Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

FE 70.0712/2003
Chancen und Optimierungspotentiale des nichtmotorisierten Verkehrs

Schlussbericht
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

FE 70.0712/2003
Chancen und Optimierungspotentiale des nichtmotorisierten Verkehrs

Schlussbericht

Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

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

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

Hannover, im September 2005
Inhalt

Vorbemerkung ..................................................................................................................4

1. Ausgangslage, Ziele und Vorgehen der Untersuchung ..........5
1.1 Ausgangslage und Ziele ..........................................................................................5
1.2 Vorgehen der Untersuchung..................................................................................6

2. Nutzen des Fußgängerverkehrs ...........................................................................9
2.1 Fußgängerverkehr und städtebauliche Entwicklung ........................................9
2.2 Gehen und Gesundheit ..........................................................................................15
2.3 Fußgängerverkehr, Gender Mainstreaming und Vielfalt der sozialen Interaktion bei der Fortbewegung .................................................................16
2.4 Volkswirtschaftlicher Nutzen und Kostenersparnisse durch Förderung des Gehens .............................................................................................................17

3. Verkehrsanteile des Fußgängerverkehrs ...............................................................22

4. Beispiele vorbildhafter Maßnahmen .................................................................26
4.1 Auswahlkriterien und Übersicht der Maßnahmenbeispiele ..................................26
4.2 Vorbildhafte Maßnahmen für den Fußgängerverkehr ........................................28
4.2.1 Schulweg-Kampagne A pied, c’est mieux im Kanton Neuchâtel, Schweiz ..........28
4.2.2 Walk to School – Großbritannien ....................................................................31
4.2.3 Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten ......................................................33
4.2.4 Grüne Meilen ....................................................................................................36
4.2.5 Zu Fuss einkaufen – Fussverkehr Schweiz ......................................................39
4.2.6 Walking the way to Health: Gesundheitsförderung durch das Gehen ..........41
4.2.7 Individualisiertes Marketing im Rahmen des Programms TravelSmart - Perth, Western Australia .................................................................42
4.2.8 Modellversuch „mobiles Schopfheim“ ................................................................45
4.2.9 Wegweisung und Stadtpläne für Fußgänger ..................................................47
4.2.10 Fußgängerbeauftragter in einer Kommunalverwaltung ..................................51
4.2.11 Leitbild Langsamverkehr Schweiz ...............................................................53
4.2.12 Kompetenzzentrum Fussverkehr Schweiz .....................................................55
4.2.13 Verkehrsprojekt Haste: Pilotprojekt zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrskonzepten in Osnabrück .................................................................56
4.2.14 Empfehlungen der britischen Regierung für kommunale Strategien zur Förderung des Fußgängerverkehrs .................................................................58
### Handlungskonzepte zur Förderung des Fußgängerverkehrs in Genf

- 61

### Netzkonzept und Maßnahmenprogramm für 20 Grüne Hauptwege in Berlin

- 64

### Krefelder Fairkehr – Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

- 66

### Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

- 69

### Theodor-Stern-Kai, Frankfurt (Main)

- 75

### Promenade Karl-Heine-Kanal, Leipzig

- 76

### Umbau und städtebauliche Integration der Seftigenstraße, Wabern, Schweiz

- 77

### Bauliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit

- 80

### Betriebliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit

- 83

### Fragestellungen, Methodik und Untersuchungsbeispiele der empirischen Erhebungen

- 85

#### 5.1 Bewertung des derzeitigen Erkenntnisstandes über bauliche Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

- 85

#### 5.2 Fragestellungen und Hypothesen

- 88

- Übersicht der Maßnahmentypen und Fragestellungen

- 88

- Bewertung der Fußgängerverkehrsanlagen

- 89

- Hypothesen zur Routine der Verkehrsmittelwahl

- 89

- Hypothese zur Routine der Zielwahl

- 91

- Ausgabebeträge für Einkäufe und Dienstleistungen

- 92

- Hemmnisse gegenüber dem Gehen

- 92

#### 5.3 Methodik der Erhebungen

- 93

- Grundgesamtheit und Stichprobe der Befragungen

- 93

- Zählung der Fußgängerverkehrsstärken

- 95

- Erfassung von Umfeldmerkmalen

- 97

#### 5.4 Untersuchungsbeispiele

- 98

- Auswahlkriterien

- 98

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

- 100

- Flensburg: Uferpromenade mit Verbindung zwischen der nördlichen Innenstadt und Jürgensby

- 102

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

- 104

- Bremen: Umgestaltung einer Straße in einem Stadtteilzentrum

- 106

- Wuppertal: Umgestaltung einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße mit Einzelhandelsnutzungen

- 108

### Ergebnisse der empirischen Untersuchungen

- 111

#### 6.1 Hörnbrücke Kiel

- 111

#### 6.2 Schiffbrücke Flensburg

- 122

#### 6.3 Schmeerstraße/Rannische Straße in Halle/Saale

- 133
6.4 Pappelstraße Bremen ................................................................. 143
6.5 Berliner Straße/Höhne Wuppertal ............................................. 154
6.6 Transport von Gegenständen und Einkaufsbeträge der Fußgänger und der Kfz-Nutzer ............................................................... 166

7. Zusammenfassende Bewertung ..................................................... 171
7.1 Bedeutung und Nutzen des Gehens ............................................. 171
7.2 Erfahrungen aus den dokumentierten Beispielmaßnahmen zur Förderung des Gehens ................................................................. 172
7.3 Folgerungen aus den empirischen Untersuchungsbeispielen: Wirkungen des Neu- und Ausbaus von Fußgängerverkehrsanlagen ................. 174
7.3.1 Bewertung der Fußgängerverkehrsanlagen durch die Nutzer .......... 174
7.3.2 Wirkung der Maßnahmen auf die Häufigkeit des Gehens .......... 180
7.3.3 Wirkung der Maßnahmen auf die Zielwahl ..................... 182
7.3.4 Zusammenfassende Bewertung in Hinblick auf die städtebaulichen Zielsetzungen ................................................................. 182
7.3.5 Transportierte Gegenstände und Einkaufsbeträge von Fußgängern und Kfz-Nutzern ................................................................. 183

8. Empfehlungen ........................................................................ 184
8.1 Empfehlungen für die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen .......... 184
8.2 Mobilitätsmanagement, Wissensvermittlung und administrative Rahmenbedingungen ................................................................. 189
8.3 Weitergehende Empfehlungen für das Finanzierungssystem und den Ordnungsrahmen ................................................................. 191

9. Literatur .................................................................................. 193
Vorbemerkung


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

1.1 Ausgangslage und Ziele

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

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


In der kommunalen Planungspraxis bestehen oftmals Unsicherheiten über
• einen angemessenen Stellenwert des Fußgängerverkehrs im Gesamtverkehrs- system und gegenüber anderen straßenräumlichen Nutzungsansprüchen,
• die Wirkungen baulicher Maßnahmen an Fußgängerverkehrsanlagen, gerade außerhalb großstädtisch-zentraler Einzelhandelslagen, beispielsweise auf eine mögliche Substitution von motorisierten Fahrten,
• anforderungsgerechte Ausstattungen von Fußgängerverkehrsanlagen und
• die Wirkungsmöglichkeiten nichtinfrastruktureller Maßnahmen zur Förde rung des Gehens.

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

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


Wegen der in der Praxis größeren Kenntnis lücken konzentriert sich die Unter suchung somit auf das Gehen auf Alltagswegen. Das Wandern und freizeitorien tierte Mobilitätsformen wie Inline-Skates oder Skateboards werden hier nicht betrachtet.

Die Untersuchung hat das Ziel,

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

1.2 Vorgehen der Untersuchung

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

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

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

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

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

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

Auf dieser Basis wurden beispielhafte Aktivitäten für den Fußgängerverkehr ausgewählt und die Handlungsträger dieser Maßnahmen in Expertengesprächen auf präzisierende Angaben und auf ihre Erfahrungen hin befragt. Die Dokumentation dieser Aktivitäten in Kapitel 4 soll
• Handlungsbeispiele nicht–infrastruktureller und infrastruktureller Maßnahmen zur Förderung des Gehens aufzeigen, mit denen in der Praxis gute Erfahrungen vorliegen,
• bei entsprechender Datengrundlage Wirkungen der Maßnahmen auf die Verkehrsmitteilwahl bzw. die Verkehrsmittelroutinen benennen und
• zur Herleitung von Empfehlungen für ein erweitertes Handlungsspektrum zur Förderung des Gehens dienen.

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

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

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

Zusammenfassende Bewertung und Empfehlungen (Kap. 7 und 8)

Die empirischen Untersuchungsergebnisse und die Erkenntnisse aus den dokumentierten Maßnahmenbeispielen wurden anschließend zusammenfassend bewertet (Kap. 7). Hieraus leiten sich Empfehlungen ab für
• die Einbindung von Maßnahmen für den Fußgängerverkehr in die Gesamtverkehrs- und die Stadtentwicklungsplanung,
• die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen sowie
• für weitergehende Maßnahmen im Ordnungsrahmen und im Finanzierungs- system zur Unterstützung der Fußgängerverkehrsförderung durch örtliche Akteure (Kap. 8).
2. Nutzen des Fußgängerverkehrs

2.1 Fußgängerverkehr und städtebauliche Entwicklung

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

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

Begrenzung der Flächeninanspruchnahme

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

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

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

Fußgänger benötigen keine Flächen zum Parken, ein Pkw benötigt 10-12 m². Auf einem sechs Meter breiten Gehweg können sich 2.400 Personen/Stunde in beiden Richtungen mit ihrer individuellen Wunschgeschwindigkeit und seltenen Beeinflussungen durch andere Fußgänger fortbewegen. Auf einer gleich breiten Fahrbahn mit zwei Richtungsfernstreifen ist ein derart wenig gestörter Verkehrsablauf innerörtlich für bis zu 1.000 Kfz möglich. Bei einem Besetzungsgrad von
1,4 Personen entspricht dies 1.400 Kfz-Nutzern/Stunde. Eine Fortbewegung mit erheblichen Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer und deutlichen Beeinträchtigungen der Bewegungsfreiheit stellt sich auf sechs Meter breiten Verkehrsflächen im Kfz-Verkehr bereits bei 3.000 Kfz/Stunde (entsprechend 4.200 Kfz-Nutzern/Stunde), für Fußgänger jedoch erst bei etwa 24.000 Personen/Stunde ein.  

\[ \text{Kfz } R^2 = 0.4261 \]
\[ \text{NMV } R^2 = 0.965 \]

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Stadt</th>
<th>Baufläche</th>
<th>Verkehrsfläche</th>
<th>Siedlungsfläche insges.</th>
<th>Fuß</th>
<th>Rad</th>
<th>Fuß und Rad</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Delft</td>
<td>142</td>
<td>36</td>
<td>210</td>
<td>15,8</td>
<td>36,8</td>
<td>52,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Erlangen</td>
<td>178</td>
<td>79</td>
<td>280</td>
<td>19,7</td>
<td>24,6</td>
<td>44,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Heidelberg</td>
<td>140</td>
<td>70</td>
<td>240</td>
<td>30,0</td>
<td>20,0</td>
<td>50,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Osnabrück</td>
<td>210</td>
<td>78</td>
<td>335</td>
<td>24,2</td>
<td>15,2</td>
<td>39,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Tübingen</td>
<td>155</td>
<td>88</td>
<td>275</td>
<td>24,3</td>
<td>18,9</td>
<td>43,2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


3 Eigene Berechnungen auf Basis der Daten bei APEL 1997  

4 Daten und eigene Berechnungen nach APEL 1997
Stärkung funktionsfähiger urbaner Stadtzentren und –quartiere

Unter dem Ziel, die Neuinanspruchnahme von Siedlungsflächen auf Kosten von Freiflächen zu begrenzen, sind
- eine städtebauliche Innen- vor einer Außenentwicklung,
- eine vorrangige Entwicklung im Bestand und
- eine Wiedernutzung vorhandener Brachflächenpotentiale
zentrals Aufgaben des Städtebaus und der Stadtbaupolitik.


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

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

Eigene Berechnungen auf Basis der Daten bei BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG 2004
angebote für Fußgänger und Aufenthalte schaffen (HAUSER 2004). In ehemaligen innerstädtischen Hafengebieten schaffen Fußgängerverkehrsanlagen und ufernahe Freiräume Stadträume am Wasser (SCHUBERT 2001).


**Aufwertung von Wohnquartieren für Familien mit Kindern**


**Umbau der Verkehrsinfrastruktur für Senioren**


**Stadt- und umweltgerechte Gestaltung der Mobilität**


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

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

- Die Bewohner von Stadtteilen mit gutem Einzelhandelsangebot für Lebensmittel erledigen vielfach kleinere, bei breiter Angebotspalette oft auch große Einkäufe zu Fuß.
- Bei einer Akzeptanz von etwa 40 Minuten für den Arbeitsweg tragen Arbeitsplätze, die in bis zu etwa drei Kilometern Entfernung von den Wohnungen liegen, dazu bei, dass Arbeitswege zu Fuß absolviert werden.

**Erhaltung der Vielfalt des Einzelhandels und Stärkung zentraler Versorgungsbereiche**


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

\textsuperscript{6} vgl. zur Wertminderung von Immobilien THOMASSEN 1991

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

**Nutzung der Chancen der Migration**


Der öffentliche Raum kann die Erfahrung und das Einüben in die Akzeptanz sozialer Verschiedenheit unterstützen: Von Fußgängern und Aufenthaltsnutzungen dominierte Straßenräume ermöglichen die Erfahrung sich überlagender sozialer Unterschiede. Die Erfahrung des Umganges mit Unterschieden zwischen verschiedenen sozialen Gruppen, das Interagieren wie auch Abgrenzungen zu kulturell Anderen sind an das Gehen und Verweilen gebunden. Diese Erfahrungen sind auch kulturelle Grundlagen städtischen Lebens (Sennett 1994, IPSEN 2004).³

**Stärkung der Baukultur und des „Gesichtes“ von Städten**


Die Aufwertung von Fußgängerverkehrsanlagen wirkt
- einer Verkümmerung öffentlicher Straßen und Plätze zu Verkehrsflächen sowie
- einer erzwungenen Begrenzung der Aufmerksamkeit auf ein ungefährdetes Vorankommen in derartigen Räumen

³ Der öffentliche Raum erlaubt ein Einüben der Akzeptanz sozialer Verschiedenheit. Bedingungen der Integration von Migranten sind jedoch
- die Art der Aufnahme durch Staat und Gesellschaft, insbesondere auf dem Arbeitsmarkt,
- die kulturelle Einordnung früherer Migrantengenerationen und
- das soziale Kapital der Migranten (GESTRING 2004)
entgegen. Sie greift eine Tendenz zur vermehrten, nicht mehr nur verkehrlichen Nutzung öffentlicher Räume auf, wie sie insbesondere in zentralen städtischen Räumen und auf Quartierplätzen besteht, und stärkt damit die Stadtkultur (HERLYN 2004).

2.2 Gehen und Gesundheit

Regelmäßige Bewegung wirkt gesundheitlich präventiv: bereits 3 km bzw. 30 Minuten Gehen pro Tag mindern das Risiko vorzeitiger Todesfälle durch Herz-Kreislauf-Krankheiten um 50-60 % (BLAIR et al. 1989). Nach verschiedenen Studien reduziert aktives zügiges Gehen
- das Herzinfarkt-Risiko (um etwa 50 %),
- das Schlaganfall-Risiko (um etwa 60 %),
- Bluthochdruck-Erkrankungen,
- Durchblutungsstörungen des Gehirns,
- die Entstehung von Diabetes,
- das Risiko von Dickdarmkrebs,
- Übergewicht bzw. Fettleibigkeit,
- die Entstehung von Osteoporose und


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

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


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


9 Anforderungen nach Fürber et al. 2002
Allerdings wäre das letztere nicht der Fall, wäre er nicht in der privilegierten Lage, die zur Produktion seines Gebrauchswert(s) notwendige Arbeitzeit der allgemeinen und öffentlichen Einschätzung zugänglich zu machen, indem er sie auf dem Boulevard verbringt und so gleichsam ausstellt.“ (BENJAMIN 1983)


2.4 Volkswirtschaftlicher Nutzen und Kostenersparnisse durch Förderung des Gehens

Beispielanalysen für drei norwegische Städte

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

- Die Verdichtung der Verkehrsnetze kann Schulbusfahrten, die Schulkinder in Norwegen bei Sicherheitsgefährdungen auf ihren Schulwegen nutzen können, überflüssig machen.
- Eine Reduzierung leichter Krankheiten als Gesundheitswirkung des Gehens oder Radfahrens ist mit einem Vermeidungskostenansatz für ausgefallene Tage am Arbeitsplatz veranschlagt.

Der Vermeidungskostenansatz für externe Kosten des motorisierten Verkehrs greift auf Kosten durch CO₂-Ausstoß, lokal und regional wirkende Schadstoffe sowie Lärm und Staus zurück.

Für Betriebe reduziert häufigeres Gehen und Radfahren die Kosten für Kfz-Parkplätze ihrer Mitarbeiter.

Subjektive Unsicherheitsgefühle bei aus Nutzersicht unsicheren Verkehrsanlagen können Radfahrer und Fußgänger beispielsweise zu Umwegen veranlassen und Zeitverluste bedingen.

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

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


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


- von krankheitsbedingten Arbeitsausfällen und
- von Parkplatzkosten

bestehen große Nutzenpotentiale, deren Nutznießer vor allem Betriebe und Arbeitgeber sind.
Vergleich der volkswirtschaftlichen Effizienz von Maßnahmen für den Rad- und Fußgängerverkehr mit MIV- und ÖV-Maßnahmen


---

Im Original ohne Angabe des Bezugszeitraumes. 1 € = 7,9 NKR.
Die Kosten werden auf Basis aller Investitions- und Betriebskosten der öffentlichen Hand ermittelt und auf die Kosten eines Jahres umgelegt (Annuitäten). Die Investitionen umfassen dabei bauliche Maßnahmen sowie die Informations- und Marketingmaßnahmen, die sich eindeutig der jeweils als Fallbeispiel untersuchten Maßnahme zuordnen lassen. Falls – etwa durch Fahr- gelderlöse öffentlicher Verkehrsmittel - wieder direkte Einnahmen anfallen, werden diese von den Betriebskosten abgezogen und somit nur die der öffentlichen Hand netto verbleibenden Kosten veranschlagt.


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

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

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

---

12 Der vereinfachende Indikator „Anzahl der Wege pro Tag“ wurde hier auch gewählt, weil
- Vorher-Nachher-Betrachtungen nicht möglich waren und
- Verkehrszunahmen bei Maßnahmen für den nichtmotorisierten und den öffentlichen Verkehr erwünscht, für den motorisierten Verkehr aus umweltpolitischen Gründen aber nicht erwünscht sind.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Fallbeispiele Fußgänger-/Fahrradverkehr</th>
<th>Kosteneffizienz [SFR/Weg]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vélo-Cité Genève (Infrastruktur und Verkehrsmanagement Fahrradstadt)</td>
<td>0,13</td>
</tr>
<tr>
<td>Seftigenstraße Wabern (vgl. Kap. 4.2.12)</td>
<td>0,11</td>
</tr>
<tr>
<td>Fußgängersteg Luzern</td>
<td>0,41</td>
</tr>
<tr>
<td>Fußweg Cholholz-Litzisdorf (Kanton Fribourg)</td>
<td>0,16-0,19</td>
</tr>
<tr>
<td>Radstreifen Giffers-Tentlingen (Kanton Fribourg)</td>
<td>0,15</td>
</tr>
<tr>
<td>Veloland Schweiz (Förderung Fahrradtourismus)</td>
<td>0,39</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>MIV-/ÖV-Referenzzbeispiele</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Umfahrung Ins T10 (Kanton Bern)</td>
<td>0,82</td>
</tr>
<tr>
<td>Dritte Tunnelröhre Baregg (Kanton Aargau)</td>
<td>0,46</td>
</tr>
<tr>
<td>Quartierbus Luzern</td>
<td>0,73</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadtbahn Zug</td>
<td>0,81</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


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


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrszweck</th>
<th>Westdeutschland</th>
<th>West- und Ostdeutschland</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Beruf</td>
<td>18,9</td>
<td>14,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausbildung</td>
<td>35,4</td>
<td>26,6</td>
</tr>
<tr>
<td>Geschäft</td>
<td>4,9</td>
<td>4,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Einkauf</td>
<td>49,2</td>
<td>39,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit</td>
<td>36,9</td>
<td>32,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Summe</td>
<td>34,3</td>
<td>28,4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

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


Die Personen des seit 1994 kontinuierlich erhobenen Haushaltspanels des Mobilitätsverhaltens legten - nach einem von 1994 auf 1995 sinkenden Anteil - kontinu-
ierlich etwa 22-24 % ihrer Wege zu Fuß zurück.¹⁴ (Bild 4). Ende der neunziger Jahre beispielsweise legten etwa 10 % der Befragten aus diesem Panel in einer Woche täglich mindestens einen Fußweg zurück. Einen oder zwei eigenständige Fußwegen absolvierten im Wochenverlauf etwa ein Drittel der Personen. Etwa ein Viertel der Befragten legte in einer Woche keinen eigenständig Fußweg zurück (Bild 5)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Hauptverkehrsmittel</th>
<th>Altersgruppe in Jahren</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>0-9</td>
</tr>
<tr>
<td>zu Fuß</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>Fahrrad</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖPV</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV Fahrer</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV Mitfahrer</td>
<td>53</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

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

¹⁵ Über 10 Jahre alte Personen aus dem Haushaltspanel, in verschiedenen Jahren zwischen 1.500 und 2.000 Personen.
Die Zahl der im Wochenverlauf zurückgelegten eigenständigen Fußwege steigt jeweils

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

4. Beispiele vordrngaftner Maßnahmen

4.1 Auswahlkriterien und Übersicht der Maßnahmenbeispiele

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

- Die dokumentierten Maßnahmen sollen Handlungsmöglichkeiten für Bund und Länder, für Kommunen, Verbände und Interessensgruppen wie ggf. auch für weitere öffentliche oder private Akteure aufzeigen. Sie sollen beispielweise in Hinblick auf
  - den räumlichen Umfang oder die Einbeziehung mehrerer Handlungsträger,
  - die Lösung von Zielkonflikten etwa mit anderen straßenräumlichen Nutzungsansprüchen oder
  - das Vorgehen zur Realisierung (z.B. Erfolgsfaktoren, wie etwa bei der Finanzierung)
vordrngaft sein.

- Ein wichtiges Ziel der Maßnahmen ist die Förderung des Gehens. Die Maßnahmen sind in Konzepte oder Strategien der Handlungsträger für den Fußgängerverkehr eingebunden. Im Vordergrund steht das Gehen als Hauptverkehrsmittel auf Alltagswegen.

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

- Für mehrere Handlungsfelder sind Maßnahmenbeispiele anderer Handlungsträger als nach Tab. 6 bekannt, die ebenfalls vordrngaftte Elemente enthalten. Eine vollständige Dokumentation aktueller oder jüngerer Maßnahmen der verschiedenen Akteure in Deutschland, die einzelne vordrngaftte Elemente enthalten, war aus forschungsoekonomischen Gründen nicht möglich. Unter vergleichbaren Maßnahmen verschiedener Akteure wurden daher Dokumentationsbeispiele ausgewählt, mit denen schon längere Erfahrungen bzw. Wirkungsuntersuchungen vorliegen oder für die eine gute Informationsbasis bestand.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Handlungsfeld</th>
<th>Maßnahme/Angebot</th>
<th>Kapitel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen und Standorte¹⁶</td>
<td>Neuchâtel (Schweiz) A pied, c’est mieux</td>
<td>Kap. 4.2.1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Walk to school (Großbritannien)</td>
<td>Kap. 4.2.2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zu Fuß zu Schule und zum Kindergarten (FUSS e.V.)</td>
<td>Kap. 4.2.3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Grüne Meilen (VCD)</td>
<td>Kap. 4.2.4</td>
</tr>
<tr>
<td>Mobilitätsmanagement an Einrichtungen für Einkauf</td>
<td>Zu Fuss einkaufen (Schweiz)</td>
<td>Kap. 4.2.5</td>
</tr>
<tr>
<td>Mobilitätsmanagement im Gesundheitswesen</td>
<td>Walking for health (Großbritannien)</td>
<td>Kap. 4.2.6</td>
</tr>
<tr>
<td>Mobilitätsmanagement für Privathaushalte</td>
<td>Individualisiertes Marketing TravelSmart, Perth (Australien)</td>
<td>Kap. 4.2.7</td>
</tr>
<tr>
<td>Mobilitätsberatung und Mobilitätszentralen</td>
<td>Information und Beratung</td>
<td>Kap. 4.2.8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Modellversuch Mobiles Schopfheim Wegweisungssysteme und Fußgängerstadtpläne</td>
<td>Kap. 4.2.9</td>
</tr>
<tr>
<td>Konzepte und administrative Strukturen</td>
<td>Administrative Strukturen</td>
<td>Kap. 4.2.10</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>FG-Beauftragter Wuppertal</td>
<td>Kap. 4.2.11</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Langsamverkehr Schweiz</td>
<td>Kap. 4.2.12</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kompetenzzentrum Fussverkehr</td>
<td>Kap. 4.2.13</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kinder-Stadtteilkonzept Osnabrück Haste</td>
<td>Kap. 4.2.14</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Encouraging walking: advice to local authorities (Großbritannien)</td>
<td>Kap. 4.2.15</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Genève (Schweiz): plan-piétons</td>
<td>Kap. 4.2.16</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>20 Grüne Wege, Berlin</td>
<td>Kap. 4.2.17</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrssicherheitsarbeit</td>
<td>Verkehrssicherheitsarbeit mit infrastrukturellen Maßnahmen und Verkehrsaufklärung/Kommunikation</td>
<td>Kap. 4.2.18</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Krefelder fairkehr</td>
<td>Kap. 4.2.18</td>
</tr>
<tr>
<td>Integrierte Förderung des Fußgängerverkehrs</td>
<td>Fußgängerverkehrs-förderung mit infrastrukturellen Maßnahmen, Mobilitätsberatung und Serviceangeboten</td>
<td>Kap. 4.2.18</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf (Schweiz): u.a. Mobilitätsberatung Sportvereine, Hauslieferdienst, Flanierzone</td>
<td>Kap. 4.2.18</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4.2 Vorbildhafte Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

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

Träger

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

Konzept und Maßnahmen

Die Informationskampagne „A pied, c’est mieux“ soll die Bevölkerung für Fragen der Schulwegsicherheit und der eigenen Gesundheit sensibilisieren. Sie zielt auf die Zusammenhänge zwischen Gesundheit und Verkehrssicherheit sowie zwischen Gesundheit und körperlicher Aktivität. Die Eltern sollten in einem ersten Schritt
ihre Kinder zu Fuß zur Schule begleiten und in einem zweiten Schritt diese den Weg alleine gehen lassen.


- Die Eltern werden beispielsweise mit fünf Gründen für das Gehen ange- sprochen:
  - Luft- und Lärmbelastung: Gehen verursacht keine Luft- und Lärmbelastungen, durch die besonders Kinder beeinträchtigt sind.
  - privilegierte Momente: Gehen weckt die Kreativität, die Raumwahrnehmung, die Konzentrationsfähigkeit, die motorischen Fähigkeiten und die Neugierde des Kindes.
  - Persönliche Energie: körperliche Aktivität wirkt positiv auf die Gesundheit und die Entwicklung eines Kindes.

- Für die schulische Verkehrserziehung stehen Arbeitsmaterialien zum sicheren Verhalten als Fußgänger zur Verfügung. Die Schulen können diese durch eigene Materialien und Aktivitäten ergänzen.

- Die Polizei sprach Eltern, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule brachten, auf die Thematik an.

- In Eigeninitiative von Eltern entstand an den Schulen ein „pédibus“, eine von Eltern begleitete Schülergruppe, die den Schulweg zu Fuß auf festen Routen zurücklegen.
Finanzierung

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

Erfahrungen

In drei Schulen der Pilotphase gehen nach Durchführung der Kampagne durchschnittlich 97 % der Schüler zu Fuß zur Schule. Etwa ein Fünftel nutzt ein Fahrrad oder einen Roller, etwa 6 % den Bus, etwa jeder achte fährt mit dem Pkw der Eltern zur Schule.\footnote{Die an den Routinen orientierte Befragung bezog die Möglichkeit mehrerer Verkehrsmittel, zum Beispiel auf Hin- oder Rückweg, oder an verschiedenen Tagen sowie mögliche Angaben für mehrere Kinder ein. Die Summe der Anteile liegt daher über 100 %.}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Meine Kinder gehen / mein Kind geht nach der Kampagne</th>
<th>häufiger zu Fuß</th>
<th>gleich häufig zu Fuß</th>
<th>seltener zu Fuß</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>unbegleitet zu Fuß</td>
<td>9</td>
<td>90</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>begleitet zu Fuß</td>
<td>18</td>
<td>80</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>im Auto</td>
<td>17</td>
<td>79</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


Materialien

- [http://www.rpn.ch/cer/Apied](http://www.rpn.ch/cer/Apied) vom 15.6.2004 (Commission d’éducation routière du canton de Neuchâtel)

4.2.2 Walk to School – Großbritannien

Träger

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

Konzept und Maßnahmen


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

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


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

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


Erfahrungen


Materialien


4.2.3 Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten

Träger

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
Konzept und Maßnahmen

Im Herbst 1994 führte der Fachverband FUSS e.V. erstmals in allen Bundesländern zu den Einschulungsterminen eine Kampagne unter dem Motto: “Erleben, was auf dem Schulweg geschieht, anstatt daran vorbeizufahren“ durch. Im Jahr 2000 entwickelte der FUSS e.V. zusammen mit dem Hamburger Amt für Schule ein Falblatt zur Direktverteilung an die Eltern von Schulkindern. Seit 2002 beteiligen sich mehrere Institutionen in Deutschland mit einer Informations-Kampagne am Internationalen Aktionstag „I walk to school“. Hierzu zählen die Bundesministerien
  1. für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,
  2. für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
  3. für Gesundheit und soziale Sicherung und
  4. für Familie, Senioren, Frauen und Jugend sowie
  5. das Umweltbundesamt.

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

Ziel der Kampagne ist, Eltern, Lehrkräften und Erziehern
  1. die Vorteile des Gehens auf den Schul- bzw. Kindergartenwegen der Kinder (beispielsweise Selbständigkeit, Gesundheit, Kontakte, Selbstbewusstsein, Verkehrssicherheit, Umweltbewusstsein, Lernfähigkeit) zu verdeutlichen und

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

Die Materialien sind nicht vorrangig auf die Verkehrserziehung ausgerichtet. Nach Einschätzung der Träger der Kampagne haben Unfalluntersuchungen gezeigt, dass die Unkenntnis von Verkehrsregeln keine vorrangige Unfallursache bildet. Daher setzt die Kampagne konzeptionell folgende Prioritäten:
1. bauliche und betriebliche Maßnahmen auf den Schulwegen (engineering),
2. Einführung und Durchsetzung sicherheitsrelevanter Normen (enforcement) und
3. Erziehung und Bildung (education).

Die Zielgruppen werden mit positiv besetzten Themen wie
  1. Eltern: Erhalt der „Gesundheit“ und der „Lernfähigkeit“ ihrer Kinder
  3. Lehrkräfte: Bedeutung der Bewegung vor Schulbeginn, damit die Kinder „wach und fit“ sind

angesprochen.

**Finanzierung**


**Erfahrungen**

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

? Bereitstellung der Informationen über einen langjährigen Zeitraum, damit die Schulen zumindest die Eltern neu einzuschulender Kinder ansprechen können.


**Materialien**

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

**4.2.4 Grüne Meilen**

**Träger**

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

**Konzept und Maßnahmen**


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

Für Lehrkräfte und Erzieher standen spielerisch angelegte Materialien beispielsweise über

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

zur Verfügung.
Ein zweiter Baustein der Kampagne umfasste Bestandsaufnahmen und Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsanlagen auf den Alltagswegen der Kinder. Dies sollte unter anderem
? die Ortskenntnis, den Orientierungssinn und das Abstraktionsvermögen der Kinder steigern,
? zu einer realistischeren Wahrnehmung von Gefahren beitragen und
? Möglichkeiten zur Beteiligung der Kinder an kommunalen Planungsprozessen eröffnen.
Hierfür stellten die Träger der Kampagne für die Kinder Materialienvordrucke wie Fragebögen oder Grundlagen für Lageplanskizzen zur Verfügung. Kommunen konnten auf Empfehlungen für Aktionsformen zurückgreifen, auf der die Kinder Ergebnisse der beiden Aktionen und ihre Verbesserungsvorschläge präsentieren konnten.


Finanzierung

Die Kampagne des Jahres 2002 wurde durch
? das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,
? das Umweltbundesamt und
? den deutschen Kinderschutzbund
gefordert. Im Jahr 2003 traten
? die Generaldirektion Umwelt der EU und
? das Baumarktunternehmen OBI
als Unterstützer auf.

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

Erfahrungen

Die erste Kampagne des Jahres 2002 hatte für den Baustein „Grüne Meilen“ das Ziel, die Distanz zwischen Deutschland und Johannesburg mit fast 9.000 Kilo-
metern symbolisch abzubilden. Mit über 30.000 beteiligten Kindern und etwa 141.000 Grünen Meilen wurde dieses Ziel weit übertroffen. Im Jahr 2003 legten die Kinder europaweit über 540.000 Grüne Meilen zurück.

Auch die regionalen Kampagnen in 2004 und 2005 konnten mit
\[ \text{? über 8.000 Grünen Meilen von etwa 1.000 Kindern in der Region Hannover oder} \]
\[ \text{? über 80.000 Meilen von etwa 9.000 Kindern in 126 Einrichtungen Schleswig-Holsteins} \]
die ehemaligen bundesweiten Ziele fast erreichen bzw. weitaus übertreffen. Nach Kenntnis der Träger haben viele Kommunen örtlich öffentlichkeitswirksame Präsentationsformen zur Übergabe und Weiterleitung der „Grünen Meilen“ an den Bund bzw. die EU gewählt.


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

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

Die für die Träger unerwartet große Resonanz der Kampagne ist nach ihrer Einschätzung auch auf
- die Kooperation zwischen einem Interessenverband und einem von vielen Kommunen getragenen Verein,
- die Möglichkeit zur örtlichen Weiterentwicklung der angebotenen Materialien

\(^{18}\) Der im Vergleich zu anderen Untersuchungen niedrige Anteil der Begleitmobilität kann durch den zeitlichen Zusammenhang der Befragung mit den Aktionswochen begründet sein.

\(^{19}\) Im Original ohne Differenzierung nach baulicher und verfügbarer Gehwegbreite
• eine Rückkopplung der örtlich wie auch überörtlich erzielten Ergebnisse mit den Kindern zurückzuführen.

Materialien

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

4.2.5 Zu Fuss einkaufen – Fussverkehr Schweiz

Träger

Kompetenzzentrum Fussverkehr Schweiz und Einzelhandelsunternehmen Volg

Konzept und Maßnahmen

„Zu Fuss einkaufen‘ war ein Pilotprojekt des Kompetenzzentrums Fussverkehr Schweiz (Kap. 4.2.12), aus dem Erfahrungen gesammelt werden sollten,
- inwiefern eine Kampagne zu Gunsten des Gehens in der Öffentlichkeit angenommen wird,
- welche Wirkungen sie haben kann,
- welche Akteure angesprochen und
- welche Werbemaßnahmen eingesetzt werden können.

Im Kanton St. Gallen wurden im Frühjahr 2003 17 Filialen des Einzelhandelsunternehmens Volg (Angebots schwerpunkt periodischer Bedarf) ausgewählt. In ihren Einzugsgebieten wurden an alle Haushalte unter anderem
- Faltblätter mit Informationen zu örtlichen Kurzstrecken, die zu Fuß zurückgelegt werden können, sowie

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


**Finanzierung**


**Erfahrungen**

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


Materialien
- Fussverkehr Schweiz: Kampagne ‚Zu Fuss einkaufen’. fussverkehr.ch 3/03

4.2.6 Walking the way to Health: Gesundheitsförderung durch das Gehen

Träger
Thames Valley Health Walks Project

Konzept und Maßnahmen

Finanzierung

Erfahrungen

Etwa ein Viertel der Teilnehmer sieht seine Verkehrsmittelroutinen – auf Alltagswegen über die geführten Gänge hinaus – zu Gunsten häufiger Gehen und selte-
nerer Pkw-Nutzung verändert. Mehr als die Hälfte der Teilnehmer gibt an, insgesamt häufiger zu Fuß zu gehen. Über 90 % der Teilnehmer wollen diese Form des Gehens auch langfristig fortsetzen. Sie begründen dies mit einem besseren Selbstgefühl, besserer Fitness oder auch besserem Schlaf. Jeder zwanzigste Teilnehmer geht nach eigener Einschätzung seltener zum Arzt.


Materialien


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

Träger

Department for Planning and Infrastructure, Government of Western Australia

Konzept und Maßnahmen

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

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

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


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


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

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

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

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

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

**Finanzierung**

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

**Erfahrungen**

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

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

- Fahrrad von 2 auf 3 %,
- ÖV von 6 auf 7 %,
- Mitfahrten im Kfz von 20 auf 22 %.
Der Zuwachs der zu Fuß absolvierten Wege ist auch auf eine veränderte Zielwahl zurückzuführen, etwa in der Wahl örtlich nahe gelegener Einkaufsmöglichkeiten.

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

Materialien


4.2.8 Modellversuch „mobiles Schopfheim“

Träger

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

Konzept und Maßnahmen


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

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


- Mit Schwerpunkt auf der Förderung des Fahrradverkehrs, der ÖV-Nutzung sowie des Verkehrsverhaltens als Kfz-Nutzer wurden eine Vielzahl weiterer Maßnahmen durchgeführt. Hierzu zählten beispielsweise die
  - Publikation einer an alle Haushalte verteilten Radverkehrskarte,
  - eine Kampagne „Energiesparend Autofahren“,
  - ein „integrierter ÖV-Fahrplan“ mit Darstellung aller relevanten Linien, Verkehrsträger und Querverbindungen in die umliegenden Ortschaften,
  - die Einrichtung und Anschubfinanzierung eines Wanderbusses sowie eines Nachtbusses.
  - Regelmäßige Bekanntmachungen in der lokalen Presse und aperiodische Mitteilungen im Amtsblatt sowie im Hörfunk und Fernsehen unterstützten die Verbreitung der Informationen und förderten die Akzeptanz des Modellversuchs bei der Bevölkerung.

**Erfahrungen**


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

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

• den Adressaten die Möglichkeit eigener Beiträge geben und

Material


4.2.9 Wegweisung und Stadtpläne für Fußgänger

Wegweisung

Eine Fußgängerwegweisung unterscheidet zwischen einer zielorientierten und einer routenorientierten Wegweisung:

- Die **zielorientierte Wegweisung** weist konkrete Ziele aus und orientiert sich an einem Hauptwegenetz. Die Ziele werden aus verschiedenen Richtungen ausgewiesen, die Ausschilderung ist dadurch eindeutig und leicht verständlich. Diese Wegweisungsform dient sowohl dem Alltags- als auch dem Freizeitverkehr, sie ist vielfältig und an neue Ziel anpassungsfähig.


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

**Beispiele von Wegweisungssystemen**


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

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


Material

- AG Fußverkehr von SRL und FUSS e.V. (Hrsg.): Wegweisungssysteme für den Fußverkehr, fußnote 6, August 2004
- Stadt Radolfzell: Das Fußgänger-Leitsystem der Stadt Radolfzell. 2004
- http://www.bamberg.de/stadtplanungsamt/allgemein/archiv/fussgaenger-leitsystem.htm vom 27.01.2005
- www.bamberg.de/rathaus/journal/011130r2.htm vom 27.01.2005
- www.berliner-stadtplan.com
- www.fuss-ev.de/projekte/pstadtpl.html vom 04.04.2005

4.2.10 Fußgängerbeauftragter in einer Kommunalverwaltung

Träger
Stadt Wuppertal

Konzept und Maßnahmen

Der Rat der Stadt Wuppertal hat am 19.12.1994 die Verwaltung beauftragt, „eine Beauftragte oder einen Beauftragten für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu benennen, der/die im Rahmen eines Managementteams u. a. die Planung und Ausweisung sicherer und attraktiver Gehwegnetze erarbeiten soll“. Da Wuppertal – vorwiegend bedingt durch seine Topographie – lediglich einen Radverkehrsanteil von etwa 1% am Modal Split aufweist, liegt der Tätigkeits schwerpunkt auf dem Fußgängerverkehr. Die Stelle des Beauftragten für den nichtmotorisierten Verkehr ist bei der Abteilung Verkehrsplanung im Ressort Stra-
ßen und Verkehr angesiedelt. Die Stelle soll etwa 10 % der Arbeitszeit des Stelleninhabers beanspruchen, dieser Anteil liegt erfahrungsgemäß aber etwas höher. Darüber hinaus hat der Stelleninhaber auch Verantwortung für andere Aufgaben der Verkehrsplanung.

Die derzeitige Funktion umfasst folgende Bereiche:

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

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

**Finanzierung**

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

**Erfahrungen**

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

- Sicherung von Fortbewegungsflächen gegen Einbauten und Sondernutzungen (Kap. 4.2.23),
Erarbeitung eines Netzkonzeptes – unter Berücksichtigung auch von Trampelpfaden als von Nutzern gewünschten Routen – für den Stadtteil Elberfeld,

Verbesserung von Überquerungsmöglichkeiten und Optimierung von Signalanlagen (vgl. Kap. 4.2.23 und 5.4.6),

Abbau von Angsträumen,

Gestaltung von Verkehrsanlagen zugunsten der Barrierefreiheit (vgl. Kap. 5.4.6),

Kooperation mit einem Mobilitätscenter der Verkehrsbetriebe im Bereich des Mobilitätsmanagements.

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

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

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

Materialien


4.2.11 Leitbild Langsamverkehr Schweiz

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


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


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

- **Raumordnung und Planung**
  - Überprüfung kantonaler Richtpläne (Raumordnungspläne) auf Erfüllung von raumplanerischen Zielen und Grundsätzen zur Förderung des LV (Bund und Kantone).
  - Schaffung einer Rechtsgrundlage für LV-Planungen auf Ebene von Fachplänen des Bundes.
  - Erarbeitung von Vollzugshilfen, Rechtsnormen und technischen Regelwerken für Wegenetze und Anlagen des LV.

- **Infrastruktur**
  - Bereitstellung zweckgebundener Globalmittel für Bau, Betrieb, Unterhalt/und Erneuerung von LV-Infrastrukturen.
  - Verpflichtung zu angemessenem Ersatz mit beispielhaftem Standard für bestehende LV-Infrastrukturen, die der Bund oder die Kantone aufgrund anderer Interessen aufgeben oder verändern müssen.

- **Städte und Agglomerationen**
  Koppelung der Unterstützung von Gesamtverkehrssystemen in Agglomerationen an eine dauerhafte Erfüllung von Anforderungen an LV-Anlagen (z.B. zusammenhängende Fußwege)netze)

- **Unterstützung und Umsetzung eines Verkehrssicherheitsprogrammes nach einer „Vision Zero“ (Umsetzung außerhalb des Leitbildes Langsamverkehr).**
  Hierzu zählen u.a.
  - Sanierung von Unfallhäufungsstellen,
  - Sicherung von Fußgängerverkehrspunkten und
  - Maßnahmen zur Verbesserung von Schulwegen.

- **Verstärkung der Wissensvermittlung, Forschung und statistischen Erfassung** sowie der Öffentlichkeitsarbeit des Bundes zugunsten des LV.

- **Finanzierung eines Anschubprogrammes zur Förderung des LV.**
• Neugestaltung der Finanzausgleichs (insbes. Pauschalzuschüsse des Bundes für kantonale oder kommunale Maßnahmen mit maximalen Bundesanteil von 50 %, Finanzierung aus zweckgebundenen Mineralölsteuerträgen).

Ein breites Anhörungsverfahren wurde 2003 abgeschlossen: Das Grundanliegen des Leitbildes, dass sich der Langsamverkehr als gleichberechtigter Politikbereich einer effizienten Personenverkehrspolitik entwickeln soll, fand dabei breite Unterstützung. Strittige Punkte waren
• die Frage eines eigenen Finanzierungsprogramms, das mittlerweile nicht mehr vorgesehen ist,
• die Aufgabenteilung zwischen Bund, Kantonen und privater Hand sowie
• die Verfassungsverankerung einzelner Handlungsfelder.

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

Materialien

4.2.12 Kompetenzzentrum Fussverkehr Schweiz


20 Experteninterview ASTRA im Rahmen des Forschungsvorhabens „Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung“, 22.06.2005. UVEK: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
soll der neue Namen „Fussverkehr Schweiz“ verdeutlichen, dass zu Fuss Gehen Verkehr ist.


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

? in Kooperation mit einem Einzelhandelsunternehmen die Aktion „Zu Fuss Einkaufen“ (Kap. 4.2.5),


? Derzeit führt Fussverkehr Schweiz eine Kampagne zur besseren Beachtung des Fußgänger-Vorranges an Fußgängerüberwegen durch.

Materialien

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

4.2.13 Verkehrsprojekt Haste: Pilotprojekt zur Beteiligung von Kindern an Stadtteil-Verkehrs konzepten in Osnabrück

Träger

Stadt Osnabrück

Konzept und Maßnahmen

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

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

Des Weiteren nahmen erwachsene Bürgerinnen und Bürger, örtliche Institutionen, Vereine, Interessengruppen, Politiker und verschiedene Dienststellen der Verwaltung an einem „Arbeitskreis Verkehrsberuhigung“ teil. Der Arbeitskreis legte folgende Schwerpunkte des Verkehrskonzeptes fest:
• Steigerung der Verkehrssicherheit,
• Erweiterung von verkehrsberuhigten Bereichen und
• Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs.

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

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


**Finanzierung**

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

**Erfahrungen**


Weitere Verkehrsberuhigungskonzepte mit Kinderbeteiligung sollen in anderen Osnabrücker Stadtteilen folgen.
Als Projektstruktur wird nach den Erfahrungen des Pilotprojektes empfohlen:

- Durchführung einer „repräsentativen“ Befragung mit Hilfe eines Kurzfragebogens
  Zielgruppe: möglichst viele Kinder aus 4. bis 6. Klassen der Schulen im Stadtteil
  Inhalte: Verlauf der Schulwege und der häufigsten Freizeitwege mit den Zielen sowie besondere Problem- und Gefahrenstellen

- Durchführung eines oder mehrerer vertiefender Projekte, die Analyse, Konzeption und erste Umsetzungsaktionen umfassen
  Zielgruppe: Je eine 4. Klasse aller Grundschulen und/oder Kindergruppen dieser Altersgruppe (10-12 Jahre) aus Freizeiteinrichtungen im Stadtteil
  Inhalte:
    - Analysephase: Verlauf der Schulwege und der häufigsten Freizeitwege mit den Zielen, exemplarische Verkehrsuntersuchungen, Dokumentation besonderer Problem- und Gefahrenstellen
    - Konzeptionsphase: Teilnahme an einer Kinder-Planungswerkstatt
    - Umsetzungsphase: Aktionsbeiträge zur Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen erster Maßnahmenumsetzungen

- Darüber hinaus wird empfohlen
  - Unterstützung von weiteren, freiwilligen Projekten in Schulen und außerschulischen Kindereinrichtungen mit Materialien (Arbeitsmappe, Plangrundlagen, Luftbilder) ohne eigene Personalkapazitäten der Verwaltung

Material

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

4.2.14 Empfehlungen der britischen Regierung für kommunale Strategien zur Förderung des Fußgängerverkehrs

Träger

Department of the Environment, Transport and Regions

Konzept und Maßnahmen

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

Für ihren eigenen Verantwortungsbereich definiert die Zentralregierung hierbei unter anderem folgende Aufgaben:
- Höhere Gewichtung des Fußgängerverkehrs in politischen Konzepten, Finanzierungssystem und Vorgaben für anderen Handlungsträger,
- Einführung für Kommunen und Investoren verbindlicher Richtlinien zur Fußgängerverkehrsoorientierten Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung,
- Verkehrsaufklärung im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit besonderer Thematisierung der Sicherheit von Fußgängern,
- Publikation von Informationsmaterialien zum Thema Gehen und Gesundheit.

Für die Kommunen empfiehlt die Regierung Maßnahmen zugunsten folgender Ziele:
- Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs als eigenständiger Verkehrsart,
- Integration in die Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung,
- Datengewinnung,
- Angebot von Fußgängerverkehrsnetzen mit hoher Qualität,
- Nutzungsfreundliche Verkehrsanlagen sowie
- Verkehrsmanagement und –information.

Unter diesen Zielsetzungen sollen die Kommunen Fußgängerverkehrspläne als Bestandteil der lokalen Verkehrspläne entwickeln. Die Rolle des Fußgängerverkehrs soll dabei auch in Hinblick auf folgende Handlungsfelder und Fachpläne beschrieben werden:
- Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln,
- Verkehrssicherheitsplan,
- Konzepte zur Schulwegsicherung
- lokale Agenda 21-Konzepte,
- Verkehrsmanagement,
- Betriebsverkehrspläne und
- lokale Gesundheitsförderprogramme.

Die Fußgängerverkehrspläne sollen einer Wirkungskontrolle unterliegen, im Rahmen jährlicher Fortschrittsberichte über die lokalen Verkehrspläne überprüft und in fünffjährigem Turnus aktualisiert werden. Als Mindestanforderung an eine Wirkungskontrolle dienen die nachfolgend beschriebenen Qualitätsindikatoren (Tab. 8).
<table>
<thead>
<tr>
<th>Qualitätsindikator</th>
<th>Datenbasis</th>
<th>Ziel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ziel 1: Verbesserung der Verkehrsangebote für Fußgänger</td>
<td>Zufriedenheit mit den Fußgängerverkehrsanlagen</td>
<td>Über x % der Befragten zufrieden</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Anteil der barrierefreien Fußgängerüberwege</td>
<td>Alle Fußgängerüberwege bis 2003 barrierefrei</td>
</tr>
<tr>
<td>Ziel 2: Erhöhung der Fußgängerverkehrssicherheit</td>
<td>Zahl der an Unfällen beteiligten Fußgänger</td>
<td>Reduzierung der getöteten oder schwer verletzten Fußgänger um x % bis 2006</td>
</tr>
<tr>
<td>Ziel 3: Verkehrsmanagement für den Fußgängerverkehr</td>
<td>Bewusstsein über Nutzen des Gehens durch Kampagnen</td>
<td>Über x % der Zielgruppe sind die Nutzen vier Wochen nach Abschluss einer Kampagne bewusst</td>
</tr>
<tr>
<td>Ziel 4: Effiziente Kooperation mit anderen Handlungsträgern</td>
<td>Anteil des Gehens an der Zahl der Berufswege</td>
<td>x % der Berufsweg zu Fuß bis 2006; y Betriebe bis 2003 und z bis 2006 mit Betriebsverkehrsplänen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Anteil des Gehens an der Zahl der Schulwege</td>
<td>x % der Schulwege bis 2006 zu Fuß</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Finanzmittel von Seiten Dritter</td>
<td>Verwaltungsinterne Erfassung</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 8: Qualitätsindikatoren für lokale Fußgängerverkehrspläne

**Finanzierung von Maßnahmen für den Fußgängerverkehr**


**Erfahrungen**

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

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

Material


4.2.15 Handlungskonzepte zur Förderung des Fußgängerverkehrs in Genf

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


- die Erweiterung von Fußgängerzonen in der Altstadt und zentralen Einzelhandelsgebieten,
- die Aufwertung oder erstmalige Herrichtung von Stadtplätzen sowie
- die Umnutzung bislang beispielsweise durch parkende Kfz oder für Behelfsbauten genutzten Flächen zu Gunsten von Fußgängern und Aufenthalt.

Dies kann auch eine Integration bislang privater Flächen in das Netz öffentlicher Freiflächen umfassen.

Das dritte Handlungsfeld einer Erleichterung der Fortbewegung von Fußgängern umfasst
• Verringerung der Zeitverluste an Knotenpunkten, beispielsweise durch die Anlage von Fußgängerüberwegen oder die Anpassung von Signalzeiten,
• die Umgestaltung von Straßen mit Einzelhandelsnutzungen,
• die Herstellung von Fußgängerverbindungen und Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Schulen und Senioreneinrichtungen sowie
• die Aufwertung der Zugänge zu Parks.

Das Handlungsfeld einer Behebung von Hindernissen bezieht sich auf
• eine Behebung einzelner örtlicher Hindernisse und Lückenschließung von zwischen bestehenden Fußgängerverkehrsanlagen sowie
• die Realisierung eines kleinmaschigen Fußgängerverkehrsnetzes.

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

Das fünfte Handlungsfeld Verkehrsberuhigung umfasst
• Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung im gesamten Stadtgebiet sowie
• die Sicherung von Überquerungen an Hauptverkehrsstraßen.

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

Die Infrastrukturmaßnahmen des plan piéton sind rechtlich durch das kantonale Gesetz zur Umsetzung des Schweizer Bundesgesetzes über Gehwege und Wanderwege abgesichert: Hiernach sind
• die Kommunen für die Erstellung von Richtplänen für innerörtliche Fußgängerverkehrsnetze und
• kantonale Dienststellen für Richtpläne zu Wanderwegenetzten zuständig.

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

**Finanzierung**

Die Umsetzung des plan piéton wird durch einen in einer Volksabstimmung be-willigten Rahmenkredit finanziert.

**Erfahrungen**

Etwa 40 % der Einwohner Genfs legen ihre Wege an Werktagen ausschließlich zu Fuß zurück. In der Agglomeration Genf, die neben der Stadt die direkten Nachbar-kommunen umfasst, legen die über 6 Jahre alten Bewohner etwa 38 % der Wege zu Fuß zurück. Dieser Anteil des Fußgängerverkehrs liegt erheblich über den Anteilen in den Kernstädten wie auch der Agglomerationen kleinerer und mittelgroßer deut-
scher Großstädte, ist andererseits jedoch mit denen anderer Schweizer Großstädten vergleichbar.\textsuperscript{21}

\textbf{Materialien}

- http://www.ville-ge.ch/geneve/plan-pietons vom 15.06.2005

4.2.16 Netzkonzept und Maßnahmenprogramm für 20 Grüne Hauptwege in Berlin

\textbf{Träger}

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

\textbf{Konzept und Maßnahmen}


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

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


Finanzierung


Erfahrungen


Material

- www.fuss-ev.de/projekte

4.2.17 Krefelder Fairkehr – Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Träger:

Stadt Krefeld, Polizei Krefeld und Verkehrswacht

Konzept und Maßnahmen

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

In den unfallauffälligen Bereichen wurden die Geschwindigkeitskontrollen und Sanktionen gegen parkende Kfz auf Gehwegen verstärkt. Dem Anhö rungsbogen, der Kfz-Fahrern nach Geschwindigkeitsüberschreitungen zugeht, liegen Informationsblätter über die fairkehr-Ziele bei.

Die Kommunikation umfasst u.a. ansprechend gestaltete Schulwegempfehlungen für Grundschulen, Kindertagesstätten und Informationsmaterialien für Eltern (Verkehrserziehung, Geschenke mit Bezug zur Verkehrssicherheit). Die Materialien sensibilisieren Eltern auch für die Fähigkeiten ihrer Kinder im Straßenverkehr.

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


Der Polizeisportverein Krefeld führt für Kinder, die psychisch durch einen Verkehrsunfall leiden, in regelmäßigen Abständen Kurse zum Erlernen eines kreativen Umgangs mit den Traumata durch.
Finanzierung

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

Erfahrungen


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

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

Materialien

- Stadt Krefeld: Materialien zur Aktion Krefelder fairkehr
- laufende Projektmaterialen der Stadt Krefeld unter http://www.krefeld.de
4.2.18 Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf

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

Konzept und Maßnahmen
Das Schweizer Bundesamt für Energiewirtschaft hat 1996 im Rahmen des Aktionsprogramms Energie Schweiz zusammen mit dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) ein Projekt initiiert, das in Modellstädten
- die Bedingungen des nichtmotorisierten Verkehrs (NMV) verbessern,
- sein Potential zur Energieeinsparung aufzeigen und
- zugleich die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsempfinden der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer erhöhen sollte.


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


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

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

Über die erste Projektphase hinaus wurde der Fußgängerverkehr im Zeitraum 2002-2004 u. a. durch
- Mobilitätskurse für Senioren mit einem Geh-Modul,
- einen Wettbewerb für alltäglich gehende oder radfahrende Privatpersonen bzw. dies unterstützende Betriebe und Vereine sowie

Im Folgenden werden die drei erstgenannten Maßnahmen detaillierter dargestellt.

Bild 12: Fußgänger-Leitsystem in Burgdorf (Bild: Stadt Burgdorf)
**Begegnungszone in einem Geschäftsbereich**

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

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

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

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

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

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

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

Die Begegnungszone wirkte auf deutlich höhere Fußgängerverkehrsstärken in den einbezogenen Straßen hin: In einem Teilabschnitt stieg sie um über 50 %. In einem anderen Teilabschnitt mit im Nachher-Zustand veränderten Wegwahlmöglichkeiten ist nach Einschätzung der Bearbeiter der Wirkungsuntersuchung eine leichte Steigerung wahrscheinlich. Die Zahl der Radfahrenden stieg im Durchschnitt
mehrerer Zählstellen um etwa 70 %, während die Kfz-Verkehrsstärken um etwa 16 % sanken.

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


![Bild 13: Begegnungszone in Burgdorf (Bild: Stadt Burgdorf)](image)

Fahrradhauslieferdienst


22 In den deutschen verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen ist die Trennung der Verkehrsarten zumeist beibehalten (BOUSKA, 2001)
Die Fahrradstation setzt für den Lieferdienst Sozialhilfeempfänger ein, die hierüber eine Tätigkeit und soziale Kontakte gewinnen. Für die bis zu 40 kg schweren Ladungen nutzen sie Fahrräder mit einem Elektromotor zur Unterstützung der Muskelkraft. Einer zunehmenden Nachfrage nach privaten Transporten und Kurierfahrten kommt die Fahrradstation mit einem kostenpflichtigen Kurierservice entgegen.


**Mobilitätsberatungsprojekt „Sportlich unterwegs in Burgdorf“**


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

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Vorher</th>
<th>Nachher</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß, Skater</td>
<td>14</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Fahrrad</td>
<td>26</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz (Fahrer), Motorrad, Mofa</td>
<td>41</td>
<td>35</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz (Mitfahrer)</td>
<td>15</td>
<td>15</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Finanzierung


Erfahrungen des Modellstadtvorhabens

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

---

23 Basis 289 Personen. Angaben zur Altersgruppe der Befragten liegen nicht vor, Rundungsdifferenzen zu an 100 % fehlenden. Die Verkehrsmittelanteile der insgesamt fast 600 Teilnehmer entsprechen in der Vorher-Phase annähernd den 289 vorher und nachher erfassten Personen.
sensgruppen nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer umstritten sind, entscheidend begünstigt. Voraussetzung dieses Konsens waren
- der laufende persönliche Kontakt in der Projektkommission,
- der Grundlagenkonsens in der Parkplatzfrage,
- eine zu den Seiten der Interessensgruppen wie der Gewebevereinigungen neutrale Haltung der Stadt und
- das Bemühen um „win-win“-Projekte.

Die projektbezogenen Ziele des Modellvorhabens wurden ebenso wie die generellen Ziele des Energie Schweiz-Programms mit
- freiwilligen Maßnahmen zur rationellen Energieverwendung,
- staatlichen Rahmenbedingungen für einen rationellen Energieverbrauch und
- einem Dialog über umstrittene Themen unter den Betroffenen erreicht.

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

Materialien
- Laufende Projektmaterialien unter http://www.modelcity.ch

4.2.19 Theodor-Stern-Kai, Frankfurt (Main)

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


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

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

Bild 14: Tiefufer Theodor-Stern-Kai, Frankfurt

4.2.20 Promenade Karl-Heine-Kanal, Leipzig


Der Stadtteil Plagwitz hat seit Mitte der neunziger Jahre eine Umstrukturierung von ausgeprägten Industrie- zu Büro- und Dienstleistungsnutzungen durchlaufen. Neben teilweise leer gefallenen Wohnungen entwickelten sich neue oder stabilierte Wohnnutzungen. Diese Wohn- und Büronutzungen begleiten die Promenade
auf überwiegender Länge. An einigen Teilabschnitten, vor allem in stadtauswärtsiger Lage westlich des S-Bahn-Ringes, liegen derzeit ungenutzte Gewerbebrachen. In unmittelbarer Nähe der Promenade liegen mehrere Schulen, ein kleineres Stadtteilzentrum und mehrere Verwaltungseinrichtungen. Auf Teilabschnitten kann die Promenade auch der Verbindung zu zwei S-Bahnhöfen in etwa 300 m und einem größeren Stadtteilzentrum in etwa 400 m Entfernung dienen.

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

Bild 15: Promenade am Karl-Heine-Kanal Leipzig


4.2.21 Umbau und städtebauliche Integration der Seftigenstraße, Wabern, Schweiz

Träger
Kanton Bern, Gemeinde Köniz und Verkehrsbetriebe Bern

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

Als Ziele der Umgestaltung wurden definiert:

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

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

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

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

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

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

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


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

### Material:


### 4.2.22 Bauliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit

**Überwindung von Höhenunterschieden: Schrägaufzug am Rathaus in Traunstein**


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

Bild 18:
Verbindung der südlichen Ober- und Unterstadt Traunsteins durch einen Schrägaufzug
(Bild: Regierung Oberbayern)

Peoplemover: Aufzug zur Überquerung einer Hauptverkehrsstraße (Pfullingen)

Nach Erfahrungen des Herstellers und der Stadt Pfullingen liegen die Investitionskosten des Peoplemovers mit etwa 180.000 € (Referenzanlage Pfullingen) höher als für Fußgängersignalanlagen, aber niedriger als für Fußgängerbrücken oder -unterführungen. Wegen des im Vergleich zu Über- oder Unterführungen geringe-
ren Flächenbedarfs kann ein besonderes Einsatzfeld des Peoplemovers in Berei-
chen mit geringen Flächenverfügbarkeit liegen, in denen eine gestalterische Ein-
passung in das stadträumliche Umfeld möglich ist und Fußgängersignalanlagen
nicht in Betracht kommen.

Bild 19:
Peoplemover Pfullin-
gen
(Bild: Hersteller)

Ergänzung von Fußgängerunterführungen durch niveaugleiche Über-
quersanlagen an Hauptverkehrsstraßen (Leipzig)

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

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

Bild 20:
Ebenerdige Fußgänger-
signalanlage und mo-
dernisierte Unterführung
am Leipziger Innen-
stadtring
4.2.23 Betriebliche Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Bewegungsfreiheit

Sicherung von Fortbewegungsflächen gegenüber Gehwegaufstellern als Sondernutzung (Wuppertal)

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


Optimierung von Lichtsignalanlagen für Fußgänger (Wuppertal)

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

• Zur Berechnung der Grünzeiten veranschlagt die Stadt Wuppertal mit 1,2 m/s standardmäßig die niedrigste der in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 1992/2003) vorgegebenen Räumgeschwindigkeiten der Fußgänger. Bei höherer Zahl von Senioren oder Gehbehinderten wurde an einer Reihe von Signalanlagen ein mit 1,0 m/s berechnetes verlängertes Grünzeitangebot eingerichtet.

• Mit einer zweimaligen Grünphase für Fußgänger innerhalb eines Umlaufes (sog. „Doppelanwurf“) und mit einer weitestmöglichen Einrichtung einer „ Grünen Welle“ an durch Mittelinseln geteilten Überwegen zielt die Stadt Wuppertal auf eine zügigere Fortbewegungsmöglichkeit für Fußgänger an signalgeregelten Knoten.

• An geeigneten Knotenpunkten setzt die Stadt Wuppertal signalgeregelte Diagonalfurten ergänzend zu den Furten über die Zufahrtsarme ein (Bild 21).
Freigabe von Hafenflächen außerhalb der Betriebszeiten für Fußgänger (Flensburg)

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

5. Fragestellungen, Methodik und Untersuchungsbeispiele der empirischen Erhebungen

5.1 Bewertung des derzeitigen Erkenntnisstandes über bauliche Maßnahmen für den Fußgängerverkehr

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


kann auch eine höhere Zahl zu Fuß absolviertet Etappen höhere Passantenfrequenzen bedingten.\footnote{Hierauf deuten etwa höhere Passantenzahlen nach der Umgestaltung der Seftigenstraße/Wabern (Schweiz) bei gleich bleibenden Anteilen von Fußgängern im Einkaufsverkehr hin (Kap. 4.2.21).}


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


Zusammenfassend kann der Erkenntnisstand wie folgt bewertet werden:

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

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

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


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

5.2.1 Übersicht der Maßnahmentypen und Fragestellungen

In der Untersuchung werden die Wirkungen

- einer Netzergänzung oder -verdichtung mit einer neuen Fußgängerverkehrs-
anlage und

- einer Umgestaltung und Attraktivierung bestehender Anlagen

als wesentliche bauliche Handlungsfelder betrachtet. Drei Untersuchungsbeispiele
für die beiden o. g. Maßnahmenfelder dienen zur Verbindung zwischen Stadtge-
bieten. Zwei weitere Untersuchungsbeispiele repräsentieren für Fußgänger attrak-
tiver gestaltete Straßenräume in Einzelhandelsbereichen.

Auf den Verbindungsanlagen und in den Einzelhandelsbereichen werden Wirkun-
gen auf die Verkehrsmittelwahl sowie auf die Zielwahl der Fußgänger herausge-
arbeitet (Tab. 10). Hier wurden Personen befragt, die zum Befragungszeitpunkt als
Fußgänger unterwegs waren. Die Kapitel 5.2.3, 5.2.4 und 5.3 benennen die Hypo-
thesesen und grenzen die befragten Fußgängergruppen ein.

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

- die Ausgabebeträge zu Fuß gehender im Vergleich zu den Pkw-nutzenden

- der objektive Gehalt von häufig als Hemmnis gegenüber dem Gehen genann-
ten Gründen

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Fragestellungen</th>
<th>Befragte Verkehrssteilnehmergruppen</th>
<th>Maßnahmen- und Anlagentyp</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Verkehrsdurchführung</td>
<td>Umgestaltung und Attraktivierung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verbindungsanlage</td>
<td>Verbindungsanlage</td>
</tr>
<tr>
<td>Bewertung der Anlage durch die Nutzer</td>
<td>Fußgänger (und Kfz-Nutzer)</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Routine Verkehrsmittelwahl (Kap. 5.2.3)</td>
<td>Fußgänger</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Routine Zielwahl (Kap. 5.2.4)</td>
<td>Fußgänger</td>
<td>X</td>
</tr>
<tr>
<td>Ausgabebetrag Einkauf / Dienstleistung (Kap. 5.2.5)</td>
<td>Fußgänger und Kfz-Nutzer als Kunden</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
| Hemmnisse gegenüber dem Gehen: Art/Gewicht transportierter Gegens-
tände (Kap. 5.2.6) | Fußgänger und Kfz-Nutzer als Kunden | | X |

Tab. 10: Übersicht der Anlagentypen und Fragestellungen der Befragungen
5.2.2 Bewertung der Fußgängerverkehrsanlagen

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

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

• Gespräche, eine für Stadtteilzentren typische Aufenthaltsform (ALRUTZ et al. 2003), sind situativ v.a. an das Treffen von Bekannten gebunden. Die Gesprächshäufigkeit dürfte für die Vorher-Zeiträume nicht mehr zuverlässig erinnerlich sein.
• Auch die Häufigkeit weiterer Aufenthaltsformen wie etwa Kinderspiele oder das Verweilen dürfte für die Vorher-Zeiträume nicht mehr erinnerlich sein.

5.2.3 Hypothesen zur Routine der Verkehrsmittelwahl

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

Netzverdichtung:

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

Die Prüfhypothese hat folgende Situationsbedingungen zu berücksichtigen:

• Die Befragung fand an einer nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbaren Anlage statt. Sie erfasste nur Personen, die dort zu Fuß unterwegs waren (Kap. 5.4.2).
• In Hinblick auf ein aussagefähiges Kollektiv (Kap. 5.3) war nur ein Untersuchungsbeispiel in Kiel repräsentiert. Die Lage der Kieler Brücke als Fußgänger-Verbindung und die Wegeverkürzung zwischen zwei Stadtgebieten ist mit mehreren in jüngerer Zeit gebauten Fußgängerbrücken vergleichbar (z.B. Halle/Saale, Lübeck, Bremen) und auf andere Städte übertragbar. Die Lage an einem stadtbildprägenden Gewässer verleiht ihr eine besondere Attraktivität, diese erscheint aber z.B. auch auf Grünzüge übertragbar.
• Die Kieler Brücke verkürzt den Weg für Fußgänger gegenüber dem Vorher-Zustand und gegenüber den Kfz- und ÖV-Netzen um etwa 30%. Mit bis zu etwa 1,5 km Länge zwischen dem Stadtteilzentrum von Gaarden (Vinetaplatz) und den südöstlichen Arbeitsplatz- und Einzelhandelsschwerpunkten der Kieler Innenstadt stellt sie erstmals eine Verbindung in fußläufigen Distanzbereichen her. Auch diese Situationsbedingung ist für vergleichbare neue Verbindungsanlagen in anderen Städten übertragbar.

**Attraktivierung von Fußgängerverbindungen**

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

\[\text{"Eine Fußgängerverbindung, die attraktiv hergerichtet wird, motiviert die sie nutzenden Fußgänger dazu, den Weg zwischen den angebundenen Stadtgebieten häufiger zu Fuß zurückzulegen."}\]

**Attraktivierung von Fußgängerverkehrsanlagen in Einzelhandelsbereichen**

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

\[\text{"Eine Aufwertung straßenbegleitender Fußgängerverkehrsanlagen in Einzelhandelsbereichen – u. a. durch Gehwegverbreiterung, bessere Querungsmöglichkeiten, Begrünung und Aufenthaltsangebote – motiviert die sie nutzenden Fußgänger dazu, diese Bereiche häufiger zu Fuß aufzusuchen."}\]

**Überprüfung der Kausalität**

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

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

\[\text{\underline{\text{25}} \quad \text{Die Flensburger Promenade war vor dem Umbau teilweise nicht zugänglich. Der Umbau hat in geringem Maße auch eine Wegeverkürzung bewirkt.}}\]
nehmen, und die Begründungen für das häufigere Gehen herangezogen werden (Tab. 11).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Netzverdichtung/Attraktivierung</th>
<th>Filter für befragte Fußgänger</th>
<th>Bewertung der Veränderungen</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Näherungsveränderter Merkmale</td>
<td>Vorherige Wege zwischen Stadtgebieten/ins Zielgebiet</td>
<td>Erinnerung und Bewertung der Veränderungen</td>
<td>Wahrnehmung veränderter Merkmale</td>
</tr>
<tr>
<td>Begründung veränderter Verkehrsmittelwahlroutinen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 11: Kausalstruktur der Hypothese zur Verkehrsmittelwahlroutine

5.2.4 Hypothese zur Routine der Zielwahl

Netzverdichtung

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

Attraktivierung von Fußgängerverbindungen

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

Attraktivierung von Fußgänger-Verkehrsanlagen in Einzelhandelsbereichen

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

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

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

5.2.5 Ausgabebeträge für Einkäufe und Dienstleistungen

Als Hypothese wurde verfolgt:

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


5.2.6 Hemmnisse gegenüber dem Gehen

Als Hypothese wurde verfolgt:

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


- bereits vorliegenden Erkenntnissen über die Länge von Kfz-Fahrten und Fußwegen und

- Ungenauigkeiten, die in Hinblick auf die unterstellten kurzen Distanzen in der Wahrnehmung der Nutzer erwartet werden können, nicht betrachtet.
5.3 Methodik der Erhebungen

5.3.1 Grundgesamtheit und Stichprobe der Befragungen

Als Erhebungsmethoden fanden
• Befragungen auf den umgestalteten bzw. neuen Fußgängerverkehrsanlagen,
• fallweise Abschätzungen des Umfangs der transportierten Gegenstände,
• Zählungen der Stärken des Fußgängerverkehrs sowie
• eine Erfassung baulicher und betrieblicher Merkmale der Anlagen

Einsatz. Die Methoden wurden nach den Anlagentypen differenziert.

Befragungen auf Verbindungsanlagen

Die Untersuchung trifft Aussagen über Fußgänger im Alter von etwa 30-65 Jahren. Diese Altersgruppe
• repräsentiert Personen in der biographischen Erwerbsphase, in der sich die routinemäßig genutzten Verkehrsmittel oftmals von der Ausbildungs- und der Seniorenphase unterscheiden, und
• berücksichtigt, dass die Personen in dieser Lebensphase möglichst auch schon vor Einrichtung bzw. Umgestaltung der Verkehrsanlage in den angebundenen Stadtgebieten gewohnt oder hier Ziele gehabt haben sollen.

Zu berücksichtigen ist, dass die örtlich konzentrierten Befragungen an den Anlagen nur eine eingeschränkte Aussagefähigkeit über die Entwicklung der Verkehrsmittelanteile haben können:
• Da eine Befragung zum Zeitpunkt des Vorher-Zustandes nicht möglich ist, hätte ein Stichtags-Bezug nach dem KONTIV-Design keine Aussagekraft.
• Trotz weitest möglich konstanter Einzelhandelsstrukturen, ÖV-Linien und Kfz-Verkehrsnetze (Kap. 5.4.1) lässt sich nicht ausschließen, dass z.B. frühere Kunden des Einzelhandels in den angebundenen Zielgebieten im Nachher-Zeitraum andere Zielpunkte aufsuchen.26

Die Befragung bezog je Untersuchungsbeispiel zumeist etwa 200 Personen ein (Tab. 12). Nach den Erfahrungen MÖNHEIMS ermöglicht ein Kollektiv dieser Größe auch in großstädtischen Innenstädten mit unterschiedlichen Anreiseverkehrsmitteln belastbare Aussagen (MÖNHEIM 1999). Über Filterfragen wurden nur die Personen erfasst, die
• keine Städtetouristen waren bzw. für den Alltagsverkehr nicht relevante Ziele aufsuchten27 und


27 Die Untersuchungsbeispiele in Kiel und Flensburg zielen auch auf eine Stärkung des Städtetourismus ab.
die mit Erinnerung an den Vorher-Zustand die Veränderungen bewerten konnten.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kiel Höhrnbrücke und Gaardener Brücke</th>
<th>Flensburg Schiffbrücke Uferpromenade</th>
<th>Halle/Saale Schmeerstraße/Rannische Straße</th>
<th>Bremen Pappelstraße</th>
<th>Wuppertal Berliner Straße/Höhne</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Verbindungsanlage</td>
<td>Verbindungsanlage</td>
<td>Verbindungsanlage</td>
<td>Einzelhandelsbereich</td>
<td>Einzelhandelsbereich</td>
</tr>
<tr>
<td>Fußgänger</td>
<td>220</td>
<td>154</td>
<td>222</td>
<td>219</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>76</td>
<td></td>
<td></td>
<td>157</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 12 Übersicht der Zahl befragter Personen

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

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


**Befragungen in einem Einzelhandelsbereich**


Die Fußgänger wurden wiederum nach ihrer Kenntnis des Vorher-Zustandes gefilt tert. Die Personen wurden nach Möglichkeit beim Verlassen des Untersuchungsbereiches angesprochen, wenn sie u.a. einen Gesamtüberblick über ihre Ausgaben
haben. Wegen der hier geringeren Personenfrequenzen wurde nach Ende eines Interviews die nächstfolgende Person befragt.

**Fragenkatalog**

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

**Art und Gewicht transportierter Gegenstände**

Die Art transportierter Gegenstände wurde nach Augenschein folgenden Kategorien zugeordnet:
- Zahl von Einkaufstaschen, Handtaschen, Rucksäcken, Einkaufskörben,
- Zahl von Getränkekästen oder anderen sperrigen Gegenständen,
- weitere Gegenstände wie etwa ein Gefährt oder ein Stock.

**5.3.2 Zählung der Fußgängerverkehrsstärken**


### Variable Erfassung

**objektive Personenmerkmale**

- **Geschlecht**
  - weiblich, männlich
- **Alter**
  - Altersgruppe nach Augenschein
- **Gruppengröße**
  - Zahl der 30 – 65-Jährigen in einer nach Augenschein zusammengehörigen Gruppe

### Situationsbedingungen des aktuellen Weges

- **Quelle**
  - Woher kommen Sie jetzt?
- **Zweck**
  - Wohnen Sie dort?/Was haben Sie dort gemacht?
- **Ziel**
  - Wohin gehen Sie jetzt?
- **Zweck**
  - Wohnen Sie dort?/Was werden Sie dort machen?

### Routinen Verkehrsmittelwahl

- **Routine des Gehens**
  - Wie oft sind sie in der Woche zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) zu Fuß unterwegs?
- **Veränderung der Routine des Gehens**
  - Gehe Sie heute zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) etwa gleich oft, seltener oder häufiger zu Fuß als vor dem Umbau der Schiffbrücke?
- **Frühere Verkehrsmittelroutine**
  - Waren Sie vor dem Umbau häufiger mit anderen Verkehrsmitteln zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) unterwegs als heute?
- **Routine des Gehens /Veränderung (Spaziergänger)**
  - Gehen Sie in den letzten zwei, drei Jahren insgesamt ungefähr so oft wie in früheren Jahren spazieren oder häufiger oder seltener?
- **Pkw-Verfügbarkeit**
  - Hätten Sie für diesen Weg einen Pkw nutzen können?
- **Generelle Verkehrsmittelroutine (ortsunabhängig)**
  - Was ist Ihr häufigstes Verkehrsmittel zur Arbeit/ Einkauf/ Freizeit?

### Routinen Zielwahl

- **Veränderung Routinen Zielwahl**
  - Egal ob zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln: Sind Sie heute öfter zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) unterwegs als vor dem Umbau?
- **Veränderung Routinen Zielwahl (Spaziergänger)**
  - Gehen Sie in den letzten zwei, drei Jahren hier auf der Schiffbrücke ungefähr so oft spazieren wie in früheren Jahren oder eher seltener oder häufiger?

### Wahrnehmung der physischen Umwelt

- **Bewertung Anlage**
  - Was finden Sie hier gut?
  - Was finden Sie hier schlecht?
  - Gibt es (von vorgegebenen Merkmalen) etwas, was Sie hier besonders gut finden?
  - Und gibt es (von vorgegebenen Merkmalen) etwas, was Sie hier besonders schlecht finden?

### wahrgenommene Veränderungen der physischen Umwelt

- **Erinnerung Vorher-Zustand**
  - Können Sie sich noch erinnern, wie die Schiffbrücke vor dem Umbau aussah?
- **Bewertung Veränderung**
  - Hat der Umbau die Schiffbrücke insgesamt verbessert oder verschlechtert?
- **Bewertung Veränderung**
  - Gibt es etwas, was sich besonders verbessert hat?
- **Bewertung Veränderung**
  - Gibt es etwas, was sich besonders verschlechtert hat?

### Motive

- **Gründe veränderter Routine des Gehens**
  - Weshalb gehen Sie heute zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) häufiger/seltener zu Fuß als vor dem Umbau?
- **Gründe veränderter Zielwahl**
  - Weshalb sind Sie heute insgesamt öfter/seltener zwischen (Stadtteil/Bereich Straße) und (Stadtteil/Bereich Straße) unterwegs als vor dem Umbau?
- **Gründe häufigeren Gehens/veränderter Zielwahl (geschlossene Kontrollfrage)**
  - Wie wichtig ist der Umbau der Schifferbrücke als Grund, dass Sie hier öfter zu Fuß gehen?
- **Gründe häufigeren Gehens (Spaziergänger)**
  - Weshalb gehen Sie insgesamt häufiger (seltener) spazieren?

**Tab. 13:** Variablen der Befragungen auf Verbindungsanlagen (Untersuchungsbeispiel Flensburg)
5.3.3 Erfassung von Umfeldmerkmalen

Zu den Erhebungsmerkmalen zählten

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

5.4 Untersuchungsbeispiele

5.4.1 Auswahlkriterien

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


- Die Umgestaltung der Straßen erfolgte zu Gunsten der Gehwegbreiten. Darüber hinaus umfasste sie mehrere weitere Maßnahmenbereiche wie etwa eine Begrünung, qualitätsvolle Gestaltungsdetails des Seitenraums oder Querungsmöglichkeiten.


- Dem ruhenden Kfz-Verkehr stehen vor wie nach der Umgestaltung Stellplätze im Straßenraum zur Verfügung. Dies ließ erwarten, dass die Fußgänger eventuelle Änderungen ihrer Verkehrsmittelwahl nicht in entfallenen Stellplätzen begründen.


Da deutliche Angebotsverbesserungen für den Fußverkehr das primäre Auswahlkriterium sind, werden über die wie o.g. konstanten Merkmale hinaus folgende Einflüsse vernachlässigst:

- In einigen der untersuchten Straßen wurde eine Straßenbahn- durch eine Busbedienung abgelöst. Die Straßenbahnen bedienten die Straßenzüge schon
mehrere Jahre vor den Umgestaltungen nicht mehr. Wegen der vorrangigen Quartiersversorgung wurden Veränderungen in der ÖV-Bedienungsqualität (Fahrtenhäufigkeit, Platzangebot, Linienverlauf außerhalb der betrachteten Straßenzüge) vernachlässigt.

- Die Regelungen und eventuelle Veränderungen einer Parkraumbewirtschaftung wurden nicht betrachtet.

Die Untersuchungsbeispiele mit vorrangiger Verbindungsfunktion sind wie folgt charakterisiert:

- Das Kfz-Verkehrsnetz und die ÖV-Linienführung zwischen den verbundenen Gebieten sind vor und nach den Baumaßnahmen vergleichbar.
- Unberücksichtigt blieben wiederum die ÖV-Angebotshäufigkeit, eventuelle Veränderungen einer Parkraumbewirtschaftung sowie städtebauliche Nutzungsänderungen außerhalb der fußläufigen Ent fernungsbereiche der Anlagen.

Ein Vorher-Nachher-Vergleich war in der Laufzeit des Forschungsvorhabens nicht möglich. Der Zeitpunkt der Realisierung der Angebotsverbesserungen sollte daher noch vergleichbare potentielle Nutzergruppen – wie etwa eine im Wesentlichen vergleichbare Bewohnerstruktur der umliegenden Stadtteile – repräsentieren,

• so weit möglich eine Erinnerung der Nutzer an die Verhaltensroutinen vor den Angebotsverbesserungen zulassen und
• zugleich eine Stabilisierung von Verhaltensroutinen auch schon danach erlauben.

Die Untersuchungsbeispiele sind seit den Jahren 1997–2003 in Betrieb (Kap. 5.4.2-5.4.6).
5.4.2 Kiel: Hörnbrücke und Gaardener Brücke als Verbindung zwischen der Innenstadt und Gaarden

Träger
Landeshauptstadt Kiel

Konzept und Maßnahmen


Die Fußgängerverbindung umfasst auf etwa 700 m Länge folgende Abschnitte:


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

Bild 23: Lageskizze der Hörnbrücke Kiel
Erfahrungen

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

5.4.3 Flensburg: Uferpromenade mit Verbindung zwischen der nördlichen
Innenstadt und Jürgensby

Träger
Stadt Flensburg

Konzept und Maßnahmen

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

Der Abschnitt Schiffbrücke wurde 1999-2001 mit einer direkt entlang der Förde
laufenden Promenade umgestaltet. Die Umgestaltung sollte zu einer Stärkung der
Innenstadt als Wohn- und Arbeitsstandort sowie als Ziel des Städtetourismus bei-
tragen:
• Neustrukturierung und Entlastung von Verkehrsflächen,
• Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeit der Uferzone,
• Verbesserung der Anbindung der Innenstadt an den Hafen für Fußgänger und
Radfahrer, Aufwertung als Bestandteil des Ostseeradweges und des Schles-
wig-Holsteinischen Küstenwanderweges.
Die Schiffbrücke bildet die Schnittstelle zwischen Altstadt und Förde. Vor ihrer Umgestaltung war sie u.a. durch parkende Kfz und provisorische Pavillons der Fördeschifffahrt genutzt. Das Ufer war durch Zollabgrenzungen nicht zugänglich, Fußgängern standen teilweise keine eigenen oder klar strukturierten Flächen zur Verfügung (Bild 26).

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


Bild 25: Luftbild der Flensburger Promenade
(Bild: Stadt Flensburg)
5.4.4 Halle (Saale): Umgestaltung des Straßenzuges Schmeerstraße/Rannische Straße als Verbindungsweg

Träger
Stadt Halle(Saale)

Konzept und Maßnahmen

Der Straßenzug Schmeerstraße - Rannische Straße - Franckeplatz wurde 2003 als Tempo 30-Zone mit regelmäßigen Abbiegegeboten für Kfz und auf Teilabschnitten als Fußgängerzone mit Straßenbahngleiskörper und leicht erhöhten Seitenbereichen gestaltet. Im Vorher-Zustand standen Fußgängern neben durchgängigen Kfz-Stellplätzen unter 2 m breite, teils auch minimale Seitenraumflächen zur Verfügung. Unter Aufgabe der meisten Kfz-Stellplätze wurden die Seitenräume auf 2-4 m Breite erweitert und mit einem Geh- sowie Ober- und Unterstreifen in Kleinpflasterbelag gestaltet. Der Straßenzug hat für Fußgänger zwischen der Innenstadt und den südlich anschließenden Wohngebieten hohe Verbindungsfunktion. Am Franckeplatz, wo die Fußgängerverbindung einen Hauptverkehrsstraßenzug kreuzt,
wurden durch Aufgabe von Kfz-Fahrstreifen 2 von 4 Fußgängersignalanlagen mit zuvor längeren Rotphasen überflüssig. Zugleich wurden Gehwegflächen auf einem Teilbereich platzartig von 3-4 auf bis zu 15 m Breite erweitert.


Bild 28: Lageskizze des Straßenzuges Schmeerstraße/ Rannische Straße

Bild 29: Schmeerstraße im Vorher-Zustand
5.4.5 Bremen: Umgestaltung einer Straße in einem Stadtteilzentrum

Träger
Freie Hansestadt Bremen

Konzept und Maßnahmen


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

Bild 31: Lageskizze der Pappelstraße

Bild 32: Pappelstraße im Vorher-Zustand

Bild 33: Pappelstraße nach der Umgestaltung

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

5.4.6 Wuppertal: Umgestaltung einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße mit Einzelhandelsnutzungen

Träger
Stadt Wuppertal

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

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

umgebaut. Der erste Abschnitt fungierte dabei als Pilotprojekt für die Umgestaltung der gesamten B 7 im Stadtgebiet Wuppertals und wurde daher einer Wirkungsuntersuchung unterzogen (BRUCKNER et al. 2000). Er umfasst etwa 750 m, der in jüngerer Zeit umgestaltete Abschnitt über 800 m Länge.

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

Die Umgestaltungen stehen in Zusammenhang mit einer Umstellung von Straßenbahn- auf Busbedienung in den 80er Jahren. In unmittelbarer Nähe des Straßenzuges verläuft die Schwebebahn. Unter Beibehaltung der Funktion als Ortsdurchfahrt der B 7 (40.000-45.000 Kfz/Tag) zielte die Umgestaltung auf eine städtebauliche Integration des Straßenzuges, eine stärkere Berücksichtigung des Fußgänger- und des Fahrradverkehr sowie eine Beschleunigung des Busverkehrs ab. Unter Aufgabe der Straßenbahnschienen und einzelner Kfz-Abbiegespuren sowie bei Reduzierung der Kfz-Fahrstreifenbreite kamen folgende Maßnahmen Fußgängern zugute:
• Die vorher zumeist etwa 3 m breiten Gehwege wurden auf in der Regel 3,5-5 m Breite aufgeweitet (Bild 4). In Teilbereichen stehen Fußgängern breitere, auch platzartig gestaltete Flächen zur Verfügung. Die Plätze laden mit Bänken zum Verweilen ein.


• Die Furten an Signalanlagen und an Anschlussknoten sind durch eine Pfasterung gegenüber den Fahrbahnen und den Radwegfurten abgehoben. Sie sind über die Regelbreite von 4 m nach RiLSA hinaus dimensioniert und teilweise auch breiter als die anschließenden Gehwege angelegt. Zur Berechnung der Grünzeiten veranschlagt die Stadt Wuppertal mit 1,2 m/s generell die nach RiLSA langsamste Fußgänger-Räumgeschwindigkeit (WIDMANN 2003).

• Die früheren Fußgängerunterführungen wurden geschlossen. Fußgängersignalanlagen in jeweils etwa 200-250 m Abstand bilden zusammen mit den signalisierten Verkehrsstraßenknoten ein erheblich dichteres Angebot an Überquerungsmöglichkeiten als zuvor.

Bild 34: Lageskizze des Untersuchungsabschnittes Berliner Straße/Höhne
Erfahrungen mit der Umgestaltung des ersten Teilabschnitts


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

6.1 Hörnbrücke Kiel

Stärke des Fußgängerverkehrs

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

Stichprobe und Grundgesamtheit


<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersgruppe</th>
<th>30-39</th>
<th>40-49</th>
<th>50-59</th>
<th>60-65</th>
<th>k.A.</th>
<th>Gesamt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Einzelperson</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>73</td>
</tr>
<tr>
<td>Frau</td>
<td>24</td>
<td>29</td>
<td>20</td>
<td>18</td>
<td>1</td>
<td>92</td>
</tr>
<tr>
<td>Mann</td>
<td>20</td>
<td>16</td>
<td>19</td>
<td>35</td>
<td>1</td>
<td>91</td>
</tr>
<tr>
<td>Personen in Paaren</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Frau</td>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
<td>15</td>
<td>4</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>Mann</td>
<td>2</td>
<td>9</td>
<td>5</td>
<td>15</td>
<td>3</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>Personen in 3er Gruppen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Frau</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Mann</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Allein Gehend</th>
<th>Personen in Gruppen 2er</th>
<th>Personen in Gruppen 3er</th>
<th>Personen in Gruppen 4er oder mehr</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mann</td>
<td>33</td>
<td>22</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Frau</td>
<td>22</td>
<td>18</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Summe</td>
<td>55</td>
<td>41</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 15: Grundgesamtheit der Fußgänger auf der Hörnbrücke nach Anteilen der Geschlechter und Gruppengrößen
Insgesamt zwei Drittel der Befragten hatten die Quelle oder ein Ziel ihres Weges im Stadtteil Gaarden. Jeweils etwa ein Zehntel war dabei auf dem Arbeitsweg bzw. als Spaziergänger unterwegs. Die meisten befragten Personen nutzten die Brücke auf dem Weg zum Einkaufen.

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

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

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

Wahrnehmung und Bewertung der Merkmale der Hörnbrücke und ihres Umfeldes

Die Hörnbrücke und die bislang fertiggestellten Freiräume in ihrem Umfeld erhalten durch die Passanten sehr positive Bewertungen. Über die Hälfte der Befragten bewertet ihre allgemeine – nicht spezifizierte – Gestaltung als positiv, etwa ein Viertel die Belebung und soziale Nutzungen. Auf die offene Frage nach für sie positiven Merkmalen gab lediglich ein Fünftel der Befragten an, dass es keine ihnen besonders gut gefallende Merkmale gäbe. Dementsprechend nahmen fast 90 % der Befragten keine ihnen schlecht gefallenden Merkmale wahr. Einzelne als negativ wahrgenommene Merkmale sind etwa die technische Funktionsweise der Brücke und die noch laufenden Bauarbeiten auf den unbebauten Flächen (Tab. 17).
Unter den entsprechend Tab. 18 vorgegebenen Merkmalen sehen die Befragten besonders die Breite der Fußgängerverkehrsanlage, die - durch den Bau der Brücke und der anschließenden Gehwege erstmals zugänglichen – Uferbereiche und die Begrünung der benachbarten Uferbereiche als „besonders gut“ an. „Besonders schlecht“ gefällt den Passanten lediglich die Führung des Radverkehrs (Tab. 18)²⁸.

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


<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Verbesserungen</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadträumliches Umfeld</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Spielmöglichkeiten</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz-Parkplätze</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Netzverdichtung/Verbindung</td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Belag</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Radverkehrs anlagen</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Brückenkonstruktion/Funktion</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Belebung/soziale Nutzung</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung allgemein</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Phase Bauarbeiten</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>19</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Routine der Verkehrsmittelwahl

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
<th>Anteil der Befragten [%]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>täglich</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>3x/Woche</td>
<td>28</td>
</tr>
<tr>
<td>2x/Woche</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>1x/Woche</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>1-2x/Monat</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>seltener als 1x/Monat</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Bild 37: Veränderung der Häufigkeit des Gehens zwischen Gaarden und der Innenstadt (Anteil an den Befragten, ohne Spaziergänger und Parkende. n=119)
Tab. 21: Motive für das häufigere oder seltenere Gehen zwischen Gaarden und der Innenstadt (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=81)

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bewertung der Wichtigkeit</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr wichtig</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>eher wichtig</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>weder noch</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>eher unwichtig</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>weiß nicht</td>
<td>7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


Früher häufigstes Verkehrsmittel

<table>
<thead>
<tr>
<th>Früher häufigstes Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>zu Fuß</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Motiv</th>
<th>früher häufigstes Verkehrsmittel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Rad</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Fußverkehrsmittel</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>(kostenlose) Parkmöglichkeiten</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>kurze/gute/schnelle Verbindung</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>finanzielle Vorteile des Gehens</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Gehen vorteilhaft, Erlebnis Gehen</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Zeiteinsparung</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Aktueller Wegezweck</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Arbeit</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>Einkauf</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstige</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

FA32-Schlussbericht
Tab. 27: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zur Arbeit (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=80)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Allgemein häufigstes Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>arbeite nicht</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Allgemein häufigstes Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>Motorrad</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Allgemein häufigstes Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>38</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td>Motorrad</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Häufigkeit des Spazierengehens

Unter den 220 Befragten auf der Hörnbrücke war fast ein Zehntel als Spaziergänger, also ohne zielgerichtete Wege in einen der angrenzenden Stadtteile, unterwegs. Von ihnen gab ein Drittel an, im Vergleich zu früheren Jahren insgesamt – im
Bereich der Hörnbrücke wie auch an anderen Orten – häufiger spazieren zu gehen. Dies ist zumeist durch die biographische Phase der Personen bedingt, indem sie beispielsweise das Rentenalter erreicht haben oder mit Enkelkindern spazieren gehen.

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

**Veränderung der Zielwahl**


<table>
<thead>
<tr>
<th>Häufigkeit der Zielwahl</th>
<th>Anteil an den Befragten ohne Parkende und Spaziergänger</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>früher nie</td>
<td>5%</td>
</tr>
<tr>
<td>etwas seltener</td>
<td>1%</td>
</tr>
<tr>
<td>gleich oft</td>
<td>62%</td>
</tr>
<tr>
<td>etwas häufiger</td>
<td>20%</td>
</tr>
<tr>
<td>viel häufiger</td>
<td>11%</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>1%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>viel häufiger</th>
<th>etwas häufiger</th>
<th>etwas seltener</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>stadtärmliches Umfeld</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Fußverkehrsnetz</td>
<td>9</td>
<td>19</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort</td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>kurze/gute/schnelle Verbindung</td>
<td>12</td>
<td>25</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gehen vorteilhaft</td>
<td></td>
<td></td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Zeiterersparnis</td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>6</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

**Fazit**

6.2 Schiffbrücke Flensburg

Stärke des Fußgängerverkehrs

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

Stichprobe und Grundgesamtheit


<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersgruppe</th>
<th>30-39</th>
<th>40-49</th>
<th>50-59</th>
<th>60-65</th>
<th>k.A.</th>
<th>Gesamt</th>
<th>Anteile [%]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Frauen</td>
<td>13</td>
<td>15</td>
<td>10</td>
<td>16</td>
<td>54</td>
<td>28</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Männer</td>
<td>12</td>
<td>22</td>
<td>11</td>
<td>22</td>
<td>67</td>
<td>35</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2 Personen</td>
<td>Frauen</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>10</td>
<td>11</td>
<td>7</td>
<td>37</td>
</tr>
<tr>
<td>Männer</td>
<td>5</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>29</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3 oder mehr Personen</td>
<td>Frauen</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Männer</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Allein Gehend</th>
<th>Personen in Gruppen</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mann</td>
<td>45</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Frau</td>
<td>28</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Summe</td>
<td>73</td>
<td>21</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Arbeit</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Spaziergang</td>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td>Einkauf</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Parken-Einkauf</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

**Wahrnehmung und Bewertung von Merkmalen der Schiffbrücke**

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

- (überwiegend nicht spezifizierte) Gestaltungsmerkmale der Promenade,
- soziale Nutzungen – insbesondere im Bereich des Museumshafens – oder
- die Veränderung gegenüber dem Vorher-Zustand, als der Uferbereich nicht durchgängig nutzbar war,
gut. Für lediglich ein Viertel der Passanten gibt es keine ihnen gut gefallenden Merkmale (Tab. 34). Dementsprechend gaben drei Viertel der Befragten auch keine für sie negativen Merkmale an. Einigen Fußgängern mangelt es auf der Promenade an einer Begrünung oder an einer geringeren Kfz-Verkehrsstärke auf der stadtseitig verlaufenden Hauptverkehrsstraße (Tab. 34).


Etwa gleich viele Befragte nehmen jedoch auch Verschlechterungen des stadt-räumlichen Umfeldes wahr: Insbesondere der Abriss von früheren Pavillons der Förde- und Ausflugsschifffahrt verbindet sich für sie mit einem Verlust stadtstämmlicher Identifikationsnutzungen. Für weitere 15 % der Befragten, überwiegend der älteren Personengruppen, bedeutet dies auch einen Verlust an Belebung. In der Erinnerung eines Fünftels der Befragten verbindet sich die Umgestaltung auch mit
einem Verlust an Begrünung\textsuperscript{29}. Diesen wahrgenommenen Verlusten entsprechend geben mit 40 % auch weniger Fußgänger als etwa auf der Kieler Hörnbrücke an, dass sie keine Verschlechterungen durch den Umbau sehen (Tab. 36).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Verbesserungen</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>44</td>
</tr>
<tr>
<td>Bänke</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadträumliches Umfeld</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Radverkehrsanlage</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Netzverdichtung/Verbindung</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Stärke Kfz-Verkehr</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Belag</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Grün</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsanlagen allgemein</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Belebung/soziale Nutzungen</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung allgemein</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Einzelhandel/Gastronomie/Markt</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>25</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

**Routine der Verkehrsmittelwahl**

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

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

\textsuperscript{29} Die Schiffbrücke wies vor dem Umbau keine Begrünung auf. Die südlich anschließende, schon in den 90er Jahren umgestaltete Hafenspitze ist nach diesem Umbau stärker begrünt als zuvor.
auch auf ihre biographische Phase. Anders als auf der Kieler Hörnbrücke, die mit einer Netzverdichtung auch den Weg zwischen den angrenzenden Stadtteilen deutlich verkürzte, steht in Flensburg eine Netzergänzung nicht als Motiv des häufigeren Gehens im Vordergrund (Tab. 37). Die häufiger Gehenden stufen den Umbau der Schiffbrücke zumeist als Verbesserung ein und bewerten ihn als wichtiges Motiv für das Gehen (Tab. 38 und Tab. 39). Der Anteil der zwischen den angrenzenden Stadtteilen anlagenbedingt häufiger gehender Passanten kann auf 15-20% geschätzt werden.

Bild 39: Veränderung der Häufigkeit des Gehens zwischen Jürgensby und der Innenstadt/Duburg (Anteil an den Befragten, ohne Spaziergänger und Parkende. n=87)
<table>
<thead>
<tr>
<th>Motive</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>stadtärmisches Umfeld</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Fußverkehrsnetz</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Verkehrsmittelewahl</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>städtebauliche Nutzung</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>sonstiges</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz-Verkehr</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>sehr stark verbessert 18 46</td>
</tr>
<tr>
<td>etwas verbessert 4 11</td>
</tr>
<tr>
<td>etwas verschlechtert 4 4</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr stark verschlechtert 4 4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>sehr wichtig 20 16</td>
</tr>
<tr>
<td>eher wichtig 40</td>
</tr>
<tr>
<td>weder noch 4 4</td>
</tr>
<tr>
<td>eher unwichtig 4</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr unwichtig 4</td>
</tr>
<tr>
<td>weiß nicht 4 4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Die Personen, die nach dem Umbau der Schiffbrücke häufiger zwischen den angrenzenden Stadtteilen zu Fuß gehen, haben diesen Weg früher tendenziell zumeist mit dem Kfz oder ebenfalls zu Fuß zurückgelegt (Tab. 40). Praktisch alle häufiger Gehenden hätten für den Weg auch einen Pkw nutzen können, waren in ihrer Ver-
kehrsmittelwahl also wahlfrei. Die Personen mit zuvor ausgeprägter Kfz-Nutzung
sind tendenziell durch die Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage zum häufige-
ren Gehen motiviert. Schon zuvor häufig zu Fuß Gehende regt insbesondere das –
durch den Umbau erstmals zugängliche – städtebauliche Umfeld mit der Förde-
kante zum noch häufigeren Gehen an.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>zu Fuß</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>12</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Wegzweck</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Arbeit</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittagspause</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Einkauf</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td>Arbeit-Besuch</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Arbeit-Einkauf</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
<th>viel häufiger</th>
<th>etwas häufiger</th>
<th>etwas seltener</th>
<th>viel seltener</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>11</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td></td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>arbeitet nicht</td>
<td>7</td>
<td>41</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
<th>viel häufiger</th>
<th>etwas häufiger</th>
<th>etwas seltener</th>
<th>viel seltener</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>19</td>
<td>52</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>4</td>
<td>15</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>4</td>
<td>11</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>22</td>
<td>44</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td></td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
<th>viel häufiger</th>
<th>etwas häufiger</th>
<th>etwas seltener</th>
<th>viel seltener</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>19</td>
<td>52</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>4</td>
<td>26</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td></td>
<td>22</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>15</td>
<td>44</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td></td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

### Häufigkeit des Spazierengehens

Der Umbau der Schiffbrücke hat eine Reihe von Flensburgern motiviert, hier häufiger als zuvor spazieren zu gehen. In sehr geringem Umfang hat sie auch Flensburger zu einem generell – unabhängig vom Ort – häufigeren Spazierengehen motiviert: Ein Fünftel der interviewten Spaziergänger gab an, nach dem Umbau generell häufiger Spaziergänge zu unternehmen. Dies war zumeist in ihrer biographischen Phase begründet, 3 der 65 Spaziergänger führte als expliziertes
Motiv jedoch auch die Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage und die neu gewonnene Zugänglichkeit des Uferbereichs an. Über die Hälfte der befragten Flensburger Spaziergänger unternimmt nach dem Umbau mehr Gänge auf der Schiffbrücke, dies ist zumeist in der wahrgenommenen Attraktivität der Anlage und ihres stadträumlichen Umfeldes begründet (Bild 40 und Tab. 45).

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Motiv</th>
<th>Häufigkeit des Spazierengehens auf der Schiffbrücke</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>38</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadträumliches Umfeld</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Änderung der Zielwahl

Der Umbau der Schiffbrücke hat in geringem Umfang dazu beigetragen, dass mehr Personen – auch unabhängig von dem zum Befragungszeitpunkt aktuellen Weg zu Fuß – insgesamt häufiger zwischen den angrenzenden Stadtteilen unterwegs sind: Für die etwa 20 % der Befragten, die hier häufiger unterwegs sind, stehen die
Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage und ihres stadträumlichen Umfeldes sowie das dichtere Fußwegenetz als Motive im Vordergrund (Bild 41 und Tab. 46).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Änderung der Häufigkeit der Zielwahl</th>
<th>viel häufiger</th>
<th>etwas häufiger</th>
<th>etwas seltener</th>
<th>viel seltener</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>stadträumliches Umfeld</td>
<td>6</td>
<td>17</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Fußverkehrsnetz</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>6</td>
<td>33</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>kurze/gute/schnelle Verbindung</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Verkehrsmittelwahl</td>
<td>6</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>städtebauliche Nutzung</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>sonstiges</td>
<td>6</td>
<td></td>
<td></td>
<td>6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

6.3 Schmeerstraße/Rannische Straße in Halle/Saale

Stärke des Fußgängerverkehrs

In den sieben fünfzehnminütigen Zählintervallen zwischen 10.00 und 17.00 Uhr wurden insgesamt 1.715 Personen gezählt. Bei Hochrechnung auf Basis der vorliegenden Tagesganglinie für die Kieler Hörnbrücke entspricht dies etwa 7.800 Personen im Zeitraum 10-18 Uhr und 13.800 Personen/24 Stunden\(^{30}\).

Stichprobe und Grundgesamtheit

Bei den 222 geführten Interviews wurden alle Altersgruppen von 30-65 Jahren berücksichtigt, hierbei ist die Gruppe der augenscheinlich 50-59-Jährigen am stärksten vertreten. Allein Gehende sind im Vergleich zu der Grundgesamtheit stärker repräsentiert, wobei vor allem allein gehende Frauen überproportional für die Interviews gewonnen werden konnten. Personen in Paaren sind bei guter Abbildung der Geschlechtsverteilung in der Grundgesamtheit insgesamt etwas schwächer repräsentiert\(^{31}\) (Tab. 47 und Tab. 48).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Anzahl nach Altersgruppen</th>
<th>30-39 Jahre</th>
<th>40-49 Jahre</th>
<th>50-59 Jahre</th>
<th>60-65 Jahre</th>
<th>Gesamt</th>
<th>Anteil [%]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Einzelperson</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frau</td>
<td>18</td>
<td>41</td>
<td>48</td>
<td>26</td>
<td>133</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>Mann</td>
<td>8</td>
<td>14</td>
<td>27</td>
<td>20</td>
<td>69</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>Personen in Paaren</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Frau</td>
<td>2</td>
<td>9</td>
<td>5</td>
<td>16</td>
<td>7</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Mann</td>
<td>2</td>
<td>9</td>
<td>5</td>
<td>16</td>
<td>7</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Allein Gehend</th>
<th>Personen in Gruppen</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>2er</td>
<td>3er</td>
</tr>
<tr>
<td>Mann</td>
<td>32</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Frau</td>
<td>39</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Summe</td>
<td>71</td>
<td>26</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

\(^{30}\) Die Tagesganglinie der Hörnbrücke erscheint in Hinblick auf die städtebaulichen Nutzungen der angebundenen Innenstadtbereiche und die vergleichbaren Öffnungszeiten der Einzelhandelbetriebe als auch für den Straßenzug Schmeerstraße/Rannische Straße als übertragbar.

\(^{31}\) Nach dem Eindruck des Erhebungspersonals zeigten Männer im Vergleich zu den übrigen Untersuchungsbeispielen eine niedrigere Bereitschaft zu einem Interview. Daneben wiesen die nachmittäglichen Zählintervalle, in denen witterungsbedingt und wegen höherer Fußgängerverkehrsstärken der Befragungsschwerpunkt lag, deutlich höhere Anteile von Frauen als die Vormittags- und Mittagsintervalle auf.
Wahrnehmung und Bewertung des Straßenzuges Schmeerstraße/Rannische Straße

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Positive Merkmale</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehwege</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>Grün</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>stadträumliches Umfeld</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Radverkehrsanlagen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsanlagen allgemein</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Lage im Netz</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Belag</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderungen allgemein</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Einzelhandelsauslagen/Außensitze</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Einzelhandel</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Phase Bauarbeiten</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Schmutz</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖPNV</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Gehwegabsenkung</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>31</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Besonders gute Merkmale</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>81</td>
</tr>
<tr>
<td>Bäume</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Sitzbänke</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td>Straßenbahn</td>
<td>48</td>
</tr>
<tr>
<td>Führung Radverkehr</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Kinderspielmöglichkeiten</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>11</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Verbesserungen</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Grün</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Belag</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Stärke Kfz.-Verkehr</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderungen allgemein</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Einzelhandel</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Geschwindigkeit Kfz.-Verkehr</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖPNV</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Schmutz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Phase Bauarbeiten</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gehwegabsenkung</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>18</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

**Routine der Verkehrsmittelwahl**

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
<th>Anteil der Befragten [%]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>täglich</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>3x/Woche</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>2x/Woche</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>1x/Woche</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td>1-2x/Monat</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>seltener als 1x/Monat</td>
<td>6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Motiv</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort/Arbeitsstandort</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>städträumliches Umfeld</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>städtebauliche Nutzung</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Phase Bauarbeiten</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>sonstiges</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bewertung der Veränderungen</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>sehr stark verbessert</td>
<td>viel häufiger 12</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>etwas häufiger 22</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>etwas seltener 4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>viel seltener 3</td>
</tr>
<tr>
<td>etwas verbessert</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>weder noch</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>etwas verschlechtert</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Wichtigkeit

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bewertung der Wichtigkeit</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>sehr wichtig</td>
<td>viel häufiger 4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>etwas häufiger 9</td>
</tr>
<tr>
<td>eher wichtig</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>weder noch</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>eher unwichtig</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr unwichtig</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>weiß nicht</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>4 2 2</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>8 39 4</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>zu Fuß</td>
<td>6 22 8</td>
</tr>
<tr>
<td>früher nie</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>4 2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Motive</th>
<th>Früher häufigstes Verkehrsmittel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Rad</td>
</tr>
<tr>
<td>stadträumliches Umfeld</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort / Arbeitsstandort</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Gehen vorteilhaft / Erlebnis Gehen</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>städtebauliche Nutzung</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Phase Bauarbeiten</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


³³ Zu berücksichtigen ist, dass Fußgänger auf Arbeitswegen durch die kontinuierlichen Interviews im Werktags-Zeitraum von 9.00 bis etwa 19.00 Uhr gegenüber Personen auf Einkaufswegen schwächer repräsentiert sein dürften und eine Reihe von Befragten auch nicht berufstätig war. Die Aussage für Arbeitswege kann daher nur auf 8 im Nachher-Zeitraum häufiger Gehende zurückgreifen.
Auch im Einkaufsverkehr sind mehrere Befragte durch die Umgestaltung des Straßenzuges zum häufigeren Gehen motiviert worden. Das ausgeprägt häufigere Gehen der auf Einkaufswegen Interviewten wie auch die vielfache Routine des Gehens zum Einkaufen (Tab. 58 und Tab. 60) ist jedoch auch stark durch die biographische Phase der Fußgänger oder das Ersatzbusangebot im ÖPNV bedingt. Für die zwischen der Südstadt und der Stadtmitte häufiger Gehenden haben im Einkaufsverkehr daher auch öffentliche Verkehrsmittel und das Kfz Bedeutung.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Wegenzweck</th>
<th>viel häufiger</th>
<th>etwas häufiger</th>
<th>etwas seltener</th>
<th>viel seltener</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Arbeit</td>
<td>3</td>
<td>9</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Einkauf</td>
<td>10</td>
<td>43</td>
<td>10</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Besuch</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Arbeit-Einkauf</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Freizeit-Einkauf</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Arztbesuch</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>arbeite nicht</td>
<td>8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Häufigkeit des Gehens

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Änderung der Zielwahl

Der Umbau der Schmeerstraße/Rannischen Straße hat in geringem Umfang dazu beigetragen, dass mehr Personen insgesamt häufiger zwischen der Südstadt und der Stadtmitte unterwegs sind. 9 % der Befragten sind hier – unabhängig vom Gehen – insgesamt etwas häufiger, über 80 % der Befragten gleich oft zu Fuß. Im Vordergrund für ihre Zielwahl stehen Gründe der biographischen Phase (26 %), die wahrgenommene Attraktivität des Straßenabschnitts nimmt einen geringeren Anteil ein (13 %) (Bild 43 und Tab. 62).
Bild 43: Änderung der Zielwahl (Anteil an den Befragten. n=160 \(^{34}\))

<table>
<thead>
<tr>
<th>Motiv</th>
<th>Änderung der Häufigkeit der Zielwahl</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>etwas häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort/Arbeitsort</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>städtebauliche Nutzung</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>sonstige Einzelmotive</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

**Fazit**

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

6.4 Pappelstraße Bremen

Stärke des Fußgängerverkehrs

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

Stichprobe und Grundgesamtheit

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersgruppe</th>
<th>30-39</th>
<th>40-49</th>
<th>50-59</th>
<th>60-65</th>
<th>k.A.</th>
<th>Gesamt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Frau</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Mann</td>
<td>14</td>
<td>26</td>
<td>22</td>
<td>23</td>
<td>85</td>
<td>37</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>96</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersgruppe</th>
<th>Allein Gehend</th>
<th>Personen in Gruppen</th>
<th>Summe</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mann</td>
<td>36</td>
<td>7 1 0</td>
<td>45</td>
</tr>
<tr>
<td>Frau</td>
<td>41</td>
<td>11 3 0</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>Summe</td>
<td>78</td>
<td>19 4 0</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Wahrnehmung und Bewertung der Pappelstraße


<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmale</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Positive Merkmale</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Bänke</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadträumliches Umfeld</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Radverkehlanlage</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Netzverdichtung/Verbindung</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung allgemein</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Belebung/soziale Nutzungen</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Einzelhandel/Gastronomie/Markt</td>
<td>52</td>
</tr>
<tr>
<td>Stärke Kfz-Verkehr</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Geschwindigkeit Kfz-Verkehr</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>18</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

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

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

Routine der Verkehrsmittelwahl

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

Tab. 68: Häufigkeit des Gehens auf der Pappelstraße


Bild 44: Veränderung der Häufigkeit des Gehens zur Pappelstraße
(Anteil an den Befragten. n=219)
<table>
<thead>
<tr>
<th>Motiv</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>städträumliches Umfeld</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Verkehrsmittelwahl</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Erlebnis Gehen</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>städtebauliche Nutzung</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz-Verkehr</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>sonstiges</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bewertung der Verbesserung</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr stark verbessert</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>etwas verbessert</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>weder noch</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>sehr stark verschlechtert</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>weiß nicht</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bewertung der Wichtigkeit</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr wichtig</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>eher wichtig</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>weder noch</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>eher unwichtig</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr unwichtig</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>weiß nicht</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 71: Bewertung der Wichtigkeit des Umbaus der Pappelstraße für die Änderung der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=36)
Fast die Hälfte der Personen, die häufiger zu Fuß in die Pappelstraße kommen, sind auch vor dem Umbau vor allem zu Fuß hierher gekommen. Hierunter sind eine Reihe von häufiger Gehenden, die - auch unabhängig von ihrer Verkehrsmittelroutine - insgesamt häufiger Ziele in der Pappeltrasse aufsuchen (s.u.).

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>zu Fuß</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>früher nie</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>k. A.</td>
<td>6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>früher häufigstes Verkehrsmittel</th>
<th>Rad</th>
<th>ÖV</th>
<th>Kfz</th>
<th>zu Fuß</th>
<th>früher nie</th>
<th>k. A.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stadträumliches Umfeld</td>
<td>13</td>
<td>13</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>6</td>
<td>6</td>
<td>13</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort, Arbeitsstandort</td>
<td>9</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>19</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Erlebnis Gehen</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>städtebauliche Nutzung</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>10</td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>6</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>arbeitet nicht</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>32</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 76: Änderung der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zu Freizeitzielen (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=36)

Änderung der Zielwahl


Unter den insgesamt seltener in die Pappelstraße Kommenden weisen einige Befragte, die für einige Einkäufe auch das Kfz nutzen, auf die aus ihrer Sicht fehlenden Kfz-Parkplätze hin. Daneben sind veränderte Wohnorte oder Einzelhandelsangebote Motive eines selteneren Besuches in der Pappelstraße.
Eine größere Anzahl der befragten Personen wird häufiger unterwegs als vor der Umbauzeit. 36

**Tab. 77:** Motive einer Änderung der Zielwahl (Nennung durch % der Befragten mit veränderter Zielwahl. n=19)

Fazit

6.5 Berliner Straße/Höhne Wuppertal
Stärke des Fußgängerverkehrs

Die Stärke des Fußgängerverkehrs in den sieben fünfzehnminütigen Zählintervallen zwischen 10.00 und 17.00 Uhr beträgt insgesamt 549 Personen. Auf Basis der für die Kieler Hörnbrücke vorliegenden Tagesganglinie entspricht dies etwa 2.500 Personen im Zeitraum 10-18 Uhr und etwa 4.400 Personen im 24-Stunden-Zeitraum\(^{37}\).

Stichprobe der befragten Fußgänger und Grundgesamtheit der Passanten

Unter den 157 befragten Fußgängern sind alle Altersgruppen der angesprochenen 30-65-Jährigen vertreten. Die Zufallsauswahl und die kontinuierlichen Interviews im Zeitraum von 10.00 bis 19.00 Uhr repräsentieren stärker die Altersgruppe der 50-65-Jährigen. Der Anteil der Einzelpersonen liegt bei knapp 60\%. Frauen und Männer sind annähernd zu gleichen Anteilen vertreten (Tab. 78)\(^{38}\). Die Anteile der angesprochenen Frauen und Männer entsprechen den Anteilen in der Grundgesamtheit. Die in den Interviews angesprochenen Personen in Paaren sind gegenüber der Grundgesamtheit etwas stärker, die allein gehenden Personen etwas schwächer repräsentiert.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Altersgruppe</th>
<th>Anzahl der Personen</th>
<th>Anteile [%]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>30-39 Jahre</td>
<td>40-49 Jahre</td>
</tr>
<tr>
<td>Einzelperson</td>
<td>Frau</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mann</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Personen in Paaren</td>
<td>Frau</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mann</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Personen in Gruppen mit 3 oder mehr Personen</td>
<td>Frau</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Mann</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 78: Anzahl und Anteile befragter Einzelpersonen und Personen in Gruppen (Fußgänger).


<p>| |</p>
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Personen in Gruppen</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>2er</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Mann</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Frau</strong></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 79: Grundgesamtheit der 30-65-jährigen Fußgänger auf der Berliner Straße/Höhne nach Anteilen der Geschlechter und Gruppengröße.

**Bewertung des Straßenabschnittes Berliner Straße/Höhne durch Fußgänger**

70% der Fußgänger bewerten den Straßenzug Berliner Straße/Höhne positiv. Auf die offene Frage nach für sie positiven Merkmalen nannten ein Viertel bzw. ein Drittel dabei in allgemeiner Form die bauliche Gestaltung – beispielsweise beschrieben als „Optik“ – bzw. die Veränderungen durch den Umbau. Als positiv spezifizierte Einzelmerkmale sind die Breite des Gehweges und die Begrünung, insbesondere aber auch soziale Nutzungen des Straßenraumes beispielsweise durch „Anwohner“. 30% der Fußgänger gaben an, dass ihnen auf dem Straßenabschnitt „nichts“ gut gefalle (Tab. 80).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmale</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Positive Merkmale</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Grün</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Radverkehrsanlagen</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz-Parkplätze</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>35</td>
</tr>
<tr>
<td>Belebung/soziale Nutzung</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Stärke Kfz-Verkehr</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderungen allgemein</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>Überquerungsmöglichkeiten</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsanlagen allgemein</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Einzelhandel</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>30</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 80: Positive und negative Merkmale der Berliner Straße/Höhne aus Sicht der Fußgänger (Mehrfachnennungen möglich. n=157)
Dementsprechend sehen über 60 % der Fußgänger keine ihnen schlecht gefallenden Merkmale. Als negativ bewertete Merkmale stehen für jeweils etwa 10 % der Fußgänger die

- Stärke des Kfz-Verkehrs,
- Konfliktmöglichkeiten mit dem Radverkehr an Engstellen der zuerst umgebauten Teilabschnitte mit schmalen Radwegen sowie
- von den Befragten nicht spezifizierte „Verkehrsanlagen“ im Vordergrund.

Unter den entsprechend Tab. 81 vorgegebenen Merkmalen geben fast alle Befragten die Gehwegbreite und die Bäume als besonders gut gefallene Merkmale an.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>besonders gute Merkmale</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>Bäume</td>
<td>83</td>
</tr>
<tr>
<td>Sitzbänke</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Cafés/Gaststätten draußen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Spielmöglichkeit Kinder</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Führung Radverkehr</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 81: Besonders gute und besonders schlechte Merkmale der Berliner Straße/Höhne aus Sicht der Fußgänger (Vorgegebene Merkmale, Mehrfachnennungen möglich. n=157)


Dementsprechend geben über 55 % der Personen keine Verschlechterungen an. Auf die offene Frage nach für sie negativen Veränderungen wurden von den Perso-

nen mit negativen Urteilen die Stärke des Kfz-Verkehrs (17 %) und die Führung des Radverkehrs (12 %) – hierbei besonders mögliche Behinderungen für Fußgänger – genannt (Tab. 82).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmale</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Verbesserungen</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Grün</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Radverkehrsanlagen</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz-Parkplätze</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsanlagen allgemein</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Stärke Kfz-Verkehr</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>Geschwindigkeit Kfz-Verkehr</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>Belag</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Belebung/soziale Nutzung</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderungen allgemein</td>
<td>35</td>
</tr>
<tr>
<td>Überquerungsmöglichkeiten</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>26</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 82: Verbesserungen und Verschlechterungen durch den Umbau der Berliner Straße/Höhne (Mehrfachnennungen möglich. n=157)

**Vergleich mit den Bewertungen durch Kfz-Nutzer**


Als positives Merkmal sehen sie insbesondere die Gestaltung, beispielsweise als unspezifizierter „Optik“, sowie die Begrünung des Straßenraumes. Fast 40 % sehen keine positiven, mit etwa 50 % aber auch etwas mehr Kfz-Nutzer keine negativen Merkmale. Die genannten Negativ-Merkmale beziehen sich für etwa je 10 % der Kfz-Nutzer beispielsweise auf die Chance, einen freien Stellplatz zu finden, und auf wahrgenommene Behinderungen durch Radfahrer beim Überqueren der Radwege (Tab. 83).
Unter den entsprechend Tab. 84 vorgegebenen Merkmalen fallen den Kfz-Nutzern vor allem die Gehwegbreiten und die Begrünung „besonders gut“. „Besonders schlecht“ gefällt den meisten Kfz-Nutzern auch bei Vorgabe möglicher Merkmale „nichts“. Den Kfz-Nutzern, die hier auf mögliche Konflikte beim Überqueren der Radwege zwischen dem Kfz-Parkstreifen und dem Gehweg verweisen, stehen etwas mehr Kfz-Nutzer gegenüber, die die baulich deutlichere Trennung von Geh- und Radwegen auf dem später umgebauten Teilabschnitt als positiv hervorheben.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Positive Merkmale</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Grün</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Radverkehrsanlagen</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Belag</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>Belebung/soziale Nutzung</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderungen allgemein</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsanlagen allgemein</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Einzelhandel</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz-Parkplätze</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>Stärke Kfz-Verkehr</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Geschwindigkeit Kfz-Verkehr</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>38</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 83: Positive und negative Merkmale der Berliner Straße/Höhne für Kfz-Nutzer
(Mehrfachnennungen möglich. n=76)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmal</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>besonders gute Merkmale</td>
</tr>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>Bäume</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>Sitzbänke</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Café/Gaststätten draußen</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Spielmöglichkeit Kinder</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Führung Radverkehr</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>20</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 84: Besonders positive und besonders negative Merkmale der Berliner Straße/Höhne aus Sicht von Kfz-Nutzern
(Vorgegebene Merkmale, Mehrfachnennungen möglich. n=76)
80 % der Kfz-Nutzer sehen durch den Umbau verbesserte Merkmale. Hierzu zäh-  
en ausgeprägt die Breite des Gehweges, die Grünungestaltung oder unspezifizierte  
Gestaltungsmverkmale wie die „Optik“ oder das „Erscheinungsbild“ des Straßen-  
raumes. Diese positiv gesehenen Veränderungen überwiegen auch deutlich gegen-  
über wahrgenommenen Verschlechterungen im Bereich der Kfz-Stellplätze und der  
Stärke des Kfz-Verkehrs40.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Merkmale</th>
<th>Verbesserungen</th>
<th>Verschlechterungen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Breite Gehweg</td>
<td>28</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Grün</td>
<td>28</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Radverkehrsanlagen</td>
<td>14</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Gestaltung allgemein</td>
<td>30</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Belag</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderungen allgemein</td>
<td>9</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsanlagen allgemein</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz-Parkplätze</td>
<td>20</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Stärke Kfz-Verkehr</td>
<td>17</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Geschwindigkeit Kfz-Verkehr</td>
<td>12</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Sonstiges</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>nichts</td>
<td>20</td>
<td>49</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 85: Verbesserungen durch den Umbau im Bereich Berliner Straße/Höhne aus Sicht von  
Kfz-Nutzern (Mehrfachnennungen möglich. n=76)

Routine der Verkehrsmittelwahl der Fußgänger

Über zwei Drittel der befragten Fußgänger sind täglich oder mehrmals in der Wo-  
che auf dem Straßenabschnitt Berliner Straße/Höhne zu Fuß unterwegs (Tab. 86).  
72 % davon gehen hier gleich oft zu Fuß, ein Fünftel suchen den Straßenabschnitt  
häufiger als vor dem Umbau zu Fuß auf (Bild 46). Frauen gehen im Vergleich zu  
ihren Anteilen in der Grundgesamtheit etwas häufiger mehr zu Fuß als Männer.  
Zugleich sind sie aber auch in der Gruppe der seltener Gehenden stärker vertreten.  
Als Motive für ihr häufigeres wie auch ihr selteneres Gehen steht ihre biographi-  
sche Phase im Vordergrund.

40 Eine Wirkungsuntersuchung für den östlichen angrenzenden Teilabschnitt der Berliner Straße,  
deren Umgestaltungsprinzipien im wesentlichen mit dem hier später umgebauten und hier  
betrachteten Teilabschnitt vergleichbar waren, zeigte u.a.
- einen Rückgang der Falschparkeranteile bei etwa gleich bleibender Kfz-Stellplatzauslastung  
  (Reduzierung Kfz-Stellplatzzahl und Einführung Bewirtschaftung, zum Befragungszeitpunkt  
kostenfreie Parkmöglichkeit für zwei Stunden auf Teilabschnitten)
- einen insgesamt homogenen Ablauf des Kfz-Verkehrs,
- eine Aufwertung des Geschäftsbetriebes sowie
- eine Zunahme des Gastronomie-Außenbetriebes  
auf (BRÜCKNER, 2000).
<table>
<thead>
<tr>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
<th>Anteil der Befragten [%]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>täglich</td>
<td>35</td>
</tr>
<tr>
<td>3x/Woche</td>
<td>28</td>
</tr>
<tr>
<td>2x/Woche</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>1x/Woche</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>1-2x/Monat</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>seltener als 1x/Monat</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>erstes Mal hier</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 86: Häufigkeit des Gehens auf der Berliner Straße/Höhne

Bild 46: Veränderung der Häufigkeit des Gehens zur Berliner Straße/Höhne
(Anteil an den Befragten. n=157)

Der Umbau des Straßenzuges Berliner Straße hat dabei für knapp ein Zehntel der häufiger Gehenden eine deutlich motivierende und für weitere 10% eine neben anderen Motiven beeinflussende Wirkung: Als Motiv für das häufigere Gehen wird – neben der Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage durch 7% - von über 40% der Interviewten die biographische Phase genannt. Hierunter sind mehrere Personen, die auf die Erfordernis von „mehr Bewegung“ im Seniorentalter verweise. Weitere häufiger genannte Motive beziehen sich auf einen veränderten Wohnort und eine – auf die offene Frage hin nicht spezifizierte – „Änderung des Verkehrsmittels“. Alle Personen, die ein häufigeres Gehen mit anlagenbezogenen Merkma-
len oder mit einer „Änderung des Verkehrsmittels“ begründen, sehen den Straßenabschnitt durch den Umbau als „stark verbessert“ an. Sie stufen die Bedeutung des Umbaus für das häufigere Gehen fast durchgängig als „sehr wichtig“, im Einzelfall auch als „eher wichtig“ ein (Tab. 87 bis Tab. 89). Der Umbau des Straßenzuges hat damit insgesamt etwa 35 % der 157 befragten Fußgänger zu einem häufigerem Gehen motiviert oder dies beeinflusst41.

Über diese Gruppe hinaus stuft fast die Hälfte der häufiger Gehenden den Umbau als Verbesserung ein und schreibt ihm zugleich eine „eher wichtige“ Bedeutung für das Gehen zu. Da diese Personen aber zumeist nicht anlagenbezogene – beispielsweise biographische – Motive nennen, können sie nicht plausibel den umbaubedingt häufiger Gehenden zugerechnet werden (Tab. 87 bis Tab. 89)42.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Motive</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>städtträumliches Umfeld</td>
<td>viel häufiger     2</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>etwas häufiger   39</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort</td>
<td>etwas seltener   7</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>viel seltener     7</td>
</tr>
<tr>
<td>finanzielle Vorteile des Gehens</td>
<td>etwas häufiger  2</td>
</tr>
<tr>
<td>Gehen vorteilhaft</td>
<td>etwas seltener   2</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Verkehrsmittelwahl</td>
<td>viel häufiger  2</td>
</tr>
<tr>
<td>städtebauliche Nutzung</td>
<td>etwas häufiger   2</td>
</tr>
<tr>
<td>sonstiges</td>
<td>viel seltener     5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 87: Motive für das häufigere oder seltener Gehend (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bewertung der Veränderung</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>sehr stark verbessert</td>
<td>viel häufiger     10</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>etwas häufiger   38</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>etwas seltener   2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>viel seltener     2</td>
</tr>
<tr>
<td>etwas verbessert</td>
<td>früher nie       5</td>
</tr>
<tr>
<td>weder noch</td>
<td>früher nie       5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 88: Bewertung der Veränderungen der Berliner Straße/Höhne und Änderungen der Häufigkeit des Gehens (Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)


42 Die Angaben dieser Personen können auch dadurch beeinflusst sein, dass auf die offene Frage nach den Motiven für Verhaltensänderungen ein breiteres Motivspektrum in die Aufmerksamkeit der Befragten nicht und die geschlossenen Kontrollfragen nach der „Wichtigkeit des Umbaus“ ausschließlich dieses Motiv vorgibt.
Häufigkeit des Gehens

<table>
<thead>
<tr>
<th>Bewertung der Wichtigkeit</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr wichtig</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>eher wichtig</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>weder noch</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>eher unwichtig</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr unwichtig</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>weiß nicht</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 89: Bewertung der Wichtigkeit des Umbaus der Berliner Straße/Höhne für die Änderung der Häufigkeit des Gehens
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)


<table>
<thead>
<tr>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rad</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
</tr>
<tr>
<td>zu Fuß</td>
</tr>
<tr>
<td>früher nie</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 90: Änderung der Häufigkeit des Gehens und früher häufigste Verkehrsmittel.
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

Die Personen mit früher häufiger Kfz-Nutzung sind – wie auch schon zuvor ausgeprägt zu Fuß Gehende – überwiegend in Zusammenhang mit ihrer biographischen Phase zum häufigeren Gehen motiviert. Die – insgesamt wenigen – Personen, deren Motive für das häufigere Gehen in der wahrgenommenen Attraktivität der Fußgängerverkehrsanlage liegen, nutzten zuvor vorrangig den ÖV oder gingen bereits oft zu Fuß (Tab. 91)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Motiv</th>
<th>früher häufigstes Verkehrsmittel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Rad</td>
</tr>
<tr>
<td>biographische Phase</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Veränderung Wohnort</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Attraktivität Anlage</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>sonstiges</td>
<td>9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 91: Häufigstes Verkehrsmittel vor dem Umbau der Berliner Straße/Höhne und Motive für das häufigere Gehen
(Nennung durch % der häufiger Gehenden, ohne Spaziergänger und Parkende, Mehrfachnennungen möglich. n=34)


<table>
<thead>
<tr>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
</tr>
<tr>
<td>arbeite nicht</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 92: Änderungen der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zur Arbeit
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)
Häufigkeit des Gehens

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Häufigkeit des Gehens</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>viel häufiger</td>
</tr>
<tr>
<td>Fuß</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rad</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Kfz</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 93: Änderungen der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zum Einkauf
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

Tab. 94: Änderungen der Häufigkeit des Gehens und allgemein häufigstes Verkehrsmittel zu Freizeitzielen
(Nennung durch % der häufiger oder seltener Gehenden, Mehrfachnennungen möglich. n=43)

Änderung der Zielwahl

Der Umbau des Abschnittes Berliner Straße/Höhne hat nur in geringem Maße dazu beigetragen, dass heute mehr Personen hier Ziele aufsuchen. Die etwa 20 % der Befragten, die hier häufiger Ziele aufsuchen, nennen als Motive vorrangig die biographische Phase und die Veränderung des Wohnorts (Bild 47 und Tab. 95). Einzelne häufiger Kommende verweisen auf Außensitze von Gastronomiebetrieben, die sie – anders als im Vorher-Zeitraum – etwas öfter hier Ziele aufsuchen lassen.
Fazit

6.6 Transport von Gegenständen und Einkaufsbeträge der Fußgänger und der Kfz-Nutzer

Vergleichbarkeit der Kollektive

Die von Passanten transportierten Gegenstände und die für Einkäufe verausgabten Beträge können durch die besuchten Geschäfte beeinflusst sein. Die Fußgänger und die Kfz-Nutzer auf der Berliner Straße/Höhne wurden daher auf

- die Zahl bis zum Befragungszeitpunkt besuchter Geschäfte,
- die Branchen bislang besuchter Geschäfte sowie
- beabsichtigte Besuche weiterer Geschäfte

hin befragt. Auf dieser Basis werden die Vergleichbarkeit der Fußgänger und der Kfz-Nutzer in Hinblick auf die transportierten Gegenstände und die Einkaufsbeträge bewertet.

Etwa 55% der Fußgänger bzw. 65% der Kfz-Nutzer hatten zum Befragungszeitpunkt Geschäfte an dem betrachteten Straßenabschnitt bzw. in benachbarten Straßen besucht. Die Fußgänger hatten dabei anteilig etwas häufiger nur ein Geschäft, ein etwas höherer Anteil der Kfz-Nutzer auch zwei oder drei Geschäfte besucht (Tab. 96).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Zahl der besuchten Geschäfte</th>
<th>Fußgänger</th>
<th>Kfz-Nutzer</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>kein Geschäft</td>
<td>39</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>ein Geschäft</td>
<td>47</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>zwei Geschäfte</td>
<td>8</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>drei Geschäfte</td>
<td>2</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>k.A.</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>157</td>
<td>76</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 96: Zahl besuchter Geschäfte der Fußgänger und der Kfz-Nutzer (Anteile an der Zahl Befragter je Verkehrsmittelgruppe in %)


Die Branchen der besuchten Geschäfte verteilen sich auf den alltäglichen wie den nicht alltäglichen Bedarf. Nach dem Eindruck aus den – ebenfalls vor Ort betrachteten – Geschäftsauslagen hatten die Befragten keine Betriebe mit ausgeprägt

43 Eine Beschränkung der Kfz-Nutzer auf die Personen, die den Transport von Gegenständen als Motiv anführen, ist wegen des kleinen Kollektivs nicht aussagefähig.
Transport von Gegenständen

Die meisten Fußgänger transportierten einen oder zwei, 13 % auch drei oder vier Gegenstände. Ein Drittel aller Fußgänger trugen dabei eine Einkaufstasche mittlerer Größe, 20 % zwei bzw. mindestens eine mittelgroße Einkaufstasche als größten Gegenstand. Einzelne Fußgänger hatten unter drei bzw. vier Gegenständen mindestens eine große Tasche dabei (Tab. 97).


<table>
<thead>
<tr>
<th>Art des Gegenstandes</th>
<th>Anzahl der Gegenstände</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>1 Ggst.</td>
</tr>
<tr>
<td>Einkaufstasche klein</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Einkaufstasche mittel</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>Einkaufstasche groß</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rucksack</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Korb</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Gefährt (z.B. Kinderwagen)</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>sonstiges</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>61</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 97: Anzahl und Art transportierter Gegenstände der Fußgänger
(Anteil an den Befragten in %, Mehrfachangaben. n=86)

Der Besuch eines oder mehrerer Geschäfte vor dem Befragungszeitpunkt hatte keinen Einfluss auf die transportierten Gegenstände. Die Zahl und Art der Gegenstände waren für die Besucher nur eines bzw. zweier Geschäfte der Verteilung entsprechend Tab. 97 und Tab. 98 vergleichbar.

Im Vergleich zu den Fußgängern trug ein höherer Anteil der Kfz-Nutzer insgesamt mehr Gegenstände oder Einkaufstaschen größeren Umfanges. Für über 40 % der Kfz-Nutzer entsprachen Art und Umfang des Transports jedoch auch den für Fuß-

---

44 Die Einkaufsbeträge wurden über einen separaten Bogen erfasst, der nicht auf die von einzelnen Befragten Zahl besuchter Geschäfte zurückbezogen werden kann.
gänger üblichen Gegenständen: Etwa 15 % der Kfz-Nutzer transportierten mit lediglich einer Handtasche oder einem Rucksack vergleichbar viel wie ein entsprechender Anteil der Fußgänger mit Rucksack oder einem Korb.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Art des Gegenstandes</th>
<th>1 Ggst.</th>
<th>2 Ggst.</th>
<th>3 Ggst.</th>
<th>4 Ggst.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Einkaufstasche klein</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Einkaufstasche mittel</td>
<td>42</td>
<td>25</td>
<td>8</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Einkaufstasche groß</td>
<td>8</td>
<td>17</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Handtasche</td>
<td>8</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rucksack</td>
<td>8</td>
<td>17</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Gesamt</td>
<td>25</td>
<td>42</td>
<td>25</td>
<td>8</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 98: Anzahl und Art transportierter Gegenstände der Kfz-Nutzer (Anteil an den Befragten in %, Mehrfachangaben, n=49)

Unter den Fußgängern an der Berliner Straße/Höhne in Wuppertal waren 80 % mit einer Tasche maximal mittlerer Größe, einem Rucksack oder mit zwei Taschen maximal mittlerer Größe unterwegs. 65 % der Kfz-Nutzer trugen dementprechende Gegenstände mit sich.

**Ausgaben der Fußgänger und Kfz-Nutzer**

Etwa 50 % der Fußgänger hatten bis zum Befragungszeitpunkt, an den sich auf dem aktuellen Weg keine weiteren Einkäufe mehr anschlossen, bis zu 20 € für Einkäufe ausgegeben. Jeweils etwa 10 % hatten mit 60-80 bzw. 100-120 € auch deutlich höhere Ausgaben getätigt. Der Schwerpunkt der Ausgaben von Kfz-Nutzern lag tendenziell bei 20-40 €, die Ausgaben der weiteren Kfz-Nutzer verteilen sich annähernd gleichmäßig auf die Klassen bis 140 €. Die durchschnittlichen Einkaufsbeträge auf dem aktuellen Weg der Kfz-Nutzer lagen damit über denen der Fußgänger. 50-75 % aus beiden Gruppen hatten jedoch Einkäufe in den mit bis 40 € niedrigen Ausgabenklassen getätigt. In der mit 100-120 € zweithöchsten Klasse sind sowohl Fußgänger als auch Kfz-Nutzer vertreten (Bild 48).45

---

45 Unter den auf der Berliner Straße/Höhne befragten Fußgängern und Kfz-Nutzern mit abgeschlossenen Einkäufen machten nur etwa die Hälfte Angaben zu den Ausgabebeträgen. Die Befragungsergebnisse können wegen der kleinen Kollektive daher nur als Tendenz interpretiert werden.
In der Vorwoche kauften etwa die Hälfte der Fußgänger nach ihrer Erinnerung Lebensmittel für 40-60 € ein. Für über 30 % lagen die Einkaufsbeträge zwischen 60 und 100 €. In diesen Klassen lag auch der Schwerpunkt der Ausgaben der Personen, die nur per Kfz bzw. sowohl zu Fuß als auch per Kfz Lebensmittel eingekauft hatten (Bild 49). Unter Berücksichtigung der kleineren Kollektive weist dies auf tendenziell höhere Einkaufsbeträge von Kfz-Nutzern hin. Allerdings liegen die Ausgaben einer Reihe von Fußgängern auch in einer mit denen des Kfz-Kunden vergleichbaren Größenordnung.

Ausgaben für Lebensmittel Vorwoche [€]

Bild 49: Ausgaben für Lebensmittel in der Vorwoche
(n=28 Fußgänger, 15 Kfz-Nutzer, 10 Personen zu Fuß und Kfz)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Zahl der Personen im Haushalt</th>
<th>Verkehrsmittel für Lebensmitteleinkäufe der Vorwoche</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>zu Fuß</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>k. A.</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>n=100%</td>
<td>28</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 99: Verkehrsmittel für Lebensmitteleinkäufe in der Vorwoche und Haushaltsgröße
(Anteil in % der Befragten je Verkehrsmittelgruppe)
7. Zusammenfassende Bewertung

7.1 Bedeutung und Nutzen des Gehens

- Die Förderung des Fußgängerverkehrs leistet wichtige Beiträge zu aktuellen städtebaulichen Aufgabenstellungen. Besondere Bedeutung hat sie dabei für
  - eine Begrenzung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlungs- und Verkehrsflächen,
  - eine Stärkung funktionsfähiger urbaner Stadtzentren und -quartiere in Zusammenhang mit einer städtebaulichen Innenentwicklung,
  - die Aufwertung von Wohnquartieren für Familien mit Kindern,
  - einen Umbau der Verkehrsinfrastruktur für Senioren,
  - eine stadt- und umweltgerechte Gestaltung der Mobilität,
  - eine Erhaltung der Vielfalt des Einzelhandels und eine Stärkung zentraler Versorgungsbereiche sowie
  - eine Stärkung der Baukultur und des „Gesichtes“ von Städten.


- Über die Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung hinaus hat Gehen vielfältige individuelle, volkswirtschaftliche und verkehrliche Nutzen. Etwa dreißig Minuten tägliches Gehen fördert die Gesundheit Erwachsener deutlich. Gehen stärkt psychomotorische Fähigkeiten und soziale Kontakte von


7.2 Erfahrungen aus den dokumentierten Beispielmaßnahmen zur Förderung des Gehens


Nach den bislang vorliegenden Erfahrungen des Mobilitätsmanagements lassen dabei
- örtlich und in der Lebenswelt der Zielgruppen verankerte Ansätze,
- ein thematischer Schwerpunkt auf dem Gehen,
- eine Verknüpfung von Informationen – gerade über Gesundheitswirkungen – mit Kommunikationsinhalten, die auf eine positive Einstellung zum Gehen abzielen,
- Möglichkeiten zur Beteiligung und zu inhaltlichen Vorschlägen durch die angesprochenen Personen sowie

- Die Einrichtung von Fußgängerbereichen in zentralen Einzelhandelslagen und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vor allem in Wohngebieten, wie sie viele Kommunen durchführen, verbessern die Attraktivität und Sicherheit des Gehens in für Fußgänger wichtigen Stadtgebieten.


• Gute Erfahrungen liegen mit weiter gehenden Angebotsverbesserungen für Fußgänger vor. Hierzu zählen
  - vor allem auf Kinder orientierte Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten von Straßenräumen,
  - auf den Aufenthalt orientierte Umgestaltungen von Plätzen oder zentralen innerstädtischen Freiräumen oder
  - fußgängerspezifische Informationen wie etwa eine Wegweisung oder Fußgängerstadtpläne.

• Erst wenige Kommunen verfolgen – wie etwa Wuppertal - breiter angelegte Handlungskonzepte, die
  - bauliche und betriebliche Maßnahmen für attraktive Fußgängerverkehrsaneignungen,
  - Informationsangebote und
  - Elemente eines Mobilitätsmanagements für spezielle Zielgruppen wie beispielsweise an Schulen
  einbeziehen. Informationsangebote in Kombination mit baulichen Maßnahmen sind auch für das geplante Berliner Hauptwegenetz vorgesehen.


• Einzelne Kommunen des europäischen Auslandes engagieren sich in noch stärker systematischer Form für das Gehen. Das koordinierte Handlungskonzept in Genf umfasst beispielsweise
  - Netzkonzepte und systematischen Netzverdichtungen,
  - gesamtstädtische, nicht auf Teilräume begrenzte Ansätze,
  - Maßnahmenpakete zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
  - eine Verknüpfung der Fußgängerverkehrsförderung mit Maßnahmen zur Stärkung innerstädtischer Versorgungszentren und Wohnquartiere sowie
  - die Verbindung baulicher Maßnahmen mit Informations- und Beratungsangeboten.


Im Vergleich dazu konzentrieren sich der Bund und die meisten Länder in Deutschland auf enger umgrenzte Handlungsfelder. Diese sind teils auf
Modellvorhaben, weniger jedoch auf eine kontinuierliche Unterstützung anderer Handlungsträger zur Förderung des Gehens fokussiert.

- Eine aufenthaltsorientierte Gestaltung innerstädtischer Freiräume kann an Interessen privatwirtschaftlicher Unternehmen anknüpfen und auch Finanzierungsmöglichkeiten durch Private eröffnen.

### 7.3 Folgerungen aus den empirischen Untersuchungsbeispielen: Wirkungen des Neu- und Ausbaus von Fußgängerverkehrsanlagen

#### 7.3.1 Bewertung der Fußgängerverkehrsanlagen durch die Nutzer

**Gesamtbewertung**

Im Rahmen der Untersuchung wurden an fünf neu- oder umgebauten Fußgängerverkehrsanlagen etwa 970 Fußgänger und an einer Anlage zusätzlich etwa 80 Kfz-Nutzer auf die Bewertungen der Anlage und auf Veränderungen ihrer Verkehrsmittel- oder Zielwahlroutinen hin befragt. Drei der Anlagen haben vorrangig Verbindungsfunktion zwischen angrenzenden Stadtteilen, zwei Anlagen liegen in Stadtteilzentren mit Einzelhandelsnutzungen.


Auch Personen, die die Anlagen mit dem Kfz aufsuchen, bewerten die Veränderungen sowie den Nachher-Zustand als positiv. Über die Parkmöglichkeiten hinaus beurteilen sie die im Folgenden spezifizierten Einzelmerkmale mit den Fußgängern vergleichbar.

**Soziale und städtebauliche Nutzungen**

Die aus Sicht der Passanten positiven Merkmale beziehen sich bei drei Untersuchungsbeispielen ausgeprägt auf soziale oder städtebauliche Nutzungen:

Auch eine Attraktivierung bestehender Gehwege weckt positive Beurteilungen einer Belebung: wo beispielsweise Flächen für einen Außenbetrieb von Cafés und Gaststätten entstanden, bewerten viele Fußgänger dies als besonders positives Merkmal und erleben die Straßen als stärker belebt.

- Die ausgeprägte Nennung des Einzelhandelsangebotes als Positivmerkmal der Bremer Pappelstraße ist stark durch einen täglichen Wochenmarkt und durch kleinere ladenartige Betriebe zur Stadtteilversorgung beeinflusst. Diese prägen für die Passanten das Bild einer Einkaufsstraße.\(^{46}\) Der Wuppertaler Straßenzug Berliner Straße/Höhne ist dagegen nur auf Teilabschnitten durch stadtteilzentrale Nutzungen, teils aber stärker durch großflächige Betriebe des aperiodischen Bedarfs geprägt. Dies lässt keine vergleichbar positive Wahrnehmung der Einzelhandelsnutzungen entstehen.

**Breite der Anlagen**

Bei den umgebauten Anlagen nimmt die Breite einen aus Nutzersicht hohen Stellenwert ein. Die baulich mindestens 2,5 m, zumeist jedoch um 4 m oder noch breiteren Anlagen erlauben Begegnungen von zwei Personen oder auch von Paaren, ohne dass diese in die seitlichen Distanzbereiche vor Hauswänden oder anderen Seitenraumnutzungen ausweichen müssen.

An den meisten Anlagen nennen über 80 % der Befragten – unter vorgegebenen Merkmalen – die Breite als besonders positiv. Für etwa 90 % steht sie dort im Vordergrund, wo bauliche Regelbreiten von über 3,5 m und Fußgängerverkehrsstärken von 1.000-2.500 Personen/8 Std. regelmäßige Ausweichbewegungen bei Begegnungen überflüssig machen.

Im Vergleich zu den anderen Untersuchungsbeispielen sehen auf der 4,5 m breiten Kieler Hörnbrücke weniger Befragte die Breite als Positivmerkmal. Dies kann in der gemeinsamen Führung von Fußgänger- und Radverkehr begründet sein (Tab. 100).

---

\(^{46}\) Auch nach einer Untersuchung Bahrenbergs ist die Wahrnehmung von Straßen in Nebenzentren stark durch die Einzelhandelsangebote geprägt. (BAHRENBERG et al., 1998)
Bauliche Breite zwischen seitlichen Begrenzungen [m] | Fußgängerverkehrsstärke 10-18 Uhr [Pers./8 Std.] | Nennung durch % der Befragten | Besonders gutes Merkmal | Besonders schlechtes Merkmal | n
---|---|---|---|---|---
Kiel: Hörnbrücke | 4.5(-5.5) | 3.100 | 63 | 0 | 220
Flensburg: Schiffbrücke | 7(-13) | 950 | 94 | 4 | 154
Halle/Saale: Schmeerstraße/Rannische Straße (2-4) (Engstelle 1,5) | 7.800 | 81 | 4 | 222
Bremen: Pappelstraße 2.5-4 (wechselnde Straßenseiten) | 3.100 | 86 | 3 | 219
Wuppertal: Berliner Straße/Höhne 3.5-5 (einzelne Engstellen) | 2.500 | 90 | 3 | 157 FG

Tab. 100: Breite der Anlagen und Nennung als besonders gutes oder besonders schlechtes Merkmal
(Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen. Die an 100 % der Befragten fehlenden Anteile umfassen die Personen, die dieses Merkmal nicht nannten. Abschätzung der Fußgängerverkehrsstärke auf Basis sieben 15-minütiger Zählintervalle.)

**Führung des Radverkehrs**

Tab. 101: Radverkehrsführung und Nennung als besonders positives oder negatives Merkmal
(Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Ort</th>
<th>Merkmal</th>
<th>Besonders gutes Merkmal</th>
<th>Besonders schlechtes Merkmal</th>
<th>n</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kiel: Hörnbrücke</td>
<td>gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. für Radfahrer freigegebener Gehweg</td>
<td>3</td>
<td>19</td>
<td>220</td>
</tr>
<tr>
<td>Flensburg: Schiffbrücke</td>
<td>gemeinsamer Geh- und Radweg, vielfach Nutzung eines angrenzenden Weges</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
<td>154</td>
</tr>
<tr>
<td>Halle/Saale: Schmeerstraße/Rannische Straße</td>
<td>Fahrbahn, vereinzelt Nutzung der Gehwege</td>
<td>3</td>
<td>12</td>
<td>222</td>
</tr>
<tr>
<td>Bremen: Pappelstraße</td>
<td>Fahrbahn, hohes Radverkehrsaufkommen mit Gehwegnutzung durch einige Radfahrer</td>
<td>(nur ohne Vorgabe von Merkmalen erfasst)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Wuppertal: Berliner Straße/Höhne</td>
<td>Radweg auf Teilabschnitten an Gehweg angrenzend, auf Teilabschnitten durch Baumstreifen getrennt</td>
<td>2</td>
<td>24</td>
<td>157 FG</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Begründung

Tab. 102: Begrünung der Untersuchungsabschnitte durch Bäume und Nennung als besonders positives oder negatives Merkmal
(Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Begrünung durch Baume</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Besonders gute Merkmale</td>
</tr>
<tr>
<td>Kiel: Hörnbrücke</td>
<td>überwiegend auf Uferbereichen</td>
</tr>
<tr>
<td>Flensburg: Schiffbrücke</td>
<td>keine Bäume</td>
</tr>
<tr>
<td>Halle/Saale: Schmeerstraße/Rannische Straße</td>
<td>keine Bäume, Begrünung eines Platzbereiches</td>
</tr>
<tr>
<td>Bremen: Pappelstraße</td>
<td>durchgehend, wechselnde Straßenseite</td>
</tr>
<tr>
<td>Wuppertal: Berliner Straße/Höhne</td>
<td>überwiegende Teilabschnitte in den Straßenseitenräumen</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Sitzgelegenheiten

Spielmöglichkeiten


<table>
<thead>
<tr>
<th>Ausstattung mit Sitzgelegenheiten</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Besonders gutes Merkmal</td>
</tr>
<tr>
<td>Kiel: Hörnbrücke</td>
<td>Teilabschnitte der Uferbereiche</td>
</tr>
<tr>
<td>Flensburg: Schiffbrücke</td>
<td>Teilabschnitte</td>
</tr>
<tr>
<td>Halle/Saale: Schmeerstraße/ Rannische Straße</td>
<td>Haltestelle Straßenbahn</td>
</tr>
<tr>
<td>Bremen: Pappelstraße</td>
<td>vereinzelt an einem Platzbereich</td>
</tr>
<tr>
<td>Wuppertal: Berliner Straße/Höhne</td>
<td>vereinzelt/kürzere Teilabschnitte</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 103: Sitzgelegenheiten und Nennung als besonders positives oder negatives Merkmal
(Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen, ohne Außensitze der Gastronomie)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Spielmöglichkeiten und nach Beobachtungen des Erhebungspersonals zum Spielen genutzte Gegenstände</th>
<th>Nennung durch % der Befragten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Besonders gutes Merkmal</td>
</tr>
<tr>
<td>Kiel: Hörnbrücke Gehwegrampe und Sitzbänke im Uferbereich</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Flensburg: Schiffbrücke Spielgeräte auf an den Untersuchungsabschnitt angrenzendem Platz</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Halle/Saale: Schmeerstraße/ Rannische Straße -</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Bremen: Pappelstraße Skulptur</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Wuppertal: Berliner Straße/Höhne -</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tab. 104: Spielmöglichkeiten und Nennung als besonders positives oder negatives Merkmal
(Offene Frage mit vorgegebenen Merkmalen)
7.3.2 Wirkung der Maßnahmen auf die Häufigkeit des Gehens

Bedeutung eines dichten Fußgängerverkehrsnetzes

Die Verdichtungen des Fußgängerverkehrsnetzes und die Umbestellungen haben auf jeder Anlage Fußgänger zum häufigeren Gehen motiviert. Ein Vergleich der Maßnahmen nach ihrer Wirkung auf die Häufigkeit des Gehens ist wegen ihrer unterschiedlichen Randbedingungen und Einsatzbereiche nicht möglich 47.

In besonderem Maße haben die Netzverdichtungen auf ein häufigeres Gehen hingewirkt: Unter allen Fußgängern, die auf der Kieler Hörnbrücke zwischen den angrenzenden Stadtteilen unterwegs sind, gehen etwa 60-70 % häufiger zwischen diesen Stadtteilen zu Fuß. Dies ist maßgeblich durch die Verkürzung des Weges zwischen relevanten Ziel- und Quellgebieten um bis zu 30 % und auf die auch gegenüber den Kfz- und ÖV-Netzen verkürzten Wege bedingt. Auch die Netzverdichtung durch die Flensburger Schiffbrücke, die eine geringe Wegeverkürzung ohne Netzausbauteile gegenüber dem Straßen- und ÖV-Netz ergab, hat deutlich auf ein häufigeres Gehen gewirkt. Hier kann der Anteil angebotsbedingt häufiger Gehender an ihren Nutzern auf 15-20 % geschätzt werden.

Die Umbestellungen bestehender Straßen, mit denen keine Verdichtung des Fußgängerverkehrsnetzes verbunden waren, haben auf den drei Untersuchungsabschnitten jeweils etwa 5 % der hier Gehenden zu einem „etwas“ oder „viel“ häufigeren Gehen motiviert.

Verkehrszwecke

Die betrachteten Anlagen haben ausgeprägte Wirkung auf ein häufigeres Gehen im Einkaufsverkehr. Die Passanten suchen dabei sowohl Geschäfte an den umgebauten Straßen in Einzelhandelgebieten wie auch in den Innenstädten, die über neue Verbindungswege an andere Stadtteile angebunden wurden, häufiger zu Fuß auf.

Auf Arbeitswegen motivieren die Anlagen insbesondere dann zum häufigeren Gehen, wenn sie eine zeitgünstige oder attraktiv gestaltete Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten in fußläufigen Entfernungen herstellen. Auch bei Wegen zu Freizeitzielen konnten die Anlagen zu einem häufigeren Gehen motivieren.

Die Anlagen in Kiel und Flensburg, die als Promenaden an innerstädtischen Uferbereichen auch auf Spaziergänger abzielen, haben einzelne Befragte zu insgesamt häufigeren Spaziergängen motiviert. Das kleine Kollektiv befragter Spaziergänger...

47 Die Konzentration der empirischen Untersuchungen auf eine Befragung von Fußgängern lässt daneben auch keine Aussagen über Veränderungen des Modal Split zu.

48 Das im Vergleich zu den anderen Verkehrszwecke häufigere Gehen im Einkaufsverkehr ist auch durch die städtebauliche Nutzungsstruktur an bzw. im Umfeld der Anlagen und durch die Erhebungszeiträume beeinflusst.
lässt hier jedoch keine generalisierenden Schlussfolgerungen zu. Als Zielort von Spaziergängen haben die beiden Anlagen viele Stadtbewohner – ohne dass diese insgesamt häufiger gehen – gewinnen können.\textsuperscript{49}


**Frühere Verkehrsmittelroutinen**


\textsuperscript{49} Eine mögliche Stärkung des Stadtetourismus durch Auswärtige, auf die die Promenaden auch abzielen, wurde hier nicht betrachtet.
7.3.3 **Wirkung der Maßnahmen auf die Zielwahl**


7.3.4 **Zusammenfassende Bewertung in Hinblick auf die städtebaulichen Zielsetzungen**

Die Neu- und Umbauten der Fußgängerverkehrsanlagen ordneten sich für die einzelnen Städte in städtebauliche Zielsetzungen

- einer Revitalisierung - teils brach gefallener - innerstädtischer Bereiche,
- einer Stärkung der Identifikation der Bürger mit den Stadtteilzentren und
- damit einer Stärkung dieser innerstädtischen Zentren ein.

Die Angebotsverbesserungen für den Fußgängerverkehr haben wichtige Beiträge zu Gunsten dieser Ziele gegeben:


• Mit dieser Verknüpfung der Stadtteile haben die Fußgängerverkehrsanlagen auch eine wichtige Bedeutung zur Revitalisierung brach gefallener oder untergenutzter innerstädtischer Flächen.


7.3.5 Transportierte Gegenstände und Einkaufsbeträge von Fußgängern und Kfz-Nutzern


8. **Empfehlungen**

Die folgenden Empfehlungen greifen zunächst die Erfahrungen der in Kapitel 4 beschriebenen Maßnahmenbeispiele zur Förderung des Fußgängerverkehrs und die empirischen Untersuchungsergebnisse (Kap. 6) auf. Sie behandeln die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen (Kap. 8.1) und Maßnahmen in den Handlungsbereichen Mobilitätsmanagement, Wissensvermittlung und administrative Rahmenbedingungen (Kap. 8.2). Das Kapitel 8.3 gibt weitergehende Empfehlungen für das Finanzierungssystem und den Ordnungsrahmen des Fußgängerverkehrs.

8.1 **Empfehlungen für die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen**

**Einbindung des Fußgängerverkehrs in die Gesamtverkehrs- und die Stadtentwicklungsplanung**


Die Kommunen sollten Konzepte, die sich vorrangig an der Sicherung von Fußgängern orientieren, zu Konzepten einer Förderung des Gehens als Hauptverkehrsmittel wie auch als Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln weiter entwickeln. Als Handlungsfelder sollten hier
- die Realisierung dichter Netze auf Basis städtebaulicher Nutzungen als Quellen und Ziele von Fußgängern,
- qualitativ hochwertige und zum Gehen motivierende Anlagen,
- Mobilitätsberatungen und –informationen für das Gehen sowie
- ein Mobilitätsmanagement für definierte Zielgruppen

einbezogen werden. Dies sollte die Zuwachspotentiale des Gehens auf Wegen zum Einkaufen, zur Arbeit und zu Freizeitzielen nutzen.


- Bestandteil kommunaler Fußgängerverkehrskonzepte sollten Netzkonzepte sein, die insbesondere stadtteilübergreifende Verbindungswege darstellen und als Grundlage zur Einwerbung finanzieller Zuwendungen dienen (s.a. folgen-
Planung von Fußgängerverkehrsnetzen

- Netze für alltäglichen Fußgängerverkehr sollten eine möglichst hohe Dichte und Durchlässigkeit aufweisen. Bei einer weitgehenden Ausstattung von Straßen mit beidseitigen begleitenden Gehwegen sollte eine Verdichtung beispielsweise angestrebt werden durch
  - umwegvermeidende Verbindungsanlagen zwischen Stadtteilen oder wichtigen Quell- und Zielgebieten in bis zu etwa zwei Kilometer Entfernung,
  - selbständige Gehwege auf Stadtteilebene
  - kurze Verbindungswegwege, Sackgassendurchlässe etc. sowie
  - eine gezielte Einbeziehung öffentlich nutzbarer Wege durch Baublöcke.

Stadtteilübergreifende Verbindungsanlagen, die Fußgängern kürzere Wege und Netzvorteile gegenüber dem Kfz-Verkehrsnetz bieten und vergleichbar abkürzende Stichwege oder Wege durch Baublöcke fördern das Gehen in besonderer Weise.

Zu einer Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls in Grünzügen und an Wasserläufen sollten vorrangig
- eine Beleuchtung der Wege und
- eine Einfügung städtebaulicher Nutzungen, die – wie etwa Gaststätten oder Kioske – auch in der dunklen Jahreszeit zu einer Belebung der Wege führen,
beitragen. Ist dies nicht möglich, kommen Alternativverbindungen durch Straßen und Wege, die aus der anliegenden Bebauung heraus einsehbar oder durch Fußgänger belebt sind, in Betracht. Alternativverbindungen entlang von anbaufreien Straßen oder mit ausschließlicher Nutzung durch Kfz können in der dunklen Jahreszeit Gefühle der Unsicherheit im öffentlichen Raum bedingen.

Gestaltung und Ausstattung von Verbindungsanlagen und Gehwegen in Einzelhandelsbereichen


In Bereichen mit hohem Parkdruck sollen Abpollerungen oder andere bauliche Maßnahmen, gezielte Öffentlichkeitskampagnen und bedarfsweise Ordnungsmaßnahmen gegen behindernd parkende Kfz die Flächen für Fortbewegung und Aufenthalt sichern. Die Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs sollte sich in besonderem Maße an Straßen und Stadtgebieten orientieren, in

Auch bei der Genehmigung von Sondernutzungen in Gegwegbereichen sind die Flächenanforderungen des Fußgängerverkehrs zu berücksichtigen.


- Spielmöglichkeiten an Verbindungsanlagen und in Einzelhandelsbereichen steigern deren Attraktivität für Fußgänger mit kleineren Kindern. Sie sollten vorrangig
  - an Promenaden oder Wegen etwa in Grünzügen, die auch auf Spaziergängen hin angelegt sind, sowie
  - an Plätzen oder Seitenraumaufweitungen in Einzelhandelsbereichen liegen. Spielmöglichkeiten bieten nicht nur spezielle Spielgeräte, sondern bei spielsweise auch Brunnen oder Wasserlaufbrunnen, Sitzgelegenheiten oder Skulpturen.

- Auf Verbindungsanlagen und in Einzelhandelsbereichen sollen Fußgängern und Radfahrern getrennte Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Verbindungsanlagen des Fußgängerverkehrs sind oftmals auch für Radfahrer attraktiv. Falls sie auch diesen als Hauptverbindung dienen, ist eine gemeinsame Führung mit Fußgängern in der Regel nicht geeignet.

In Straßenräumen mit Einzelhandelsnutzungen können schon bei einem Anteil des Einzelhandels von 10-30% an den anliegenden Erdgeschossnutzungen über 100 FG/Stunde auftreten (ALRUTZ et al., 2003). Schon bei vergleichsweise lockerem Einzelhandelsbesatz sind gemeinsame Anlagen für Fußgänger und Radfahrer damit nicht oder nur bei großzügiger Ausgestaltung geeignet.


- Die Kommunen sollten örtlich bestehende Interessen von Privatunternehmen an attraktiven innerstädtischen Freiräumen aufgreifen und sich hierfür auch private Finanzierungsmöglichkeiten eröffnen. Sie sollten auch die Möglichkeiten einer Finanzierung (Sponsoring) oder Pflege von Ausstattungselementen wie Sitzgelegenheiten, Brunnen, Spielgeräten oder Bäumen durch Private stärker nutzen.
8.2 Mobilitätsmanagement, Wissensvermittlung und administrative Rahmenbedingungen

Mobilitätsinformationen und Mobilitätsmanagement


Entsprechend den von vielen Kommunen bearbeiteten Fahrradstadtplänen sollten insbesondere die großen und mittelgroßen Städte auch die Herausgabe von Fußgängerstadtplänen unterstützen. Hierfür kommt auch eine Kooperation mit örtlichen Interessensverbänden und mit privatwirtschaftlichen Verlagen in Betracht.


- Im Rahmen des Mobilitätsmanagements verspricht ein Schwerpunkt auf Angeboten für klar definierte Zielgruppen eine wirksame Förderung des Gehens. Die Kommunen sollten derartige Formen des Mobilitätsmanagements verfolgen oder unterstützen. Das Gehen sollte dabei abgegrenztes Thema oder ein ständiger Schwerpunkt der Angebote sein.

Hier kommt einer Weiterentwicklung von Schulwegsicherungskonzepten zu Schulverkehrskonzepten, die auf eine explizite Förderung des Gehens auf den Schulwegen abzielen, als Einübung von Kindern in eine umweltbewusste Mobilität ein hoher Stellenwert zu.

Der Bund und die Länder sollten die Aktivitäten von Interessensverbänden zu Gunsten des Gehens weiterhin projektbezogen unterstützen. Zugleich sollten sie Zuwendungsmöglichkeiten für Schulverkehrskonzepte entwickeln.

- Institutionen des Gesundheitssystems - wie etwa die ehemals geplante Stiftung „Prävention und Gesundheitsförderung“ – sollten, anknüpfend an die Erfahrungen beispielsweise der Gesundheitsförderung in Großbritannien oder der Schweiz, Projekte zu Gunsten des Gehens unterstützen. Hierfür kommen sowohl
  - individuelle Leistungen zur Verhaltensänderung, wie etwa jetzt schon bewährte Kurse zum Bewegungsverhalten,
- Settingleistungen mit Projekten beispielsweise in Schulen, Kindergärten oder auch Stadtteilen sowie
- die betriebliche Gesundheitsförderung
in Betracht.

**Wissensvermittlung und administrative Rahmenbedingungen**

- Nach Erfahrungen aus der Schweiz und England unterstützt ein Engagement des Staates für die Wissensvermittlung die Förderung des Fußgängerverkehrs durch die Kommunen. Der Bund sollte vor allem örtlichen Entscheidungsträgern die Bedeutung und die Nutzen des Fußgängerverkehrs verstärkt bekannt machen.


Die Kommunen sollten prüfen, ein solches Engagement institutionell zu fassen. Möglichkeiten hierzu sind beispielsweise
- die Institution eines Beauftragten für Fußgängerverkehr, der neben einer angemessenen Planung auch Angebotsverbesserungen im Betrieb der Verkehrsanlagen initiieren kann, oder
- die Etablierung eines Qualitätsmanagements, das etwa auf den geplanten „Empfehlungen für Qualitätsmanagement in Verkehrsplanungsprozessen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aufbauen kann.

Voraussetzung einer effizienten Unterstützung des Fußgängerverkehrs auf administrativer Ebene sind dabei ein entsprechender Beschluss kommunalpolitischer Gremien und eine Absicherung durch die Verwaltungsspitzen (KRAUSE et al. 2005).
Konzeptionelle Bündelung einer staatlichen Fußgängerverkehrsförderung


8.3 Weitere Empfehlungen für das Finanzierungssystem und den Ordnungsrahmen

Finanzierung


  - den Breiten,
  - Überquerungsmöglichkeiten von Fahrbahnen und
  - der Sicherung von Fußgängerverkehrsflächen gegen parkende Kfz
  orientiert sein und für den Fall straßenräumlicher Flächenkonkurrenzen eine Abwägung mit anderen Nutzungsansprüchen verlangen.

- Die Länder sollten, wie beispielsweise Nordrhein-Westfalen, in die GVFG-Durchführungsbestimmungen eine Priorisierung von Vorhaben mit besonderen
Verbesserungen für den nichtmotorisierten und den öffentlichen Verkehr aufnehmen.

- In Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen mit geteilter Baulast trägt der Baulastträger der Fahrbahn die Baulast für Radwege und die Gemeinde die der Gehwege. Hier sollte die Realisierung getrennter Geh- und Radwege durch eine Präzisierung der Ortsdurchfahrtenschlusslinie (ODR) unterstützt werden: Die nach Nr. 12 a, Abs. 3, 1 ODR auf Ausnahmefälle begrenzte Anlegung gemeinsamer Geh- und Radwege sollte – solange keine spezifischen Einsatzgrenzen definiert sind - beispielsweise an die Einsatzgrenzen frei gegebener Gehwege nach den EFA 2002 gekoppelt werden. Zugleich sollten Bund und Länder die bestehenden Zuwendungsmöglichkeiten nach GVFG für die in Gemeindebaulast liegenden Gehwege breiter kommunizieren.

- Die Länder sollten Zuwendungsmöglichkeiten für Schulverkehrskonzepte, die gezielt das Gehen auf den Schulwegen unterstützen, entwickeln.

**Ordnungsräumen**


- Die Länder sollten nach Vorliegen von Erfahrungen mittelfristig das Erfordernis prüfen, die Zielbestimmung einer „Berücksichtigung des (...) nichtmotorisierten Verkehrs“ und einer „auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ nach § 1 Abs.6 Nr.9 BauGB/EAG Bau auf Ebene der Bauleitplanung in den Durchführungsverordnungen zum BauGB zu konkretisieren.

- Die Beurteilung der Auswirkungen einer Zulassung großflächiger Einzelhandelsbetriebe auf die Nahbereichsversorgung nach § 11 Abs.3 BauNVO sollte für alle Branchen beibehalten bleiben.
9. Literatur


BOUSKA: StVO. Straßenverkehrs-Ordnung, Stand 1.04.2001, Anm. 11 h zu § 45, Abs. 1d StVO).


BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG: Agglomerations-Benchmark Verkehr und Raum. Bern 2004


FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland: Gehen bewegt die Stadt. Berlin 2004


SOCIALDATA: Wirkungen flächenhafter Verkehrsberuhigung auf das Mobilitätsverhalten, die Einschätzungen zur Verkehrsberuhigung und die Wohnstandortbewertung.


STATISTISCHES BUNDESAMT:


WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO), Regional Office for Europe: A physically active life through everyday transport. København 2002

ZUMKELLER, D.:

ZUMKELLER, D. ET AL:
Panelauswertung 2003; Schlussbericht zur Forschungsarbeit des BMVBW 70.0732/03. Karlsruhe 2004.