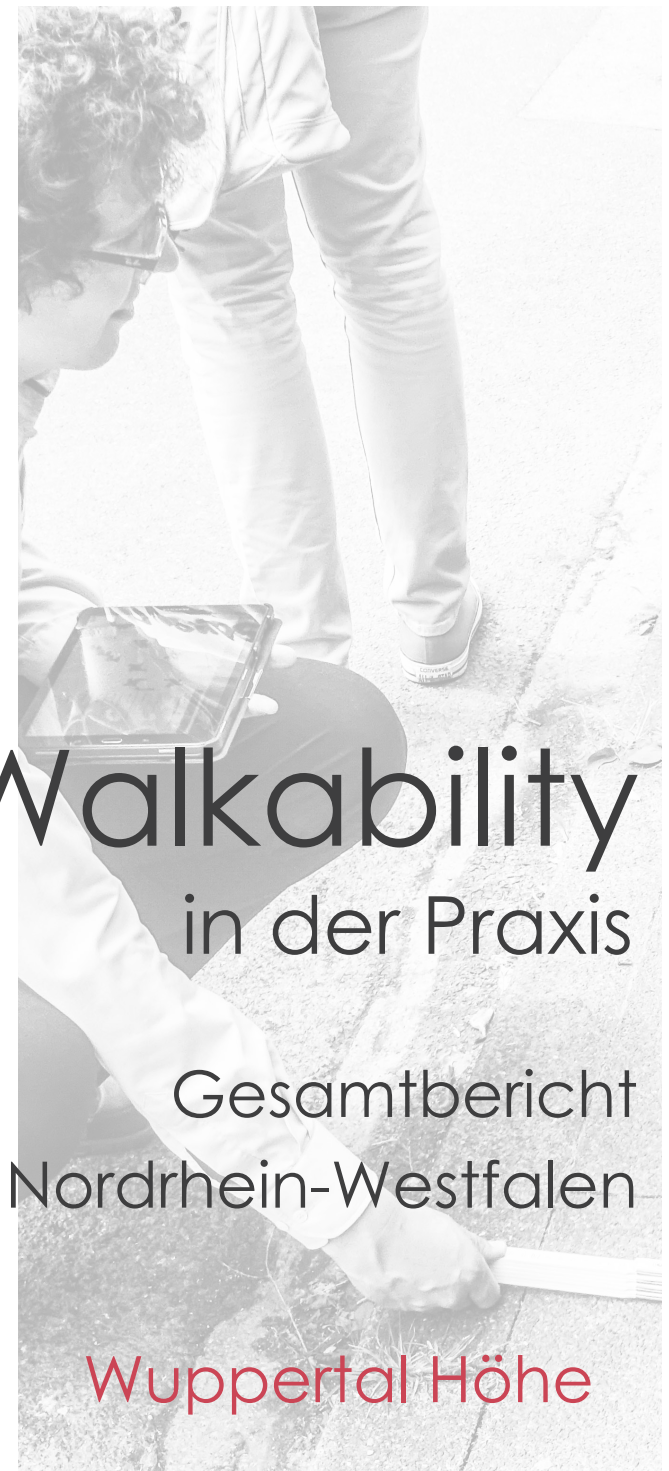




Ahlen Ost



Selm Bork



Walkability in der Praxis

Gesamtbericht
Walk-Audits in drei Städten in Nordrhein-Westfalen

Wuppertal Höhe

An dieser Stelle möchten wir uns für die angenehme und gelungene Zusammenarbeit mit den Akteuren der einzelnen Untersuchungsgebiete bedanken. In Ahlen gilt unser Dank Herr Hermann Huerkamp vom Stadtteilforum Süd-Ost e.V. und Frau Cristina Loi von der Stadt Ahlen. In Selm Bork haben Herr Henrik Nagel-Fellerhoff und Herr Rüdiger Willms vom Caritasverband Lünen-Selm-Werne e.V. das Projekt unterstützt und mitgeplant. Bedanken möchten wir uns auch bei Herrn Markus Roeser von der Arbeiterwohlfahrt Kreisverband Wuppertal e.V. für die Unterstützung in Höhe. Durch das Engagement der Projektpartner konnte der Aktionstag zur Fußgängerfreundlichkeit erfolgreich und in freundlicher Atmosphäre durchgeführt werden. Weiterhin möchten wir uns auch noch bei den tatkräftigen Helfern des ISS Florian Fuchs, Annika Hausmann und Paula Ruppert bedanken, welche ebenfalls zur gelungenen Durchführung der Walk-Audits beigetragen haben.

DANKE!



Projekt

Organisation und Durchführung von gesundheitsorientierten Themen-/ Aktionstagen zum Thema „Fußgängerfreundlichkeit/ Walkability“ unter beteiligungsorientierter Verwendung mobiler digitaler Endgeräte und GIS-basierter Auswertung

Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen

Universität Duisburg-Essen

Institut für Stadtplanung und Städtebau

Autoren

Prof. Dr.-Ing. M.Arch J. Alexander Schmidt

Dr. Minh-Chau Tran

B. Sc. Lisa Diekmeyer

B. Sc. Kerstin Kopal

Essen, Oktober 2018

1.	Hintergrund des Projektes	12	6.3	Ergebnisse des Walk-Audits	67
2.	Ausgangslage und Zielsetzung	14	6.4	Maßnahmenkatalog	87
3.	Methodik: Das IWAM Tool	16	7.	Walk-Audit in Wuppertal Höhe	97
4.	Kriterienkatalog - Physische Eigenschaften und städtebauliche Qualitäten	18	7.1	Quartiersvorstellung – Wuppertal Höhe	98
5.	Walk-Audit in Ahlen Ost	21	7.2	Aktionstag	100
5.1	Quartiersvorstellung – Ahlen Ost	22	7.3	Ergebnisse des Walk-Audits	105
5.2	Aktionstag	24	7.4	Maßnahmenkatalog	123
5.3	Ergebnisse des Walk-Audits	29	8.	Projektresümee	130
5.4	Maßnahmenkatalog	49		Literaturverzeichnis	
6.	Walk-Audit in Selm Bork	59		Anhang	
6.1	Quartiersvorstellung – Selm Bork	60		Kriterienkatalog/Handbuch	
6.2	Aktionstag	62		Quick-Auswertung Ahlen Ost	
				Quick-Auswertung Selm Bork	
				Quick-Auswertung Wuppertal Höhe	
				Fragebogen - subjektive Wahrnehmung	

Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Identifizierung und Messung von physischen und städtebauliche Eigenschaften im Bezug auf Walkability / Quelle: eigene Darstellung nach Ewing et al. 2006	13
Abb. 02: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	15
Abb. 03: IWAM Tool Logo / Quelle: ISS 2017	16
Abb. 04: IWAM Tool auf den Tablet-Computern / Quelle: eigene Darstellung	17
Abb. 05: Ausschnitt des Kriterienkatalogs / Quelle: eigene Darstellung	19
Abb. 06: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtraum / Quelle: eigene Darstellung	23
Abb. 07: Gruppenfoto mit allen TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung	24
Abb. 08: Ablaufplan des Projektes / Quelle: eigene Darstellung	25
Abb. 09: Routenverlauf / Quelle: eigene Darstellung	26
Abb. 10: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	29
Abb. 11: Fußgängerfreundlichkeit nach Segmenten - Mittelwert aller TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung	30
Abb. 12: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente nach allen Teilnehmern / Quelle: eigene Darstellung	31
Abb. 13: Segment 03 Kreisverkehr - physische Eigenschaften / Quelle: eigene Darstellung	32
Abb. 14: Segment 03 Kreisverkehr - städtebauliche Qualitäten / Quelle: eigene Darstellung	33
Abb. 15: Segment 03 Kreisverkehr / Quelle: eigene Darstellung	33
Abb. 16: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße - physische Eigenschaften / Quelle: eigene Darstellung	34
Abb. 17: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße - städtebauliche Qualitäten / Quelle: eigene Darstellung	35
Abb. 18: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße / Quelle: eigene Darstellung	35

Abb. 19: HansasträÙe / Quelle: eigene Darstellung	36
Abb. 20: Rangliste aller bewerteten Kriterien durch alle TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung	37
Abb. 21: Segment 02 HansasträÙe / Quelle: eigene Darstellung	38
Abb. 22: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - männliche Teilnehmer / Quelle: eigene Darstellung	38
Abb. 23: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - weibliche Teilnehmer / Quelle: eigene Darstellung	39
Abb. 24: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße / Quelle: eigene Darstellung	39
Abb. 25: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	40
Abb. 26: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit weiblichen und männlichen Teilnehmern / Quelle: eigene Darstellung	41
Abb. 27: Segment 03 Kreisverkehr / Quelle: eigene Darstellung	42
Abb. 28: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersklasse 18 - 59 Jahre / Quelle: eigene Darstellung	42
Abb. 29: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersklasse 60 - 79 Jahre / Quelle: eigene Darstellung	43
Abb. 30: Segment 06 Rottmannstraße / Quelle: eigene Darstellung	43
Abb. 31: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	44
Abb. 32: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit verschiedenen Altersgruppen / Quelle: eigene Darstellung	45
Abb. 33: Frage - Ist das Zufußgehen hier angenehm / Quelle: eigene Darstellung	46
Abb. 34: Frage - Zufußgehen, weil es gesund ist / Quelle: eigene Darstellung	47
Abb. 35: Frage - Spaß, die Stadt zu Fuß zu erleben / Quelle: eigene Darstellung	47
Abb. 36: Diskussionsrunde / Quelle: eigene Darstellung	48
Abb. 37: Maßnahmenkarte / Quelle: eigene Darstellung	49

Abb. 38: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße / Quelle: eigene Darstellung	50
Abb. 39: Leerstand an der Hansastraße / Quelle: eigene Darstellung	52
Abb. 40: Segment 04 Sparkasse / Quelle: eigene Darstellung	53
Abb. 41: Segment 06 Rottmannstraße / Quelle: eigene Darstellung	55
Abb. 42: Walk-Audit entlang der Hansastraße / Quelle: eigene Darstellung	56
Abb. 43: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	57
Abb. 44: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtraum / Quelle: eigene Darstellung	61
Abb. 45: Gruppenfoto mit allen TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung	62
Abb. 46: Ablaufplan des Projektes / Quelle: eigene Darstellung	63
Abb. 47: Routenverlauf / Quelle: eigene Darstellung	64
Abb. 48: Vorstellung der Quick-Auswertung / Quelle: eigene Darstellung	67
Abb. 49: Fußgängerfreundlichkeit nach Segmenten - Mittelwert aller TeilnehmerInnen / eigene Darstellung	68
Abb. 50: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente nach allen Teilnehmern / Quelle: eigene Darstellung	69
Abb. 51: Segment 03 Stadtverwaltung / Quelle: eigene Darstellung	69
Abb. 52: Segment 03 Stadtverwaltung - physische Eigenschaften / Quelle: eigene Darstellung	70
Abb. 53: Segment 03 Stadtverwaltung - städtebauliche Qualitäten / Quelle: eigene Darstellung	71
Abb. 54: Segment 02 Kreuzung Kreisstraße - physische Eigenschaften / Quelle: eigene Darstellung	72
Abb. 55: Segment 02 Kreuzung Kreisstraße - städtebauliche Qualitäten / Quelle: eigene Darstellung	73
Abb. 56: Hauptstraße / Quelle: eigene Darstellung	74

Abb. 57: Rangliste aller bewerteten Kriterien durch alle TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung	75
Abb. 58: Segment 02 Kreuzung Kreisstraße / Quelle: eigene Darstellung	76
Abb. 59: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - männliche Teilnehmer / Quelle: eigene Darstellung	76
Abb. 60: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - weibliche Teilnehmer / Quelle: eigene Darstellung	77
Abb. 61: Segment 01 Hauptstraße / Quelle: eigene Darstellung	77
Abb. 62: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	78
Abb. 63: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit weiblichen und männlichen Teilnehmern / Quelle: eigene Darstellung	79
Abb. 64: Segment 02 Kreuzung Kreisstraße / Quelle: eigene Darstellung	80
Abb. 65: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 18 - 59 Jahre / Quelle: eigene Darstellung	80
Abb. 66: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 60 - 79 Jahre / Quelle: eigene Darstellung	81
Abb. 67: Segment 04 Netteberger Straße / Quelle: eigene Darstellung	81
Abb. 68: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	82
Abb. 69: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit verschiedenen Altersgruppen / Quelle: eigene Darstellung	83
Abb. 70: Frage - Zufußgehen, weil es gesund ist / Quelle: eigene Darstellung	84
Abb. 71: Frage - Bewertung des Zufußgehens nach Schulnoten / Quelle: eigene Darstellung	85
Abb. 72: Diskussionsrunde / Quelle: eigene Darstellung	86
Abb. 73: Maßnahmenkarte / Quelle: eigene Darstellung	87
Abb. 74: Segment 03 Stadtverwaltung / Quelle: eigene Darstellung	90
Abb. 75: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	94

Abb. 76: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	95
Abb. 77: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtraum / Quelle: eigene Darstellung	99
Abb. 78: Gruppenfoto mit allen TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung	100
Abb. 79: Ablaufplan des Projektes / Quelle: eigene Darstellung	101
Abb. 80: Routenverlauf / Quelle: eigene Darstellung	102
Abb. 81: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	104
Abb. 82: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	105
Abb. 83: Fußgängerfreundlichkeit nach Segmenten - Mittelwert aller TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung	106
Abb. 84: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente nach allen Teilnehmern / Quelle: eigene Darstellung	107
Abb. 85: Segment 01 Schwebebahn / Quelle: eigene Darstellung	107
Abb. 86: Segment 01 Schwebebahn - physische Eigenschaften / Quelle: eigene Darstellung	108
Abb. 87: Segment 01 Schwebebahn - städtebauliche Qualitäten / Quelle: eigene Darstellung	109
Abb. 88: Segment 03 Dasnöckel - physische Eigenschaften / Quelle: eigene Darstellung	110
Abb. 89: Segment 03 Dasnöckel - städtebauliche Qualitäten / Quelle: eigene Darstellung	111
Abb. 90: Segment 03 Dasnöckel / Quelle: eigene Darstellung	112
Abb. 91: Rangliste aller bewerteten Kriterien durch alle TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung	113
Abb. 92: Segment 03 Dasnöckel / Quelle: eigene Darstellung	114
Abb. 93: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - männliche Teilnehmer / Quelle: eigene Darstellung	114
Abb. 94: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - weibliche Teilnehmer / Quelle: eigene Darstellung	115

Abb. 95: Segment 05 Schrödersbusch / Quelle: eigene Darstellung	115
Abb. 96: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	116
Abb. 97: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit weiblichen und männlichen Teilnehmern / Quelle: eigene Darstellung	117
Abb. 98: Segment 01 Schwebebahn / Quelle: eigene Darstellung	118
Abb. 99: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 18 - 59 Jahre / Quelle: eigene Darstellung	118
Abb. 100: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 60 - 79 Jahre / Quelle: eigene Darstellung	119
Abb. 101: Segment 03 Dasnöckel / Quelle: eigene Darstellung	119
Abb. 102: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	120
Abb. 103: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit verschiedenen Altersgruppen / Quelle: eigene Darstellung	121
Abb. 104: Diskussionsrunde / Quelle: eigene Darstellung	122
Abb. 105: Maßnahmenkarte / Quelle: eigene Darstellung	123
Abb. 106: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	124
Abb. 107: Gastronomie / Quelle: eigene Darstellung	125
Abb. 108: Segment 03 Dasnöckel / Quelle: eigene Darstellung	126
Abb. 109: Segment 05 Schrödersbusch / Quelle: eigene Darstellung	128
Abb. 110: Fehlende Bordsteinabsenkung / Quelle: eigene Darstellung	129
Abb. 111: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	132
Abb. 112: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung	133

1. Hintergrund des Projektes

Bewegungsmangel ist einer der vier lebensstilbedingten Hauptrisikofaktoren für nicht übertragbare Krankheiten. Bewegungsförderung ist daher ein hervorstechendes Präventionsfeld. Die alltägliche Fortbewegung zu Fuß kann niedrigschwellig gesundheitliche Risiken und das vorzeitige Sterberisiko senken. Laut NRW-Gesundheitssurvey 2016 bewegen sich 31% der Menschen in Nordrhein-Westfalen an keinem Tag der Woche für mindestens zehn Minuten aktiv fort. Gleichzeitig wünschen sich 41% der Menschen in NRW Investitionen in Fuß- und Fahrradwege, um ihr Lebensumfeld bewegungsförderlicher zu gestalten.

GesundheitsexpertInnen haben unlängst erkannt, dass sektorale Programme zur individuellen Verhaltensänderung nur einen geringen Teil der Bevölkerung erreichen und häufig nicht langfristig aufrechterhalten werden können (Barton, Mitcham, Tsourou

2003: 9). Vielversprechender sind ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse, die sich auf ganze Bevölkerungsgruppen auswirken (ebd.). Im jüngst erschienenen „Global Action Plan on Physical Activity 2018-2030 – More Active People for a Healthier World“ der World Health Organization (WHO) lautet daher eines der vier Ziele: Die Schaffung einer Umwelt mit Räumen und Orten, die für alle Altersgruppen sicher erreichbar und zugänglich sind und es allen ermöglicht, regelmäßig körperlich aktiv zu sein (WHO 2018). Denn Stadtform beeinflusst Verhaltensweisen und umgekehrt (Gehl 1987). Mit dem jüngst veröffentlichten Handlungsleitfaden „Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie“ (Fuss e.V. 2018) ist auch in Deutschland das längst überfällige Thema auf kommunaler Ebene angekommen.

Um alltägliche aktive Mobilität wie Zufußgehen zu fördern und zu erleichtern, bedarf es daher neben gesundheits- oder bildungsbezogener Maßnahmen auch städtebaulicher Strukturen wie fußgängerfreundlicher Wege zwischen Wohnung, Schule, Park, Haltestellen, Nahversorgungsgebiet sowie öffentlicher Räume, die zum aktiven Verhalten im Alltag animieren. Dabei spielen Stadtraumgestalt sowie Qualitäten im Quartier und vor allem im Wohnumfeld eine entscheidende Rolle. Diese kleinräumigen Faktoren der gebauten Umwelt unterscheiden sich von großräumigen Faktoren wie ein engmaschiges Fußwegenetz und Bebauungsdichte und umfassen zum Beispiel Straßenraumdetails wie Gehwege, Querungen und Gestaltungselemente wie Querungshilfen, Bäume, Sitzgelegenheiten, aber auch Faktoren der sozialen Umwelt wie Verschmutzung im öffentlichen Raum.

Das Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen hat deswegen das Institut für Stadtplanung + Städtebau, Universität Duisburg-Essen, Prof. J. Alexander Schmidt und Dr. Minh-Chau Tran beauftragt, die Fußgängerfreundlichkeit („Walkability“) in drei ausgewählten Ortsteilen Nordrhein-Westfalens gemeinsam mit Quartiersentwicklern zu erfassen.

Als theoretische Grundlage des Projekts diente der konzeptionelle Rahmen von Ewing et al. (2006):

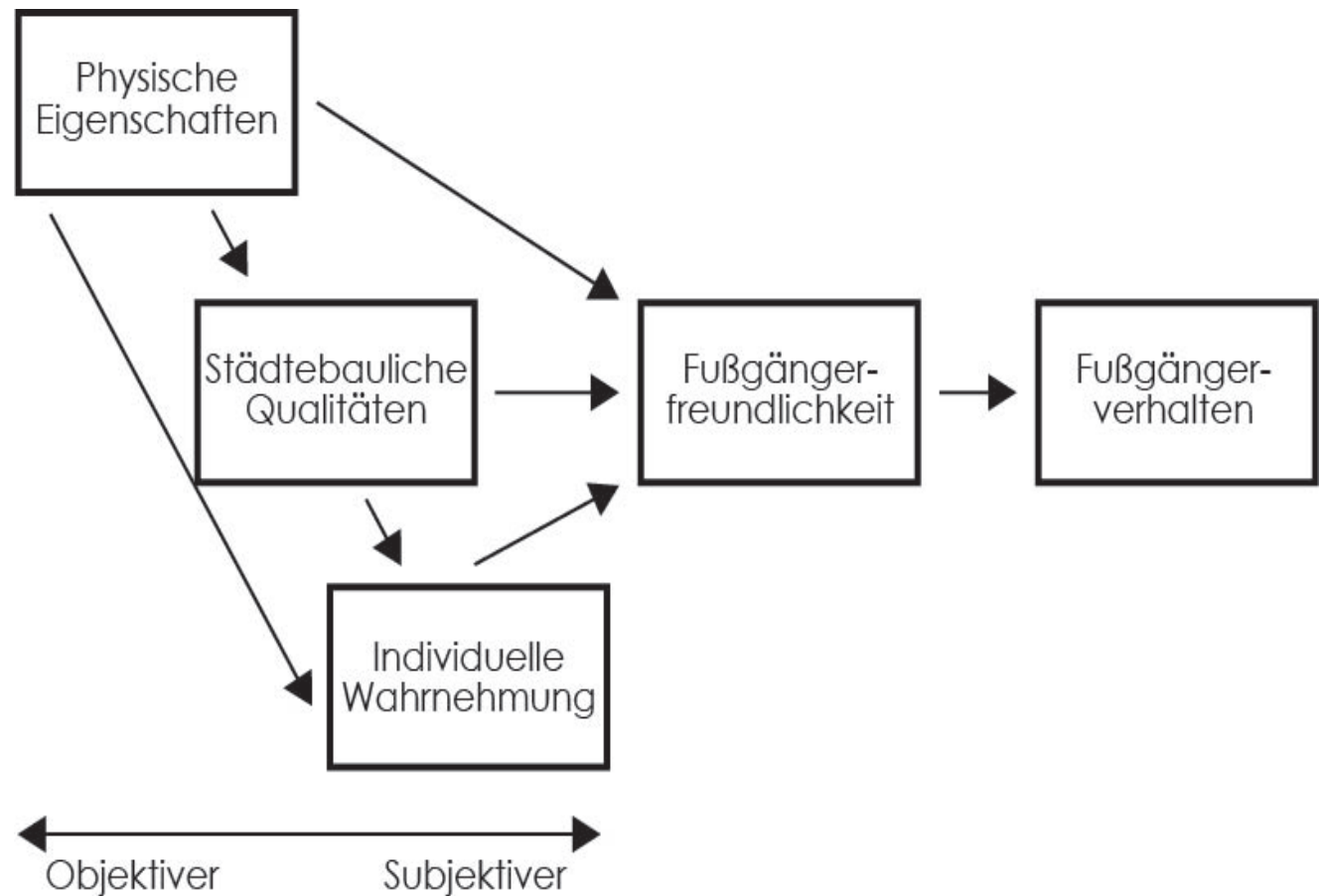


Abb. 01: Identifizierung und Messung von physischen und städtebaulichen Eigenschaften im Bezug auf Walkability / Quelle: eigene Darstellung nach Ewing et al. 2006

2. Ausgangslage und Zielsetzung

Vor diesem Hintergrund wurden gesundheitsorientierte Themen-/ Aktionstage zur „Fußgängerfreundlichkeit/Walkability“ in drei unterschiedlichen Städten in NRW durchgeführt. Dort wurden jeweils charakteristische Quartiere, d.h. Ahlen Ost, Selm Bork und Wuppertal Höhe ausgewählt. Mit sogenannten Walk-Audits, „FußgängerInnen-Checks“, wurden Schwachstellen im öffentlichen Raum des Fußwegnetzes gemeinsam mit den Quartiersbewohnern aufgespürt. Schwerpunkt des Verfahrens war eine gemeinsame Begehung, bei der die Probleme und Potenziale im Wegenetz und Straßenraum systematisch segmentweise erfasst wurden. Hierfür wurden ortsbezogene relevante Kriterien gemessen und erhoben.

Das dafür genutzte Tool *Integrierter Walkability Audit auf Mikroebene* (IWAM) beinhaltet ein standardisiertes Verfahren (ISS 2017). Die Kriterien werden nicht klassischerweise mit Hilfe von Papier-Checklisten erfasst, sondern digital mit

dem Programm ArcGIS-Collector auf Tablet-Computern. Somit werden die Daten automatisch in die Kalkulation eines Walkability-Scores miteinbezogen, um eine Vorstellung und Diskussion erster Ergebnisse unmittelbar danach zu ermöglichen. Eine zeitaufwändige und fehleranfällige Übertragung in Excel-Tabellen entfällt somit.

Die Bevölkerungsbeteiligung war hier von zentraler Bedeutung: Dabei soll das spezifische Wissen der QuartiersbewohnerInnen ermittelt werden, denn sie sind „ExpertInnen“ für ihre jeweiligen Alltagswege. Mit der Einbindung der Bevölkerung und VertreterInnen aus der Stadtverwaltung soll zudem eine Sensibilisierung für das Thema Gesundheit durch Bewegungsförderung, für die Belange des Fußverkehrs und für die spezifischen Anforderungen z.B. von Kindern, jungen Eltern, Betagten und Menschen mit Behinderung erreicht werden.

Warum Fußgängerfreundlichkeit/ Walkability messen?

Im Bericht des EU-Projekts „COST 358 Pedestrians' Quality Needs – Documentation Measuring Walking“ (2010) wird das Quantifizieren von Ergebnissen als Schlüssel zum Erfolg postuliert. Die Messung der Walkability dient als entscheidender Bestandteil, um die Politik und Planung zu informieren und deren Auswirkungen zu bewerten. Gute Entscheidungen basieren auf verlässliche Informationen, die wiederum mit geeigneten Messinstrumenten gesammelt werden (Sauter 2010). Zur Messung der Walkability gibt es eine Reihe an objektiven und subjektiven Erhebungsinstrumenten, die entweder auf Makroebene (Gesamtstadt- und Stadtteilebene) oder Mikroebene (Straßenraumebene) angewendet werden können. Digitale Werkzeuge wie nutzerfreundlichere GIS-Anwendungen und mobile Applikationen bieten hier neue Möglichkeiten.

WALK-AUDITS: Systematische Messung und Erfassung durch Begehungen

Es existiert mittlerweile eine Vielzahl an Walk-Audit Tools. Zu nennen sind z.B. Pedestrian Environmental Quality Index (PEQI) (San Francisco Department of Public Health), Systematic Pedestrian and Cycling Environmental Scan (SPACES) (Pikora et al. 2003), „Measurement Instrument for Urban Design Qualities Related to Walkability“ (Ewing et al. 2006), Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes (MAPS) (Cain et al. 2012). Die Kriterien und Indikatoren aus dem englischsprachigen Bereich lassen sich aber nicht ohne Weiteres auf Deutschland übertragen, da deutliche regionale Unterschiede im Hinblick auf u.a. Bebauungsstruktur, Bevölkerungsstruktur, Werthaltungen und Verhaltensweisen bestehen. Daher wurde das in diesem Projekt genutzte Tool an die Verhältnisse in den untersuchten Quartieren angepasst.

Im Rahmen dieses Projektes liegt der Fokus auf vorrangig objektiv messenden Instrumenten der gebauten Umgebung auf Mikroebene, da diese für die Stadt- und Verkehrsplanung entscheidend sind und mit Hilfe von geographischen

Informationssystemen erfasst und dargestellt werden können.



Abb. 02: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

3. Methodik: Das IWAM Tool

Das *IWAM Tool* wurde nicht entworfen, um jeden Aspekt der gebauten Umwelt aufzunehmen. Vielmehr bewertet das Tool einen Kriterienkatalog, dessen Kriterien vorab von FachexpertInnen nach ihrer Bedeutung gewichtet wurden. Zu diesen Kriterien gehören: die physischen Eigenschaften (z.B. Gehwegbreite, Fußgängerüberweg, Bäume und weiteres Grün) und städtebaulichen Qualitäten (z.B. Zustand des Gehwegs, Vorhandensein von Landmarken, Anzahl der Einzelhandelsgeschäfte). Interessierte können mit dem Tool eigene Walk-Audits

durchführen, Karten mit Bewertungen von Straßen und Stadtteilen erstellen und die Daten nutzen, um mehr über die Stärken und Schwächen von Straßenräumen in Städten zu erfahren. Somit können auch städtebauliche Qualitäten und Potenziale auf der Mikroebene identifiziert werden, um daraus Maßnahmen für eine bewegungsfreundliche Umgebung für Menschen jeden Alters abzuleiten.



Abb. 03: IWAM Tool Logo / Quelle: ISS 2017



Abb. 04: IWAM Tool auf den Tablet-Computern / Quelle: eigene Darstellung

4. Kriterienkatalog - Physische Eigenschaften und städtebauliche Qualitäten

Die Walkability wird hier auf verschiedenen Ebenen, die von einem objektiven bis hin zu einem subjektiven Messniveau reichen, gemessen und erfasst:

Die **physischen Eigenschaften** umfassen alle Faktoren der gebauten Umwelt, die objektiv mess- und zählbar sind (z.B. Breite des Gehwegs oder Anzahl an Fahrbahnen). Für sich genommen geben die physischen Eigenschaften jedoch kaum Informationen darüber, wie es ist, eine gewisse Straße entlang zu laufen. Sie umfassen keine Erfahrungen sowie die komplexen Verbindungen zwischen der gebauten Umwelt und der individuellen Wahrnehmung. (Vgl. Ewing und Clemente 2013: 2)

Städtebauliche Qualitäten sind wahrgenommene erfassbare Eigenschaften. Sie bilden sich durch die Wahrnehmung der physischen Eigenschaften des Raums. Dabei zählen jedoch nicht die einzelnen Faktoren, vielmehr bilden

sie im Zusammenspiel ein Ganzes, das „größer ist als die Summe der Teile“ (Ewing und Clemente 2013: 2). Dabei sind städtebauliche Qualitäten nicht mit individuellen Reaktionen wie dem Gefühl von Sicherheit gleichzusetzen. Individuelle Reaktionen können, wie die Bezeichnung schon sagt, von Person zu Person unterschiedlich wahrgenommen werden. Städtebauliche Qualitäten spiegeln vielmehr den Gesamteindruck eines Stadtraums wider und sind dabei objektiv durch außenstehende Beobachter erfassbar. (Vgl. Ewing und Clemente 2013: 2)

Die hier verwendeten Kategorien und Kriterien zur Erhebung der physischen Eigenschaften orientieren sich an dem Audit MAPS (Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes) (Cain et al. 2014), am Built Environment Tool (CDC 2015), am Tool SPACES (Systematic Pedestrian and Cycling Environmental Scan) (Pikora et al. 2003)

sowie am PEQI (Pedestrian Environmental Quality Index) (San Francisco Department of Public Health 2012). Die Kriterien zur Erfassung der städtebaulichen Qualitäten basieren auf dem Tool „Measurement Instrument for Urban Design Qualities related to Walkability (Clemente et al. 2005; Ewing und Clemente 2013). Das zusätzlich erhobene Kriterium „Verhältnis der Gehwegbreite zur Straßenbreite“ bezieht sich auf die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Die Art des Scorings erfolgt in Anlehnung an das Scoring des Walkability Audit Tools des Centers for Disease Control and Prevention (CDC) (2010). Getestet, weiterentwickelt und an deutsche bauliche Verhältnisse angepasst wurde das IWAM-Tool bereits im Rahmen einer universitären Studie (ISS 2017), das für gemischt genutzte Quartiersgebiete angewandt wurde.

Im Rahmen des Aktionstages in Ahlen, Bork und Höhe wurden 23 Kriterien gemessen und erhoben, davon sind 13 den physischen Eigenschaften zuzuordnen, 10 den städtebaulichen Qualitäten. Die Kriterien wurden basierend auf folgenden Punkten ausgewählt:

- Korrelationen mit körperlicher Aktivität
- Richtlinien und Empfehlungen
- Modifizierbarkeit innerhalb eines realistischen Budget- und Zeitrahmens

Die begrenzte Anzahl an Kriterien dient der Handhabbarkeit und Durchführbarkeit des Tools für lokale Experten und Laien.

Der entwickelte Kriterienkatalog ist im Anhang (Kriterienkatalog/ Handbuch) zu finden.

GEHWEG

Wie breit ist der Gehweg im Segment?

- > 3 m
- 2 – 3 m
- 1 – 2 m
- < 1 m
- Es gibt keinen Gehweg

Gibt es eine Trennung zwischen dem Fußgängerbereich und der Fahrbahn?

- Grünbereich
- Pfosten, Poller oder Pflanzenkästen
- Fahrradweg
- Parkende Autos
- Keine Trennung bzw. nur Bordstein

Abb. 05: Ausschnitt des Kriterienkatalogs
/ Quelle: eigene Darstellung

5. Walk-Audit in Ahlen Ost



5.1 Quartiersvorstellung – Ahlen Ost

Die Stadt Ahlen ist mit 54.000 Einwohnern die größte Stadt des Kreises Warendorf am südöstlichen Rand des Münsterlandes. Der Ahleener Osten ist mit 15.600 Einwohnern der bevölkerungsreichste Stadtteil der östlichsten Bergbaustadt Westfalens. Der Stadtteil liegt östlich der Innenstadt und wird im Norden und im Westen durch die Bahnstrecke, im Osten durch die August-Kirchner-Straße/Schachtstraße begrenzt. Das Stadtzentrum von Ahlen mit der Haupteinkaufsstraße und dem Marktplatz sowie der Bahnhof sind zu Fuß nur wenige Minuten vom Ahleener Osten entfernt. Die zentrale Erschließungsstraße des Stadtteils ist die Rottmannstraße, da sie von Ost nach West durch den gesamten Stadtteil verläuft. Der öffentliche Personennahverkehr bedient den Stadtteil mit drei Stadtbuslinien und einer Regionalbuslinie. Seit Mitte der 1960er Jahre stellt der Stadtteil einen Teil des Fördergebiets „Soziale Stadt Süd/ Ost“ dar. Diesbezüglich wurde auch das

Stadtteilforum Süd/ Ost e.V. gegründet.

Zwischen 2005 und 2012 nahm die Bevölkerung im Ahleener Osten ab, doch seit 2014 nimmt die Einwohnerzahl wieder zu, vor allem infolge des Zuzugs von MigrantInnen. Seither ist der Osten der bevölkerungsreichste Stadtteil. Im Vergleich zur Gesamtstadt Ahlen ist der Osten ein eher junger Stadtteil, da über ein Fünftel der Bevölkerung unter 18 Jahre alt ist. Der Anteil der älteren Bevölkerung (ab 65 Jahre) liegt unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Zusätzlich beherbergt der Ahleener Osten einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Personen mit einem Migrationshintergrund und ist ein sozialökonomisch eher benachteiligter Stadtteil (Einkommen niedrig, Arbeitslosigkeit hoch).

Die Nahversorgung im untersuchten Stadtteil ist sehr gut. Neben einem Nahversorgungszentrum im Bereich des Dr.-Paul-Rosenbaum-Platzes mit Lebensmitteldiscountern, einem

Lebensmittelvollsortimenter, einer Bäckerei und einem Drogeriemarkt verfügt der Stadtteil zusätzlich über türkische Supermärkte sowie über Bankfilialen, Apotheken und Fachärzte. Die obere Hansastrasse ist ursprünglich der historische Nahversorgungsschwerpunkt des Stadtteils, sie hat allerdings in den letzten Jahren einen deutlichen Funktionsverlust durch den Strukturwandel im Einzelhandel hinnehmen müssen. Sogenannte Trading-Down-Effekte sind vor allem an der Vielzahl leerstehender Erdgeschosszonen abzulesen.

Im Hinblick auf die soziale Infrastruktur ist der Stadtteil sehr gut ausgestattet, denn es befinden sich dort zahlreiche Bildungseinrichtungen sowie unter anderem mehrere Kitas, die Barbaraschule und die Diesterwegschule. Eine weitere etablierte soziale Einrichtung stellt das Jugendzentrum Ost dar. Unterstützungs- und Hilfsangebote für einkommensschwache

und benachteiligte Haushalte sowie ein guter Umgang mit Migration und kultureller Vielfalt zeichnen den Stadtteil aus.

Die Zechenkolonien, die Anfang des 20. Jahrhunderts als Gartenstadt errichtet wurden, prägen das Bild des Stadtteils. Städtebaulich einprägsam ist die Hansastrasse und der wenig einprägsame und nutzungsoffene Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz, insbesondere aufgrund vieler leerstehender Gebäude und schlechter Gebäudesubstanz. Zahlreiche Frei- und Grünräume prägen das Gesamtbild des Stadtteils. Neben privaten Gärten, grünen Verbindungswegen, Kleingartenanlagen, sowie Spiel- und Aktionsflächen zeichnet sich der Osten auch durch eine Haldenlandschaft aus. (vgl. StadtRaumKonzept 2017)

Abb. 06: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtraum / Quelle: eigene Darstellung



5.2 Aktionstag

Ablauf Aktionstag

Um einen Eindruck von den einzelnen Quartieren zu bekommen, wurden im Vorfeld der Aktionstage Bestandsanalysen erstellt und soziodemographische Gegebenheiten analysiert. Anschließend folgten Vorgespräche mit den jeweiligen Akteuren in den verschiedenen Quartieren, um den Verlauf der Route und den Ablauf der Aktionstage abzustimmen.

Am Aktionstag haben zwölf TeilnehmerInnen teilgenommen. Auf Grund dieser geringen Zahl handelt es sich bei dem Projekt um eine Vorstudie, welche nicht repräsentativ für ähnliche Stadträume ist.

Der Aktionstag gestaltete sich wie folgt: Nach der Begrüßung der TeilnehmerInnen wurde ein Überblick über den Ablauf des Tages gegeben. Ein halbstündiger Input zu den Zielen der Fußwegeplanung hat die TeilnehmerInnen zum Thema der Fußgängerfreundlichkeit sensibilisiert. Wichtiger Bestandteil dieses Inputs waren

geglückte Neugestaltungen von Straßenräumen. Zugleich erfuhren die TeilnehmerInnen mehr über den Gebrauch der Tablet-Computer. Anschließend startete der Walk-Audit mit einer

gemischten Gruppe aus zwölf Personen mit weiblichen und männlichen Teilnehmern aus allen Altersgruppen zwischen 20 und 80 Jahren. Darunter waren auch eine blinde Person und



Abb. 07: Gruppenfoto mit allen TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung

eine Person mit einem Rollator. Für den kompletten Walk-Audit durch den Ahlener Osten wurden zwei Stunden eingeplant.

Nach der Begehung schloss eine einstündige Pause einschließlich der Befragung der TeilnehmerInnen zu subjektiven Eindrücken zur Route an. Diese Pause diente auch dazu, die auf den Tablets gespeicherten Daten aus dem Walk-Audit auf einen Rechner zu übertragen, um diese Ergebnisse für alle sichtbar an die Wand projizieren zu können. Diese Eindrücke wurden anschließend mit allen TeilnehmerInnen und AkteurInnen diskutiert. Dabei wurde vor allem auf extreme Abweichungen, unterschiedliche Sichtweisen oder Gewichtungen eingegangen. Eine Nachbearbeitung sowie die Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse erfolgte anschließend durch das Erhebungspersonal.

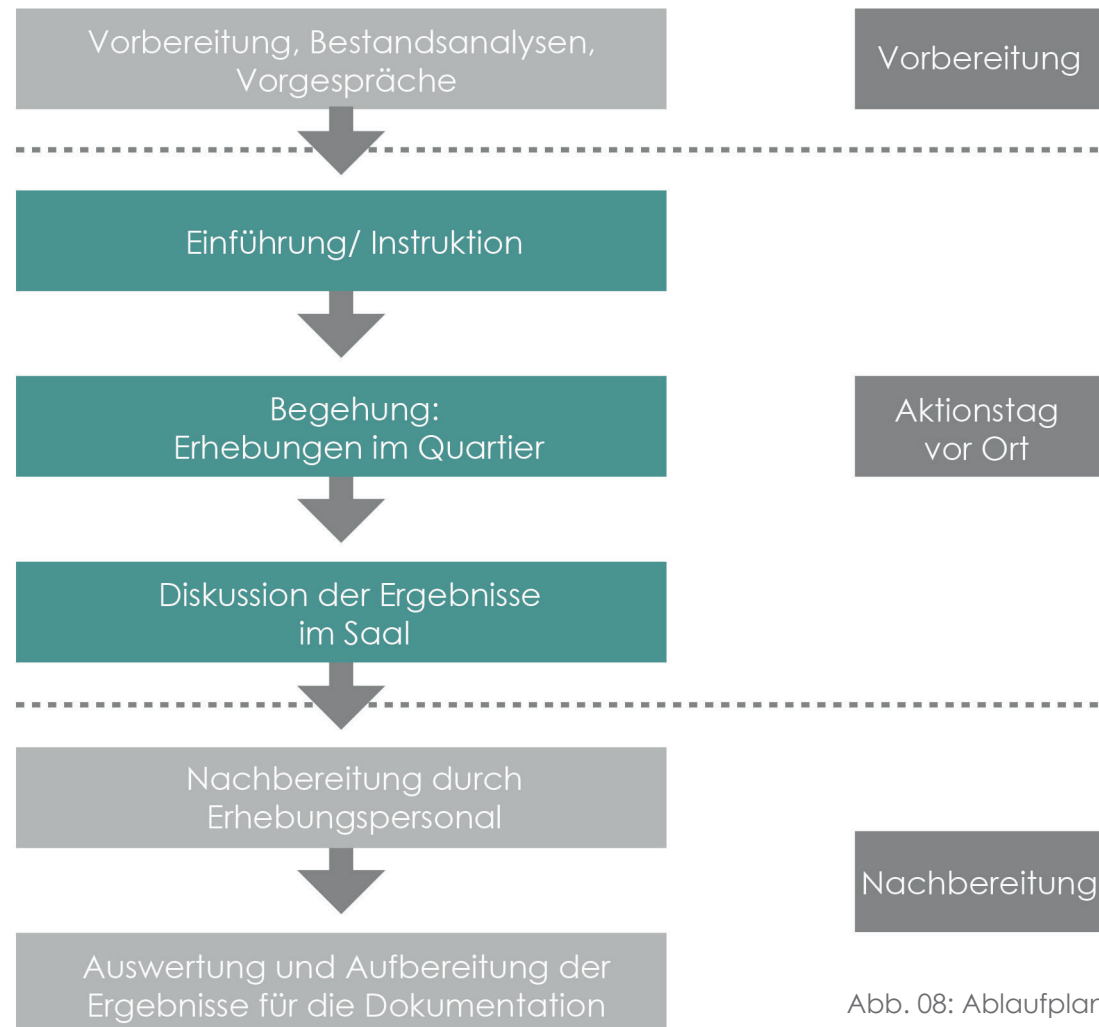


Abb. 08: Ablaufplan des Projektes
/ Quelle: eigene Darstellung

Routeneinteilung

Für den Aktionstag im Ahlener Osten am 5. Juni 2018 wurde zusammen mit allen AkteurInnen die Route vorab festgelegt. Die Route hat insgesamt eine Länge von ca. 630m und erstreckt sich entlang der Hansastrasse über den Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz und die Rottmannstraße. Diese Strecke wurde von den AkteurInnen gewählt, da entlang dieser Strecke sehr viel Alltagsverkehr zu den verschiedenen Einzelhandelsstandorten auf der Hansastrasse und dem Nahversorgungszentrum an der Ostbredenstraße herrscht. Ein wichtiger Teilabschnitt der Route des Aktionstages ist der nördliche Teil der Hansastrasse ab der Kreuzung Wichernstraße. Hier beherrschen städtebauliche Missstände und fehlende Aufenthaltsqualität entlang der Hansastrasse das Straßenbild. Akteure sehen in diesem Abschnitt einen besonders dringenden Handlungsbedarf in der Straßenraumgestaltung. Die Route verläuft auch über den Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz

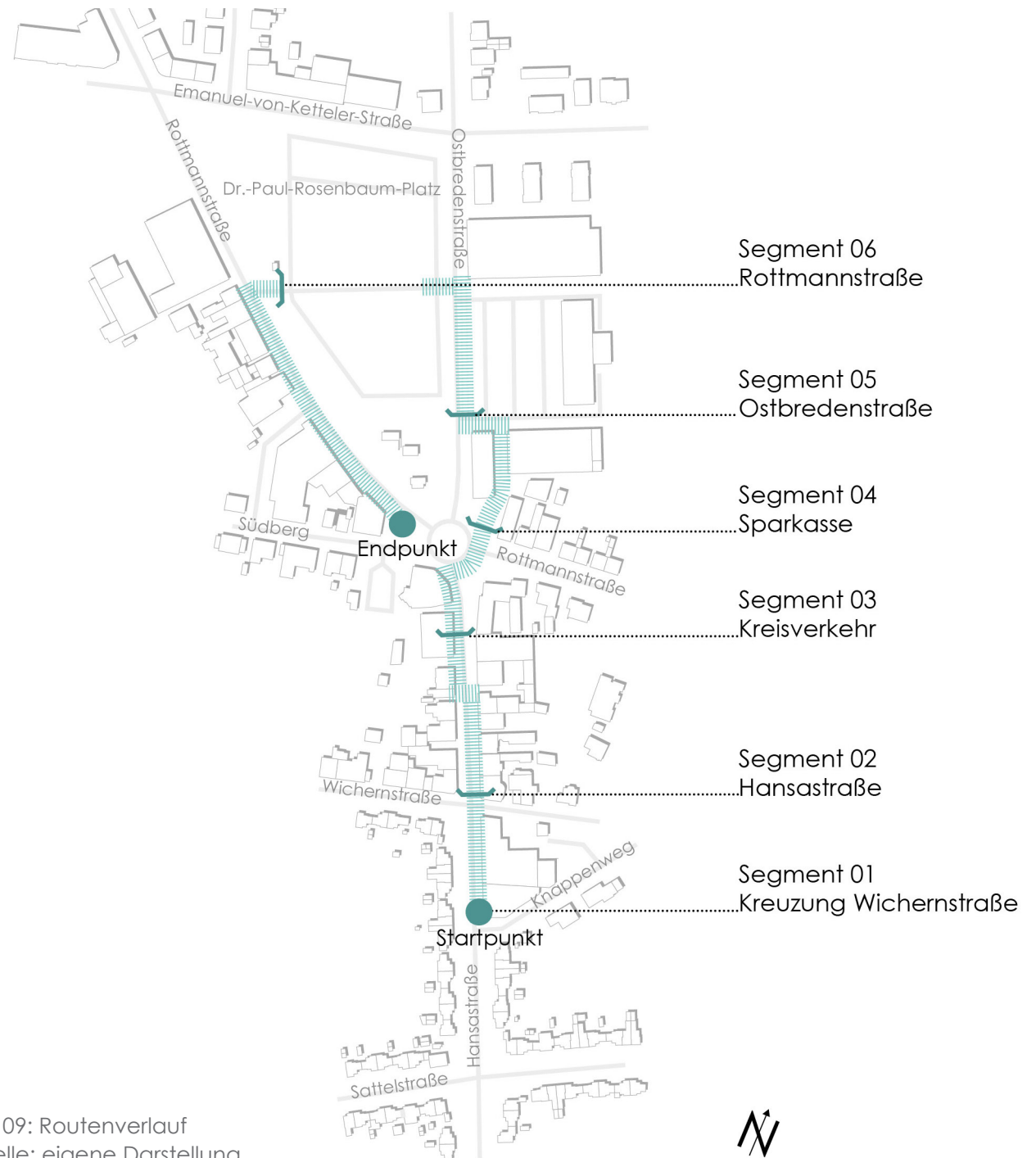


Abb. 09: Routenverlauf
/ Quelle: eigene Darstellung

und entlang der Rottmannstraße, nicht zuletzt auch weil von Seiten der Stadt Ahlen schon erste Planungsvorschläge für mögliche Nachnutzungen vorliegen.

Die gesamte Route ist in sechs Segmente unterteilt. Alle Segmente bestehen aus einem Straßenabschnitt und einer Kreuzung bzw. einer Straßenüberquerung (s. Abb. 09). Die Länge der einzelnen Segmente liegt zwischen 70 m und 180 m.

Die Route des Walk-Audits startet an der Kreuzung Hansastraße-Knappenweg. Dort beginnt auch das **erste** Segment *Kreuzung Wichernstraße*. Das Segment führt auf der rechten Straßenseite der Hansastraße Richtung Norden entlang. Danach wird die Kreuzung Hansastraße-Wichernstraße passiert. Kurz danach beginnt das **zweite** Segment *Hansastraße*. Auch die Strecke in diesem Segment führt zu Beginn auf der rechten Straßenseite entlang der Hansastraße. Ungefähr

in der Mitte des Segments wird die Hansastraße gequert und der Walk-Audit wird auf der linken Straßenseite weitergeführt. Nach wenigen Metern beginnt das **dritte** Segment *Kreisverkehr*. Dieses Segment enthält einen kurzen Abschnitt auf der linken Seite der Hansastraße und führt dann gegen den Uhrzeigersinn durch den Kreisverkehr und endet auf dem Hansaplatz vor dem Café Royal. Gleichzeitig beginnt dort das **vierte** Segment *Sparkasse*. Dieses Segment führt über den Fußweg zwischen der Sparkasse und dem Nahversorgungszentrum entlang. Danach verläuft die Route entlang des Parkplatzes. Auf der rechten Straßenseite der Ostbredenstraße startet das **fünfte** Segment *Ostbredenstraße*. Der Walk-Audit führt über die gleiche Straßenseite in nördlicher Richtung bis zur Parkplatzeinfahrt des Edekas. Dort wird die Straße überquert und das Segment endet auf dem Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz. Auf dem Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz wird die gesamte Route unterbrochen, da hier die

Kriterien zur Fußgängerfreundlichkeit nicht erhoben werden können. Am östlichen Ende des Platzes beginnt das **sechste** und letzte Segment *Rottmannstraße*. Zunächst wird die Rottmannstraße überquert. Danach führt die Route entlang der Rottmannstraße wieder zurück Richtung Kreisverkehr. Das Ende der gesamten Route bildet der kleine Platz auf der westlichen Seite des Kreisverkehrs Hansaplatz.

Erhebungskriterien

Der Kriterienkatalog, der für jedes einzelne Segment der Gesamtroute im Ahleener Osten während des Walk-Audits mit Hilfe der Tablet-Computer erhoben wurde, besteht aus allen Erhebungskriterien des Kriterienkatalogs im Anhang. Die Zusammensetzung der Kriterien und die Bedeutung sind im vierten Kapitel Kriterienkatalog bereits vorgestellt worden.

5.3 Ergebnisse des Walk-Audits

Für einen umfassenden Überblick zu den Ergebnissen sind diese nach TeilnehmerInnen insgesamt sowie geschlechtsspezifisch und nach Altersgruppen aufgeteilt. Die Ergebnisse sind zunächst in der Gesamtübersicht dargestellt. Dort

werden die Ergebnisse aller TeilnehmerInnen des Walk-Audits dargestellt. Darauf folgt die Darstellung des besten und des schlechtesten Segments. Anschließend sind die Kriterien der gesamten Route noch einmal im Vergleich abgebildet, um auf positive Aspekte und Defizite für die Route hinzuweisen, nicht zuletzt im Hinblick auf mögliche Verbesserungen. Daran schließt der Vergleich der Ergebnisse männlicher und weiblicher Teilnehmer an, sowie abschließend die Ergebnisse verschiedener Altersgruppen. Durch diese differenzierte Betrachtung der Ergebnisse lassen sich Rückschlüsse auf Unterschiede oder Gemeinsamkeiten bei der Bewertung ziehen. Dieses sollte Einfluss auf die lokalspezifischen stadträumlichen Verbesserungen haben. Am Walk-Audit haben insgesamt zwölf Personen teilgenommen, jedoch konnten aufgrund unvollständiger Beantwortung der Fragenkataloge nur elf von zwölf Datensätzen ausgewertet werden.



Abb. 10: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

5.3.1 Bewertung der Fußgängerfreundlichkeit der gesamten Route durch alle TeilnehmerInnen

In Ahlen liegt der Walkability-Index bei 2,8 – Ein guter Mittelwert

Grundsätzlich liegt die Fußgängerfreundlichkeit der zurückgelegten Route im Ahlener Osten bei 2,8. Maximal kann ein Wert von 5 erreicht werden. Damit liegt der ermittelte Gesamtwert in

Ahlen im guten Mittelfeld. Nur zwei Segmente von den insgesamt sechs Segmenten der gesamten Route unterschreiten den Mittelwert von 2,8.

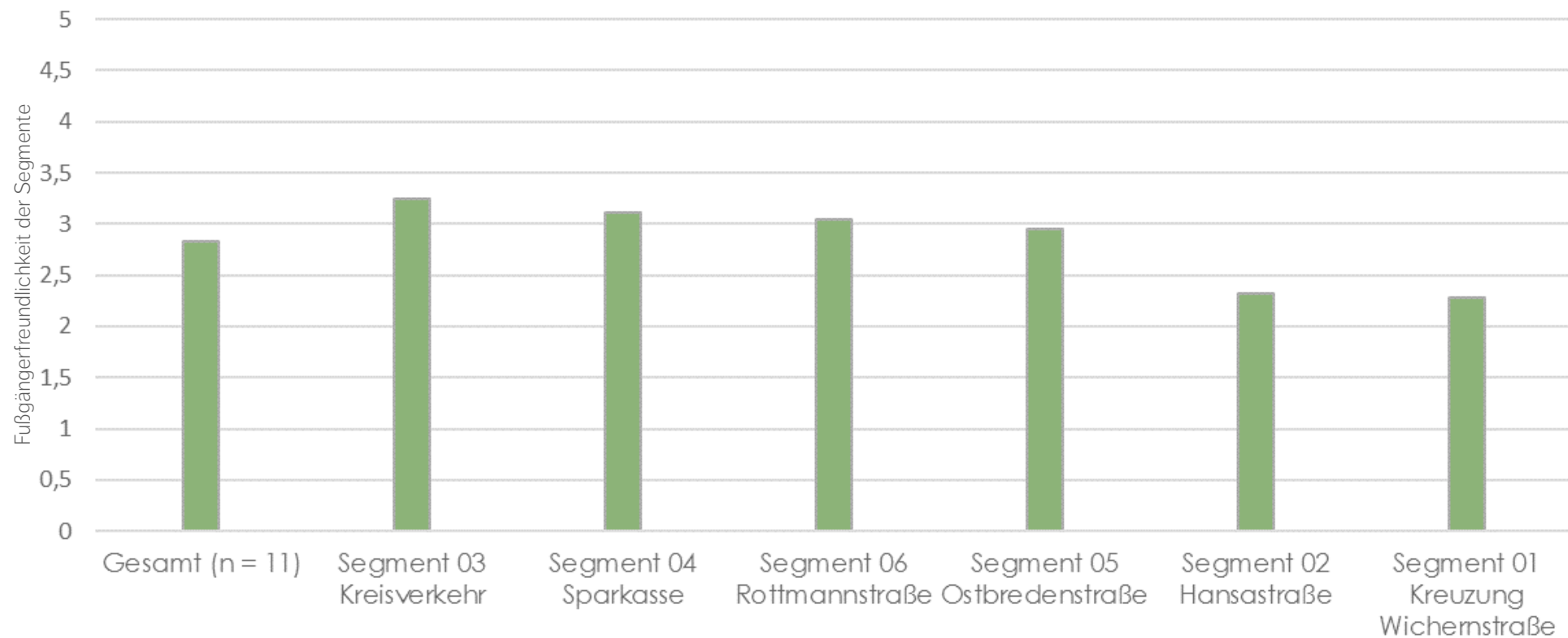


Abb. 11: Fußgängerfreundlichkeit nach Segmenten - Mittelwert aller TeilnehmerInnen
/ Quelle: eigene Darstellung

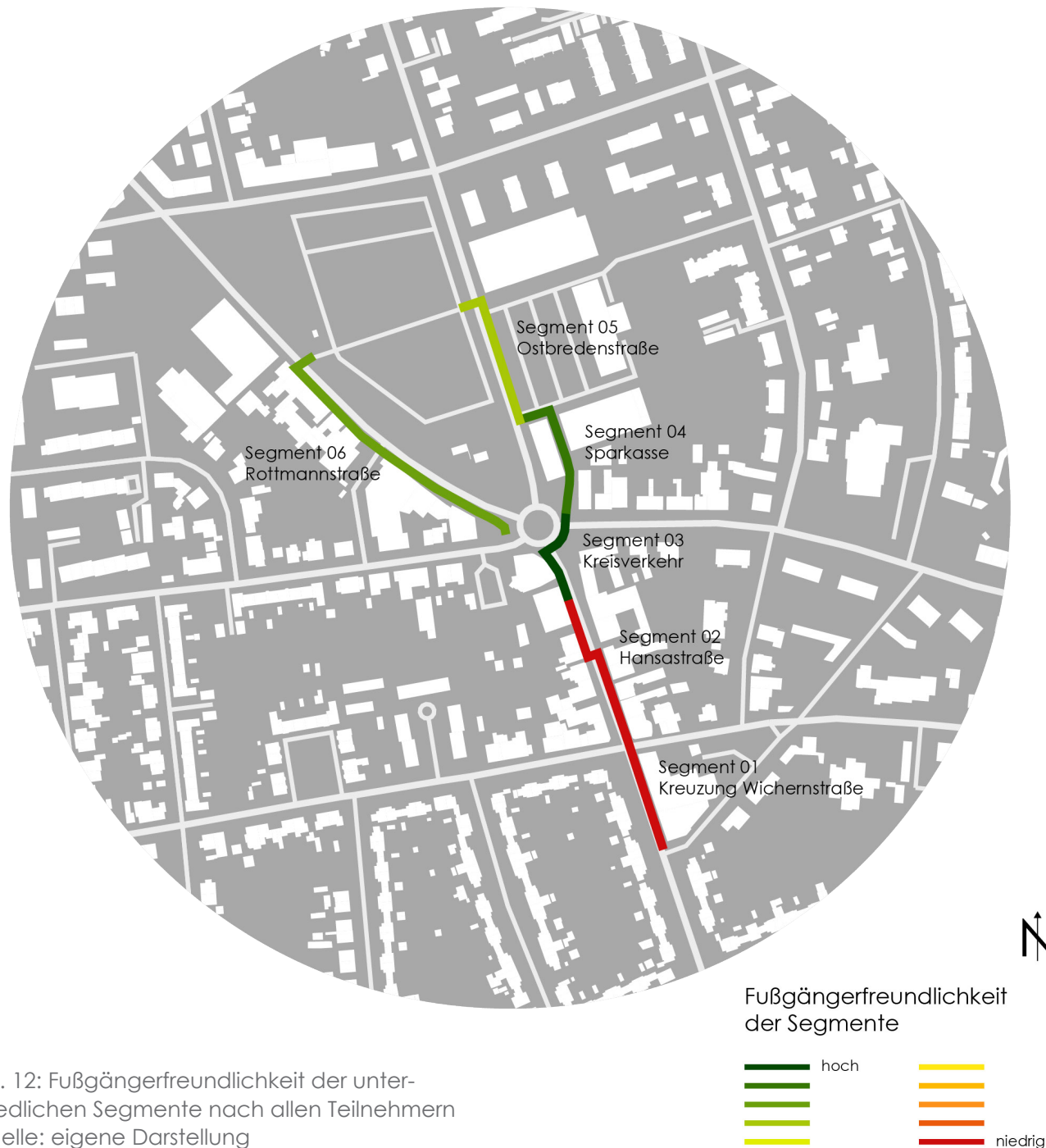


Abb. 12: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente nach allen Teilnehmern
/ Quelle: eigene Darstellung

Das Segment 03 *Kreisverkehr* erhält die beste Bewertung, das Segment 01 *Kreuzung Wichernstraße* schneidet am schlechtesten ab

In dieser Gesamtübersicht der sechs Segmente ist erkennbar, dass das Segment 03 *Kreisverkehr* am fußgängerfreundlichsten bewertet ist. Das Segment 01 *Kreuzung Wichernstraße* hat die schlechteste Bewertung erhalten. Diese zwei Segmente sind anschließend noch einmal detailliert dargestellt, um das Ergebnis anhand der Bewertungen der Kriterien nachvollziehen zu können. Insgesamt liegen die Bewertungen der einzelnen Segmente sehr weit auseinander. Segment 01 und 02 sind beide sehr schlecht bewertet, Segment 03 bis 06 sehr gut.

Segment 03 Kreisverkehr

Hohe Fußgängerfreundlichkeit

Gute Fußgängerüberwege im Kreisverkehr Hansaplatz

Die Kreisdiagramme zeigen, dass das Segment *Kreisverkehr* das beste Segment des untersuchten Gesamtweges ist. Dieses basiert unter anderem darauf, dass der Kreisverkehr über ein sehr gutes Fußgängerleitsystem mit Zebrastreifen und Verkehrsinseln verfügt. Aus diesem Grunde werden auch die physischen Eigenschaften wie Breite des Gehwegs und die Fußgängerüberwege sehr gut bewertet. Außerdem sind keine Hindernisse für FußgängerInnen vorhanden, da für alle VerkehrsteilnehmerInnen ausreichend Platz vorhanden ist. Hinzu kommt, dass dort keine Autos parken können. Dies wirkt sich sehr positiv auf die Fußgängerfreundlichkeit aus. Im Kreisverkehr gibt es außerdem Kunstobjekte, die die städtebaulichen Qualitäten erhöhen. Das einzige Kriterium, das sehr schlecht abgeschnitten hat, ist die überhöht wahrgenommene Geschwindigkeit, denn diese liegt nördlich des Kreisverkehrs bei 50 km/h.

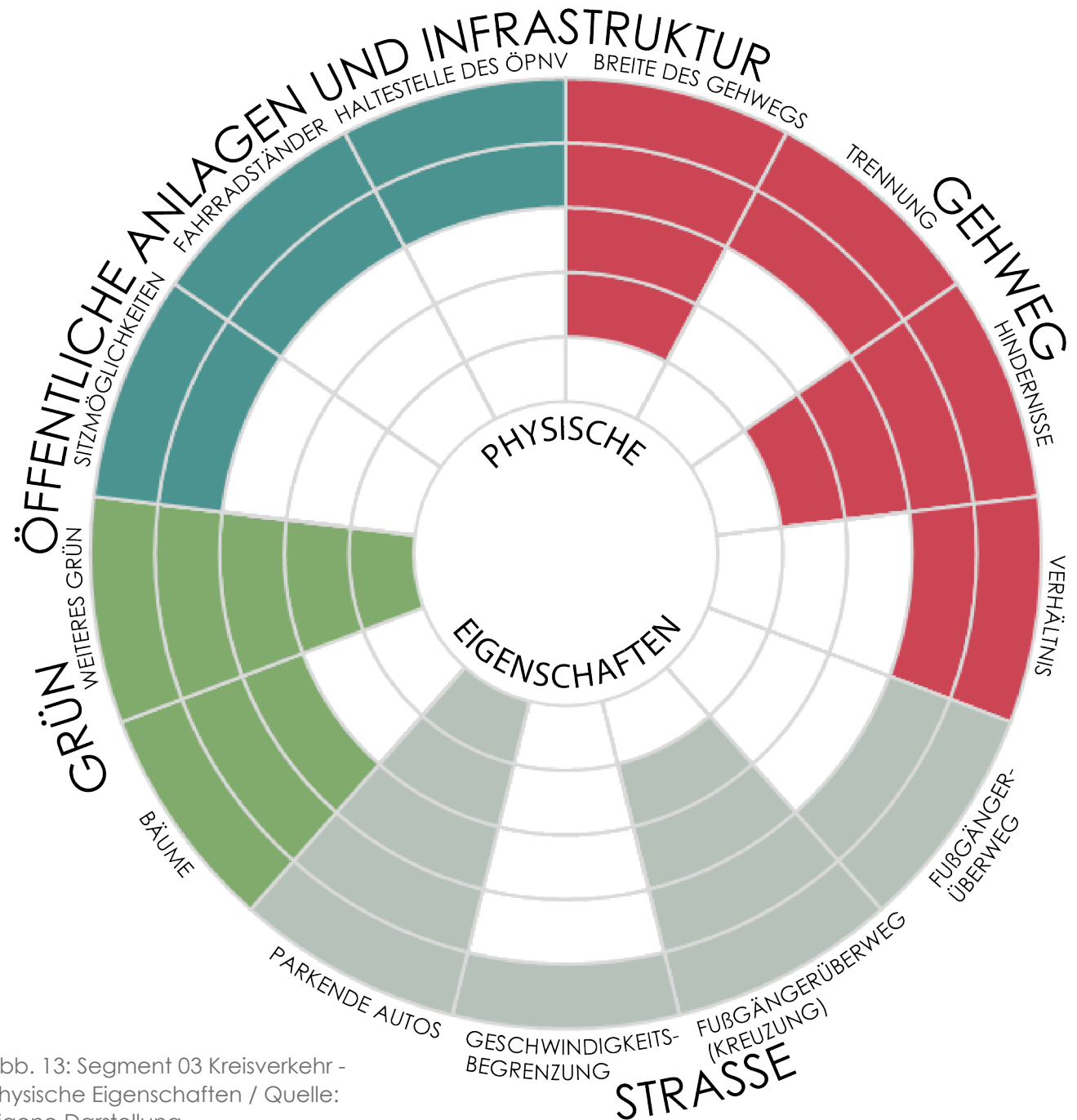


Abb. 13: Segment 03 Kreisverkehr - physische Eigenschaften / Quelle: eigene Darstellung

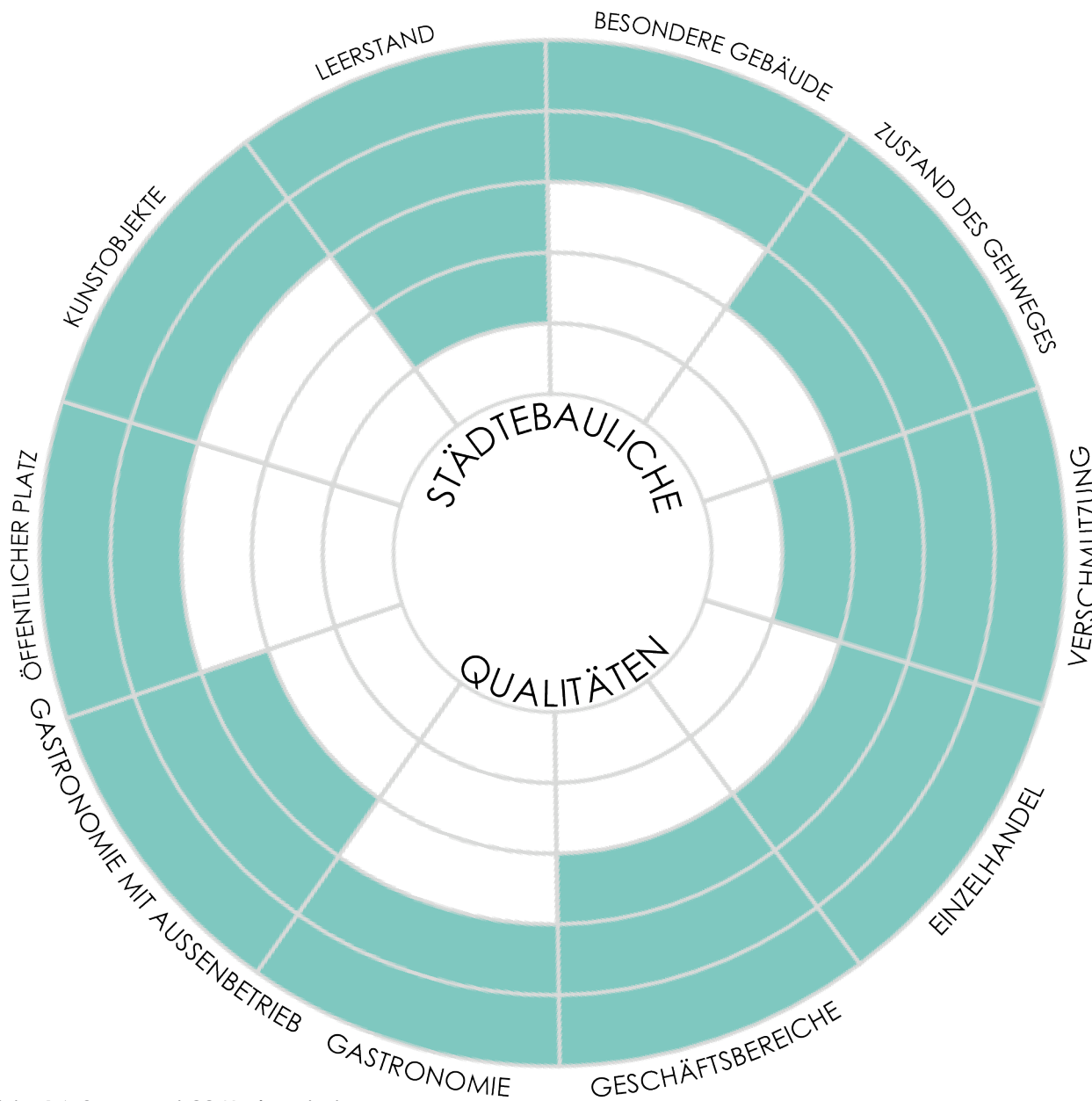
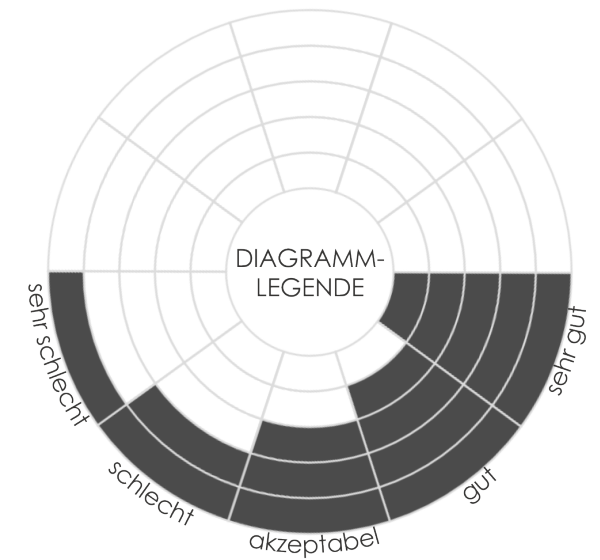


Abb. 14: Segment 03 Kreisverkehr - städtebauliche Qualitäten / Quelle: eigene Darstellung



Abb. 15: Segment 03 Kreisverkehr / Quelle: eigene Darstellung



Unübersichtliche Kreuzung

Die Kreisdiagramme zeigen deutlich, dass das Segment *Kreuzung Wichernstraße* im Hinblick auf verschiedene Kriterien am schlechtesten abschneidet. An dieser Stelle der Route sind keine Fußgängerüberwege vorhanden, weitere physische Eigenschaften wie das Verhältnis zwischen Straßen- und Gehwegbreite sind nicht ausgeglichen. An der Kreuzung dominiert der Autoverkehr und macht die Verkehrssituation für FußgängerInnen offensichtlich unübersichtlich. Darüber hinaus wird negativ vermerkt, dass keine Sitzmöglichkeiten, Fahrradständer oder Bushaltestellen vorhanden sind. Neben dem Zustand des Gehwegs (Verschmutzung) und dem Vorhandensein des Einzelhandels haben alle anderen Kriterien der städtebaulichen Qualitäten sehr schlecht abgeschnitten. Dies liegt vor allem an den leerstehenden Geschäften im Erdgeschoss.

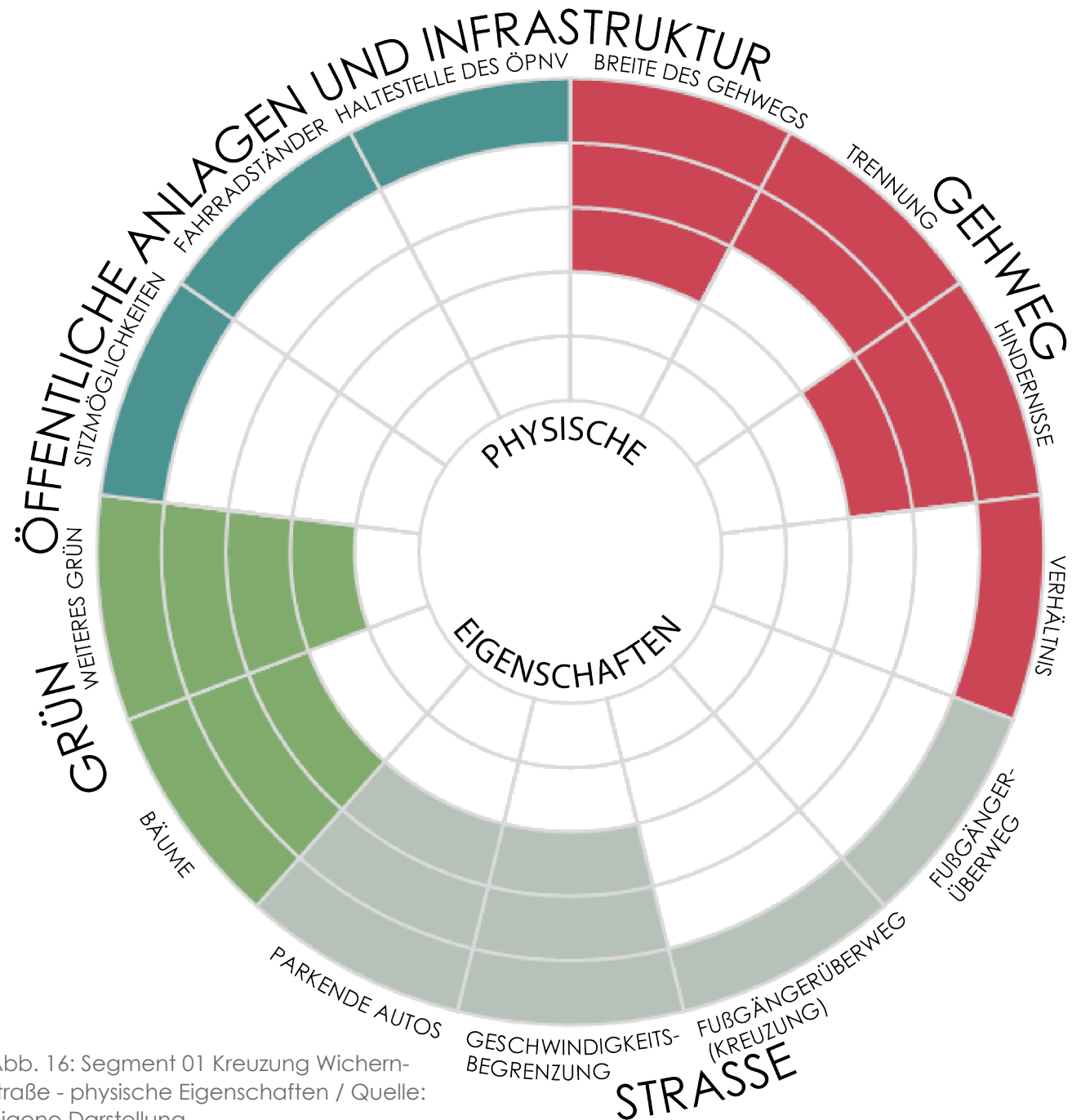


Abb. 16: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße - physische Eigenschaften / Quelle: eigene Darstellung

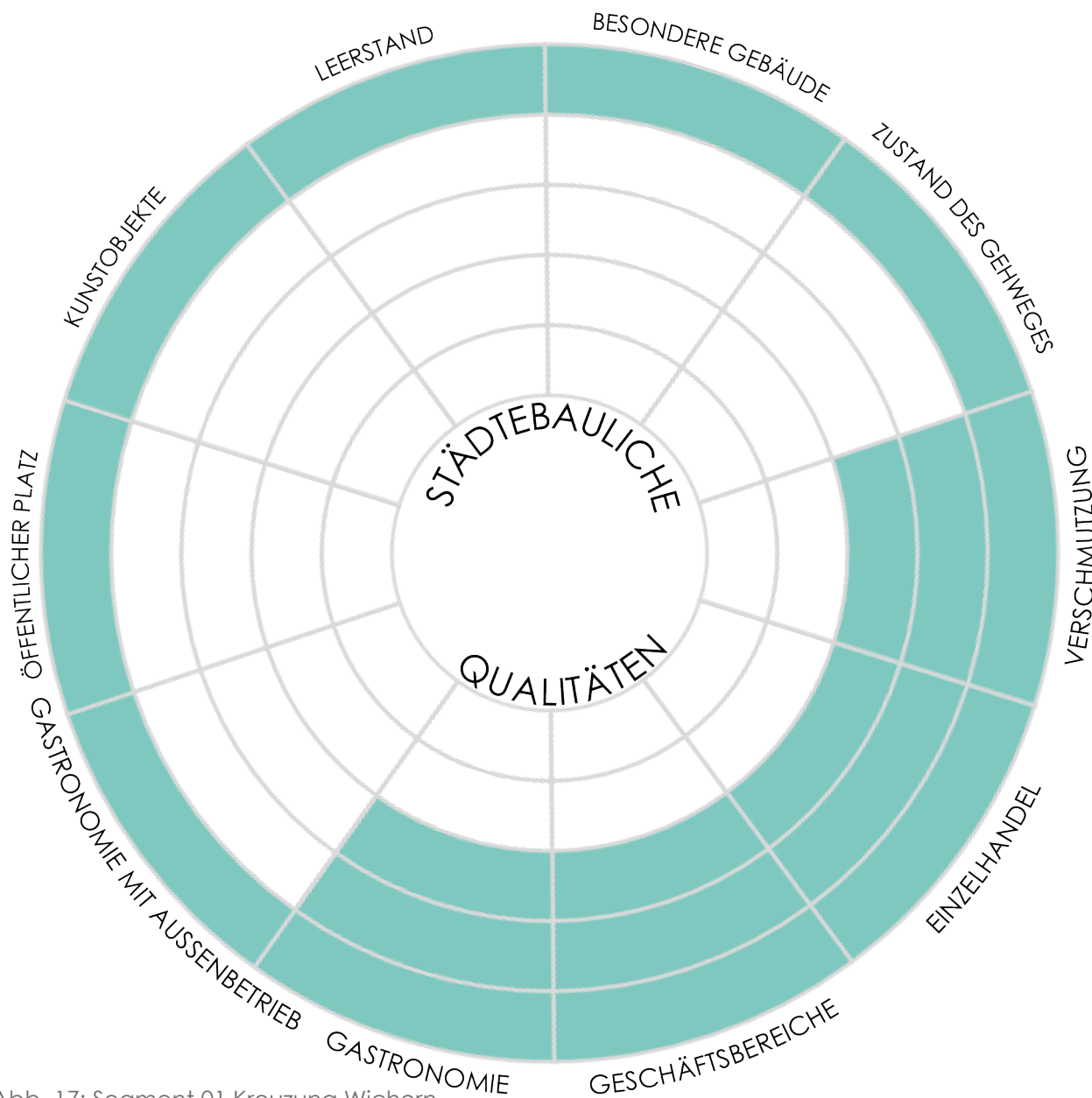
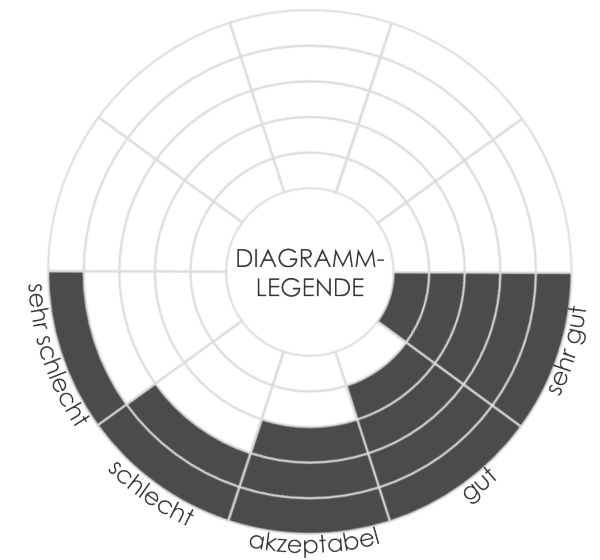


Abb. 17: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße - städtebauliche Qualitäten
/ Quelle: eigene Darstellung



Abb. 18: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße
/ Quelle: eigene Darstellung



Bewertung der Kriterien durch alle TeilnehmerInnen

Sehr begrüntes Ahlen - jedoch ohne Sitzmöglichkeiten zum Verweilen

Die Fußgängerfreundlichkeit der gesamten Route lässt sich aus den in Abbildung 20 aufgeführten Kriterien ableiten. Die Route wird von den TeilnehmerInnen als sehr begrünt bewertet, das Kriterium weiteres Grün (beispielsweise Grünflächen) hat durchgehend die beste Bewertung erhalten. Außerdem werden die Anzahl der Einzelhandelsgeschäfte und der Zustand der Gehwege sehr gut bewertet.

Am schlechtesten hat das Kriterium Fußgängerüberweg abgeschnitten: Auf der Route gibt es nur sehr wenige Fußgängerüberwege. Darüber hinaus ist das Kriterium Sitzmöglichkeiten sehr schlecht bewertet: Entlang der gesamten Route durch den Ahlener Osten sind fast keine Sitzbänke vorhanden. Gerade für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen sind Sitzbänke im öffentlichen Raum ein wichtiger Bestandteil des Straßenraums, vor allem auch für Ruhepausen auf längeren Wegen. Die in

diesem Segment fehlende Gastronomie mit Außenbereich wird schlecht bewertet, weil derartige Angebote den Gesamtweg beleben und für

ältere bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen ebenfalls als Verweilort dienen können.



Abb. 19: Hansasträße / Quelle: eigene Darstellung

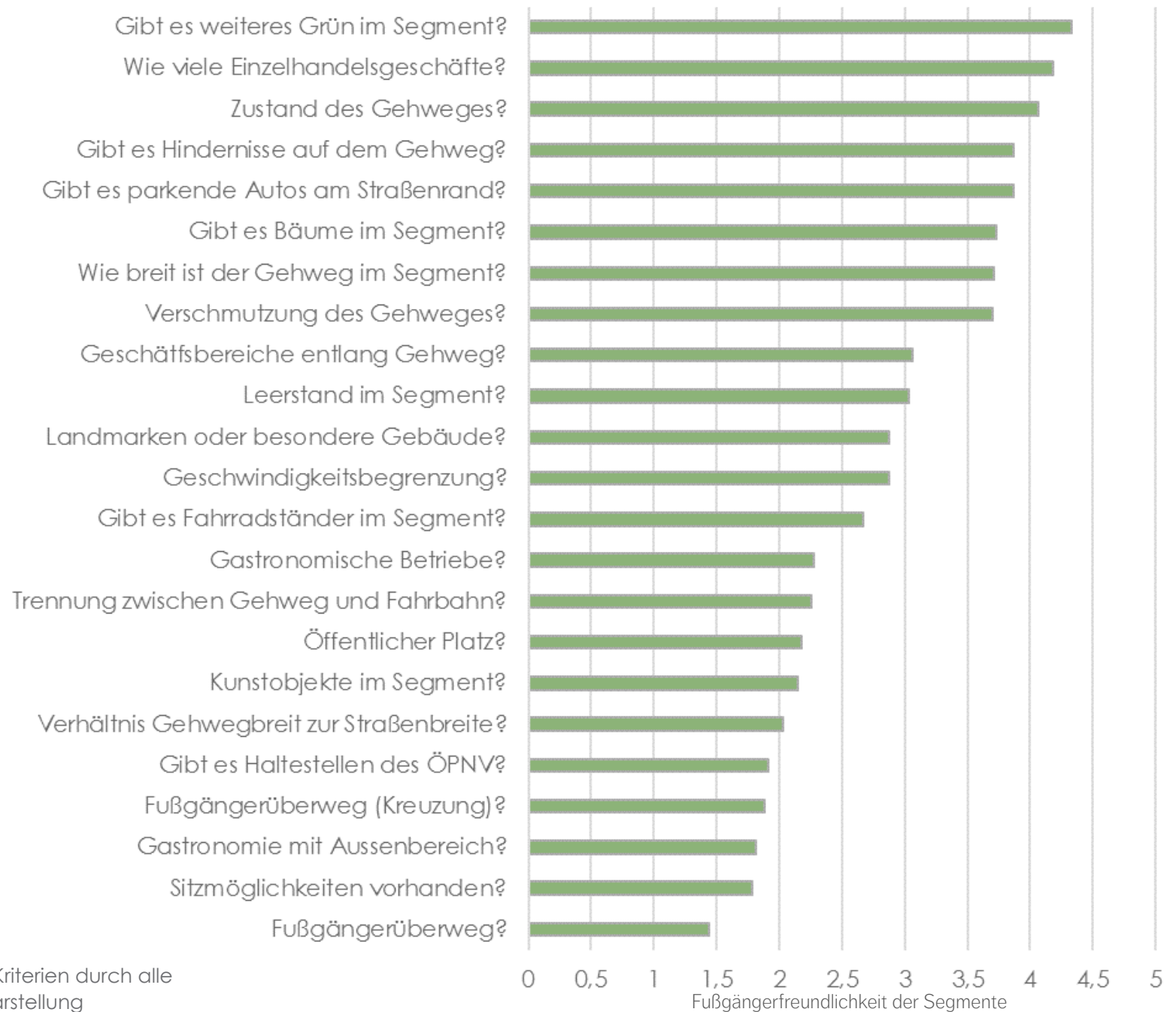


Abb. 20: Rangliste aller bewerteten Kriterien durch alle TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung

5.3.2 Ergebnisse der weiblichen und männlichen Teilnehmer

Männliche Teilnehmer bewerten die HansasträÙe als das schlechteste Segment

Die männlichen Teilnehmer des Walk-Audits bewerten das Segment 03 *Kreisverkehr* als besten Abschnitt der Route und das Segment 02 *HansasträÙe* als schlechtesten. Hier weichen die Ergebnisse von den Gesamtergebnissen aller TeilnehmerInnen ab, die die *Kreuzung Wichernstraße* als schlechtestes Segment bewertet haben.



Abb. 21: Segment 02 HansasträÙe
/ Quelle: eigene Darstellung

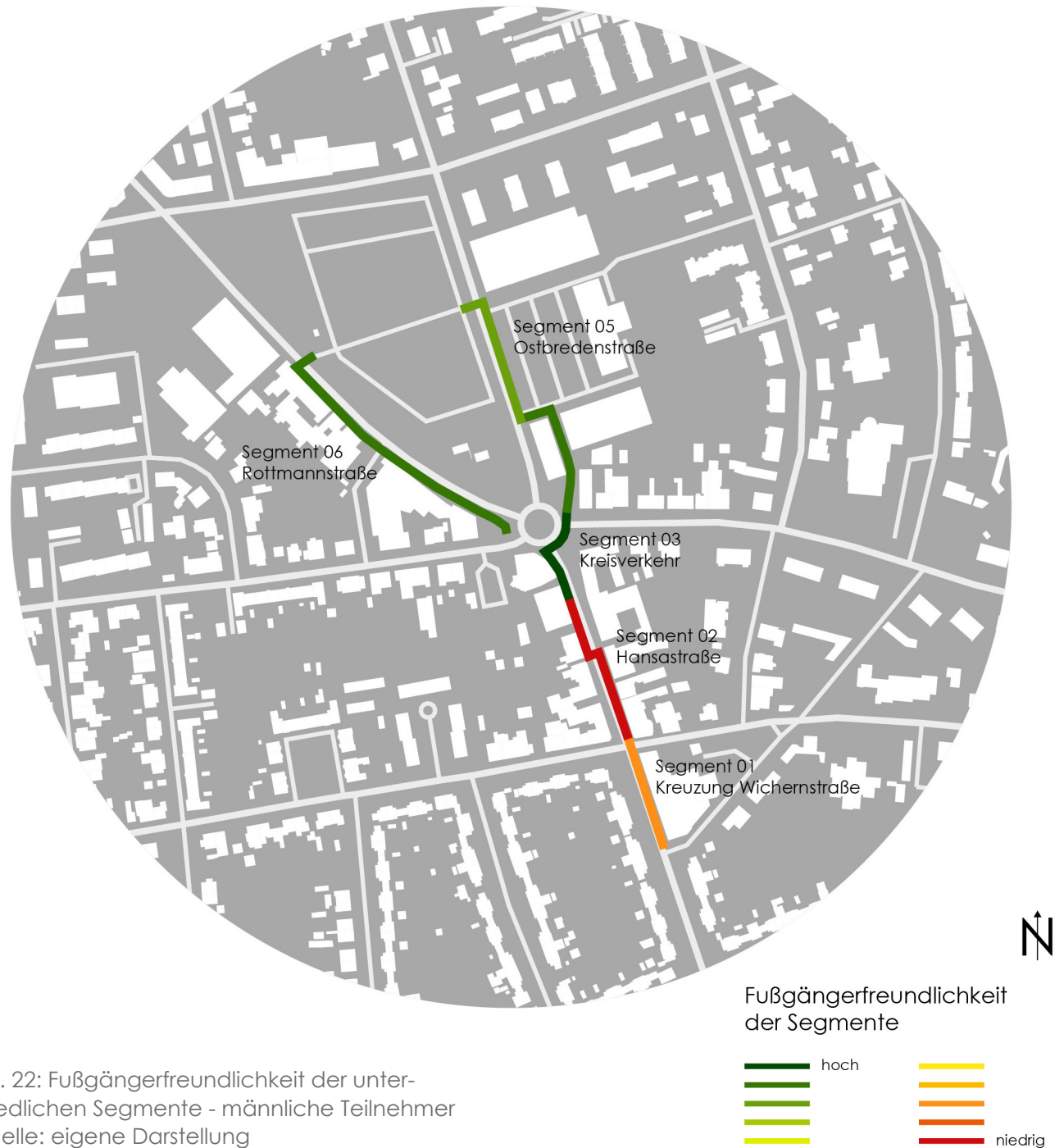
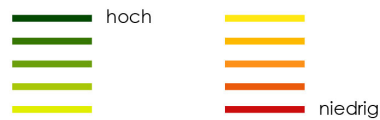


Abb. 22: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - männliche Teilnehmer
/ Quelle: eigene Darstellung



Abb. 23: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - weibliche Teilnehmer
/ Quelle: eigene Darstellung

Fußgängerfreundlichkeit
der Segmente



Als bestes Segment der Route beurteilen die weiblichen Teilnehmer den Abschnitt Kreisverkehr. Als schlechtestes Segment die Kreuzung Wichernstraße.



Abb. 24: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße
/ Quelle: eigene Darstellung

Alle TeilnehmerInnen im Vergleich mit den männlichen und weiblichen Teilnehmern

Durch den Vergleich wird eine interessante Abweichung sichtbar: wie zuvor erläutert, ist das Segment mit der höchsten Walkability Segment 03 *Kreisverkehr* und das Segment mit der niedrigsten Walkability Segment 01 *Kreuzung Wichernstraße*.

Betrachtet man die Ergebnisse differenziert nach weiblichen und männlichen Teilnehmern, ist erkennbar, dass das schlechteste und beste Segment bei den weiblichen Teilnehmern mit den Bewertungen des Mittelwerts aller TeilnehmerInnen übereinstimmt. Die männlichen Teilnehmer jedoch bewerten das Segment 02 *Hansastraße* als das Segment mit der niedrigsten Walkability. Darüber hinaus ist nennenswert, dass die männlichen Teilnehmer die Segmente immer schlechter, außer Segment 01, als die weiblichen Teilnehmer bewerten. Aus diesen Ergebnissen lässt sich ableiten, dass Männer und Frauen den Stadtraum offensichtlich unterschiedlich wahrnehmen.

Für die Stadtplanung sind beide Sichtweisen relevant und wichtig. Daher sollte bei den Walk-Audits, aber auch bei anderen Veranstaltungen, immer auf ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen weiblichen und männlichen Teilnehmern

geachtet werden. Somit können bei der Straßenraumgestaltung gleichermaßen alle Bedürfnisse berücksichtigt werden. In Ahlen haben fünf Frauen und sechs Männer am Walk-Audit teilgenommen.



Abb. 25: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

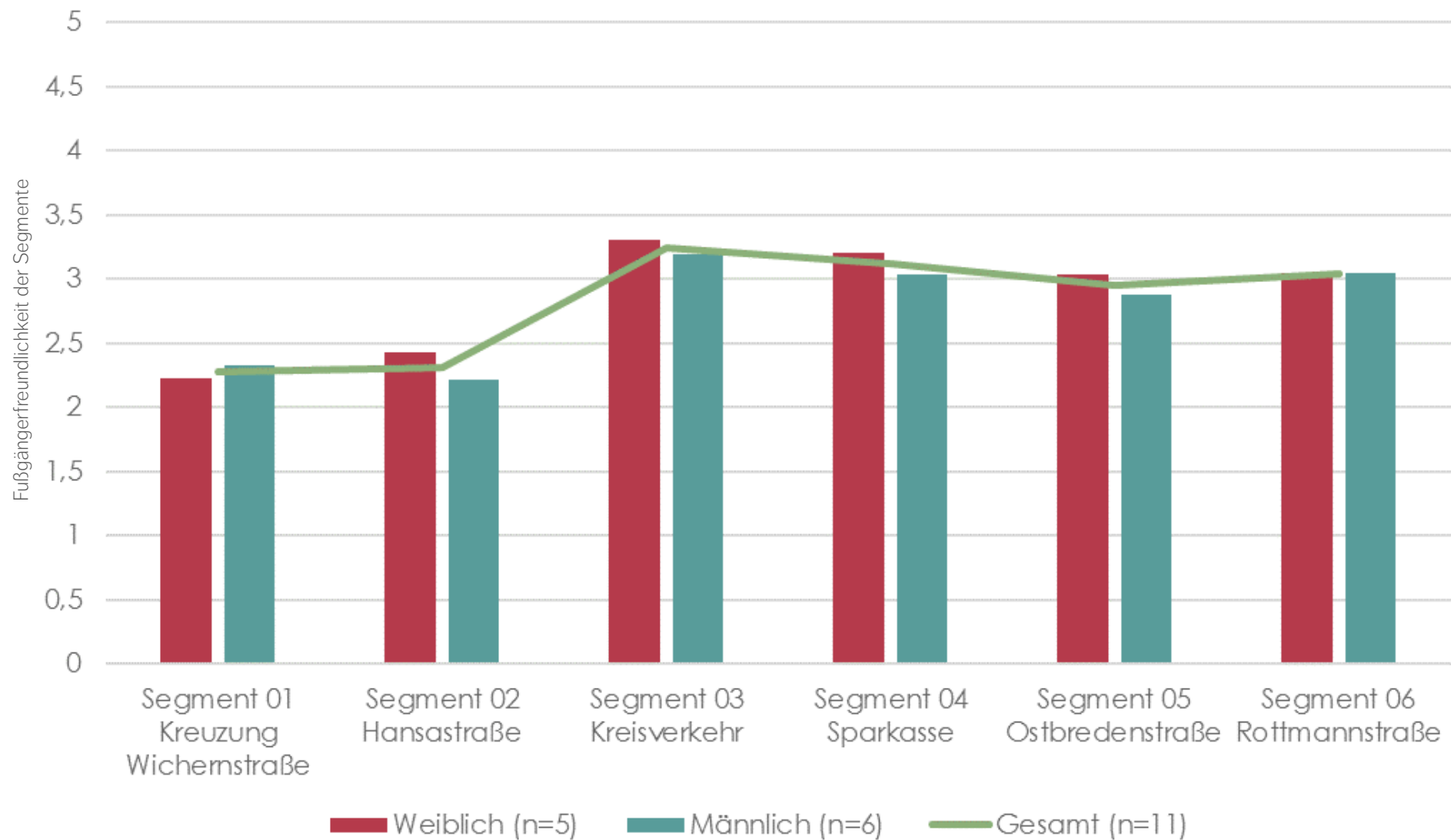


Abb. 26: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit weiblichen und männlichen Teilnehmern / Quelle: eigene Darstellung

5.3.3 Ergebnisse nach unterschiedlichen Altersgruppen

18 – 59-Jährige bewerten fast jedes Segment besser als 60 – 79-Jährige TeilnehmerInnen

Für die Altersgruppen der 18 – 59-Jährigen ist das Segment 03 *Kreisverkehr* das fußgängerfreundlichste und das Segment 01 *Kreuzung Wichernstraße* das schlechteste.



Abb. 27: Segment 03 Kreisverkehr
/ Quelle: eigene Darstellung

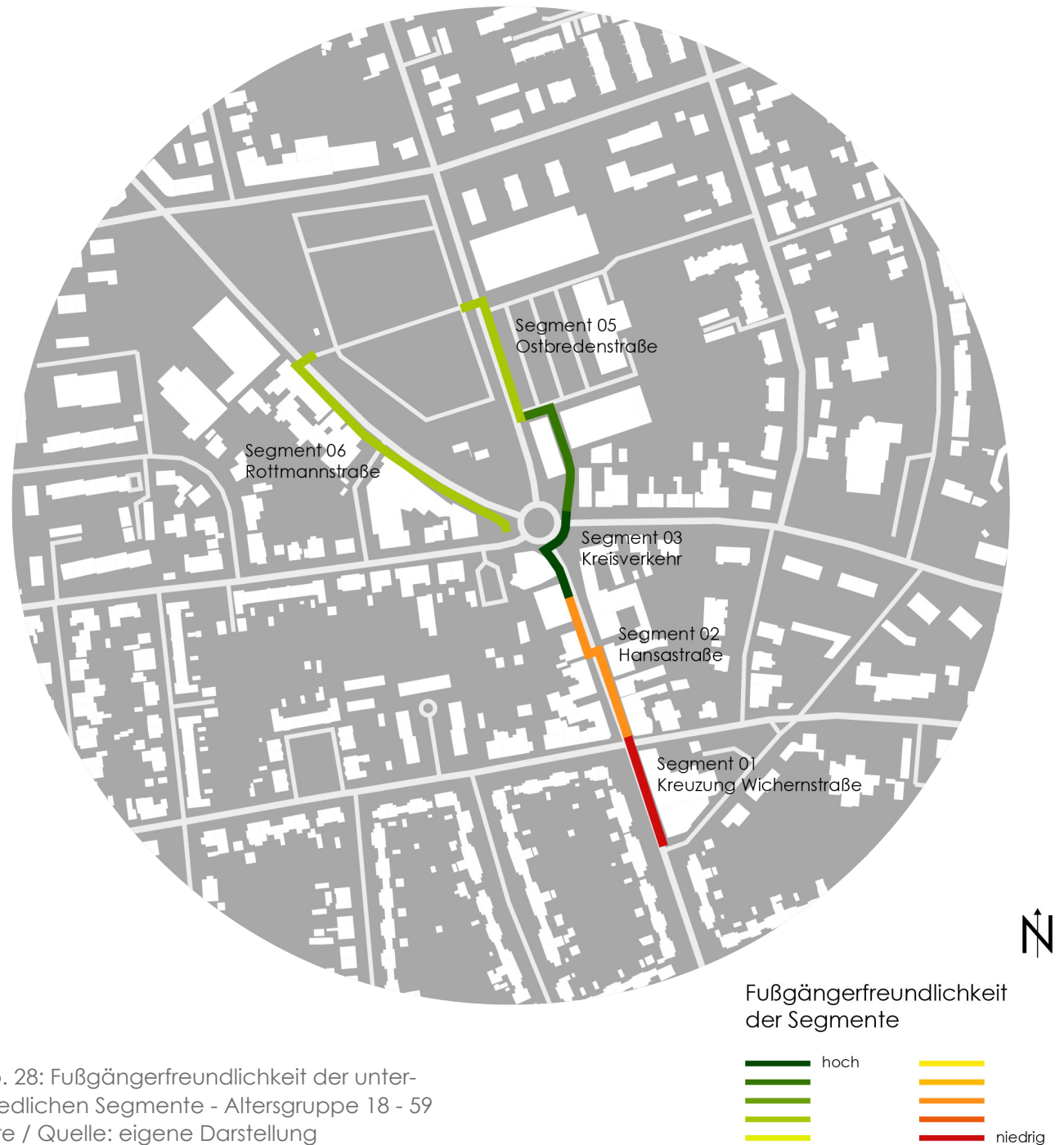


Abb. 28: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 18 - 59 Jahre / Quelle: eigene Darstellung

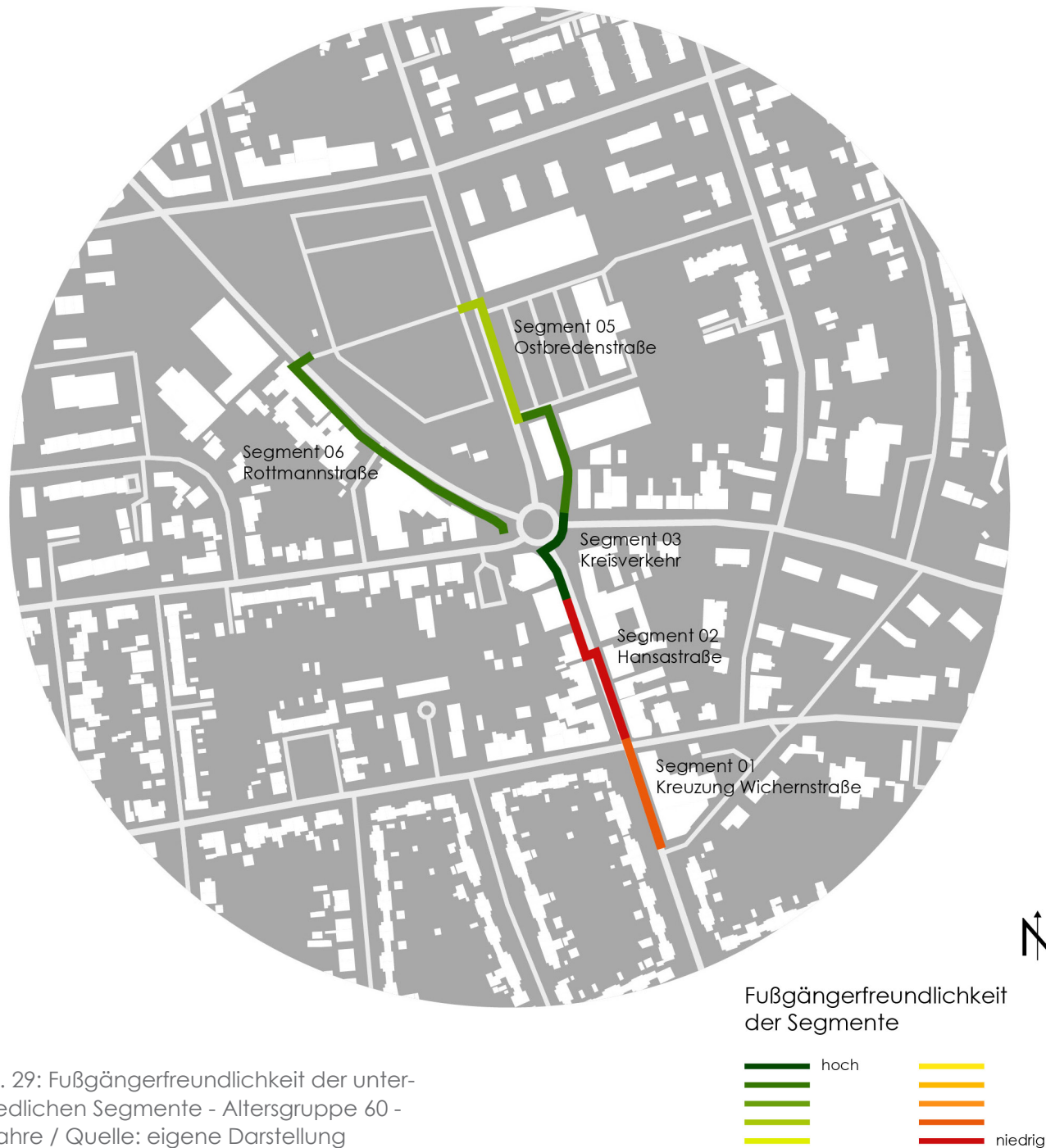


Abb. 29: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 60 - 79 Jahre / Quelle: eigene Darstellung

Die 60 – 79-jährigen TeilnehmerInnen des Walk-Audits bewerten das Segment 03 *Kreisverkehr* als besten und das Segment 02 *Hansastraße* als schlechtesten Abschnitt. Damit weichen die älteren TeilnehmerInnen in der Bewertung der Segmente von der Gesamtgruppe der TeilnehmerInnen ab.



Abb. 30: Segment 06 Rottmannstraße / Quelle: eigene Darstellung

Alle TeilnehmerInnen im Vergleich mit unterschiedlichen Altersgruppen

Auch bei dem Vergleich der Altersgruppen mit dem Mittelwert der gesamten TeilnehmerInnen sind Abweichungen zu nennen. Die 18 – 59-Jährigen bewerten Segment 03 *Kreisverkehr* als bestes Segment der Route und Segment 01 *Kreuzung Wichernstraße* als schlechtestes, genau wie die gesamten TeilnehmerInnen. Die Altersgruppe der 60 – 79-Jährigen weicht von der Gruppe der gesamten TeilnehmerInnen ab und bewertet das Segment 02 *Hansastraße* als schlechtesten Abschnitt. Diese Abweichung lässt sich durch den Umstand erklären, dass von den elf Teilnehmern nur vier in die Altersgruppe 18 – 59-Jährige fallen. Die Gruppe der 60 – 79-Jährigen besteht dagegen aus sieben Teilnehmern. Darüber hinaus bewerten die 18 – 59-Jährigen fast jedes Segment besser als die 60 – 79-Jährigen TeilnehmerInnen. Die älteren TeilnehmerInnen bewerten die Segmente möglicherweise schlechter, da sie sich unsicherer fühlen und mehr Unterstützung im

Straßenraum benötigen. Diese Unterstützung kann durch eine Verbesserung der physischen Eigenschaften (wie zum Beispiel ein breiter Gehweg und Fußgängerüberwege) und der

städtebaulichen Qualitäten (beispielsweise die Sauberkeit des Straßenraums) erreicht werden und das Sicherheitsgefühl verstärken.



Abb. 31: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

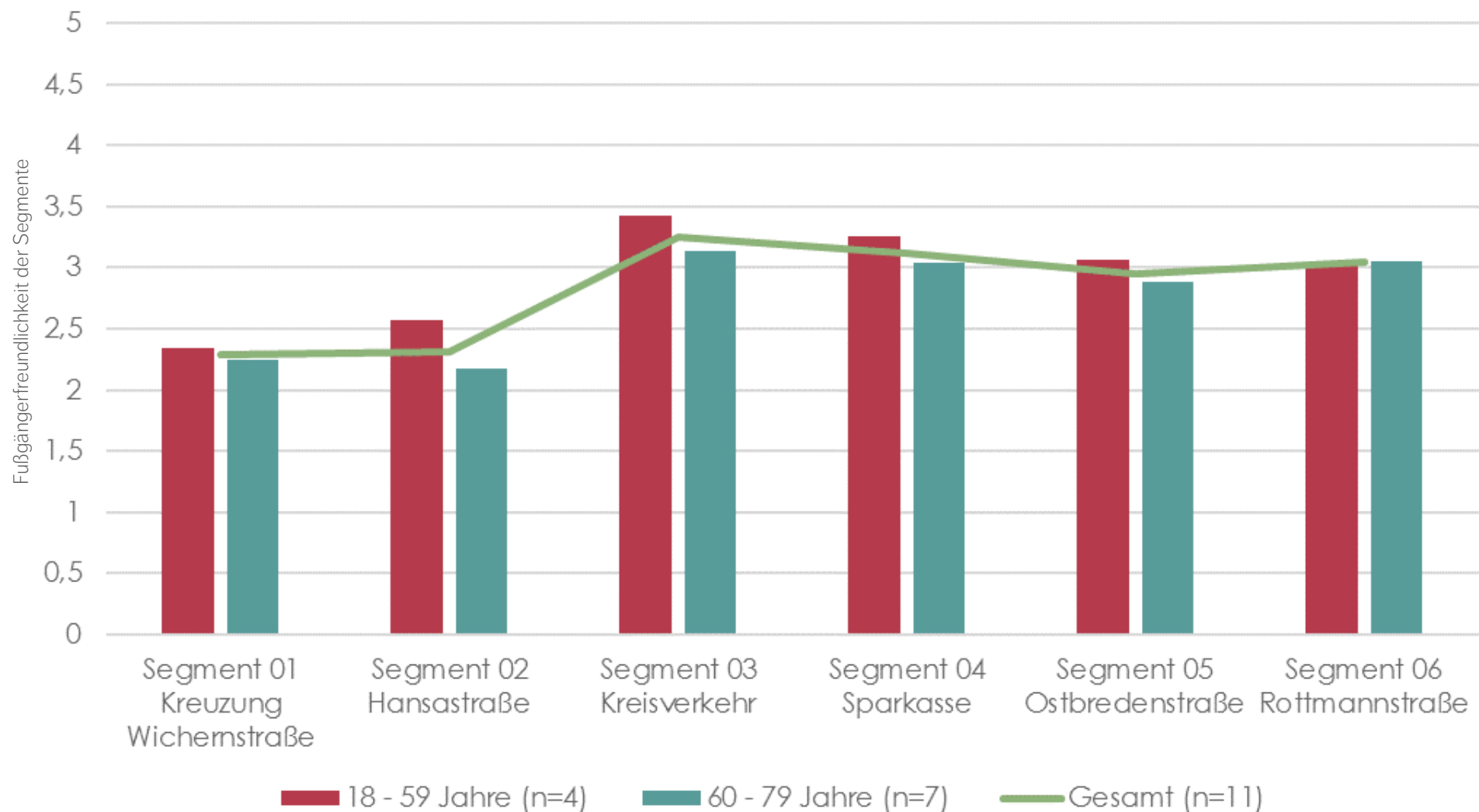


Abb. 32: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit verschiedenen Altersgruppen / Quelle: eigene Darstellung

5.3.4 Befragung zur subjektiven Wahrnehmung

Zusätzlich zur Befragung mit den Tablet-Computern wurde nach dem Walk-Audit eine Umfrage zur subjektiven Wahrnehmung durchgeführt. Anhand der subjektiven Wahrnehmung wird das allgemeine Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl im Straßenraum aufgenommen. Zudem wurden auch die persönlichen Einstellungen zum Zufußgehen, Aspekte zur Sauberkeit des Straßenraums und persönliche Daten wie beispielsweise die körperliche und gesundheitliche Verfassung abgefragt. Zehn von den elf Teilnehmern haben an der Befragung teilgenommen.

Nur zwei von den zehn Teilnehmern empfinden das Zufußgehen im Ahlemer Osten positiv und angenehm. Dagegen nimmt die Hälfte der Befragten das Zufußgehen als unangenehm wahr. Dieses negative Empfinden wird durch uninteressante Fassaden mit schlechtem Zustand begründet. Das Empfinden zur

Fußgängerfreundlichkeit aller TeilnehmerInnen ist in Abbildung 33 dargestellt. Aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen werden die 50 % nicht als ein Halbkreis angezeigt.

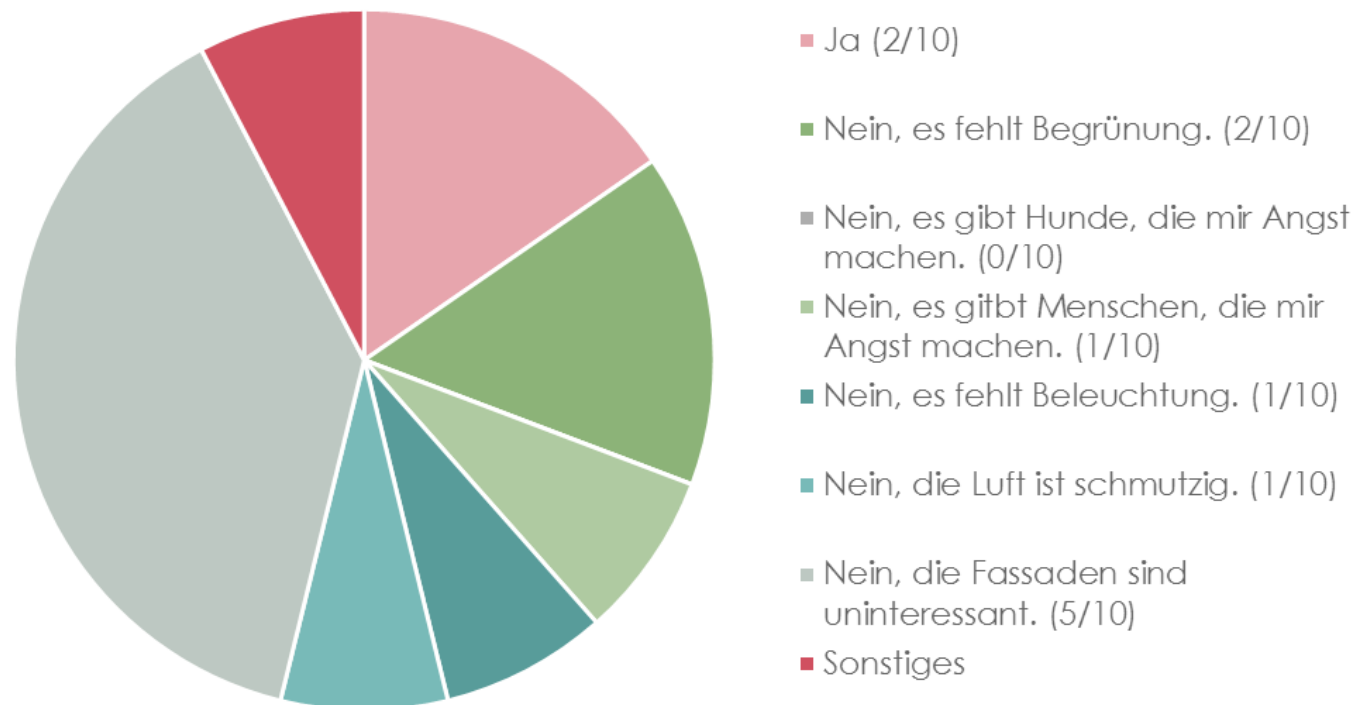


Abb. 33: Frage - Ist das Zufußgehen hier angenehm / Quelle: eigene Darstellung

Die Fragen zur persönlichen Einstellung zum Zufußgehen haben ergeben, dass die meisten TeilnehmerInnen überwiegend aus gesundheitsfördernden Gründen gerne Strecken in der Stadt zu Fuß zurücklegen. Dreiviertel der Befragten

beantworteten die Aussagen „Ich gehe möglichst oft zu Fuß, weil es gesund ist“ mit „trifft genau zu“. Ebenfalls haben über drei Viertel der Befragten Spaß daran, die Stadt zu Fuß zu erleben. Diese Einstellung zeigt, wie wichtig es

ist, den Straßenraum bzw. den öffentlichen Raum fußgängerfreundlich zu gestalten, um so die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

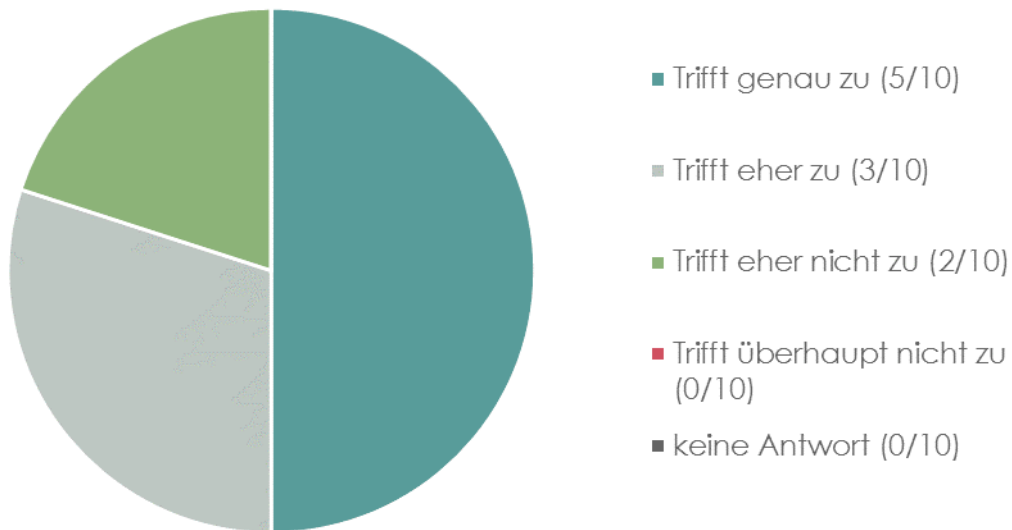


Abb. 34: Frage - Zufußgehen, weil es gesund ist
/ Quelle: eigene Darstellung

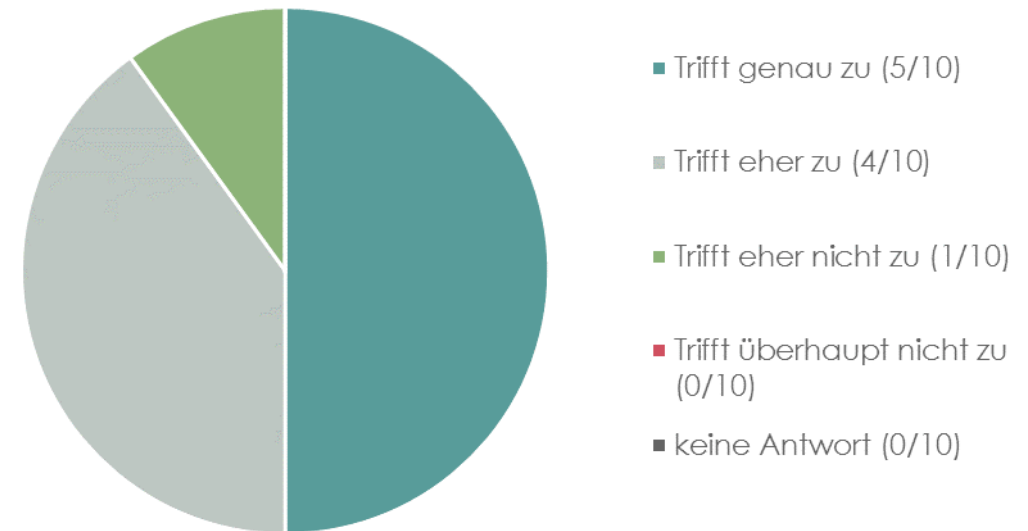


Abb. 35: Frage - Spaß, die Stadt zu Fuß zu erleben
/ Quelle: eigene Darstellung

5.3.5 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Fußgängerfreundlichkeit der Route im Ahlener Osten liegt insgesamt im mittleren Bereich mit einem Walkability-Index von 2,8. Dies bedeutet, dass überwiegend kleine Veränderungen auf der Route zu einer Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit beitragen können. Die betrachteten Gruppen, aufgeteilt nach Geschlecht und Alter, sind jeweils untereinander und im Vergleich zu den gesamten TeilnehmerInnen zu abweichenden Ergebnissen gekommen. Dies verdeutlicht, wie wichtig TeilnehmerInnen mit verschiedenen Bedürfnissen für die Walk-Audits sind. Somit können verschiedenste Anforderungen an den Straßenraum erfasst und umgesetzt werden. Die Aufteilung der TeilnehmerInnen in verschiedene Gruppen zeigt, dass Segment 03 *Kreisverkehr* in allen Gruppen als bestes Segment bewertet wird. Maßnahmen für eine Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit sind vor allem für Segment 01 *Kreuzung Wichernstraße*

und Segment 02 *Hansastraße* nötig. Auch aus der Befragung zur subjektiven Wahrnehmung geht hervor, dass der Straßenraum in Ahlen hinsichtlich der Fußgängerfreundlichkeit verbessert

werden muss. Die Befragten sagen überwiegend aus, dass für sie das Zufußgehen allgemein sehr wichtig ist. Das Zufußgehen in Ahlen wird jedoch als unangenehm empfunden.



Abb. 36: Diskussionsrunde / Quelle: eigene Darstellung

5.4 Maßnahmenkatalog



Abb. 37: Maßnahmenkarte
/ Quelle: eigene Darstellung

Aufbauend auf den Ergebnissen des Walk-Audits im Ahleiner Osten werden im Folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit entlang der gesamten Route vorgestellt. Die Maßnahmen sind als Vorschläge und Anregungen für die Kommune zu verstehen und sollen eine Hilfestellung für die eventuelle Aufstellung eines neuen städtebaulichen Konzepts bieten. Der Maßnahmenkatalog gliedert sich nach den einzelnen sechs Segmenten, die am Aktionstag bewertet wurden. Die einzelnen Maßnahmen wurden anhand der am schlechtesten bewerteten Kriterien in dem jeweiligen Segment entwickelt. Die Umsetzungsmöglichkeit und Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann anhand der Einteilung in kurz-, mittel- oder langfristige Maßnahmen und nach der Kostenintensität abgelesen werden. Zur Veranschaulichung und zur genauen Verortung sind alle Maßnahmevorschläge als Symbol in der Abbildung 37 auf einen Blick übersichtlich dargestellt.

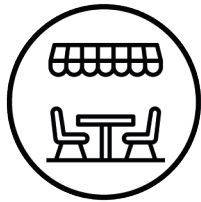


Fußgängerüberweg

Durch die Schaffung eines neuen Fußgängerüberwegs über die Wichernstraße kann die Fußgängerfreundlichkeit im Segment *Kreuzung Wichernstraße* verbessert werden. Diese Maßnahme erhöht die Übersichtlichkeit und das Sicherheitsgefühl an der Kreuzung für FußgängerInnen. Ein Zebrastreifen ist hierfür beispielsweise eine kurzfristig umsetzbare Maßnahme, die keine längere Planung in Anspruch nimmt und auch keine extremen Kosten verursacht.

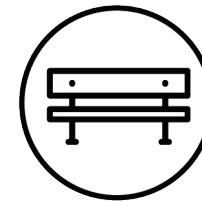


Abb. 38: Segment 01 Kreuzung Wichernstraße
/ Quelle: eigene Darstellung



Gastronomie mit Außenbereich

Ein weiteres Ergebnis des Walk-Audits ist die geringe Aufenthaltsqualität entlang der Hansastraße im Bereich der *Kreuzung Wichernstraße*. Die geringe Aufenthaltsqualität ist durch die fehlende Gastronomie mit Außenbereich zu begründen. Um diesen Teil der Hansastraße zukünftig zu beleben, sind langfristige Maßnahmen im Sinne eines städtebaulichen Konzepts notwendig. Dieses sollte so aufgebaut werden, dass neue Anreize für die Ansiedlung von gastronomischen Betrieben geschaffen werden. Damit erfordert dieser Maßnahmenvorschlag einen langen und kostenintensiven Planungsprozess. Dafür sind weitere Maßnahmen erforderlich, im besten Fall eine komplette Umgestaltung der Hansastraße. Vorstellbar wäre an dieser Stelle ein Stadtraum, der als Shared Space gestaltet ist (verkehrsberuhigter und gemeinsamer Stadtraum für alle StraßenteilnehmerInnen).



Sitzmöglichkeiten

Eines der schlechtesten bewerteten Kriterien sind nicht vorhandene Sitzgelegenheiten. Bänke sind vor allem für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen ein wichtiger Bestandteil der Fußgängerfreundlichkeit. Diese fördern das Zufußgehen und helfen, längere Alltagswege zurückzulegen. Zudem ist die Bereitstellung von Sitzbänken eine kurzfristig und schnell umsetzbare Maßnahme, die zusätzlich sehr wenig Kosten verursacht. Sitzgelegenheiten tragen darüber hinaus zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Belebung der gesamten Straße bei. Dies wiederum wirkt sich positiv auf die Fußgängerfreundlichkeit aus.



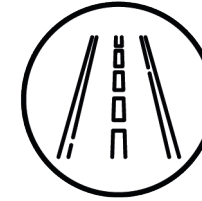
Gastronomie

Eine weitere Maßnahme zur Verbesserung der schlecht bewerteten Fußgängersituation in der Hansasträße und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität ist es, die langfristige Ansiedlung von Gastronomie mit Außenbereichen zu fördern. Die Ergebnisse legen nahe, dass sich AnwohnerInnen und TeilnehmerInnen des Walk-Audits für die Hansasträße eine Umgestaltung mit mehr Lebendigkeit wünschen. Die Hansasträße soll wieder ein öffentlicher Raum zum Verweilen werden. Diese Maßnahme ist stark mit der vorherigen Maßnahme und mit den Maßnahmenvorschlägen der Kreuzung Wichernstraße gekoppelt. Da diese zwei Segmente (Kreuzung Wichernstraße und Hansasträße) die Hansasträße bilden, müssen die Maßnahmen miteinander verknüpft und zusammen in einem Konzept umgesetzt werden.



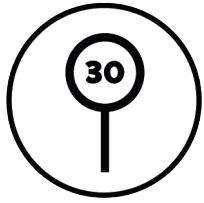
Leerstand

Allein die Umgestaltung des Straßenraums entlang der Hansasträße reicht allerdings nicht aus, um die Fußgängerfreundlichkeit zu verbessern. Die Hansasträße selbst, ebenso wie die Gebäude weisen derzeit städtebauliche Missstände und schlechte Gebäudezustände auf. Vor allem ist der Leerstand in den Erdgeschosszonen in diesem Bereich sehr hoch. Aus diesem Grund wurde die Hansasträße bei dem Walk-Audit negativ bewertet. Maßnahmen zur Behebung des Leerstands müssen langfristig angelegt werden und erfordern eine mögliche Umstrukturierung der Eigentumsverhältnisse. Dies sollte ebenfalls Teil des städtebaulichen Konzepts sein.



Verhältnis Gehweg-/ Straßenbreite

Zur Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit der Hansasträße wird empfohlen das Verhältnis der Gehwegbreite zur Straßenbreite anzupassen. Das Verhältnis liegt aktuell bei ca. 30 % zu 70% und die Gehwegbreite liegt unter der optimalen Breite von 2,50 m. Der Gehweg wurde von den TeilnehmerInnen als sehr schmal wahrgenommen, da Hindernisse wie Aufsteller als Beeinträchtigung dokumentiert wurden. Ein weiterer Aspekt, der zur schlechten Fußgängerfreundlichkeit auf der Hansasträße beiträgt, ist die Fahrbahnbreite. Diese animiert die AutofahrerInnen zum schnellen Fahren. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h wird nicht eingehalten. Eine Empfehlung für die Hansasträße ist daher eine Umgestaltung als fußgängerfreundlicher Verkehrsbereich. Diese Maßnahmen erfordern eine kostenintensive Planung mit einem städtebaulichen Konzept.



Geschwindigkeitsbegrenzung

Der Kreisverkehr Hansaplatz ist das fußgängerfreundlichste Segment der gesamten Route. Die Fußgängersituation kann aber auch hier noch verbessert werden, da das Kriterium Geschwindigkeitsbegrenzung für PKWs am schlechtesten bewertet wurde. Die Geschwindigkeitsbegrenzung im Kreisverkehr liegt bei 50 km/h, wird aber von den Teilnehmern höher wahrgenommen. Daher lautet die Empfehlung an dieser Stelle, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Diese Maßnahme ist einfach und kostengünstig von der Kommune umzusetzen und bringt zusätzlich einen enorm positiven Effekt für das Sicherheitsempfinden auf dem Gehweg.



Leerstand

Vor allem im nördlichen Teil der Hansasträße am Kreisverkehr stehen viele Erdgeschosszonen und zum Teil ganze Gebäude leer. Für die Zukunft der Hansasträße ist es sehr wichtig, diese städtebaulichen Mängel zu beheben. Dieser Bereich stellt den Eingang in die Hansasträße dar und gilt als wichtiger Aspekt zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Deshalb sollte die Umgestaltung der Eingangssituation auf jeden Fall Teil eines Handlungskonzepts sein.



Abb. 39: Leerstand an der Hansasträße
/ Quelle: eigene Darstellung



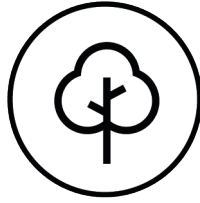
Öffentlicher Platz

Ein weiteres Ergebnis des Walk-Audits ist, dass kein zentraler und öffentlicher Platz auf der gesamten Route vorhanden ist. Die TeilnehmerInnen äußern den Wunsch nach einem Aufenthaltsplatz zum Verweilen. Ein geeigneter Ort wäre der aktuell freie Bereich nördlich des Kreisverkehrs. Hier ist ein gepflasterter Platz vorhanden, welcher um Grünelemente, Sitzgelegenheiten und kleine Gestaltungselemente ergänzt werden könnte. Durch diese kleinen aber effektiven Maßnahmen wird ein ansprechender öffentlicher Treffpunkt mit Aufenthaltsqualität und hoher Fußgängerfreundlichkeit geschaffen.



Trennung Gehweg und Fahrbahn

Das dritte Segment *Sparkasse* ist gesondert zu behandeln, da dieses Segment eine Fußwegeverbindung zwischen Gebäuden darstellt. Viele Kriterien wurden schlecht bewertet, da der Straßenraum keine typische Struktur aufweist und der Walk-Audit dies nicht aufnehmen konnte. Eines der am schlechtesten bewerteten Kriterien ist die Trennung zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn. Das Zufußgehen wird an einigen Stellen beeinträchtigt und die FußgängerInnen müssen sich den schmalen Weg mit Fahrradfahrern teilen, wodurch gefährliche Situationen entstehen. Auch die hohe Frequentierung des Durchgangs aufgrund der Nähe zum Einzelhandel zeigt die Wichtigkeit der Verbesserung dieser Fußgängerachse, indem den Fußgängern mehr Raum gegeben wird.

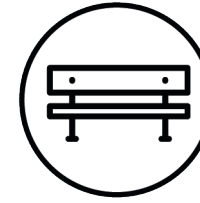


Grünelemente

Die Fußgängerfreundlichkeit entlang des Durchgangs zum Einzelhandel kann durch weitere Grünelemente wie beispielsweise Pflanzkästen oder Beete attraktiver gestaltet werden. Grünelemente fördern das Zufußgehen und die positive Wahrnehmung des Straßenraums. Die Maßnahme ist zusammen mit der Schaffung und Gestaltung des unmittelbar angrenzenden öffentlichen Platzes umsetzbar. Dabei werden keine erheblichen Kosten verursacht.



Abb. 40: Segment 04 Sparkasse / Quelle: eigene Darstellung



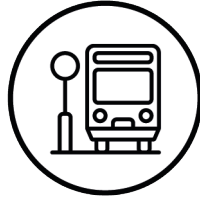
Sitzmöglichkeiten

Die Fußgängerfreundlichkeit fällt im Segment 04 *Sparkasse* unter anderem aufgrund der fehlenden Sitzmöglichkeiten sehr negativ aus. Vor allem die älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen bemängeln das Fehlen von Sitzbänken in diesem Bereich. Dieser Abschnitt stellt eine wichtige Alltagsstrecke zum Einzelhandel dar. Sitzbänke in diesem Segment würden das Zufußgehen und die Alltagsmobilität der älteren Personen fördern. Zudem ist die Bereitstellung von Sitzbänken eine sehr kurzfristige und schnell umsetzbare Maßnahme, die zusätzlich relativ geringe Kosten verursacht. Sitzgelegenheiten tragen darüber hinaus zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Belebung des öffentlichen Raums bei. Deshalb ist zu empfehlen, die Sitzgelegenheiten in Verbindung mit der Gestaltung des gewünschten Platzes im vorherigen Segment umzusetzen.



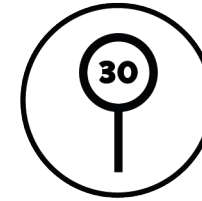
Fußgängerüberweg

Um in Zukunft eine bessere Fußgängerverbindung zwischen dem Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz und dem Einzelhandelsstandort auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu schaffen, wird vorgeschlagen, eine Fußgängerüberquerungshilfe über die Ostbredenstraße zu realisieren. Diese Maßnahme erhöht die Sicherheit und die Fußgängerfreundlichkeit in diesem Segment. Außerdem ist diese Verbindung hochfrequentiert und zählt zu einem wichtigen Alltagsweg, da viele Personen auf dem Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz parken oder ihn als Abkürzung nutzen, um zu dem Einzelhandelsstandort zu gelangen. Ein Zebrastreifen ist für diese Fußgängersituation eine kurzfristig umsetzbare Maßnahme, die keine lange Planung in Anspruch nimmt und auch keine extremen Kosten verursacht.



Haltestelle des ÖPNV

Die Fußgängerfreundlichkeit im Segment *Ostbredenstraße* kann zusätzlich durch die Schaffung einer neuen Bushaltestelle erhöht werden. Auf der gesamten Route ist nur eine Bushaltestelle vorhanden, darum wird empfohlen das Busliniennetz im Ahlener Osten weiter auszubauen. Ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz fördert die Mobilität und Überwindung von Alltagswegen von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen. Zudem ist die Ostbredenstraße aufgrund der Nähe zum Einzelhandelszentrum ein guter Standort für eine Erweiterung der Bushaltestellen. Bushaltestellen steigern die Fußgängerfreundlichkeit, da Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Der Ausbau des Busliniennetzes ist eine aufwändige Maßnahme, die eine langfristige und detaillierte Planung erfordert, da eine neue Buslinie geschaffen werden oder eine Busroute umgelegt werden muss.



Geschwindigkeitsbegrenzung

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h ist die Fußgängerfreundlichkeit an der Ostbredenstraße negativ bewertet worden. Im Bereich der Ostbredenstraße rund um den Einzelhandelsstandort und dessen Parkplatz herrscht sehr viel Fußgänger- und Autoverkehr. Dadurch entstehen oft unübersichtliche und gefährliche Verkehrssituationen. Zudem ist der Gehweg entlang der Ostbredenstraße sehr schmal. Infolgedessen wird die Geschwindigkeit der Autos von den FußgängerInnen als sehr hoch wahrgenommen. Um die Fußgängerfreundlichkeit dort zu erhöhen, wird empfohlen, auf der Ostbredenstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h wie im vorangehenden Segment einzuführen. Diese Maßnahme ist kostengünstig und mit hoher Wirkung schnell umzusetzen.

Segment 06 Rottmannstraße

Geschwindigkeitsverringerung für Autos auf der Rottmannstraße



Gastronomie mit Außenbereich

Ein Ergebnis des Walk-Audits ist das Fehlen von Gastronomie mit Außenbereich entlang der Rottmannstraße. Die TeilnehmerInnen wünschen sich mehr Gastronomie mit Aufenthaltsqualität und Treffpunktpotenzial. Dafür müssen Anreize zur Neuansiedlung und Wiederbelebung der leerstehenden Erdgeschossbereiche entlang der Rottmannstraße geschaffen werden. Ein großes Potenzial für die Ansiedlung neuer Gastronomiebetriebe stellt die geplante Umgestaltung des Dr.-Paul-Rosenbaum-Platzes dar. Es wird empfohlen, diese Maßnahmen in die Neuplanungen und das Konzept des Platzes einfließen zu lassen.

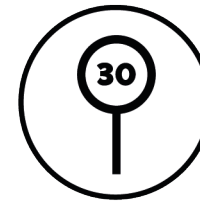


Fußgängerüberweg

Wie schon auf der Ostbredenstraße fehlt auch ein Fußgängerüberweg über die Rottmannstraße. Diese mögliche Querungshilfe erleichtert und sichert vor allem die Fußgängersituation für die zahlreichen BesucherInnen der Moschee an der Rottmannstraße, da der Dr.-Paul-Rosenbaum-Platz derzeit als Parkplatz der Moschee fungiert. Für die Lösung dieser Verkehrssituation wird ebenfalls die leicht umsetzbare und kostengünstige Maßnahme der Schaffung eines Zebrastreifens vorgeschlagen.



Abb. 41: Segment 06 Rottmannstraße / Quelle: eigene Darstellung



Geschwindigkeitsbegrenzung

Die Autofahrer halten sich nicht an die zulässige Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf der gut ausgebauten Rottmannstraße. Zusätzlich nehmen FußgängerInnen die Geschwindigkeit der PKWs noch extremer wahr, da der Gehweg entlang der Rottmannstraße nicht sehr breit ist und teilweise mit Auslagen der Einzelhandelsgeschäfte zugestellt ist. Um die Fußgängerfreundlichkeit auch in diesem Segment langfristig zu fördern, ist zu empfehlen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen. Diese Maßnahme ist schnell und einfach von der Kommune umzusetzen und bringt zusätzlich einen enorm positiven Effekt für die Sicherheit der FußgängerInnen auf dem Gehweg.

Für den Maßnahmenkatalog für den Ahleener Osten ist zusammenfassend festzuhalten, dass entlang der gesamten Route rund um die Hansastrasse zur langfristigen Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit und zur Stärkung der Sicherheit im Straßenverkehr die Schaffung von Sitzgelegenheiten und wichtigen Fußgängerüberwegen empfohlen wird. Auch das Thema Geschwindigkeitsbegrenzung zur Erhöhung der Fußgängersicherheit muss diskutiert und in zukünftige Planungen aufgenommen werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung des Leerstandes und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums erfordern hingegen langfristige und detaillierte Planungen in Form eines städtebaulichen Konzepts bzw. Masterplans für den Bereich Hansastrasse.

Der Fokus für zukünftige Planungen und Umgestaltungen zur Steigerung der

Fußgängerfreundlichkeit im Ahleener Osten sollte auf den Segmenten *Kreuzung Wichernstraße* und *Hansastrasse* liegen.



Abb. 42: Walk-Audit entlang der Hansastrasse / Quelle: eigene Darstellung



Abb. 43: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

6. Walk-Audit in Selm Bork



6.1 Quartiersvorstellung – Selm Bork

Die Stadt Selm mit gut 26.000 Einwohnern gehört zum Kreis Unna im Regierungsbezirk Arnsberg und zählt somit zur Metropolregion Rhein-Ruhr. Nach der Innenstadt ist Bork mit knapp 6.700 Einwohnern (31.12.2015) der zweitgrößte Stadtteil Selms. Mit dem Amtshaus ist der Stadtteil Sitz der Stadtverwaltung Selms. Auch durch den Bahnhofpunkt Bork (Westf.) wird die Bedeutung Borks als gut ausgestatteter und selbstständiger Stadtteil sichtbar.

Die Bevölkerungsentwicklung in Bork zeigt einen Rückgang der Einwohnerzahl von ca. 1000 Personen zwischen den Jahren 2000 und 2015. Bevölkerungsvorausberechnungen der Bertelsmann-Stiftung und der Landesdatenbank NRW prognostizieren der Stadt Selm einen hohen Bevölkerungsrückgang um 8,7 % bis zum Jahr 2030. Die negative Bevölkerungsentwicklung der Stadt Selm in den letzten Jahren ist sowohl auf natürliche als auch auf wanderungsbedingte

Bevölkerungsbewegungen zurückzuführen. Bei der Betrachtung der Zu- und Fortzüge über die Gemeindegrenzen der Stadt Selm nach Altersgruppen lassen sich deutliche Überschüsse von Zu- gegenüber Fortzügen für die Altersgruppen der Minderjährigen, der 25 bis unter 30-Jährigen sowie der 30 bis unter 50-Jährigen beobachten. Die Altersstruktur im Ortsteil Bork weist einen höheren Jugendquotienten als Altersquotienten im Vergleich zur gesamten Stadt Selm auf. Zudem zeigt die Entwicklung des verfügbaren Einkommens privater Haushalte einen positiven Verlauf.

Im Bereich der sozialen Infrastruktur verfügt Bork über einen Grundschulstandort sowie eine Haupt- und Förderschule. Bemerkenswert ist weiterhin das mit dem Landesamt für Aus- und Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei NRW (LAFP) vorhandene akademische Bildungsangebot. Ein breites Betreuungsangebot

für Kinder und Jugendliche ist durch die zahlreichen Kindertagesstätten und die Ganztagschule gewährleistet. Ein Familienzentrum und Seniorenbegegnungsstätten ergänzen das Angebot an sozialer Infrastruktur in Bork.

Die Hauptgeschäftslage in Bork erstreckt sich zwischen dem ehemaligen Marktplatz entlang der Hauptstraße bis zur Kreuzung Waltroper Straße. Entlang der Hauptstraße sind kleine und traditionelle Einzelhandelsgeschäfte wie Bäckereien und Cafés angesiedelt. Nach der Edeka-Marktschließung an der Kreisstraße verfügt Bork nur noch über einen großen Nahversorger am neu entstandenen Einzelhandelsstandort an der B236 am östlichen Ortsteilrand. (vgl. SSR 2016)



Abb. 44: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtraum / Quelle: eigene Darstellung

6.2 Aktionstag

Ablauf Aktionstag

Um einen Eindruck von den einzelnen Quartieren zu bekommen, wurden im Vorfeld der Aktionstage Bestandsanalysen erstellt und soziodemographische Gegebenheiten analysiert. Anschließend folgten Vorgespräche mit den jeweiligen Akteuren in den verschiedenen Quartieren, um den Verlauf der Route und den Ablauf der Aktionstage abzustimmen.

Am Aktionstag haben zwölf TeilnehmerInnen teilgenommen. Auch auf Grund dieser geringen Zahl handelt es sich bei dem Projekt um eine Vorstudie, welche nicht repräsentativ für vergleichbare Stadträume ist.

Der Aktionstag gestaltete sich wie folgt: Nach der Begrüßung der TeilnehmerInnen wurde ein Überblick über den Ablauf des Tages gegeben. Ein halbstündiger Input zu den Zielen der Fußwegeplanung hat die TeilnehmerInnen zum Thema der Fußgängerfreundlichkeit sensibilisiert. Wichtiger Bestandteil dieses Inputs waren

geglückte Neugestaltungen von Straßenräumen. Zugleich erfuhren die TeilnehmerInnen mehr über den Gebrauch der Tablet-Computer. Anschließend startete der Walk-Audit mit einer

gemischten Gruppe aus zwölf Personen mit weiblichen und männlichen Teilnehmern aus allen Altersgruppen zwischen 20 und 80 Jahren. Darunter waren auch ein Rollstuhlfahrer und



Abb. 45: Gruppenfoto mit allen TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung

eine Person mit einem Kinderwagen. Für den kompletten Walk-Audit durch Selm Bork wurden zwei Stunden eingeplant. Nach der Begehung schloss eine einstündige Pause einschließlich der Befragung der TeilnehmerInnen zu subjektiven Eindrücken zur Route an. Diese Pause diente auch dazu, die auf den Tablets gespeicherten Daten aus dem Walk-Audit auf einen Rechner zu übertragen, um diese Ergebnisse für alle sichtbar an die Wand projizieren zu können. Diese Eindrücke wurden anschließend mit allen Teilnehmern und AkteurInnen diskutiert. Dabei wurde vor allem auf extreme Abweichungen, unterschiedliche Sichtweisen oder Gewichtungen eingegangen. Eine Nachbearbeitung sowie die Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse erfolgte anschließend durch das Erhebungspersonal.

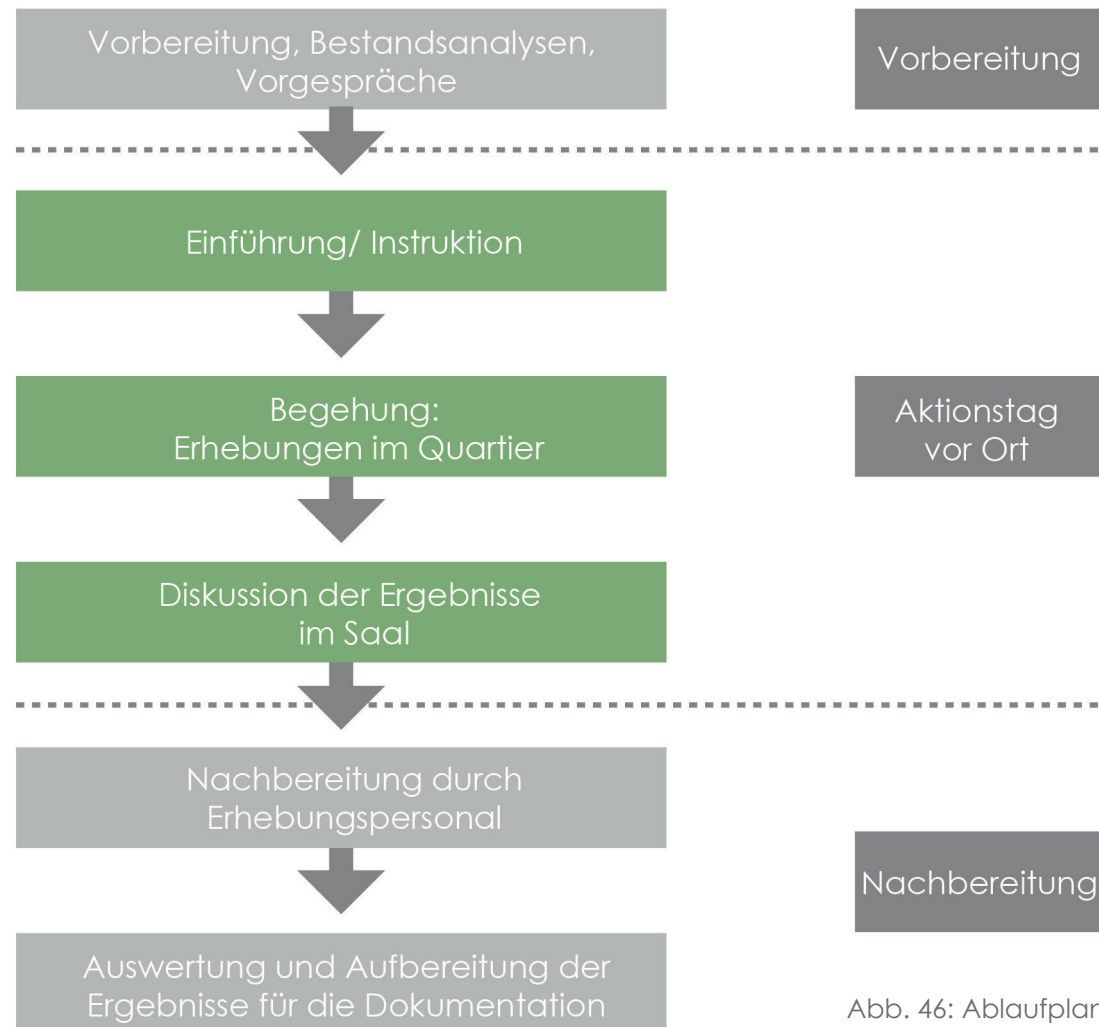
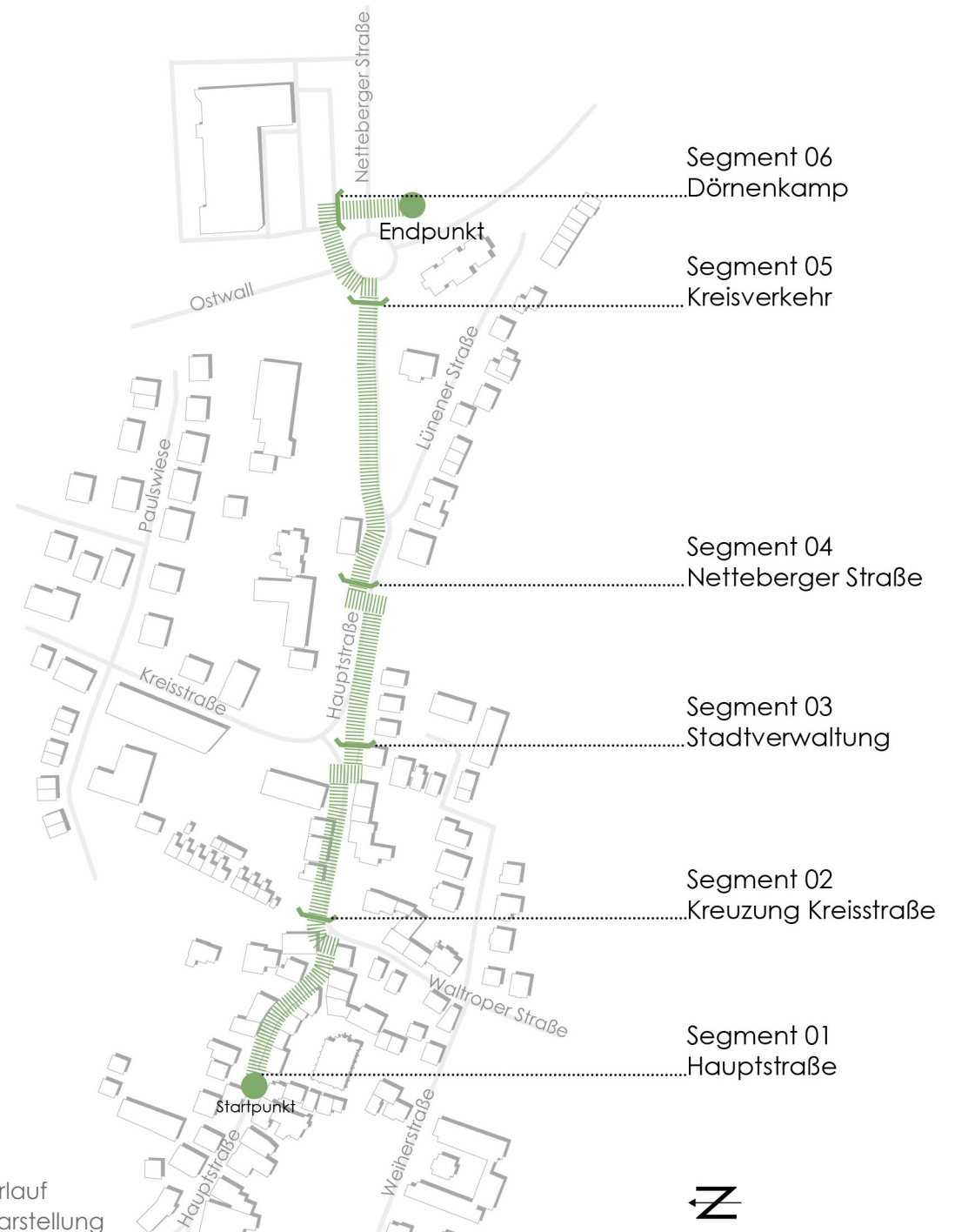


Abb. 46: Ablaufplan des Projektes
/ Quelle: eigene Darstellung

Routeneinteilung

Für den Aktionstag im Ortsteil Bork der Stadt Selm am 7. Juni 2018 wurde zusammen mit allen AkteurInnen die Route vorab festgelegt. Die Route hat insgesamt eine Länge von ca. 650 m und verläuft über die Hauptstraße ab dem Kirchplatz bis zur Stadtverwaltung, über die Netteberger Straße und durch den Kreisverkehr am Ostwall bis zur Parkanlage Dörnenkamp. Diese Strecke wurde von den AkteurInnen gewählt, da entlang dieser Strecke sehr viel Alltagsverkehr zu den verschiedenen Einzelhandelsstandpunkten auf der Hauptstraße und dem Nahversorgungszentrum am Kreisverkehr Ostwall herrscht. Ein wichtiger Teilabschnitt der Route des Aktionstages ist der westliche Teil der Hauptstraße vom Kirchplatz bis zur Kreuzung Waltroper Straße. Grund dafür ist die fußgängerzonenähnliche Gestaltung des Straßenraums. Dieser Teil der Hauptstraße weist örtlichen Einzelhandel auf und die Fußwege und die Fahrbahn verfügen über die gleiche Bodengestaltung.

Abb. 47: Routenverlauf
/ Quelle: eigene Darstellung



Die gesamte Route ist in sechs Segmente unterteilt. Alle Segmente bestehen aus einem Straßenabschnitt und einer Kreuzung bzw. einer Straßenüberquerung (siehe Abb. 47). Die Länge der einzelnen Segmente liegt zwischen 55 m und 140 m.

Die Route des Walk-Audits startet an der Kreuzung Hauptstraße-Kirchplatz. Dort beginnt auch das **erste** Segment *Hauptstraße*. Das Segment führt auf der rechten Straßenseite der Hauptstraße Richtung Osten entlang. Kurz vor der Kreuzung Hauptstraße-Waltropstraße wird die Hauptstraße überquert und somit die Straßenseite gewechselt. Danach beginnt das **zweite** Segment *Kreuzung Kreisstraße*. Die Strecke in diesem Segment führt zu Beginn auf der linken Straßenseite entlang der Hauptstraße. Auch hier wird kurz vor der Kreuzung Hauptstraße-Kreisstraße die Straße passiert und der Walk-Audit wird auf der anderen Straßenseite

weitergeführt. Nach wenigen Metern beginnt das **dritte** Segment *Stadtverwaltung*. Dieses Segment enthält einen Abschnitt auf der rechten Seite der Hauptstraße bis zu der bereits vorhandenen Querungsmöglichkeit in Form eines Zebrastreifens. Nach der Straßenüberquerung führt die Strecke des dritten Segments weiter auf der linken Straßenseite. Nach wenigen Metern beginnt das **vierte** Segment *Netteberger Straße*. Dieses Segment führt über die linke Straßenseite der Netteberger Straße bis kurz vor den Kreisverkehr am Ostwall. Dort startet das **fünfte** Segment *Kreisverkehr*. Dieses Segment verläuft im Uhrzeigersinn durch den Kreisverkehr bis auf den Parkplatz des Nahversorgungszentrums. Auf dem Parkplatz ist auch der Startpunkt des letzten und **sechsten** Segments *Dörnenkamp*. Die Route in diesem Segment führt auch wieder ein Stück durch den Kreisverkehr und endet im Park Dörnenkamp. Gleichzeitig befindet sich hier der Endpunkt der gesamten Route.

Erhebungskriterien

Der Kriterienkatalog, der für jedes einzelne Segment der Gesamtroute im Ortsteil Bork während des Walk-Audits mit Hilfe der Tablet-Computer erhoben wurde, besteht aus den Erhebungskriterien im Anhang. Die Zusammensetzung der Kriterien und die Bedeutung sind bereits im vierten Kapitel vorgestellt worden. Allein das Kriterium *Kunstobjekte* aus dem Bereich der städtebaulichen Kriterien ist nicht im Erhebungskriterienkatalog enthalten, da im Ortsteil Bork entlang der ausgewählten Route keine Kunstobjekte vorhanden sind und diese Frage nur zu einer unnötigen Verwirrung der TeilnehmerInnen führen würde.

6.3 Ergebnisse des Walk-Audits

Für einen umfassenden Überblick zu den Ergebnissen sind diese nach TeilnehmerInnen insgesamt sowie geschlechtsspezifisch und nach Altersgruppen aufgeteilt. Die Ergebnisse sind zunächst in der Gesamtübersicht dargestellt. Dort

werden die Ergebnisse aller TeilnehmerInnen des Walk-Audits dargestellt. Darauf folgt die Darstellung des besten und des schlechtesten Segments. Anschließend sind die Kriterien der gesamten Route noch einmal im Vergleich abgebildet, um auf positive Aspekte und Defizite für die Route hinzuweisen, nicht zuletzt im Hinblick auf mögliche Verbesserungen. Daran schließt der Vergleich der Ergebnisse männlicher und weiblicher Teilnehmer an, sowie abschließend die Ergebnisse verschiedener Altersgruppen. Durch diese differenzierte Betrachtung der Ergebnisse lassen sich Rückschlüsse auf Unterschiede oder Gemeinsamkeiten bei der Bewertung ziehen. Dieses sollte Einfluss auf die lokalspezifischen stadträumlichen Verbesserungen haben. Am Walk-Audit haben insgesamt zwölf Personen teilgenommen, jedoch konnten aufgrund unvollständiger Beantwortung der Fragenkataloge nur elf von zwölf Datensätzen ausgewertet werden.



Abb. 48: Vorstellung der Quick-Auswertung / Quelle: eigene Darstellung

6.3.1 Bewertung der Fußgängerfreundlichkeit der gesamten Route durch alle TeilnehmerInnen

In Bork liegt der Walkability-Index bei 2,8 – ein guter Mittelwert

Grundsätzlich liegt die Fußgängerfreundlichkeit der zurückgelegten Route in Bork bei 2,8. Maximal kann ein Wert von 5 erreicht werden.

Damit liegt der ermittelte Gesamtwert in Bork im guten Mittelfeld. Die Hälfte der Segmente unterschreitet den Wert von 2,8. Dies deutet auf

eine sehr ausgewogene Bewertung hin.

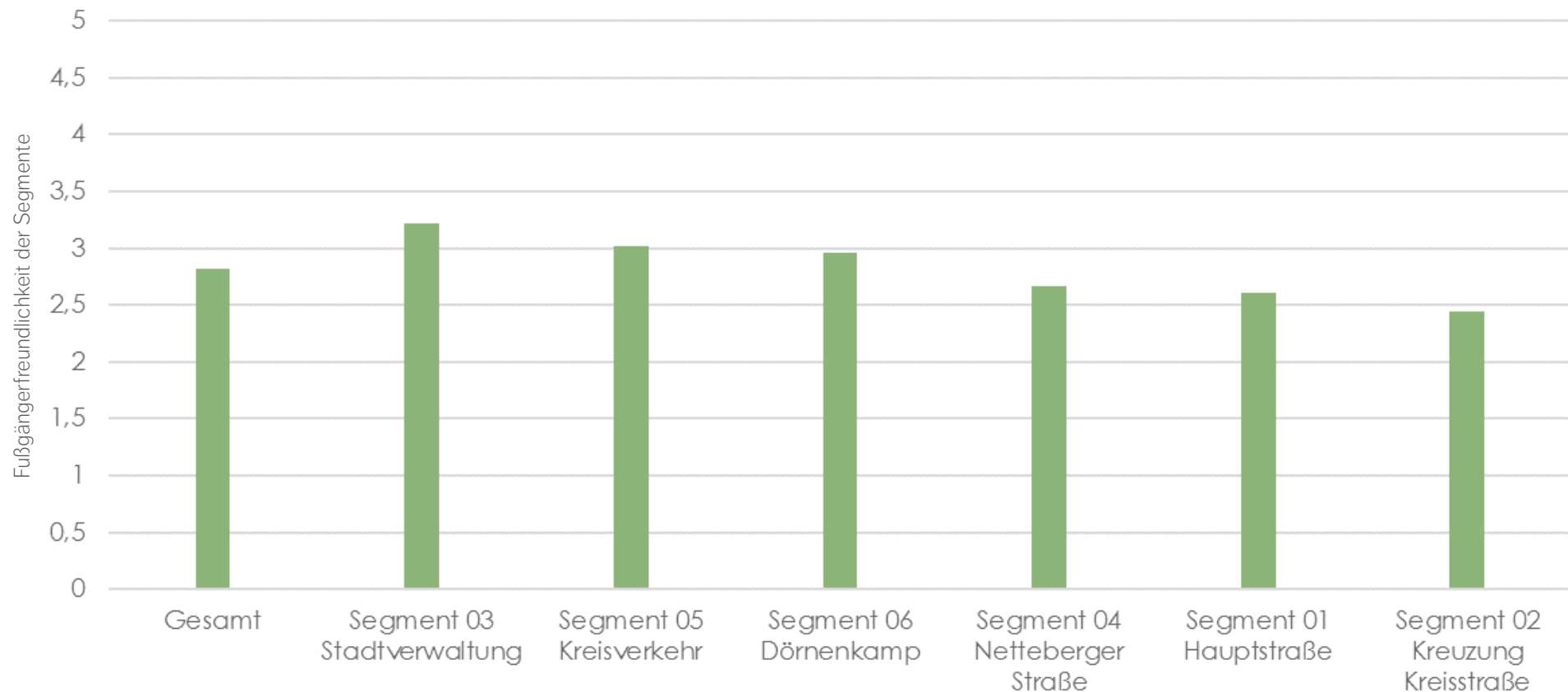


Abb. 49: Fußgängerfreundlichkeit nach Segmenten - Mittelwert aller TeilnehmerInnen / eigene Darstellung

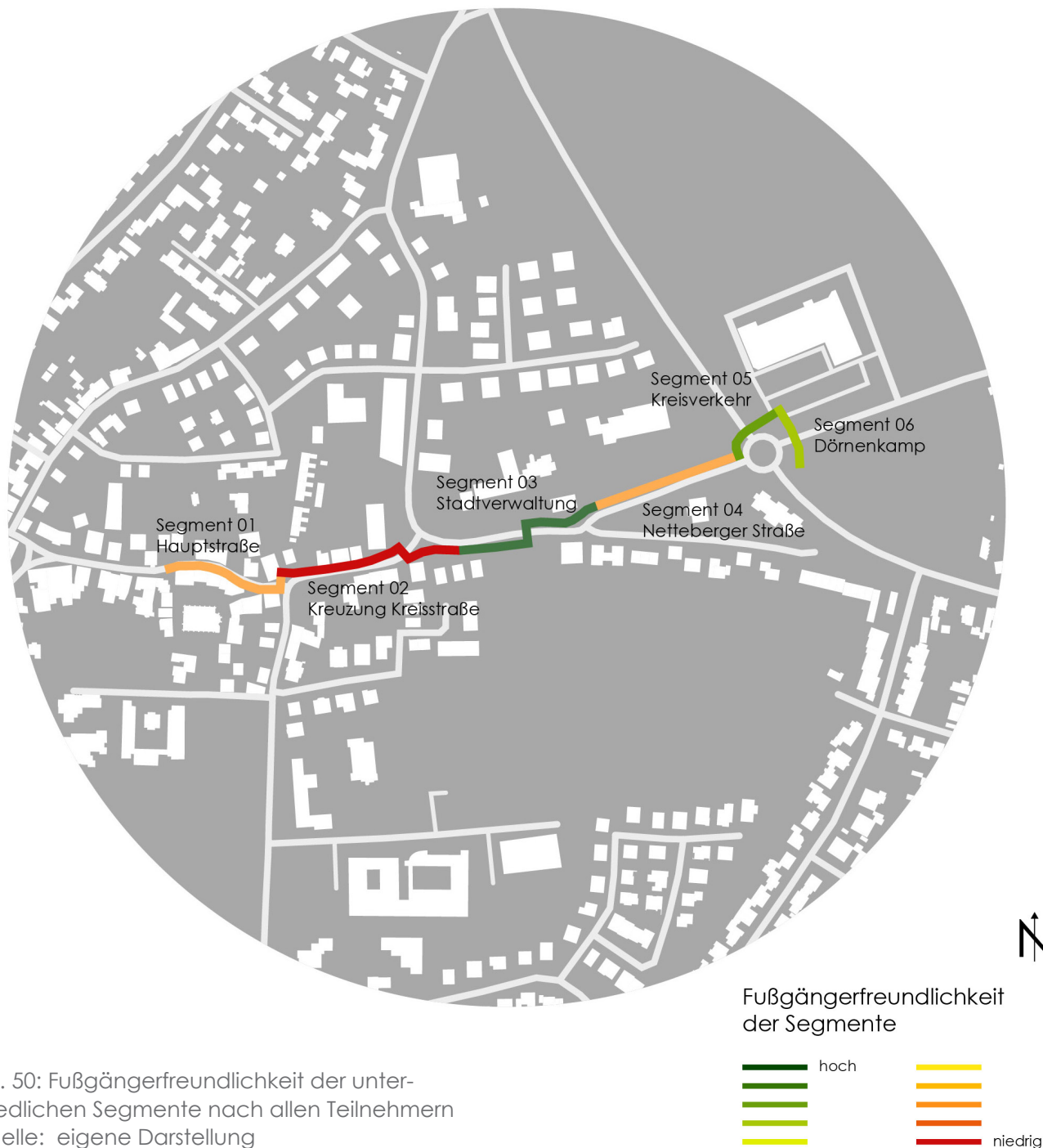


Abb. 50: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente nach allen Teilnehmern
/ Quelle: eigene Darstellung

Das Segment 03 *Stadtverwaltung* erhält die beste Bewertung und das Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße* schneidet am schlechtesten ab

In dieser Gesamtübersicht der sechs Segmente ist erkennbar, dass das Segment 03 *Stadtverwaltung* am fußgängerfreundlichsten bewertet ist, das Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße* hat die schlechteste Bewertung erhalten. Diese zwei Segmente sind anschließend noch einmal detailliert dargestellt, um das Ergebnis anhand der Bewertungen der Kriterien nachvollziehen zu können. Insgesamt liegen die Bewertungen der einzelnen Segmente nah beieinander, bestes und schlechtestes Segment ausgenommen.



Abb. 51: Segment 03 *Stadtverwaltung*
/ Quelle: eigene Darstellung

Segment 03 Stadtverwaltung

Hohe Fußgängerfreundlichkeit

Begrünte Stadtverwaltung mit sehr guten Fußwegen

Die Kreisdiagramme zeigen, dass das Segment 03 *Stadtverwaltung* das beste Segment des untersuchten Gesamtweges ist. Dieses basiert unter anderem darauf, dass der Bereich vor der Stadtverwaltung über ein sehr gutes Fußgängerleitsystem mit Zebrastreifen und Verkehrsinseln verfügt. Aus diesem Grunde wird auch die physische Eigenschaft wie die Breite des Gehwegs sehr gut bewertet. Außerdem sind keine Hindernisse für FußgängerInnen vorhanden, da für alle VerkehrsteilnehmerInnen ausreichend Platz vorhanden ist. Hinzu kommt, dass dort keine Autos parken können. Dies wirkt sich sehr positiv auf die Fußgängerfreundlichkeit aus. Erwähnenswert ist noch, dass der Fußgängerüberweg an der Kreuzung eine sehr schlechte Bewertung hat, da in diesem Segment keine Kreuzung vorhanden ist.

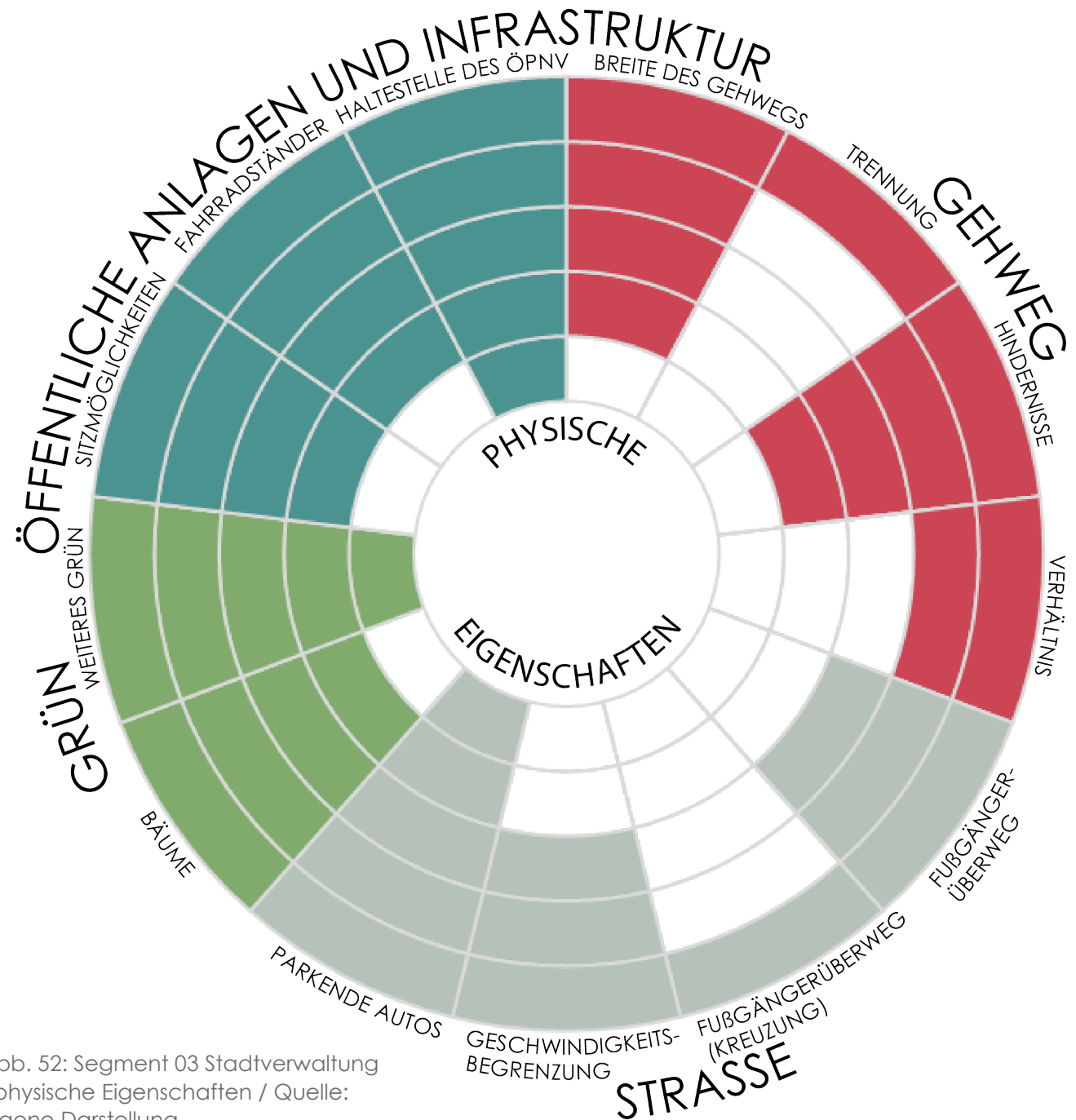


Abb. 52: Segment 03 Stadtverwaltung
- physische Eigenschaften / Quelle:
eigene Darstellung

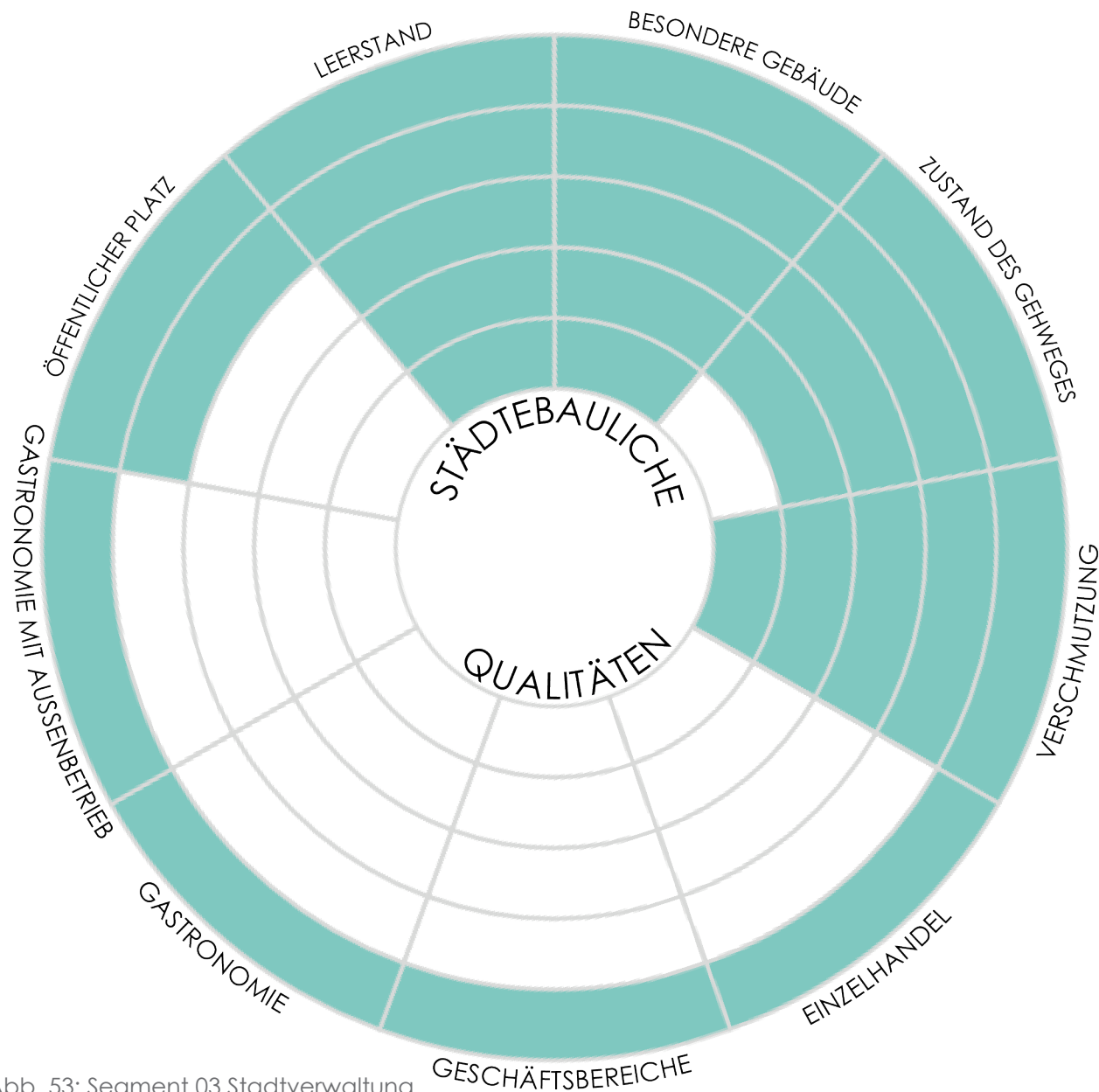
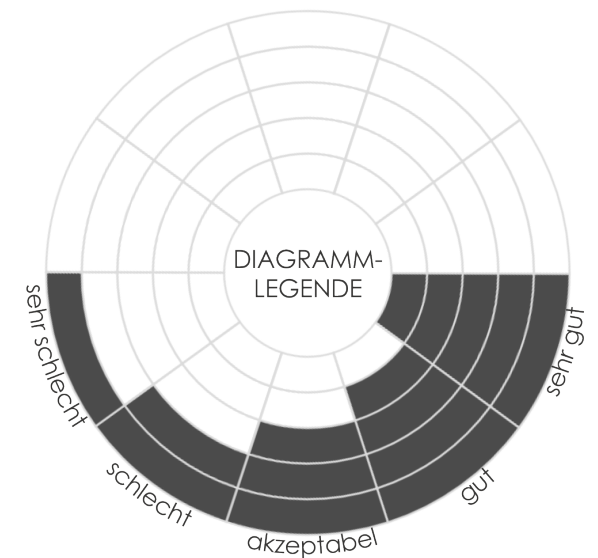


Abb. 53: Segment 03 Stadtverwaltung
- städtebauliche Qualitäten / Quelle:
eigene Darstellung

Die Stadtverwaltung dient außerdem als Orientierungspunkt (besonderes Gebäude), der die städtebaulichen Qualitäten erhöht. Der Einzelhandel und die Gastronomie haben jedoch sehr schlecht abgeschnitten, da in diesem Segment infolge der Nutzung durch die Stadtverwaltung kein Platz für Geschäfte oder Restaurants ist.



Segment 02 Kreuzung Kreisstraße

Niedrige Fußgängerfreundlichkeit

Unübersichtliche Kreuzung Kreisstraße

Die Kreisdiagramme zeigen deutlich, dass das Segment *Kreuzung Kreisstraße* im Hinblick auf verschiedene Kriterien am schlechtesten abschneidet. An dieser Stelle der Route sind keine Fußgängerüberwege vorhanden, weitere physische Eigenschaften wie das Verhältnis zwischen Straße und Gehweg sind nicht ausgeglichen. An der Kreuzung dominiert der Autoverkehr, die Gabelung der Straße macht die Verkehrssituation für FußgängerInnen offensichtlich unübersichtlich. Darüber hinaus wird negativ vermerkt, dass keine Sitzmöglichkeiten, Fahrradständer oder Bushaltestellen vorhanden sind. Der auf der Route sonst sehr hohe Anteil an Begrünung ist in diesem Segment ebenfalls nicht vorhanden. Die Parksituation wirkt sich allerdings positiv auf die Fußgängerfreundlichkeit aus, da entlang der Hauptstraße keine Parkmöglichkeiten gegeben sind. Außerdem sind keine großen Hindernisse auf diesem Abschnitt der Route vorhanden.

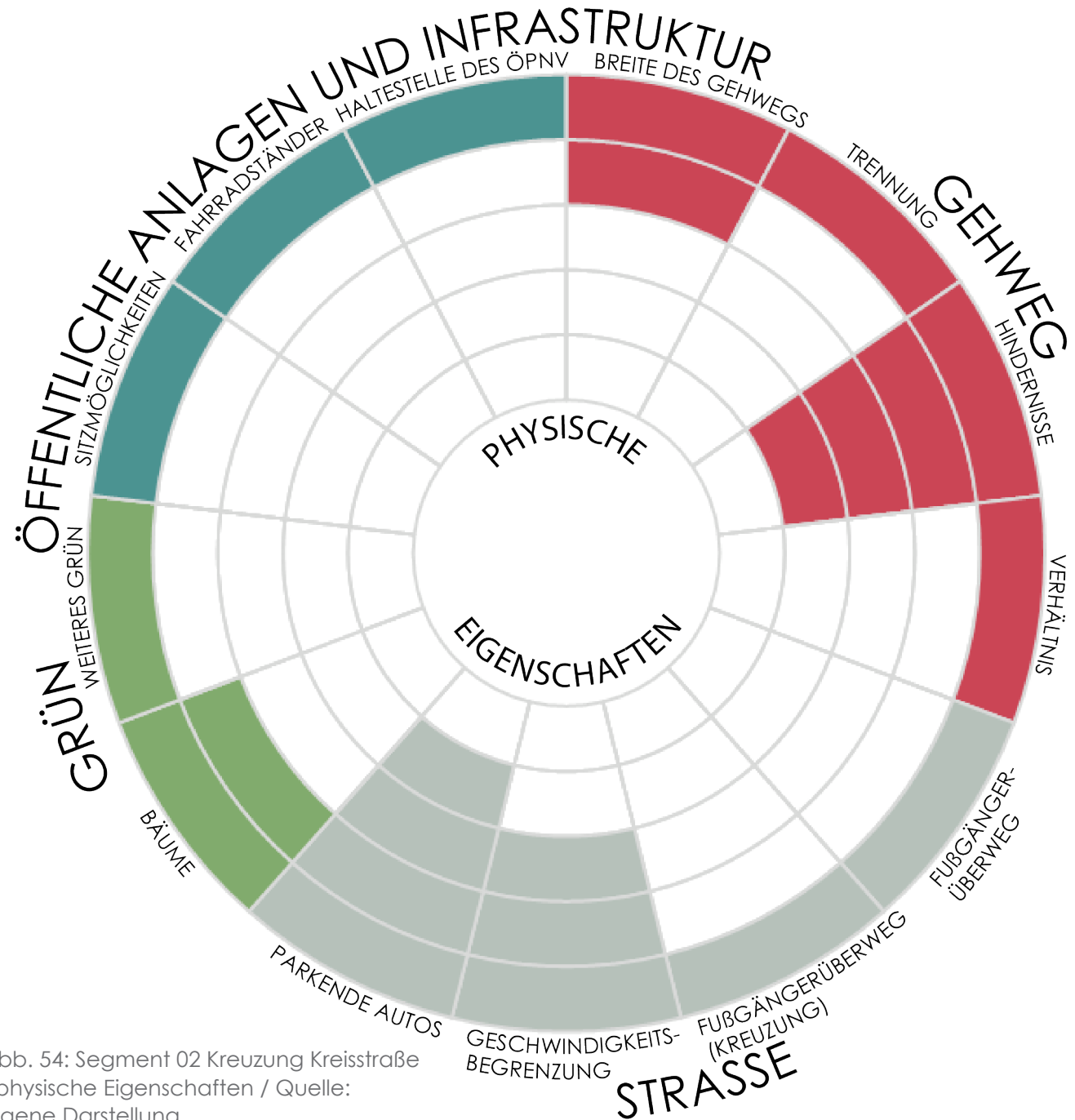


Abb. 54: Segment 02 Kreuzung Kreisstraße
- physische Eigenschaften / Quelle:
eigene Darstellung

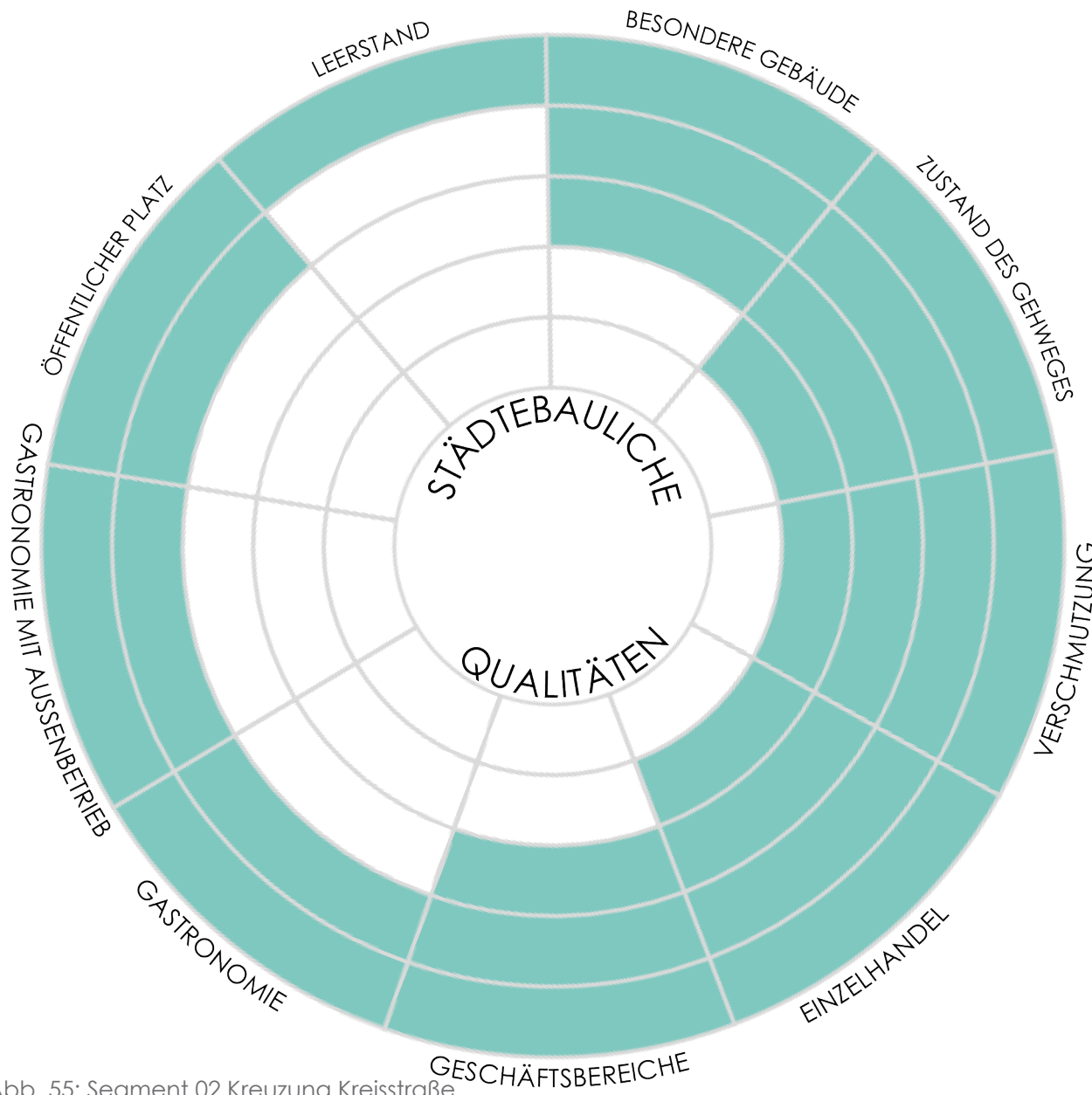
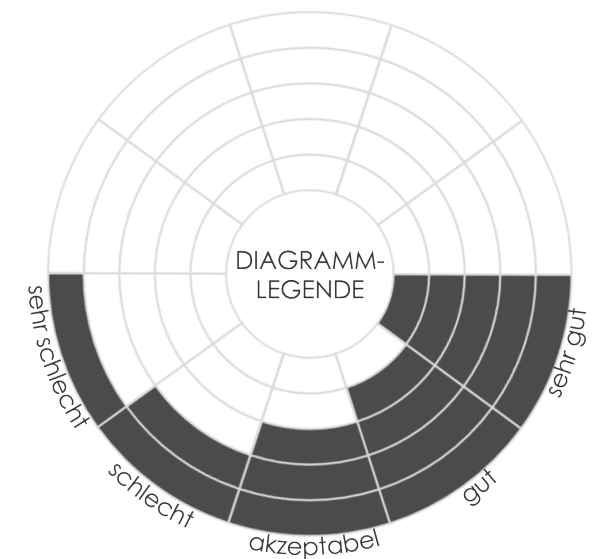


Abb. 55: Segment 02 Kreuzung Kreisstraße
- städtebauliche Qualitäten / Quelle:
eigene Darstellung

Die städtebaulichen Qualitäten werden dennoch gut bewertet. Dies kommt dadurch zustande, dass am Anfang des Segments vereinzelt Einzelhandel vorhanden ist und sich ein gastronomischer Betrieb an der Kreuzung im Segment befindet. Des Weiteren weist der Gehweg einen guten Zustand auf und ist nicht verschmutzt. Außerdem haben die TeilnehmerInnen besondere Gebäude in diesem Abschnitt wahrgenommen. Hierbei könnte es sich um die Synagoge oder das Restaurant handeln.



Bewertung der Kriterien durch alle TeilnehmerInnen

Bork ist sehr sauber – bietet jedoch zu wenig Gastronomie

Die Fußgängerfreundlichkeit der gesamten Route lässt sich aus den in Abbildung 57 aufgeführten Kriterien ableiten. Die Route wird von den Teilnehmern als sehr sauber bewertet, das Kriterium Verschmutzung des Gehwegs hat durchgehend die beste Bewertung erhalten. Darüber hinaus ist der Gehweg in einem sehr guten Zustand und es befinden sich nur sehr wenige parkende Autos am Straßenrand, welche das Queren der Straße oder das Nutzen des Gehwegs behindern könnten. Am schlechtesten hat auf der ganzen Route das Kriterium Haltestellen des ÖPNV abgeschnitten. Auf der gesamten Route gibt es nur vor der Stadtverwaltung eine Bushaltestelle. Für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen sind Busse ein sehr wichtiges Transportmittel, wenn diese nicht mehr in der Lage sind selber Auto zu fahren. Vor allem in Selm Bork bietet sich eine Buslinie zum außerhalb gelegenen Lidl und Bäcker an. Darüber hinaus wird das Kriterium

Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn als sehr schlecht bewertet. An vielen Stellen der Route, vor allem in Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße*, ist der Gehweg lediglich durch die Bordsteinkante von der Fahrbahn getrennt. Dies kann sich negativ auf das Sicherheitsempfinden der FußgängerInnen auswirken, wenn Autos zu

schnell fahren und der Gehweg zusätzlich schmal ist. Außerdem gibt es nur wenige gastronomische Betriebe. Derartige Angebote könnten den Gesamtweg beleben und auch für ältere bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen als Verweilort dienen.



Abb. 56: Hauptstraße / Quelle: eigene Darstellung



Abb. 57: Rangliste aller bewerteten Kriterien durch alle TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung

6.3.2 Ergebnisse der weiblichen und männlichen Teilnehmer

Sehr ähnliche Bewertungen -
Abweichungen bei Segment 01
Hauptstraße und Segment 06
Dörnenkamp

Die männlichen Teilnehmer bewerten ebenfalls wie die gesamten TeilnehmerInnen das Segment 03 *Stadtverwaltung* als bestes Segment und das Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße* als schlechtestes.



Abb. 58: Segment 02 Kreuzung Kreisstraße
/ Quelle: eigene Darstellung

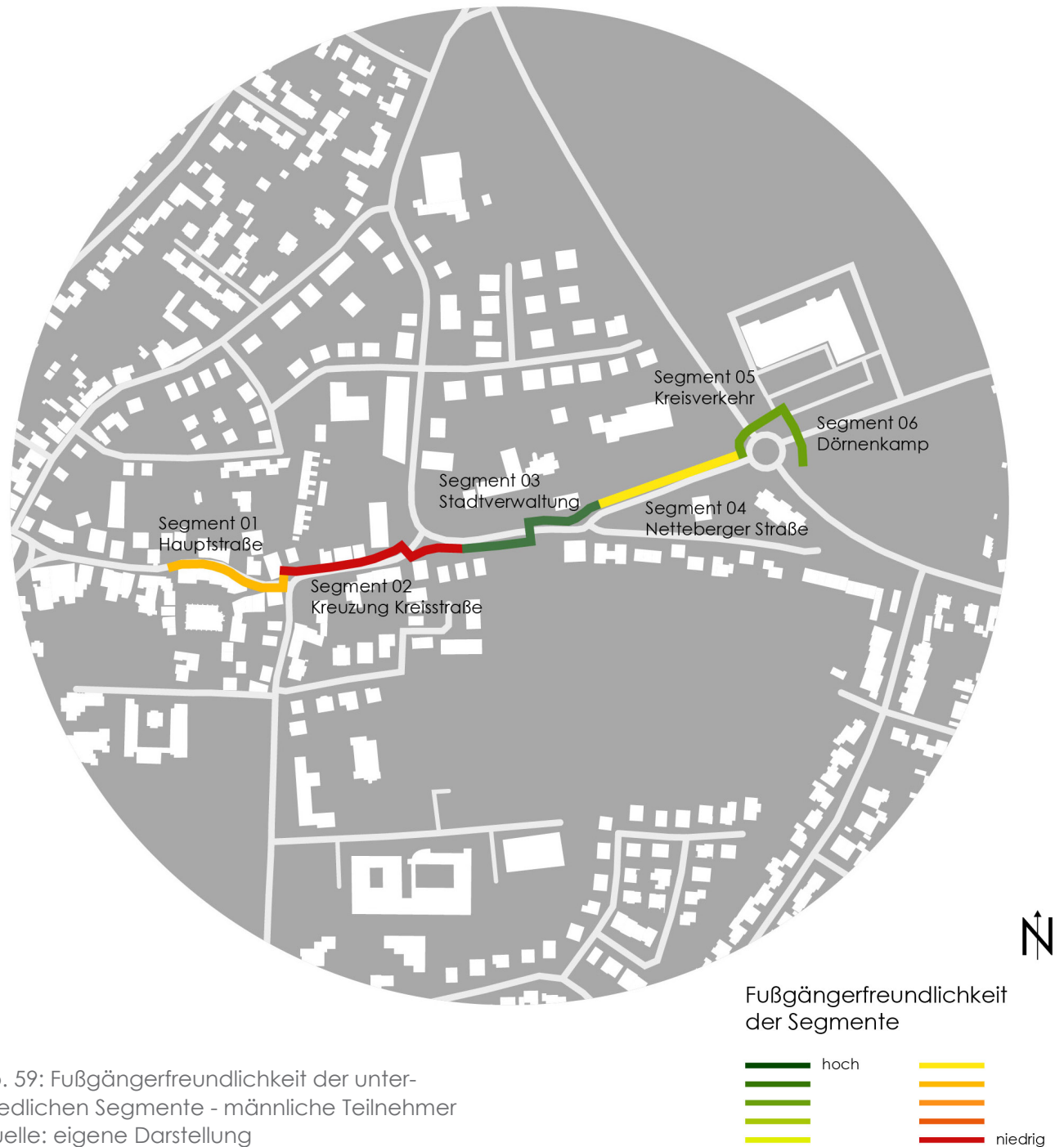


Abb. 59: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - männliche Teilnehmer
/ Quelle: eigene Darstellung

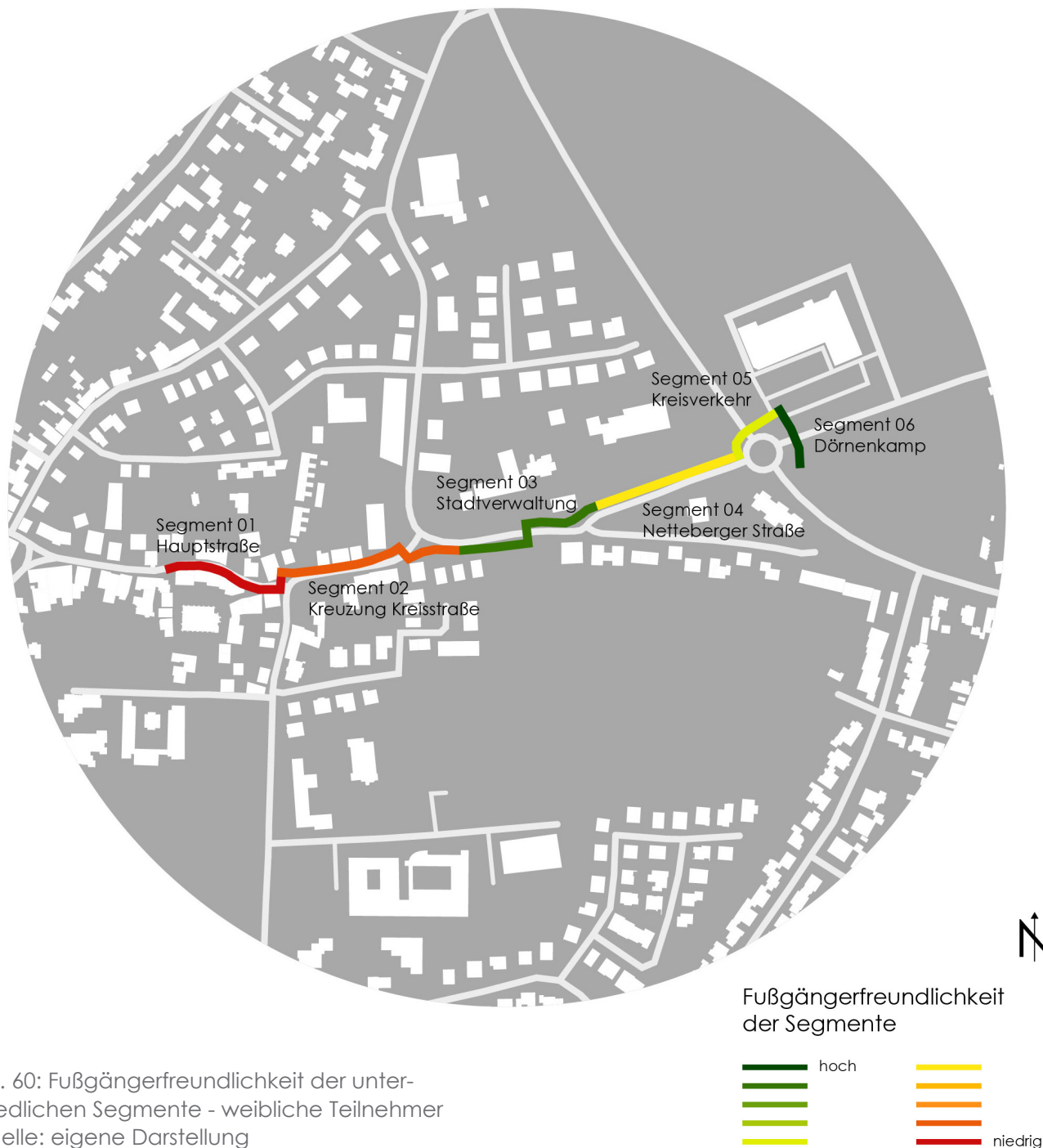


Abb. 60: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - weibliche Teilnehmer / Quelle: eigene Darstellung

Die weiblichen Teilnehmer bewerten Segment 06 *Dörnenkamp* als besten und Segment 01 *Hauptstraße* als schlechtesten Abschnitt der Route. Mit dieser Bewertung weichen die Teilnehmerinnen komplett von der Bewertung der Gruppe der gesamten TeilnehmerInnen ab.



Abb. 61: Segment 01 Hauptstraße / Quelle: eigene Darstellung

Alle TeilnehmerInnen im Vergleich mit den männlichen und weiblichen Teilnehmern

Der Vergleich zeigt insgesamt ein ähnliches Bild zwischen gesamter, weiblicher und männlicher Bewertung. Auffallend ist jedoch, dass die männlichen Teilnehmer, wie alle TeilnehmerInnen, das Segment 03 *Stadtverwaltung* als bestes Segment und das Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße* als schlechtestes Segment bewertet haben. Hingegen bewerten die weiblichen Teilnehmer Segment 06 *Dörnenkamp* als besten und Segment 01 *Hauptstraße* als schlechtesten Abschnitt der Route. Aus diesen Ergebnissen lässt sich ableiten, dass Männer und Frauen den Stadtraum offensichtlich unterschiedlich wahrnehmen. Für die Stadtplanung sind beide Sichtweisen relevant und wichtig. Daher sollte bei den Walk-Audits, aber auch bei anderen Veranstaltungen, immer auf ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen weiblichen und männlichen Teilnehmern geachtet werden. Somit können bei der Straßenraumgestaltung gleichermaßen

alle Bedürfnisse berücksichtigt werden. In Bork haben sowohl fünf Frauen als auch fünf Männer am Walk-Audit teilgenommen.



Abb. 62: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

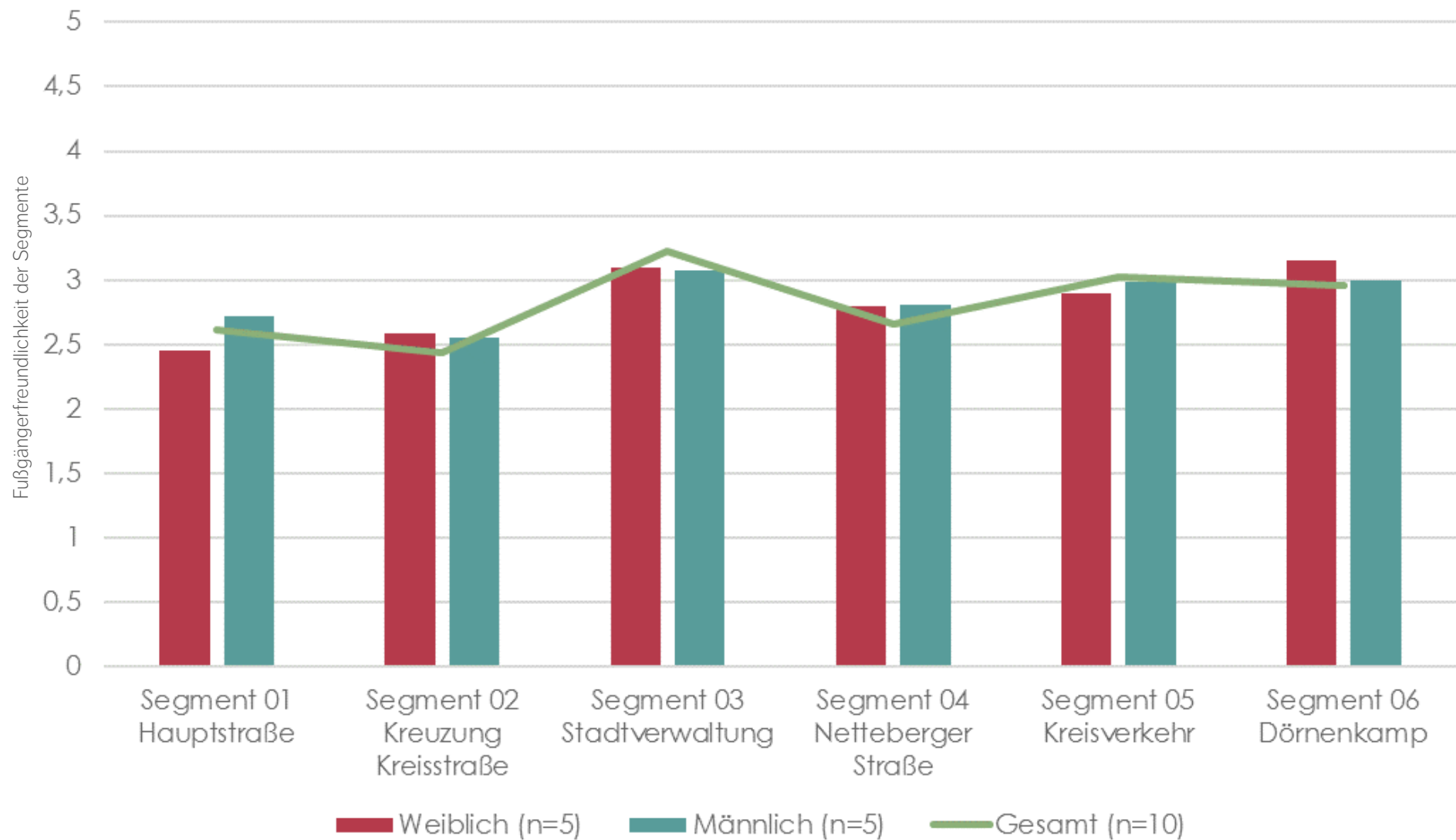


Abb. 63: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit weiblichen und männlichen Teilnehmern / Quelle: eigene Darstellung

6.3.3 Ergebnisse nach unterschiedlichen Altersgruppen

Ähnliche Bewertungen – größte Abweichung bei Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße*

Für die Altersgruppe der 18 – 59-jährigen ist das Segment 03 *Stadtverwaltung* das fußgängerfreundlichste und das Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße* das schlechteste.



Abb. 64: Segment 02 Kreuzung Kreisstraße
/ Quelle: eigene Darstellung

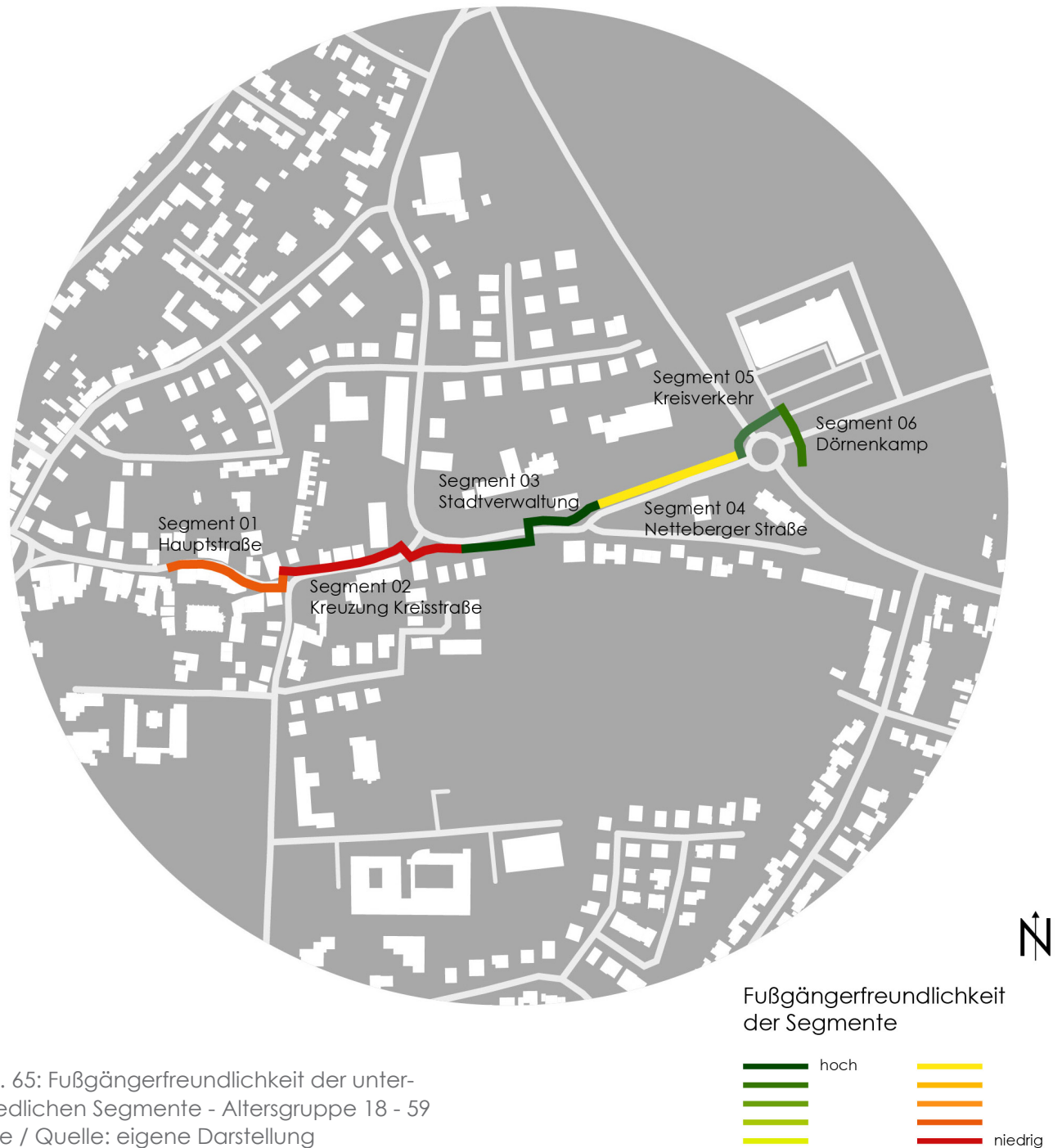


Abb. 65: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 18 - 59 Jahre / Quelle: eigene Darstellung

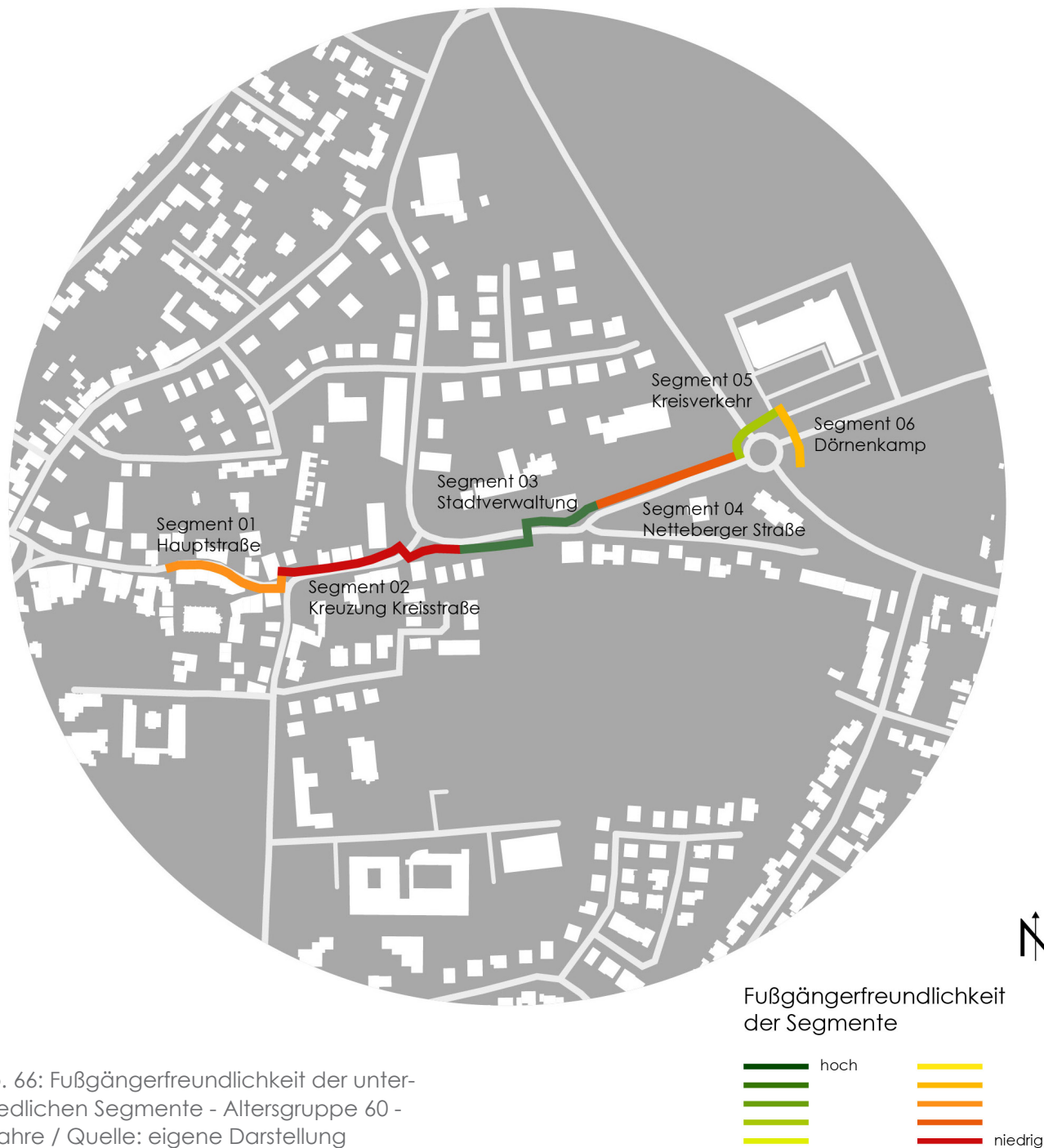


Abb. 66: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 60 - 79 Jahre / Quelle: eigene Darstellung

Die 60 – 79-jährigen TeilnehmerInnen des Walk-Audits bewerten ebenfalls das Segment 03 *Stadtverwaltung* als besten und das Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße* als schlechtesten Abschnitt.

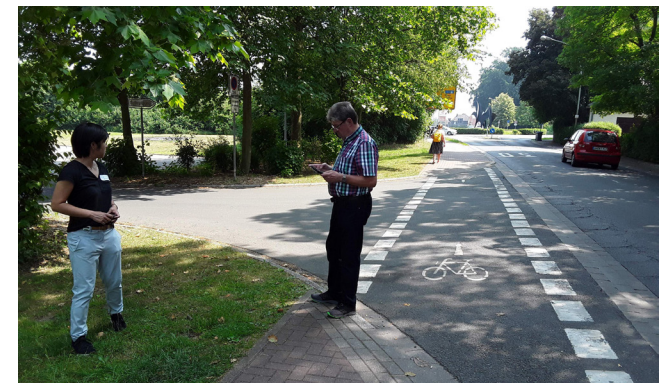


Abb. 67: Segment 04 Netteberger Straße / Quelle: eigene Darstellung

Alle TeilnehmerInnen im Vergleich mit unterschiedlichen Altersgruppen

Auch bei dem Vergleich der Altersgruppen mit dem Mittelwert der gesamten TeilnehmerInnen sind ähnliche Ergebnisse zu erkennen. Sowohl die 18 – 59-Jährigen, als auch die 60 – 79-Jährigen TeilnehmerInnen bewerten Segment 03 *Stadtverwaltung* als bestes Segment und Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße* als schlechtestes. Von Segment 01 bis 03 ist auffällig, dass die 60 – 79-Jährigen diese besser bewerten als die 18 – 59-Jährigen TeilnehmerInnen. Von Segment 04 bis 06 ist dies der umgekehrte Fall. Diese Unregelmäßigkeiten lassen sich durch den Umstand erklären, dass von den zehn Teilnehmern sieben in die Altersgruppe 18 – 59-Jährige fallen. Die Gruppe der 60 – 79-Jährigen besteht dagegen nur aus drei Teilnehmern. Auf Grund dieser Tatsache können keine eindeutigen Aussagen über eine unterschiedliche Wahrnehmung der Route zwischen den Altersgruppen getroffen werden.

Segment 04 bis 06 wird von den älteren Teilnehmern möglicherweise schlechter bewertet, da sie sich unsicherer fühlen und mehr Unterstützung im Straßenraum benötigen. Diese Unterstützung kann durch eine Verbesserung

der physischen Eigenschaften (wie zum Beispiel ein breiter Gehweg und Fußgängerüberwege) und der städtebaulichen Qualitäten (beispielsweise die Sauberkeit des Straßenraums) erreicht werden und das Sicherheitsgefühl verstärken.



Abb. 68: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

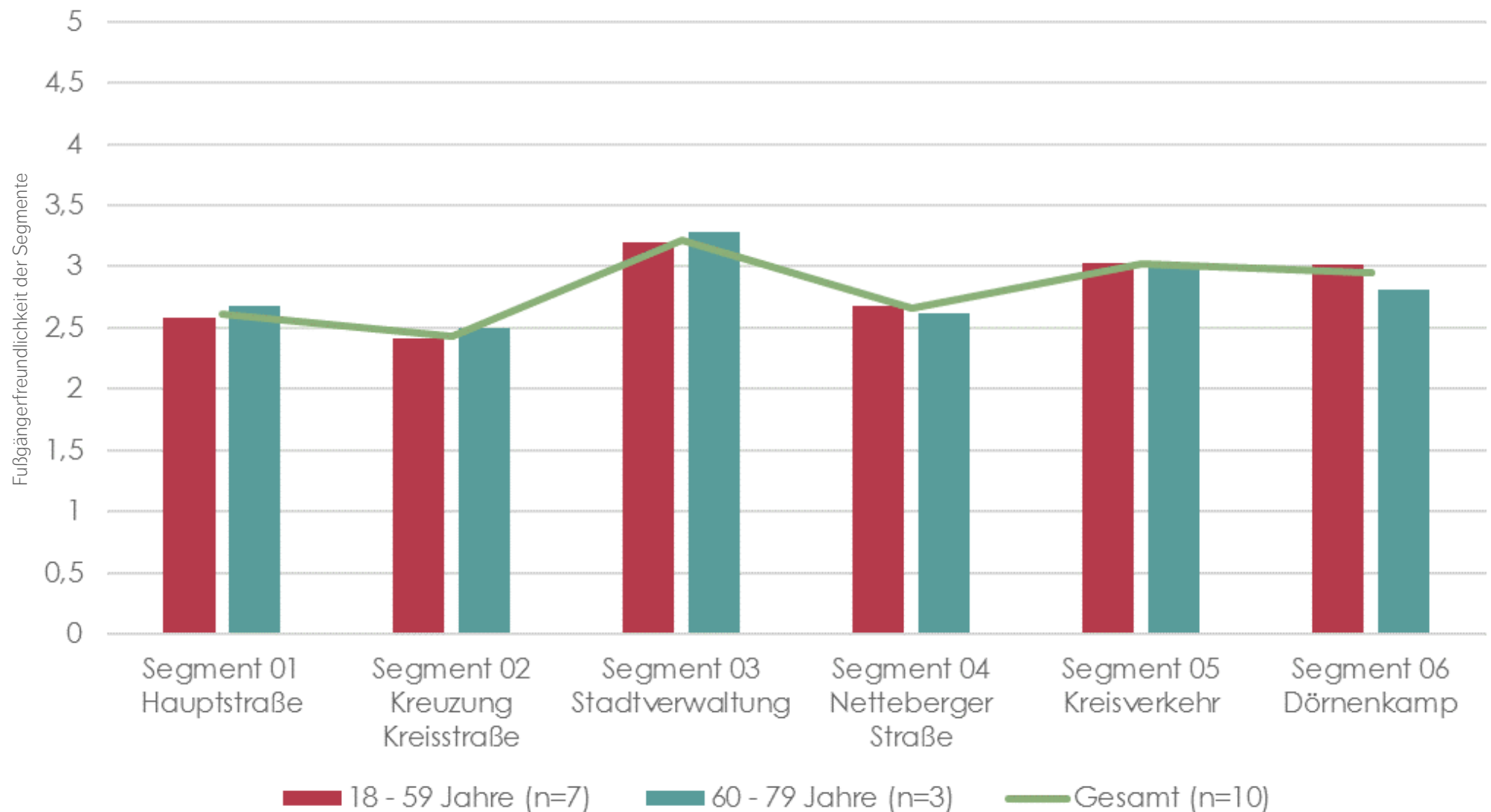


Abb. 69: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit verschiedenen Altersgruppen /Quelle: eigene Darstellung

6.3.4 Befragung zur subjektiven Wahrnehmung

Zusätzlich zur Befragung mit den Tablet-Computern wurde nach dem Walk-Audit eine Umfrage zur subjektiven Wahrnehmung durchgeführt. Anhand der subjektiven Wahrnehmung wird das allgemeine Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl im Straßenraum aufgenommen. Zudem wurden auch die persönlichen Einstellungen zum Zufußgehen, Aspekte zur Sauberkeit des Straßenraums und persönliche Daten wie beispielsweise die körperliche und gesundheitliche Verfassung abgefragt.

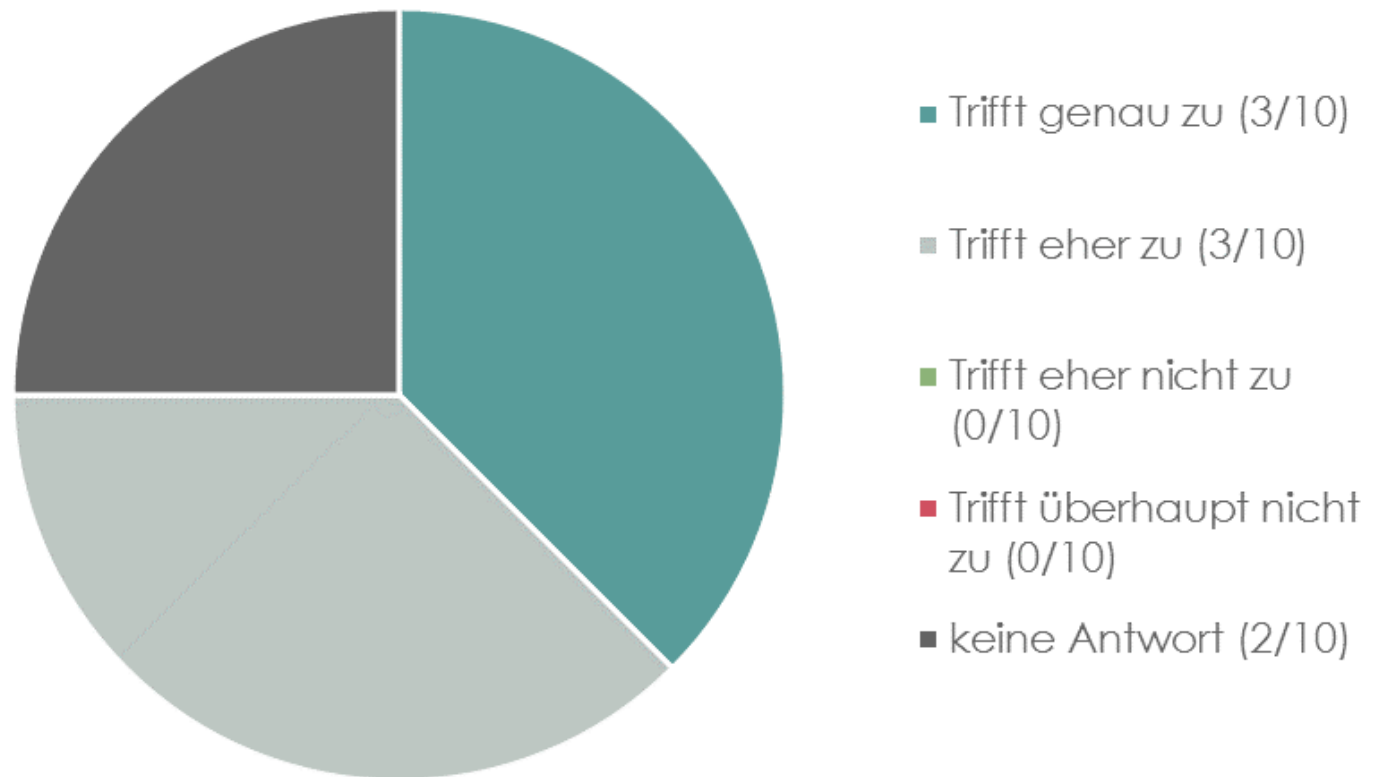
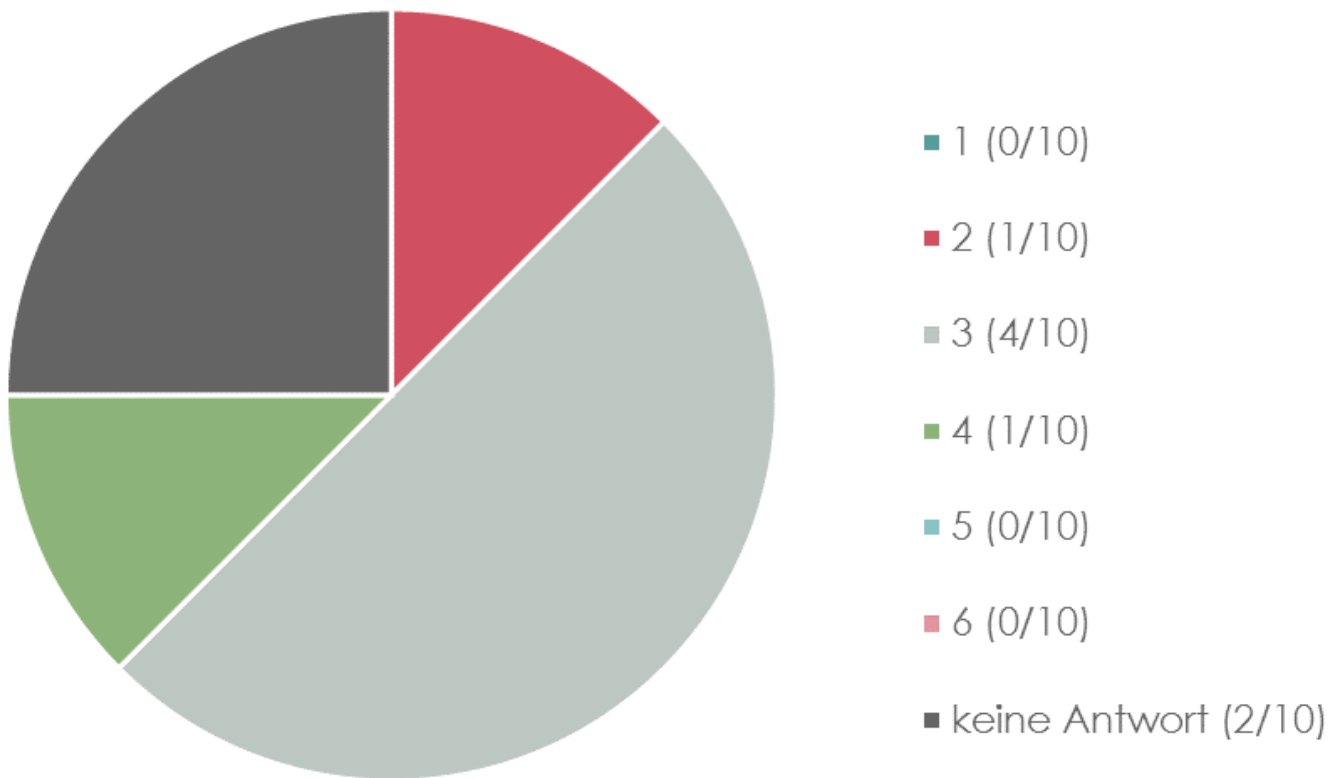


Abb. 70: Frage - Zufußgehen, weil es gesund ist
/ Quelle: eigene Darstellung



Die Fragen zur persönlichen Einstellung zum Zufußgehen haben ergeben, dass die meisten TeilnehmerInnen überwiegend aus gesundheitsförderlichen Gründen gerne Strecken in der Stadt zu Fuß zurücklegen. Drei Viertel der Befragten beantworteten die Aussagen „Ich gehe möglichst oft zu Fuß, weil es gesund ist“ mit „trifft genau zu“ oder mit „trifft eher zu“. Die TeilnehmerInnen sind überwiegend zufrieden mit dem Zufußgehen in Bork. Über die Hälfte bewerteten das Zufußgehen mit der Schulnote 2 oder 3, ein Viertel der Befragten gab keine Antwort. Generell wurden zu schmale Wege und fehlende Zebrastreifen am Kreisverkehr bemängelt. Dazu wurde angemerkt, dass die Problematik der Zebrastreifen schnell zu beheben sei.

Abb. 71: Frage - Bewertung des Zufußgehens nach Schulnoten / Quelle: eigene Darstellung

6.3.5 Zusammenfassung der Ergebnisse

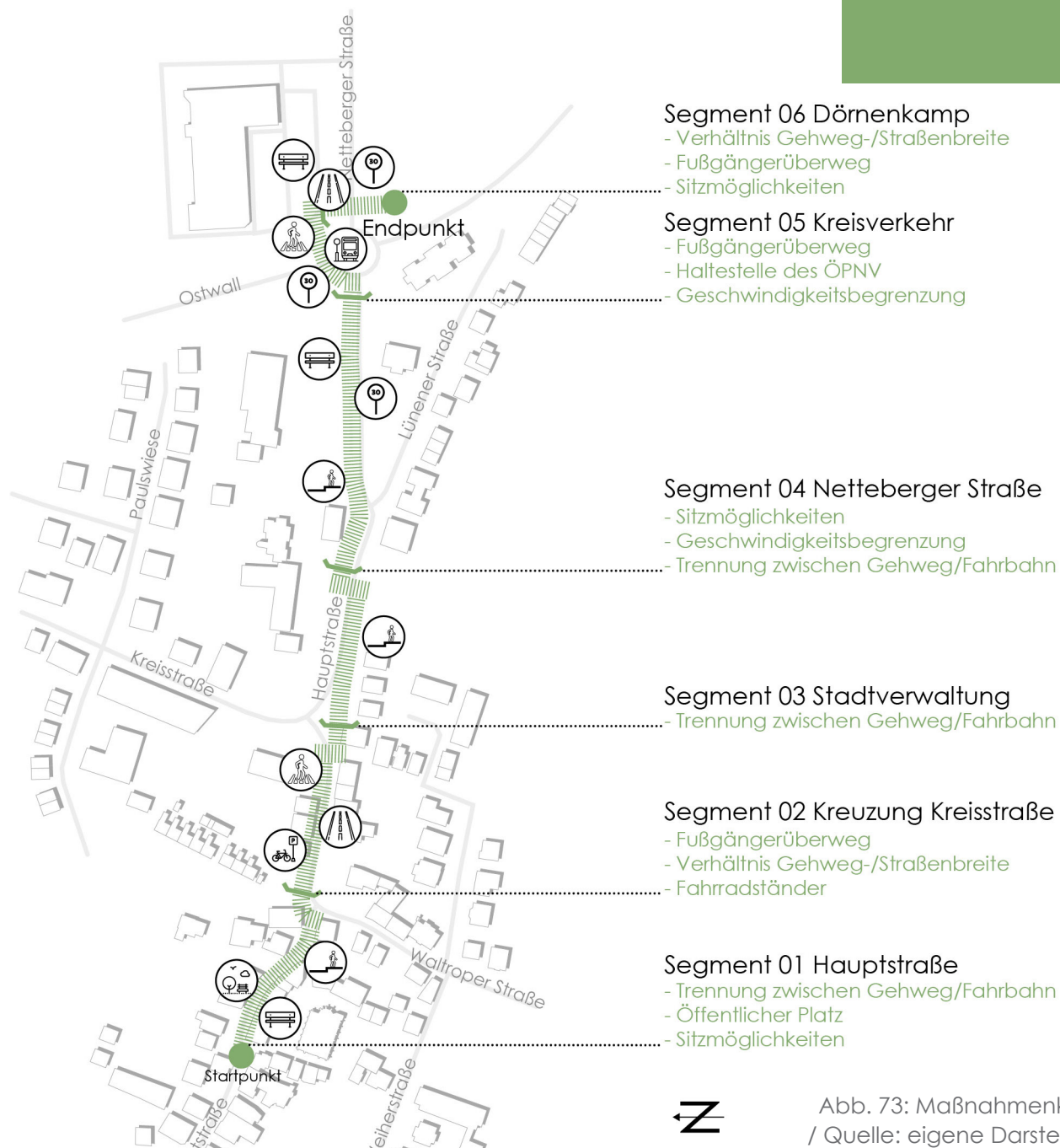
Die Fußgängerfreundlichkeit der Route in Bork liegt insgesamt im mittleren Bereich mit einem Walkability-Index von 2,8. Dies bedeutet, dass überwiegend kleine Veränderungen auf der Route zu einer Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit beitragen können. Die betrachteten Gruppen, aufgeteilt nach Geschlecht und Alter, sind jeweils untereinander und im Vergleich zu den gesamten Teilnehmern zu abweichenden Ergebnissen gekommen. Dies verdeutlicht, wie wichtig TeilnehmerInnen mit verschiedenen Bedürfnissen für die Walk-Audits sind. Somit können verschiedenste Anforderungen an den Straßenraum erfasst und umgesetzt werden. Die Aufteilung der TeilnehmerInnen in verschiedene Gruppen zeigt, dass überwiegend Segment 03 *Stadtverwaltung* als bestes Segment genannt wird. Maßnahmen für eine Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit sind vor allem für Segment 01 *Hauptstraße* und Segment 02 *Kreuzung Kreisstraße* nötig. Aus der Befragung

zur subjektiven Wahrnehmung geht hervor, dass für die Befragten das Zufußgehen sehr wichtig ist. Die TeilnehmerInnen sind überwiegend zufrieden mit dem Zufußgehen in Bork.



Abb. 72: Diskussionsrunde / Quelle: eigene Darstellung

6.4 Maßnahmenkatalog



Aufbauend auf den Ergebnissen des Walk-Audits in Bork werden im Folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit entlang der gesamten Route vorgestellt. Die Maßnahmen sind als Vorschläge und Anregungen für die Kommune zu verstehen und sollen eine Hilfestellung für die eventuelle Aufstellung eines neuen städtebaulichen Konzepts bieten. Der Maßnahmenkatalog gliedert sich nach den einzelnen sechs Segmenten, die am Aktionstag bewertet wurden. Die einzelnen Maßnahmen wurden anhand der am schlechtesten bewerteten Kriterien in dem jeweiligen Segment entwickelt. Die Umsetzungsmöglichkeit und Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann anhand der Einteilung in kurz-, mittel- oder langfristige Maßnahmen und nach der Kostenintensität abgelesen werden. Zur Veranschaulichung und zur genauen Verortung sind alle Maßnahmenvorschläge als Symbol in der Abbildung 73 auf einen Blick übersichtlich dargestellt.



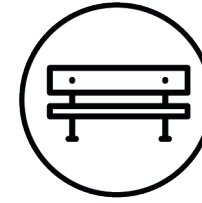
Trennung Gehweg und Fahrbahn

Die Fußgängerfreundlichkeit im ersten Segment *Hauptstraße* wird durch eine mangelnde Trennung zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn von den Teilnehmern als sehr schlecht bewertet. Die Hauptstraße weist in diesem Teilabschnitt eine fußgängerzonenähnliche Gestaltung auf. Diese positive Gestaltung wird von der zu hoch wahrgenommenen Geschwindigkeit der Autos negativ beeinträchtigt. Hinzu kommt, dass die Gehwege im Verhältnis zur Fahrbahn entlang der Hauptstraße sehr schmal sind. Um die Fußgängersituation langfristig zu verbessern, wird empfohlen, für diesen Teilabschnitt der Hauptstraße ein neues Gestaltungskonzept zu entwickeln. In diesem Konzept sollten breitere Gehwege, der Umgang mit dem Autoverkehr im Sinne einer Geschwindigkeitsbegrenzung oder Parkverbote enthalten sein. Die Aufstellung des Konzepts mit den zahlreichen Maßnahmen erfordert eine zeit- und kostenintensive Planung.



Öffentlicher Platz

Ein weiteres Ergebnis des Walk-Audits ist, dass kein zentraler Platz auf der gesamten Route vorhanden ist. Die TeilnehmerInnen äußern den Wunsch nach einem Aufenthaltsplatz zum Verweilen, der auch gleichzeitig als Treffpunkt dienen kann. Ausschlaggebend für diesen Wunsch ist der Beschluss, dass der große ehemalige Marktplatz zu einer Seniorenwohnstätte umgenutzt wird. Ein geeigneter Ort für einen kleinen öffentlichen Platz wäre der Startpunkt der Route gegenüber der Kirche. Für die Entstehung eines Platzes sind keine erheblichen Maßnahmen erforderlich, denn für die Gestaltung und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität reichen oft schon Bäume, Grünelemente und Bänke aus. Zu empfehlen ist auch, diese Maßnahmen und den Wunsch nach einem öffentlichen Platz mit in das Gestaltungskonzept für die Hauptstraße mit aufzunehmen. Zudem sind diese Anregungen schnell und mit wenig Geld umzusetzen.



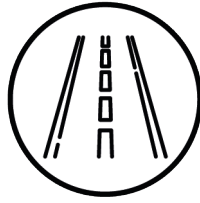
Sitzmöglichkeiten

Die Fußgängerfreundlichkeit fällt im ersten Segment unter anderem auch aufgrund der fehlenden Sitzmöglichkeiten sehr negativ aus. Vor allem die älteren oder mobilitäts eingeschränkten Personen bemängeln das Fehlen von Sitzbänken in diesem Bereich der Hauptstraße. Dieser Abschnitt stellt eine wichtige Alltagsstrecke durch den Ortskern von Bork dar. Sitzbänke in diesem Segment würden das Zufußgehen und die Alltagsmobilität der älteren Personen fördern. Zudem ist die Bereitstellung von Sitzbänken eine sehr kurzfristige und schnell umsetzbare Maßnahme, die zusätzlich relativ geringe Kosten verursacht. Sitzgelegenheiten tragen darüber hinaus zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Belebung des öffentlichen Raums bei.



Fußgängerüberweg

Durch die Schaffung eines Fußgängerüberwegs über die große Kreuzung Hauptstraße/ Kreisstraße kann die Fußgängerfreundlichkeit im zweiten Segment *Kreuzung Kreisstraße* verbessert werden. Diese Maßnahme erhöht die Übersichtlichkeit und das Sicherheitsgefühl an der Kreuzung für FußgängerInnen. Eine Fußgängerampel oder ein Zebrastreifen ist hierfür die passende und leicht umsetzbare Maßnahme. Der Zebrastreifen ist eine Maßnahme, die keine lange Planung in Anspruch nimmt und auch keine extremen Kosten verursacht. Die Aufstellung einer Lichtsignalanlage wäre komplizierter und kostenintensiver.



Verhältnis Gehweg-/ Straßenbreite

Zur Steigerung der Fußgängersituation der Hauptstraße im Bereich des zweiten Segments wird empfohlen das Verhältnis der Gehweg- zur Straßenbreite anzupassen. Das Verhältnis liegt aktuell bei ca. 30 % zu 70 % und der Gehweg entlang der Hauptstraße liegt unter der optimalen Gehwegbreite von 2,50 m (RASt 06), so dass RollstuhlfahrerInnen oder Personen mit Kinderwagen Schwierigkeiten beim Benutzen des Gehwegs haben. Ein weiterer Aspekt, welcher zur schlechten Fußgängerfreundlichkeit in diesem Segment beiträgt, ist die Fahrbahnbreite. Diese und die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h animiert die AutofahrerInnen zum schnellen Fahren. Somit ist die Empfehlung eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzuführen und eine Verbreiterung des Gehwegs vorzunehmen. Diese kostenintensiven Maßnahmen erfordern ein städtebauliches Konzept.



Fahrradständer

In dem am schlechtesten bewerteten Segment *Kreuzung Kreisstraße* kann die Fußgängerfreundlichkeit durch die Schaffung von Fahrradständern erhöht werden. Denn auch das Fahrradfahren erhöht die Fußgängersituation und entlastet die viel befahrende Hauptstraße. Zudem sind in diesem Bereich ein Museum, eine Apotheke und Restaurants angesiedelt, die auch ideal mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Aber damit die BewohnerInnen von Bork auch das Fahrrad nutzen, ist es wichtig, eine gute Radinfrastruktur mit Radwegen und vor allem Fahrradabstellmöglichkeiten vorzufinden. Die Schaffung von Fahrradständern zählt mit zu den am einfachsten umsetzbaren und kostengünstigsten Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängersituation.

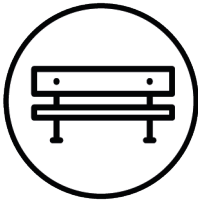


Trennung Gehweg und Fahrbahn

Die Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn wurde von den Teilnehmern negativ bewertet, da es entlang der Hauptstraße auf Höhe der Stadtverwaltung keine Trennung zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn gibt. Hier ist lediglich eine Bordsteinkante vorhanden, die teilweise auch keine Absenkungen aufweist und damit nicht barrierefrei ist. Zudem wird das Sicherheitsgefühl der FußgängerInnen auf dem Gehweg durch die mehrspurige Straße mit Abbiegespuren vermindert. Außerdem verlaufen dort die Buslinien entlang und die Autofahrer halten sich nicht an die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h. Zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit wird empfohlen, die Bordsteine abzusenken und gegebenenfalls Poller auf dem Gehweg zur Abtrennung aufzustellen. Diese Maßnahmen können sehr kurzfristig und ohne großen Zeitaufwand umgesetzt werden.

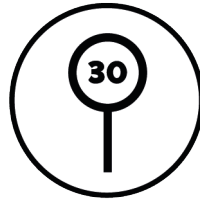


Abb. 74: Segment 03 Stadtverwaltung / Quelle: eigene Darstellung



Sitzmöglichkeiten

Die Fußgängerfreundlichkeit fällt im Segment 04 *Netteberger Straße* unter anderem aufgrund der fehlenden Sitzmöglichkeiten sehr negativ aus. Vor allem die älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen bemängeln das Fehlen von Sitzbänken in diesem Bereich. Dieser Abschnitt stellt eine wichtige Alltagsstrecke zum Einzelhandel dar. Sitzbänke in diesem Segment würden das Zufußgehen und die Alltagsmobilität der älteren Personen fördern. Zudem ist die Bereitstellung von Sitzbänken eine sehr kurzfristige und schnell umsetzbare Maßnahme, die zusätzlich relativ geringe Kosten verursacht.



Geschwindigkeitsbegrenzung

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h wurde die Fußgängerfreundlichkeit an der Netteberger Straße negativ bewertet. Zudem ist die zulässige Geschwindigkeit nicht eindeutig zu erkennen, da die Verkehrsschilder 50 km/h vorgeben, aber auf der Straße 30 km/h-Markierungen vorhanden sind. Somit werden die Autofahrer verunsichert und halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen. Zudem ist die Fahrbahn sehr breit. Infolgedessen wird die Geschwindigkeit der Autos von den Fußgängern als sehr hoch wahrgenommen. Um die Fußgängerfreundlichkeit dort zu erhöhen, wird empfohlen, auf der Netteberger Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzuführen. Diese Maßnahme ist kostengünstig und mit hoher Wirkung schnell umzusetzen.



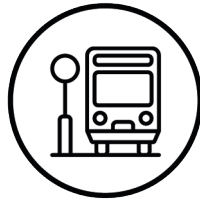
Trennung Gehweg und Fahrbahn

Die Fußgängerfreundlichkeit entlang der Netteberger Straße wurde von den Teilnehmern des Walk-Audits als sehr schlecht bewertet, da hier der schmale Gehweg von der sehr breiten Fahrbahn durch einen Radweg abgetrennt ist. Der Radweg verläuft aber über den Gehweg und nimmt daher sehr viel Platz in Anspruch, der eigentlich für die FußgängerInnen vorgesehen ist. Aufgrund des Radverkehrs und der schnellfahrenden Autos wird das Sicherheitsgefühl auf dem Gehweg vermindert. Eine geeignete Maßnahme zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit könnte eine bessere Markierung des Radweges sein. Diese Maßnahme verursacht keine extremen Kosten und kann schnell umgesetzt werden.



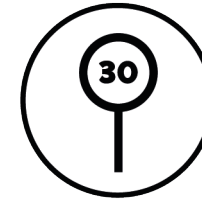
Fußgängerüberweg

Die Fußgängersituation im Segment 05 *Kreisverkehr* wurde von den Teilnehmern als sehr positiv bewertet. Ein Grund dafür ist der Fußgängerweg durch den gesamten Kreisverkehr, da dieser sehr breit ist und immer in der Mitte eine kleine Verkehrsinsel vorhanden ist. Nichtsdestotrotz kann auch hier die Fußgängersituation verbessert werden, indem zusätzlich im Kreisverkehr Zebrastreifen markiert werden. Zebrastreifen haben eine positive Wirkung auf das Sicherheitsgefühl der FußgängerInnen. Zudem wird anhand der Zebrastreifen auch für alle VerkehrsteilnehmerInnen deutlich, wer im Kreisverkehr Vorrang hat. Ein Zebrastreifen ist außerdem eine relativ kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme mit sehr hoher Wirkung für die Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit.



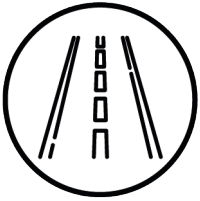
Haltestelle des ÖPNV

Die Fußgängerfreundlichkeit im Segment *Kreisverkehr* kann zusätzlich durch die Schaffung einer neuen Bushaltestelle erhöht werden. Auf der gesamten Route ist von der Ortsmitte bis zum Einzelhandelsstandort am Ostwall nur eine Bushaltestelle vorhanden, darum wird empfohlen das Busliniennetz in Bork weiter auszubauen. Ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz fördert die Mobilität und Überwindung von Alltagswegen von älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen. Zudem ist der Bereich rund um den Kreisverkehr aufgrund der Nähe zum Einzelhandelszentrum ein guter Standort für eine Erweiterung der Bushaltestellen. Bushaltestellen steigern die Fußgängerfreundlichkeit, da Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Der Ausbau des Netzes bzw. die Schaffung eines weiteren Haltepunktes auf einer bestehenden Route ist eine aufwändige Maßnahme, die eine langfristige Planung erfordert.



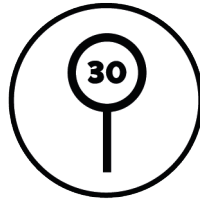
Geschwindigkeitsbegrenzung

Das Kriterium Geschwindigkeitsbegrenzung für PKWs wurde im Segment *Kreisverkehr* von den Teilnehmern mit am schlechtesten bewertet. Die Geschwindigkeitsbegrenzung im Kreisverkehr liegt bei 50 km/h, wird aber von den Teilnehmern höher wahrgenommen. Ein Grund dafür ist das hohe Verkehrsaufkommen, da sich dort die Netterberger Straße und die Bundesstraße 236 kreuzen. Zudem kommt noch der dichte LKW-Verkehr auf der gut ausgebauten Bundesstraße hinzu. Daher lautet die Empfehlung an dieser Stelle, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Diese Maßnahme ist einfach und kostengünstig umzusetzen und bringt zusätzlich einen enorm positiven Effekt für die Fußgängersicherheit.



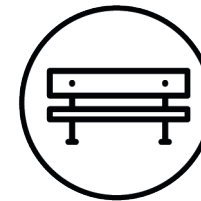
Verhältnis Gehweg-/Straßenbreite

Zur Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit rundum den Einzelhandelsstandort und an der Parkfläche Dörnenkamp wird empfohlen, das Verhältnis der Gehwegbreite zur Straßenbreite bzw. zur Parkplatzgröße anzupassen. Das Verhältnis liegt aktuell bei ca. 20 % zu 80 %, da es auf dem Parkplatz des Discounters keine Fußgängerführung gibt und die Gehwege Richtung Kreisverkehr sehr schmal sind. Hinzu kommt, dass diese Gehwege nicht barrierefrei aufgrund der schlechten Bordsteinabsenkungen sind. Die Empfehlung für den Einzelhandelsstandort ist daher die Umgestaltung der Fußgängerbereiche, denn es herrscht sehr viel Fußverkehr auf dem Parkplatz des einzigen Nahversorgers im Ortsteil Bork. Diese Maßnahmen erfordern eine intensive Planung und zeitintensive Gespräche mit den Einzelhandelsgeschäften und sind dadurch schwer umsetzbar.



Geschwindigkeitsbegrenzung

Wie auch im vorherigen Segment wurde die Fußgängerfreundlichkeit aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens durch die Kreuzung der Netteberger Straße und der B236 im letzten Segment *Dörnenkamp* schlecht bewertet. Das hohe Verkehrsaufkommen in diesem Teil der Netteberger Straße wird vor allem durch die Einfahrt zum Einzelhandelsstandort verursacht. Aufgrund dessen wird empfohlen, auch in diesem Bereich die Geschwindigkeit für Autofahrer auf 30 km/h zu reduzieren. Diese Maßnahme ist einfach und kostengünstig umzusetzen und erhöht die Fußgängersicherheit.



Sitzmöglichkeiten

Ein weiteres Ergebnis des Walk-Audits ist, dass im letzten Segment im Bereich des Einzelhandelsstandortes keine öffentlichen Sitzgelegenheiten vorhanden sind, sondern nur im Park Dörnenkamp. Vor allem für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen sind Sitzgelegenheiten vor den Einzelhandelsgeschäften sehr wichtig, um Alltagswege und Einkäufe problemlos bewältigen zu können. Sitzbänke fördern das Zufußgehen sowie die Alltagsmobilität von älteren Menschen und tragen somit zur Verbesserung der Fußgängersituation bei. Zudem ist die Bereitstellung von Sitzbänken eine sehr kurzfristige und schnell umsetzbare Maßnahme, die geringe Kosten verursacht.

Für den Maßnahmenkatalog für den Ortsteil Bork ist zusammenfassend festzuhalten, dass entlang der gesamten Route rund um die Hauptstraße und Netteberger Straße zur langfristigen Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit und zur Stärkung der Sicherheit im Straßenverkehr die Schaffung von Sitzgelegenheiten und wichtigen Fußgängerüberwegen empfohlen wird. Auch das Thema der Geschwindigkeitsbegrenzung zur Erhöhung der Fußgängersicherheit muss diskutiert und in zukünftige Planungen aufgenommen werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums erfordern hingegen langfristige und detaillierte Planungen in Form eines städtebaulichen Konzepts für die Hauptstraße. Der Fokus für zukünftige Planungen und Umgestaltungen zur Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit in Bork sollte auf den ersten beiden Segmenten *Hauptstraße* und *Kreuzung Kreisstraße* liegen.



Abb. 75: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung



Abb. 76: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

7. Walk-Audit in Wuppertal Höhe



7.1 Quartiersvorstellung – Wuppertal Höhe

Das Quartier Höhe mit ca. 5400 Einwohnern liegt im äußeren Westen der Stadt Wuppertal im Stadtteil Vohwinkel, an der Stadtgrenze zu Solingen und Haan. Im Norden wird das Quartier durch die stark befahrende A46 und im Süden durch das Naherholungsgebiet Schrödersbusch abgegrenzt. Prägend für das Quartier Höhe ist der große Anteil von Wohnbebauung mit mehrgeschossigen Baublöcken und Hochhäusern aus den siebziger Jahren.

Die Bevölkerungsentwicklung im Quartier Höhe zeigt in den letzten 20 Jahren einen kontinuierlichen Rückgang. Die Gesamtbevölkerung sank dabei um fast 20 %. Der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund der Gesamtbevölkerung steigt immer weiter an. Der Altersdurchschnitt im Quartier liegt bei ungefähr 41 Jahren, der Durchschnitt der gesamten Stadt Wuppertal liegt bei 44 Jahren. Mit dem Durchschnittsalter gehört Höhe zu den jüngsten Quartieren

in Wuppertal. Die Altersgruppe der unter 18-Jährigen mit einem Anteil von ca. 22 % und die Gruppe der 18 bis unter 45-Jährigen mit einem Anteil von 33 % machen einen Großteil der EinwohnerInnen seit 2009 aus. Für den gesamten Stadtbezirk Vohwinkel ist mit einem weiteren Bevölkerungsverlust bis 2025 zu rechnen, der vergleichsweise stärker ist als in der Gesamtstadt Wuppertal.

Das Quartier verfügt über wenig private und kommerzielle Infrastruktur und Gewerbe. Industrie ist nicht vorhanden. Einzelne Nahversorger und Lebensmitteldiscounter, Bankfilialen und Ärzte ergänzen das Angebot im Wohngebiet. Die soziale Infrastruktur ist derzeit im Wandel und in Teilbereichen sogar vom Abbau betroffen. Aber dennoch bieten drei Tageseinrichtungen für Kinder und ein Familienzentrum ein gutes Bildungs- und Betreuungsangebot. Im Quartier befinden sich neben den Tageseinrichtungen

zwei Jugendeinrichtungen, die *Offene Tür* und das *Kinder- und Jugendzentrum Dasnöckel*.

Im Quartier oder in der näheren Umgebung befinden sich einige Freizeitangebote. Das Quartier selbst verfügt über das Parkgelände Ehrenhain, Kinderspielplätze oder beispielsweise den *Bolzplatz Dasnöckel*. Zudem grenzt Höhe an das Naherholungsgebiet *Schrödersbusch* mit Wander- und Spazierwegen Richtung Solingen. Ebenfalls ist das Quartier mit dem gut ausgebauten Busliniennetz gut an die umliegenden Stadtteile angebunden. (vgl. Stadt Wuppertal 2014)



Abb. 77: Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtraum / Quelle: eigene Darstellung

7.2 Aktionstag

Ablauf Aktionstag

Um einen Eindruck von den einzelnen Quartieren zu bekommen, wurden im Vorfeld der Aktionstage Bestandsanalysen erstellt und soziodemographische Gegebenheiten analysiert. Anschließend folgten Vorgespräche mit den jeweiligen Akteuren in den verschiedenen Quartieren, um den Verlauf der Route und den Ablauf der Aktionstage abzustimmen.

Am Aktionstag haben zehn TeilnehmerInnen teilgenommen. Auf Grund dieser geringen Zahl handelt es sich bei dem Projekt um eine Vorstudie, welche nicht repräsentativ für ähnliche Stadträume ist.

Der Aktionstag gestaltete sich wie folgt: Nach der Begrüßung der TeilnehmerInnen wurde ein Überblick über den Ablauf des Tages gegeben. Ein halbstündiger Input zu den Zielen der Fußwegeplanung hat die TeilnehmerInnen zum Thema der Fußgängerfreundlichkeit sensibilisiert. Wichtiger Bestandteil dieses Inputs waren

geglückte Neugestaltungen von Straßenräumen. Zugleich erfuhren die TeilnehmerInnen mehr über den Gebrauch der Tablet-Computer. Anschließend startete der Walk-Audit mit

einer gemischten Gruppe aus zehn Personen mit weiblichen und männlichen Teilnehmern aus allen Altersgruppen zwischen 20 und 80 Jahren. Für den kompletten Walk-Audit durch



Abb. 78: Gruppenfoto mit allen TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung

Wuppertal Höhe wurden zwei Stunden eingeplant. Nach der Begehung schloss eine einstündige Pause einschließlich der Befragung der TeilnehmerInnen zu subjektiven Eindrücken zur Route an. Diese Pause diente auch dazu, die auf den Tablets gespeicherten Daten aus dem Walk-Audit auf einen Rechner zu übertragen, um diese Ergebnisse für alle sichtbar an die Wand projizieren zu können. Diese Eindrücke wurden anschließend mit allen TeilnehmerInnen und AkteurInnen diskutiert. Dabei wurde vor allem auf extreme Abweichungen, unterschiedliche Sichtweisen oder Gewichtungen eingegangen. Eine Nachbearbeitung sowie die Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse erfolgte anschließend durch das Erhebungspersonal.

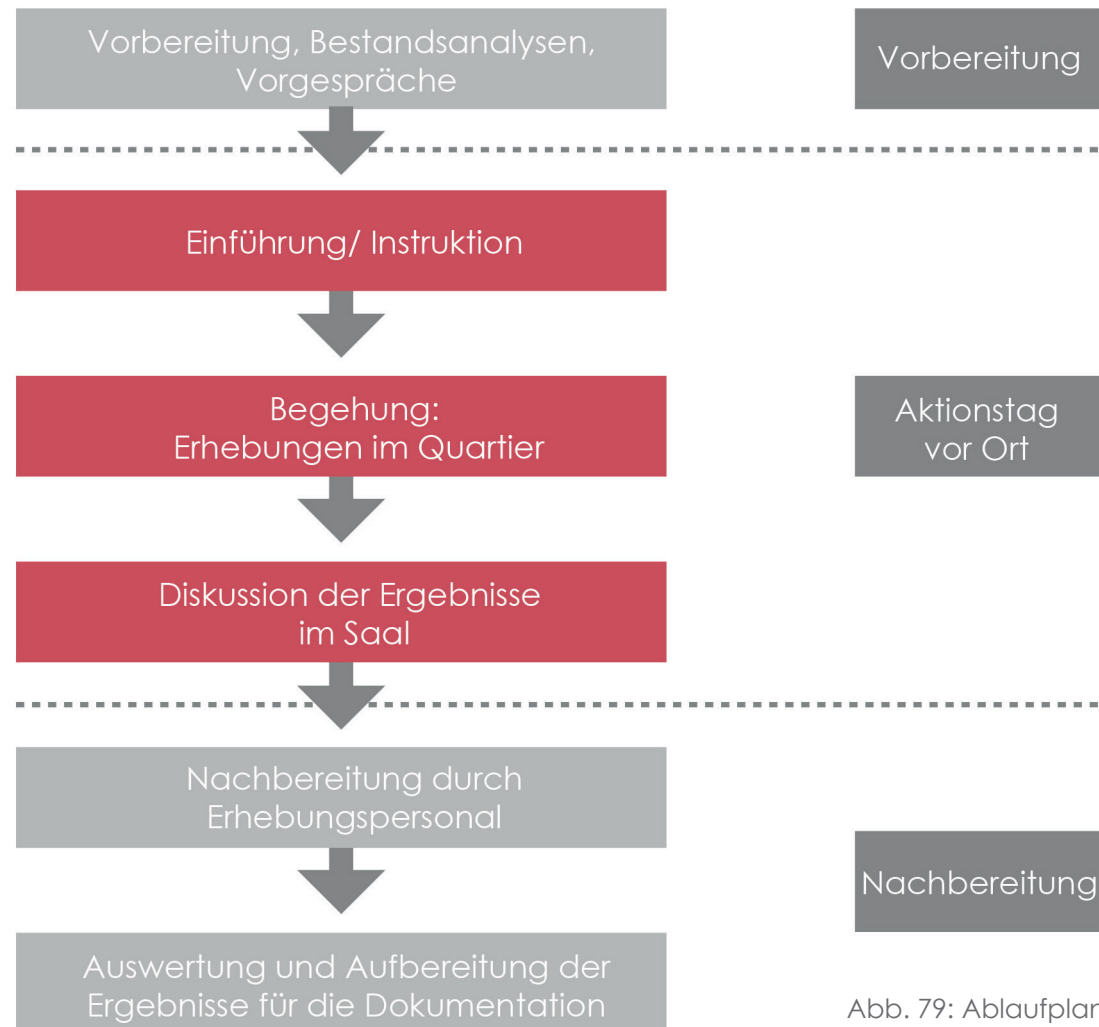


Abb. 79: Ablaufplan des Projektes
/ Quelle: eigene Darstellung

Routeneinteilung

Für den Aktionstag im Quartier Höhe am 14. Juni 2018 wurden zusammen mit allen AkteurInnen die Route vorab festgelegt. Die Route hat insgesamt eine Länge von ca. 470 m und erstreckt sich über die Kreuzung Roßkamper Straße-Ehrenhainstraße, entlang der Straße Dasnöckel und vorbei am Nahversorger Edeka bis zum Waldgebiet Schrödersbusch. Diese Strecke wurde von den AkteurInnen gewählt, da entlang dieser Strecke sehr viel Alltagsverkehr auf Grund der zwei Bushaltestellen und dem Einzelhandel vorhanden ist. Ein wichtiger Teil der Route des Aktionstages ist der Abschnitt rund um den Nahversorger Edeka, da in diesem Teil ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch die Parksituation und die Bushaltestelle besteht. Zusätzlich ist die fußläufige Erreichbarkeit des Einzelhandels für die BewohnerInnen im Quartier von großer Bedeutung.

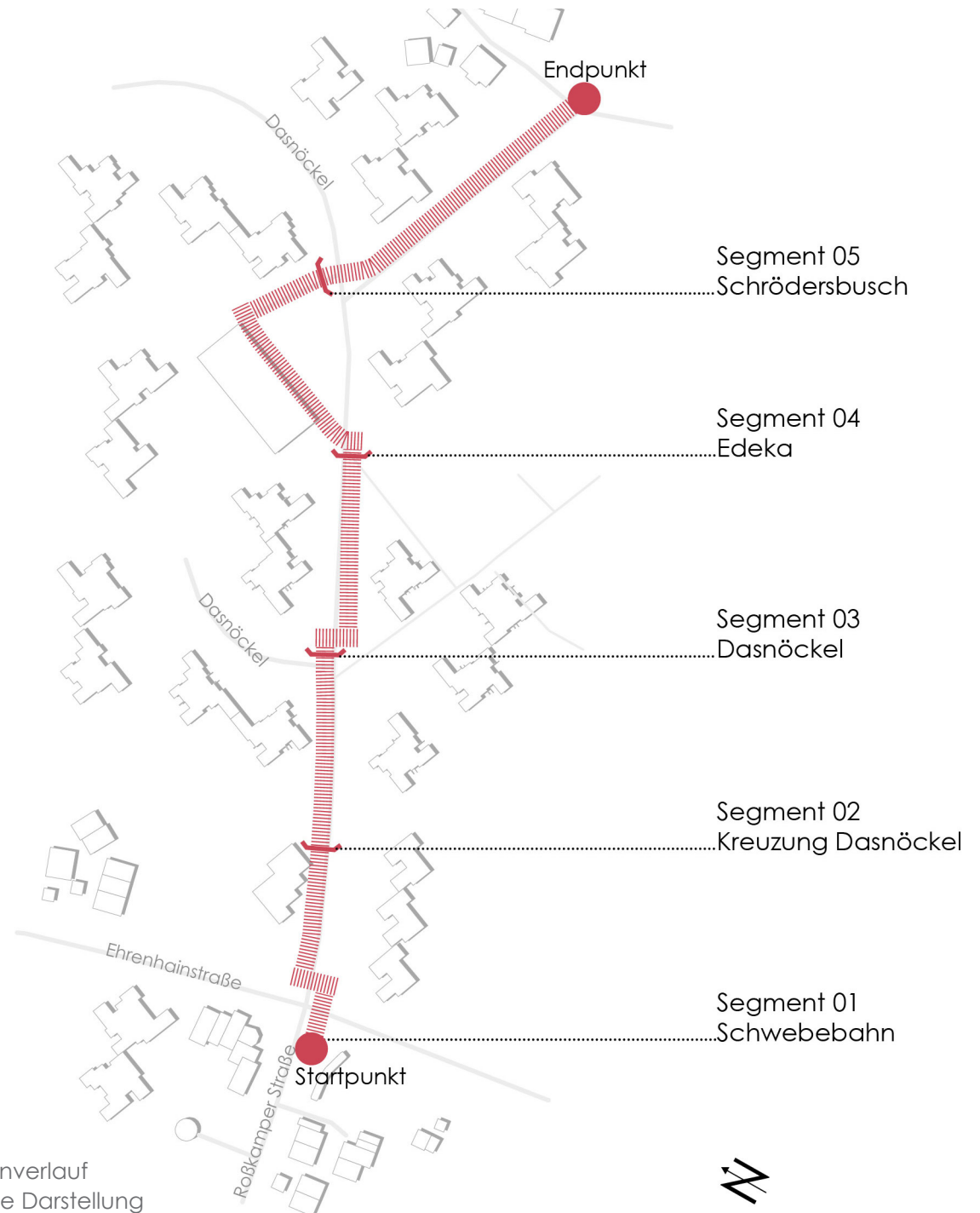


Abb. 80: Routenverlauf
/ Quelle: eigene Darstellung

Die gesamte Route ist in fünf Segmente unterteilt. Alle Segmente bestehen aus einem Straßenabschnitt und einer Kreuzung bzw. einer Straßenüberquerung (s. Abb. 80). Die Länge der einzelnen Segmente liegt zwischen 70 m und 140 m.

Die Route des Walk-Audits startet kurz vor der Kreuzung Roßkamper Straße-Ehrenhainstraße auf dem kleinen Platz vor dem Quartierstreff Schwebebahn. Dort beginnt auch das **erste** Segment *Schwebebahn*. Das Segment führt nur wenige Meter auf der rechten Straßenseite der Roßkamper Straße Richtung Ehrenhainstraße entlang. Kurz danach findet eine Straßenüberquerung über die Ehrenhainstraße in die Straße Dasnöckel statt. In der Straße Dasnöckel wird der Walk-Audit ebenfalls auf der rechten Straßenseite weitergeführt. Nach wenigen Metern ungefähr auf Höhe der Bushaltestelle wird Dasnöckel passiert und

somit die Straßenseite gewechselt. Die Strecke des ersten Segments führt nun auf der linken Straßenseite weiter Richtung Osten bis kurz nach dem gastronomischen Angebot weiter. Dort beginnt das **zweite** Segment *Kreuzung Dasnöckel*. Die Strecke in diesem Segment führt zu Beginn auf der linken Straßenseite entlang der Straße Dasnöckel. Im Anschluss wird die Stichstraße Dasnöckel geradeaus passiert und der Walk Audit wird auf der Selben Straßenseite weitergeführt. Kurz hinter der Kreuzung startet das **dritte** Segment *Dasnöckel*. Schon nach wenigen Schritten verläuft die Route wieder über die Straße Dasnöckel zurück auf die rechte Straßenseite. Nach der Straßenüberquerung führt die Strecke des dritten Segments einige Metern entlang der Straße Dasnöckel bis ungefähr zur Einfahrt des Edeka-Parkplatzes. An diesem Standort ist auch der Startpunkt des **vierten** Segments *Edeka*. Das vierte Segment hat am Anfang eine Straßenüberquerung

der Straße Dasnöckel genau gegenüber der Parkplatzeinfahrt des Einzelhandlers. Die Strecke führt im Anschluss über den Parkplatz bis zur anderen Parkplatzeinfahrt auf der nordöstlichen Seite. In der Parkplatzeinfahrt ist auch der Beginn des letzten und **fünften** Segments *Schrödersbusch*. Die Route des fünften Segments startet mit einer erneuten Straßenüberquerung in Richtung der Bushaltestelle und verläuft weiter in der Stichstraße zum Waldgebiet Schrödersbusch. In dieser Strichstraße führt die Route auf der linken Straßenseite bis zum Ende der Straße entlang. Dort befindet sich auch der Endpunkt der gesamten Route.

Erhebungskriterien

Der Kriterienkatalog, der für jedes einzelne Segment der Gesamtroute während des Walk-Audits mit Hilfe der Tablet-Computer in Vohwinkel-Höhe erhoben wurde, besteht aus den Erhebungskriterien im Anhang. Die Zusammensetzung der Kriterien und die Bedeutung sind im vierten Kapitel bereits vorgestellt worden. Das Kriterium *Verhältnis zwischen Gehweg und Fahrbahn* der physischen Eigenschaften und *Kunstobjekte* und *Leerstand* aus dem Bereich der städtebaulichen Qualitäten sind nicht im Erhebungskriterienkatalog enthalten, da in Höhe entlang der ausgewählten Route keine Kunstobjekte und keine leer stehenden Gebäude vorhanden sind und die Frage nur zu einer unnötigen Verwirrung der TeilnehmerInnen führen würde. Außerdem zeichnet sich das Quartier vor allem durch die Wohnbebauung der 70er Jahre aus. Das macht eine Schätzung des Verhältnisses zwischen Gehweg und Fahrbahn sehr schwierig.



Abb. 81: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

7.3 Ergebnisse des Walk-Audits

Für einen umfassenden Überblick der Ergebnisse sind diese nach TeilnehmerInnen insgesamt sowie geschlechtsspezifisch und nach Altersgruppen aufgeteilt. Die Ergebnisse sind zunächst in der

Gesamtübersicht dargestellt. Dort werden die Ergebnisse aller TeilnehmerInnen des Walk-Audits dargestellt. Darauf folgt die Darstellung des besten und des schlechtesten Segments. Anschließend sind die Kriterien der gesamten Route noch einmal im Vergleich abgebildet, um auf positive Aspekte und Defizite für die Route hinzuweisen, nicht zuletzt im Hinblick auf mögliche Verbesserungen. Daran schließt der Vergleich der Ergebnisse männlicher und weiblicher Teilnehmer an, sowie abschließend die Ergebnisse verschiedener Altersgruppen. Durch diese differenzierte Betrachtung der Ergebnisse lassen sich Rückschlüsse auf Unterschiede oder Gemeinsamkeiten bei der Bewertung ziehen. Dieses sollte Einfluss auf die lokalspezifischen stadträumlichen Verbesserungen haben. Am Walk-Audit haben insgesamt zehn Personen teilgenommen und alle zehn Datensätzen konnten ausgewertet werden.



Abb. 82: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

7.3.1 Bewertung der Fußgänger- freundlichkeit der gesamten Route durch alle TeilnehmerInnen

In Höhe liegt der Walkability-Index
bei 2,3 – unter dem Durchschnitt

Grundsätzlich liegt die Fußgängerfreundlichkeit
der zurückgelegten Route in Höhe bei 2,3.
Maximal kann ein Wert von 5 erreicht werden.

Damit liegt der ermittelte Gesamtwert in Höhe
im unteren Mittelfeld. Drei Segmente von den
insgesamt fünf Segmenten der gesamten Route

unterschreiten den Mittelwert von 2,3.

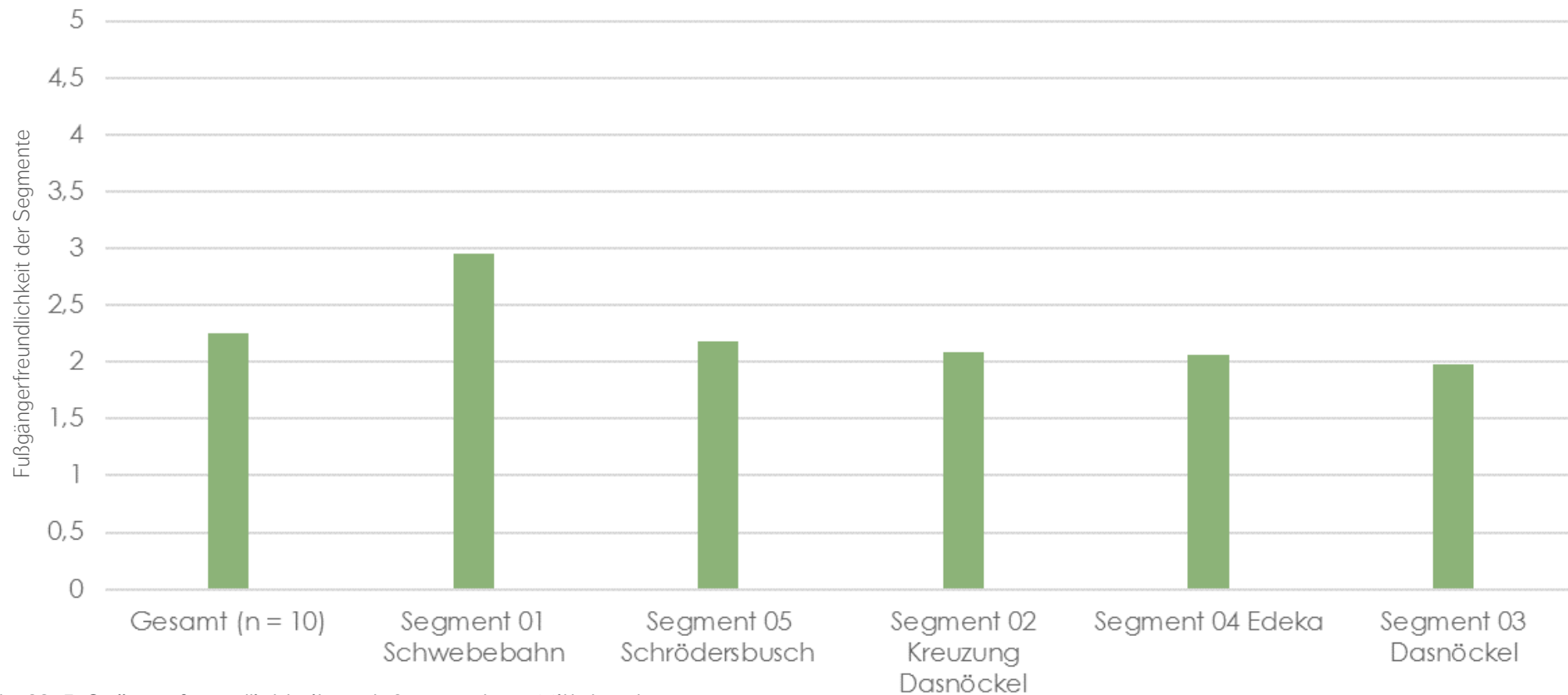


Abb. 83: Fußgängerfreundlichkeit nach Segmenten - Mittelwert
aller TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung



Fußgängerfreundlichkeit
der Segmente

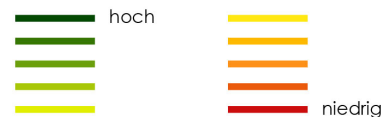


Abb. 84: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente nach allen Teilnehmern
/ Quelle: eigene Darstellung

Das Segment 01 *Schwebebahn* erhält die beste Bewertung und das Segment 03 *Dasnöckel* schneidet am schlechtesten ab

In dieser Gesamtübersicht der fünf Segmente ist erkennbar, dass das Segment 01 *Schwebebahn* am fußgängerfreundlichsten bewertet ist, das Segment 03 *Dasnöckel* hat die schlechteste Bewertung erhalten. Diese zwei Segmente sind anschließend noch einmal detailliert dargestellt, um das Ergebnis anhand der Bewertungen der Kriterien nachvollziehen zu können. Insgesamt liegen die Bewertungen der einzelnen Segmente sehr nah beieinander. Am deutlichsten sticht jedoch das beste Segment 01 *Schwebebahn* mit einem sehr hohen Walkability-Index von 3 heraus.



Abb. 85: Segment 01 Schwebebahn/
Quelle: eigene Darstellung

Segment 01 Schwebebahn

Hohe Fußgängerfreundlichkeit

Saubere Gehwege mit
Sitzmöglichkeiten und viel
Begrünung vor der Schwebebahn

Die Kreisdiagramme zeigen, dass das Segment 01 Schwebebahn das beste Segment des untersuchten Gesamtweges ist. Dieses basiert unter anderem darauf, dass der Straßenraum vor der ausrangierten Schwebebahn über einen Haltestellenbereich verfügt. Aus diesem Grunde werden auch die physischen Eigenschaften wie Haltestelle des ÖPNV, Sitzmöglichkeiten und die Begrünung sehr gut bewertet. Außerdem sind keine Hindernisse für FußgängerInnen vorhanden, da für alle VerkehrsteilnehmerInnen ausreichend Platz vorhanden ist. Hinzu kommt, dass dort keine Autos parken können. Dies wirkt sich sehr positiv auf die Fußgängerfreundlichkeit aus. Darüber hinaus sind in dem Segment eine Eisdiele und ein Imbiss sowie ein Kiosk vorhanden, die Schwebebahn stellt einen besonderen Orientierungspunkt dar. Diese Aspekte erhöhen die städtebaulichen Qualitäten. Die einzigen Kriterien, die sehr schlecht abgeschnitten haben, sind die Geschwindigkeitsbegrenzung und die Fußgängerüberwege. Weder von der Haltestelle

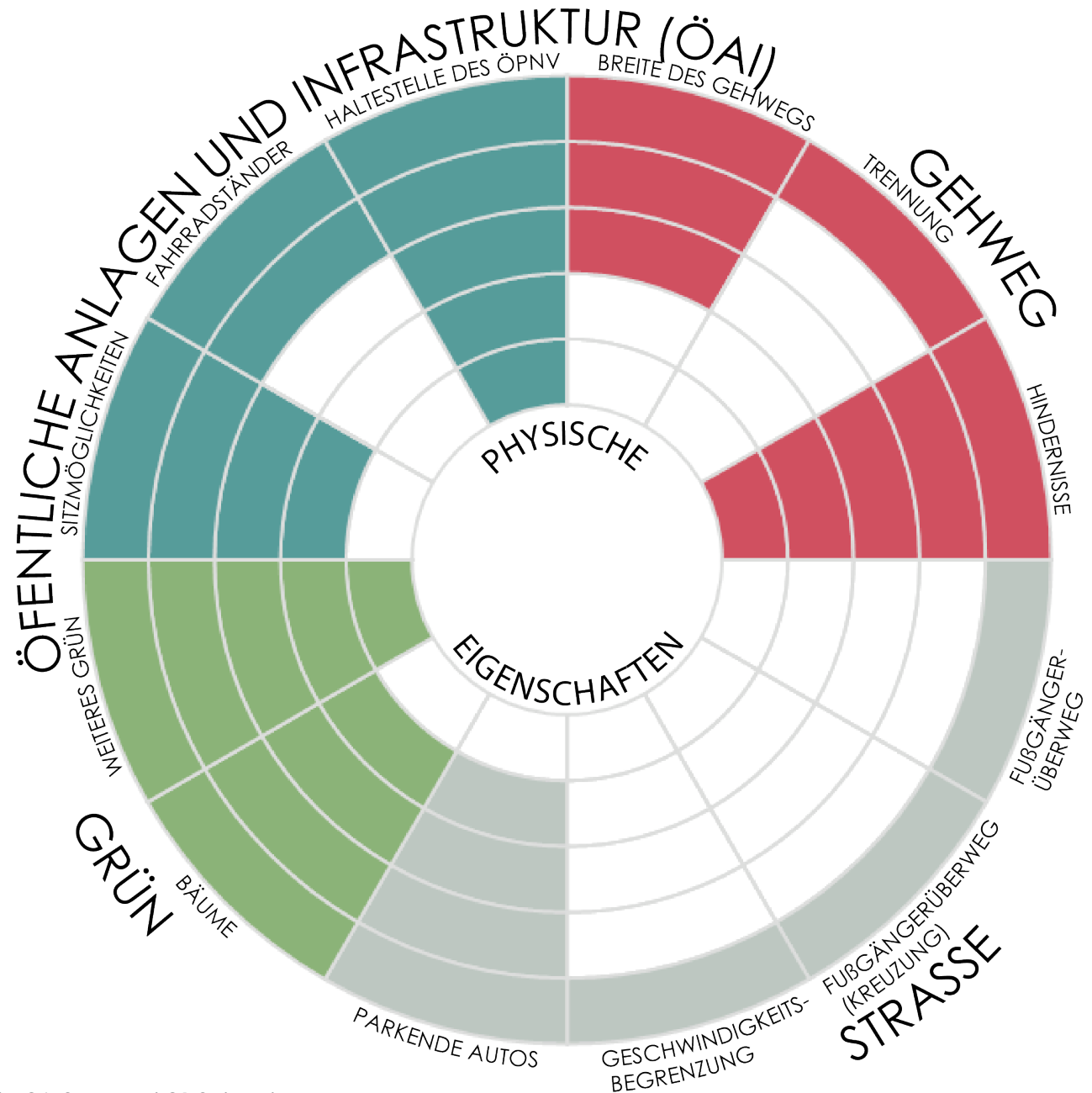


Abb. 86: Segment 01 Schwebebahn - physische Eigenschaften
/ Quelle: eigene Darstellung

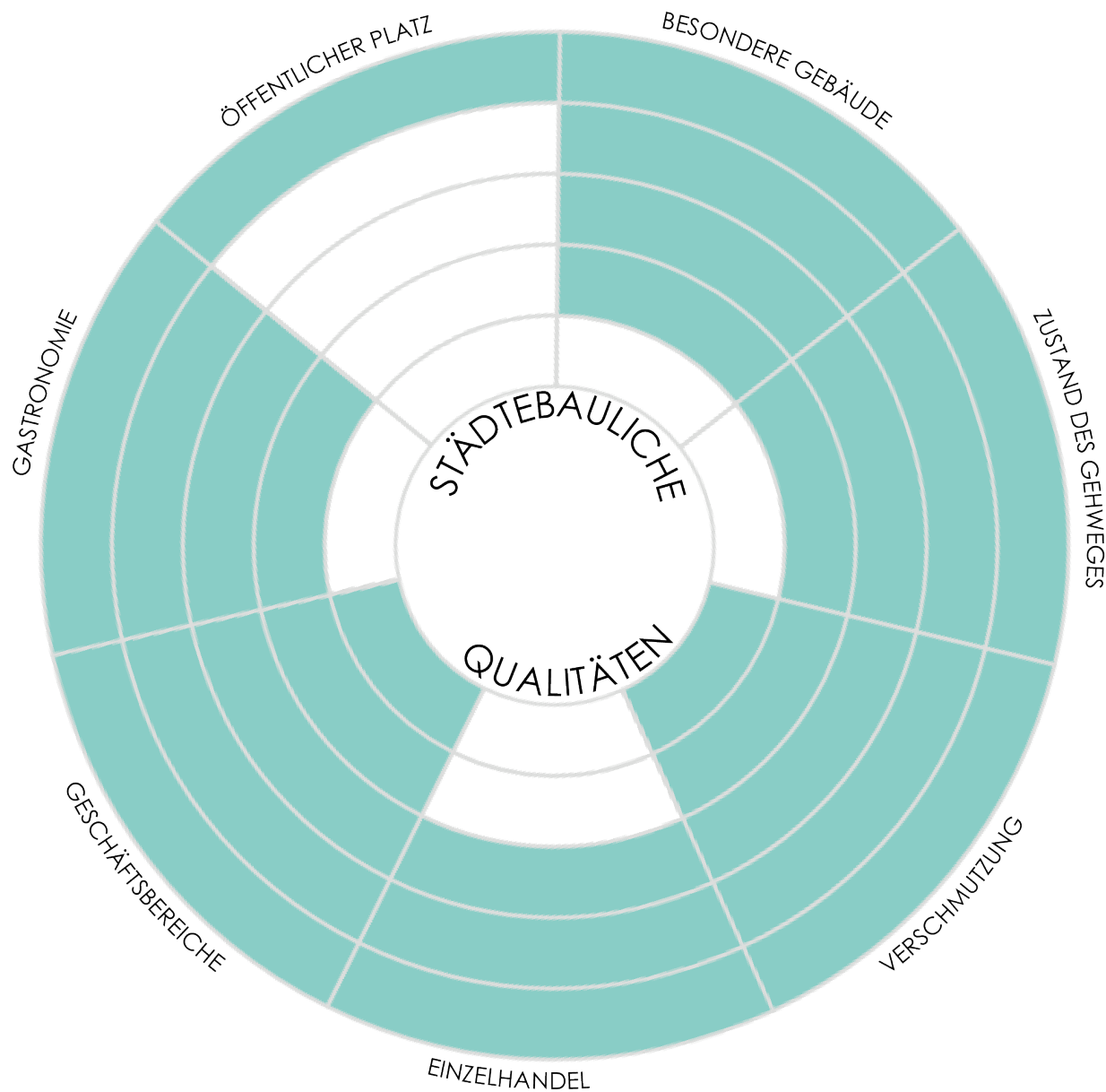
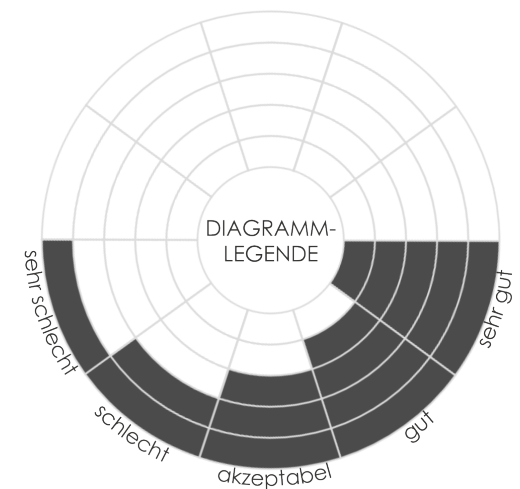


Abb. 87: Segment 01 Schwebebahn -
städtebauliche Qualitäten /
Quelle: eigene Darstellung

zur gegenüberliegenden Seite, noch an der Kreuzung Dasnöckel/Ehrenhainstraße ist ein Fußgängerüberweg vorhanden. Jedoch besteht an beiden Stellen ein hoher Querungsbedarf für FußgängerInnen: Gegenüber der Schwebebahn und der Haltestelle liegen die Eisdiele, der Imbiss und das Kiosk. Hinzu kommt, dass an dieser Stelle einige Schulkinder die Bushaltestelle nutzen und die Straße queren müssen. Der Walk-Audit stellt außerdem heraus, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h für Autos an dieser Stelle als zu hoch empfunden wird. Dies ist ebenfalls auf die fehlenden Fußgängerüberwege zurückzuführen und kann bei querenden Fußgängern zu einem Gefühl der Unsicherheit führen.



Segment 03 Dasnöckel

Niedrige Fußgängerfreundlichkeit

Unübersichtliche Straße ohne Fußgängerüberwege

Die Kreisdiagramme zeigen deutlich, dass das Segment 03 *Dasnöckel* im Hinblick auf verschiedene Kriterien am schlechtesten abschneidet. An dieser Stelle der Route sind keine Fußgängerüberwege vorhanden (in diesem Segment gibt es keine Kreuzung, daher ist das Kriterium Fußgängerüberweg Kreuzung nicht bewertet), weitere physische Eigenschaften wie die Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn sind nicht gut bewertet. Auf der Straße dominieren parkende Autos und erschweren zusätzlich zum fehlenden Fußgängerüberweg das Überqueren der Straße. Die parkenden Autos versperren den Weg und behindern die Sicht auf den Verkehr auf der Straße. Damit stellen die parkenden Autos ein großes Hindernis für die Querung der Straße von Rollstuhlfahrenden oder Menschen mit Kinderwagen dar. Außerdem wird negativ vermerkt, dass keine Sitzmöglichkeiten, Fahrradständer oder Bushaltestellen vorhanden sind.

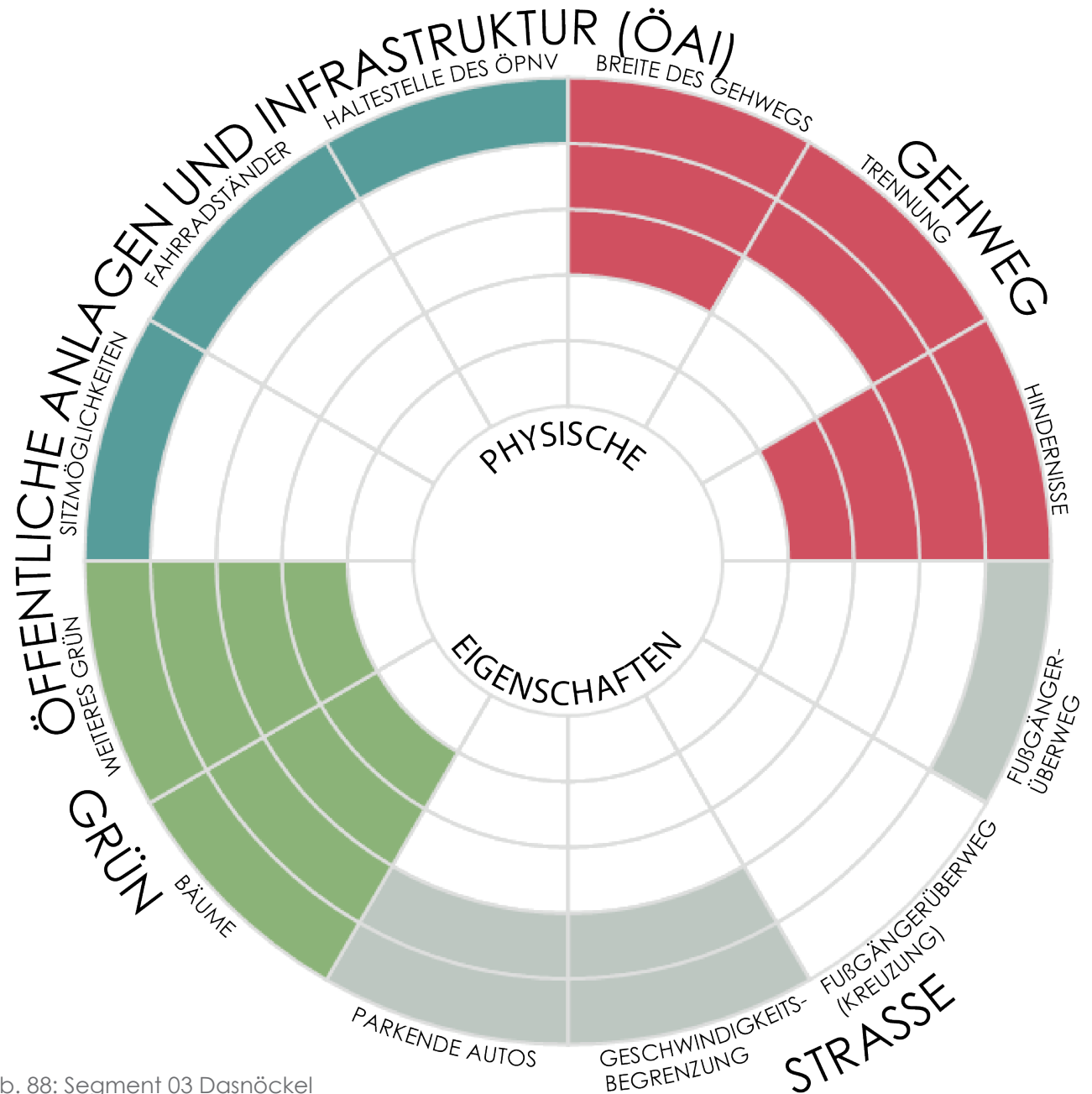


Abb. 88: Segment 03 Dasnöckel
physische Eigenschaften /
Quelle: eigene Darstellung

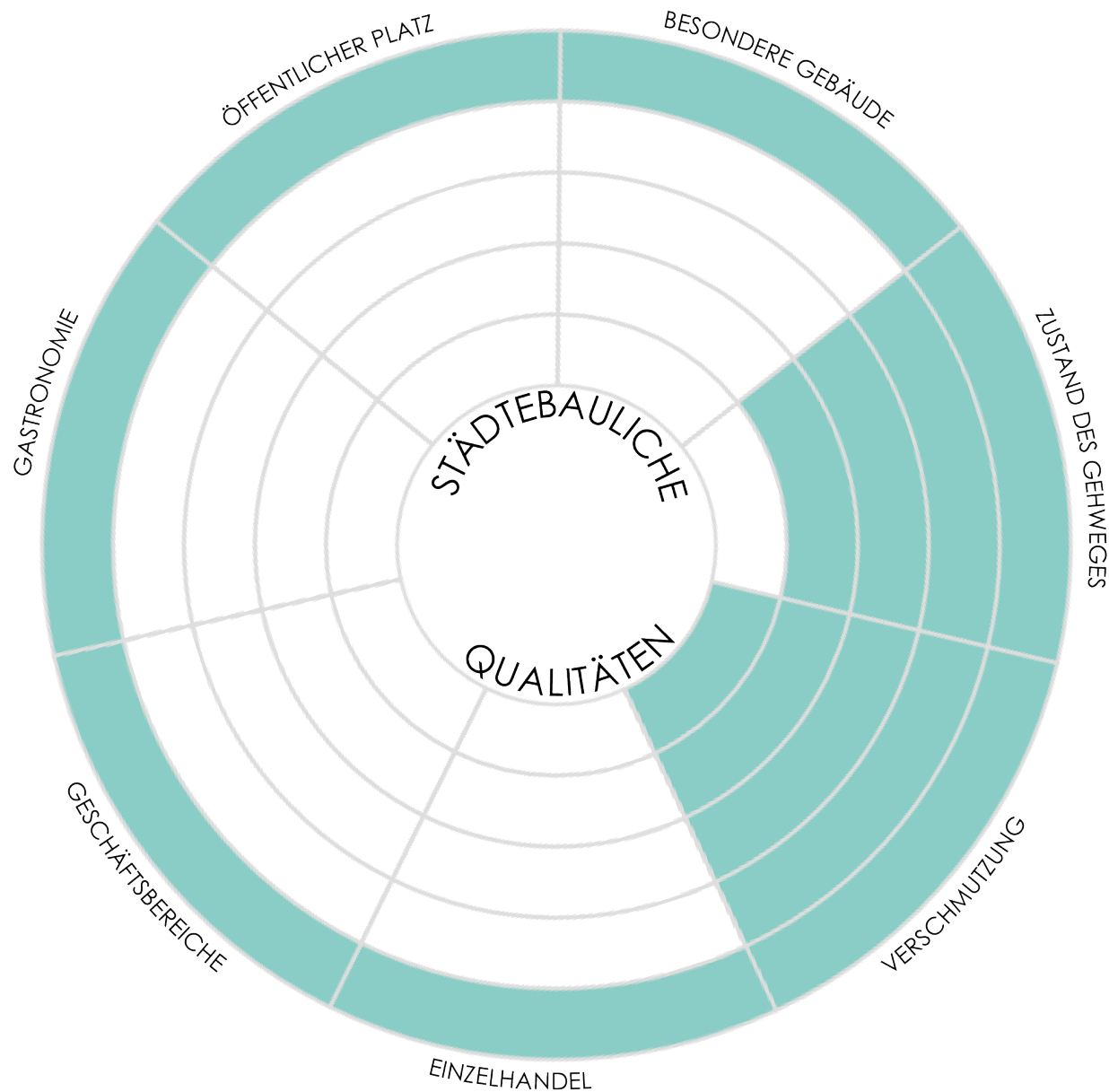
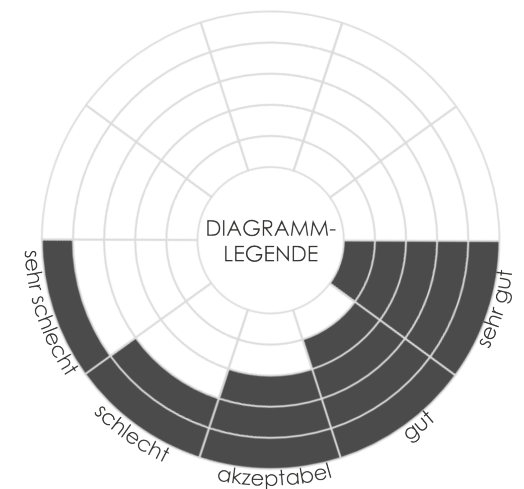


Abb. 89: Segment 03 Dasnöckel
städtebauliche Qualitäten
/Quelle: eigene Darstellung

Neben dem Zustand des Gehwegs und der Verschmutzung haben alle anderen Kriterien der städtebaulichen Qualitäten sehr schlecht abgeschnitten. Dies liegt vor allem daran, dass an dieser Stelle der Route ausschließlich Wohnungen vorhanden sind.



Bewertung der Kriterien durch alle TeilnehmerInnen

Höhe ist sehr begrünt und sauber – jedoch ohne Fußgängerüberwege

Die Fußgängerfreundlichkeit der gesamten Route lässt sich aus den in Abbildung 91 aufgeführten Kriterien ableiten. Die Route wird von den Teilnehmern als sehr begrünt bewertet, das Kriterium weiteres Grün (beispielsweise Grünflächen) hat durchgehend die beste Bewertung erhalten. Außerdem werden die Gehwege als sehr sauber bewertet, ebenso gibt es keine Hindernisse für FußgängerInnen auf den Gehwegen. Am schlechtesten hat das Kriterium Fußgängerüberweg an Kreuzungen und über Straßen abgeschnitten: Auf der Route gibt es nur sehr wenige Fußgängerüberwege, um das Queren der Straßen zu erleichtern. Darüber hinaus ist das Kriterium öffentlicher Platz sehr schlecht bewertet. Entlang der gesamten Route durch Höhe ist kein Platz zum Verweilen vorhanden. Gerade für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen sind Plätze mit Sitzbänken im öffentlichen Raum ein wichtiger Bestandteil des Straßenraums zur Erholung, vor allem auch

für Ruhepausen auf längeren Wegen. Darüber hinaus können öffentliche Plätze als Treffpunkt in der Nachbarschaft und zum Austausch dienen. Des Weiteren ist die Trennung zwischen Gehweg

und Fahrbahn schlecht bewertet. Bei schnell fahrenden Autos kann dies für FußgängerInnen zur Unsicherheit beitragen.



Abb. 90: Segment 03 Dasnöckel / Quelle: eigene Darstellung

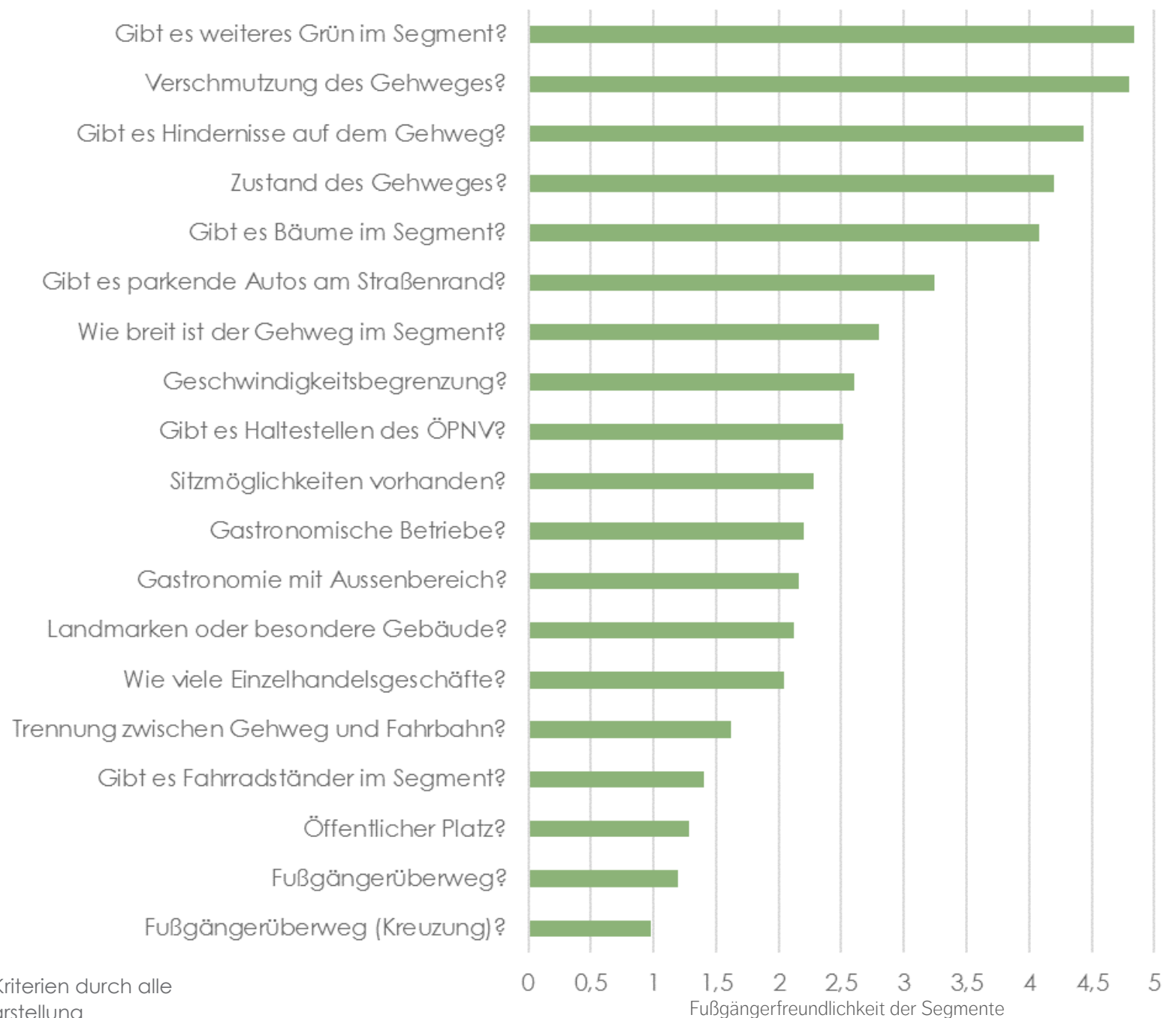


Abb. 91: Rangliste aller bewerteten Kriterien durch alle TeilnehmerInnen / Quelle: eigene Darstellung

7.3.2 Ergebnisse der weiblichen und männlichen Teilnehmer

Weibliche Teilnehmer bewerten Kreuzung Dasnöckel als schlechtestes Segment

Als bestes Segment der Route beurteilen die männlichen Teilnehmer das Segment 01 *Schwebebahn*. Als schlechtestes Segment das Segment 03 *Dasnöckel*.



Abb. 92: Segment 03 Dasnöckel
/ Quelle: eigene Darstellung

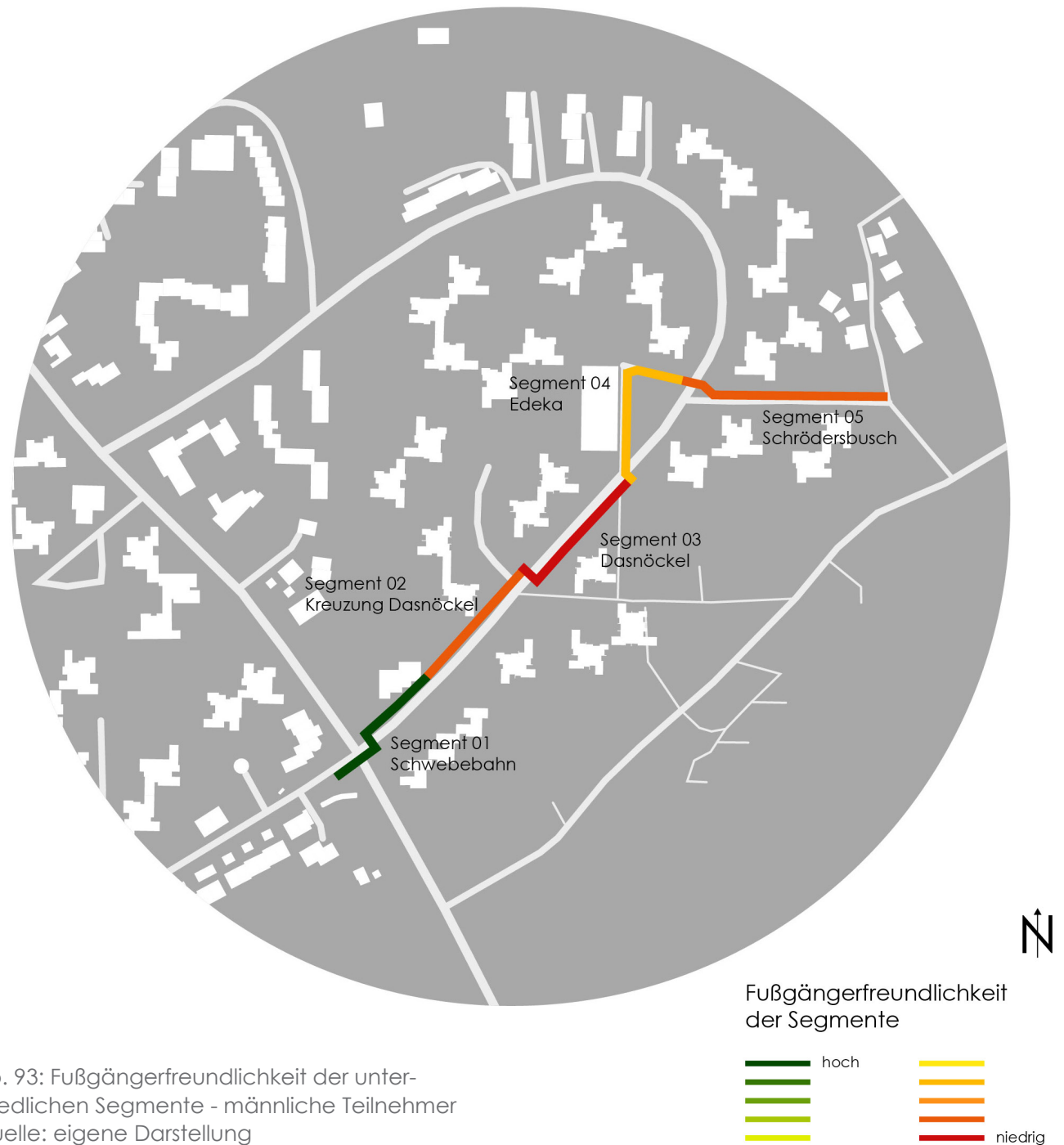
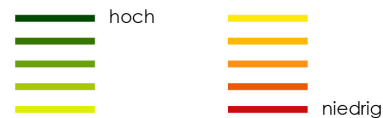




Abb. 94: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - weibliche Teilnehmer / Quelle: eigene Darstellung

Fußgängerfreundlichkeit der Segmente



Die weiblichen Teilnehmer des Walk-Audits bewerten das Segment 01 *Schwebbahn* als besten Abschnitt der Route und das Segment 02 *Kreuzung Dasnöckel* als schlechtesten. Hier weichen die Ergebnisse von den Gesamtergebnissen aller TeilnehmerInnen ab, die Segment 03 *Dasnöckel* als schlechtestes Segment bewertet haben.



Abb. 95: Segment 05 Schrödersbusch / Quelle: eigene Darstellung

Alle TeilnehmerInnen im Vergleich mit den männlichen und weiblichen Teilnehmern

Durch den Vergleich wird eine Abweichung sichtbar: wie zuvor erläutert, ist das Segment mit der höchsten Walkability Segment 01 *Schwebebahn* und das Segment mit der niedrigsten Fußgängerfreundlichkeit Segment 03 *Dasnöckel*. Betrachtet man nun die Ergebnisse aufgeteilt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern, ist erkennbar, dass das schlechteste und beste Segment bei den männlichen Teilnehmern mit den Bewertungen des Mittelwerts aller TeilnehmerInnen übereinstimmt. Die weiblichen Teilnehmer jedoch bewerten das Segment 02 *Kreuzung Dasnöckel* als das Segment mit der niedrigsten Fußgängerfreundlichkeit. Aus diesen Ergebnissen lässt sich annehmen, dass Männer und Frauen den Stadtraum offensichtlich unterschiedlich wahrnehmen.

Für die Stadtplanung sind beide Sichtweisen relevant und wichtig. Daher sollte bei den Walk-Audits, aber auch bei anderen Veranstaltungen,

immer auf ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen weiblichen und männlichen Teilnehmern geachtet werden. Somit können bei der Straßenraumgestaltung gleichermaßen alle

Bedürfnisse berücksichtigt werden. In Höhe haben sechs Frauen und vier Männer am Walk-Audit teilgenommen.



Abb. 96: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

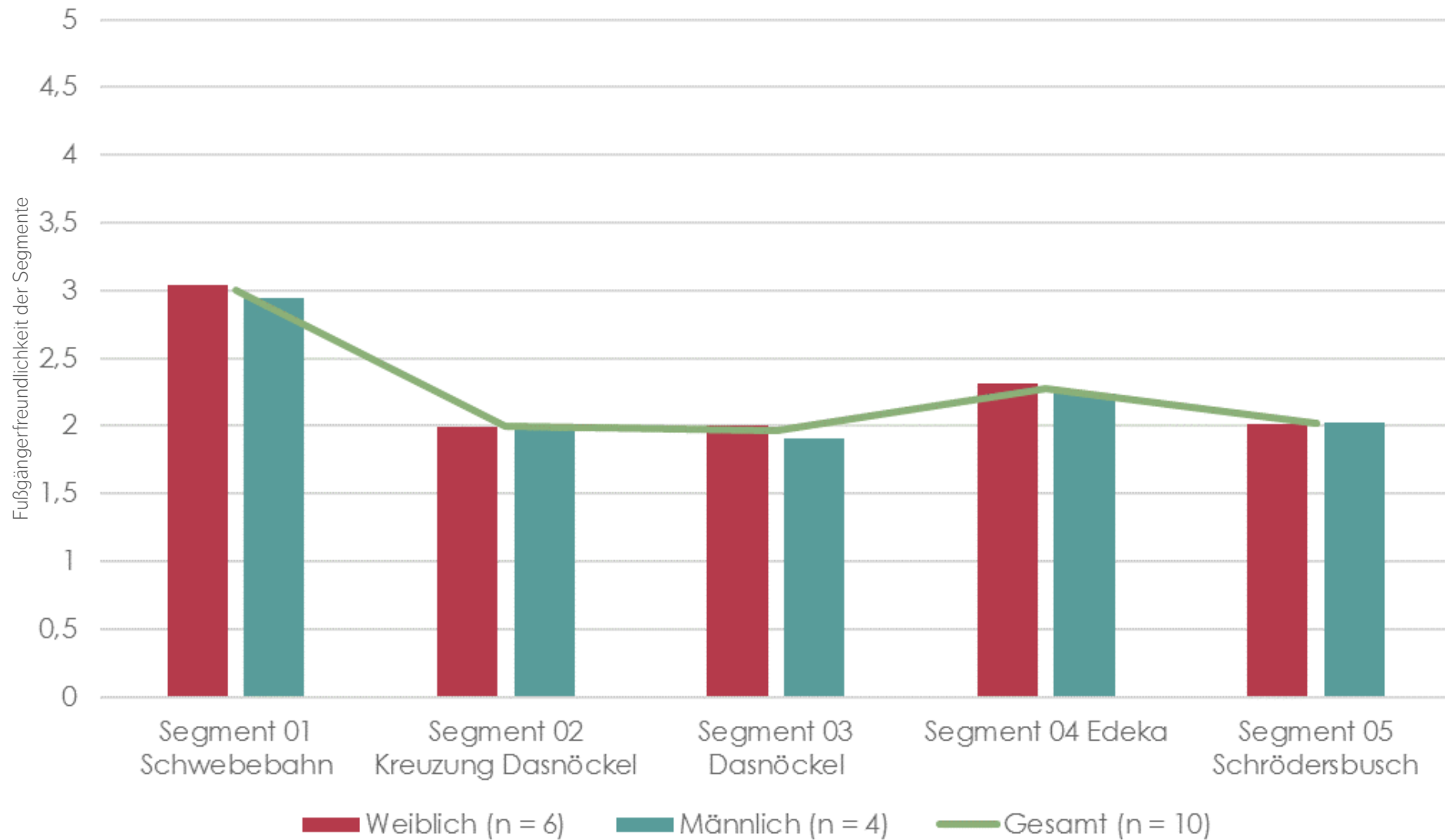


Abb. 97: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit weiblichen und männlichen Teilnehmern / Quelle: eigene Darstellung

7.3.3 Ergebnisse nach unterschiedlichen Altersgruppen

Altersgruppen bewerten bestes und schlechtestes Segment gleich

Für die Altersgruppe der 18 – 59-jährigen ist das Segment 01 *Schwebebahn* das fußgängerfreundlichste und das Segment 03 *Dasnöckel* das schlechteste.



Abb. 98: Segment 01 Schwebebahn
/ Quelle: eigene Darstellung

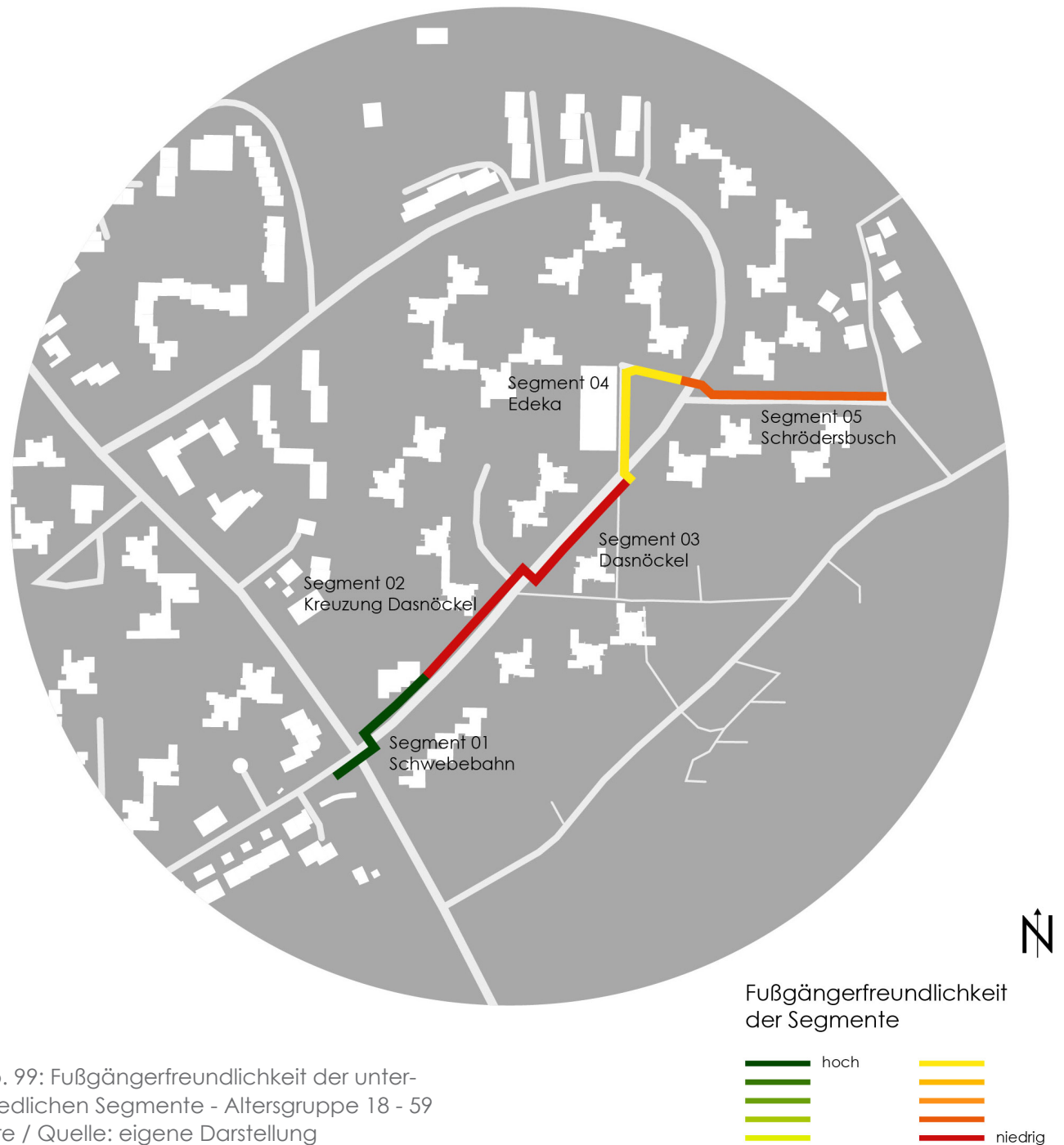
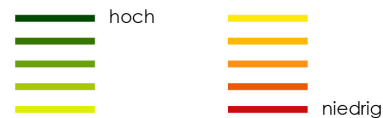


Abb. 99: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 18 - 59 Jahre / Quelle: eigene Darstellung



Abb. 100: Fußgängerfreundlichkeit der unterschiedlichen Segmente - Altersgruppe 60 - 79 Jahre / Quelle: eigene Darstellung

Fußgängerfreundlichkeit
der Segmente



Die 60 - 79-jährigen TeilnehmerInnen des Walk-Audits bewerten ebenfalls das Segment 01 *Schwebbahn* als besten Abschnitt, jedoch Segment 03 *Dasnöckel* als schlechtesten Abschnitt.



Abb. 101: Segment 03 Dasnöckel / Quelle: eigene Darstellung

Alle TeilnehmerInnen im Vergleich mit unterschiedlichen Altersgruppen

Bei dem Vergleich der Altersgruppen mit dem Mittelwert der gesamten TeilnehmerInnen sind keine Abweichungen zu nennen. Sowohl die 18 – 59-Jährigen, als auch die 60 – 79-Jährigen TeilnehmerInnen bewerten Segment 01 *Schwebebahn* als bestes Segment der Route und Segment 03 *Dasnöckel* als schlechtestes. Diese gleichen Bewertungen sind auffällig und lassen sich wahrscheinlich durch den Umstand erklären, dass von den zehn TeilnehmerInnen nur eine Person in die Altersgruppe 60 – 79-Jährige fällt. Die Gruppe der 18 – 59-Jährigen besteht dagegen aus neun Personen.



Abb. 102: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

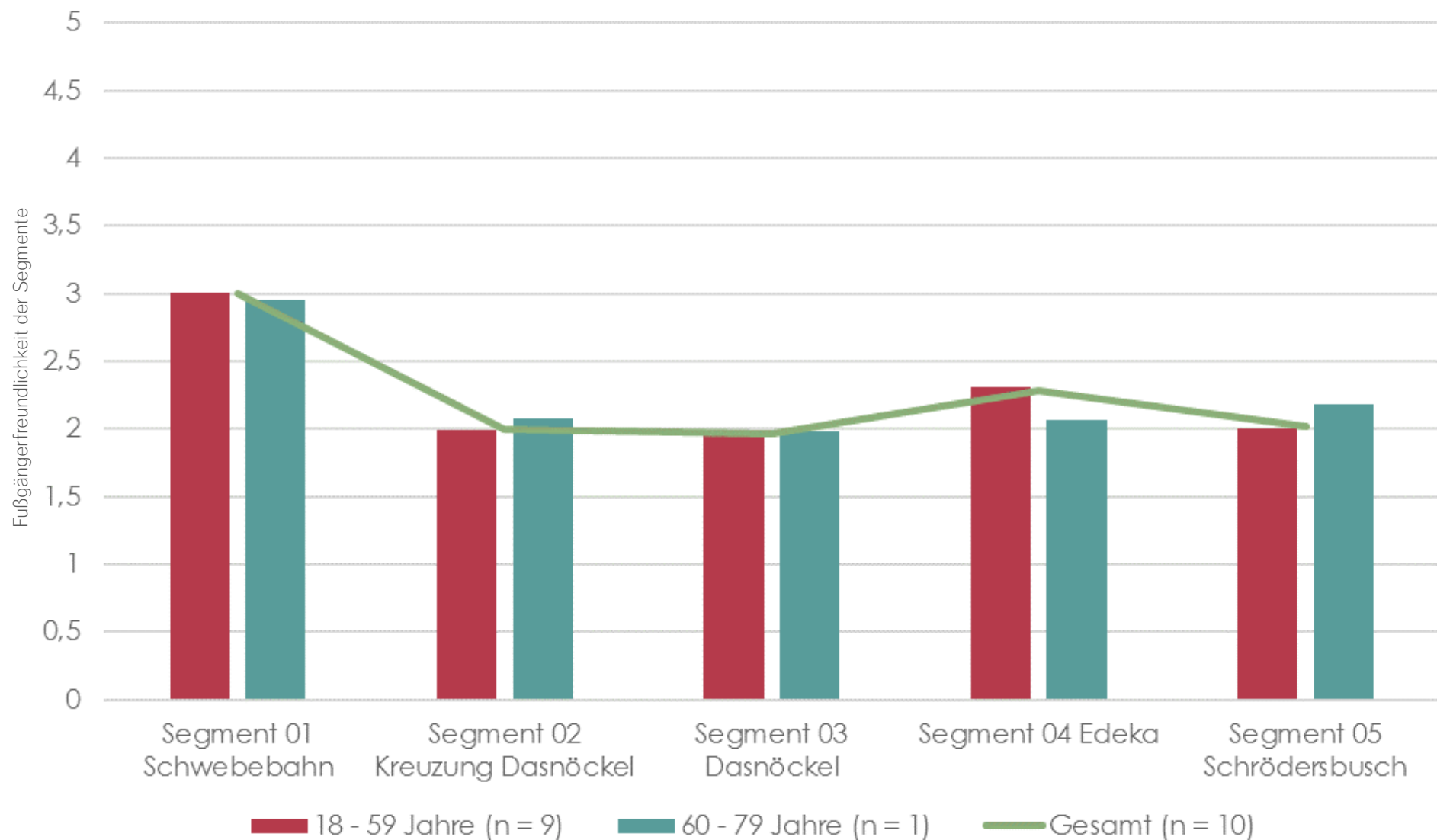


Abb. 103: Vergleich der Segmentbewertungen aller TeilnehmerInnen mit verschiedenen Altersgruppen /Quelle: eigene Darstellung

7.3.4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Fußgängerfreundlichkeit der Route in Wuppertal Höhe liegt insgesamt unter dem erreichbaren Durchschnitt mit einem Walkability-Index von 2,3. Dies bedeutet, dass kleine Veränderungen auf der Route zu einer Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit beitragen können. Die betrachteten Gruppen, aufgeteilt nach Geschlecht und Alter, sind nicht immer untereinander und im Vergleich zu allen Teilnehmern zu abweichenden Ergebnissen gekommen. Dies verdeutlicht, wie wichtig TeilnehmerInnen mit verschiedenen Bedürfnissen für die Walk-Audits sind. Somit können verschiedenste Anforderungen an den Straßenraum erfasst und umgesetzt werden. Die Aufteilung der TeilnehmerInnen in verschiedene Gruppen zeigt, dass überwiegend Segment 01 *Schwebebahn* als bestes Segment genannt wird. Maßnahmen für eine Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit sind vor allem für Segment 03 *Dasnöckel* und Segment 02 *Kreuzung Dasnöckel* nötig.



Abb. 104: Diskussionsrunde / Quelle: eigene Darstellung

7.4 Maßnahmenkatalog

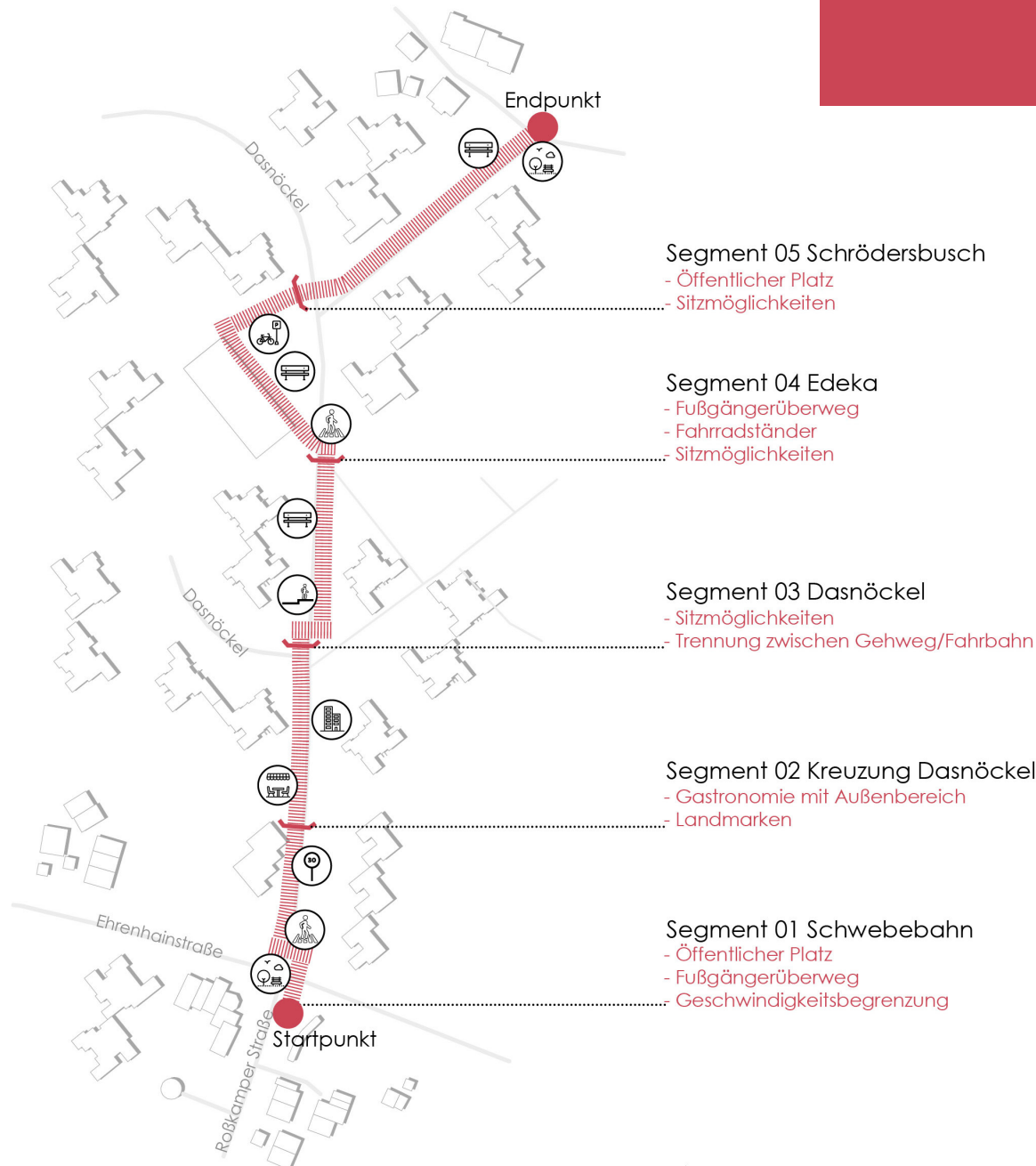


Abb. 105: Maßnahmenkarte
/ Quelle: eigene Darstellung

Aufbauend auf den Ergebnissen des Walk-Audits im Quartier Höhe werden im Folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit entlang der gesamten Route vorgestellt. Die Maßnahmen sind als Vorschläge und Anregungen für die Kommune zu verstehen und sollen eine Hilfestellung für die eventuelle Aufstellung eines neuen städtebaulichen Konzepts bieten. Der Maßnahmenkatalog gliedert sich nach den einzelnen fünf Segmenten, die am Aktionstag bewertet wurden. Die einzelnen Maßnahmen wurden anhand der am schlechtesten bewerteten Kriterien in dem jeweiligen Segment entwickelt. Zudem wird darauf hingewiesen, dass das Quartier Höhe ein Wohngebiet ist und dadurch fast in jedem Segment der fehlende Einzelhandel oder fehlende Gastronomiebetriebe negativ bewertet wurden. Aber da es nicht sinnvoll wäre, für alle Segmente die Maßnahmen nach diesen Kriterien zu entwickeln, wurden diese schlecht bewerteten

Segment 01 Schwebebahn

Einen Fußgängerüberweg über die Kreuzung Roßkamper Straße/Dasnöckel



Öffentlicher Platz

Kriterien nicht mit in den Maßnahmenkatalog aufgenommen. Die Umsetzungsmöglichkeit und Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann anhand der Einteilung in kurz-, mittel- oder langfristige Maßnahmen und nach der Kostenintensität abgelesen werden. Zur Veranschaulichung und zur genauen Verortung sind alle Maßnahmenvorschläge als Symbol in der Abbildung 105 auf einen Blick übersichtlich dargestellt.



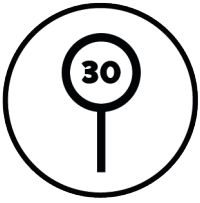
Abb. 106: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

Ein Ergebnis des Walk-Audits ist, dass kein zentraler und öffentlicher Platz auf der gesamten Route in dem Wohnquartier Dasnöckel vorhanden ist. Die TeilnehmerInnen äußern den Wunsch nach einem Aufenthaltsplatz zum Verweilen, der auch gleichzeitig als ein Treffpunkt dienen kann. Ein geeigneter Ort für einen kleinen öffentlichen Platz wäre der Startpunkt der Route vor dem alten Wagon der Wuppertaler Schwebebahn. Für die Entstehung eines Platzes sind keine erheblichen Maßnahmen erforderlich, denn für die Gestaltung und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität reichen oft schon Bäume, Grünelemente und Sitzgelegenheiten aus. Zudem sind diese Anregungen schnell und mit wenig Geld umzusetzen.



Fußgängerüberweg

Durch die Schaffung eines Fußgängerüberwegs über die unübersichtliche Kreuzung Roßkamper Straße/Dasnöckel kann die Fußgängerfreundlichkeit im ersten Segment *Schwebebahn* verbessert werden. Diese Maßnahme erhöht die Übersichtlichkeit und das Sicherheitsgefühl an der Kreuzung für FußgängerInnen und für alle, die aus dem Bus an der naheliegenden Bushaltestelle aussteigen. Ein Zebrastreifen ist hierfür die passende und leicht umsetzbare Maßnahme. Der Zebrastreifen ist eine Maßnahme, die keine lange Planung in Anspruch nimmt und auch keine extremen Kosten verursacht.



Geschwindigkeitsbegrenzung

Das Segment 01 *Schwebbahn* wurde zwar von den Teilnehmern des Walk-Audits als das beste Segment mit der höchsten Fußgängerfreundlichkeit bewertet, dennoch gibt es dort Verbesserungsbedarf. Vor allem die unübersichtliche Rechts-Vor-Links-Kreuzung in diesem Segment stellt eine Gefahrenstelle für FußgängerInnen dar. Zusätzlich halten sich die Autofahrer nicht an die zulässige Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h bzw. 50 km/h auf der Ehrenhainstraße Richtung Solingen. Daher wird empfohlen, an dieser Stelle Kontrollen durchzuführen und die Geschwindigkeit auf der Ehrenhainstraße ebenfalls auf 30 km/h zu reduzieren. Diese Maßnahmen sind kostengünstig und können wesentlich zur Verbesserung der Fußgängersituation beitragen.

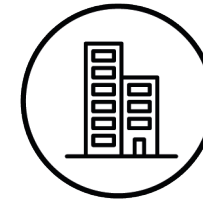


Gastronomie mit Außenbereich

Ein weiteres Ergebnis des Walk-Audits ist die geringe Aufenthaltsqualität entlang der Straße Dasnöckel. Dies ist unter anderem durch die fehlende Gastronomie mit Außenbereich zu begründen. Um diesen Teil der Straße zukünftig zu beleben, sind langfristige Maßnahmen notwendig, die Anreize für die bereits vorhandenen Gastronomiebetriebe schaffen, einen Außenbereich zu etablieren. Diese Maßnahmen sind langfristig anzulegen und erfordern eine intensive Planung, die hohe Kosten verursacht.



Abb. 107: Gastronomie
/ Quelle: eigene Darstellung

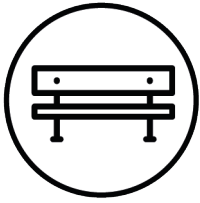


Landmarken

Das mit am schlechtesten bewertete Kriterium im zweiten Segment *Kreuzung Dasnöckel* sind die fehlenden Landmarken. Landmarken sind besondere Gebäude oder Denkmäler, die eine besondere Außenwirkung haben und zur Orientierung dienen. Das Quartier Dasnöckel ist ein Wohngebiet mit mehreren identischen Wohnblöcken aus den siebziger Jahren und es ist kein besonderes Gebäude zu erkennen, dass zur Unverwechselbarkeit beiträgt. Ein Vorschlag zur Verbesserung dieser Situation wäre die farbliche Neugestaltung einiger Häuser oder Erdgeschosszonen. So kann indirekt die Attraktivität und vor allem die Fußgängerfreundlichkeit im Quartier erhöht werden. Diese Maßnahme kann relativ schnell umgesetzt werden und nimmt keine zu hohen Kosten in Anspruch.

Segment 03 *Dasnöckel*

Mehr Sitzmöglichkeiten entlang der Straße *Dasnöckel*



Sitzmöglichkeiten

Die Fußgängerfreundlichkeit fällt im Segment 03 *Dasnöckel* unter anderem aufgrund der fehlenden Sitzmöglichkeiten sehr negativ aus. Vor allem die älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen bemängeln das Fehlen von Sitzbänken in diesem Bereich. Dieser Abschnitt stellt eine wichtige Alltagsstrecke zum Einzelhandel dar. Sitzbänke in diesem Segment würden das Zufußgehen und die Alltagsmobilität der älteren Personen fördern. Zudem ist die Bereitstellung von Sitzbänken eine sehr kurzfristige und schnell umsetzbare Maßnahme, die zusätzlich relativ geringe Kosten verursacht. Sitzgelegenheiten tragen darüber hinaus zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Belebung des öffentlichen Raums bei.



Trennung Gehweg und Fahrbahn

Die Fußgängerfreundlichkeit entlang der Straße *Dasnöckel* wurde von den Teilnehmern des Walk-Audits als sehr schlecht bewertet, da hier der schmale Gehweg von der sehr breiten Fahrbahn durch parallel parkende Fahrzeuge begrenzt ist. Aufgrund der vielen parkenden Autos wird der Gehweg optisch verkleinert, teilweise parken die Autos auch auf dem Gehweg. Zudem können die FußgängerInnen die Straße sehr schlecht überqueren, da diese erst zwischen den parkenden Autos hindurch müssen, um auf die Straße zu gelangen. Eine geeignete Maßnahme zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit kann die Verbreiterung der Gehwege und somit die Wegnahme einiger Parkplätze darstellen. Diese Maßnahmen sind mittelfristig anzulegen und verursachen hohe Kosten.



Abb. 108: Segment 03 *Dasnöckel*
/ Quelle: eigene Darstellung



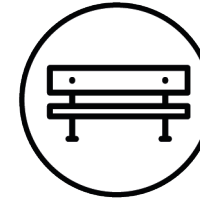
Fußgängerüberweg

Um in Zukunft eine bessere Fußgängersituation am Edeka-Markt zu schaffen, wird vorgeschlagen, eine Fußgängerüberquerungshilfe über die Straße Dasnöckel zu realisieren. Diese Maßnahme erhöht die Sicherheit und die Fußgängerfreundlichkeit in diesem Segment 04 Edeka. Außerdem ist diese Verbindung hochfrequentiert und zählt zu einem wichtigen Alltagsweg zum Einzelhandelsstandort. Ein Zebrastreifen ist für diese Fußgängersituation eine kurzfristig umsetzbare Maßnahme, die keine lange Planung in Anspruch nimmt und auch keine extremen Kosten verursacht.



Fahrradständer

In Segment 04 *Edeka* kann die Fußgängerfreundlichkeit durch die Schaffung von Fahrradständern erhöht werden. Denn auch das Fahrradfahren begünstigt die Fußgängersituation und entlastet die viel befahrene Straße von Autos. Zudem sind der Edeka und ein Bäcker angesiedelt, die auch mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Damit das Fahrrad auch genutzt wird, um zum Einkaufen zu fahren, ist es wichtig eine gute Radinfrastruktur und vor allem Fahrradabstellmöglichkeiten zu bieten. Die Schaffung von Fahrradständern zählt mit zu den leicht umsetzbaren und kostengünstigsten Maßnahmen zur Verbesserung der Fußgängersituation.



Sitzmöglichkeiten

Ein weiteres Ergebnis des Walk-Audits ist, dass im Bereich des Einzelhandelsgeschäfts keine öffentlichen Sitzgelegenheiten vorhanden sind. Vor allem für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen sind Sitzgelegenheiten vor den Einzelhandelsgeschäften sehr wichtig, um Alltagswege und Einkäufe problemlos bewältigen zu können. Sitzbänke fördern das Zufußgehen und die Alltagsmobilität von älteren oder mobilitätseingeschränkten Menschen und tragen auf diese Weise zur Verbesserung der Fußgängersituation bei. Dieses stellt eine schnell umsetzbare Maßnahme dar, die zusätzlich relativ geringe Kosten verursacht.

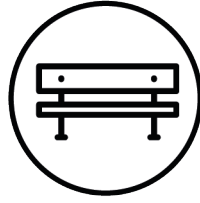
Segment 05 Schrödersbusch

Mehr Sitzmöglichkeiten am Waldgebiet Schrödersbusch



Öffentlicher Platz

Die Fußgängerfreundlichkeit im letzten Segment 05 *Schrödersbusch* der Route des Walk-Audits kann durch die Schaffung eines öffentlichen Platzes am Waldgebiet erhöht werden. Die TeilnehmerInnen äußern den Wunsch nach einem Aufenthaltsort zum Verweilen mit Sitzmöglichkeiten im Grünen. Das Ende der Stichstraße Richtung Naherholungsgebiet eignet sich ideal für einen solchen Ort. Er wird von vielen Leuten und AnwohnerInnen zum Spaziergehen oder Erholen besucht. Die vorhandene freie Fläche müsste durch Sitzmöglichkeiten und Gestaltungselemente ergänzt werden. Durch diese kleinen aber effektiven Maßnahmen wird ein ansprechender öffentlicher Treffpunkt mit Aufenthaltsqualität geschaffen.



Sitzmöglichkeiten

Aufgrund der fehlenden Sitzmöglichkeiten fällt die Fußgängerfreundlichkeit im letzten Segment sehr negativ aus. Vor allem die älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen bemängeln das Fehlen von Sitzbänken am Waldgebiet Schrödersbusch. Das Waldgebiet ist ein wichtiges Freizeit- und Naherholungsgebiet, dass BesucherInnen anzieht. Sitzbänke in diesem Segment würden das Zufußgehen und die Freizeitaktivitäten der älteren Personen fördern. Zudem ist die Bereitstellung von Sitzbänken eine sehr kurzfristige und schnell umsetzbare Maßnahme, die zusätzlich relativ geringe Kosten verursacht. Sitzgelegenheiten tragen darüber hinaus zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Belebung des öffentlichen Raums bei.



Abb. 109: Segment 05 Schrödersbusch / Quelle: eigene Darstellung

Für den Maßnahmenkatalog für das Wohnquartier Dasnöckel in Wuppertal Höhe ist zusammenfassend festzuhalten, dass entlang der gesamten Route rund um die Straße Dasnöckel zur langfristigen Erhöhung der Fußgängerfreundlichkeit und zur Stärkung der Sicherheit im Straßenverkehr die Schaffung von Sitzgelegenheiten und Fußgängerüberwegen für jedes einzelne Segment empfohlen wird. Vor allem das Thema der Fußgängerüberwege in Form von Zebrastreifen sollte in Zukunft vorbereitet und umgesetzt werden. Auch die Reduzierung der Geschwindigkeit zur Erhöhung der Fußgängersicherheit muss diskutiert und in zukünftige Planungen aufgenommen werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums erfordern hingegen langfristige und detaillierte Planungen in Form eines städtebaulichen Konzepts. Der Fokus für zukünftige Planungen und Umgestaltungen zur Steigerung

der Fußgängerfreundlichkeit in Höhe sollte auf dem ersten Segment Schwebbahn und dem vierten Segment Edeka liegen, da hier der höchste Bedarf besteht.



Abb. 110: Fehlende Bordsteinabsenkung / Quelle: eigene Darstellung

8. Projektresümee

Im Hinblick auf die Aufgabe der Stadtplanung, gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen (vgl. BauGB § 1 Abs. 2 (6)), bleibt die Gesundheit des Menschen daher nicht nur ein Ziel des Gesundheitssektors, sondern gehört auch zu einem Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung (vgl. Grabow/Uttke 2010). Denn Entscheidungen, die Menschen treffen, werden von der Umgebung beeinflusst, in der sie leben. Dazu gehören politische Maßnahmen und Systeme, die sich auf ihre Gesundheit auswirken, sowie die gebaute Umwelt, in der sie leben.

Demzufolge ist es auch so wesentlich, die Fußgängerfreundlichkeit zu erheben und basierend auf den Ergebnissen Maßnahmen zu erstellen, welche die Umwelt für FußgängerInnen attraktiver gestaltet. So kann dem Bewegungsmangel entgegengewirkt und die Menschen zu mehr Bewegung im Alltag animiert werden.

Daher ist es umso wichtiger, eine zuverlässige Erhebung durchführen zu können. Zunächst muss die Öffentlichkeit für Fußgängerfreundlichkeit sensibilisiert werden. Nicht nur der motorisierte Individualverkehr hat ein Anrecht auf die Nutzung des Straßenraums, sondern auch alle anderen Verkehrsmittelarten, insbesondere der Fußverkehr. Durch die jahrelange Dominanz und Förderung des Autos im Straßenverkehr fühlen sich viele FußgängerInnen in den Hintergrund gedrängt und nicht dazu berechtigt den öffentlichen Raum zu nutzen. Eine Sensibilisierung kann dieses Muster aufbrechen, um den Fußgänger wieder in den Vordergrund zu stellen und lebenswertere Umwelten zu erhalten (Vgl. Gehl 2015). Um diese bauliche Umwelt attraktiver zu gestalten, muss weit mehr als die Umsetzung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) geschehen. Hier stehen vor allem die städtebaulichen Qualitäten im Vordergrund: eine fußgängerfreundliche Umgebung wird nicht

nur durch die physischen Eigenschaften definiert und als attraktiv empfunden. Das Vorhandensein von Querungshilfen und einem breiten Gehweg gestaltet das Zufußgehen zwar angenehm, ist aber nur notwendiges, aber nicht hinreichendes Kriterium für Fußgängerfreundlichkeit. Die Umgebung sollte zugleich attraktive und sichere Aufenthaltsmöglichkeiten und/oder offene und attraktive Erdgeschosszonen bieten, um die Nutzungswahrscheinlichkeit zu erhöhen.

Im Mittelpunkt stehen hierbei die BürgerInnen: sie sind in ihren Quartieren die ExpertInnen und wissen am besten, an welchen Stellen Bedarf für eine fußgängerfreundliche Struktur besteht. Die Walk-Audits helfen dabei, diese Defizite aufzunehmen und auf Grundlage der Ergebnisse Maßnahmen zu erstellen. Als Fazit für die durchgeführten Walk-Audits im Rahmen des Projektes Organisation und Durchführung von gesundheitsorientierten Themen-/Aktionstagen

zum Thema „Fußgängerfreundlichkeit / Walkability“ unter beteiligungsorientierter Verwendung mobiler digitaler Endgeräte und GIS-basierter Auswertung in Zusammenarbeit mit dem Landeszentrum Gesundheit Nordrhein-Westfalen lässt sich herausstellen, dass zur erfolgreichen Durchführung der Walk-Audits mehr als zwölf TeilnehmerInnen aktiv mitwirken sollten. Das Ergebnis hängt sehr von den Teilnehmern ab, daher sind große heterogene Gruppen von Vorteil. Es sollten Menschen jeden Geschlechts, Alters, mit und ohne Mobilitätseinschränkung sowie AnwohnerInnen und Ortsfremde beteiligt werden. Somit werden ausgewogene Ergebnisse generiert und die Bedürfnisse aller Gruppen berücksichtigt. Für die Durchführung der Walk-Audits ist ein Team aus Fachleuten zur Unterstützung und zur reibungslosen Durchführung unabdingbar. Es ist davon auszugehen, dass einige TeilnehmerInnen nicht mit dem Gebrauch von Tablet-Computern

vertraut sind und somit Unterstützung benötigen, möglicherweise auch eine Betreuung während des kompletten Audits. Generell ist zu empfehlen, für die Routenauswahl viel Zeit im Vorfeld einzuplanen. Die Segmente der ausgewählten Route sollten zudem nicht zu lang sein und überwiegend die gleiche Länge aufweisen. Nicht zu vergessen ist bei der Begehung der Route die Beibehaltung der Straßenseite, denn wechseln TeilnehmerInnen diese, weicht das Ergebnis zu sehr ab (beispielsweise in Bezug auf Hindernisse). Sehr wichtig ist ebenfalls die Anpassung des Kriterienkataloges an das jeweilige Segment. Dies war auf Grund des genutzten Tools und der kurzen Dauer im Rahmen dieses Projektes nicht möglich. Außerdem ist die Gewichtung des Kriterienkataloges durch ein Experten-Panel eine nicht zu unterschätzende Aufgabe. Die Gewichtung entscheidet über das Ergebnis des Walkability-Index, daher sollte genug Zeit in diese Gewichtung investiert und diese

sorgfältig durchgeführt werden. Die anschließende Quick-Auswertung der Ergebnisse für die Diskussion mit den Teilnehmern sollte zudem etwas schneller erfolgen. Momentan liegt die durchschnittliche Dauer bei einer Stunde. Durch technische Verbesserungen kann dieser Schritt zukünftig automatisiert werden.

Zusammenfassend ist erkennbar, dass in allen drei Quartieren Ahlen Ost, Selm Bork und Wuppertal Höhe vor allem die Fußgängerüberwege sowohl über Straßen als auch an Kreuzungen am schlechtesten bewertet wurden. Im Bereich der physischen Eigenschaften erhielten unter anderem auch die Sitzmöglichkeiten, Haltestellen und die Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn insgesamt im Durchschnitt eine schlechte Bewertung. In den Walk-Audits haben die städtebaulichen Qualitäten im Vergleich nicht so schlecht abgeschnitten wie die physischen Eigenschaften.

Im Bereich der städtebaulichen Qualitäten wurden die Außengastronomie, Geschäftsbereiche auf dem Gehweg und öffentliche Plätze nicht gut bewertet. Diese ungleiche Bewertung kann damit zusammenhängen, dass die physischen Eigenschaften unmittelbar erkennbar sind und das Zufußgehen mehr prägen als die städtebaulichen Eigenschaften. Diese gestalten eine Straße interessant und attraktiv, sind jedoch nicht zu erreichen ohne gute physische Eigenschaften. Auf einer durch Autos dominierten Straße sind Fußgängerüberwege beispielsweise essentiell für die Sicherheit und für ein angenehmes Zufußgehen. Abschließend lässt sich sagen, dass sowohl die physischen Eigenschaften als auch die städtebaulichen Qualitäten aufeinander abgestimmt sein müssen, um eine optimale Fußgängerfreundlichkeit zu gewährleisten.

Abb. 111: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung





Abb. 112: Walk-Audit / Quelle: eigene Darstellung

Barton, H., Mitcham, C., Tsourou, C. (Hg.) (2003): Healthy Urban Planning in practice: experience of European cities. Report of the WHO City Action Group on Healthy urban planning. WHO Europe.

Cain, K.L., et al. (2014). Contribution of Streetscape Audits to Explanation of Physical Activity in Four Age Groups Based on the Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes (MAPS), Social Science & Medicine, 2014, 116, 82-92.

Cain KL, Millstein RA, Geremia CM (2012): Microscale Audit of Pedestrian Streetscapes (MAPS): Data Collection & Scoring Manual. University California San Diego. Available for download at: <http://sallis.ucsd.edu/measures/maps>

CDC Centers for Disease Control and Prevention (2010): Healthier worksite initiative. Walkability Audit Tool. Verfügbar unter: https://www.cdc.gov/physicalactivity/worksite-pa/pdf/walkability_audit_tool.pdf (Zugriff am 23.09.18)

CDC Centers for Disease Control and Prevention, Division of Community Health (2015): The Built Environment. An Assessment Tool and Manual (An Adaptation of MAPS)

Clemente, O., Ewing, R., Handy, S., Brownson, R., & Winston, E. (2005). Measuring Urban Design Qualities— An Illustrated Field Manual. Princeton, NJ: Robert Wood Johnson Foundation.

Ewing, R., Clemente, O. (2013): Measuring Urban Design - Metrics for Livable Places. Island Press.

Ewing, R., Handy, S. L., Brownson, R. C., Clemente, O. J. & Winston, E. (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability. Journal of Physical Activity and Health, 3(1), 223-240.

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (Hg.) (2018): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden. Gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und das Umweltbundesamt.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hg.) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006.

Gehl, J. (1987): Life between buildings. Island Press. Washington - Covelo – London.

Gehl, J. (2018): Städte für Menschen. Jovis Verlag GmbH. Berlin.

Institut für Stadtplanung und Städtebau (ISS) (2017): Messung und Erfassung der Fußgängerfreundlichkeit von Stadträumen. Eine GIS-basierte Analyse gemischt genutzter Quartiersgebiete am Fallbeispiel Essen mit Hilfe des integrierten Walkability Audits auf Mikroebene (IWAM).

Pikora, T., Giles-Corti B, Bull F, Jamrozik K., Donovan, R.(2003): Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. Social Science & Medicine, 56, 1693–1703.

Preckel-Schwarz, J., Rosenkötter, N., Borrmann, B. (2016): Potential bewegungsfördernder Strukturen im kommunalen Setting: Ergebnisse des NRW-Gesundheitssurveys 2016.

San Francisco Department of Public Health (2012): Environmental correlates of walking and cycling. Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. Annals of Behavioral Medicine, 25: 80-91.

Sauter, D. (2010): Introduction. In: COST: Pedestrians' Quality Needs. Part B4. Documentation – Measuring walking. PQN project – Measuring Walking collective.

Sauter, D. & Wedderburn, M. (2010). Measuring Walking. Towards internationally standardised monitoring methods of walking and public space Paper presented at the 8th International Conference on Survey Methods in Transport.

Schulten Stadt- und Raumentwicklung (SSR) (2016): Integriertes Handlungskonzept für den Stadtteil Selm-Bork. Dortmund 2016

StadtRaumKonzept (2017). Integriertes Handlungskonzept Ahlen - Süd/Ost

Stadt Wuppertal (2014): Situationsbericht - Quartier 37 (Höhe/Dasnöckel). Resort 207.1 Kinder, Jugend und Familie (Jugendamt). 2. überarbeitete Auflage 11/2014

Tran, M.C., Schmidt, J.A.: Walkability aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung. In: Bucksch, J., Schneider, S. (Hg.) (2014): Walkability - Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Verlag Hans Huber, Bern.

World Health Organization (WHO)/EU Kommission (2017): Towards More Physical Activity in Cities. Transforming public spaces to promote physical activity — a key contributor to achieving the Sustainable Development Goals in Europe

World Health Organization (WHO) (2018): Global Action Plan on Physical Activity 2018-2030. More Active People for a Healthier World.

Auftraggeber

Landeszentrum Gesundheit

Nordrhein-Westfalen

Gesundheitscampus 10

44801 Bochum

Gaby Schütte

Dr. Claudia Ruddat

Projektleitung

Prof. Dr.-Ing. M.Arch J. Alexander Schmidt

Universität Duisburg-Essen

Institut für Stadtplanung und Städtebau

Universitätsstrasse 15

45141 Essen

Kooperationspartner

Stadt Ahlen

Stadtteilform Süd/Ost e.V.

Cristina Loi

Hermann Huerkamp

Caritasverband Lünen-Selm-Werne e.V.

Henrik Nagel-Fellerhoff

Rüdiger Willms

Arbeiterwohlfahrt

Kreisverband Wuppertal e.V.

Markus Roeser

Autoren

Prof. Dr.-Ing. M.Arch J. Alexander Schmidt

Dr. Minh-Chau Tran

B. Sc. Lisa Diekmeyer

B. Sc. Kerstin Kopal

Layout

B. Sc. Paula Ruppert

B. Sc. Lisa Diekmeyer

B. Sc. Kerstin Kopal

Florian Fuchs

Essen, Oktober 2018

Landeszentrum Gesundheit
Nordrhein-Westfalen



STADT **A**HLEN



caritas
Lünen · Selm · Werne



Kriterienkatalog/ Handbuch

Quick-Auswertung Ahlen Ost

Quick-Auswertung Selm Bork

Quick-Auswertung Wuppertal Höhe

Fragebogen - subjektive Wahrnehmung

INTERDISZIPLINÄRE STADTFORSCHUNG

I. HANDBUCH FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DES WALK AUDITS

I W A M

Integrated Walk Audit for Microscale
(Integrierter Walk Audit auf Mikroebene)



Vorbereitung

Bevor Sie mit der Durchführung des Audits beginnen, sollten Sie zunächst zwei Schritte vornehmen: Aufstellen des Kriterienkatalogs sowie Einteilung der Route in Segmente. Außerdem ist zu beachten, dass der Audit sowohl in der klassischen Papierform als auch mit einer App durchführbar ist.

Durchführung

Um ein Segment zu erfassen, gestaltet sich das Vorgehen wie folgt: Zunächst läuft der/die ExpertIn das Segment einmal auf- und ab, um sich einen Überblick und ersten Eindruck zu verschaffen. Danach können bereits erste Kriterien eingetragen werden, z. B. die Trennung zwischen Fuß- und Straßenverkehr. Anschließend geht der/die ExpertIn das Segment noch so oft ab wie nötig, um die weiteren Kriterien zu zählen beziehungsweise zu bewerten. Dabei werden stets auch Fotos aufgenommen und ggf. in der App geolokalisiert. Wird der Audit mit der App durchgeführt, müssen die Änderungen zum Schluss gespeichert und synchronisiert werden.

Gehen Sie das Straßensegment einmal ab und beginnen Sie anschließend mit den Fragen.

Falls mehrere Antwortmöglichkeiten zutreffen, bitte klicken Sie das Merkmal an, das die Fußgängerfreundlichkeit aus Ihrer Sicht am stärksten beeinträchtigt.

GEHWEG

Wie breit ist der Gehweg im Segment?

- > 3 m
- 2 – 3 m
- 1 – 2 m
- < 1 m
- Es gibt keinen Gehweg

Gibt es eine Trennung zwischen dem Fußgängerbereich und der Fahrbahn?

- Grünbereich
- Pfosten, Poller oder Pflanzenkästen
- Fahrradweg
- Parkende Autos
- Keine Trennung bzw. nur Bordstein

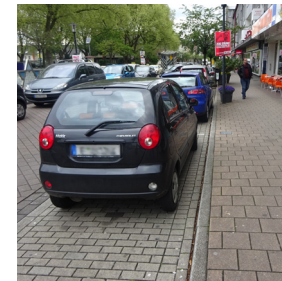
Pfosten bzw.
Poller¹



Fahrradweg



parkende
Autos



Keine Trennung
bzw. nur
Bordstein



¹ Alle Abbildungen sind Aufnahmen des ISS.

Gibt es Hindernisse auf dem Gehweg?

Hindernisse können temporäre und permanente Gegenstände sein, die das Gehen insofern stören, als die Breite des Gehweges verringert wird und Fußgänger sich gegenseitig ausweichen müssen. Dabei gibt es aber auch Hindernisse, die das Gehen zwar beeinträchtigen, aber nicht als störend empfunden werden.

- Keine oder nicht störend
- Störend
- Sehr störend



Keine oder nicht störend



Störend

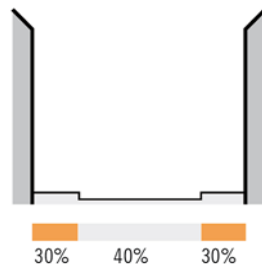


Sehr störend

Wie verhält sich die Breite des Gehwegs zur Straßenbreite?

Wenn die Gehwege auf beiden Seiten zusammen mit der Fahrbahn ein Ganzes bilden, wie viel Prozent dieser Breite bildet dann der Gehweg? Die folgende Abbildung zeigt die angestrebten Proportionen laut RSt06². Falls im Segment keine Fahrbahn vorhanden ist, bitte "nicht zutreffend" ankreuzen.

- > 70%
- 61 – 70 %
- = 60 %
- 50 – 59 %
- < 50 %
- nicht zutreffend



² Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006

Ist ein Fußgängerüberweg im Straßenraum vorhanden? Wenn ja, welcher? (Fotografisch festhalten)

- Ja, eine Ampel
- Ja, ein Zebrastreifen
- Ja, eine Verkehrsinsel
- Ja, ein abgesenkter Bordstein
- Nein, es gibt keinen Überweg



Zebrastreifen



Verkehrsinsel



abgesenkter Bordstein

Ist ein Fußgängerüberweg an der Kreuzung vorhanden? Wenn ja, welcher? (Fotografisch festhalten)

- Ja, eine Ampel
- Ja, ein Zebrastreifen
- Ja, eine Verkehrsinsel
- Ja, ein abgesenkter Bordstein
- Nein, es gibt keinen Überweg

Wie hoch ist die Geschwindigkeitsbegrenzung im Segment?

- = 0 km/h (PKW nicht zugelassen)
- < 30 km/h
- ≥ 30 und < 50 km/h
- ≥ 50 km/h

Gibt es parkende Autos am Straßenrand? (Fotografisch festhalten)

- Nein
- Ja, Längsparken neben dem Gehweg
- Ja, Senkrechtparken neben dem Gehweg
- Ja, Schrägparken neben dem Gehweg
- Ja, auf dem Gehweg

senkrecht
neben dem
Gehweg



längs neben
dem Gehweg



schräg neben
dem Gehweg



auf dem
Gehweg



GRÜN

Gibt es Bäume in dem Segment?

- Baumreihe(n)
- Einzelne Bäume
- Nein

Gibt es weiteres Grün im Segment? (Fotografisch festhalten)

Zu weiterem Grün zählen zum Beispiel Büsche, Pflanzkübel und Rasenflächen im öffentlichen Bereich aber auch in den Erdgeschosszonen der Gebäude.

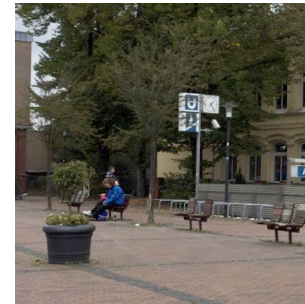
- Ja
- Nein

ÖFFENTLICHE ANLAGEN UND INFRASTRUKTUR

Gibt es Sitzmöglichkeiten im Segment? (Fotografisch festhalten)

Sitzmöglichkeiten sind Bänke sowie andere Sitzgelegenheiten. Informelle Sitzgelegenheiten wie Mauern zählen nicht dazu.

- Ja
- Nein



Bänke

Gibt es Fahrradständer in dem Segment?

- Ja
- Ja, sind aber störend
- Nein

Liegen Haltestellen des ÖPNV im Segment?

- Ja
- Nein

Sind Landmarken oder besondere Gebäude im Segment vorhanden, die zur besseren Orientierung beitragen? (Fotografisch festhalten)

Landmarken sind Orientierungspunkte, die auch aus einer gewissen Entfernung sichtbar sind und für die Navigation verwendet werden können (z. B. Kirche, Rathaus).

- Ja
- Nein



Landmarken

Wie beurteilen Sie den Zustand des Gehwegs? (Fotografisch festhalten)

Beurteilen Sie hier die Gehwege auf beiden Straßenseiten und achten Sie auf die Instandhaltung (z.B. Schlaglöcher, kaputte Gehwegplatten).

- Guter Zustand
- Mittlerer Zustand
- Schlechter Zustand



Guter Zustand

Mittlerer Zustand

Schlechter Zustand

Wie beurteilen Sie die Verschmutzung des Gehwegs? (Fotografisch festhalten)

Beurteilen Sie hier die Gehwege auf beiden Straßenseiten und achten Sie auf die Verschmutzung (z.B. Sperrmüll, Müllsäcke, Flaschen, Taschentücher, Zigaretten).

- Geringe Verschmutzung
- Mittlere Verschmutzung
- Größere Verschmutzung



geringe
Verschmutzungen

mittlere
Verschmutzungen

größere
Verschmutzungen

Wie viele Einzelhandelsgeschäfte sind im Segment vorhanden?

Das Vorhandensein von Geschäften sorgt für eine ansprechende, belebte Atmosphäre und unterstützt so die Fußgängerfreundlichkeit.

- > 3
- 1 - 3
- Keine

Wie viele Geschäftsbereiche dehnen sich entlang des Gehwegs aus? (Fotografisch festhalten)

Nutzen die ansässigen Geschäfte den Gehweg, indem sie dort einen Teil ihrer Ware ausstellen? Oft ist dies bei Floristen oder Supermärkten zu beobachten. Diese Auslagen dürfen FußgängerInnen allerdings nicht behindern.

- > 3
- 1 - 3
- Keine

Wie viele gastronomische Betriebe befinden sich im Segment?

z. B. Restaurants, Imbisse, Cafés

- > 1
- 1
- Keine

Wie viele gastronomische Betriebe haben einen Außenbereich entlang des Gehwegs?

- > 1
- 1
- Keine



Geschäftsbereich
außen



Geschäftsbereich
außen



Gastronomischer
Außenbereich

Gibt es einen öffentlichen Platz im Segment?

- > 1
- Ja
- Nein

Gibt es Kunstobjekte im Segment?

- Ja
- Nein

Wie viele leerstehende Gebäude befinden sich im Segment?

Anzeichen hierfür können Werbeschilder für Nachmieter sein oder mögliche Verfallserscheinungen wie zerbrochene Fenster (beispielsweise leerstehende Erdgeschosse und Ladenlokale).

- Keine
- 1
- > 1



Öffentlicher Platz



Kunstobjekt



Leerstand


Impressum

Autorinnen: Minh-Chau Tran, Lisa Diekmeyer, Kerstin Kopal

Layout: Marisela Soto Salas, Paula Ruppert

Juni 2018

Quick-Auswertung Ahlen Ost



INTEGRIERTER
WALKABILITY
AUDIT AUF
MIKROEBENE

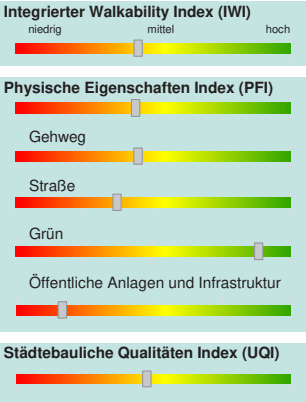
STADT
STADTTEIL
STRASSEN

AHLEN
AHLENER OSTEN
HANSASTRAßE BIS ROTTMANNSTRAßE

DATUM DES AUDITS
05.06.2018

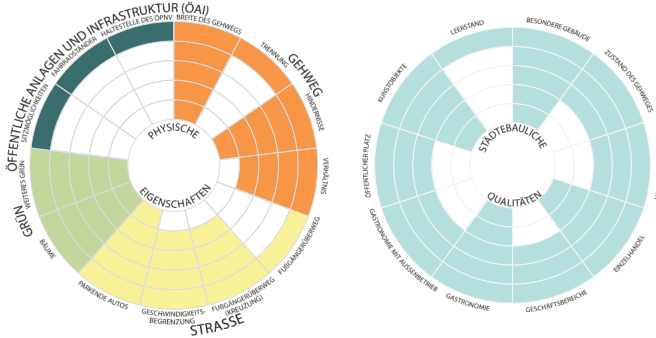
ISS

ALLGEMEINE BEWERTUNG | STADTTEIL-/QUARTIERSEBENE

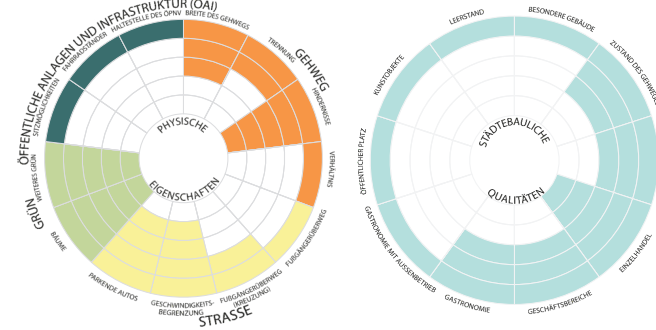


DETAILLIERTE BEWERTUNG | SEGMENTEBENE

DAS SEGMENT MIT DER **HÖCHSTEN** WALKABILITY: S 03 Kreisverkehr Hansaplatz



DAS SEGMENT MIT DER **NIEDRIGSTEN** WALKABILITY: S01 Kreuzung Wichernstraße



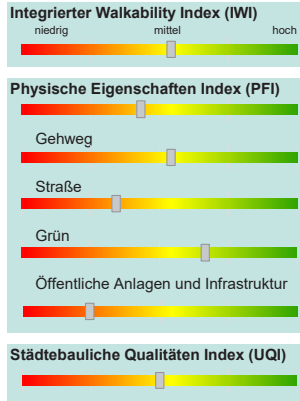


INTEGRIERTER
WALKABILITY
AUDIT AUF
MIKROEBENE

STADT **SELM**
ORTSTEIL **BORK**
STRASSEN **HAUPTSTRAÙE BIS DÖRNENKAMP**

DATUM DES AUDITS
07.06.2018

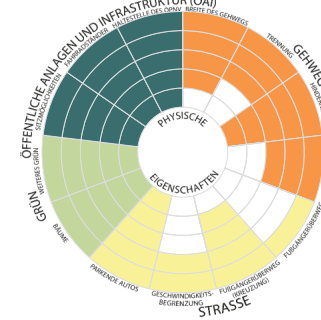
ALLGEMEINE BEWERTUNG | STADTEIL-/QUARTIERSEBENE



DETAILLIERTE BEWERTUNG | SEGMENTEBENE

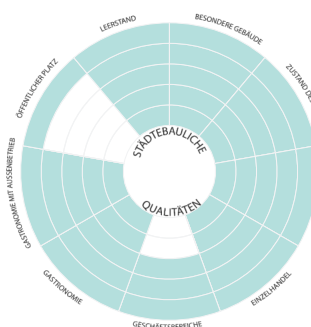
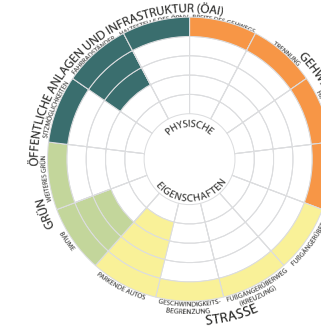
DAS SEGMENT MIT DER **HÖCHSTEN** WALKABILITY:

Segment 03 Stadtverwaltung




DAS SEGMENT MIT DER **NIEDRIGSTEN** WALKABILITY:

Segment 01 Hauptstraße



Quick-Auswertung Wuppertal Höhe



INTEGRIERTER
WALKABILITY
AUDIT AUF
MIKROEBENE

STADT

WUPPERTAL

DATUM DES AUDITS

14.06.2018

STADTTEIL

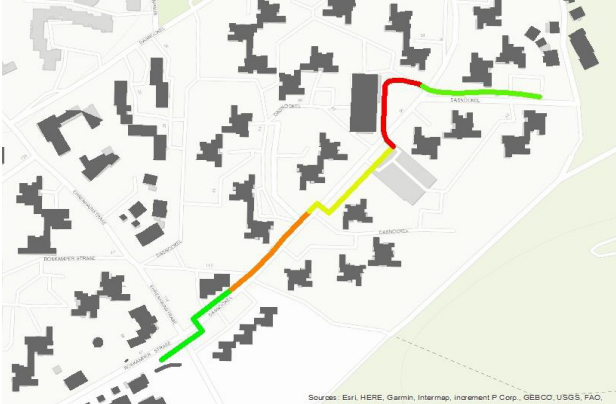
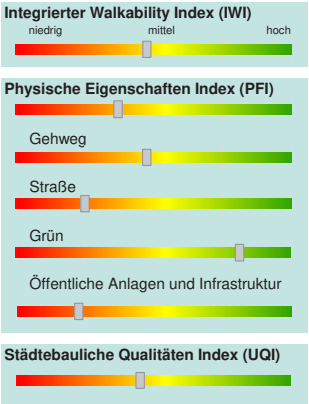
VOHWINKEL HÖHE

STRASSEN

DASNÖCKEL BIS SCHRÖDERSBUSCH

ISS

ALLGEMEINE BEWERTUNG | STADTTEIL-/QUARTIERSEBENE



DETAILLIERTE BEWERTUNG | SEGMENTEBENE

DAS SEGMENT MIT DER **HÖCHSTEN** WALKABILITY: **SEGMENT 01 Schwebbahn**



DAS SEGMENT MIT DER **NIEDRIGSTEN** WALKABILITY: **SEGMENT 04 Edeka**



Nr. _____

Datum:	Wetter: bewölkt / regnerisch / sonnig / windig
Interviewer:	Geschlecht: weiblich / männlich
Forschungsort:	

1. Wie schätzen Sie die Straße/den Straßenabschnitt bezüglich der folgenden Eigenschaften ein?
Bitte bewerten Sie diese Gegensatzpaare:

sicher	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	gefährlich
umständlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	komfortabel
interessant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	uninteressant
dreckig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	sauber
leise	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	laut
stressig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	entspannt
schön	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	hässlich

2. Ist das Zufußgehen hier angenehm?

- ☐ Ja ☐ Einige Dinge stören (Mehrfachnennung möglich):
- ☐ Rasen, Blumen oder Bäume fehlen
 - ☐ Hunde, die mir Angst machen
 - ☐ Menschen, die mir Angst machen
 - ☐ Nicht genug beleuchtet
 - ☐ Schmutzige Luft von den Autos
 - ☐ Fassaden sind nicht interessant bzw. in schlechtem Zustand
 - ☐ Etwas anderes _____

Bitte bewerten Sie das Zufußgehen hier nach Schulnoten: 1 2 3 4 5 6

3. Bitte bewerten Sie, inwiefern diese Einstellung zum Zufußgehen auf Sie zutreffen:

	Trifft genau zu	Trifft eher zu	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich gehe möglichst oft zu Fuß, weil es gesund ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe auch gern längere Strecken zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
An vielen Stellen in der Stadt ist es für Fußgänger gefährlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe meistens keine Zeit, zu Fuß zu gehen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es macht mir Spaß, die Stadt zu Fuß zu erleben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nachts habe ich Angst, allein zu Fuß zu gehen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Als Fußgänger ist man grundsätzlich benachteiligt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zu Fuß gehen ist für mich langweilig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Gestank und Lärm des Straßenverkehrs machen einem als Fußgänger das Leben zur Hölle	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe nur dort eine längere Strecke zu Fuß, wo es etwas Interessantes gibt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe, weil es am günstigsten ist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe zu Fuß, weil ich nur so meine Ziele erreichen kann	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Was fanden Sie an der Route gut?

5. Was fanden Sie an der Route schlecht?

6. Was würden Sie gerne verbessern?

7. Wie oft nutzen Sie die eben gegangenen Segmente im Alltag?

- ☐ Sehr oft
☐ Oft
☐ Selten
☐ Sehr selten
☐ Nie

8. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie im Alltag für den Weg?

- ☐ Zu Fuß
☐ Fahrrad
☐ Auto
☐ Bus
☐ Anderes _____

6. Mit meiner körperlichen Verfassung bin ich aktuell...

Sehr zufrieden ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ sehr unzufrieden

7. Wo wohnen Sie? PLZ: _____

8. Wie alt sind Sie?

- ☐ < 10 Jahre
☐ 10 – 19 Jahre
☐ 20 – 29 Jahre
☐ 30 – 39 Jahre
☐ 40 – 49 Jahre
☐ 50 – 59 Jahre
☐ 60 – 69 Jahre
☐ 70 – 79 Jahre
☐ > 80 Jahre



Wuppertal Höhe



Selm Bork



Ahlen Ost