

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

Kurzbericht

1 Aufgabenstellung

Die Untersuchung hatte die Aufgabe,

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

2 Untersuchungsmethodik

Auf Grundlage einer Literaturschau wurde der Kenntnisstand über

- den Nutzen und
- die Bedeutung des Fußgängerverkehrs zusammengestellt.

Auf Basis von Expertengesprächen wurden 35 beispielhafte Aktivitäten für den Fußgängerverkehr aus dem In- und Ausland, die ein breites Maßnahmenspektrum zur Förderung des Fußgängerverkehrs abdecken, dokumentiert.

An fünf neu- oder umgebaute Fußgängerverkehrsanlagen wurden etwa 950 Fußgänger auf

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

- die Entwicklung ihrer Zielwahlroutinen in Zusammenhang mit den Neu- oder Umbauten hin befragt. Drei der untersuchten Anlagen haben Verbindungsfunktion zwischen Stadtgebieten, zwei Anlagen liegen in Stadtteilzentren mit Einzelhandelsnutzungen.

An einer Anlage wurden neben den Fußgängern auch etwa 80 Kfz-Nutzer auf ihre bei Einkäufen in den umliegenden Geschäften verausgabten Beträge hin befragt.

Aus einer zusammenfassenden Bewertung leiten sich Empfehlungen ab für

- die Einbindung von Maßnahmen für den Fußgängerverkehr in die Gesamtverkehrs- und die Stadtentwicklungsplanung,
- die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen sowie
- für weitergehende Maßnahmen im Ordnungsrahmen und im Finanzierungssystem.

3 Untersuchungsergebnisse

Bedeutung und Nutzen des Fußgängerverkehrs

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,
- eine stadt- und umweltgerechte Gestaltung der Mobilität und
- eine Erhaltung der Vielfalt des Einzelhandels und einer Stärkung zentraler Versorgungsbereiche.

Der Anteil von Fußwegen am Personenverkehr ist in Westdeutschland bis Ende der achtziger, in Ostdeutschland auch noch in den neunziger Jahren zurückgegangen. Zu Fuß als Hauptverkehrsart zurückgelegte Wege hatten 2002 einen Anteil von 23 % an allen Wegen. Die

Bedeutung des Gehens ist allerdings erheblich größer als der Anteil der Fußwege als Hauptverkehrsart: Fast drei Viertel aller Wege legen die Bundesbürger mindestens teilweise zu Fuß zurück.

Gehen hat vielfältige individuelle, volkswirtschaftliche und verkehrliche Nutzen. Es fördert die Gesundheit Erwachsener deutlich und stärkt psychomotorische Fähigkeiten und soziale Kontakte von Kindern. Auf innerstädtischen Wegen bis etwa einem Kilometer Länge ist Gehen vergleichbar zeitgünstig wie die Kfz-Nutzung. Öffentliche Investitionen in Fußgängerverkehrsanlagen bewirken ausgeprägte volkswirtschaftliche Nutzen.

Erfahrungen mit Maßnahmen zur Förderung des Gehens

Eine gezielte Förderung des Gehens wirkt dem Sinken seiner Verkehrsanteile entgegen. An klar definierte Zielgruppen – wie etwa im Rahmen von Schulkampagnen angesprochenen Schulkindergerichtete Mobilitätsberatungen können zum häufigeren Gehen motivieren. Zielgerichtete Mobilitätsberatungen für Erwachsenen können auch zu einer Verlagerung von Kfz-Kurzstreckenfahrten auf das Gehen beitragen.

Aus der kommunalen Praxis liegen u. a. gute Erfahrungen mit Angebotsverbesserungen wie

- auf Kinder orientierte Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Nutzungsmöglichkeiten von Straßenräumen
- aufenthaltsorientierte Umgestaltungen von Plätzen oder zentralen innerstädtischen Freiräumen
- eine fußgängerspezifische Wegweisung oder Fußgängerstadtpläne

vor.

Nur einzelne Kommunen - z. T. aus dem europäischen Ausland - engagieren sich systematisch für das Gehen. Ein koordiniertes Handlungskonzept in Genf umfasst beispielsweise

- Netzkonzepte und Netzverdichtungen,
- gesamtstädtische Ansätze,
- Maßnahmenpakete zur Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- eine Verknüpfung der Fußgängerverkehrsförderung mit einer Stärkung innerstädtischer Versorgungszentren und Wohnquartiere sowie
- die Verbindung baulicher Maßnahmen mit Informations- und Beratungsangeboten.

Zur Mobilisierung der verkehrlichen, gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen engagieren sich in der Schweiz und Großbritannien staatliche Handlungsträger für das Gehen.

Bewertung der untersuchten Fußgängerverkehrsanlagen

Die Nutzer bewerten jede der fünf untersuchten neu- oder umgebauten Anlagen insgesamt positiv. Die durch die Fußgänger und die Kfz-Nutzer wahrgenommenen Verbesserungen überwiegen bei weitem die genannten Verschlechterungen. Auch Straßen mit hoher Kfz-Verkehrsstärke können bei entsprechenden Umgestaltungen für Fußgänger Attraktivitätssteigerungen bieten.

Bei den umgebauten Anlagen nimmt die Breite einen aus Nutzersicht hohen Stellenwert ein. Auf den baulich mindestens 2,5 m, zumeist jedoch um 4 m oder noch breiteren Anlagen nennen über 80 % der Befragten die Breite als besonders positiv. Auf einem Untersuchungsbeispiel mit 4,5 m baulicher Breite und gemeinsamer Führung von Fußgänger- und Radverkehr sehen jedoch deutlich weniger Befragte die Breite als Positivmerkmal. Hier sehen viele Nutzer Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern als Negativmerkmal.

Eine Begrünung von Fußgängerverkehrsanlagen unterstützt eine positive Bewertung. Ein kleiner Teil von Befragten sieht auch ein ausreichendes Angebot an Sitzgelegenheiten als besonders positives Merkmal.

Wirkung auf die Verkehrsmittellroutinen

Alle Anlagen haben auf ein häufigeres Gehen hingewirkt. In besonderem Maße ist dies bei Netzverdichtungen der Fall: Unter allen Fußgängern, die auf einer neu gebauten Brücke 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 % bedingt. Auch ein zweite Verbindungsanlage mit geringerer Wegeverkürzung hat 15-20 % ihrer Nutzer zu einem häufigeren Gehen motiviert.

Die Umgestaltungen bestehender Straßen, mit denen keine Verdichtung des Fußgängerverkehrsnetzes verbunden waren, haben jeweils etwa 5 % der Fußgänger zu einem häufigeren Gehen motiviert.

Die betrachteten Anlagen haben ausgeprägte Wirkung auf ein häufigeres Gehen im Einkaufsverkehr. Auf Arbeitswegen motivieren sie 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 sie zu einem häufigeren Gehen motivieren.

Ein großer Teil der Personen, die zu einem häufigeren Gehen motiviert sind, hatte Wege zu den untersuchten Straßen bzw. zwischen den

angrenzenden Stadtteilen zuvor vorrangig mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Überwiegend sind dies Personen, die in Hinblick auf die Pkw- bzw. ÖV-Nutzung wahlfrei sind und beispielsweise auch die Wege zum Befragungszeitpunkt mit dem Pkw hätten zurücklegen können. Insbesondere eine deutliche Verkürzung der Wegelänge speziell für Fußgänger kann eine erhebliche Zahl von Personen zum häufigeren Gehen motivieren, die zuvor vorrangig das Kfz nutzten.

Zielwahl

Insbesondere die untersuchten Anlagen, die das Fußgängerverkehrsnetz verdichtet haben, konnten dazu beitragen, dass – unabhängig von den in der Befragungssituation zu Fuß absolvierten Wegen – mehr Personen Ziele in den angebundenen Stadtteilen aufsuchen. Aber auch eine Aufwertung von Anlagen im bestehenden Netz wirkt in leichtem Maße auf eine häufigere Wahl von Zielen in den angebundenen Stadtteilen hin.

Transport von Gegenständen und Einkaufsbeträge

Die Zahl und die Größe von Gegenständen, die Kfz-Nutzer nach Einkäufen tragen, entsprechen vielfach den von Fußgängern getragenen Gegenständen. Im Durchschnitt trugen die Kfz-Nutzer jedoch eine größere Zahl von Gegenständen.

Auch die Beträge, die Fußgänger für Einkäufe ausgeben, entsprechen vielfach den von Kfz-Nutzern getätigten Ausgaben. Die Kfz-Nutzer tätigen je Einkauf durchschnittlich höhere Ausgaben, die Hälfte von ihnen verausgabte mit bis zu 40 € je Einkauf jedoch nicht mehr als drei Viertel der Fußgänger. In der Vorwoche vor dem Befragungszeitpunkt gab die Hälfte der Personen, die in dieser Woche nur zu Fuß einkauften, 40-60 € für Lebensmittel aus. Ein Drittel der Fußgänger verausgabte zwischen 60 und 100 €. Dies entspricht den Einkaufsbeträgen der meisten Personen, die ihre Einkäufe in der Vorwoche ausschließlich mit dem Kfz oder einzelne Einkäufe zu Fuß und andere Einkäufe mit dem Kfz absolvierten. Die höheren Einkaufsbeträge der Kfz-Nutzer sind dabei durch deren im Mittel größere Haushaltsgröße beeinflusst.

4 Folgerungen für die Praxis

Planung von Fußgängerverkehrsanlagen

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,
- qualitativ hochwertige und zum Gehen motivierende Anlagen,
- Mobilitätsberatungen und –informationen für das Gehen sowie
- ein Mobilitätsmanagement für definierte Zielgruppen einbezogen werden.

Bestandteil kommunaler Fußgängerverkehrskonzepte sollten Netzkonzepte sein, die insbesondere stadtteilübergreifende Verbindungswege darstellen und als Grundlage zur Einwerbung finanzieller Zuwendungen dienen.

Eine Aufwertung von Fußgängerverkehrsanlagen unterstützt und stärkt die Versorgungsfunktionen großstädtischer Stadtteilzentren. Ausreichend breite Flächen auch für Außensitze der Gastronomie hier neue Besucher für die Zentren ansprechen.

Eine Förderung des Gehens erfordert, dass Besucher wichtige städtebauliche Nutzungen in fußläufigen Distanzen erreichen können. Hier sind Einzelhandelskonzepte mit dem Ziel einer Stärkung integrierter Versorgungsstandorte von besonderer Bedeutung.

Eine Verdichtung von Netzen für den alltäglichen Fußgängerverkehr sollte durch

- umwegvermeidende Verbindungsanlagen zwischen Stadtteilen oder wichtigen Quell- und Zielgebieten in bis zu etwa zwei Kilometer Entfernung,
- selbstständige Gehwege auf Stadtebene,
- kürzere Verbindungswege und Sackgassendurchlässe sowie
- eine gezielte Einbeziehung öffentlich nutzbarer Wege durch Baublöcke.

angestrebt werden. Verbindungen durch Straßen mit niedriger Kfz-Verkehrsstärke, durch Grünzüge, an Gewässern oder durch ruhige Innenbereiche von Baublöcken haben für Fußgänger eine besonders hohe Attraktivität. Verbindungsanlagen für den Alltagsverkehr sollten derartige Straßen und Wege einbeziehen, wenn diese eine zeitgünstige Verbindung zwischen Quell- und Zielgebieten herstellen, und als Grundlage zur Einwerbung von Zuwendungen in Netzpläne aufgenommen werden.

Eine subjektiv annehmbare Breite ist Motivation für das Gehen. Die Dimensionierung sollte den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA 2002) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt, Entwurf 2005) folgen. Bei straßenräumlichen Nutzungskonkurrenzen sollten die Flächenansprüche anderer Verkehrsarten – insbesondere des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs – auch unter den Zielsetzungen einer Förderung des

Gehens durch annehmlich breite Fußgängerverkehrsflächen bewertet werden.

Auf Verbindungsanlagen und in Einzelhandelsbereichen sollen Fußgängern und Radfahrern getrennte Verkehrsflächen zur Verfügung stehen.

Fußgängerverkehrsanlagen sollten vor allem dann begründet werden, wenn dies gestalterisch begründet ist. Sitzgelegenheiten oder Bänke kommen Aufenthalte und damit der Belegung eines Straßenraumes zugute. Für Personen in Begleitung kleiner Kinder und für Senioren erweitern sie bei Abständen von 300-500 m die zu Fuß erreichbaren Ziele.

Verbindungsanlagen müssen Fußgängern Überquerungsmöglichkeiten über kreuzende Straßen und Anschlüsse an die weiterführenden Gehwege bieten. In Einzelhandelsbereichen ist an Straßen mit einer höheren Kfz-Verkehrsstärke eine dichte Folge von Überquerungsanlagen für die Erreichbarkeit von Geschäften erforderlich. Innerhalb der in den EFA 2002 beschriebenen Einsatzbereiche sollten niveaugleiche Überquerungsanlagen eingerichtet werden. Signalisierte Überquerungsanlagen in Abständen von etwa 200 m beispielsweise finden gerade bei hoher Kfz-Verkehrsstärke positive Bewertungen durch Fußgänger.

Die Kommunen sollten Interessen von Privaten an für Aufenthalte und Gehende attraktiven Freiräumen und Straßenraumausstattungen aufgreifen und sich hierfür auch private Finanzierungsmöglichkeiten eröffnen.

Mobilitätsmanagement, Wissensvermittlung und Maßnahmen im Finanzierungssystem

Die Kommunen sollten eine Wegweisung für Fußgänger nach den Standards der geplanten „Hinweise für die wegweisende Beschilderung des Fußgängerverkehrs“ auf- oder ausbauen. Insbesondere große und mittelgroße Städte sollten auch die Herausgabe von Fußgängerstadtplänen unterstützen.

Die Kommunen sollten ein Mobilitätsmanagement für klar definierte Zielgruppen zur Förderung des Gehens verfolgen oder unterstützen. Das Gehen sollte 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, hohe Bedeutung zu.

Der Bund sollte örtlichen Entscheidungsträgern die Bedeutung und die Nutzen des Fußgängerverkehrs verstärkt bekannt machen. Er sollte die Initiierung von Modellvorhaben und die finanzielle Unterstützung von Aktionen der Interessensverbände um eine kontinuierliche

Wissensvermittlung arrondieren und diese institutionell verankern.

Fußgängerverkehrsanlagen, die in einem Netzplan oder Flächennutzungsplan mit Verbindungsfunktion als verkehrswichtig dargestellt sind, sollten aus Mitteln des GVFG zuwendungsfähig sein. Die Gewährung von Zuwendungen sollte an die Einhaltung von Mindeststandards gekoppelt sein. Die Länder sollten Zuwendungsmöglichkeiten für Schulverkehrskonzepte, die gezielt das Gehen auf den Schulwegen unterstützen, entwickeln.