checks haben aktivierend gewirkt und eine Sensibilisierung für das Thema Fußverkehr geweckt.“

Markus Zipf, Klimaschutzmanager | Stadt Singen am Hohentwiel

Ergebnis ist, dass die Fußverkehrs-Checks gerade bezüglich des partizipativen Ansatzes als Instrument gut angekommen sind. Besonders bei der Kommunalpolitik, die maßgeblich an Umsetzungsentscheidungen beteiligt ist, war dies festzustellen. Aber auch innerhalb der Verwaltung und in der Bürgerschaft haben sich die Fußverkehrs-Checks als ein geeigneter Einstieg in eine kommunale Fußverkehrsförderung bewährt. Mit zeitlichem Abstand zur Durchführung der Fußverkehrs-Checks bestätigten die beteiligten Kommunen, dass der Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von kommunaler Verwaltung und Politik gerückt ist. Der Fußverkehrs-Check erzeugt zwar eine Erwartungshaltung, aber gerade dies ist ein positiver Effekt.

Durch eine breite Mischung der Teilnehmenden aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Bürgerschaft können Perspektivwechsel angeregt und eine gegenseitige Akzeptanz gefördert werden. Die Presse – so zeigt sich – greift die Fußverkehrs-Checks gerne als Thema auf. Damit kann auch über den eigentlichen Teilnehmerkreis hinaus eine hohe Aufmerksamkeit für den Fußverkehr in einer Kommune erzeugt werden. Letztendlich können mit den Fußverkehrs-Checks vor Ort konkrete Mängel aufgedeckt und exemplarische Verbesserungsvorschläge erarbeitet und dokumentiert werden. Das interaktive Format macht vielen Beteiligten Spaß und sorgt für Diskussionen „bei gelockter Vernunft“.

Wichtig ist, dass die Fußverkehrs-Checks kein „Strohfeuer“ in der Kommune bleiben. Daher sind sie immer auch als Start einer kommunalen Fußverkehrsförderung zu verstehen, dem weitere Schritte folgen müssen. Kurz: Sie sind ein Einstiegselement in die kommunale Fußverkehrsförderung.

Auch für das Land Baden-Württemberg sind die Fußverkehrs-Checks positiv einzuschätzen. Es ist mit der landesweiten Maßnahme gelungen, eine Vielzahl von Kommunen für eine Fußverkehrsförderung zu gewinnen. Durch die breite Presseberichterstattung wird der Fußverkehr insgesamt „ins Land getragen“. Es zeigen sich bei den Bewerbungen zudem deutliche Nachbarschaftseffekte, d. h. Kommunen werden angespornt, sich ebenfalls mit dem Thema zu beschäftigen.

## Literatur

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.) (2016): Fußverkehrs-Checks – Leitfa-  
den zur Durchführung (Bearbeiter: Planersoci-  
etät), Dortmund/Karlsruhe.

<https://fussverkehrs-check.de> (Webseite von  
FUSS e.V.)

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
(Hrsg.) (2018): Evaluation der Fußverkehrs-  
Checks 2015 und 2016 (Bearbeiter: Planer-  
societät), Dortmund/Karlsruhe.

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/  
mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-  
checks/](https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/) (Webseite des Verkehrsministeriums  
Baden-Württemberg zu Fußverkehrs-Checks)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Landesentwicklung (Hrsg.)  
(2018): Handbuch Nahmobilitäts-Checks  
Hessen, Wiesbaden.



Fragen an Friedemann Goerl, Fußverkehrsverantwortlicher der Stadt Leipzig

## Leipzig auf dem Weg zu einer fußverkehrsfreundlichen Kommune

**Herr Goerl, Sie sind der erste Fußverkehrsbeauftragte in Deutschland, wie verstehen Sie Ihre Aufgabe?**

Die maßgebliche Aufgabe besteht darin, dem Fußverkehr als elementarste Fortbewegungsart den Stellenwert in unserer Stadt zu geben, den er verdient und benötigt. Fußverkehr ist jedoch weitaus mehr als die Möglichkeit, von A nach B mit seinen zwei Füßen zu marschieren. Eine konsequente Fußverkehrsförderung muss die gesamte Breite urbaner Qualitäten in den Blick nehmen, welche das Verweilen, Kommunizieren und Interagieren von Menschen auf öffentlichen Straßen und Plätzen ermöglicht.

**Hat Ihre Stelle nicht eine Alibifunktion? Müssten nicht einfach generell alle Verkehrsplaner den Fußverkehr integrativ berücksichtigen?**

Die guten Erfahrungen mit Radverkehrsbeauftragten in vielen deutschen Städten haben gezeigt, dass es einer Institutionalisierung von Verantwortung bedarf, um zielgerichtet und strategisch Dinge zu verändern. Natürlich wäre eine integrative Verkehrsplanung, welche alle Belange gleichwertig betrachtet, der bessere Weg. Da sind wir aber noch nicht. Dem Leipziger Stadtrat ging es bei der Schaffung meiner Stelle darum, durch sektorale Verantwortlichkeit Positionen aufzubauen, die es dem Fußverkehr ermöglichen, auf Augenhöhe wahrgenommen zu werden, und Entscheidungen zu beeinflussen. Ohne einen Fürsprecher kommen die Anliegen der zu Fuß Gehenden im wahrsten Sinne des Wortes unter die Räder. Schauen Sie sich entsprechende Pläne, Programme und Maßnahmenlisten der Verkehrsplanung an, der Fußverkehr ist meist nur eine Randnotiz. Das muss sich ändern.

Leipzig war schon vor Ihrer Einstellung dafür bekannt, sich für zu Fuß Gehende einzusetzen. Auf welche Strukturen und Aktivitäten können Sie aufbauen?

Historisch betrachtet hatte der Fußverkehr schon immer eine sehr starke Position in unserer Stadt. Gerade in der Hauptwachstumsphase der Gründerzeit plante man sehr großzügig und mit Liebe zum Detail. Die verwendeten Materialien der Gehwege aus Granit und Porphyr könnte man sich heute so nicht mehr leisten, da liegen wahre Schätze auf unseren Wegen. Dies zeigt den Stellenwert des Fußverkehrs zur Jahrhundertwende, welcher als Laufsteg des Leipziger Bürgertums konzipiert wurde. Ein für Europa einmaliges Passagensystem in der Innenstadt und viele Schmuckplätze und Parks rundeten das Angebot für den Leipziger Flaneur ab. Danach folgte auch in Leipzig ein Umbau nach Maximen einer autogerechten Stadt, wie überall in Deutschland, viele Projekte scheiterten jedoch an fehlenden finanziellen Mitteln der DDR. Jedoch hat es trotz dessen immer Fürsprecher für den Fußverkehr gegeben, so gibt es zum Beispiel seit Anfang der 1990er-Jahre im Stadtplanungsamt einen extra Fachbereich für den öffentlichen Raum, welcher die „Fahne für den Fußverkehr“ hochgehalten und für die Belange des Fußverkehrs gekämpft hat. Das haben nicht viele Städte in Deutschland. Des Weiteren besitzt die Stadt Leipzig bereits seit dem Jahr 1997 ein generelles Fußverkehrskonzept.

---

Abbildung 1: Stadt Leipzig

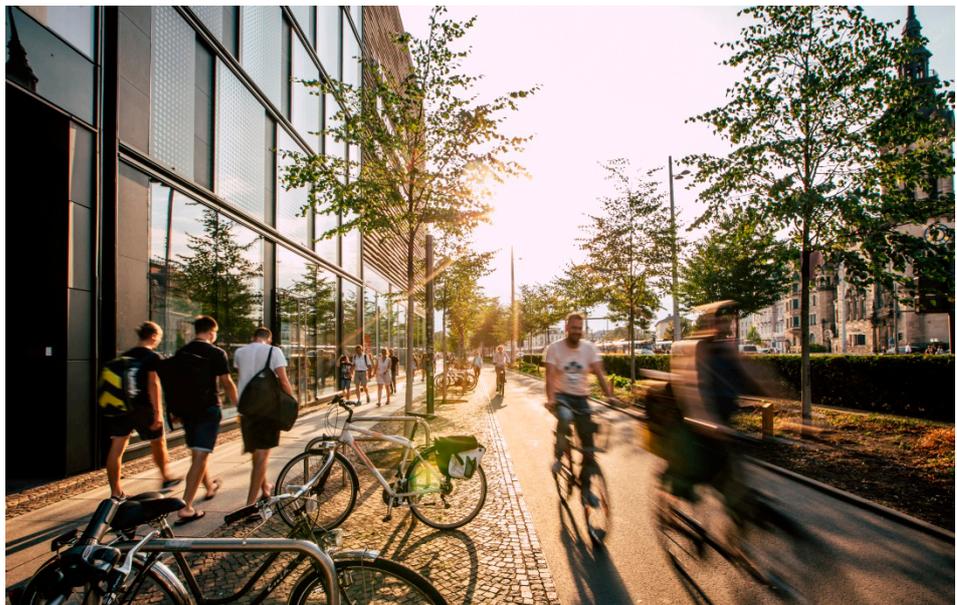


Foto: Stadt Leipzig.

**Welche inhaltlichen Schwerpunkte haben Sie sich für die nächsten zwei Jahre gesetzt? Was ist Ihre Agenda? Wo sehen Sie die größten Defizite?**

Hauptsächlich bin ich für die strategische Fußverkehrsförderung eingestellt. So stellt die Erarbeitung der entsprechenden Planwerke eine wichtige Aufgabe meiner Arbeit dar. Ziel dieser strategischen Planung ist es, dass sich alle Menschen in Leipzig sicher, bequem, ohne Angst und ohne Hindernisse im öffentlichen Raum bewegen können. Gehen muss als grundlegendste Form der urbanen Mobilität bei allen politischen Entscheidungsprozessen die entsprechende Wertschätzung erlangen. Gehen ist nicht nur eine Methode der Fortbewegung, sondern eine elementare Erscheinungsform des Menschen, die den Charakter eines Grundrechts hat. In einer Stadt der kurzen Wege müssen dafür die meisten täglichen Erledigungen zu Fuß bewältigt werden können, weil die Ziele in fußläufiger Entfernung liegen. Daraus ergeben sich Handlungsfelder hinsichtlich der Nutzungsmischung und Dichte von Quartieren, der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit und generell der Qualität der öffentlichen Räume. Niemand mag gerne zu Fuß entlang einer hoch verkehrsbelasteten Straße laufen, an der es keine Bäume, Bänke und Geschäfte gibt. Die größten Anstrengungen müssen wir hier bei der Beseitigung von Barrieren vollbringen, damit die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen durch ein „Design für alle“ am öffentlichen Leben gewährleistet werden kann. Hier gilt es, auf dem Weg zur Stadt für alle noch tausende Bordsteine abzusenken und Gehwege zu reparieren.

**Die Fußwegeanteile gehen in vielen Städten kontinuierlich zurück. Wo steht da Leipzig? Wäre eine Trendwende für Sie ein Erfolgsmaßstab?**

Etwa ein Viertel aller Wege der Leipziger und Leipzigerinnen wird ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Die Fußverkehrsstrategie der Stadt Leipzig sieht deshalb die Stabilisierung bzw. die moderate Erhöhung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split vor. Hier muss man sich jedoch im Klaren sein, was der Modal Split überhaupt misst, denn hier wird immer nur der Hauptweg betrachtet. Aber auch zu allen anderen Verkehrsmitteln sind Fußwege notwendig. Besonders der ÖPNV hat eine besondere Affinität zum Fußverkehr, da die Qualität des ÖPNV für den Kunden von der gesamten Wegekette abhängt, also von Haustür zu Haustür und nicht nur von Haltestelle zu Haltestelle. So plant Leipzig zum Beispiel den Anteil des ÖPNV am Modal Split massiv zu erhöhen, indirekt erhöht sich damit natürlich auch der Fußverkehr. Wenn insgesamt nicht nur der Hauptweg betrachtet wird, sondern auch die einzelnen Etappen, steigt je nach Untersuchung der Anteil der Fußwege um den Faktor 1,4 bis 2,3. Auch die Zeit, die man als zu Fuß Gehender im öffentlichen Raum verbringt, ist deutlich höher als bei allen anderen Verkehrsarten.

Journalisten und Kommunalpolitiker fragen oft nach vorbildlichen Städten. Was zeichnet Ihrer Meinung nach eine „fußverkehrsfreundliche“ Kommune aus?

Verkehrsplanerisch ist ein Auto im Stau, eine unpünktliche S-Bahn oder ein Fahrrad mit einem Platten ein ärgerlicher Zustand, den man verhindern möchte, da man das erklärte Ziel verfolgt, Menschen sicher und flüssig von A nach B zu befördern. Der Fußverkehr tickt da tendenziell etwas anders. Für mich ist zum Beispiel die auf einer Bank verweilende Passantin ein Indiz für das richtige Maß der städtebaulichen Qualität, derer es bedarf, um Städte so auszurichten, dass man gerne in ihnen leben möchte. Entschleunigung statt Überholspur. Kommunikation statt Hupen. Wahrnehmung statt Reaktion. Wir haben die letzten 100 Jahre unsere Stadt wie einen zugigen Flur behandelt, der gebraucht wird, um schnell von der Küche ins Schlafzimmer zu gelangen. Unsere Straßen und Plätze sollten jedoch unser Wohnzimmer sein, in welchem wir uns gerne aufhalten.

---

Abbildung 2: Stadt Leipzig



Foto: Stadt Leipzig.

---

In einer fußgängerfreundlichen Kommune muss die Produktivkraft des Urbanen zueinander finden. Funktionale Trennungen, hier wohnen, dort einkaufen und arbeiten, müssen nivelliert werden. Der beste Verkehr ist jener, der gar nicht erst erzeugt wird. Wenn mein Wohnumfeld mehr ist als eine Schlafstadt und ich die Möglichkeit habe, zum Bä-

cker, Arzt oder zur Schule um die Ecke zu laufen, dann sind wir auf dem Weg zu einer fußgängerfreundlichen Kommune. Die Fußverkehrsstrategie der Stadt Leipzig setzt sich diese Dinge als Ziel und Leitbild, jedoch müssen sie im Konkreten und in Vielzahl durch entsprechende Maßnahmen und Bauprojekte flankiert und umgesetzt werden.

**Bislang wird zu Fuß gehen kaum als Verkehr wahrgenommen, weil die Distanzen relativ kurz sind. Ist es deshalb überhaupt sinnvoll, den Fußverkehr in Netzen zu planen?**

Wege zu Fuß sind in der Tat relativ kurz. Jedoch sind etwa ein Drittel aller Wege in unserer Stadt, welche mit dem Auto zurückgelegt werden, mit unter 3 km Länge ebenfalls sehr kurz. 7% der täglichen Wege, welche mit dem Auto zurückgelegt werden, sind sogar unter 1 km Länge! Wie man unschwer bemerkt, ist dies ein Bereich, der eigentlich zu Fuß zurückgelegt werden könnte. Insgesamt besteht daher ein erhebliches Potenzial zur Steigerung des Fußverkehrs in Leipzig. Wie alle anderen Verkehrsarten bewegt sich auch der Fußverkehr in Netzen. Diese bestehen aus verschiedenen Elementen wie z. B. straßenbegleitende Gehwege, Querungsanlagen über Fahrbahnen, straßenunabhängig geführte Wege oder Plätze oder die gerade für Leipzig besonders wichtigen Passagen. Das Wegenetz muss daher attraktiv, zusammenhängend, engmaschig, flächendeckend, sicher und hindernisfrei sein. In erster Linie ist daher eine detaillierte Analyse der Strukturen des vorhandenen Fußwegenetzes wichtig. Die Bedeutung von Netzabschnitten für den Fußverkehr und deren notwendiger Ausbaustandard wird in erster Linie durch die Randnutzung bestimmt (z. B. Geschäfte, Dienstleistungen etc.) und weniger durch die Verbindungsfunktion. Im Fußverkehrsentwicklungsplan sollen deshalb später die gesamtstädtischen Entwicklungsschwerpunkte identifiziert und ein gesamtstädtisches Fußwegenetz entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen erarbeitet werden. Dies ist notwendig zur Prioritätensetzung als auch um bestimmte Nutzergruppen besonderes zu betrachten. Schulwegnetze haben andere Anforderungen als touristische Wegenetze durch Grünanlagen.

**Wo stoßen Sie in Leipzig auf Widerstand, welche Hindernisse gilt es zu überwinden?**

Fußverkehr läuft oft ein bisschen unter dem Radar. Manche können nichts damit anfangen und sagen, was muss man denn da planen, es kommt doch jeder zu Fuß von A nach B. Hier muss man Problembewusstsein wecken und auf die Qualitäten des Gehens, von Aufenthalt, Verweilen, Kommunikation und Sicherheit im öffentlichen Raum hinweisen, welche elementar für unsere urbane Gesellschaft sind. Wenn man das einmal gemacht hat, lösen sich die meisten Widerstände von selbst auf. Leider hat der Fußverkehr jedoch keine großen Fürsprecher, dafür aber auch keine expliziten Gegner. Man ist so ein bisschen indifferent. Oft kommen andere nicht proaktiv auf mich zu, sondern ich muss mir konkrete Partner selbst suchen. Aber dabei stelle ich fest: Fußverkehr findet überall

Freunde. Da habe ich es übrigens leichter als mein Kollege, der den Radverkehr betreut. Er stößt teilweise auf stärkere Barrieren. Zum oft beschriebenen Konflikt zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern kann ich sagen, dass oft gemeinsame Problemlagen zugrunde liegen. Viele Radfahrende fahren besonders an jenen Orten auf dem Gehweg, bei welchen keine adäquate Radverkehrsinfrastruktur besteht und ein subjektives Sicherheitsempfinden die Nutzung der Fahrbahn verhindert. Um die regelwidrige Benutzung von Gehwegen durch den Radverkehr dauerhaft einzudämmen ist daher z. B. die Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn nötig. Hier können Rad- und Fußverkehrsförderung Hand in Hand arbeiten.

### **Welche Unterstützung würden Sie sich für mehr Fußgängerfreundlichkeit in Leipzig von Land und Bund wünschen?**

Soweit möglich und in der Kompetenz der Stadt Leipzig liegend, sollten alle relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen auf ihre Kompatibilität mit den formulierten Zielen der Fußverkehrsstrategie überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Hierzu gehört beispielsweise die Sondernutzungssatzung, die sicherstellen soll, dass bei Randausnutzungen genügend Platz für den Fußverkehr bleibt. Außengastronomie sollte meiner Einschätzung nach zuerst auf vorhandenen Stellplätzen neben dem Gehweg stattfinden, bevor der Gehweg eingeengt wird.

Ein konkretes Beispiel für mehr Unterstützung von Bund und Land wäre die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. Diese Fußgängerüberwege, welche besser als Zebrastreifen bekannt sind, erfreuen sich bei Bewohnern unserer Stadt zu Recht einer großen Beliebtheit. Jedoch sind hier die festgelegten Einsatzgrenzen sehr eng formuliert, sodass ein Einsatz dieser Querungshilfen oft nicht angeordnet werden kann. Eine Überarbeitung der Einsatzbereiche auf Landesebene, wie in Berlin oder Baden-Württemberg bereits geschehen, würde auch Sachsen gut stehen.

Juliane Böhmer

## Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr lösen – am Beispiel von Fußgängerzonen

### Von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden

Für zu Fuß Gehende sind Radfahrende oft ein Ärgernis. Umgedreht ist es ebenso. Nicht zuletzt liegt dies an den ähnlichen Bedürfnissen beider Verkehrsarten, aber den sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten und dem unterschiedlichen Fortbewegungsverhalten. Da sowohl zu Fuß Gehende als auch Radfahrende möglichst kurze Wege bevorzugen, die Abwesenheit von motorisiertem Individualverkehr (MIV) begrüßen und (bis auf Treppen) die gleichen Verkehrsanlagen benutzen können – seien sie dafür konzipiert oder nicht –, kommt es leider immer wieder zu Konflikten zwischen den beiden schwächsten Verkehrsteilnehmergruppen. Radfahrende fahren in der Regel zielorientiert und vorausschauend. Zu Fuß Gehende bewegen sich hingegen situationsgeleitet und – im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern – häufig nicht linear. Unerwartete Verhaltensänderungen wie Tempowechsel, abruptes Stoppen oder plötzliche Richtungswechsel sind möglich. Radfahrende gehen bei der Begegnung mit einem zu Fuß Gehenden jedoch davon aus, dass der zu Fuß Gehende seine Ganglinie beibehält. Bei plötzlichen Richtungsänderungen seitens des zu Fuß Gehenden kann es daher zu Konflikten kommen. Hingegen erschrecken sich zu Fuß Gehende häufig durch das plötzliche Auftauchen eines Radfahrers, da sie diesen meist weder gehört noch gesehen haben. Zudem halten Radfahrende oft einen geringeren Begegnungs- oder Überholabstand ein, als es von zu Fuß Gehenden als angenehm bzw. ausreichend empfunden wird. Radfahrende sind der bestimmende Akteur in der Interaktion mit einem zu Fuß Gehenden. Daher haben sie eher das Gefühl, die Situation unter Kontrolle zu haben und benötigen einen geringeren Abstand zum zu Fuß Gehenden. Zu Fuß Gehende hingegen sind dabei in einer Situation, die sie selbst kaum beeinflussen können, zumindest wenn der Radfahrende spät bemerkt wird. Sie fühlen sich

durch die von Radfahrenden noch als sicher empfundenen Abstände eher bedroht. Am kritischsten wird dieses Zusammenspiel, wenn Radfahrende zu Fuß Gehende von hinten überholen. Radfahrer werden erst dann bemerkt, wenn sie sich in Höhe der zu überholenden Person befinden. Ist dann der Abstand nicht ausreichend weit gewählt, kommt es zwangsläufig zum Erschrecken des zu Fuß Gehenden.

Einzelne Fußgängergruppierungen erfordern zudem besondere Rücksichtnahme: So ist das Verhalten von Kindern besonders wenig vorhersehbar. Zudem reagieren Kinder gar nicht oder nur in geringem Maße auf andere Verkehrsteilnehmer. Auch können sie kaum zwischen Rad- und Fußweg unterscheiden.

---

Abbildung 1: Fußgängerzone Dresden/Hauptstraße



Foto: T. Böhmer.

---

Ältere zu Fuß Gehende und vor allem blinde und sehbehinderte Menschen fühlen sich auf Fußverkehrsflächen mit gleichzeitiger Nutzung durch den Radverkehr gefährdet, insbesondere dann, wenn die Bereiche nicht deutlich kontrastreich und taktil erfassbar voneinander getrennt sind. Radfahrende sind für blinde und sehbehinderte Menschen durch ihre nahezu geräuschlose Annäherung kaum erfassbar. Sie können daher nicht entsprechend reagieren. Von Radfahrenden wiederum werden sehbehinderte Menschen möglicherweise nicht rechtzeitig als solche erkannt. Auch ältere Menschen fühlen sich aufgrund ihrer eingeschränkten Sinneswahrnehmung und langsamen Reaktionsmöglichkeiten durch schnelle Radfahrende bedroht. Unfälle haben bei älteren Menschen zudem häufig schwerere Folgen (HKV 2006; Schmitz 2003).

## Nutzung gemeinsamer Flächen – Fußgängerzonen

Häufig werden zu Fuß Gehende und Radfahrende auf den gleichen Flächen geführt, oftmals mangels geeigneter Alternativen. Ein spezieller Fall ist es, wenn innerstädtische Fußgängerzonen für den Radverkehr geöffnet werden. Als uneingeschränkt nutzbarer Erholungs- und Erlebnisraum sollten Fußgängerzonen zu Fuß Gehenden die Möglichkeit bieten, sich in definierten Bereichen des öffentlichen Straßenraumes frei und ungefährdet von anderen Verkehrsarten zu bewegen und verweilen zu können. Das Stadtzentrum, und damit der typische Bereich innerstädtischer Fußgängerzonen, umfasst in der Regel jedoch auch die Kreuzungspunkte wichtiger, seit dem Mittelalter bestehender Wegebeziehungen. Die Einrichtung von Fußgängerzonen führt damit zwangsläufig zu Umwegen und wird vonseiten des Radverkehrs häufig wenig akzeptiert. Städte stehen damit vor der Entscheidung zwischen Akzeptanz gelebter Realität und Einführung scharfer Kontrollen. Die Stadtverwaltung begibt sich damit jedoch zwischen die Fronten des Rad- und Fußverkehrs. Nicht zuletzt deshalb ist die Freigabe von Fußgängerzonen ein virulentes, jedoch mit Unsicherheit behaftetes Thema in den Kommunen.

## Forschung zur Freigabe von Fußgängerzonen

Ist ein Nebeneinander von Fuß- und Radverkehr tatsächlich ein Sicherheitsrisiko in Fußgängerzonen? Dieser Frage ging das Forschungsvorhaben „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt – Konflikte und Potenziale bei der Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“ nach – gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP 2020).

Für die Untersuchung konnten elf Modellkommunen gewonnen werden. Besonders wertvoll im Rahmen der Studie war die Möglichkeit, in den Städten Offenbach a.M. und Gera die Öffnung ihrer innerstädtischen Fußgängerzone ab Mai 2016 in einer Vorher-nachher-Evaluation zu untersuchen.

Offenbachs Innenstadt ist komplett als Fußgängerzone ausgewiesen. Zu Projektbeginn war sie zwischen 20:00 und 9:00 Uhr für den Radverkehr freigegeben sowie samstags ab 16 Uhr und an Sonn- und Feiertagen. Die Lieferzeiten waren in den Abend- und Morgenstunden um jeweils eine Stunde länger als die Freigabe für den Radverkehr, was zu wenig Einsicht und Akzeptanz der Regelung bei den Radfahrenden führte.

Abbildung 2: Offenbachs Fußgängerzone/Frankfurter Straße



Foto: J. Böhmer.

In Gera sind ebenfalls große Teile der Innenstadt als Fußgängerzone ausgewiesen. Diese ist bereits nahezu vollständig ganztagig für den Radverkehr freigegeben. Lediglich ein Straßenzug mit den Namen „Sorge“ war nur von 18:00 bis 10:00 Uhr freigegeben.

Zum Einsatz kamen Verkehrsbeobachtungen mittels Videotechnik sowie quantitative empirische Befragungen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Kunden des Einzelhandels innerhalb der Fußgängerzone. Gewählt wurde hierfür ein Vorher-nachher-Design im Abstand von zwölf Monaten, um mögliche Effekte herausarbeiten zu können.

Zur positiven Unterstützung einer Fußgängerzone-Freigabe wurde im Rahmen des Projektes die Kampagne „RADSAM – achtsam mit dem Rad fahr´n!“ entwickelt. Ihr Wirkungsziel liegt auf gegenseitiger Rücksichtnahme und gegenseitigem Verständnis von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in der Fußgängerzone. Aber auch Informationen über bestehende Regelungen sowie die Erhöhung der Akzeptanz dieser Regelungen sind zentraler Bestandteil der Kampagne. Sie wurde unter anderem innerhalb der zwölfmonatigen versuchsweisen Freigabe der Fußgängerzone in Offenbach begleitend durchgeführt und ihre Wirkung auf das Verkehrsklima evaluiert.

---

Abbildung 3: Fußgängerzone Gera/Sorge



Foto: J. Böhmer.

---

## Verträglicher als erwartet

In der Untersuchung zeigte sich das Nebeneinander von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in Offenbach unproblematischer als erwartet (Große/Böhmer 2017). Das Verhalten der Radfahrenden änderte sich gegenüber dem Ausgangszustand kaum, Geschwindigkeit und Abstandsverhalten blieben gleich. Der Anteil problematischer Interaktionen, ermittelt über die Reaktionsmethode nach Harder/Theine (BASt 1983), blieb gleich. Auch wird die Fußgängerzone nicht häufiger zur Durchfahrt genutzt als vorher. Es werden vor allem Ziele innerhalb der Fußgängerzone aufgesucht.

Eine Obergrenze der Fußgängerkonzentration für ein verträgliches Miteinander aus Sicht der Verkehrssicherheit konnte nicht ermittelt werden. Oftmals werden Fußgängerzonen mit dem Argument für den Radverkehr nicht geöffnet, dass die Fußverkehrsdichten zu hoch sind, um auch noch Radverkehr zuzulassen. Jedoch ließen sich aus den Untersuchungen keine Obergrenzen ableiten (Große/Böhmer 2019). Das Zusammenwirken von Fuß- und Radverkehr war an allen untersuchten Standorten bei

Tabelle 1: Verhältnis beobachteter Konflikte zur Anzahl der Interaktionen (Begegnungs- und Überholvorgänge), Verkehrsbeobachtung in der Fußgängerzone in Offenbach (Main) 2016/2017<sup>2</sup>

Jahr		Interaktionen Gesamt	Unproblematische Interaktionen	Leichte Konflikte	Schwere Konflikte
2016	N	1.183	1.135	47	1 <sup>1</sup>
	%	100	95,94	3,97	0,08
2017	N	1.407	1.351	56	0
	%	100	96,01	3,98	0

<sup>1</sup> Leichte Berührung im Vorbeifahren.

<sup>2</sup> An drei Standorten, je vier Tage, je vier Stunden pro Tag, Auswertung der Spitzenstunden der Fußgängerbelegung sowie der Randstunden morgens und abends

Quelle: Große/Böhmer 2018b.

hohen Fußverkehrsdichten weniger problematisch als bei niedrigen oder mittleren Werten. Die kritischsten Bereiche der Fußgängerdichte lagen je nach Standort zwischen 0,05 Fußgänger pro m<sup>2</sup> (Gera, Bachgasse) und 0,25 Fußgänger pro m<sup>2</sup> (Erfurt, Fischmarkt). Danach nahm die Verträglichkeit des Radfahrerhaltens wieder zu, denn bei höheren Dichten werden Radfahrende zur Anpassung ihres Fahrverhaltens gezwungen („Schwimmen im Strom“). Ein definierter kritischer Bereich ist damit nicht erkennbar. Es kann lediglich die Aussage getroffen werden, dass es in einem mittleren Bereich der Fußgängerdichte pro Standort zu einem kritischeren Bereich der Fußgänger-Radfahrer-Interaktion kommen kann, als dies mit geringen oder hohen Fußgängerdichten der Fall ist.

Um eine mögliche Veränderung der Aufenthaltsqualität durch die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr zu ermitteln, wurde gefragt, inwiefern sich die zu Fuß Gehenden sicher, wohl und entspannt beim Aufenthalt in der Fußgängerzone fühlen. Hier gab es sogar ein leicht positiv verändertes Antwortverhalten sowohl in Offenbach (Große/Böhmer 2017) als auch in Gera (Große/Böhmer 2018a). Der Aufenthalt wird also nach der Öffnung sogar etwas positiver bewertet als vorher. Möglicherweise lässt sich dies mit einer Legalisierung des vorher zwar teilweise ebenfalls schon vorhandenen, aber als regelwidrig abgelehnten Radverkehrs erklären. Dadurch könnte die Situation bezüglich der ebenfalls in der Fußgängerzone verkehrenden Radfahrenden positiver aufgefasst werden.

---

Abbildung 4: Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt

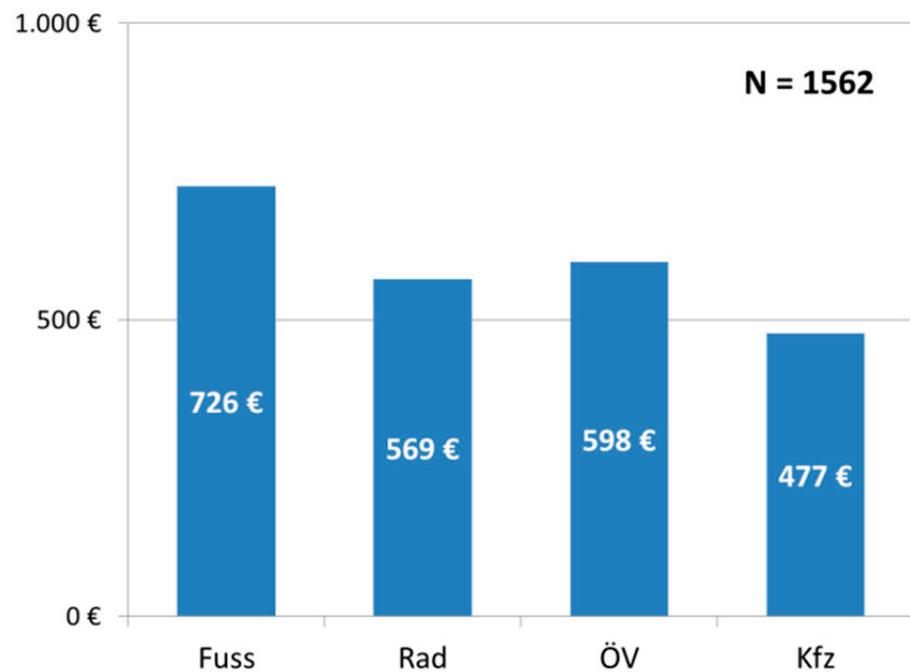


Foto: T. Böhmer.

---

Auch ein befürchteter Rückgang der Besuchshäufigkeit von zu Fuß Gehenden, insbesondere älterer, mobilitätseingeschränkter Menschen und Familien mit Kindern, nach der Öffnung einer Fußgängerzone konnte nicht beobachtet werden. Um hier auch Personen einzubeziehen, die möglicherweise aufgrund Ihres Rückzugs aus der Fußgängerzone nicht mehr befragt werden können, wurden zusätzlich postalische Befragungen mit Unterstützung von Behindertenverbänden durchgeführt. Auch hier konnte kein Effekt gemessen werden. Zwar wurden vonseiten der Seniorenverbände und Behindertenvertretung Ängste bezüglich des Zusammentreffens mit aggressiven Radfahrenden geäußert. Andererseits wurden jedoch auch die positiven Aspekte des Radfahrens in Fußgängerzonen gesehen, die es älteren oder gehbehinderten Personen ermöglichen, ihre Ziele in der Fußgängerzone direkt und bequem mit dem Rad zu erreichen und, zumindest in einem gewissen Rahmen, Gepäck zu transportieren.

Tabelle 2: Umsatz im Mittel je Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel (getrimmter Mittelwert<sup>1</sup>)



Quelle: Große/Böhmer 2019.

<sup>1</sup> Bei einem getrimmten Mittelwert wird ein gewisser Anteil der größten und der kleinsten Stichprobenelemente ignoriert. Im vorliegenden Fall wurde dieses Verfahren gewählt, um Verzerrungen durch einzelne Extreme in den Bereichen Umsatz und Anzahl der Besuchstage zu vermeiden.

Der Einzelhandel kann ebenfalls von einer Fußgängerzonenfreigabe für den Radverkehr profitieren. In der Untersuchung wiesen radfahrende Kunden einen höheren Jahresumsatz auf als Kunden, die mit dem eigenen Kfz anreisen.

## Achtsames Miteinander fördern

Ein gutes Verkehrsklima ist wesentlich für ein gutes Miteinander. Das heißt, Verständnis für die Belange und Bedürfnisse der jeweils anderen Verkehrsart zu entwickeln und auch die positiven Aspekte eines Miteinanders im Blick zu behalten. Zur Unterstützung des Aufbaus eines guten Verkehrsklimas wurde die Kampagne „RADSAM – achtsam mit dem Rad fahr´n!“ im Rahmen des Projektes mit dem Ziel entwickelt, eine Vorlage für Kommunen zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung zu stellen. Als Zielgruppe

standen Radfahrende und zu Fuß Gehende – vor allem aber junge, in der Regel zügig fahrende Radfahrer im Fokus. Entsprechend wurde gestalterisch eher auf eine die junge Bevölkerung ansprechende Farb- und Motivwahl gesetzt und ein junges und modernes graphisches Design mit dem Vorteil freier Motivwahl und freier Gestaltungsmöglichkeiten gewählt. Als Rahmenbedingungen waren weiterhin die Übertragbarkeit der Motive auf andere Städte, möglichst geringe Kosten sowie das einfache Verfügbarmachen der Kampagnenmaterialien zu beachten.

Unter den Mottos „Fahr lässig – statt fahrlässig!“ und „Fahr-Geh-Meinschaft“ wurden jeweils fünf zentrale Plakatmotive entwickelt. Dabei zeigen die „Fahr lässig“-Motive eher Gefahrensituationen auf, die im Neben- und Miteinander von Fuß- und Radverkehr in der Fußgängerzone entstehen können. Die „Fahr-Geh-Meinschaft“-Motive betonen hingegen das Miteinander von Fuß- und Radverkehr in der Fußgängerzone.

Zur Weitergabe der Kampagnenmaterialien wurde eine Kampagnenwebseite <http://radsam-kampagne.de/> entwickelt. Auf dieser Webseite können alle Kampagnenmaterialien sowie auch der im Rahmen des Projektes entwickelte „Planungsleitfaden Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr“ (Große/Böhmer 2018b) heruntergeladen werden. Weiterhin stehen Informationen, Hintergründe und Neuigkeiten zur Thematik Radverkehr in Fußgängerzonen zur Verfügung. Bestandteil ist auch eine Liste von Städten mit ihren Regelungen bezüglich der Freigabe der innerstädtischen Fußgängerzone, soweit sie bekannt sind.

Die Kampagne RADSAM wurde in drei Modellkommunen, Offenbach, Erfurt und Leipzig, im Rahmen der Projektlaufzeit durchgeführt und evaluiert. Die Ergebnisse zeigen, dass die Kenntnis der Kampagne und der mit ihr verbundenen Botschaften und Informationen erwartungsgemäß stark von der Intensität der Durchführung der Kampagne abhängt.

Abbildung 5: Plakatsmotive der RADSAM-Kampagne



Quelle: Radsam-Kampagne 2019.

## Fußgängerzone – Miteinanderzone

In der Untersuchung wurde deutlich, dass das Nebeneinander von Fuß- und Radverkehr in den Fußgängerzonen kleinerer Städte (bis 50.000 EW) deutlich besser funktioniert als in größeren Städten. In kleinen Städten begegnet man sich immer wieder und muss sich auch am folgenden Tag noch guten Gewissens in die Augen schauen können. Hier wird die Verantwortung für ein gutes Miteinander aktiver vom Einzelnen übernommen. In größeren Städten muss dies immer wieder durch eine positive Öffentlichkeits- und Pressearbeit gefördert werden. Nicht zuletzt sind polizeiliche Kontrollen ein hochwirksames Mittel, insbesondere wenn darüber in der Presse berichtet wird.

Dass aber ein gutes Miteinander in der Fußgängerzone erreicht werden kann, zeigen im Sinne von Best-Practice-Beispielen u.a. die Städte Aschaffenburg und Regensburg, die unter Einbezug aller betroffenen Personengruppen sowie mittels positiver Öffentlichkeitsarbeit inklusive eigener Kampagnen (Aschaffenburg: „Miteinanderzone“, Regensburg: „Respekt bewegt“) ihre Fußgängerzonen geöffnet haben. Aschaffenburg hat hierfür sogar den 3. Platz des Deutschen Fahrradpreises 2015 in der Sparte Kommunikation gewonnen.

Die Praxis zeigt, dass ein Verbot des Radverkehrs in Fußgängerzonen vor allem diejenigen Radfahrenden aussperrt, die sich an die Regeln halten. Unfälle werden hierdurch nicht vermieden. Von einer Freigabe können hingegen alle profitieren: die Radfahrenden an sich, die zu Fuß Gehenden, die auch mal auf ´s Rad steigen, und letztlich der Einzelhandel von der Erweiterung seines Kundenspektrums!

Abbildung 6: Entspannt in der Fußgängerzone



Foto: T. Böhmer.

## Literatur

BAST (Hrsg.) (1983): Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich, Teil 2: Fußgängerzonen, Bericht zum Forschungsprojekt 8024/4, unter Mitarbeit von Günter Harder und Walter Theine, Bergisch-Gladbach (Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung).

Große, Christine, und Juliane Böhmer (2017): Evaluationsbericht für die Stadt Offenbach a.M. im Rahmen des Verkehrsversuchs zur ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr, NRVP-Forschungsprojekt „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt“, Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr, FH Erfurt, [www.radsam-kampagne.de](http://www.radsam-kampagne.de).

Große, Christine, und Juliane Böhmer (2018a): Evaluationsbericht für die Stadt Gera im Rahmen des Verkehrsversuchs zur ganztägigen Öffnung der Fußgängerzone Sorge für den Radverkehr, NRVP-Forschungsprojekt „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt“, Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr, FH Erfurt, [www.radsam-kampagne.de](http://www.radsam-kampagne.de).

Große, Christine, und Juliane Böhmer (2018b): Planungsleitfaden Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr, NRVP-Forschungsprojekt „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt“, Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr, FH Erfurt, [www.radsam-kampagne.de](http://www.radsam-kampagne.de).

Große, Christine, und Juliane Böhmer (2019): Radverkehr in Fußgängerzonen – Endbericht des NRVP-Forschungsprojektes „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt“, Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr, FH Erfurt, [www.radsam-kampagne.de](http://www.radsam-kampagne.de).

HKV (Hrsg.) (2006): 5.3.4.1 Von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzte Wege, unter Mitarbeit von T. Bracher, M. Haag, H. Holzapfel, F. Kiepe, M. Lehmbrock und U. Reutter (HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 08/06).

Radsam-Kampagne (2019): <https://radsam-kampagne.de/>

Schmitz, Andreas (Hrsg.) (2003): Radfahrer und Fußgänger – Hase und Igel oder Katz und Maus? in: Fußnote 5, Information der Arbeitsgruppe Fußverkehr von SRL und FUSS e.V.

Astrid Klimmer-Pölleritzer

## Flaniermeilen für Wien

### Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Förderung des Fußverkehrs ist ein langjähriges und kontinuierliches Ziel der Wiener Verkehrspolitik. Die Förderung nachhaltiger, aktiver Mobilität ist im Regierungsübereinkommen 2010, im Stadtentwicklungsplan (STEP 2025), in der Smart City Wien Rahmenstrategie und im Fachkonzept Mobilität festgehalten. Als Ziele werden unter anderem die Stabilisierung des Fußverkehrs auf hohem Niveau, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Stärkung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen genannt.

Der öffentliche Raum steht seit geraumer Zeit im Fokus der Aufmerksamkeit. Um eine Kultur des zu Fuß Gehens zu schaffen, müssen Straßenräume attraktiv gestaltet sein – sei es durch ausreichend breite Gehsteige, belebte Erdgeschosszonen, Begrünung, Möblierung etc.

Das Thema Fußverkehr betrifft grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen, denn auch Wege von und zu öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem eigenen Pkw müssen zu Fuß zurückgelegt werden. Für Fußgänger und Fußgängerinnen spielt das Thema Sicherheit auf ihren Wegen eine große Rolle. Vorrangig muss auf Bevölkerungsgruppen mit einem eingeschränkten Mobilitätsradius, wie ältere Personen oder Kindern, besonderes Augenmerk gelegt werden.

Als eine Maßnahme zur Stärkung des Fußverkehrs wird die Etablierung von bezirksübergreifenden und zusammenhängenden Flaniermeilen angesehen. Flaniermeilen für Fußgänger und Fußgängerinnen sollen zur Förderung des Gehens als gleichwertige Mobilitätsform beitragen.

## Definition von Flaniermeilen

Als Ziel zur Förderung des Fußverkehrs sollen qualitativ hochwertige, zusammenhängende und bezirksübergreifende Verbindungen für Fußgänger und Fußgängerinnen in Form von Flaniermeilen geschaffen werden. Solche Flaniermeilen sind dabei strategisch besonders wichtige Wegstrecken innerhalb des Wiener Stadtgebiets. Sie verbinden Orte mit hoher Bedeutung für Alltagswege, wie Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Einkaufsmöglichkeiten, Parks, zentrale Plätze, Schulen, kulturellen Einrichtungen etc. Entlang der definierten Flaniermeilen werden Fußwege (Gehsteige, Querungsbereiche etc.) qualitativ aufgewertet, um sie als komfortable und attraktive Gehverbindungen erkennbar zu gestalten.

## Herangehensweise

Die Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung hat bereits 2013 die Ausarbeitung der Studie „Förderung des FußgängerInnenverkehrs – Strategische Wegstrecken für FußgängerInnen“ beauftragt. Im Rahmen dieser Studie wurden der Untersuchungsaufbau und die Methode zur Entwicklung von Flaniermeilen sowie sieben Routen definiert. Im Jahr 2013 wurde seitens der MA 18 die vertiefende Bearbeitung der Flaniermeile Route 1 und Route 2 erarbeitet, und ein neuer Markenauftritt entstand. Des Weiteren erfolgten 2017 das generelle Projekt der Flaniermeile Route 7 und im Jahr 2018 das generelle Projekt der Flaniermeile Route 6.

Ziel ist es, umsetzungsorientierte Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität entlang der Routen zu erarbeiten, um Wege in einem attraktiven Umfeld, komfortabel und sicher zurücklegen zu können. Die Bearbeitung erfolgte stets in enger Kooperation mit den Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Bezirke und denen der relevanten Magistratsdienststellen der Stadt Wien.

Für die Entwicklung von Flaniermeilen wurde eine eigene Methode aufgebaut. Es wurden ein quantitatives Analyseverfahren mittels eines geografischen Informationssystems (GIS) sowie ein qualitativer Analyseteil entwickelt. Der quantitative Teil stellt dabei die Grundlagen für die vertiefende qualitative Analyse dar. Folgende Methodenschritte wurden entwickelt:

### Definition von Auswahlkriterien

Der erste Schritt der Entwicklung von Flaniermeilen für Fußgänger und Fußgängerinnen bestand darin, Kriterien und Ziele zu definieren, die auf diesen Strecken unbedingt vorhanden sein sollten, um als Flaniermeilen zu gelten. Die Auswahlkriterien wie zum Beispiel Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs, Parkanlagen, Plätze, Märkte, kultu-

relle Einrichtungen etc. stellen die generellen Grundanforderungen an die Strecken dar und wurden mit den Dienststellen des Magistrats der Stadt Wien abgestimmt. Sie stellen somit die erste Selektionsmöglichkeit aus einer Vielzahl an Straßenzügen dar.

### **Gewichtung der Auswahlkriterien**

In einem nächsten Schritt wurden unter anderem die definierten Auswahlkriterien hinsichtlich ihrer Relevanz auf strategische Wegstrecken mit den Dienststellen gewichtet. Somit konnten den verschiedenen Kriterien unterschiedliche Wichtigkeiten in Bezug auf die Bedeutung von Flaniermeilen beigemessen werden.

### **Definition von Qualitätskriterien**

Weiterhin wurden Qualitätskriterien festgelegt und in Kategorien unterteilt wie zum Beispiel Soft Facts (z. B. Wohlfühl-Charakter, Belebtheit, Beschattung, Beleuchtung), Einkaufsmöglichkeiten, Gehwege (Gehsteigbreiten, ausreichend Platz für Fußgänger und Fußgängerinnen), Wegführung (direkte Verbindungen, Gehrelationen, Beschilderungen), Verkehrslichtsignalanlagen bei Kreuzungen (Wartezeiten für Fußgänger und Fußgängerinnen, Grünzeit für Fußgänger und Fußgängerinnen, Breite der Schutzwege, ausreichend Aufstellflächen bei Kreuzungen), konsumfreie Verweilmöglichkeiten, Möblierung (attraktive Sitzgelegenheiten, wegbegleitendes Spiel, Trinkbrunnen) und Barrierefreiheit. Diese Qualitätskriterien sollen bei der Etablierung von Strecken als genereller Leitfaden zur Sicherung eines hohen Qualitätsmaßes dienen.

### **GIS-Analyse der Auswahlkriterien**

Für die definierten Auswahlkriterien wurden entsprechende Geodaten (z. B. ÖV-Haltestellen, Schulstandorte, Parkanlagen etc.), die im Open Government Data Portal (OGD) der Stadt Wien abrufbar sind oder seitens verschiedener Dienststellen der Stadt Wien zur Verfügung gestellt wurden, zusammengeführt. Um eine standardisierte Analyse zu ermöglichen, erfolgte eine Verschneidung der einzelnen Datenlayer (Punkt-, Linien- und Flächendaten) mit einem 100-m-Raster, wobei jeder Rasterzelle ein entsprechender Attraktivitätswert zugewiesen wurde. Dadurch konnte anhand des Rasters für jedes einzelne Kriterium eine Karte der räumlichen Verteilung der Attraktivität erstellt werden. Durch Gewichtung und Aufsummierung aller Kriterien ergab sich in weiterer Folge ein Gesamtbild (Rasterdarstellung), welches das Stadtgebiet flächendeckend in verschiedene Attraktivitätsklassen einteilt.

### **Auswahl und Kategorisierung der Strecken**

Aus der Fülle der möglichen Routenführungen wurden sieben potenzielle Routen für Flaniermeilen definiert, die ein Potenzial als strategische Wegstrecken für Fußgänger und Fußgängerinnen aufweisen. Die Auswahl der potenziellen Routen erfolgte durch

eine erste grobe Kategorisierung der Strecken in Hinblick auf Qualitäten und Defizite sowie ihrer Qualitätskriterien.

### Vertiefende Bearbeitung für ausgewählte Routen

Von den sieben potenziellen Routen der Flaniermeilen wurden vier Wegstrecken ausgewählt und vertieft bearbeitet. Die Bearbeitungsschritte umfassen eine Bestandsanalyse, die Abstimmung und Festlegung der Routenführungen, die Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen entlang der Routen sowie eine Grobkostenschätzung der Maßnahmen. Die Bearbeitung der generellen Projekte, unter Federführung der MA 18, erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Vertreterinnen und Vertretern der Bezirke und denen der relevanten Dienststellen des Magistrats der Stadt Wien.

## Routenführungen der Flaniermeilen

Folgende vier Routen wurden für die vertiefende Bearbeitung ausgewählt und im Rahmen von generellen Projekten erarbeitet:

Die **Route 1** (Gesamtlänge 8,2 km) verbindet 1., 2., 4. und 10. Bezirk und weist im Bestand schon größtenteils fußgängerfreundliche Wege und Abschnitte sowie Fußgängerzonen auf. Die direkten Anbindungen von den ÖV-Knotenpunkten Hauptbahnhof und Praterstern machen die Streckenführung hinsichtlich einer strategischen Wegstrecke für Fußgänger und Fußgängerinnen sehr attraktiv.

Die **Route 2** (Gesamtlänge 4,7 km) verbindet sehr attraktive Ziele des 4., 6., 7., 8., 9. und 18. Bezirks, die Streckenführung kann als interessanter innerstädtischer abwechslungsreicher Spaziergang angesehen werden.

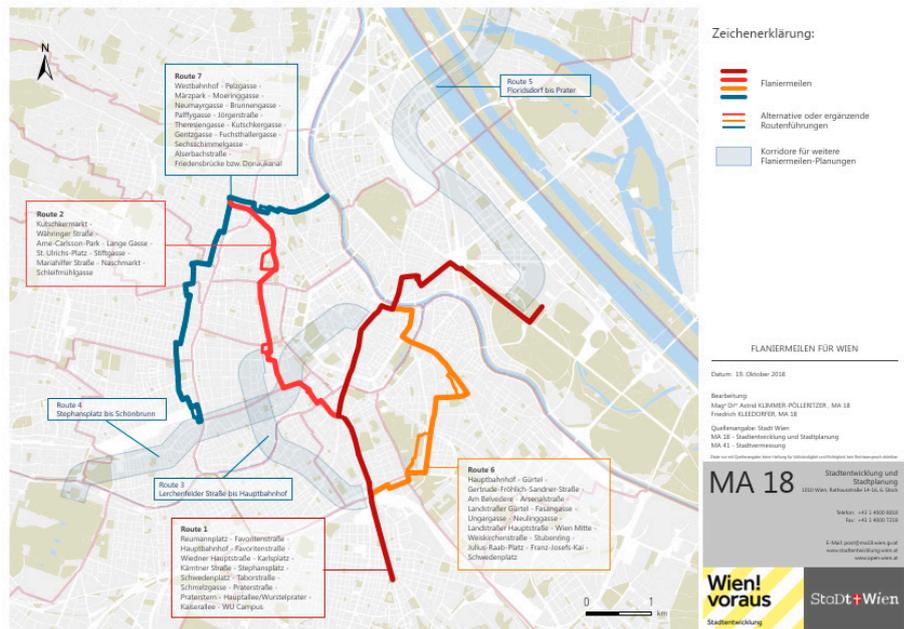
Die **Route 6** (Gesamtlänge 4,9 km) verläuft vom Hauptbahnhof im 10. Bezirk über den 3. Bezirk und endet im 1. Bezirk am Schwedenplatz. Bei dieser Route kommt es zur Verknüpfung mit der Route 1 sowohl am Südtiroler Platz/Hauptbahnhof als auch am Schwedenplatz/Donaukanal.

Die **Route 7** (Gesamtlänge 5,9 km) ist eine Verbindung der Westbezirke. Die Route 7 verläuft vom Westbahnhof über die äußeren Gürtelbezirke (15., 16., 17. und 18. Bezirk) und verbindet über den 9. Bezirk den Franz-Josefs-Bahnhof sowie den Donaukanal.

Im Übersichtslageplan sind die Routenführungen der Route 1, 2, 6 und 7 graphisch dargestellt und die Straßenzüge im Wiener Stadtgebiet beschrieben. Die Planungen für die Flaniermeilen Route 3, 4 und 5 wurden noch nicht begonnen. In dem Übersichtslageplan sind die Routen grau in Form von Korridoren dargestellt. Die genaue

Routenführung ist noch nicht festgelegt und wird, im Rahmen von generellen Projekten, mit den jeweiligen Bezirken erarbeitet werden.

Abbildung 1: Übersichtslageplan der Flaniermeilen von Wien



Quelle: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

## Umsetzung von Flaniermeilen

Entlang der Flaniererrouten werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum umgesetzt. Die Maßnahmen lassen sich im Wesentlichen in vier Kategorien zusammenfassen:

- Bauliche und verkehrssicherheitstechnische Maßnahmen
- Gestalterische Maßnahmen
- Begrünungsmaßnahmen
- Maßnahmen der Wegweisung

Unter bauliche Maßnahmen fallen insbesondere Gehsteigverbreiterungen, Gehsteigvorziehungen und Fahrbahnanhebungen. Außerdem gehen mit diesen Maßnahmen häufig gestalterische Maßnahmen der Oberfläche einher. Dies hat nicht nur einen gestalterischen Mehrwert, sondern trägt auch zur Barrierefreiheit bei.

Gestalterische Maßnahmen umfassen vor allem die Implementierung von neuem Straßeninventar. Dazu zählen hochwertige Sitzgelegenheiten (mit Armlehnen und/oder bespielbar), wegbegleitendes Spiel und Trinkbrunnen. Trinkbrunnen können teilweise durch den Umbau von Hydranten kurzfristig errichtet werden. Begrünungsmaßnahmen betreffen Baum- und Staudenpflanzungen.

Flaniermeilen brauchen Orientierung. Ein Leitsystem mittels Stelen soll einen Überblick bieten und auf interessante Orte in der Umgebung aufmerksam machen. Die Stelen enthalten unter anderem Informationen zum aktuellen Standort, zu wichtigen Zielen entlang der Route oder zu eingeschränkter Barrierefreiheit.

Abbildung 2: Infosteile auf einer Flaniermeile



Foto: Stephan Dolezal, Mobilitätsagentur Wien.

Basierend auf den erarbeiteten Maßnahmenvorschlägen je Routenführung, werden Grobkostenschätzungen durchgeführt. Die Grobkostenschätzungen werden in magistratsinternen Workshops mit verschiedenen Dienststellen der Stadt Wien erarbeitet. Diese Kostenschätzungen bieten lediglich einen groben Überblick des zu erwartenden finanziellen Aufwands. Die detaillierten Kosten werden in der Folge in den Detailplanungen der ausführenden Dienststellen der Stadt Wien eruiert und sind insbesondere von Einbauten etc. abhängig.

## Finanzierung von Flaniermeilen

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass für die Finanzierung von Maßnahmen im öffentlichen Raum als Grundlage die Bestimmungen der Wiener Stadtverfassung § 103 Abs. 1 heranzuziehen sind. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum und die Gestaltung des öffentlichen Raumes liegen im eigenen Wirkungsbereich der Bezirke und fallen in deren Kompetenz.

Die Erarbeitung der Flaniermeilen erfolgt in enger Abstimmung mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Bezirksvorstehungen und relevanten Dienststellen der Stadt Wien. Welche Maßnahmen letztlich umgesetzt werden, ist abhängig von der Entscheidung der Bezirke, die das Projekt der Flaniermeile zwar inhaltlich unterstützen, jedoch die Finanzierung von Maßnahmen aus dem Bezirksbudget alleine nur schwer bewerkstelligen können. Aus Sicht der Bezirke ist die Finanzierung bzw. Umsetzung und Realisierung von Maßnahmen nur mit finanzieller Unterstützung aus dem Zentralbudget vorstellbar.

Um die Bezirke bei der Umsetzung der baulichen Maßnahmen für die Flaniermeilen zu unterstützen, beschloss der Wiener Gemeinderat 2016 eine Fördermöglichkeit nach Prioritäten und zeitlicher Umsetzung für die Flaniermeilen Route 1 und 2. Und obwohl es diese Fördermöglichkeit aus dem Zentralbudget gab, fiel die Entscheidung der betroffenen Bezirke nur zu punktuellen Umsetzungen von Maßnahmen in ausgewählten Teilabschnitten der Flaniermeilen, da die Budgetmittel weiterhin nur begrenzt zur Verfügung standen.

## Ergebnis und Beispiele der Umsetzung

Das Ergebnis der Umsetzung der Flaniermeilen Route 1, 2, 6 und 7 ist, aufbauend auf der gemeinsamen Festlegung der Routenführung, ein mit den Bezirken und relevanten Dienststellen erarbeiteter Katalog an Maßnahmen samt Grobkostenschätzung. Es ist ein umfassendes Maßnahmenspektrum im Hinblick auf die Attraktivierung des Straßenraums und stellt eine Grundlage für weiterführende Detailplanungen dar. Nach Abschluss der generellen Planung seitens der MA 18 wurden diese an die ausführenden Dienststellen der Stadt Wien zur Detailplanung übergeben. Aufgrund der Vielzahl an vorgeschlagenen Maßnahmen kann die Umsetzung der Flaniermeilen aus Sicht der Stadt Wien natürlich nur etappenweise erfolgen, immer nach Maßgabe der budgetären Mittel. Folgende Beispiele der Umgestaltung in Teilabschnitten der Flaniermeilen können genannt werden:

Im 8. Wiener Gemeindebezirk wurde ein Teilabschnitt der Flaniermeile umgesetzt. Im Juli 2018 wurde die Neugestaltung der Lange Gasse abgeschlossen. Der Abschnitt

zwischen Josefstädter Straße und Hugo-Bettauer-Platz ist nun eine verkehrsberuhigte, neu gestaltete Begegnungszone, die zum Flanieren und Verweilen einlädt. Die Straßen- und Gehsteigbereiche wurden niveaugleich gestaltet.

Abbildung 3: 8. Bezirk, Lange Gasse



Foto: Daniel Böhm, Mobilitätsagentur Wien.

Im 18. Wiener Gemeindebezirk wurde ebenfalls ein Teilabschnitt der Flaniermeile umgesetzt. Im September 2018 wurde die Neugestaltung der Währinger Straße abgeschlossen. Die baulichen Maßnahmen tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur Komfortsteigerung für Fußgänger und Fußgängerinnen bei. Es wurden zum Beispiel die Gehsteige verbreitert, neue Bäume gepflanzt und Sitzgelegenheiten aufgestellt.

Die Stadt Wien bekennt sich zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Mit den Flaniermeilen sollen qualitätsvolle, bezirksübergreifende und strategisch angelegte Fußverbindungen geschaffen werden, die Orte mit hohen Fußgängerfrequenzen verbinden. Die ersten umgesetzten Teilabschnitte zeigen, dass die attraktive Gestaltung von Straßenräumen von den Bewohnerinnen und Bewohnern sehr positiv wahrgenommen wird und zum Verweilen und Flanieren einlädt. Und obwohl es mittlerweile gute Beispiele der Umgestaltung in ausgewählten Teilabschnitten der Flaniermeilen gibt, die zur Komfortsteigerung für Fußgängerinnen geführt haben, und auch Fördermöglichkeiten

aus dem Zentralbudget zur Verfügung stehen, sind die betroffenen Bezirke bei der weiteren Umsetzung von Maßnahmen noch immer zurückhaltend und nicht ganz so umsetzungsfreudig wie erhofft.

Abbildung 4: 18. Bezirk, Währinger Straße



Foto: David Friesacher, Mobilitätsagentur Wien.

Gleichwohl ist die Marke Flaniermeile mittlerweile ein Begriff, der sowohl bei den Vertreterinnen und Vertretern der Bezirke als auch bei denen der unterschiedlichen Magistratsdienststellen der Stadt Wien bekannt und anerkannt ist. Die Vorstellung bzw. Hoffnung der planenden Dienststellen der Stadt Wien im Hinblick auf rasche und zeitnahe Umsetzung von einer Vielzahl an bezirksübergreifenden Maßnahmen ist leider bis zum heutigen Zeitpunkt nicht erfüllt worden, trotz intensiver Zusammenarbeit und Abstimmung mit den relevanten Akteuren wie zum Beispiel der Bezirkspolitik. Jedoch ist zu bemerken, dass eine etappenweise Realisierung von Teilabschnitten, nach Maßgabe der budgetären Mittel, Geduld erfordert, aber durchaus möglich erscheint.

## Literatur

Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien – Magistratsabteilung 18 (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien, Wien.

Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien – Magistratsabteilung 18 (2014): Smart City Wien – Rahmenstrategie, Wien.

Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien – Magistratsabteilung 18 (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität, Wien.

TRAFFIX Verkehrsplanung (2013): Förderung des FußgängerInnenverkehrs – Strategische Wegstrecken für FußgängerInnen, Oberalm, im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien.

TRAFFIX Verkehrsplanung (2017): Flaniermeilen für Wien – Generelles Projekt der Route 7, Technischer Bericht, Oberalm, im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien.

Consens Verkehrsplanung (2018): Flaniermeilen für Wien – Generelles Projekt der Route 6, Technischer Bericht, Wien, im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien.

Anouk Klapwijk, Elma van Boxel, Kristian Koreman

## Drei Stadtteile, eine Fußgängerbrücke und 10.000 Eigentümer<sup>1</sup>

Die 400 Meter lange Fußgängerbrücke „Luchtsingel“ – „Luftgracht“ – verbindet im Norden von Rotterdam drei Stadtteile mit dem Zentrum und hat für diese Stadtteile als wahre Revitalisierungsspritze gewirkt. Besonders innovativ sind ihre Entstehungsgeschichte, ihre Finanzierung und Gestaltung. Die Initiative kam von dem Architekturbüro ZUS (Zones Urbaines Sensibles). Es handelt sich um die weltweit erste öffentliche Infrastruktur, die mit Unterstützung einer Crowdfunding-Initiative realisiert werden konnte. Eingebettet war das Projekt in einen kommunalen Wettbewerb (die City-Initiative), bei dem Bürger Projektideen zur Stadterneuerung einreichen und selber entscheiden können, welche Projekte in der Umsetzung unterstützt und gefördert werden sollen.

### Rotterdam: Eine Stadt des Wiederaufbaus

Jede Stadt besitzt ihre „hässlichen, vergessenen“ Ecken, die von Verkehrstrassen zerschnitten sind und durch monofunktionale Nutzungen (z. B. Büroflächen) zeitweise veröden. Die Gegend rund um den Hauptbahnhof Rotterdam Noord war ein solches Quartier. Dazu trägt vor allem die sechsspurige, tiefergelegte Hauptverkehrsstraße Schiekade bei, die das Areal mit ihrer Straßenbahntrasse in der Mitte förmlich zerschneidet. Gekreuzt wird diese Magistrale von der Hochgeschwindigkeitstrasse.

Rotterdam wurde im Zweiten Weltkrieg durch deutsche Bombenangriffe weitgehend zerstört. Der Wiederaufbau der Stadt geschah – wie in vielen deutschen Großstädten auch – im Zeichen der autogerechten Stadt. Zu dieser Zeit dachten die Stadtplaner,

---

1 Übersetzt und überarbeitet von Uta Bauer

Abbildung 1: Luchtsingel Roundabout

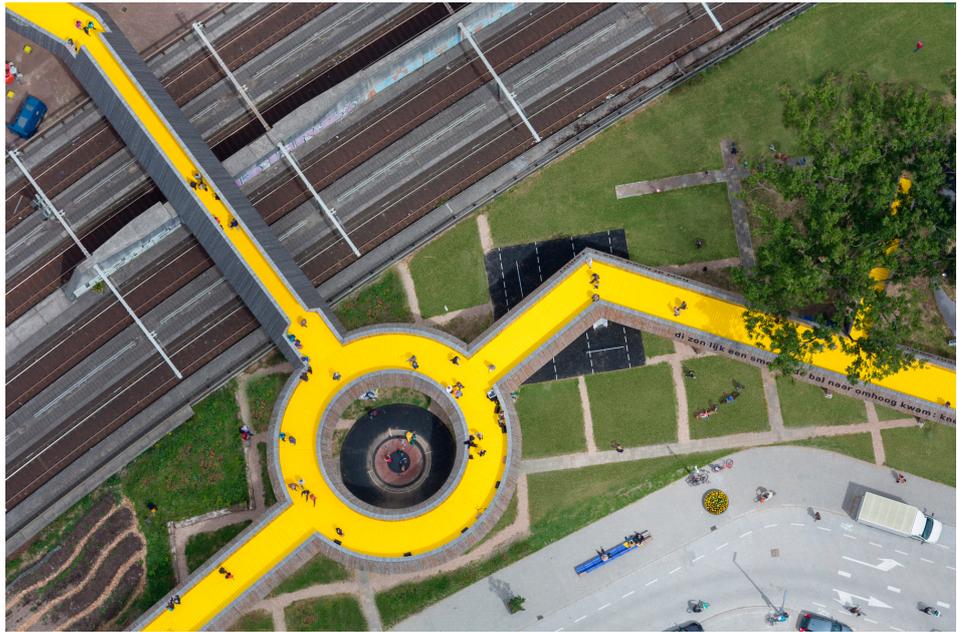


Foto: Ossip van Duivenbode.

die Zukunft der Stadt liege in einem System von Großstrukturen, breiten Autobahnen und groß dimensionierten Bürogebäuden. Die Stadterneuerung konzentrierte sich auf die Innenstadt, den Hafen und die neuen Vororte. Es war in erster Linie eine verkehrstechnische und städtebauliche Aufgabe. Noch wichtiger war, dass der Umgang mit dem öffentlichen Raum als traditionelle kommunale Aufgabe angesehen wurde. Inzwischen hat die Stadt dazugelernt und ist überzeugt, dass Stadtentwicklung ein Prozess ist, der nicht vom Zeichenbrett aus und vom Rathaus allein gesteuert werden kann.

## Beteiligung der Bürger an der Stadtentwicklung: die City-Initiative

Die Stadt Rotterdam suchte deshalb seit der Jahrtausendwende nach neuen Wegen der partizipativen Stadtentwicklung. Sie war offen für neue Methoden der Politikgestaltung, welche sozialen Initiativen eine wichtigere Rolle einräumen sollten. Zu dieser Zeit war dies ein völlig neuer Ansatz, öffentliche Räume umzugestalten.

Abbildung 2: Luchtsingel Skyline



Foto: Ossip van Duivenbode.

Mit einem politischen Wechsel in der Stadtregierung Rotterdams wurde aus der Absicht ein Programm. Der Koalitionsvertrag 2010–2014 sah einen entsprechenden Haushaltstitel für neue partizipative Initiativen der Stadtentwicklung vor. Dies war der Auftakt zu einer neuen Form zivilgesellschaftlich getragener Stadterneuerung und zur Förderung von Selbstorganisation in einem deutlich größeren Maßstab als je zuvor.

Die Stadt Rotterdam richtete im Jahr 2011 einen Wettbewerb ein: die „City-Initiative“, die ein zentrales Instrument zur Förderung bürgerschaftlich getragener Projekte wurde. Die Idee war es, die Einwohner Rotterdams aufzufordern, Projekte zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt einzureichen. Eine unabhängige Jury wählte fünf Vorschläge aus, die von allen Rotterdamern bewertet werden konnten. Jeder Rotterdamer ab zwölf Jahren konnte an der persönlichen Abstimmung teilnehmen. Jährlich wurde ein Betrag von vier Mio. Euro für die Durchführung der Projekte zur Verfügung gestellt. Dieser Wettbewerb wird bis heute allerdings in modifizierter Form weitergeführt. Inzwischen können mehrere Ideen – mit jeweils einer kleineren Fördersumme – umgesetzt werden (<https://citylab010.nl/>).

Das Luchtsingel-Projekt gewann im Jahr 2012 den City-Initiative-Wettbewerb mit 48 % der Stimmen deutlich. Vorausgegangen war eine einjährige Kampagne des Ar-

chitekturbüros ZUS, das die Idee zu einer Fußgängerbrücke hatte. ZUS erstellte für den Wettbewerb eine Website, nutzte soziale Medien wie Facebook und später Instagram und entwarf Plakate und Flyer, die in der ganzen Stadt verteilt wurden. Viel Zeit wurde aber auch in persönliche Gespräche investiert, ein Wahllokal wurde errichtet, Veranstaltungen organisiert, Luchtsingel-Botschafter ernannt und kurze Videos über das Luchtsingel veröffentlicht. 2012 wurde das Gebiet im Rahmen der International Architecture Biennale Rotterdam (IABR) in „Test Site Rotterdam“ umbenannt. Nach dem Wettbewerb folgte die Gründung einer Stiftung „Stichting De Luchtsingel“, in der Vertreter der Stadt, Wirtschaft und Kultur zusammenkommen, um das Preisgeld – immerhin vier Mio. Euro – sinnvoll einzusetzen.

Bei dieser neuen Art der Stadtentwicklung waren die Rotterdamer nicht nur für die Ideen, die Entwicklungsphase und die Umsetzung der Stadtinitiative verantwortlich, sondern auch in den Entscheidungsprozess eingebunden. Die Verbindlichkeit der Abstimmung war neu. Dies war keine bloße Meinungsabfrage: Die Idee, die die meisten Stimmen erhielt, wurde tatsächlich umgesetzt.

## Die Luchtsingel-Brücke

Die leuchtend gelbe, 400 Meter lange Fußgängerbrücke „Luchtsingel“ verbindet nun nach jahrzehntelanger Trennung durch Straßen und Eisenbahnen drei Stadtteile am nördlichen Innenstadtrand von Rotterdam wieder miteinander. Luchtsingel ist aber nicht nur eine verkehrliche Infrastruktur, sie hat den drei Stadtteilen neues Leben eingehaucht. Als zunächst temporär angelegtes Projekt beweist es, dass urbane Innovationen Impulse für die Stadtentwicklung setzen können. Dazu braucht es jedoch ein Konzept. Der von ZUS 2011 entwickelte Luchtsingel-Plan, enthielt insgesamt 18 Projekte, die alle durch die durchgehende Route, die Luchtsingel-Brücke, verbunden sein sollten.

Der Plan ist aufgegangen. Mit neuen öffentlichen Räumen wie Delftsehof, Dakakker, Pompenburg Park und Hofplein Station Roof Park sind attraktive Orte im alten Stadtzentrum von Rotterdam entstanden. So ist am Delftsehof ein pulsierendes Ausgehviertel entstanden, der Pompenburg Park wurde mit einem Spielplatz und angelegtem Gemüsegarten wesentlich attraktiver. Das alte Bürogebäude Schieblock beherbergt auf einer 1.000 qm Dachfläche einen Gemeinschaftsgarten mit Obst, Gemüse und sogar Bienenstöcken. Das Dach des ehemaligen Bahnhofs Hofplein wird derzeit als Grün- und Veranstaltungsgelände ausgebaut. Diese abwechslungsreichen und neuen öffentlichen Räume machen das ehemalige Zentrum Rotterdams wieder grün und lebenswert.

Die Luchtsingel-Brücke verbindet diese Orte miteinander, verbessert die Zugänglichkeit und sorgt so für Synergieeffekte zwischen den verschiedenen Standorten. Heute ist es selbstverständlich, vom Bahnhofsviertel nach Norden und über Pompenburg

zum Laurenskwartier zu laufen. Damit bekommen diese Stadtviertel eine neue Position im Stadtgefüge von Rotterdam.

## Was bringt Luchtsingel den Fußgängern?

Die Fußgängerbrücke hat die Gebiete deutlich belebt. Sie dient nun als direkte Verbindung zum Hauptbahnhof, macht weite Umwege, lästige und gefährliche Fahrbahnquerungen überflüssig und das Zufußgehen so attraktiv, dass inzwischen viele Menschen dieses Angebot nutzen.

Die Luchtsingel-Brücke wurde mit ihrer knallgelben Farbe zu einem neuen Wahrzeichen der Stadt und zu einem international beachteten Symbol für eine attraktive Fußverkehrsinfrastruktur. Über den alten Zeugnissen einer autogerechten Stadt erhebt sich die Brücke zu durchgrünten, fußgängerfreundlichen Wohnquartieren.

---

Abbildung 3: Luchtsingel Schiekade



Foto: Ossip van Duivenbode.

---

## Crowdfunding

Zusätzlich zum Preisgeld zur Umsetzung der Luchtsingel-Brücke startete das Architekturbüro ZUS die Crowdfunding-Kampagne „I Make Rotterdam“ zur ergänzenden Finanzierung. Für 25 Euro konnte jeder eine Holzplanke kaufen, auf der sein Name oder seine

Nachricht steht. Es wurden über 10.000 solcher Planken verkauft, mit Botschaften, die beispielsweise Hochzeiten ankündigen, die Geburt eines Kindes bezeugen oder die Liebe zwischen einem jungen Paar festhalten. Es gibt auch Planken, die von Unternehmen finanziert wurden. Die Luchtsingel-Brücke ist die weltweit erste öffentliche Infrastruktur, die durch Crowdfunding mitfinanziert wurde. Das Crowdfunding wurde jedoch nicht nur zur Finanzierung, sondern auch für Öffentlichkeitsarbeit sowie zur Aktivierung und Vernetzung der lokalen Akteure genutzt. Das Crowdfunding unterstützte die Identifikation mit dem Projekt und förderte das (lokale) Engagement und damit letztlich das Miteinander von ganz unterschiedlichen Menschen in der Nachbarschaft.

Abbildung 4: Luchtsingel



Foto: Fred Ernst.

## Lessons learned

Mit der City-Initiative und dem Luchtsingel-Projekt ließen sich zwei Ziele verbinden: die Suche nach neuen Formen der Stadtentwicklung und die Suche nach neuen Formen der Flächen- und Projektentwicklung. Auch wenn das Luchtsingel-Projekt eine Erfolgsgeschichte ist, lief der Planungs- und Bauprozess nicht ohne Interessenkonflikte und Lernprozesse für alle Beteiligten ab.

Die ersten Konflikte zeigten sich in der Kommunalpolitik. Eine einflussreiche Gruppe wollte das Gebiet auf traditionelle Weise mit Hochhäusern entwickeln. Die andere setzte auf eine neue partizipative Stadtentwicklungsstrategie, deren Umsetzung aber völlig neu und ungeübt war. Die Verwaltung musste für sich selbst eine neue Rolle finden, neue Formen der Zusammenarbeit erproben und Denklagen verschiedener Interessengruppen ausbalancieren.

Die Verwaltung ist es beispielweise gewohnt, dass es Jahre dauern kann, bis ein Gebiet erschlossen ist oder dessen Entwicklung in Gang kommt. Zivilgesellschaftliche Akteure können es dagegen kaum erwarten, die Realisierung in Angriff zu nehmen. Hier ist ein gegenseitiger Lernprozess nötig. Die Verwaltung achtet inzwischen darauf, Pläne auf verschiedene Weise flexibel und anpassungsfähig zu gestalten.

Neue Formen der Zusammenarbeit bedeuten aber auch, die Kompetenzen der jeweiligen Partner effektiv einzusetzen. Untersuchungen ergaben, dass die Ausschreibung und der Bau der Brücke optimaler hätten laufen können. Die Stadt Rotterdam würde heute ihr Wissen über öffentliche Ausschreibungs- und Bauverfahren nutzen und diese Aufgaben nicht mehr an Dritte delegieren.

Luchtsingel beweist aber auch, wie wichtig die Rolle von Architekten und Planern als Initiatoren von innovativen Gestaltungsprozessen in der Stadtentwicklung sein kann. Beim Projekt Luchtsingel haben die Architekten ihre Rolle als ausführende Dienstleister aufgegeben und wurden zu Akteuren, die ihre eigenen Projekte umsetzen. Luchtsingel hat als Einzelprojekt begonnen und neue größere Projektentwicklungen eröffnet. Luchtsingel hat aus der Sicht der Stadt Rotterdam inspiriert. Ein klassischer Projektentwickler wäre unter den gleichen Umständen niemals ähnlich erfolgreich gewesen.

Der Prozess der City-Initiative hat eine enorme kreative Energie in der Stadt zutage gefördert. Es entstand eine Community aus Initiatoren, Kreativen, Bürgern und Unternehmen, die sich im Verlauf des Prozesses dauerhaft miteinander vernetzt haben. Die City-Initiative war der Startschuss für ein Netzwerk unternehmerischer Rotterdamer, die gemeinsam Verantwortung für ihre Stadt übernehmen wollen und können. Noch wertvoller war, dass sich diese Gruppe mit der Kommunalpolitik und -verwaltung abstimmt. Damit gelang es der Rotterdamer Verwaltung, neue Rollen zu erkunden und neue Formen der Zusammenarbeit in den Vordergrund zu rücken.



Fabian Sandholzer, Harald Frey, Alexandra Millionig, Florian Lorenz

# Das räumliche Organisationsprinzip des Superblocks – eine Chance für die fußgängerfreundliche Stadt?

## Erfahrungen aus Barcelona und Wien

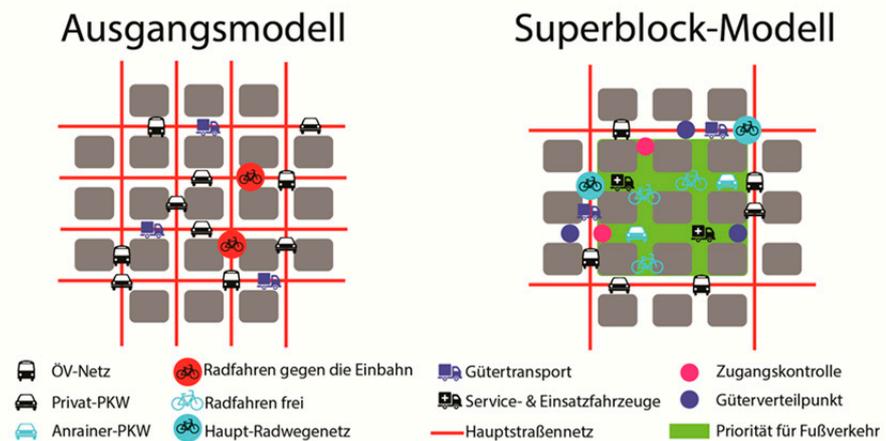
### Einleitung

Das Zufußgehen ist in vielerlei Hinsicht die am höchsten zu priorisierende Fortbewegungsart im städtischen Verkehr. Sie benötigt keine externe Energiezufuhr – weder für die Bewegung an sich noch in Form von grauer Energie –, ist fast allen Bevölkerungsgruppen zugänglich, äußerst flächeneffizient, optimal auf die menschlichen Sinnesorgane abgestimmt und komplett emissionsfrei. Von Beginn an orientierten sich auch die menschlichen Siedlungsstrukturen an den Bedingungen des Zufußgehens. Aufgrund jahrzehntelanger Stadtplanung, die den motorisierten Verkehr priorisierte, wurde das Zufußgehen auf den Straßen unserer Städte an den Rand gedrängt. Sowohl räumlich, auf den schmalen Gehsteigen am Fahrbahnrand, als auch im Bewusstsein der Planung fristete das Gehen seither ein Außenseiterdasein. Im Kontext der notwendigen Verkehrswende, der Herausforderungen der Klimakrise und einem wachsenden Bewusstsein für urbane Lebensqualität im öffentlichen Raum rückt der Fußverkehr wieder in das Zentrum der Aufmerksamkeit von Entscheidungsträgerinnen und -trägern. Dies wird gestützt durch planerische Leitbilder einer „kompakten Stadt“ oder einer „Stadt der kurzen Wege“.

Die Schaffung und (Wieder-)Entdeckung von Stadtstrukturen, die für das Zufußgehen geeignet sind, ist von besonderer Bedeutung. Barcelonas Superblock-Konzept ist hier ein vielversprechender Ansatz, nicht nur für Städte mit einem rigiden Blockraster wie Barcelona. Das Superblock-Konzept ist ein stadtplanerisches Werkzeug für die Verkehrsorganisation, die eine Neuausrichtung von Verkehrsprioritäten ermöglicht. Nach

dem Prinzip der „filtered permeability“ wird die Durchlässigkeit des Straßennetzes für bestimmte Verkehrsformen selektiv erschwert, woraus räumliche Einheiten (Superblocks) entstehen, die verkehrsberuhigt sind, wenige bis keine Pkw-Stellplätze enthalten und so Möglichkeiten bieten, Straßenräume als Wohnumfelder mit einer Vielzahl an Nutzungen und als grüne Infrastruktur zu gestalten. Gleichzeitig wird der öffentliche Verkehr an den „Kanten“ der Superblocks optimiert. Innerhalb der Superblocks entstehen Einheiten einer fußläufigen Organisation der Stadtstruktur.

Abbildung 1: Schema des Superblock-Modells in Barcelona



Quelle: Eigene Darstellung nach Ajuntament de Barcelona 2014: 10.

## Fußläufige Nachbarschaftseinheiten – ein kurzer Abriss bisheriger Konzepte

Die systematische Unterteilung der Stadt in kleinere, fußläufige Einheiten ist nichts Neues. Das zeigt sich auch am Beispiel Barcelona. Exemplarisch dafür steht der von Ildefons Cerdà entworfene Stadtteil Eixample, in dem sich auch aktuelle Superblock-Umsetzungen befinden. Die rasterförmige Struktur des 1860 autorisierten Plans zur Stadterweiterung sollte systematisch und gleichmäßig mit öffentlichen Einrichtungen wie Schulen und Märkten versorgt werden. Der Gedanke wurde bei der Errichtung des Eixample-Viertels in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts allerdings nicht mehr berücksichtigt (Albers 1997: 290 f.). Die Idee der Gliederung von Stadt in Nachbarschaftseinheiten fand sich seitdem auch in anderen Ansätzen der Stadtplanung: von Clarence Perrys Konzept der „neighbourhood unit“ über die von Sackgassen erschlossenen Einheiten in den Planungen von Henry Wright und Clarence Stein für

Radburn bis hin zu den Superquadras in der modernistischen Planstadt Brasília. Manche auf fußläufige Erreichbarkeit ausgerichtete Nachbarschaftseinheiten führten aber nicht unbedingt zu fußverkehrsfreundlichen Bedingungen. Teilweise ist das Gegenteil der Fall, so gelten Brasília und Radburn als emblematische Beispiele für autozentrierte Planungsmodelle (vgl. Ross 2014: 41, Bose 2017).

## Priorisierung des Fußverkehrs für eine lebenswerte und resiliente Stadtentwicklung

Die Beschreibung der Eignung bestimmter Stadtstrukturen für das Zufußgehen erfolgt aktuell vielfach deskriptiv und über verhaltensbasierte Indikatoren (Modal Split, Frequenz). Stadtgebiete, in denen viel zu Fuß gegangen wird, weisen demnach auch Strukturbedingungen auf, die das Zufußgehen attraktiv machen. Um die Ursachen zu erklären und Städteplanung und Städtebau besser auf die menschlichen Bedürfnisse und Anforderungen abzustimmen, ist auf Gesetzmäßigkeiten zurückzugreifen, die aus dem Verkehrsverhalten abgeleitet sind. Die Gültigkeit dieser Gesetzmäßigkeiten ist nicht auf das Individuum beschränkt und hat Systemcharakter. Da Verhalten das Ergebnis von Strukturen (bzw. strukturellen Prägungen) ist, muss es zu den Verhaltensgesetzmäßigkeiten adäquate Strukturgesetze geben. Das Weber-Fechner'sche-Empfindungsgesetz beispielsweise beschreibt die Akzeptanz von Fußwegen und bildet sich gleichzeitig in fußläufig geprägten historischen Städten durch die durchschnittliche Entfernung von Plätzen ab (Knoflacher 1996). Ähnliches gilt für die Strukturgesetze von Straßen- und Wegenetzen. Diese weisen in den historisch gewachsenen und von den Zu-Fuß-Gehenden und ihren physiologischen Ausstattungsmerkmalen geprägten Städten eine nachweisbare Hierarchie auf (Salat 2012), wie sie im Grunde als komplexe Systemeigenschaft existiert (Simon 1962). Die Gliederung der Hierarchie des Straßen- bzw. Wegenetzes unterscheidet sich dabei maßgeblich durch verschiedene Stadttypologien (und des dominierenden Verkehrsmittels), folgt aber in seinem Verlauf dem Lill'schen Reisegesetz – ein Verhaltensgesetz, das besagt, dass die Zahl der Reisen multipliziert mit der Länge der Reisen einen konstanten Wert ergibt.

Historisch gewachsene Stadtstrukturen weisen ein sehr feingliedriges und redundantes Wegenetz auf, welches in ihrer Anlage zum Teil Jahrhunderte zurückreicht. Das Wegenetz existiert im Kontext mit Gebäudetypologien, die dem menschlichen Maß entsprechen. Die Grundstücksgrößen in solchen Stadtteilen betragen durchschnittlich zwischen 100 m<sup>2</sup> und 300 m<sup>2</sup> (Salat 2014). Solche Strukturen weisen aufgrund ihrer Vielfaltigkeit und Multifunktionalität jene Prinzipien resilienter Stadtstrukturen auf, die in modernen Stadterweiterungsgebieten kaum vorhanden sind. Resiliente Strukturen sind – aufgrund von Systemattributen wie Diversität, Redundanz und Konnektivität – fähig, Veränderungen zu absorbieren, sich in der Veränderung neu zu organisieren und dabei dieselben Systemfunktionen beizubehalten (Fraccascia et al. 2018). Ein we-

sentliches Merkmal zur Beschreibung von Netzqualitäten – besonders aus dem Blickwinkel der Resilienz – ist das Redundanzprinzip. Eine Bewertung der Infrastrukturen für das Zufußgehen muss deshalb auch die Strukturen berücksichtigen, in denen das Wegenetz eingebettet ist. Die Verknüpfung von Indikatoren der Mobilität mit jenen zur Beschreibung urbaner Morphologien könnte helfen, bisherige Mängel der aktuellen Stadtplanung sichtbar zu machen und die notwendige, anzustrebende und auf dem Zufußgehen begründete, jedoch vielerorts verloren gegangene Harmonie von Stadt und Mobilität wiederherzustellen.

## Superblocks in Barcelona

In Barcelona findet sich die wohl prominenteste Umsetzung eines Superblock-Modells. Die im Spanischen als „Supermanzanas“ und im Katalanischen „Superilles“ bezeichneten Raumeinheiten sollen helfen, die im städtischen Mobilitätsplan definierten Ziele zu erreichen (Ajuntament de Barcelona 2015). Der Mobilitätsplan sieht eine Unterteilung des gesamten Stadtgebiets in Supermanzanas vor. Die Implementation dieser Strategie wird von einem partizipativen Programm begleitet<sup>1</sup>, um die lokale Bevölkerung bei der Gestaltung der jeweiligen Superblocks einzubinden. Bereits vor der Ausarbeitung des städtischen Mobilitätsplans 2013 – 2018 wurden erste Superblocks in den Vierteln La Ribera (1993) und Gracia (2006) eingerichtet (Rueda 2016: 34). In den letzten Jahren wurden weitere Gebiete in beinahe allen Stadtteilen definiert, in denen Superblocks umgesetzt werden sollen (vgl. Ajuntament de Barcelona o. J.a). Der für 2019 angesetzte neue Mobilitätsplan sieht eine Fortsetzung dieser Strategie vor (Ajuntament de Barcelona o. J.b).

## Rolle des Fußverkehrs für Barcelonas Superblocks

Die Idee der Superblocks ist eng an die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr geknüpft. Zum Ausdruck kommt dies unter anderem durch die im städtischen Mobilitätsplan festgeschriebene absolute Priorisierung des Fußverkehrs in der Hierarchie der verschiedenen Verkehrsarten (Barcelona 2014: 9). Barcelona hat traditionell einen sehr hohen Anteil des Zufußgehens. Im Jahr 2011 wurden 46 % der Wege mit Start und Zielpunkt innerhalb der Stadtgrenzen zu Fuß absolviert (Barcelona 2015: 99). Dies macht Barcelona zu einer Musterstadt für die Förderung des Fußverkehrs (vgl. Pfaffenbichler 2016). Im Folgenden beschreiben wir Attribute der Planungsstra-

---

1 „Llenamos de vida las calles. La implantación del modelo de supermanzanas en Barcelona“, <https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/con-quien-lo-hacemos/participacion-ciudadana/supermanzanas>

tegie Superblock, die sich positiv auf den Fußverkehr auswirken und dadurch ermöglichen können, lebenswerte und resiliente Stadtstrukturen auszuformen.

### Größe und Diversität der Superblocks bevorzugen aktive Mobilität

Die je Superblock angestrebte Größenordnung von etwa 400 m x 400 m erinnert an die Relationen der weiter vorne vorgestellten Nachbarschaftseinheiten. Für den federführend an der Superblock-Idee beteiligten Planer Salvador Rueda (BCNecologia) steckt in der Größe der Superblock-Einheiten eine der Schlüsselqualitäten zur Förderung des Fußverkehrs. Aufgrund der Barrieren für den motorisierten Durchgangsverkehr bringt das Zurücklegen eines Weges mit dem Auto keine Zeitersparnis mehr gegenüber dem Zufußgehen. Ergänzt wird dieser Effekt durch die Ambition, eine hohe Nutzungsmischung zu erreichen und somit eine fußläufige Versorgung mit Einkaufs-, Erholungs-, und Arbeitsmöglichkeiten innerhalb eines Superblocks anzustreben (Rueda 2019).

### Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur im Rahmen der Umsetzung von Superblocks

Die innerhalb eines Superblocks eintretende Verkehrsberuhigung verbessert die Rahmenbedingungen für das Zufußgehen. Bei einer Umsetzung über das gesamte Stadtgebiet Barcelonas würde sich die für den Fußverkehr priorisierte Fläche von derzeit 74,5 auf 750 Hektar vergrößern (Ajuntament de Barcelona 2014: 21 f.). Sämtliche innerhalb von Superblocks liegenden Straßen werden für die aktive Mobilität optimiert. Für den motorisierten Verkehr gelten Zugangsbeschränkungen – es wird nur Anrainern sowie Einsatz- und Servicefahrzeugen der Zugang ermöglicht. Darüber hinaus gilt ein Tempolimit (Rueda 2016: 33).

### Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der Beitrag von Superblocks für einen sichereren Straßenverkehr stützt sich auf zwei Argumente: Zum einen wirkt sich die prognostizierte Verschiebung des Verkehrsaufkommens vom privaten Kfz hin zu aktiven Mobilitätsformen positiv aus. In Anbetracht dessen, dass es einen direkten Zusammenhang zwischen Fahrten (Fahrzeugkilometern) in Privatfahrzeugen und der Anzahl von Unfällen gibt, ist davon auszugehen, dass die Einführung der Superblocks die Zahl von Unfällen reduzieren wird (Barcelona 2015: 309 f.). Zudem ist durch die Geschwindigkeitsbegrenzung in den Superblocks eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten. Bei Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 10, 20 oder 30 km/h ist eine generelle Abnahme von Konfliktsituationen zu erwarten, die Reaktionszeit wird verlängert und eine Verringerung der Aufprallgeschwindigkeiten bei Unfällen mit Fußgängern reduziert die Wahrscheinlichkeit eines fatalen Unfalles signifikant (Rosén/Sander 2009).

## Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums

Der Umgestaltung des öffentlichen Raumes wird im Superblock-Konzept von Barcelona ein großer Stellenwert beigemessen. Die Umgestaltung öffentlicher Räume erfolgt zum einen über „taktische Aktionen“ und zum anderen über „strukturierende Maßnahmen“. „Taktische Aktionen“ sind leicht wieder zu verändernde Maßnahmen und Elemente (vgl. Abbildung 2), während „strukturierende Maßnahmen“ eine längerfristige Umgestaltung des Straßenraums mittels baulicher Eingriffe vorsehen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 2: Umgestalteter Kreuzungsbereich im Superblock El Poblenou



Foto: Cynthia Enchave/BCNecologia.

Durch die Verkehrsneuorganisation werden insbesondere in den ehemaligen Kreuzungsbereichen große Flächen für die Schaffung qualitätsvoller öffentlicher Räume frei. Von einer Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums profitiert auch der Fußverkehr. Eine ansprechende Gestaltung senkt die empfundene Dauer eines Weges und erhöht so die Bereitschaft, weiter entfernt gelegene Ziele zu Fuß zu erreichen (Knoflacher 1995).

---

Abbildung 3: Baulich umgestalteter Bereich vor dem Mercat de Sant Antoni. Vor der Einrichtung des Superblocks Sant Antoni war die Fläche vom motorisierten Straßenverkehr dominiert.



Foto: Ajuntament de Barcelona, Superilla Sant Antoni, CC BY-ND 2.0.

---

## Eine erste Zwischenbilanz der Superilles

Die Erfahrungen der ersten umgesetzten Superblocks in Barcelona sind positiv. Im Stadtteil Gracià, wo bereits 2006 erste Superblocks implementiert wurden, fanden 2007 zu Evaluierungszwecken an mehreren Stellen Verkehrszählungen statt. Ein Vergleich mit 2005 erhobenen Werten zeigte einen Anstieg der zu Fuß zurückgelegten Wege um 10 % und eine Abnahme des Verkehrsaufkommens von Kraftfahrzeugen im Untersuchungsgebiet um 26 % - in den innenliegenden Straßen sogar um 40 %. (Rueda 2017). Die Verbesserung der Zugänglichkeit des Gebiets für Fußgänger führte zu einer spürbaren Attraktivierung. Als Folge lassen sich in Gracià typische Gentrifizierungsprozesse beobachten (Gyurkovich et al. 2019: 6). Wertvolle Erfahrungen konnte die Stadtverwaltung wohl auch bei der Implementation des Pilot-Superblocks in El Poblenou sammeln, hier sorgten Anrainerproteste gegen die Einführung der Superilla für Debatten (vgl. El Periodico 2017) und in Folge zu einer verstärkten Nutzung partizipativer Begleitmaßnahmen.

Neben Barcelona wurde das Superblock-Modell von BCNecologia auch in anderen spanischen Städten umgesetzt oder geplant, beispielsweise in Vitoria-Gasteiz, A Coruña, Ferrol, Viladecans und El Prat (BCNecologia o.J.).

## SUPERBE – Superblocks für Wien

Das Sondierungsprojekt SUPERBE<sup>2</sup> untersucht das räumliche Organisationsprinzip eines Superblocks für mögliche Anwendungen im Kontext der österreichischen Bundeshauptstadt Wien. Im Rahmen einer Analyse bisheriger, vergleichbarer Ansätze im Stadtgebiet ergibt sich ein interessantes Bild mit einigen Wiener Besonderheiten.

Der Begriff Superblock ist in Wien mit den großen kommunalen Wohnbauten, errichtet zu Beginn des 20. Jahrhunderts, assoziiert. Die Wohnblöcke sind um Höfe zu Einheiten zusammengeschlossen, weitgehend autark in ihrer Versorgung und haben ihre eigene Öffentlichkeit. Durch die gemeinschaftlichen Zusatzeinrichtungen und die Grünflächen in den Höfen erreichten die Gemeindebauten auch große Bedeutung für ihre Nachbarschaft. Ähnlich wie bei den etwa zur gleichen Zeit auf gekommenen Konzepten der Nachbarschaftseinheiten (vgl. Kap. 2) bestehen beruhigte Innenbereiche.

Aktuelle Projekte zeigen wiederum Ähnlichkeit mit dem in Barcelona und anderen Städten verfolgten Konzept von BCNecologia. Im Umfeld von Wiens größten Stadtentwicklungsgebieten, dem ehemaligen Nordbahnhof und der Seestadt Aspern, lassen sich solche Ansätze erkennen. Weitgehend autofreie Innenbereiche mit Sammelgaragen an den Außenkanten sowie ein Augenmerk auf die Qualität des öffentlichen Raumes und die Fußverkehrsinfrastruktur konnten hier teilweise realisiert werden.

Neben den oben beschriebenen Superblock-ähnlichen Ansätzen liegt in den Wiener Stadtstrukturen – beispielsweise in den Gründerzeitbebauungen – ein möglicherweise großes noch ungenutztes Potenzial, Superblock-ähnliche Planungseinheiten auch im Bestand zu realisieren. Im Projekt SUPERBE wird daher das Potenzial einer möglichen Implementierung des Superblock-Modells für Wien aufgezeigt. Für die auf Basis von Indikatoren wie der Bevölkerungsdichte, Freiraumdichte oder der Qualität der ÖV-Erschließung determinierten Gebietstypen wird jeweils ein potenzieller Superblock konzipiert.

## Fazit und Ausblick

Unter den Vorzeichen der Wechselbeziehung zwischen Stadtstruktur, Straßennetz und Mobilität bietet das Superblock-Modell eine Möglichkeit, die Stadt auf die Bedürfnisse

---

2 SUPERBE – Potenziale von Superblock-Konzepten als Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere. Sondierungsprojekt gefördert durch: FFG, 5. Ausschreibung „Stadt der Zukunft“, Projektnummer: 867371. Projektkonsortium: Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften; Florian Lorenz, lorenz consult; AIT Austrian Institute of Technology GmbH, <https://projekte.ffg.at/projekt/3039713>

der zu Fuß Gehenden auszurichten. Zielsetzung ist nicht nur eine Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split, sondern auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Qualität des öffentlichen Raumes sowie eine faire Verteilung der städtischen Verkehrsflächen. Auf den ersten Blick erinnert die Einteilung des Stadtgebietes in kleinere Einheiten an planerische Ideen aus der ersten Hälfte bis Mitte des 20. Jahrhunderts. Mit Blick auf die Kritik an der Umsetzung dieser Konzepte liegt ein besonderer Fokus des Superblock-Modells jedoch darauf, dass die Lösung eines Problems nicht noch weitere andere Probleme verursacht. Um dies sicherzustellen und mögliche Umsetzungsmöglichkeiten für die Stadt Wien aufzuzeigen, erfolgte im Projekt SUPERBE eine intensive Auseinandersetzung mit den bisher verbreiteten Planungsmodellen und den spezifischen Herausforderungen und Gegebenheiten in Wien. Eine GIS-Analyse des Wiener Stadtgebietes erörtert nun die räumlichen Bedingungen für potenzielle Umsetzungen einzelner Superblocks. Die Ergebnisse des Sondierungsprojektes SUPERBE sollen Grundlagen für ein Folgeprojekt zur Erörterung der Implementierungen von Superblocks in Wien und anderen Städten in Zentraleuropa bilden.

## Literatur

- Ajuntament de Barcelona (2014): Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona PMU 2013–2018 (Summary), [http://ajuntament.barcelona.cat/habitaturba/sites/default/files/PMU\\_Sintesi\\_Catala.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/habitaturba/sites/default/files/PMU_Sintesi_Catala.pdf)
- Ajuntament de Barcelona (2015): Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona PMU 2013–2018, [https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/1\\_pdfsam\\_PMU\\_BCN\\_2013-2018\\_definitiu2.pdf](https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/1_pdfsam_PMU_BCN_2013-2018_definitiu2.pdf)
- Ajuntament de Barcelona (2018): Comissió de Treball Poblenou amb veïns, [http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20180124\\_Presentaci%C3%B3\\_3\\_CdT\\_Superilla\\_P9.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20180124_Presentaci%C3%B3_3_CdT_Superilla_P9.pdf)
- Ajuntament de Barcelona (o.J.a): Nuevo Plan de Movilidad Urbana 2019–2024, <https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/actualidad-y-recursos/nuevo-plan-de-movilidad-urbana-2019-2024>
- Ajuntament de Barcelona (o.J.b): Superilles, <http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/>
- Albers, Gerd (1997): Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa: Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen, Basel.
- BCNecologia (o.J.): SUPERMANZANA, <http://bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana>
- Bose, Michael (2017): Die neuen Hauptstädte des 20. Jahrhunderts – Planung, Realisierung und aktuelle Anforderungen, Band 2.4: Fallstudie Brasilia – Hauptstadt von Brasilien seit 1956, HafenCity Universität Hamburg, Hamburg.
- El Periodico (2017): Un centenar de veïns se manifesta contra la supermanzana del Poblenou, [www.elperiodico.com/es/barcelona/20170116/vecinos-manifestacion-contra-la-supermanzana-del-poblenou-5745453](http://www.elperiodico.com/es/barcelona/20170116/vecinos-manifestacion-contra-la-supermanzana-del-poblenou-5745453)
- Fraccascia, Luca, Ilaria Giannoccaro, Vito Albino (2018): Resilience of Complex Systems: State of the Art and Directions for Future Research, Complexity, vol. 2018, Article ID 3421529, <https://doi.org/10.1155/2018/3421529>
- Gyrkovich, Mateusz, Damian Poklewski-Koziell, Carlos Marmolejo Duarte (2019): Supermanzana in Practice. Ability to Create People Friendly Spaces upon the Example of Selected Barcelona-Based Projects, IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering 471 (2019), doi:10.1088/1757-899X/471/9/092010.

- Knoflacher, Hermann (1995): Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien, Wien.
- Knoflacher, Hermann (1996): Harmonie von Stadt und Verkehr, Wien.
- Pfaffenbichler, Paul, Helmut Lemmerer, Manuela Winder (2016): Die Förderung des Zu Fuß Gehens als wesentliches Element einer zukunfts-fähigen Umwelt- und Verkehrspolitik für die Stadt Wien (ZEUS), TU Wien, Wien.
- Rosén, Erik, und Ulrich Sander (2009): Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed, *Accident Analysis & Prevention*, 41(3): 536–542, doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.02.002>.
- Rueda, Salvador (2016): La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de Barcelona, [http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/la\\_supermanzana\\_nueva\\_celula\\_poblenou\\_salvador\\_rueda\\_0.pdf](http://www.bcnecologia.net/sites/default/files/proyectos/la_supermanzana_nueva_celula_poblenou_salvador_rueda_0.pdf)
- Rueda, Salvador (2017): Salvador Rueda sobre el pla de les superilles: "El nombre està al voltant de les 500"/Interviewer: X. Duran, 324.cat, <https://www.ccma.cat/324/salvador-rueda-sobre-el-pla-de-les-superilles-el-nombre-esta-al-voltant-de-les-500/noticia/2768000/>
- Rueda, Salvador (2019): "Las supermanzanas se pueden proyectar a cualquier realidad"/Interviewer: M. R. Villalobos, *El Comercio*, <https://elcomercio.pe/mundo/actualidad/supermanzanas-proyectar-realidad-entrevista-noticia-615024>.
- Salat, Serge (2012): Systemic resilience of complex urban systems on trees and leaves, *TeMA Journal of Land Use Mobility and Environment* 2/2012.
- Salat, Serge (2014): Breaking symmetries and emerging scaling urban structures. A Morphological Tale of 3 Cities: Paris, New York and Barcelona, *Archnet-IJAR, International Journal of Architectural Research* 8 (2) (July 2014): 77–93 – Regular Section.
- Simon, Herbert A. (1962): The Architecture of Complexity, *Proceedings of the American Philosophical Society*, 106 (6): 467–482.

D

Autorinnen und Autoren



## Autorinnen und Autoren



### Wolfgang Aichinger

Studierter Raumplaner. Arbeitsschwerpunkte: Themen, die einen starken Bezug zu öffentlichen Räumen aufweisen (wie Parkraummanagement und städtische Güterverkehre), darüber hinaus Projekte, die die erfolgreiche Kommunikation der Verkehrswende behandeln. Kontakt: wolfgang-aichinger@yahoo.de

### Uta Bauer

Studierte Geografin. Am Deutschen Institut für Urbanistik Leiterin des Teams „Stadt- und Regionalverkehr“ im Forschungsbereich Mobilität. Arbeitsschwerpunkte: Verkehr und Siedlungsentwicklung, Fußverkehr, Nahmobilität, Parkraum- und Mobilitätsmanagement. Kontakt: bauer@difu.de

### Juliane Böhmer

Studierte Geografin. Seit 16 Jahren wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Fachhochschule Erfurt am Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen. Forschungsschwerpunkte: Verkehr und Umwelt mit Schwerpunkt Radverkehrsforschung sowie barrierefreie Freiraum-Planung. Kontakt: juliane.boehmer@fh-erfurt.de

### Alena Büttner

M.Sc. Stadt- und Regionalplanung. Seit 2017 beim Umweltbundesamt (UBA) im Fachgebiet I 2.1 Umwelt und Verkehr tätig. Arbeitsschwerpunkt: Themenfeld Nachhaltige Mobilität, vor allem Fuß- und Radverkehr. Derzeit Teil des Teams der Projektbegleitung Nationaler Radverkehrsplan (NRVP) für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am Umweltbundesamt. Kontakt: alena.buettner@uba.de

### Katharina Csillak

Studentin, Master-Studiengang „Urbane Geographien“, Humboldt-Universität zu Berlin, seit 2017 studentische Mitarbeiterin im Deutschen Institut für Urbanistik. Studienschwerpunkt: Themenfeld Mobilität, mit besonderem Fokus auf den Fuß- und Radverkehr sowie auf die nachhaltige Gestaltung des öffentlichen Raums. Kontakt: csillak@difu.de

---

### Abgebildete (v.l.n.r.)

Wolfgang Aichinger (Foto: Wolfgang Aichinger)  
Uta Bauer (Foto: David Ausserhofer)  
Juliane Böhmer (Foto: FH Erfurt)  
Alena Büttner (Foto: Alena Büttner)  
Katharina Csillak (Foto: Katharina Csillak)



**Dr. Katrin Dziekan**

Umwelt- und Mobilitätspsychologin und promovierte Verkehrsplanerin. Seit 2012 Leiterin des Fachgebiets Umwelt und Verkehr am Umweltbundesamt in Dessau-Roßlau. Aufgabe des UBA: wissenschaftsbasierte Beratung von Politik und Öffentlichkeit. Kontakt: [katrin.dziekan@uba.de](mailto:katrin.dziekan@uba.de)

**Robert Follmer**

Diplom-Soziologe. Beim infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Bonn, verantwortlich für den Bereich Mobilitäts- und Regionalforschung. Innerhalb dieser Tätigkeit Gesamtprojektleitung der MiD-Erhebungen 2002, 2008 und 2017. Kontakt: [r.follmer@infas.de](mailto:r.follmer@infas.de)

**Dr. Michael Frehn**

Stadt- und Verkehrsplaner, Studium der Raumplanung. Gründer und Geschäftsführer der Planersocietät, einem Beratungsbüro für integrierte Verkehrskonzepte in Dortmund, Karlsruhe und Bremen. Arbeitsschwerpunkte: Konzepte für eine nachhaltige Mobilität, Partizipationsansätze sowie Nahmobilitätskonzepte. Projektleiter für die Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg. Kontakt: [frehn@planersocietaet.de](mailto:frehn@planersocietaet.de)

**Dr. Harald Frey**

Diplom-Ingenieur. Senior Researcher am Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien. Tätigkeitsfeld: Lehre, Forschung und Praxis: von Projektleitung in Forschungsförderung und Auftragsforschung, der verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Beratung von Gemeinden bis hin zu Verkehrskonzepten und der integrativen Planung von Siedlungs- und Verkehrssystemen. Kontakt: [harald.frey@tuwien.ac.at](mailto:harald.frey@tuwien.ac.at)

**Franciska Frölich von Bodelschwingh**

Studium der Stadtplanung an der TU Berlin, Diplom-Ingenieurin Stadt- und Regionalplanung. Seit 2001 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Deutschen Institut für Urbanistik. Arbeitsschwerpunkte: Stadtentwicklung, Wohnen und Planungsrecht. Kontakt: [froelich@difu.de](mailto:froelich@difu.de)

---

**Abgebildete (v.l.n.r.)**

Katrin Dziekan (Foto: Katrin Dziekan)  
Robert Follmer (Foto: Robert Follmer)  
Michael Frehn (Foto: M. Frehn, Planersocietät)  
Harald Frey (Foto: Fabian Sandholzer)  
Franciska Frölich vonBodelschwingh (Foto: David Ausserhofer)



**Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike**

2005 Promotion an der Technischen Universität Dresden zum Thema nachhaltige Verkehrsentwicklung. Nach Stationen an der TU München und der BOKU Wien 2015 Übernahme der Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik an der Technischen Universität Dresden. In verschiedenen Gremien der FGSV tätig, Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Kontakt: regine.gerike@tu-dresden.de

**Dr. Jürgen Gies**

Diplom-Geograf. Seit 2009 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Deutschen Institut für Urbanistik im Forschungsbereich Mobilität. Arbeitsschwerpunkte: Finanzierung und rechtlicher Rahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Entwicklung zukunftsfähiger ÖPNV-Angebote u.a. vor dem Hintergrund gesellschaftlicher und ökonomischer Veränderungen, gute deutsche und europäische Handlungsansätze und Praxisbeispiele für nachhaltigen Verkehr in Städten, Zusammenhänge und Integration von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Kontakt: gies@difu.de

**Friedemann Goerl**

Seit 1.1.2018 erster Fußverkehrsverantwortlicher der Stadt Leipzig. Zuvor Verkehrsplaner mit Schwerpunkt Radverkehr in der Stadt Chemnitz. Während des Studiums maßgeblich an der Einführung des neuen Semestertickets an der Universität Leipzig beteiligt. Kontakt: Friedemann.goerl@leipzig.de

**Philipp Hölderich**

Raum- und Verkehrsplaner, Studium der Raumplanung in Kaiserslautern, Dortmund und Wien. Seit 2013 bei der Planersocietät tätig, derzeit als Team- und Standortleiter für den Standort Karlsruhe. Durchführung von Fußverkehrs-Checks in mehreren Kommunen Baden-Württembergs und der jeweils begleitenden Evaluation. Kontakt: hoelderich@planersocietaet.de

**Dr.-Ing. Stefan Hubrich**

Seit 2008 wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Technischen Universität Dresden. Maßgebliche Betreuung der Erhebungsreihe „Mobilität in Städten – SrV“. Nach dem Studium des Verkehrsingenieurwesens an der Technischen Universität Dresden wissenschaftliche Qualifizierung (Promotion) im Bereich Erhebungsmethodik für Mobilitätsbefragungen. Kontakt: stefan.hubrich@tu-dresden.de

---

**Abgebildete (v.l.n.r.)**

Regine Gerike (Foto: Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, TU Dresden)

Jürgen Gies (Foto: David Ausserhofer)

Friedemann Goerl (Foto: Stadt Leipzig)

Philipp Hölderich (Foto: M. Frehn, Planersocietät)

Stefan Hubrich (Foto: Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, TU Dresden)



**Dr. Julia Jarass**

Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, Berlin. Doktorarbeit an der Humboldt-Universität zu Berlin zum Zusammenhang von Wohnstandortpräferenzen und Alltagsmobilität in einem innerstädtischen Neubaugebiet. Seit 2019 in der transdisziplinären SÖF-Nachwuchsgruppe EXPERI mit dem Forschungsthema Fußverkehr, Entwicklung eines Realexperiments für eine gerechte urbane Flächenverteilung. Kontakt: julia.jarass@dlr.de

**Dr. Ralf Kaulen**

Studium der Stadt- und Verkehrsplanung an der RWTH Aachen, Diplom-Ingenieur, 2012 Promotion bei Prof. Dr. Heiner Monheim an der Universität Trier. 1990 Gründung des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen (SVK) mit Sitz in Aachen und München mit ca. 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Kontakt: ralf.kaulen@svk-kaulen.de

**Anouk Klapwijk**

Studium der Architektur, Urbanistik und Bauwissenschaften an der Technischen Universität Delft, gefolgt von einem Master in Urbanistik. Seit November 2017 in der Abteilung Stadtentwicklung der Gemeinde Rotterdam beschäftigt. Derzeit Arbeit an verschiedenen Projekten im Rotterdamer Zentralbezirk. Kontakt: a.klapwijk2@rotterdam.nl

**Dr. Astrid Klimmer-Pölleritzer**

Studium der Raumforschung und Raumordnung an der Universität Wien, Mag.a., Dissertationsstudium an der Universität Wien. Beschäftigt beim Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Mobilitätsstrategien, insbesondere zu strategischer Verkehrsplanung. Arbeitsschwerpunkte: Erstellen von strategischen Planungskonzepten, generelle Fußverkehrsplanung und integrierte Planungen zum öffentlichen Raum. Kontakt: astrid.klimmer-poelleritzer@wien.gv.at

**Kristian Koreman**

Studium der Landschaftsarchitektur an der Larenstein University und Philosophie an der Erasmus-Universität Rotterdam. Mit Elma van Boxel Gründungspartner von ZUS [Zones Urbaines Sensibles]. Schwerpunkte von ZUS: Architektur, Stadtplanung und Landschaftsgestaltung. Aufgrund ihrer unaufgeforderten Beratung und interdisziplinären Arbeit 2007 mit dem Maaskant-Preis für junge Architekten ausgezeichnet und 2012 zu den Architekten des Jahres gekürt. Kontakt: pr@zus.cc

---

**Abgebildete (v.l.n.r.)**

Julia Jarass (Foto: Julia Jarass)

Ralf Kaulen (Foto: Ralf Kaulen)

Anouk Klapwijk (Foto: PR ZUS)

Astrid Klimmer-Pölleritzer (Foto: Mobilitätsagentur Wien, C. Fürthner)

Kristian Koreman (Foto: PR ZUS)



**Caroline Koszowski**

Studium der Stadt- und Regionalplanung (M. Sc.), seit 2015 wissenschaftliche Mitarbeiterin in Forschung und Lehre an der Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik an der Technischen Universität Dresden. Forschungsschwerpunkte: aktive Mobilität und Verkehrsraumgestaltung. Kontakt: [caroline.koszowski@tu-dresden.de](mailto:caroline.koszowski@tu-dresden.de)

**Florian Lorenz**

Studium der Biologie mit Spezialisierung Ökosystem-Ökologie (Mag. rer. nat., 2009) sowie Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung (Bakk. techn.) in Wien und Kopenhagen. Konsulent für nachhaltige Stadtentwicklung mit Schwerpunkten in Mobilität, öffentlicher Raum, Beteiligung und Kommunikation. Kontakt: [mail@florianlorenz.com](mailto:mail@florianlorenz.com)

**Dr. Alexandra Millonig**

Diplom-Ingenieurin. Senior Scientist am Austrian Institute of Technology und Experte für menschliches Mobilitätsverhalten, gruppenspezifische Verhaltensmuster und Einflussfaktoren sowie Förderung von umweltverträglichen Mobilitätsstilen. Kontakt: [Alexandra.Millonig@ait.ac.at](mailto:Alexandra.Millonig@ait.ac.at)

**Jörg Ortlepp**

Studium des Bauingenieurwesens und der Verkehrsplanung an der Bergischen Universität Wuppertal, Diplom-Ingenieur. Seit 2008 Leiter des Fachbereichs Verkehrsinfrastruktur der Unfallforschung der Versicherer im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. in Berlin. Mitarbeit in mehreren Arbeitsausschüssen und Arbeitskreisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und Leiter des Arbeitsausschusses 2.5 „Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs“. Kontakt: [J.Ortlepp@gdv.de](mailto:J.Ortlepp@gdv.de)

**Ricarda Pätzold**

Studium der Stadtplanung an der TU Berlin, Diplom-Ingenieurin Stadt- und Regionalplanung. Seit 2013 – nach neun Jahren als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin – wissenschaftliche Mitarbeiterin am Deutschen Institut für Urbanistik. Arbeitsschwerpunkte: Wohnungs- und Bodenpolitik. Kontakt: [paetzold@difu.de](mailto:paetzold@difu.de)

---

**Abgebildete (v.l.n.r.)**

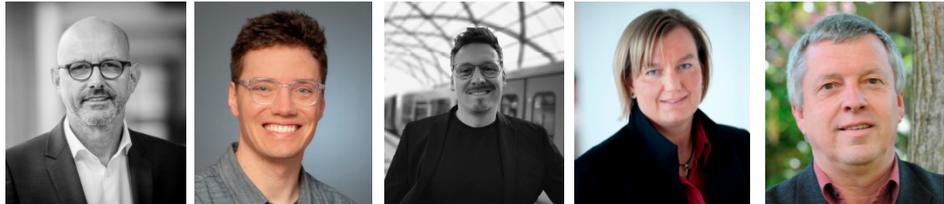
Caroline Koszowski (Foto: Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, TU Dresden)

Florian Lorenz (Foto: Fabian Sandholzer)

Alexandra Millonig (Foto: Fabian Sandholzer)

Jörg Ortlepp (Foto: Jörg Ortlepp)

Ricarda Pätzold (Foto: Anette Koroll)



#### **Konrad Rothfuchs**

Studium Bauingenieurwesen sowie Städtebau und Stadtplanung, Diplom-Ingenieur. Seit 1987 Mitinhaber des in Hamburg ansässigen Planungsbüros ARGUS Stadt und Verkehr. 1. Vorsitzender des Verbandes freier Ingenieure für Straßenbau in Hamburg (VfIS), Vizepräsident der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) sowie der Hamburgischen Ingenieurkammer – Bau. Seit 2017 Lehraufträge an der HafenCity Universität Hamburg und an der Leibniz Universität Hannover. Kontakt: k.rothfuchs@argus-hh.de

#### **Fabian Sandholzer**

Studiengang Geographie: globaler Wandel – regionale Nachhaltigkeit an der Universität Innsbruck, BSc MSc. Seit Herbst 2018 Universitätsassistent am Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien. Kontakt: fabian.sandholzer@tuwien.ac.at

#### **Christian Scheler**

Studium der Architektur und des Urban Design, M.Sc. Arbeitsschwerpunkt: Schnittstelle von Verkehr, Mobilität und (Stadt-)Raum auf unterschiedlichen Maßstabsebenen, insbesondere Erarbeitung integrierter städtebaulicher Konzepte, Verkehrsentwicklungspläne, Mobilitätskonzepte sowie die Umsetzungsbegleitung neuer Mobilitätsangebote. Im Stadt- und Verkehrsplanungsbüro ARGUS stellvertretender Leiter des Fachbereiches Verkehrskonzepte. Kontakt: c.scheler@argus-hh.de

#### **Anke Tempelmann**

Diplom-Oecotrophologin und Gesundheitswissenschaftlerin, MPH. Seit 2009 Referentin und stellvertretende Abteilungsleiterin Prävention des AOK-Bundesverbandes. Tätigkeitsschwerpunkte: Umsetzung des Präventionsgesetzes, Konzeption und Durchführung der AOK-Familienstudien sowie im Rahmen eines vierjährigen Forschungsprojektes die Entwicklung von Qualitätskonzepten für Maßnahmen der Prävention und Gesundheitsförderung in stationären Pflegeeinrichtungen und Wohneinrichtungen für Menschen mit Behinderung. Kontakt: anke.tempelmann@bv.aok.de

#### **Jörg Thiemann-Linden**

Diplom-Geograf, SRL. Freier Stadt- und Verkehrsplaner mit Büro in Bonn. Arbeitsschwerpunkte: längerfristige Stadtverkehrsstrategien, Fuß- und Radverkehrskonzepte sowie Parkraummanagement. Aktiv in Arbeitskreisen der Forschungsgesellschaft FGSV zum technischen Regelwerk für den Straßenraum sowie zum Mobilitätsmanagement im Vorstand der Fachorganisation DEPOMM e.V. Kontakt: thiemann-linden@gmx.de

---

#### **Abgebildete (v.l.n.r.)**

Konrad Rothfuchs (Foto: Argus GmbH)

Fabian Sandholzer (Foto: Fabian Sandholzer)

Christian Scheler (Foto: Argus GmbH)

Anke Tempelmann (Foto: Anke Tempelmann)

Jörg Thiemann-Linden (Foto: Jörg Thiemann-Linden)



#### **Elma van Boxel**

Studium der Landschaftsarchitektur an der Larenstein University, der Architektur an der Greenwich University und der Architektur und des Städtebaus an der Academy of Architecture in Rotterdam. Mit Kristian Koreman Gründungspartner von ZUS [Zones Urbaines Sensibles]. Schwerpunkte von ZUS: Architektur, Stadtplanung und Landschaftsgestaltung. Aufgrund ihrer unaufgeforderten Beratung und interdisziplinären Arbeit 2007 mit dem Maaskant-Preis für junge Architekten ausgezeichnet und 2012 zu den Architekten des Jahres gekürt. Kontakt: [pr@zus.cc](mailto:pr@zus.cc)

#### **PD Dr.-Ing. Rico Wittwer**

Schwerpunkt seiner Ausbildung: verkehrssoziologische Forschungsfragen im Rahmen seiner wissenschaftlichen Qualifizierung (Promotion und Habilitation) an der Technischen Universität Dresden. Seit 2003 im Bereich der Mobilitätsforschung aktiv. Leiter des Forschungsfelds Mobilitätsverhalten und Verkehrsplanung an der Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik. Kontakt: [rico.wittwer@tu-dresden.de](mailto:rico.wittwer@tu-dresden.de)

---

#### **Abgebildete (v.l.n.r.)**

Elma van Boxel (Foto: PR ZUS)  
Rico Wittwer (Foto: Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, TU Dresden)