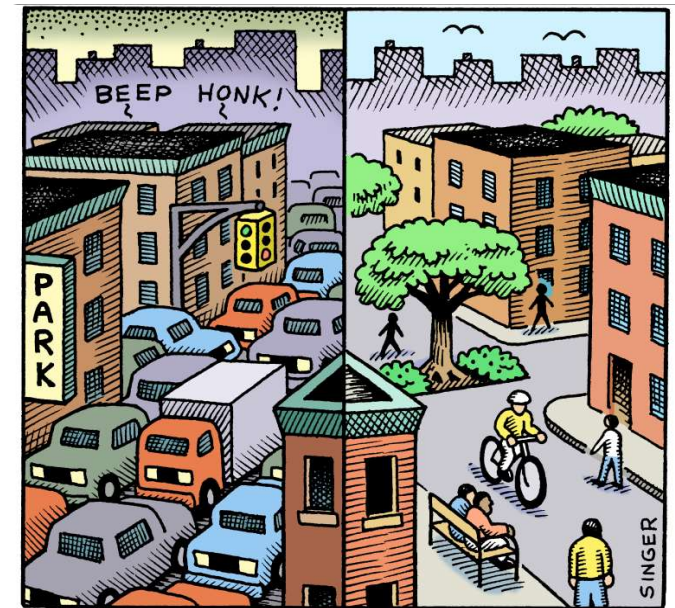


LANDESVEREINIGUNG FÜR GESUNDHEIT UND AKADEMIE FÜR SOZIALMEDIZIN NIEDERSACHSEN e.V.

WO EIN WILLE IST, DA IST AUCH... HiαP IN DER STADTENTWICKLUNG

ERST DAGEGEN, DANN DAFÜR? AUTOARME STADTQUARTIERE — STRATEGIEN UND MODELLVERSUCHE

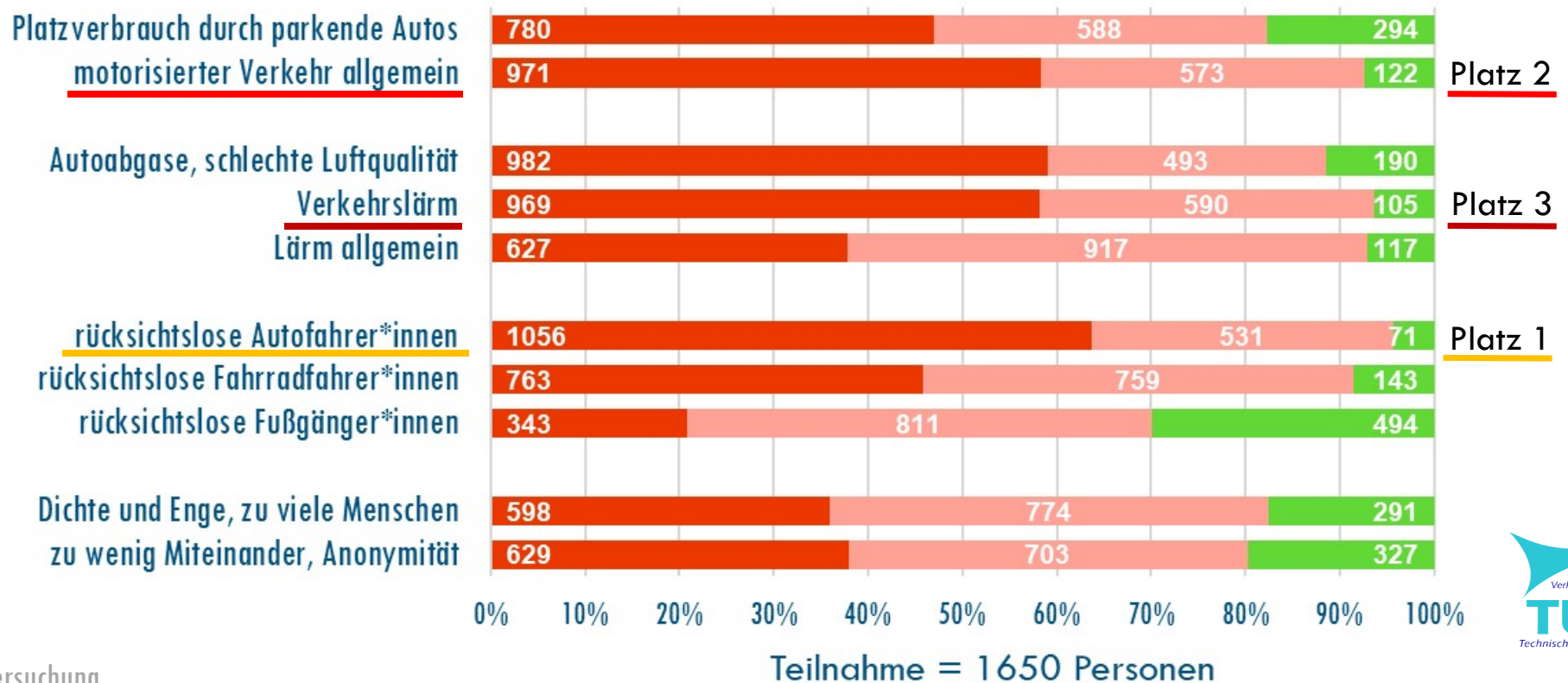


Dr. Philine Gaffron | Institut für Verkehrsplanung & Logistik
TU Hamburg | 5. Februar 2020

- Stress und Wohlbefinden in der Stadt – eine aktuelle Befragung
- Fußgängerzonen und Verkehrsversuche – ein paar Beispiele aus dem In- und Ausland
- von der Theorie zur Praxis – ein paar aktuelle Erfahrungen aus Hamburg

WELCHE FAKTOREN VERURSACHEN IHNEN STRESS IN DER STADT?

■ stört / stresst mich oft
 ■ stört / stresst mich manchmal
 ■ stört / stresst mich nie

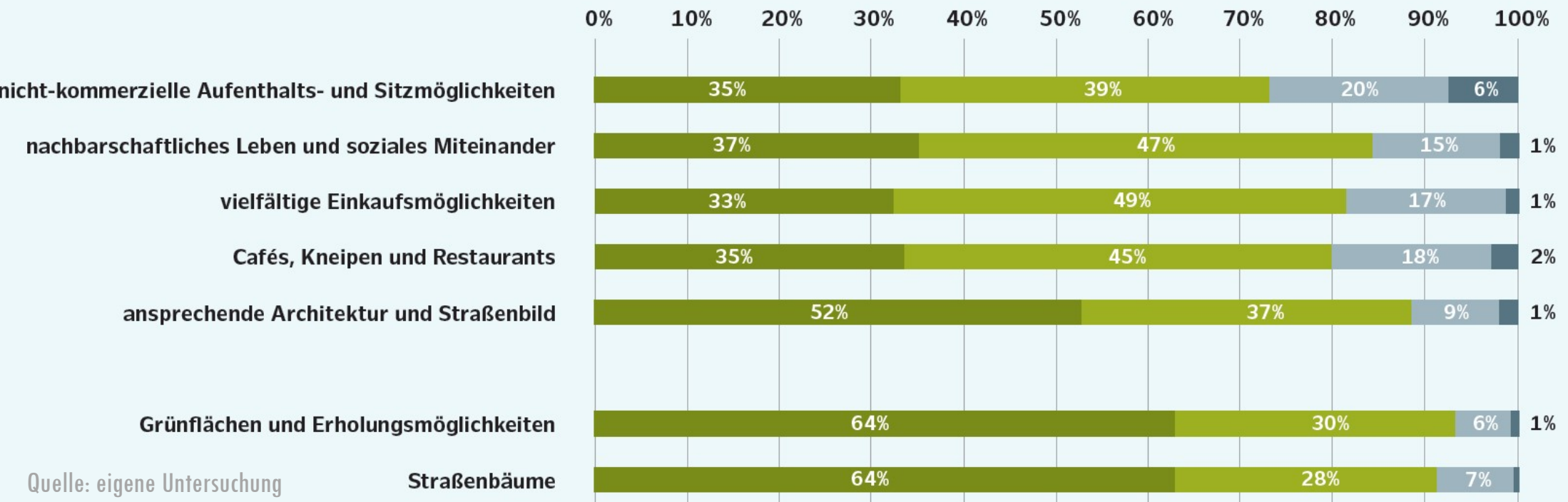


Quelle: eigene Untersuchung

WELCHE FAKTOREN SIND WICHTIG, DAMIT SIE SICH WOHLFÜHLEN IN IHREM QUARTIER (1)

N = 1670

■ sehr wichtig ■ ziemlich wichtig ■ nicht sehr wichtig ■ überhaupt nicht wichtig



Quelle: eigene Untersuchung

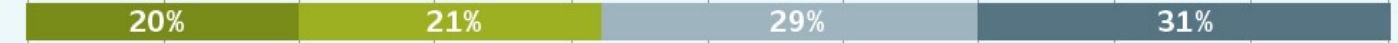
WELCHE FAKTOREN SIND WICHTIG, DAMIT SIE SICH WOHLFÜHLEN IN IHREM QUARTIER (2)

■ sehr wichtig ■ ziemlich wichtig ■ nicht sehr wichtig ■ überhaupt nicht wichtig

gute Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel



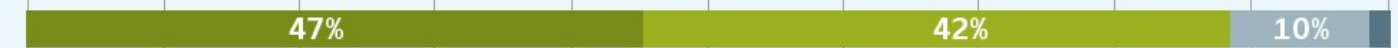
Kfz-Abstellmöglichkeiten



sichere Fahrradabstellanlagen



wenig Lärm



gute Luftqualität



N = 1670

Quelle: eigene Untersuchung

Zahlen / Daten / Fakten

- Schon in den 70er Jahren profitierten Unternehmen von Fußgängerzonen vor ihrer Tür (insg. gesteigener Umsatz in Einzelhandel, Gastronomie & Hotellerie in 11 deutschen Städten, vgl. Hass-Klau 1993).¹
- Studie in Bristol, UK (vgl. EU Projekt Vivaldi, Sustrans 2006)²
 - 126 Einzelhändler schätzten: 41% der Kundschaft kommt mit dem Auto 42% zu Fuß
 - 840 Kund*innen berichteten: 22% kamen mit dem Auto 55% zu Fuß
- London, 2011: Fußgänger*innen geben in zentralen Lagen pro Woche durchschn. 147£ mehr aus als Autofahrer*innen (373£ zu 226£)³
- siehe auch: Arup (2016) “*Cities alive – towards a walking world*” London⁴

1) Hass-Klau, Carmen (1993) Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing *Transport Policy* 1 (1) 21-31

2) www.tuf.fi/verne/wp-content/uploads/Shoppers-and-how-they-travel.pdf

3) <http://content.tfl.gov.uk/town-centre-study-2011-report.pdf>

4) www.arup.com/-/media/arup/files/publications/c/cities-alive_towards-a-walking-world_lowres.pdf

CITY LOGISTIK...



Bild: Philine Gaffron

...GEHT AUCH ANDERS.



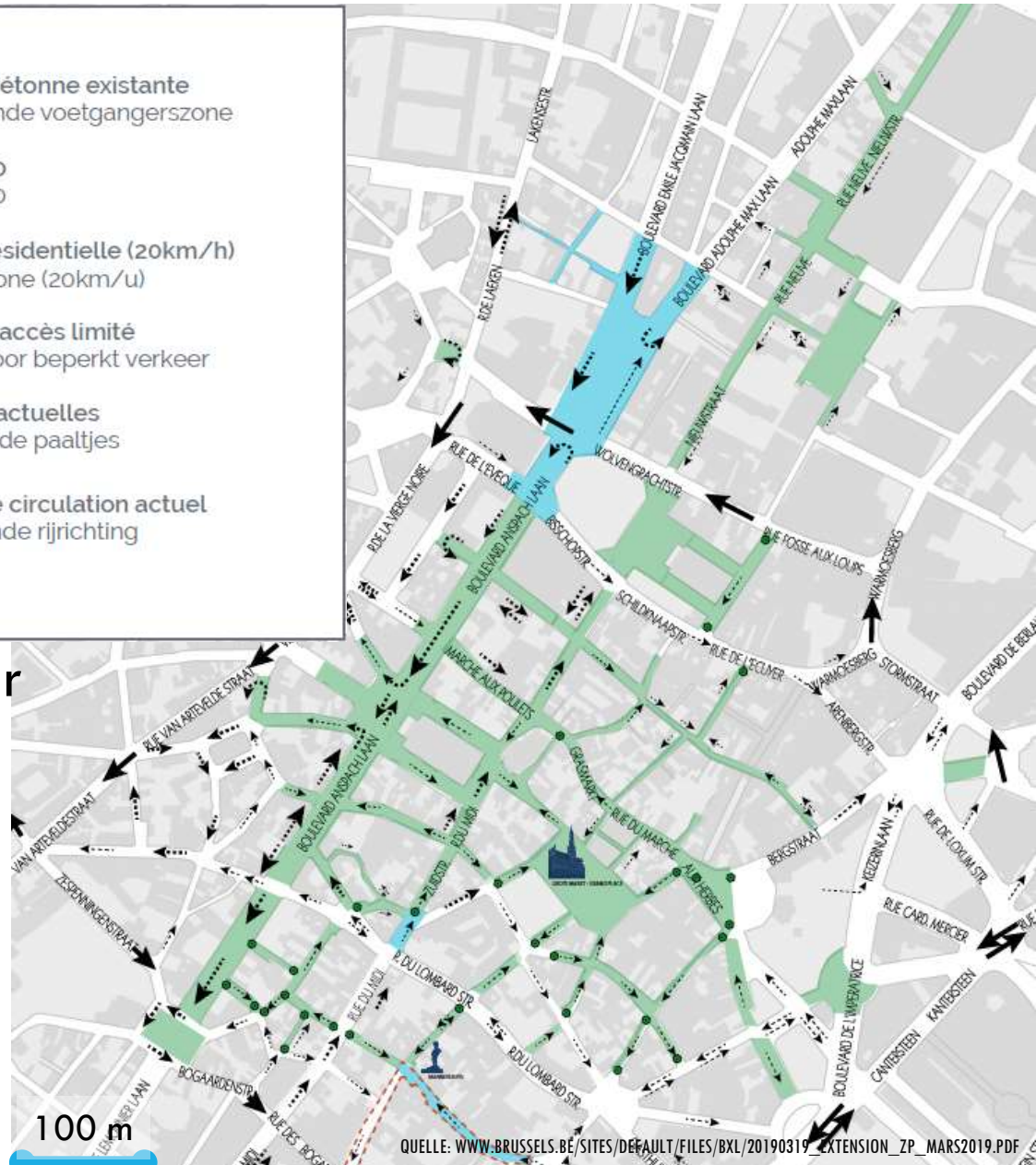
BEISPIEL: KoMoDo, Prenzlauer Berg, Berlin

- Start: **Juni 2018 als Praxistest / BMU Projekt**
- Mikrodepot von DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS
- Weiterführung durch beteiligte Unternehmen nach Ende der öffentlichen Förderung Juni 2019

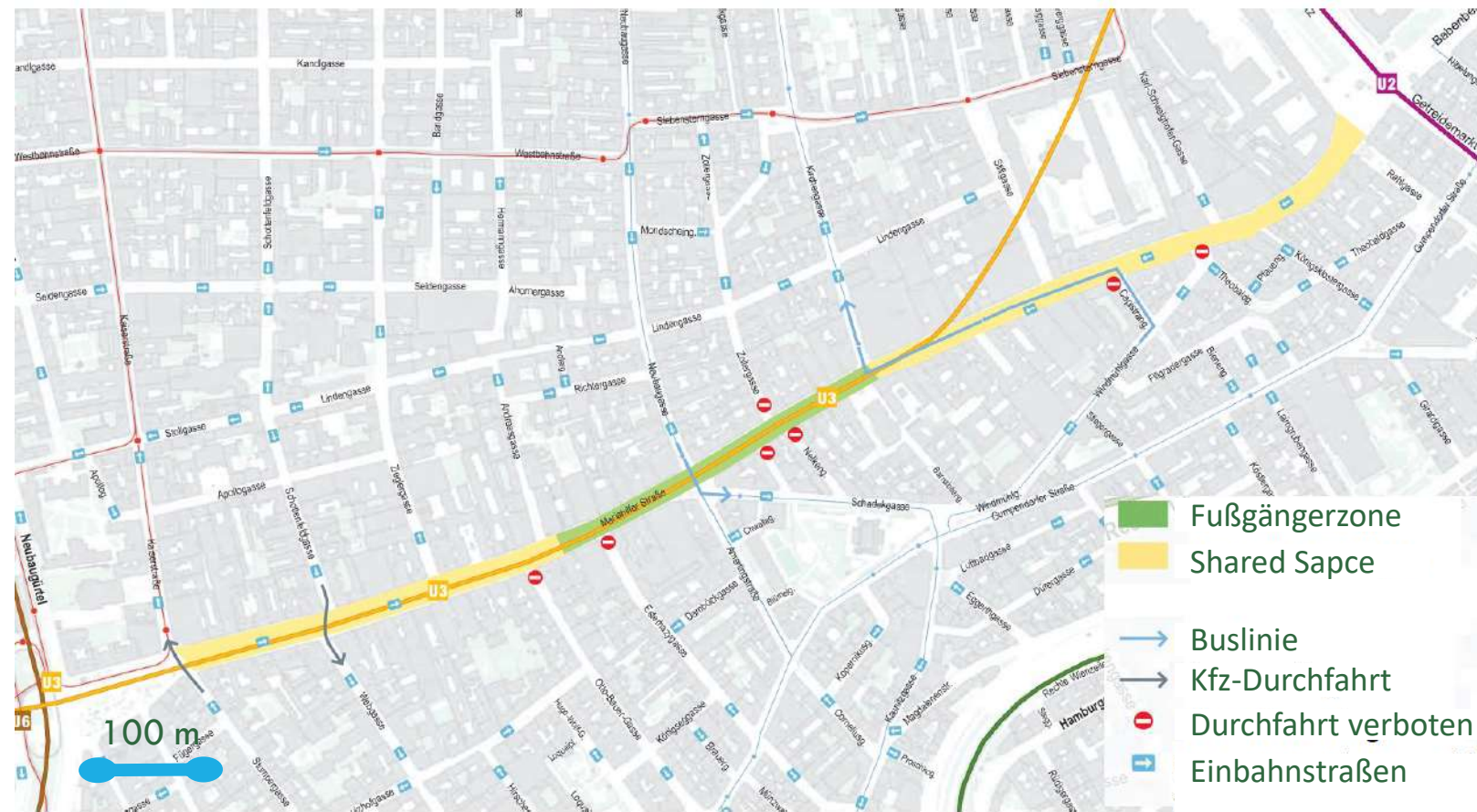


STADTZENTRUM BRÜSSEL

- **Parkverbot**
- **Radfahren erlaubt** wie
ausgeschildert
- **Anlieferungen** von 4.00 – 11.00 Uhr
- **Zufahrt für Taxen erlaubt**
- **Sondererlaubnis für u.a.**
 - Anwohner*innen mit
Mobilitätseinschränkungen
 - Besitzer*innen von Privatgaragen
 - Notfallfahrzeuge



WIEN: Mariahilfer Straße Shared Space / Fußgängerzone



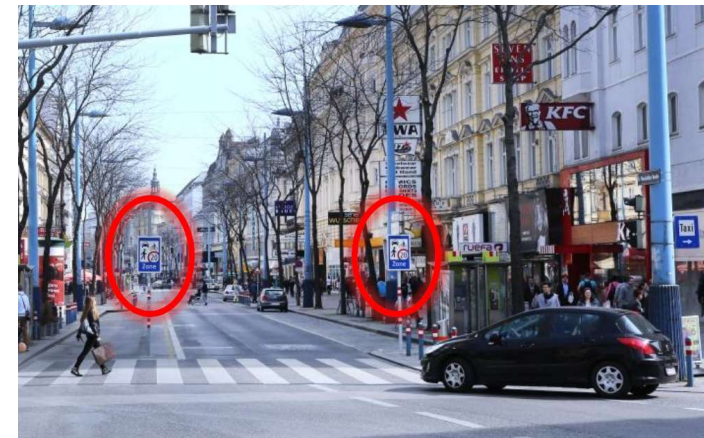
- Fußgängerzone
- Shared Space
- Buslinie
- Kfz-Durchfahrt
- Durchfahrt verboten
- Einbahnstraßen



WIEN: Mariahilfer Straße Shared Space / Fußgängerzone

- Aug. 2013 – Mai 2014: **Verkehrsversuch**
- nach Umbau **seit Sommer 2015 verstetigt**
- Evaluation 2015 : **71 % der Befragten für die neue Regelung**
- **Botschaft der Verantwortlichen:**
 - Menschen brauchen Zeit, um sich an Veränderungen zu gewöhnen.
 - Man kann nicht genug miteinander reden.
 - Tun Sie es – und haben Sie Geduld.
- *"Es waren drei Jahre Hölle, aber das Ergebnis war es wert", sagte [Maria] Vassilakou am Ende ihres kurzen Vortrags. – ehem. Vizebürgermeisterin Wiens im Kurier¹*

¹kurier.at/chronik/wien/cities-fuckup-night-wo-vassilakou-mist-baute/312.571.505



MÜNCHEN: Sendlinger Straße (Süd)

- Juli 2016 – Juli 2017: **Fußgängerzone probeweise**, Verlängerung einer bestehenden Zone
- seit **Oktober 2017 Fußgängerzone verfestigt**



HAMBURG: Verkehrsversuch in Altona - Projektgebiet



**OTTENSEN
MACHT
PLATZ**

Diagramme und Grafiken: Büro Urbanista
Daten: TUHH

VERKEHRSVERSUCH IN HAMBURG ALTONA:



- **März 2019:** Beschluss des Bezirks für Versuch auf Basis von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO:
 - (1) ¹Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. ²Das gleiche Recht haben sie [...]
 - 6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.
- **April/Mai 2019:** Ausschreibung und Vergabe der Projektbegleitung und Evaluation
- **1. September 2019:** Beginn des Verkehrsversuchs, geplant bis Ende Februar 2020

VERKEHRSVERSUCH IN HAMBURG ALTONA:

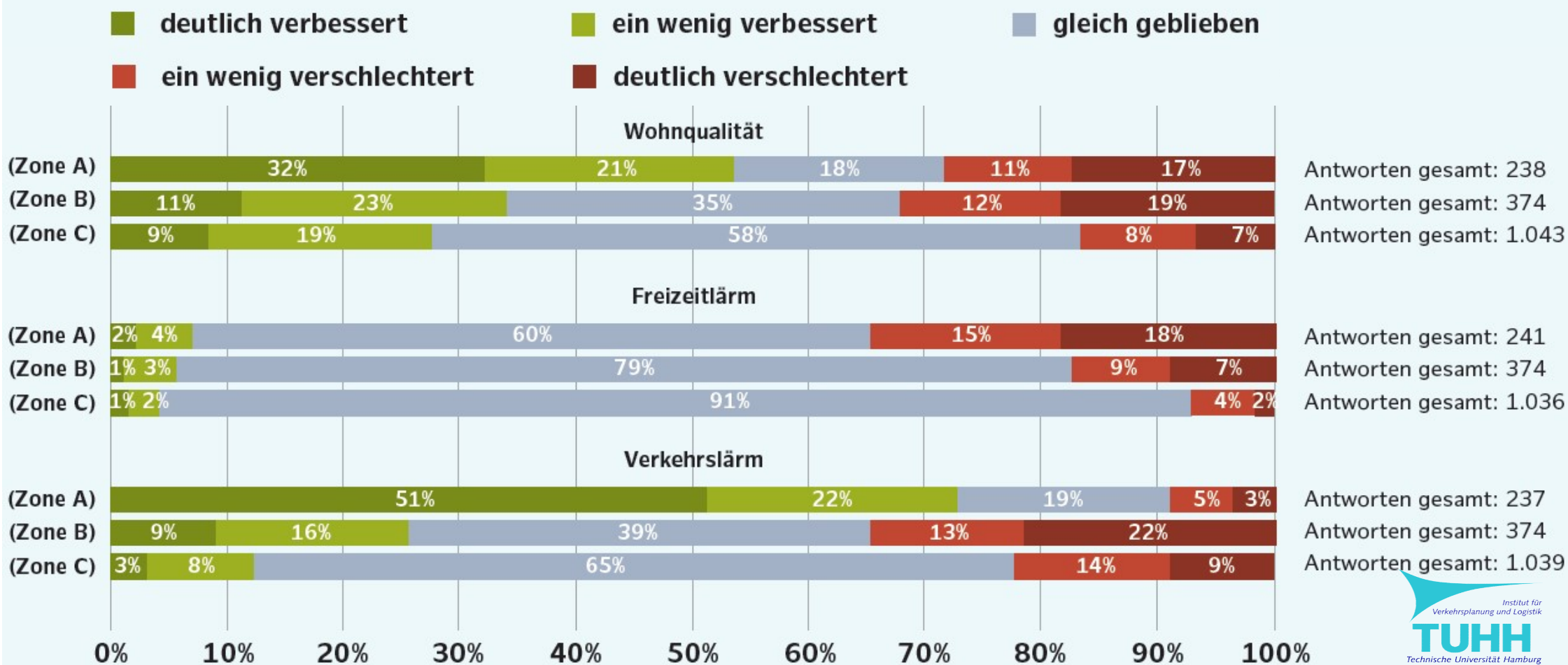


- **27. Januar 2019:** Verwaltungsgericht gibt Eilantrag zweier Anlieger gegen Anwendung der StVO-Vorgaben statt, denn die Bedingung nach StVO liege nicht vor:
 - §45 (9) Satz 3: Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.
- **3. Februar 2020:** Beschilderung in Ottensen wird abgebaut
- [14. Februar 2020: Bundesrat beschließt voraussichtlich StVO-Novelle, die die oben genannten Bedingung für Verkehrsversuche streicht.]
- **17.-20. Februar 2020:** Bezirksgremien entscheiden über weiteres Vorgehen

WAS WURDE ERHOBEN?

1. Perspektive der Anwohner*innen
2. Perspektive der Gewerbetreibenden
3. Perspektive von Passant*innen, Nutzung des öffentlichen Raums
4. Verkehrserhebungen: Fuß und Rad sowie Kfz fließend;
ruhender Kfz Verkehr

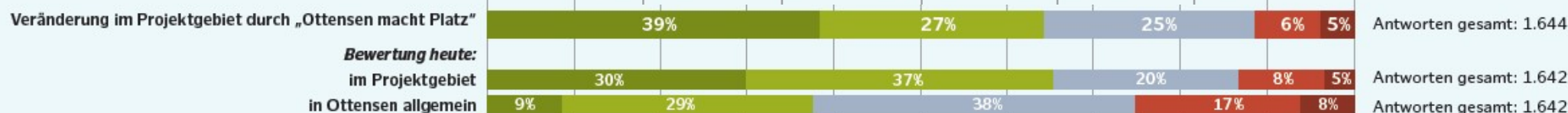
HAUSHALTSBEFRAGUNG - WOHNQUALITÄT



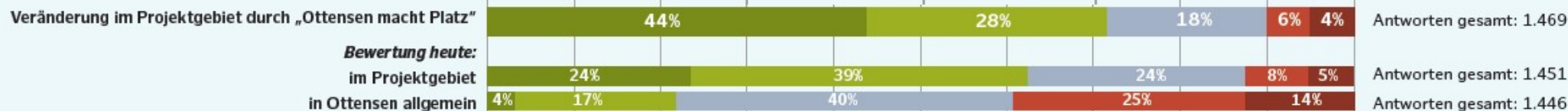
HAUSHALTSBEFRAGUNG: VERKEHRSASPEKTE

- deutliche Verbesserung bzw. sehr gut
- ein wenig verbessert bzw. gut
- ein wenig verschlechtert bzw. schlecht
- deutlich verschlechtert bzw. schlecht
- gleich geblieben bzw. mittelmäßig

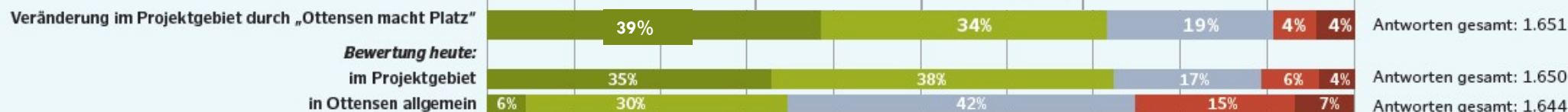
persönliches Sicherheitsgefühl im Bezug auf Verkehr



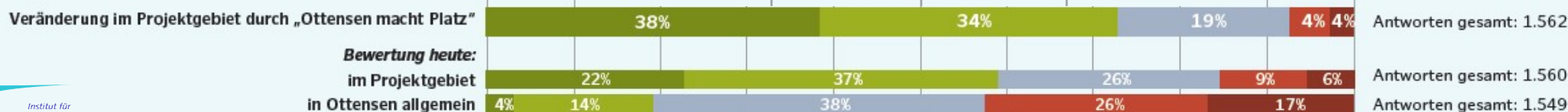
Verkehrssicherheit für Kinder



Verkehrssituation für Fußgänger*innen



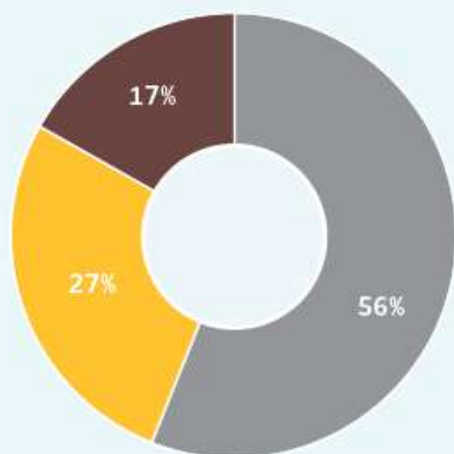
Verkehrssituation für Radfahrer*innen



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

ALLE HAUSHALTE: WIE WEITER NACH FEBRUAR 2020

Gesamtergebnis Zonen A, B & C



- Das Projektgebiet sollte bestehen bleiben und zwar mit folgenden Veränderungen:
- Es sollte genauso bleiben wie jetzt.
- Es sollte alles wieder werden wie vorher.

Wünsche für eine Fortsetzung mit Veränderungen

Umbau / Umgestaltung des Straßenraums im Gebiet

Ausweitung des Gebiets

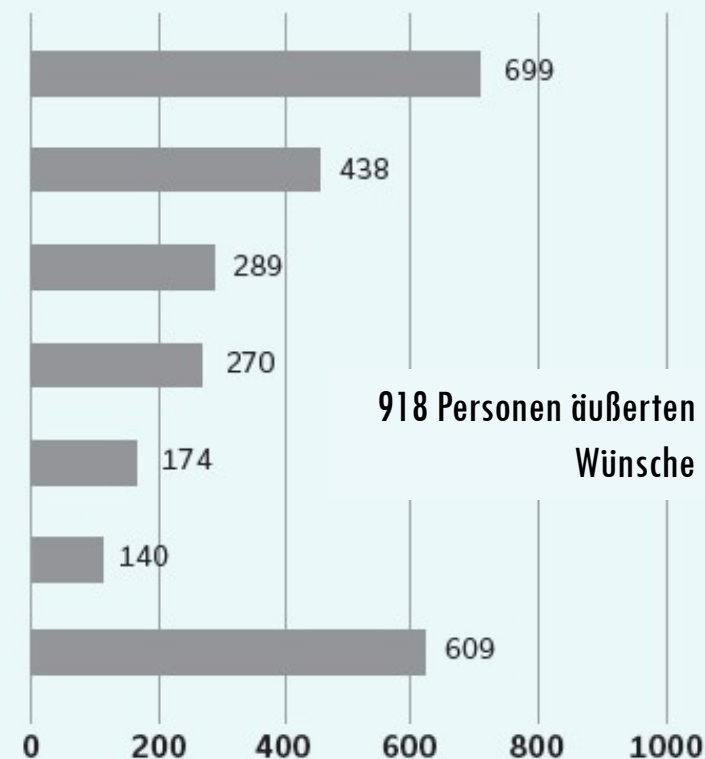
zusätzliche Zugangsrestriktionen bzw. besseres Durchsetzen der jetzigen Regeln

ergänzende Angebote für Kfz-Parken

Zugangsrestriktionen lockern

veränderte Nutzung des Straßenraums im Gebiet

Sonstiges



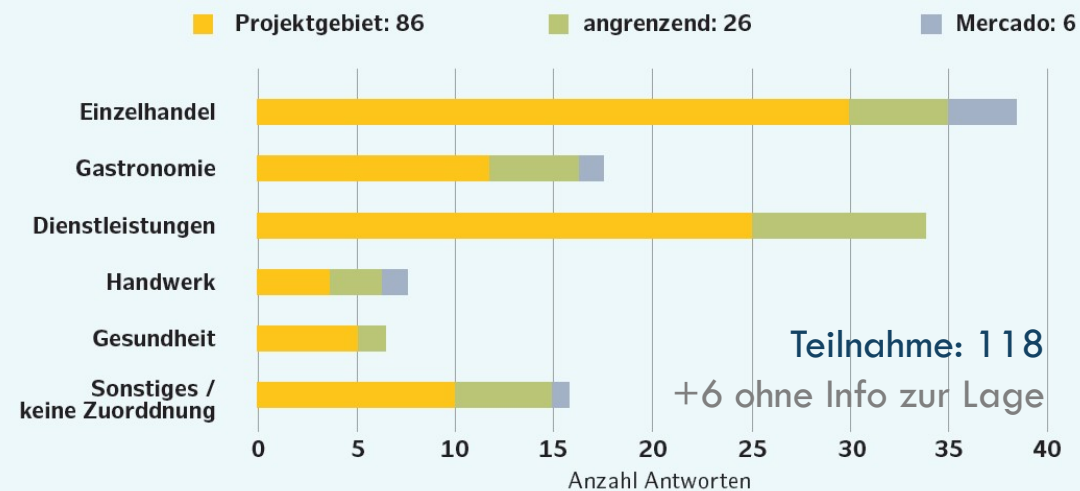
918 Personen äußerten
Wünsche

Anzahl der Vorschläge je Kategorie
Mehrfachnennungen möglich

BEFRAGUNG GEWERBETREIBENDE

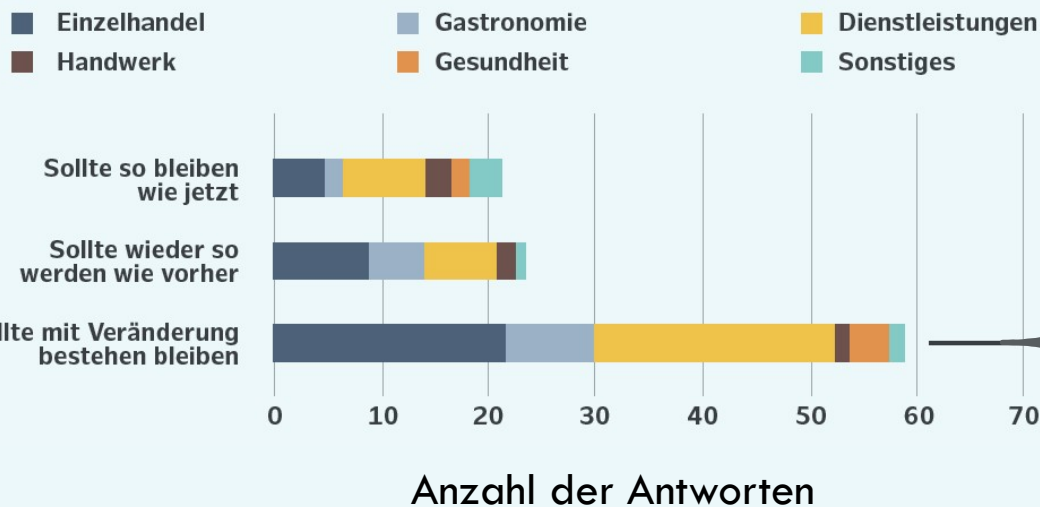


- Methode: wie Haushalte
- Zeitraum: 8.1.-19.1.2020
- Rücklauf: Projektgebiet 39%
angrenzend 24%



GEWERBETREIBENDE: WIE WEITER NACH FEBRUAR 2020?

Gesamtergebnis aus allen Gewerbelagen



Wünsche für eine Fortsetzung mit Veränderungen

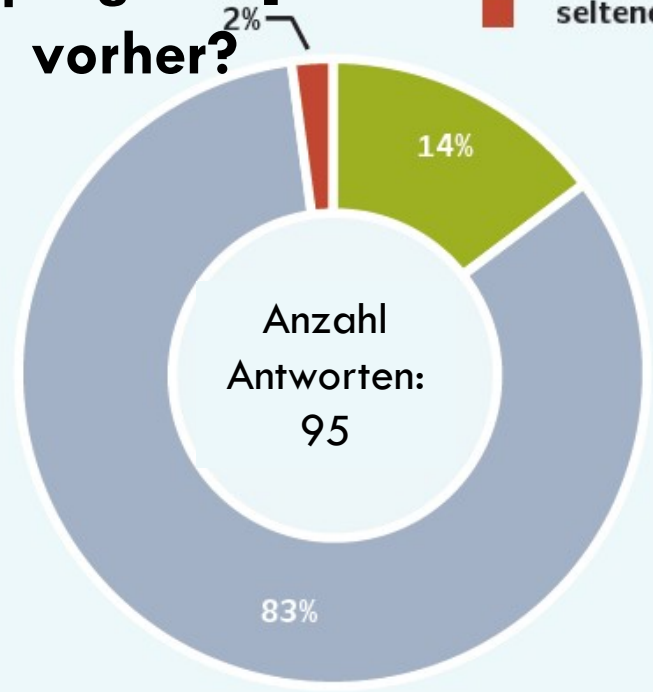


PASSANT*INNEN-BEFRAGUNG

- 13. & 19. November 2019
- 107 Passant*innen (explizit keine Anwohner*innen)

Sind sie jetzt häufiger oder seltener hier [Projektgebiet] als vorher?

- häufiger als vorher
- gleich häufig
- seltener



Wie beurteilen Sie die Auswirkungen des Projekts für Ottensen?

- sehr gut / sehr positiv
- gut / positiv
- neutral
- schlecht / negativ
- sehr schlecht / sehr negativ

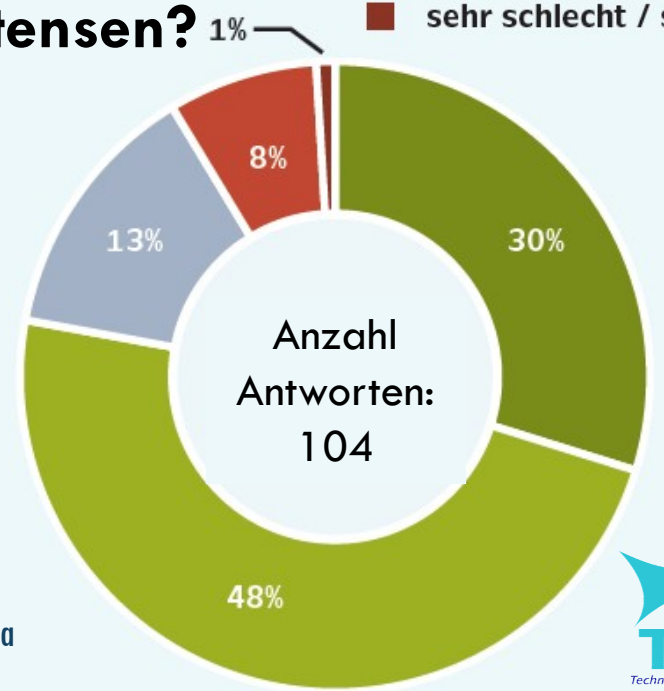


Diagramme und Grafiken: Büro Urbanista
Daten: TUHH

RAUMBEOBACHTUNGEN, FUß- UND RADVERKEHR

- **Ottenser Hauptstraße und nördliche Bahrenfelder Str.** die am stärksten frequentierten Bewegungsräume
- **spontane Begegnungen und Interaktionen in der Straßenmitte**, sowie kurzzeitigem Verweilen auf „Parklets“ (z.B. Essen, Kaffee)
- Während des Projektes wird die **Fahrbahnfläche v.a. in der Ottenser Hauptstr. und der nördlichen Bahrenfelder Str. als neuer Bewegungsraum angenommen**, dadurch insgesamt Entspannung der räumlichen Situation für Fußgänger*innen und Radfahrende
- **deutlich mehr (spielende) Kinder im Straßenraum**
- **Verbesserung der Situation für den Lieferverkehr und der Sichtbarkeit von Radfahrenden und Fußgänger*innen** durch fehlenden ruhenden Verkehr
- **Verkehrszählungen: insgesamt nicht deutlich mehr Fuß- und Radverkehr als vorher (Achtung: Witterung!)**



DANKE



QUELLE: PARKLETS FÜR STUTTGART