

## **Inhaltsübersicht Kurzvortrag Böhmer – Radverkehr in Fußgängerzonen:**

### **Motivation:**

- Große Unsicherheit von Kommunen zum Umgang mit diesem Thema (überwiegend geringe Akzeptanz von Sperrungen, fehlende Kontrollkapazitäten, öffentliche Meinung)
- Kaum planerische Vorgaben oder Empfehlungen

### **Forschungsfragen:**

- Welche Einsatzgrenzen für Radverkehr in Fußgängerzonen gibt es?
- Welche räumlichen Bedingungen stellen sich förderlich oder hinderlich für eine Radverkehrsfreigabe dar?
- Wie verändern sich subjektive Sicherheit und Aufenthaltsqualität durch eine Fußgängerzonenfreigabe?
- Kann eine Rücksicht-Kampagne zu einem rücksichtsvollen Miteinander von Fuß- und Radverkehr wesentlich beitragen?
- Wie hoch ist das Potenzial radfahrender Kunden für den Einzelhandel in der Innenstadt?
- Kommt es zu einer Verdrängung zu Fuß gehender Kunden?

### **Methodik:**

- Expertengespräche und Best Practice-Recherche
- Versuchsweise ganztägige Öffnung der innerstädtischen Fußgängerzone Offenbach a.M. sowie Gera (hier räumliche Erweiterung der bestehenden ganztägigen Öffnung)
- Konfliktanalyse des Verhaltens von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden innerhalb von Fußgängerzonen mittels Videodaten-Analyse im Vorher-Nachher-Vergleich (in Offenbach a.M., Gera, Erfurt, Weimar u. Leipzig)
- Befragung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden innerhalb der Fußgängerzone bezüglich ihres subjektiven Sicherheitsgefühls, Regelkenntnis, Wahrnehmung, Erfahrungen und Verhalten (in denselben Städten)
- Befragung von Kunden des Einzelhandels bezüglich ihres Einkaufsverhaltens und ihrer Verkehrsmittelwahl (in denselben Städten)
- Entwicklung und Erprobung einer Informations- und Image-Kampagne (in Offenbach a.M., Erfurt u. Leipzig)
- 

### **Ergebnisse:**

- Eine Zunahme problematischer Verhaltensweisen bei den Radfahrenden nach einer Fußgängerzonenfreigabe kann nicht nachgewiesen werden
- Eine Obergrenze der Fußgängerkonzentration für ein verträgliches Miteinander aus Sicht der Verkehrssicherheit konnte nicht ermittelt werden. Hohe Fußgängerdichten sind demnach kein Ausschlusskriterium für eine Radverkehrsfreigabe in Fußgängerzonen.
- Ein befürchteter Rückgang der Besuchshäufigkeit von Fußgängern, insbesondere Älterer, mobilitätseingeschränkter Menschen und Familien mit Kindern nach der Öffnung einer Fußgängerzone konnte nicht beobachtet werden.

- Eine Abnahme der Aufenthaltsqualität durch die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr ist nicht zu verzeichnen. Ein mögliches Gefühl der Gefährdung durch Radfahrer, nimmt nach der Öffnung nicht zu.
- In der Untersuchung wiesen Rad fahrende Kunden einen höheren Jahresumsatz auf, als Kunden, die mit dem eigenen Kfz anreisen. Damit kann auch der Einzelhandel von einer Fußgängerzonenfreigabe für den Radverkehr profitieren.

In der Untersuchung hat sich damit die ganztägige versuchsweise Öffnung der Fußgängerzone in Offenbach und die erweiterte Öffnung in Gera als relativ unproblematisch erwiesen. Die Ergebnisse für beide Städte sind zusätzlich detailliert in gesonderten Evaluationsberichten auf <https://radsam-kampagne.de/> zu finden.

Die Kampagne RADSAM – *achtsam mit dem Rad fahr'n!* wurde im Projektverlauf entwickelt und erfolgreich angewendet. Sie steht Kommunen ebenfalls auf <https://radsam-kampagne.de/> zur freien Verfügung und wird bereits verschiedentlich angewendet (weitere aktuelle Informationen hierzu ebenfalls auf der Website).

Die Erkenntnisse des Projektes, Planungsgrundlagen und Handlungsempfehlungen wurden in Form eines Planungsleitfadens der Fachöffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Dieser kann ebenfalls unter <https://radsam-kampagne.de/> heruntergeladen werden.

Die wissenschaftlichen Grundlagen und Erkenntnisse des Projektes wurden zudem in einem Endbericht niedergelegt. Dieser kann ebenfalls unter der genannten Website heruntergeladen werden.

**Weitere Ergebnisse und Informationen:**

[www.radsam-kampagne.de](http://www.radsam-kampagne.de)

Methodik

### Motivation:

- **Große Unsicherheit** von Kommunen zum Umgang mit Radverkehr in Fußgängerzonen (überwiegend geringe Akzeptanz von Sperrungen, fehlende Kontrollkapazitäten, öffentliche Meinung)
- **Kaum planerische Vorgaben** oder Empfehlungen



### Forschungsfragen:

- Welche **Einsatzgrenzen** für Radverkehr in Fußgängerzonen gibt es?
- Welche **räumlichen Bedingungen** stellen sich förderlich oder hinderlich für eine Radverkehrsfreigabe dar?
- Wie verändern sich **subjektive Sicherheit** und **Aufenthaltsqualität** durch eine Fußgängerzonenfreigabe?
- Kann eine **Rücksicht-Kampagne** zu einem rücksichtsvollen Miteinander von Fuß- und Radverkehr wesentlich beitragen?
- Wie hoch ist das **Potenzial radfahrender Kunden** für den Einzelhandel in der Innenstadt?
- Kommt es zu einer **Verdrängung zu Fuß gehender Kunden**?

### Einflussfaktoren:

#### Objektive Faktoren

- Fläche, Oberflächenbeschaff.
- Verkehrsströme:
  - Anzahl
  - Richtung
  - Geschwindigkeit
  - Ziel-/Durchgangsverkehr
- Unfallgeschehen
- Anzahl gefährlicher Interaktionen

#### Subjektive Faktoren

- Subjektives Konfliktempfinden
- Subjektives Bedrohungsgefühl
- Aufenthaltsqualität



### Vorgehen:



Durchführung

Zuordnung der Modellkommunen zur methodischen Behandlung im Rahmen des Projektes:

Fußgängerzone in Modellkom.	Evaluation Ist-Zustand	Vorher-Nachher-Evaluation	Weitere Begleitung
Ohne Kampagne	Weimar	Gera	Mühlhausen Dresden Jena Ilmenau Bad Frankenhausen Sondershausen
Mit Kampagne		Erfurt Leipzig Offenbach	

Anzahl der Befragten Fußgänger und Radfahrer 2016/2017:

N Befragte	2016	2017	Gesamt
Offenbach	445	460	905
Gera	486	468	954
Erfurt	303	541	844
Weimar	314	601	915
Leipzig	624	600	1.224
Gesamt	2.172	2.670	4.842

incl. 243 Menschen mit Mobilitätsbehinderung

Anzahl der Befragten Kunden 2016/2017:

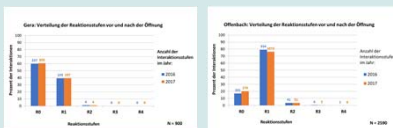
N Befragte	2016	2017	Gesamt
Offenbach	260	200	905
Gera	273	300	954
Erfurt	303	541	844
Weimar	314	601	915
Leipzig	624	600	1.224
Gesamt	2.172	2.670	4.842

Ergebnisse

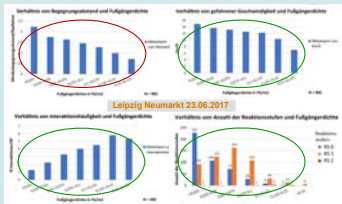
### Ergebnisse:

- Eine **Zunahme problematischer Verhaltensweisen** bei den Radfahrenden nach einer Fußgängerzonen-Freigabe kann **nicht nachgewiesen** werden

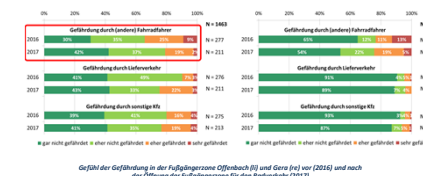
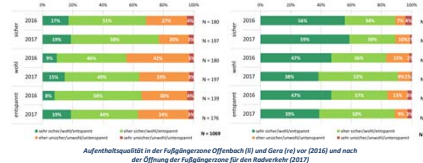
	Offenbach	Gera
Anzahl Radfahrende:	+ 33 %	+ 14 %
Geschwindigkeit:	- 5 % (Ø 11 km/h)	+ 2 % (Ø 16 km/h)
Abstand:	+ 7 % (Ø 1,1 m)	+/- 0 (Ø 1,7 m)
Reaktionsstufen:	leicht positiv	gleich



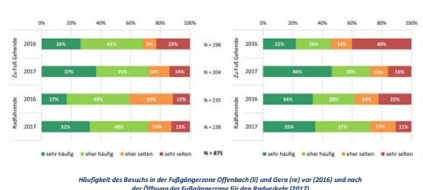
- Eine **Obergrenze** der Fußgängerkonzentration für ein verträgliches Miteinander aus Sicht der Verkehrssicherheit **konnte nicht ermittelt** werden. Hohe Fußgängerdichten sind demnach kein Ausschlusskriterium für eine Radverkehrsfreigabe in Fußgängerzonen



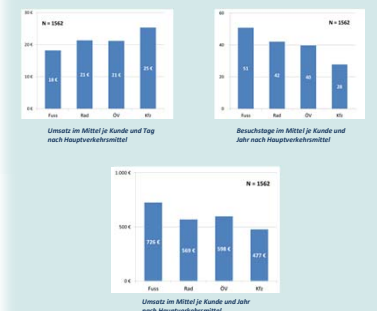
- Eine **Abnahme der Aufenthaltsqualität** durch die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr ist **nicht zu verzeichnen**. Ein mögliches **Gefühl der Gefährdung** durch Radfahrer, nimmt nach der Öffnung nicht zu.



- Ein **befürchteter Rückgang der Besuchshäufigkeit** von Fußgängern, insbesondere Älterer, mobilitätseingeschränkter Menschen und Familien mit Kindern nach der Öffnung einer Fußgängerzone **konnte nicht beobachtet** werden.



- In der Untersuchung wiesen **Rad fahrende Kunden einen höheren Jahresumsatz auf, als Kunden, die mit dem eigenen Kfz anreisen**. Damit kann auch der Einzelhandel von einer Fußgängerzonenfreigabe für den Radverkehr profitieren.



Kampagne RADSAM – achtsam mit dem Rad fahr'n!:

