



© COLOMBO GRAFICHE SRL



# WalkUrban

Fußgängerfreundliche Quartiere

Freisetzung von Potenzialen für nachhaltige und aktive Mobilität durch Verbesserung des Fußverkehrs und seiner Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr



COMUNE DI GENOVA





Das Zufußgehen ist ein elementarer Bestandteil städtischer Mobilität, die jedoch häufig durch die Pkw-Nutzung dominiert wird. Dies führt zu bekannten Problemen wie Staus, hoher Flächenverbrauch, Schadstoff und Lärmemissionen oder Verkehrsunfällen. Nachhaltige und emissionsfreie Fortbewegungsarten, wie das Zufußgehen, könnten viele dieser Probleme abmildern, wenn mehr Menschen anstatt des Autos ihre eigenen Füße nutzen würden. Dies gilt sowohl für kurze, direkte Fußwege als auch für solche in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV). Zufußgehen ist dabei fast allen Menschen möglich, es ist kostenlos, steigert das individuelle Wohlbefinden und wirkt negativen Folgen bewegungsarmer Lebensstile entgegen. In Kombination mit dem ÖV könnten gute Voraussetzungen für das Zufußgehen, die Abhängigkeit vom privaten Pkw reduzieren helfen, sowie die soziale Teilhabe für diejenigen erhöhen, die sich kein eigenes Auto leisten können.

**Das Forschungsprojekt WalkUrban hat sich deswegen das Ziel gesetzt, zu einem besseren Verständnis rund um das Zufußgehen beizutragen, fördernde bzw. hindernde Faktoren zu identifizieren und das Konzept der „Walkability“, der umfassenden Fußgängerfreundlichkeit, zu erweitern.** WalkUrban hat dafür bestehende Methoden zur Erfassung von objektiver und wahrgenommener Erreichbarkeit sowie von Einstellungen zum Zufußgehen, mobilitätsbezogener Zufriedenheit und lokalen Mobilitätskulturen weiterentwickelt und eingesetzt.

WalkUrban wurde in enger Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren in den drei europäischen Städten Genua, Dortmund und Göteborg durchgeführt und zielt darauf ab, Hinweise für allgemeine und lokale Lösungen zur Verbesserung der Walkability sowie Empfehlungen für eine fußgängerfreundliche städtische Umgebung zu erarbeiten.

## ZIELE

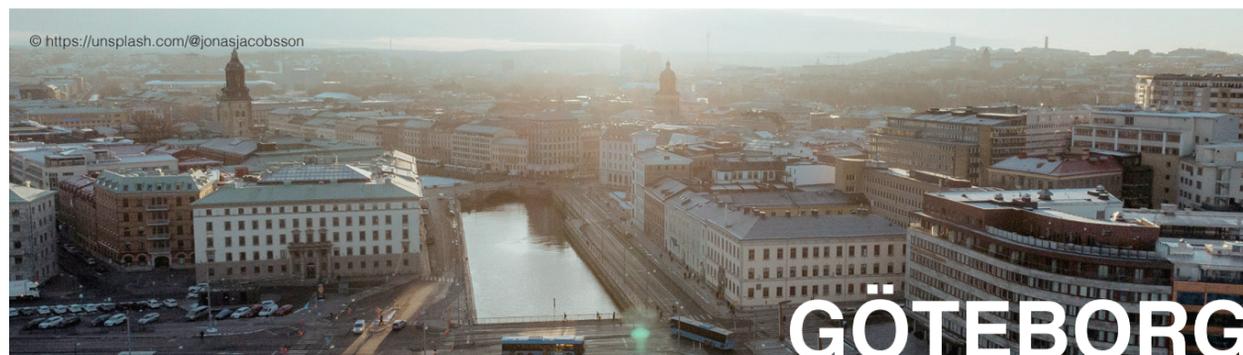
- Identifizierung von unterstützung und hindernden Faktoren für das Zufußgehen zum tieferen Verständnis der Walkability
- Entwicklung und Verbesserung der derzeitigen Methoden zur Bewertung der Walkability in einem co-kreativen Ansatz
- Untersuchung des Zusammenspiels zwischen objektiver und wahrgenommener Walkability
- Erarbeitung von Handlungsempfehlung zur Verbesserung der Walkability in urbanen Quartieren



**Genua** liegt im Nordwesten Italiens und ist die Hauptstadt der Region Ligurien. In der Hafenstadt ist die Nutzung von Autos und Motorrollern weit verbreitet, was u.a. durch eine langjährige relativ autoorientierte Stadtentwicklung gefördert wurde. Aktuell liegen die Prioritäten der Verkehrsplanung jedoch auf der verstärkten Förderung des ÖV sowie der nachhaltigen Verkehrsmittel wie Radfahren und Zufußgehen.



**Dortmund** liegt im Ruhrgebiet im Westen Deutschlands. Die traditionelle Industriestadt ist von einer autoorientierten Stadt und Verkehrsplanung, einem hohen Motorisierungsgrad und einer intensiven Autonutzung geprägt. Mit dem neuen Masterplan Mobilität sollen Fuß und Radverkehr sowie der ÖV gestärkt werden, auch um die Attraktivität und Lebensqualität der Stadt nachhaltig zu steigern.



**Göteborg** ist Schwedens zweitgrößte Stadt an der Westküste und war früher eine Industrie und Hafenstadt. Die Stadtplanung begünstigt sowohl öffentliche Verkehrsmittel als auch den Pkw. Die Vision ist es, eine grüne, nachhaltige, attraktive und zusammenhängende Stadt zu werden und parallel die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, indem der Autoverkehr in der Stadt zugunsten anderer Verkehrsmittel reduziert wird.

In den beteiligten Städten Genua, Dortmund und Göteborg wurden jeweils zwei urbane Quartiere als Untersuchungsgebiete ausgewählt. Folgende Kriterien wurden zur Auswahl der Quartiere herangezogen: Mindestgröße (5000 Einwohner), eine gute ÖV-Anbindung an das Stadtzentrum, fußläufige Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen wie Schulen, Einkaufs und Freizeiteinrichtungen (10-15 Minuten). Die Kriterien sollten eine grundsätzliche Vergleichbarkeit der Quartiere sowohl innerhalb als auch zwischen den Städten ermöglichen. In allen drei Städten sollte ein Quartier mit mittlerem Einkommensniveau und ein diverseres Quartier mit niedrigerem Einkommensniveau ausgewählt werden. In Genua wurden abweichend komplette Stadtviertel gewählt.

Ausgehend von einer ersten Vorauswahl durch das WalkUrban-Team wurde die endgültige Festlegung der Quartiere in enger Abstimmung mit den lokalen Akteuren getroffen. Eine der beiden Gebiete in Genua, Municipio Medio Ponente District, wurde als Pilotquartier ausgewählt, in dem einige Methoden zuerst durchgeführt wurden, die später ebenfalls in den anderen Städten zum Einsatz kamen.

## Genua

**Medio Ponente** ist ein historisches Stadtviertel in den westlichen Vororten von Genua, nicht allzu weit vom Stadtzentrum entfernt. Es zeichnet sich durch eine dicht bebaute Stadtstruktur mit vielen Restaurants, Cafés, Geschäften und mehreren Schulen sowie eine hohe Bevölkerungsdichte (ca. 58.000 Menschen) aus. Außerdem gibt es eine hohe Arbeitsplatzkonzentration aufgrund der maritimen Industrie und anderer damit verbundener Unternehmen.

**Centro Est** ist zentral gelegen, hat einen Zugang zum historischen Hafen und ist gut an den öffentlichen Nahverkehr und den Hauptbahnhof angebunden. Es umfasst einen Teil des historischen Zentrums mit einer sehr dichten städtischen Struktur mit vielen Restaurants, Geschäften, Dienstleistungen und Schulen. Insgesamt dominiert im Viertel jedoch die Wohnbebauung, wobei die Einwohnerzahl etwa 85.000 beträgt.

## Dortmund

**Westfalenhalle** (inoffiziell: Kreuzviertel) ist ein innenstadtnahes gründerzeitlich geprägtes Wohnviertel im Westen Dortmunds. Es zeichnet sich durch eine historische, dicht bebaute Stadtstruktur mit vielen Restaurants, Cafés und Geschäften sowie zwei Grundschulen aus. Mehrere ÖV-Linien (Stadt-/S-Bahn, Bus) sind fußläufig erreichbar. Die Einwohnerzahl liegt bei über 7.000 Einwohnern.

**Funkenburg** ist ein Stadtviertel im Osten Dortmunds, etwas weiter vom Stadtzentrum entfernt. Es handelt sich um ein gemischtes Viertel in der Nähe eines Industriegebiets mit einigen Geschäften und zwei Grundschulen. Es gibt eine Straßenbahnhaltestelle und mehrere Buslinien, sowie im angrenzenden Stadtteil eine S-Bahn-Haltestelle. Die Einwohnerzahl liegt bei über 7.000 Einwohnern.

## Göteborg

**Södra Kortedala** ist ein ethnisch vielfältiger Vorort mit knapp über 10.000 Einwohnern. Es handelt sich um einen klassischen schwedischen Vorort aus der Mitte des letzten Jahrhunderts, der fast ausschließlich aus Mehrfamilienhäusern besteht, mit einer Mischung aus Flachbauten und Hochhäusern und großen Freiflächen zwischen den Gebäuden, sowie ausgedehnten Grünflächen und Parkplätzen. Das kleine, lokale Zentrum ist durch Fußwege und Straßen erreichbar und beherbergt verschiedene Geschäfte und Dienstleistungen. Das Quartier ist vor allem durch eine Straßenbahnlinie mit dem Zentrum der Stadt verbunden und wird von naturnahen Wäldern begrenzt.

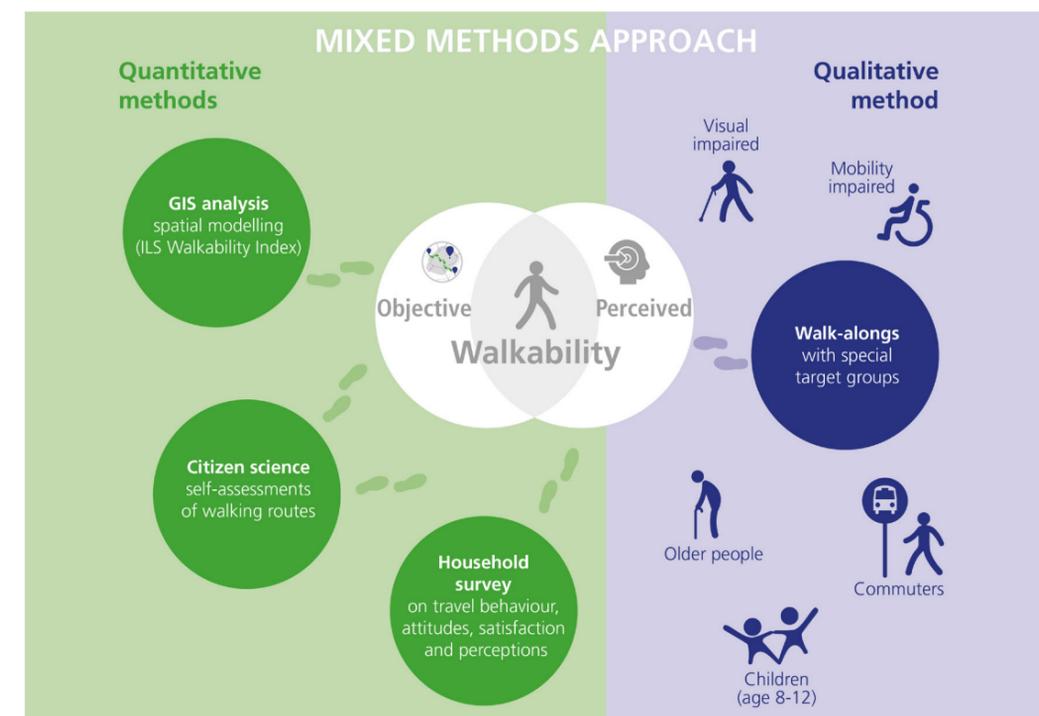
**Kungsladugård** ist ein Vorort mit knapp 11.000 Einwohnern. Der nördliche Teil besteht hauptsächlich aus 3-4-stöckigen Mehrfamilienhäusern mit Gemeinschaftsgärten/-höfen. Durch diesen Teil führen zwei breite, von Bäumen gesäumte Boulevards mit Straßenbahnlinien, Geschäften, Cafés und anderen Einrichtungen, die sich an einem großen Kreisverkehr treffen, an dem die Schule liegt. Im Süden dominieren Reihenhäuser und Villen. Außerdem liegt es zwischen zwei großen Grünflächen und wird im Nordosten von Teilen des historischen Hafens und einer großen Autobahn begrenzt.



Das Forschungsprojekt WalkUrban hat das Ziel, zu einem besseren Verständnis rund um das Zufußgehen und der Walkability zu gelangen und fördernde bzw. hindernde Faktoren zu identifizieren. Dabei stellt Zufußgehen sowohl eine eigenständige Art der Fortbewegung dar, ist aber auch immer in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem ÖV relevant. In den Analysen wurden deswegen die wichtigsten Aspekte der objektiven und wahrgenommenen Walkability, das Verhalten sowie die Einstellungen zum Zufußgehen, die mobilitätsbezogene Zufriedenheit und die lokalen Mobilitätskulturen untersucht.

WalkUrban kombiniert dabei quantitative und qualitative Methoden der empirischen Sozialforschung (siehe Abbildung unten) zu einem Multi-Methoden-Ansatz. Die objektive Walkability wurde in einem geografischen Informationssystem (GIS) als räumliche Modellierung mit Hilfe eines open-source Tools berechnet. Um ein besseres Verständnis der (wahrgenommenen) Walkability in den sechs ausgewählten Quartieren zu erhalten, wurden in einer Haushaltsbefragung Informationen über das Mobilitätsverhalten, Einstellungen, Motivationen, Zufriedenheiten und Wahrnehmungen gesammelt. Darüber hinaus haben wir zwei weitere Methoden konzipiert, die jeweils konkrete Bezüge zum Straßenraum erlauben. Diese halfen uns zu verstehen, wie Menschen ihre Umwelt vor Ort wahrnehmen und welche Faktoren sie beim Gehen positiv oder negativ beeinflussen: 1) Im Rahmen eines Citizen Science Ansatzes konnten die Stadtbewohner ihre Fußwegerouten mit Hilfe einer App selbst bewerten. Das bedeutet, dass sie nach einem ihrer Fußwege allgemeine Fragen zur Route beantworten und entsprechende fördernde und hindernde Faktoren des Zufußgehens direkt bewerten können. 2) Um die spezifischen Bedürfnisse von besonders vulnerablen Zielgruppen (Schulkinder, Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen oder Ältere) untersuchen zu können, haben wir darüber hinaus verschiedene begleitende Spaziergänge bzw. Interviews, sogenannte Walk-Alongs, durchgeführt in denen direkt über Eindrücke und Erlebnisse gesprochen werden kann und so verschiedene Einflussfaktoren identifiziert werden können.

**Alle vier Methoden wurden in jedem der sechs Untersuchungsgebieten angewendet.**

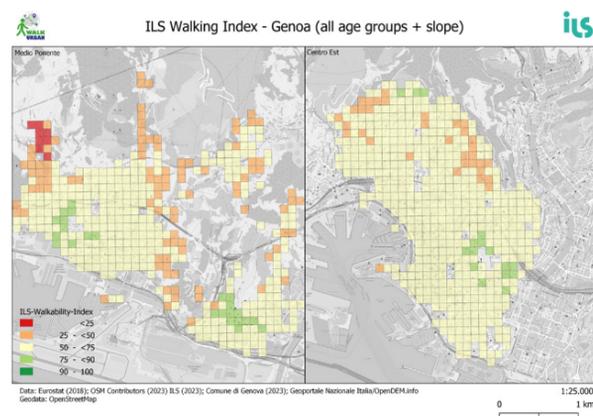
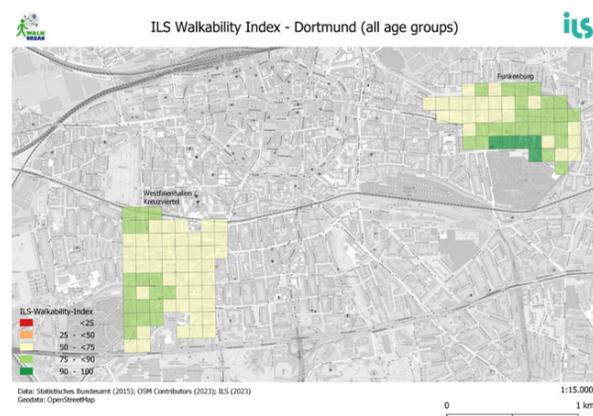
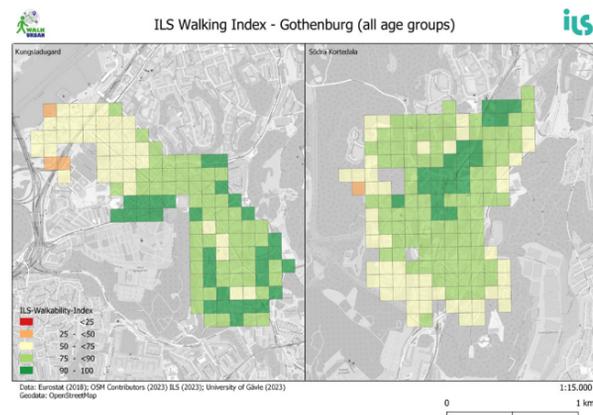


Multi-Methoden-Ansatz im Rahmen von WalkUrban (eigene Darstellung © WalkUrban/ILS)

Die Walkability eines urbanen Quartiers wird von vielfältigen Faktoren beeinflusst wie der natürlichen und gebauten Umwelt, der vorhandenen Infrastruktur für Zufußgehende und den Entfernungen zu bzw. der Erreichbarkeit von wichtigen Zielen. Diese Faktoren können mit Hilfe von GIS-gestützten Analysen bewertet werden. Die Ergebnisse zeigen die objektive Walkability des ausgewählten Gebiets.

Für jedes der sechs Quartiere wurden mit dem ILS-Walkability-Index ein allgemeiner Wert berechnet. Dabei werden die Wohnhäuser in einem kleinen Maßstab durch 100m\*100m Rasterzellen repräsentiert und Daten von OpenStreetMap (OSM) und OpenRouteService (ORS) in folgenden Modulen verwendet: 1) für die Abschätzung der Entfernung zu Dienstleistungen und Einrichtungen, z.B. Supermarkt oder Schule; 2) für die Berechnung der Dichte und Durchlässigkeit des fußläufigen Straßennetzes um jedes Haus und 3) für die Abdeckung mit Grünflächen. Die Bewertungsergebnisse der Module werden jeweils gewichtet, summiert und zu einem endgültigen Indexwert mit maximal 100 Punkten verrechnet. Höhere Zahlen bedeuten eine bessere potenzielle Walkability. Für die Karten ist die Darstellung farblich kodiert, von niedrigen Werten für Wohnstandorte mit hoher Autoabhängigkeit (rot) bis zu hohen Werten mit (sehr) guter Walkability (grün).

Die Ergebnisse für die objektive Walkability der einzelnen Quartiere sind in den Karten (rechte Seite) dargestellt: Göteborg zeigt in der Analyse den höchsten Grünflächenanteil und ein dichtes Fußwegenetz. Beide Quartiere haben eine hohe Punktzahl, d.h. eine gute Walkability (Durchschnitt ca. 82). Dortmund folgt mit Durchschnittswerten von 74 (links) und 79 (rechts), hier sind alltägliche Ziele leichter zu erreichen, aber die Grünabdeckung ist geringer als in Schweden. Genua weist mit 58 (links) und 64 (rechts) die niedrigsten Durchschnittswerte für die Stadtteile insgesamt auf, obwohl das Fußwegenetz dort recht dicht ist. Die geringere Walkability ist zum Teil auf (sehr) niedrige Werte an den Rändern und auf die Mehrheit der Zellen mit mittleren Werten (50-75 gelb) zurückzuführen. Nur wenige Zellen weisen eine gute objektive Walkability auf. Sie repräsentieren in der Regel Wohnstandorte mit einem höheren Grünanteil und kürzeren Entfernungen zu alltäglichen Zielen.



(alle Karten © WalkUrban/ILS)

Die Haushaltsbefragung wurde in allen sechs untersuchten Quartieren in der zweiten Hälfte des Jahres 2022 mit Hilfe einer Online-Befragung erhoben. Die Befragung hatte fünf Teile und wurde zunächst auf Englisch entwickelt und in die Landessprachen übersetzt. Ein Pilottest wurde in Deutschland und Schweden durchgeführt. Im ersten Teil der Befragung wurden Informationen über die Mobilitätsoptionen abgefragt, während der zweite Teil sich auf Mobilitätsverhalten und -muster konzentrierte. Darauf folgten Fragen zur wahrgenommenen Walkability, zu Motivation und den Einstellungen zum Zufußgehen, während der vierte Teil den tatsächlich zurückgelegten letzten Fußweg der Befragten näher untersuchte und Fragen zu den Umständen und der Zufriedenheit mit dem Fußweg enthielt. Im letzten Teil wurden soziodemografische Daten abgefragt.



Die Einladungen zur Teilnahme an der Haushaltsbefragung wurden in den einzelnen Ländern auf unterschiedliche Weise verteilt. In Dortmund wurden alle Bewohnenden der ausgewählten Quartiere per Postkarteneinwurf zur Teilnahme eingeladen. Neben einer kurzen Beschreibung führte ein Link und ein QR-Code zur Online-Umfrage. In Genua wurden Einladungen mit Links zur Umfrage über die Social-Media-Kanäle der Stadt Genua und per E-Mail an Mitarbeitende lokaler Unternehmen und Schulen in den Stadtteilen verschickt. In Göteborg verschickte ein externer Dienstleister (Origo) Postkarten mit Einladung zur Online-Teilnahme an eine zufällige Auswahl der Haushalte (ca. je 50 %) in den beiden Quartieren. Hier wurden auch Erinnerungen per Postkarte oder SMS verschickt. Letztendlich beantworteten 1.103 Personen die Umfrage. Die soziodemografischen Daten der Befragten und der räumliche Kontext werden im Folgenden dargestellt.

Durchschnittsalter (Jahre)		46.3
Geschlecht	Weiblich	52.2%
	Männlich	47.8%
Pkw-Anzahl	0	31.5%
	1	53.9%
	>1	14.6%
Stadt	Dortmund	470 (42.3%)
	Genoa	210 (19.0%)
	Gothenburg	423 (38.3%)

In der Befragung haben wir die Short Perceived Walkability Scale (SPWS) eingeführt, eine kompakte und praktische Skala zur Mes-

sung der wahrgenommenen Walkability. Mit Hilfe der SPWS werden die Befragten gefragt, inwieweit sie 15 Aussagen über die wahrgenommene Walkability in ihrem Wohnviertel zustimmen, wenn sie (1) in der Freizeit zu Fuß gehen, (2) zu Fuß zu ihren alltäglichen Zielen gehen und (3) zu Fuß zu Haltestellen des ÖV gehen (siehe unten).

### PERCEIVED RECREATIONAL WALKABILITY

- It is feasible to walk recreationally
- It is convenient to walk recreationally
- It is comfortable to walk recreationally
- It is pleasant to walk recreationally
- My neighbourhood stimulates me to walk recreationally

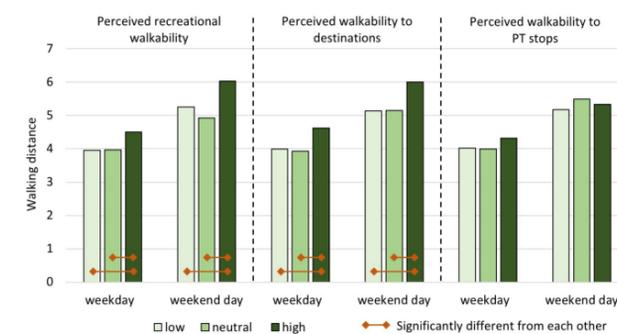
### PERCEIVED WALKABILITY TO DESTINATIONS

- It is feasible to walk to my destinations
- It is convenient to walk to my destinations
- It is comfortable to walk to my destinations
- It is pleasant to walk to my destinations
- My neighbourhood stimulates me to walk to my destinations

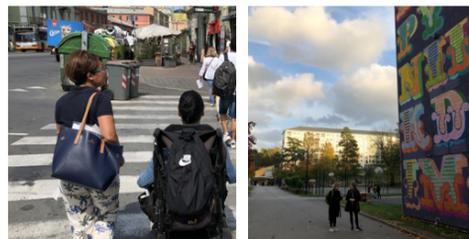
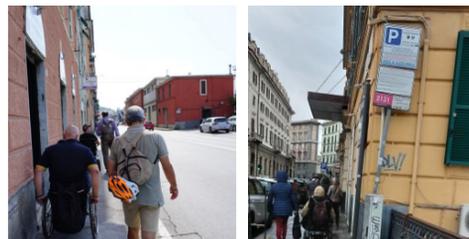
### PERCEIVED WALKABILITY TO PT STOPS

- It is feasible to walk to PT stops
- It is convenient to walk to PT stops
- It is comfortable to walk to PT stops
- It is pleasant to walk to PT stops
- My neighbourhood stimulates me to walk to PT stops

Die Ergebnisse zeigen, dass die drei Arten der wahrgenommenen Walkability hauptsächlich von den Einstellungen zum Zufußgehen und bis zu einem gewissen Grad vom räumlichen Kontext (Stadt und Art des Quartiers) beeinflusst werden. Befragte mit einem höheren Grad an wahrgenommener Walkability gehen auch häufiger, länger und weiter zu Fuß, auch wenn es je nach Art der wahrgenommenen Walkability und dem Zweck des Weges Unterschiede gibt. Die wahrgenommene Walkability von ÖV-Haltestellen hat einen Einfluss auf die Häufigkeit des Zufußgehens zu diesen Haltestellen. Die wahrgenommene Walkability in der Freizeit und diejenige von wichtigen alltäglichen Zielen zeigen hingegen signifikante Auswirkungen auf die Anzahl der zu Fuß zurückgelegten Wege, auf deren Entfernung und Dauer zu haben. Die nachstehende Abbildung zeigt, dass Befragte mit einer hohen wahrgenommenen Walkability in Bezug auf Freizeit und alltägliche Ziele längere Strecken zu Fuß zurücklegen (sowohl an Wochentagen als auch an Wochenenden) als Befragte mit einer niedrigen wahrgenommenen Walkability.



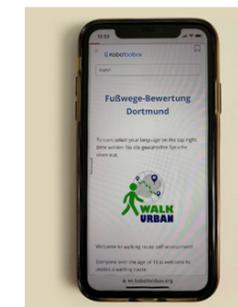
Mit Hilfe der qualitativen Methode der Walk-Along-Interviews können vor Ort beim gemeinsamen Zufußgehen Wahrnehmungen und Eindrücke der befragten Menschen erfasst werden. Diese besondere Form des Interviews wurde von uns genutzt, um zu erfahren, wie Mitglieder vulnerabler Zielgruppen ihre lokale Umwelt erleben und wie diese ihre Wahrnehmung des Zufußgehens und ihr tatsächliches Zufußgehen beeinflusst. Dabei wurde untersucht, ob sich die Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen unterscheiden und inwiefern die Umgebung für das Gehen grundsätzlich geeignet ist bzw. zum Zufußgehen anregt. In jeder Stadt wurden zwei Zielgruppen untersucht, wobei Schulkinder im Alter von ca. 8-11 Jahren als gemeinsame Zielgruppe ausgewählt wurden. Bei den weiteren Zielgruppen (ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Pendler) wurden Aspekte der Diversität und Vulnerabilität auf der Grundlage von Empfehlungen lokaler Akteure berücksichtigt. Die Walk-Along-Interviews wurden Einzelnen oder in Gruppen jeweils in der Landessprache geführt und per Audioaufnahme, Beobachtungsnotizen und Fotos dokumentiert. Die unterschiedlichen Bedürfnisse der Zielgruppen in Bezug auf Kommunikations- und Verständigungsniveaus, die persönliche Kondition und mögliche körperliche Einschränkungen wurden dabei ebenfalls berücksichtigt.



Im Ergebnis benennen und zeigen die vier Zielgruppen teilweise unterschiedliche hinderliche und förderliche Faktoren für das Zufußgehen.

**Schulkinder** betonen in allen Städten die Natur (z.B. Bäume, Tiere und Blumen) als förderlich für das Zufußgehen. Probleme im Zusammenhang mit mangelnder Sauberkeit, wie z. B. Hundekot und Müll, sowie schmale Gehwege sind vor allem in Dortmund und Genua hinderlich. Für Schulkinder in Göteborg stellt Sauberkeit hingegen einen fördernden Faktor dar. Die Verkehrssicherheit stand für Kinder grundsätzlich im Vordergrund: Als problematisch wurden zu kurze Grünphasen von Ampeln, schwierige Straßenüberquerungen, hohe Verkehrsgeschwindigkeiten und erzwungene Umwege aufgrund von Parken auf der Straße (vor Übergängen) sowie Sicherheitsbedenken aufgrund anderer Menschen und Hunde angesprochen. In Dortmund wurden von **älteren Menschen** als unterstützende, positive Faktoren Grünflächen, soziale Kontakte und gesundheitliche Aspekte genannt und Verkehrssicherheitsaspekte als Haupthindernis wahrgenommen. Insbesondere wurden zu kurze Ampelphasen, zu hohe Geschwindigkeiten und unebene (Stolpergefahr) und schmale Gehwege negativ bewertet. In Genua wurden **Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen** begleitet. Als Motive für das Zufußgehen bzw. mit dem Rollstuhl fahren wurden vor allem die Pflege sozialer Kontakte oder Lebensmitteleinkauf genannt. Mangelnde Sauberkeit war ein besonders negativer Faktor, da Abfälle an den Rollstühlen haften bleiben können, ebenso wie bauliche Hindernisse wie hohe Bordsteinkanten. Daher wäre die Beseitigung dieser Probleme ein Anreiz für sie, sich mehr zu bewegen. In Göteborg nannten Pendler die Anpassungsfähigkeit an das Wetter, die positiven Auswirkungen auf die Gesundheit und die Möglichkeit, soziale Kontakte zu knüpfen als Anreize für das Zufußgehen, während Sicherheitsbedenken typische Hindernisse darstellen und der ÖV teilweise „zu gut“ ist und deswegen auch kurze Fußwege ersetzt.

Im Citizen Science Ansatz wurden Bürger\*innen in die Forschungsaktivitäten direkt einbezogen und konnten die eigenen Fußwege-Routen bewerten. Dafür wurde in WalkUrban auf die frei verfügbare Software KoBoToolbox zugegriffen und für eine Befragung per App angepasst ([www.kobotoolbox.org](http://www.kobotoolbox.org)). Die quantitative Methode zielt auf ein besseres Verständnis der lokalen Walkability und der individuellen Wahrnehmung von Fußwegen ab. Die Teilnehmenden konnten ihre individuellen Routen frei wählen, Wegezwecke und -ziele angeben und die Bewertungen durch das Ausfüllen eines kurzen Fragebogens durchführen. Dabei wurde z. B. abgefragt, inwiefern das Zufußgehen gut möglich war (Gehwegbreite und -zustand) oder ob die Umgebung angenehm und abwechslungsreich war und welche positiven oder negativen Aspekte für die Bewertung ausschlaggebend waren. Für den Start-/Endpunkt sowie für Standorte von Fotos konnten freiwillig GPS-Positionen gesendet werden. Etwa 90 Personen, vor allem aus Genua und Dortmund, nahmen an der Forschung teil, indem sie die Walkability ihres Quartiers mithilfe des Tools auf ihren Smartphones selbst bewerteten.



APP ZUR BEWERTUNG



UNEBCNER GEHWEG



DEFEKTER GEHWEG



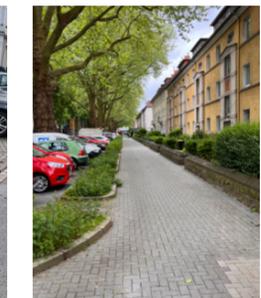
ROUTENBEWERTUNG



VERENGUNG DES GEHWEGS



KLEINER GARTEN ZUM SCHUTZ VOR PKW



PFLASTER MIT GRÜNFLÄCHEN

Die Walkability wurde zum Beispiel aufgrund des Zustands der Bürgersteige, mangelnder Barrierefreiheit und aufgrund von Behinderungen durch parkende Pkws als negativ bewertet. 41 % der Teilnehmenden in Dortmund und 47 % in Genua gaben an, dass der Zustand der Gehwege nicht gut ist. Besonders negativ wurden Unebenheiten durch fehlende Steine, Risse und Löcher, die durch Baumwurzeln entstanden sind, sowie kaputte Asphaltflächen bewertet. Mehr als die Hälfte der Dortmunder gab an, dass der Gehweg nicht genug Platz bietet, da geparkte Autos in den Gehbereich eindringen. Geparkte Pkw werden auch als eines der Haupthindernisse für ein problemloses Überqueren der Straße wahrgenommen. Darüber hinaus hat die Sauberkeit einen erheblichen Einfluss auf die Wahrnehmung des Gehens nur ein Fünftel der Teilnehmenden in Genua und weniger als ein Drittel in Dortmund gaben an, dass "mein Gehweg sauber und ordentlich ist". Dies spiegelt sich auch in den Kommentaren wider, die über das Vorhandensein von Hundekot und Müll auf den Straßen gemacht wurden. Positive Ergebnisse zeigen sich für Dortmund bei der Frage, ob die Wege als angenehm empfunden werden. 44 % bewerteten hier eine schöne Vegetation und Grünflächen sowie eine ruhige Umgebung (kaum Verkehrslärm) positiv. In Genua stimmen etwa 50 % zu, dass es einfach ist, die Straßen zu überqueren, da es genügend Ampeln und Zebrastreifen gibt. Hier ist es augenscheinlich, dass die Menschen das Gefühl haben, dass die Straßen für Fußgänger\*innen ausgelegt sind. Die Citizen Science Erhebung ermöglichte es uns konkrete Probleme zu identifizieren. Diese direkten, umgebungsbezogene Aspekte (auf Ebene einzelner Straßen und Wege) ergänzen die Ergebnisse der Haushaltsbefragung, die einen Überblick über die Walkability der drei Städte gibt.

Die WalkUrban Empfehlungen und Erkenntnisse zur Übertragbarkeit ergeben sich aus den wichtigsten Projektergebnissen sowie aus unseren wiederkehrenden Diskussionen mit lokalen Akteuren, Interessenvertretern und auf Konferenzen (wie unserer Abschlusskonferenz mit rund 40 Teilnehmern, darunter Expert\*innen und Praktiker\*innen aus ganz Europa).



## Verwendung eines Multi-Methoden-Ansatzes, um die Wahrnehmungen und Erfahrungen beim Zufußgehen vollständig zu erfassen

- Walk-Along-Interviews können zeigen, wie die Menschen das Zufußgehen erleben, z. B. warum sie positive oder negative Aspekte an bestimmten Orten wahrnehmen. Ein solcher Grad an Detailgenauigkeit und der räumliche Bezug kann durch Haushaltsbefragungen allein nicht erfasst werden.
- Ein Walkability-Index für die allgemeine Bevölkerung bietet einen guten Überblick. Spezielle Indizes sollten ergänzend entwickelt werden, um zielgruppenspezifische Bedürfnisse zu berücksichtigen.

## Einbindung der Akteure in den gesamten Forschungsprozess

- Eine frühzeitige Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren und anderen Interessensvertretern ist erstrebenswert, z. B. für die Wahl von Untersuchungsgebieten/-gruppen oder bei inhaltlichen Elementen.
- Die wichtigsten Schritte und Ergebnisse sollten mit den Beteiligten ausführlich diskutiert werden, um den Wissensaustausch zu fördern und Ergebnisse ggf. öffentlich zugänglich zu machen.

## Sensibilisierung für das Zufußgehen durch effektive Kommunikation

- Bewusstseinsbildung und Anstöße zu Verhaltensänderungen können durch Partnerschaften mit örtlichen Einrichtungen, v.a. Schulen oder zeitlich begrenzte Experimente zur Straßengestaltung gefördert werden.
- Es bedarf einer wirksamen Kommunikation mit der breiten Öffentlichkeit und vulnerabler Gruppen. Der Austausch mit unterschiedlichen Gruppen kann ein umfassenderes Bewusstsein der positiven Aspekte und der Bedeutung des Zufußgehens schaffen (z. B. Kinder und ältere Menschen).
- Das Zufußgehen sollte als sichere Alternative für den Schulweg gefördert werden, z. B. durch einen "Walking-Bus" bei dem eine Kindergruppe von Erwachsenen auf einer festgelegten Route begleitet wird.
- Zufußgehen ist die Grundlage der meisten menschlichen Aktivitäten, und die Menschen schätzen die Vorteile für ihre Gesundheit und Fitness (Gesundheitsberufe als Multiplikatoren einbeziehen).

## Lokale politische Unterstützung ist entscheidend

- Der politische Wille ist der Schlüssel zu wirksamen lokalen Maßnahmen und zur Schaffung nachhaltiger Organisationsstrukturen für eine erfolgreiche Umsetzung.
- Ganzheitliche Strategien sollten alle Bedürfnisse in angemessener Weise berücksichtigen. Eine fußgängerfreundliche Gestaltung braucht Zusammenarbeit (u.a. Planungs, Ingenieur und Verkehrsabteilungen).
- Häufig aktualisierte, gute Datengrundlagen sind hilfreich, auch um für politische Diskussionen und Entscheidungen gute Grundlagen für konkrete Ergebnisse liefern zu können.
- Fußgängerinfrastruktur kann durch verschiedene Maßnahmen verbessert werden, auch wenn nur ein kleiner Teil des Budgets speziell dafür bereitgestellt wird. So kann zum Beispiel eine ordnungsgemäße Durchsetzung von Parkvorschriften die Walkability eines Quartiers entscheidend verbessern.



## Kleine Änderungen an Straßen beseitigen Hindernisse für das Gehen

- Von Bäumen gesäumte Straßen und kleine Grünflächen sind wichtige positive Elemente der wahrgenommenen Walkability, insbesondere in dicht bebauten Gebieten, ohne große Parks.
- Fußgänger-Vorrang sollte spürbar werden, z. B. durch Verlängerung der Ampelphasen für ältere Menschen.
- Mehr Platz für Fußgänger macht das Gehen angenehmer, sicherer und insgesamt leichter für Alle.
- Gehweghindernisse zu beseitigen ist eine kostengünstige Möglichkeit, die Walkability zu verbessern, z. B. durch Ausbesserung der Oberfläche. Die Bedürfnisse schutzbedürftiger Personen sollten dabei an erster Stelle stehen, indem beispielsweise Straßen in der Nähe von Schulen oder Pflegeheimen bevorzugt werden.
- Darüber hinaus ist es wichtig, Finanzierungsmöglichkeiten für künftige Veränderungen zu schaffen. Investitionen in dauerhafte Verbesserungen müssen durch eine wirksame und umfassende Umsetzung unterstützt werden.



© COLOMBO GRAFICHE SRL

## PROJEKTPARTNER



ILS Research gGmbH

### ILS Research gGmbH – Deutschland

ILS Research in Dortmund untersucht die nachhaltige Transformation und Gestaltung urbaner Räume und ist u. a. spezialisiert auf die Forschung im Bereich der städtischen Mobilität mit Schwerpunkt auf Erreichbarkeiten und der Einbeziehung von Interessengruppen durch Living Labs und Co-Creation-Ansätze.



COMUNE DI GENOVA

### Comune di Genova - Italien

Die Stadt Genua entwickelt europäische Projekte in Zusammenarbeit mit verschiedenen öffentlichen und privaten Einrichtungen, die auf die Aufwertung des Stadtgebiets und seines Potenzials abzielen. Nachhaltige Entwicklung, Energie, Mobilität, Stadterneuerung, Cybersicherheit, Governance, soziale Eingliederung und Sicherheit sind die wichtigsten Bereiche, in denen die Stadtverwaltung EU-Projekte für die Verbesserung der Stadt entwickelt.



UNIVERSITY  
OF GÄVLE

### University of Gävle - Schweden

Die Universität Gävle an der Ostküste Schwedens konzentriert sich auf vier strategische Forschungsbereiche, die sich mit gesellschaftlichen Herausforderungen befassen, darunter die interdisziplinäre Forschung zur städtischen Nachhaltigkeit.



### University College of London – United Kingdom

Das University College London (UCL) ist eine öffentliche Universität in London, England. Gemessen an der Gesamtzahl der Studierenden ist sie die zweitgrößte Universität im Vereinigten Königreich und zählt zu den besten Universitäten weltweit.

### Herausgeber

Comune di Genova on behalf of WalkUrban project partners  
Mobility Structure  
Territory Management Area  
Special Projects Office  
Via di Francia 1 -16149 Genova  
Printed in March 2024  
© 2024

**Projekt:** Walkable Urban Neighbourhoods – Freeing up potential for sustainable and active travel by In improving walking and its connections with public transport ([www.walkurban.eu](http://www.walkurban.eu))

### Beteiligte

Paola Debandi (Comune di Genova); Jonas De Vos (University College London); Katrin Lättman (University of Gävle); Paolo Laurin (Comune di Genova); Noriko Otsuka (ILS Research gGmbH); Edward Prichard (University of Gävle); Anna-Lena van der Vlugt (ILS Research gGmbH); Janina Welsch (ILS Research gGmbH)

### Fotos

Sofern nicht anders gekennzeichnet unterliegen die Abbildungen dem Urheberrecht (WalkUrban Partner).





This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 875022

Our work was supported by following national funding agencies:  
the Bundesministerium für Bildung und Forschung under grant 01UV2150,  
the Economic and Social Research Council under grant ES/W00058X/1,  
Energimyndigheten under grant 51961-1,  
and Italian Ministry of University and Research  
under grant Decree no. 2000 dated 10/02/2022.

SPONSORED BY THE



Federal Ministry  
of Education  
and Research

**FONA**  
Research for Sustainability

**MUR**

Ministero  
dell'Università e  
della Ricerca



FORMAS

**VINNOVA**



Economic  
and Social  
Research Council



This project is supported by the European Commission and funded under the Horizon 2020 ERA-NET Cofund scheme under grant agreement N° 875022

ERA-NET Cofund Urban Accessibility and Connectivity



**URBANO**EUROPE