



WALKABILITY

in der Praxis

Projektleitung

Prof. Dr.-Ing. J. Alexander Schmidt

Institut für Stadtplanung und Städtebau
Universität Duisburg-Essen

alexander.schmidt@uni-due.de

Lisa Diekmeyer (B.Sc.)

Institut für Stadtplanung und Städtebau
Universität Duisburg-Essen

lisadiekmeyer@web.de

Kerstin Kopal (B.Sc.)

Institut für Stadtplanung und Städtebau
Universität Duisburg-Essen

kerstin@kopal.info

Gliederung

1. Walkability
2. Ablauf des Projektes
3. Kriterienkatalog
4. Ergebnisse
 - 4.1. Ahlen
 - 4.2. Bork
 - 4.3. Höhe
5. Diskussion & Fragen
6. Informationen zur Exkursion



1. Walkability Fußgängerfreundlichkeit



10.000
Schritte pro
Tag

Walkability Praxisbeispiele

New Road, Brighton, UK
Umbau 2007

- Gute Lage inmitten von Brightons Kulturzentrum
- Heruntergekommen, wenig attraktiv

VORHER

Quelle: <http://www.landezine.com/index.php/2011/04/new-road-by-landscape-projects-and-gehl-architects/>

Walkability Praxisbeispiele

New Road, Brighton, UK

- ‚Shared-Space‘
- Keine Bordsteinkanten
- Viele Sitzmöglichkeiten
- Autofahrer nehmen automatisch Rücksicht

NACHHER

Quelle: <http://www.landezine.com/index.php/2011/04/new-road-by-landscape-projects-and-gehl-architects/>

Walkability Praxisbeispiele

New Road, Brighton, UK

VORHER

Quelle: <https://twitter.com/benhbaillie/status/504659690501197824>

Walkability Praxisbeispiele

New Road, Brighton, UK

- 93% weniger Autoverkehr
- 22% mehr Radverkehr
- 62% mehr Fußverkehr
- 600% mehr Aufenthaltsaktivitäten

NACHHER

Quelle: <https://twitter.com/benhbaillie/status/504659690501197824>

Walkability Praxisbeispiele

Ortsdurchfahrt Rudersberg,
Umbau 2012-2015

Vor Umbau: unattraktiv,
geprägt von Verkehrslärm,
viel LKW-Verkehr

VORHER

Quelle: <http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>

Walkability Praxisbeispiele

Ortsdurchfahrt Rudersberg

- Abgesenkte Bordsteinkanten
- Pflastersteine statt Asphalt
- Neue Beleuchtung
- Gehwegverbreiterung

NACHHER

Quelle: <http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de/>

Walkability Praxisbeispiele

Ortsdurchfahrt Rudersberg

VORHER

Quelle: <http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de>

Walkability Praxisbeispiele

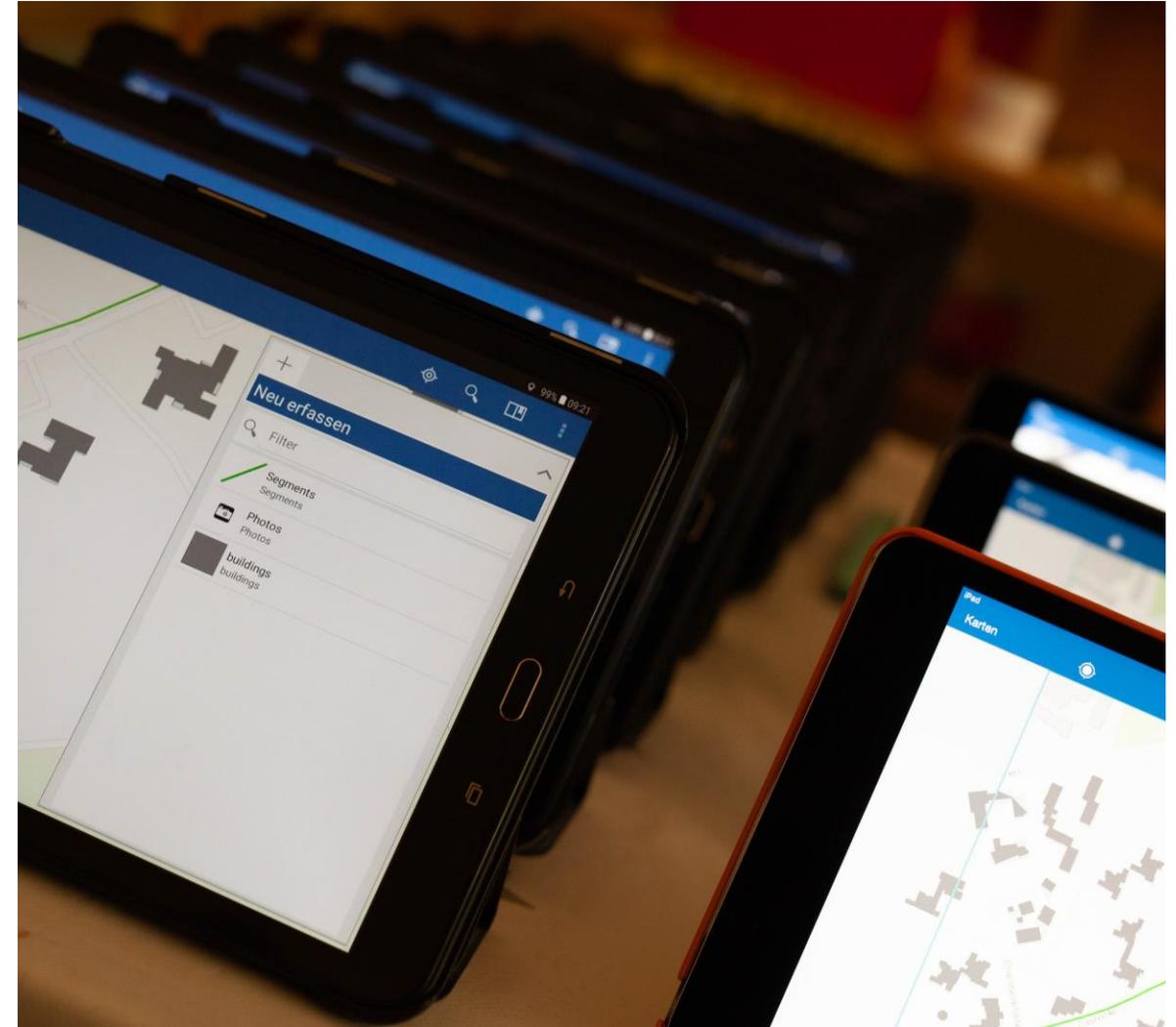
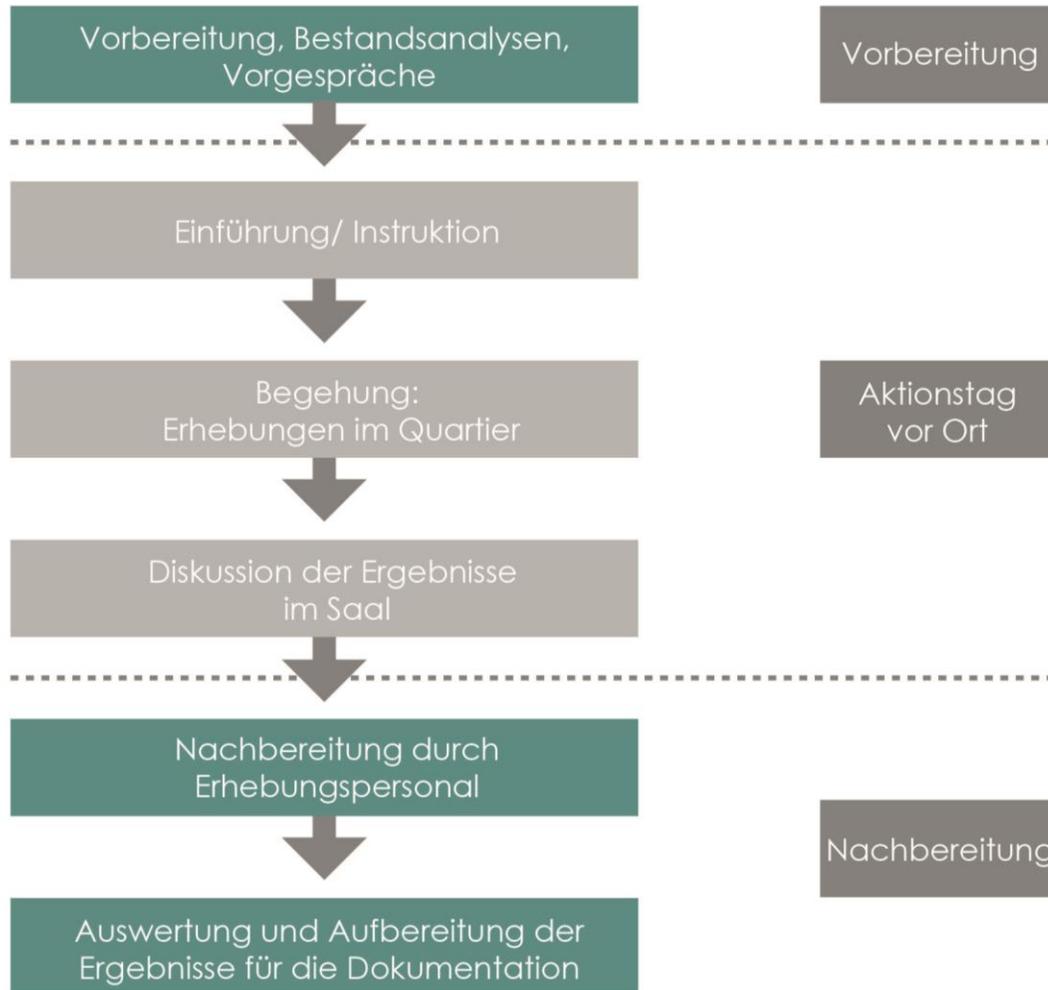
Ortsdurchfahrt Rudersberg

- 32% weniger Verkehrsaufkommen
- Weniger LKW-Verkehr
- Weniger Lärm
- Mehr Aufenthaltsqualität

NACHHER

Quelle: <http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de>

2. Ablauf des Projektes



3. Kriterienkatalog

Physische Eigenschaften



Städtebauliche Qualitäten

- Wie breit ist der Gehweg im Segment?
- Ist ein Fußgängerüberweg im Straßenraum vorhanden? Wenn ja, welcher?
- Gibt es Bäume im Segment?
- Gibt es Sitzmöglichkeiten im Segment?
- ...

- Sind Landmarken oder besondere Gebäude im Segment vorhanden, die zur besseren Orientierung beitragen?
- Wie viele Einzelhandelsgeschäfte sind im Segment vorhanden?
- Wie viele gastronomische Betriebe befinden sich im Segment?
- Wie viele leerstehende Gebäude befinden sich im Segment?
- ...

4. Ergebnisse

4.1 Ahlen

Allgemeine Einordnung

4.1 Ahlen

Routenvorstellung



4.1 Ahlen

Bewertung nach
allen TeilnehmerInnen



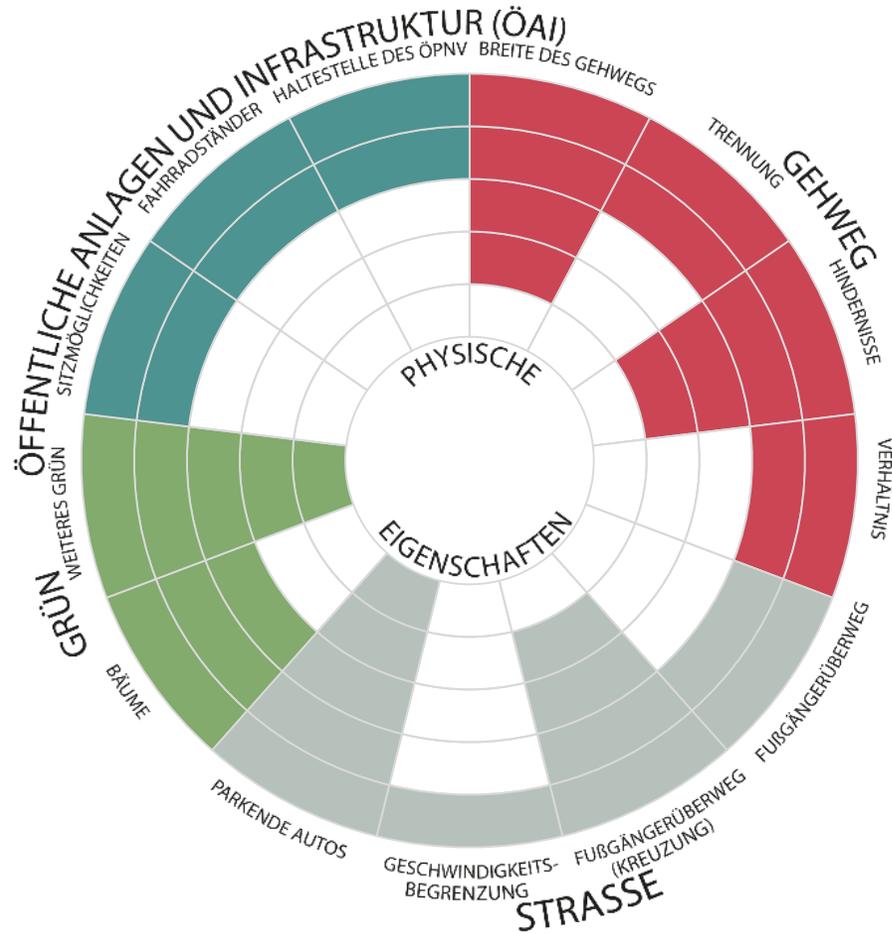
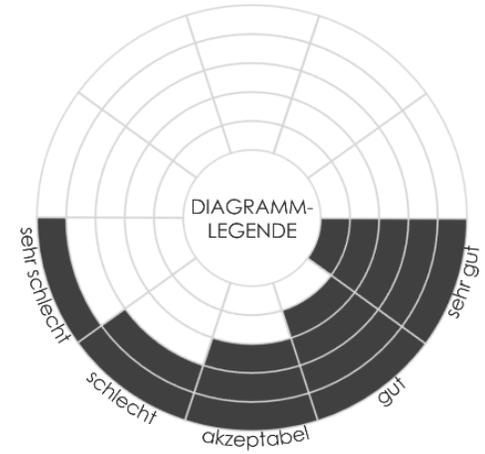
4.1. Ahlen

Segment 03 Kreisverkehr- Hohe Fußgängerfreundlichkeit



4.1. Ahlen

Segment 03 Kreisverkehr- Hohe Fußgängerfreundlichkeit



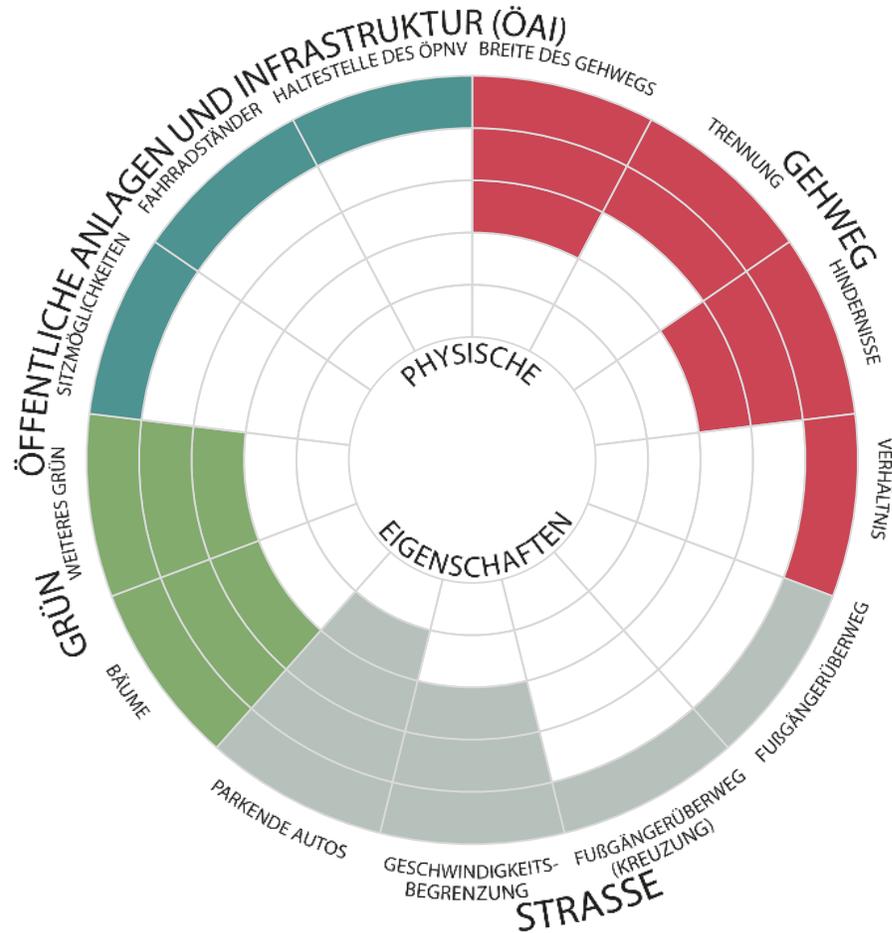
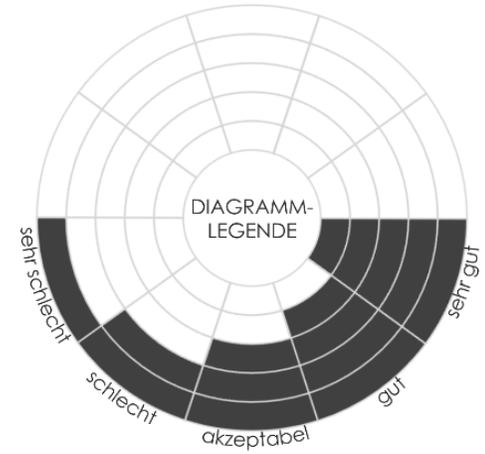
4.1. Ahlen

Segment 01 Kreuzung Wichernstraße - Niedrige Fußgängerfreundlichkeit



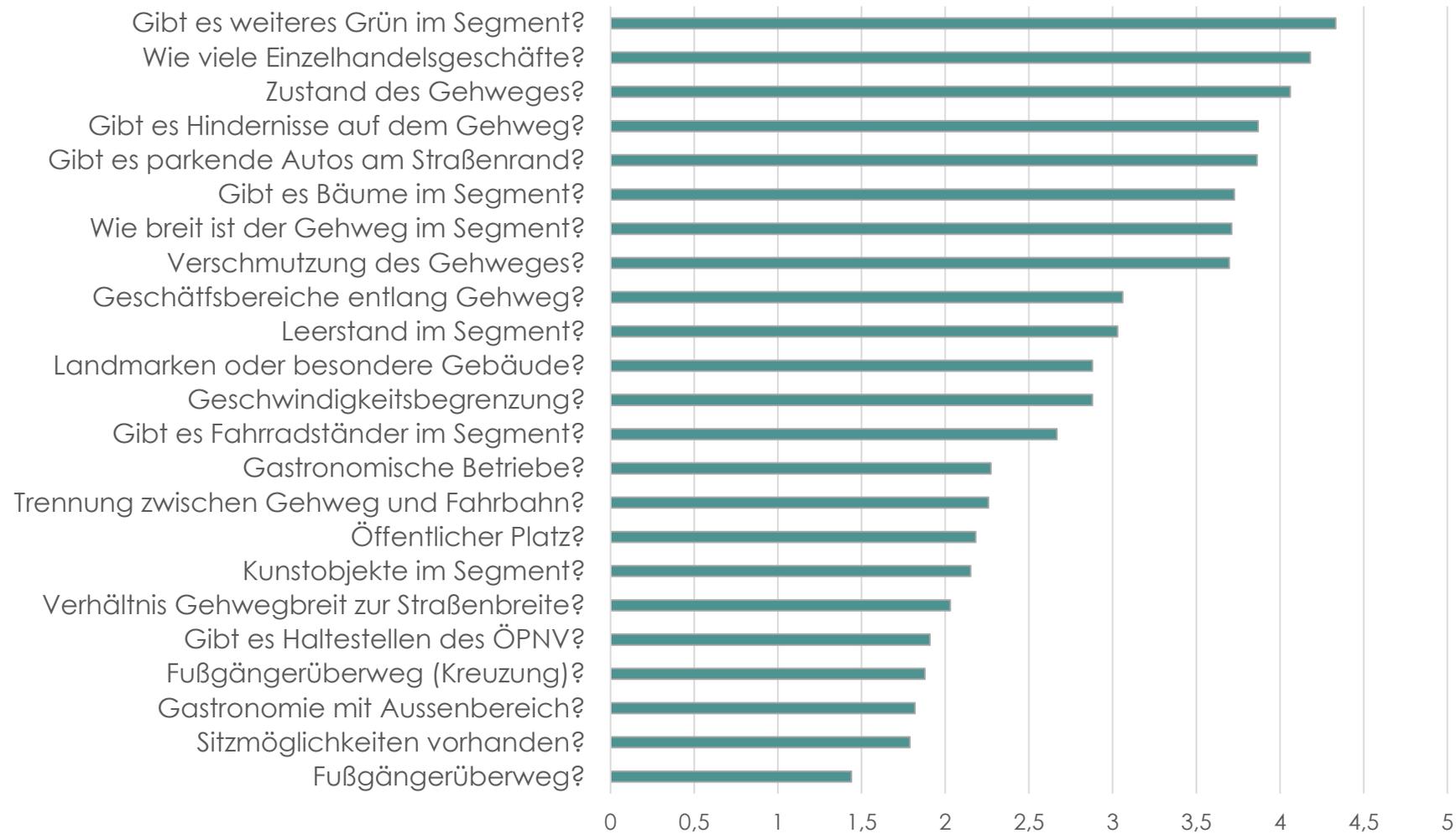
4.1. Ahlen

Segment 01 Kreuzung Wichernstraße - Niedrige Fußgängerfreundlichkeit



4.1. Ahlen

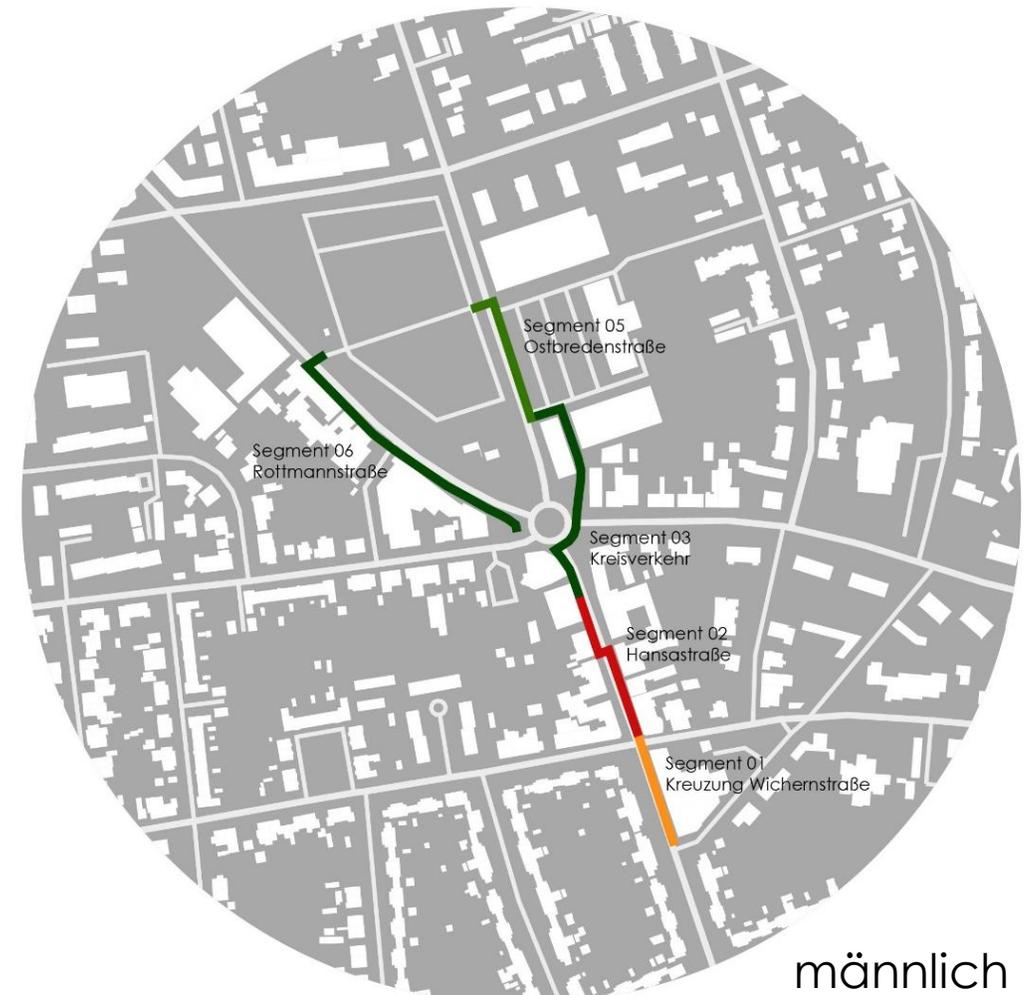
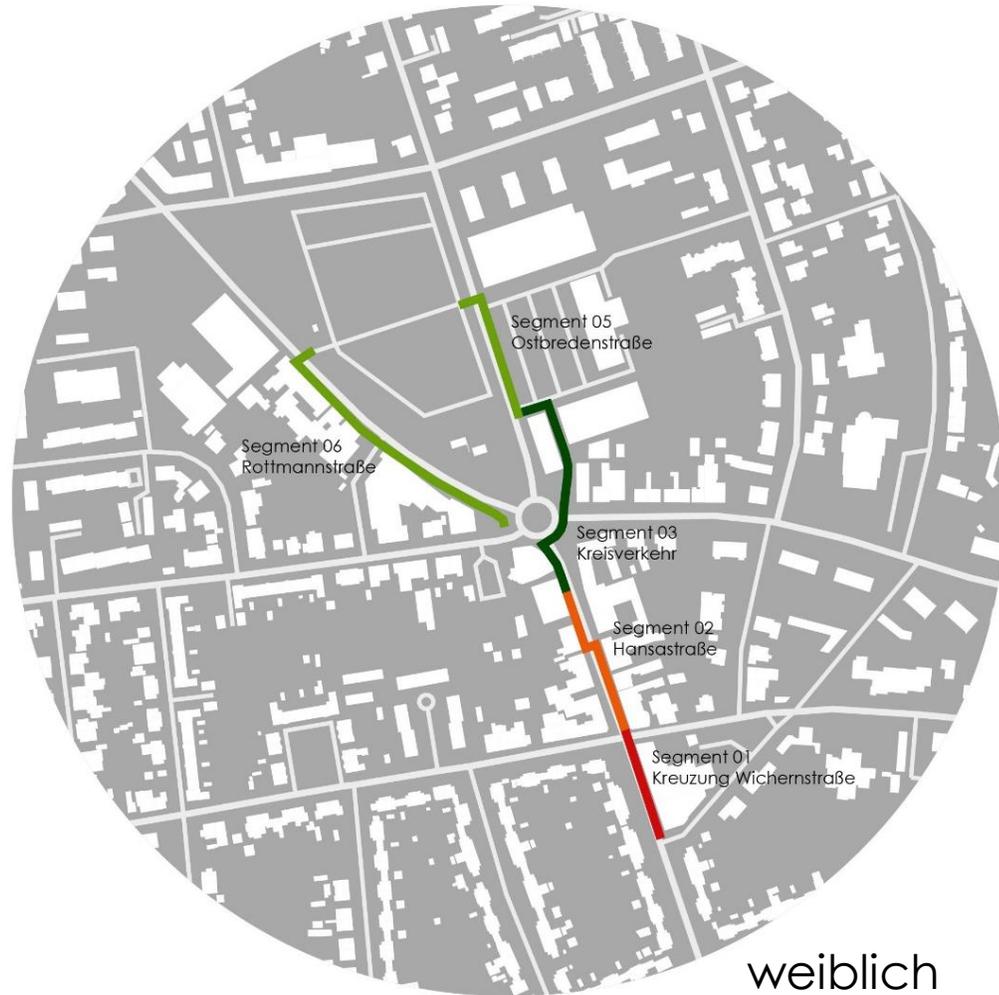
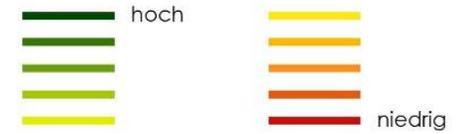
Bewertung der Kriterien durch alle TeilnehmerInnen



4.1. Ahlen

Weibliche und männliche Teilnehmer

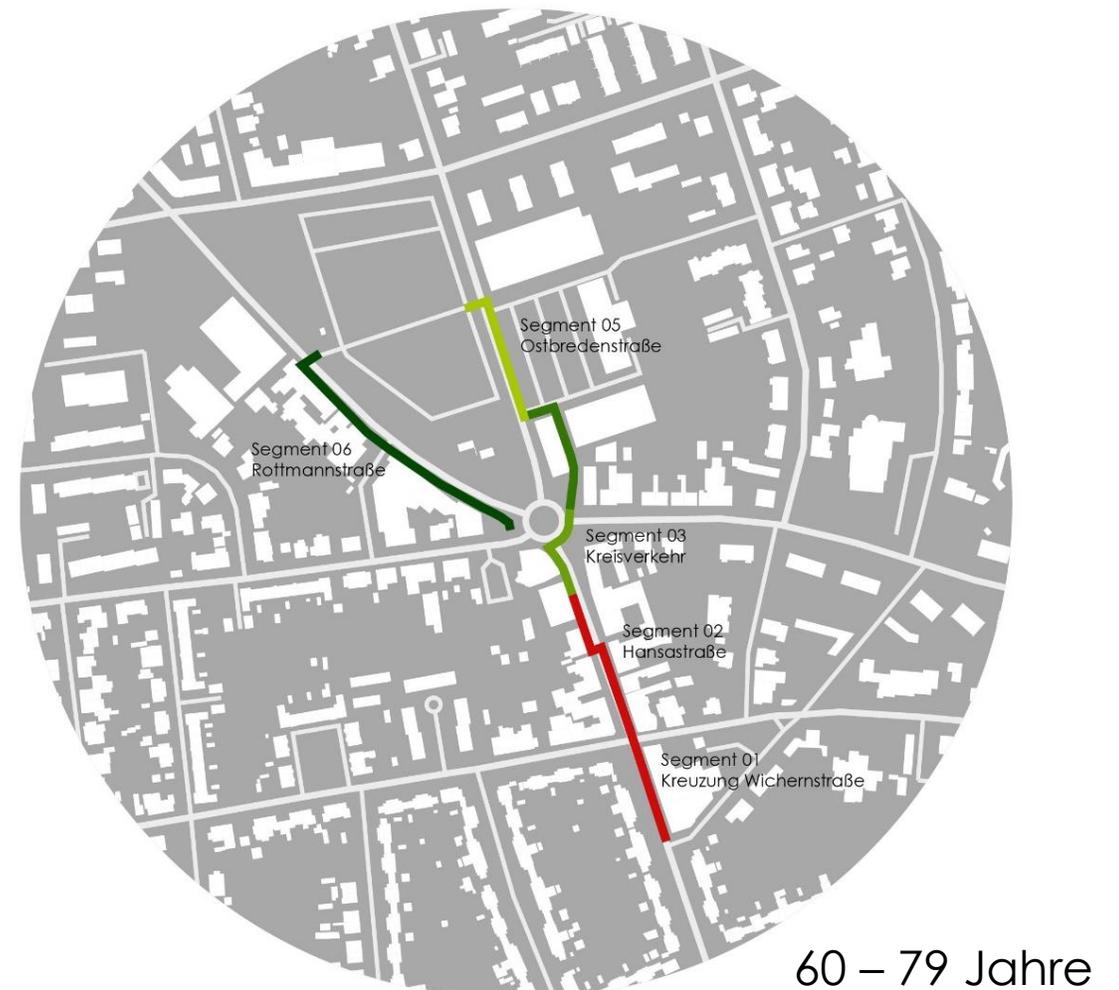
Fußgängerfreundlichkeit der Segmente



4.1. Ahlen

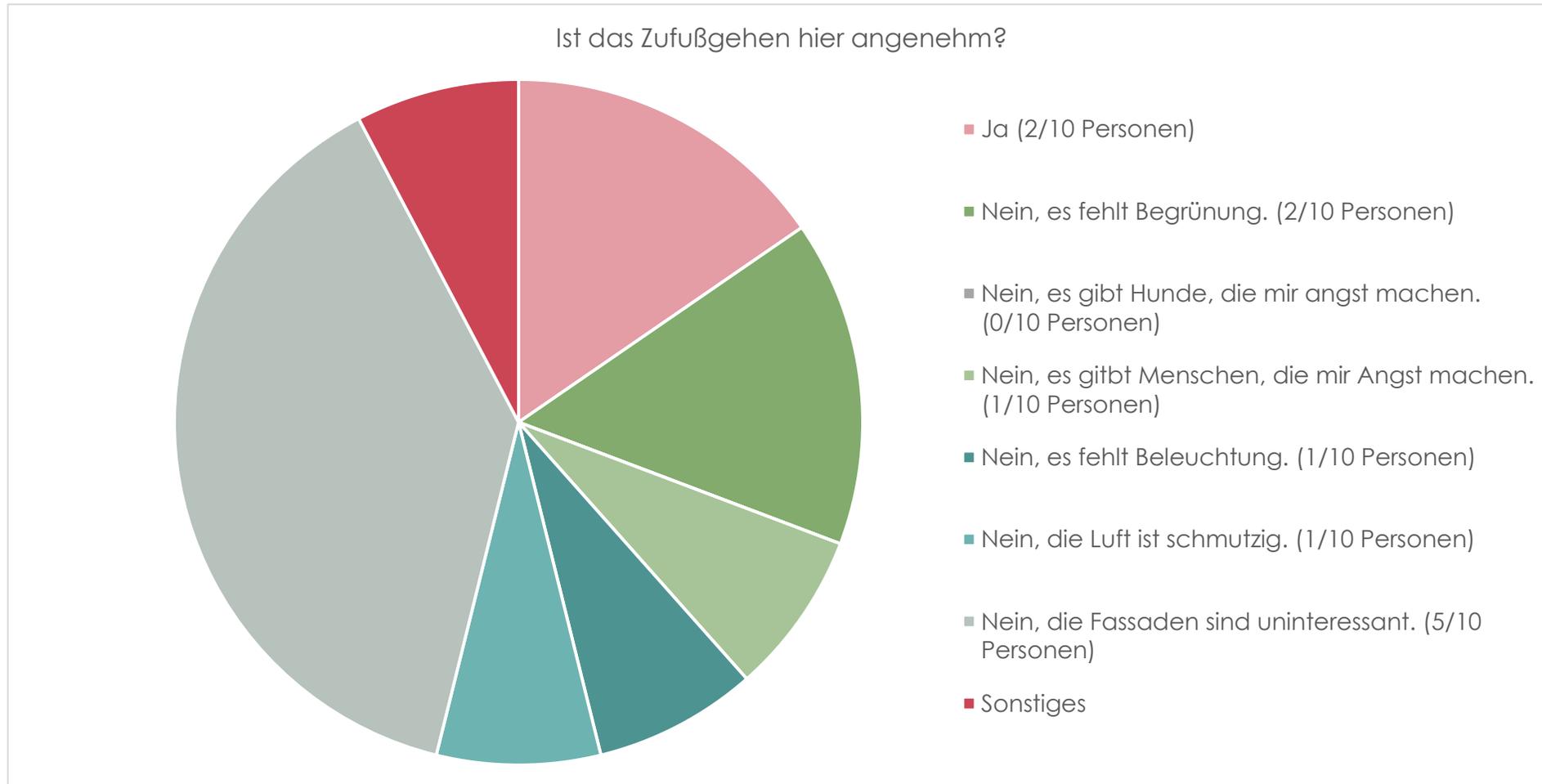
Mittelwerte für die Altersklassen 18 - 59 Jahre & 60 - 79 Jahre

Fußgängerfreundlichkeit der Segmente



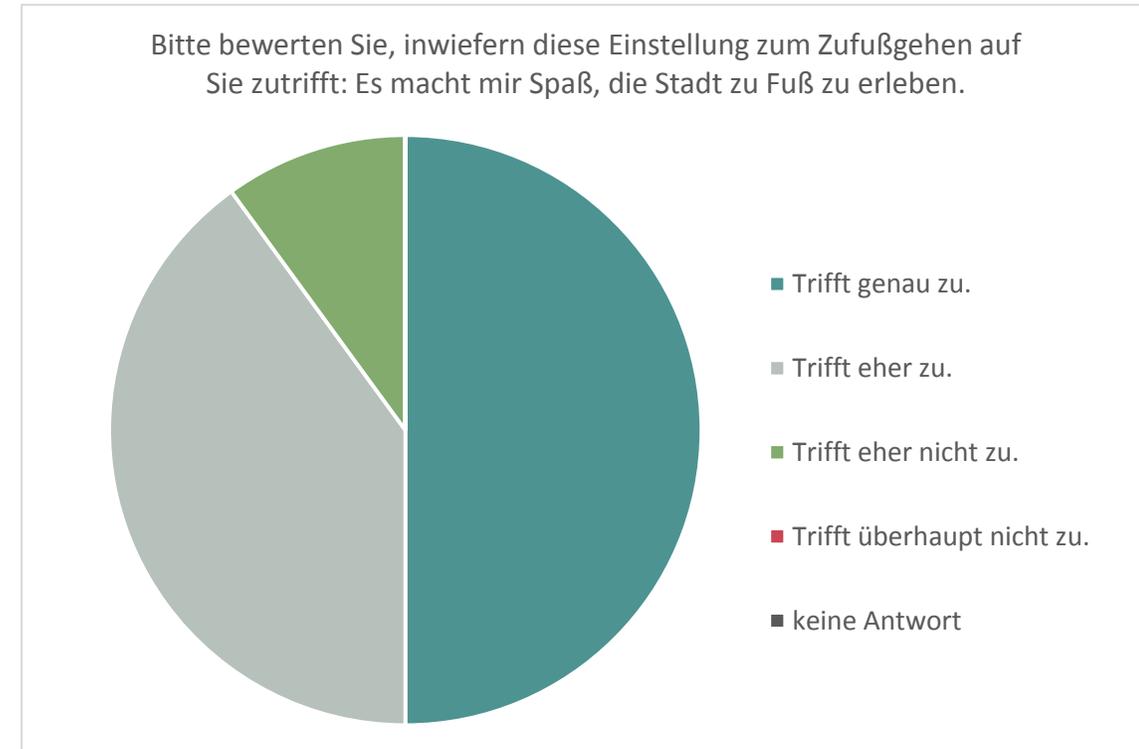
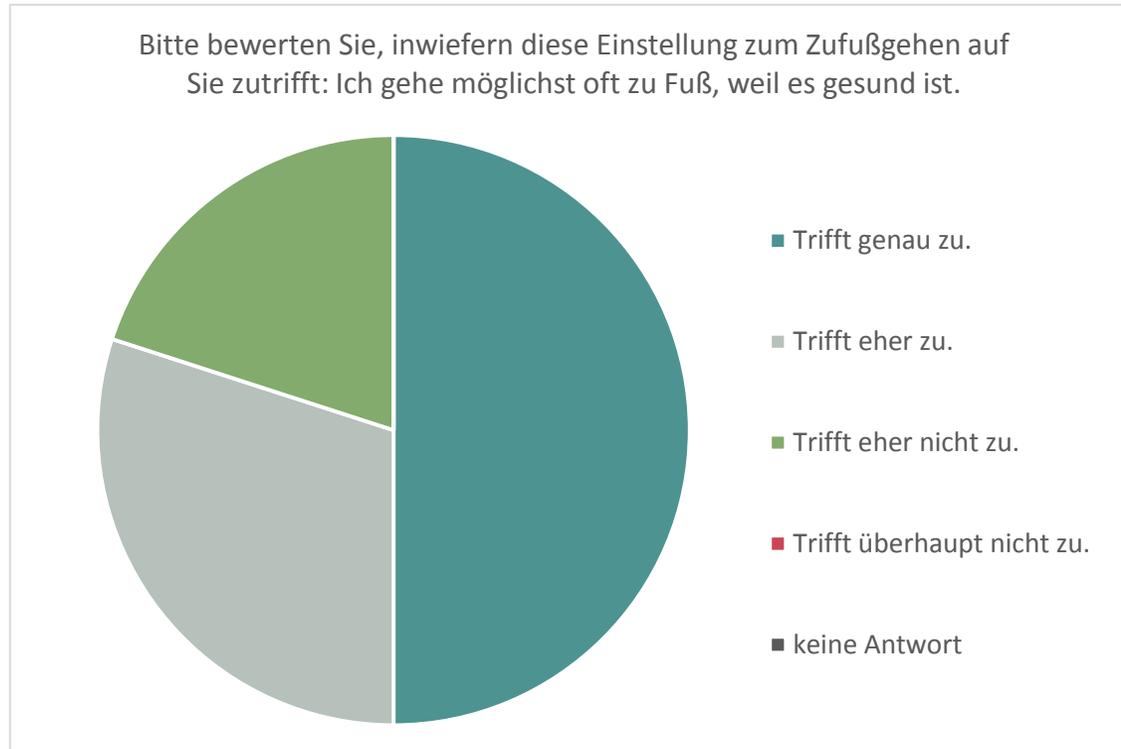
4.1. Ahlen

Befragung zur subjektiven Wahrnehmung



4.1. Ahlen

Befragung zur subjektiven Wahrnehmung



4.1 Ahlen

Maßnahmen



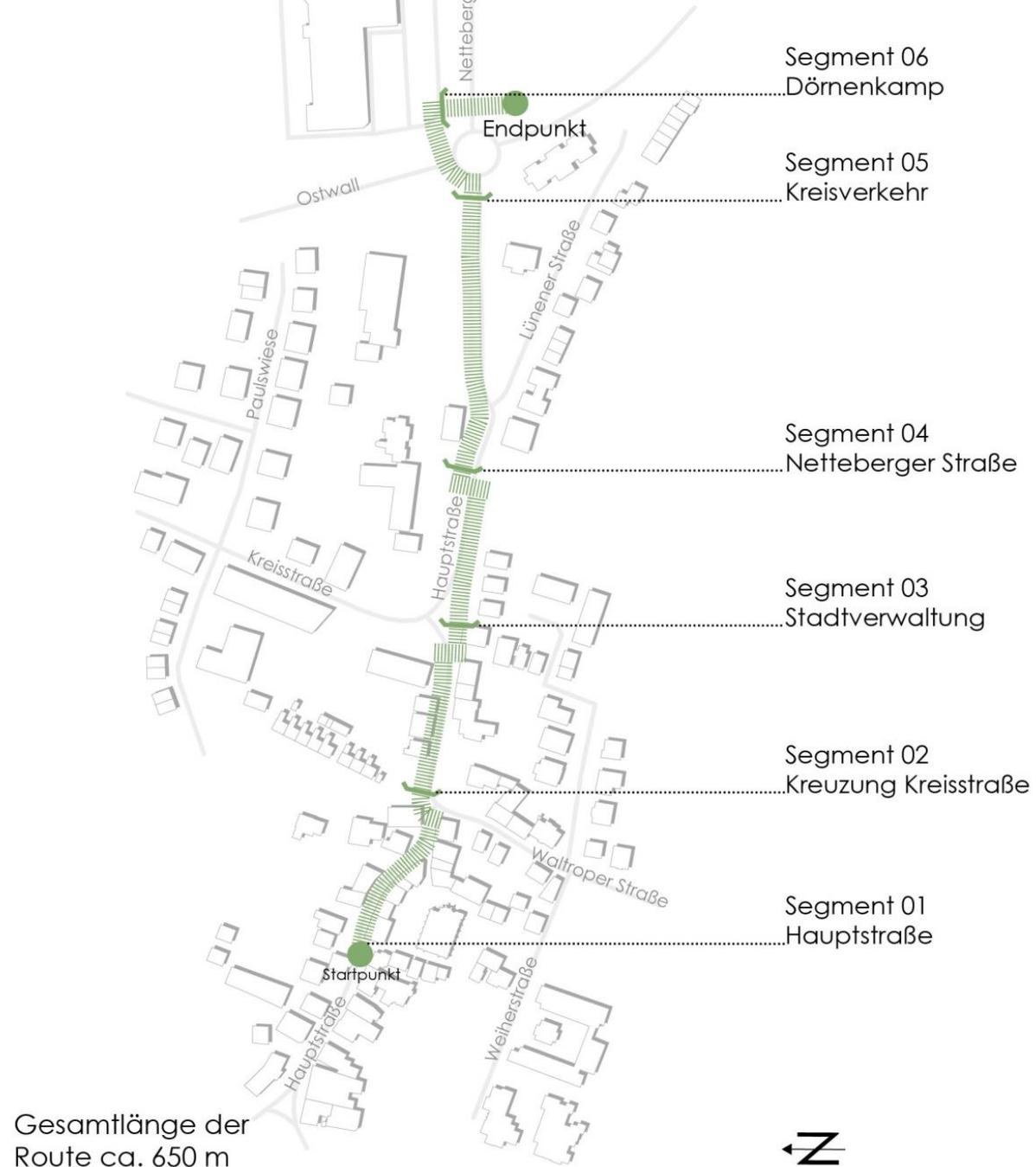
4. Ergebnisse

4.2 Bork

Allgemeine Einordnung

4.2 Bork

Routenvorstellung



4.2 Bork

Bewertung nach
allen TeilnehmerInnen



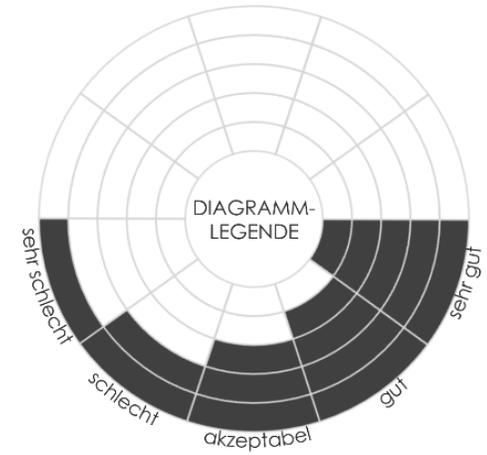
4.2 Bork

Segment 03 Stadtverwaltung- Hohe Fußgängerfreundlichkeit



4.2 Bork

Segment 03 Stadtverwaltung - Hohe Fußgängerfreundlichkeit



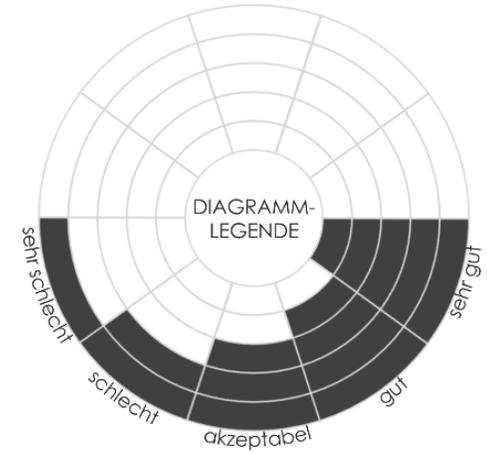
4.2 Bork

Segment 02 Kreuzung Kreisstraße - Niedrige Fußgängerfreundlichkeit



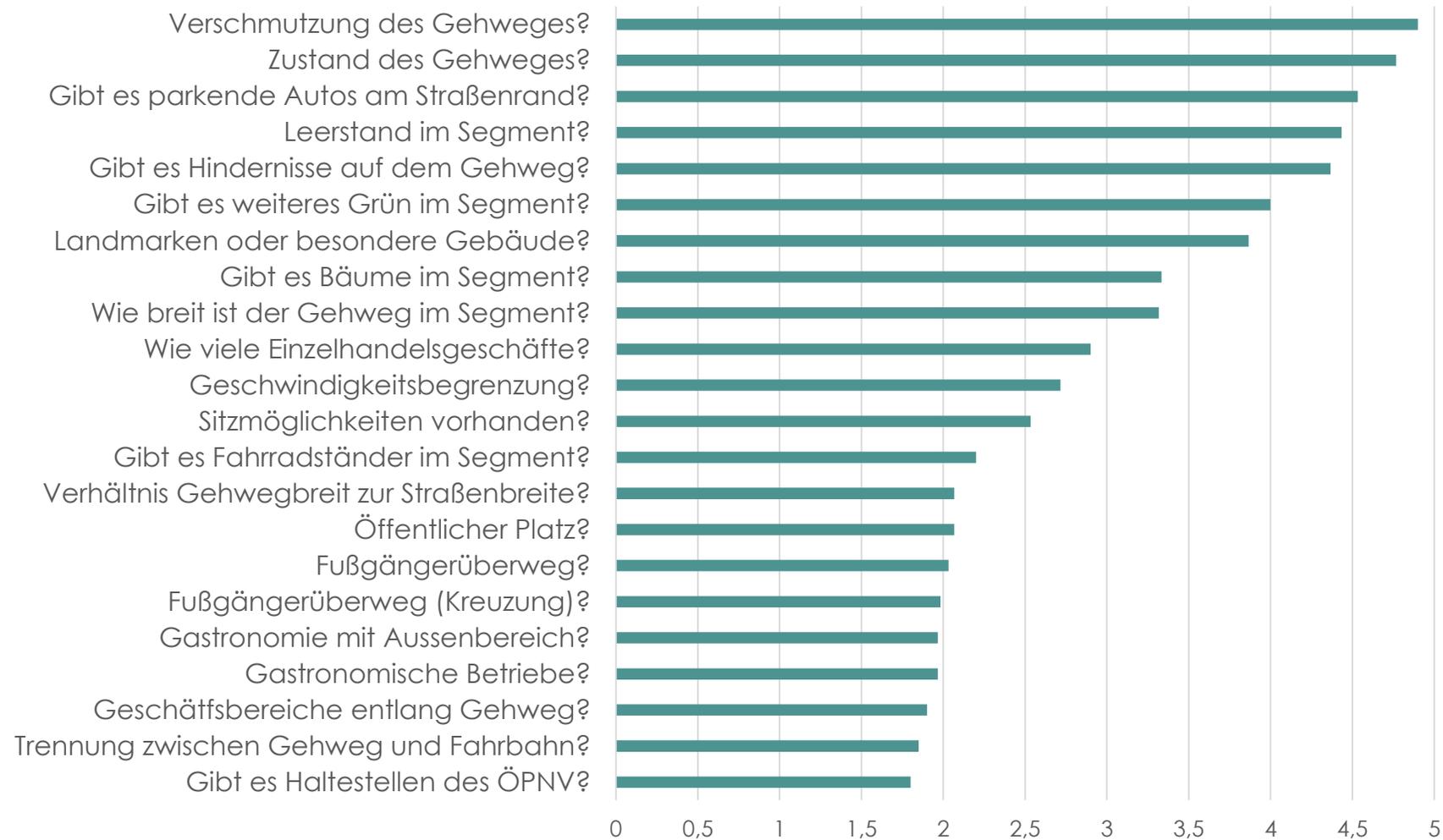
4.2 Bork

Segment 02 Kreuzung Kreisstraße - Niedrige Fußgängerfreundlichkeit



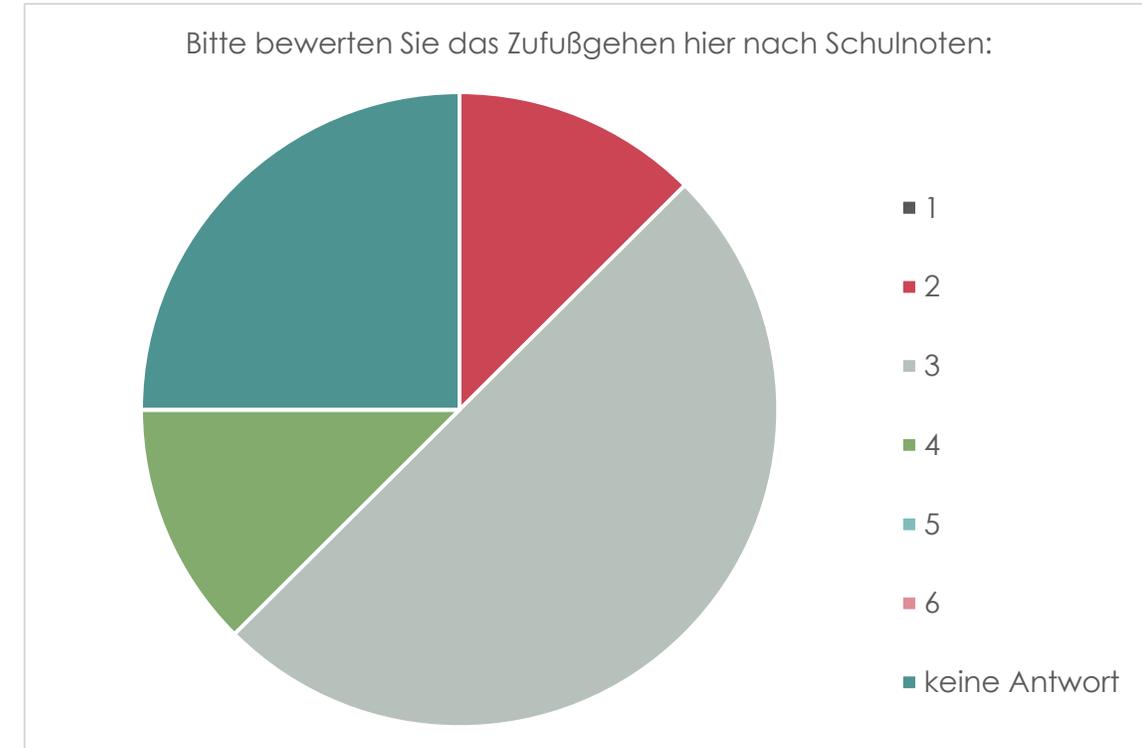
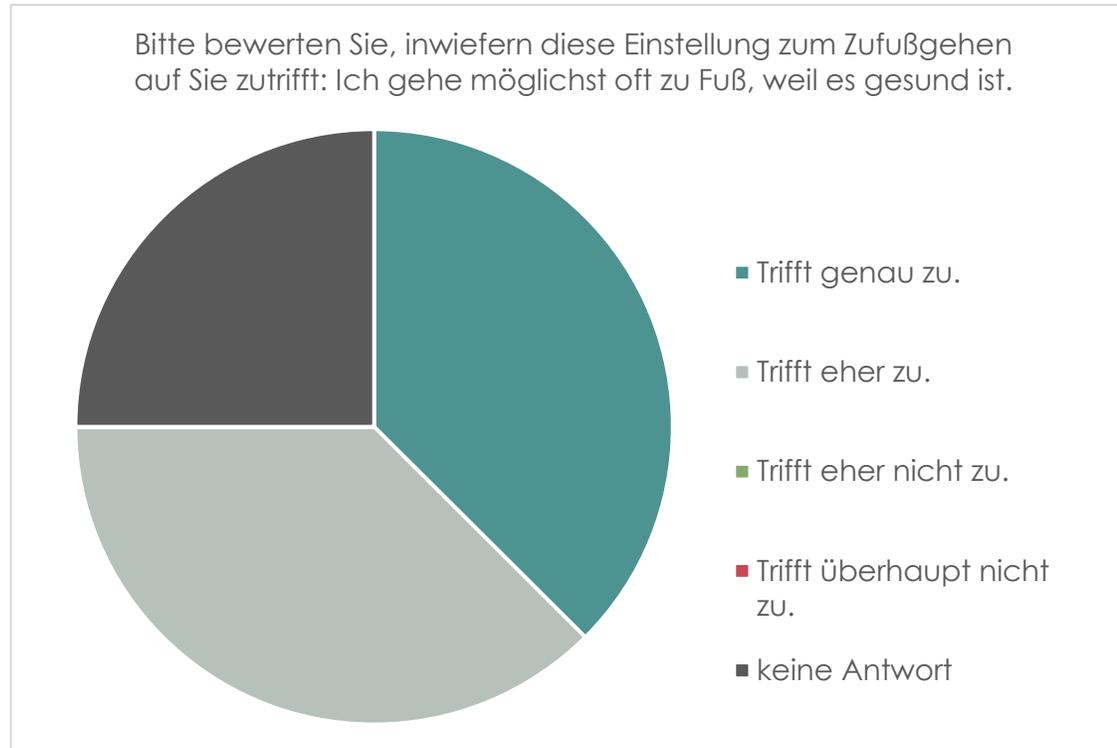
4.2 Bork

Bewertung der Kriterien durch alle TeilnehmerInnen



4.2 Bork

Befragung zur subjektiven Wahrnehmung



4.2 Bork

Maßnahmen



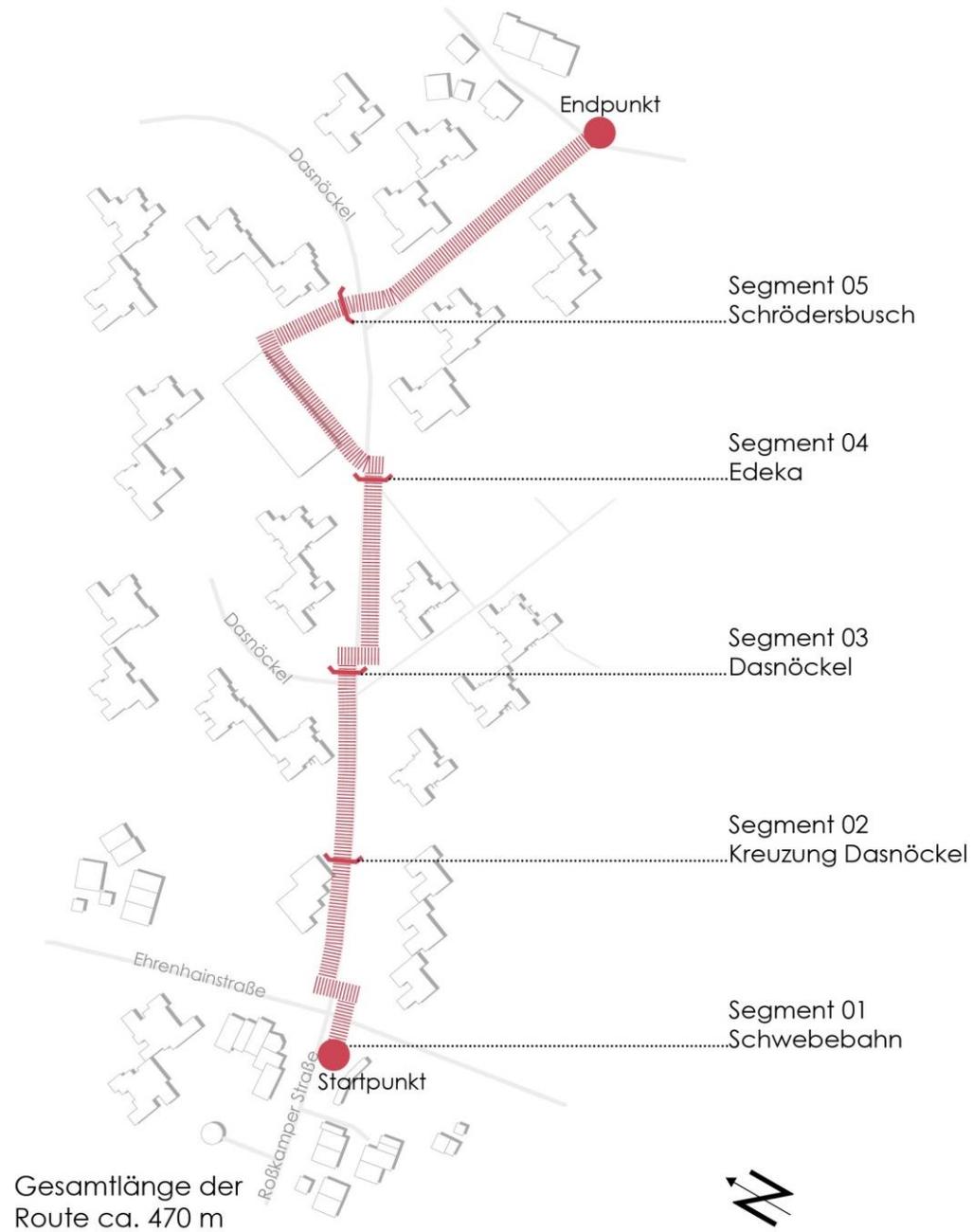
4. Ergebnisse

4.3 Höhe

Allgemeine Einordnung

4.3 Höhe

Routenvorstellung



4.3 Höhe

Bewertung nach
allen TeilnehmerInnen



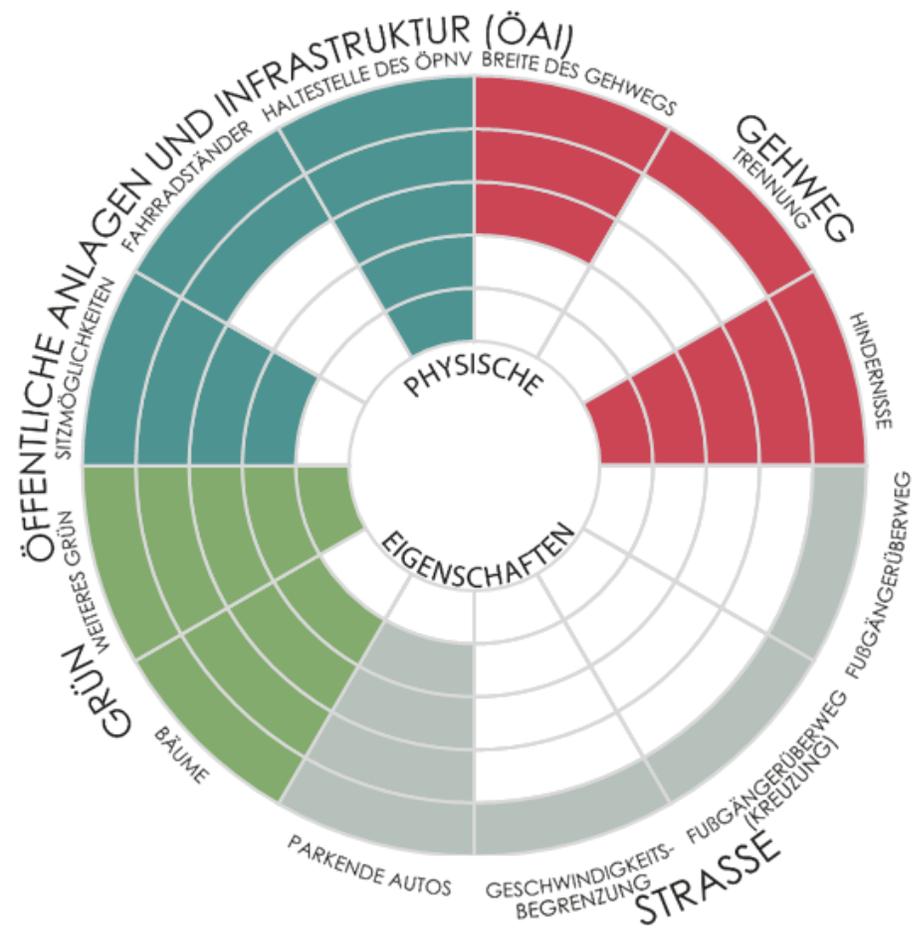
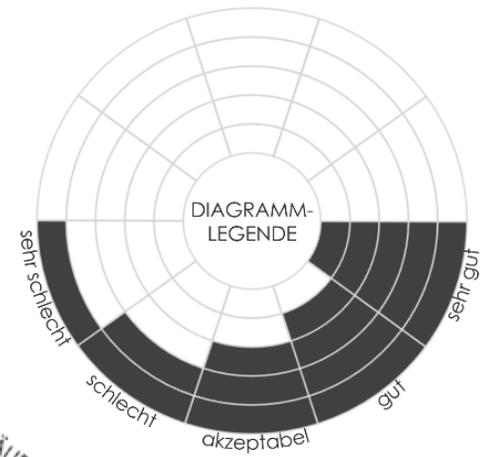
4.3 Höhe

Segment 01 Schwebebahn – Hohe Fußgängerfreundlichkeit



4.3 Höhe

Segment 01 Schwebebahn – Hohe Fußgängerfreundlichkeit



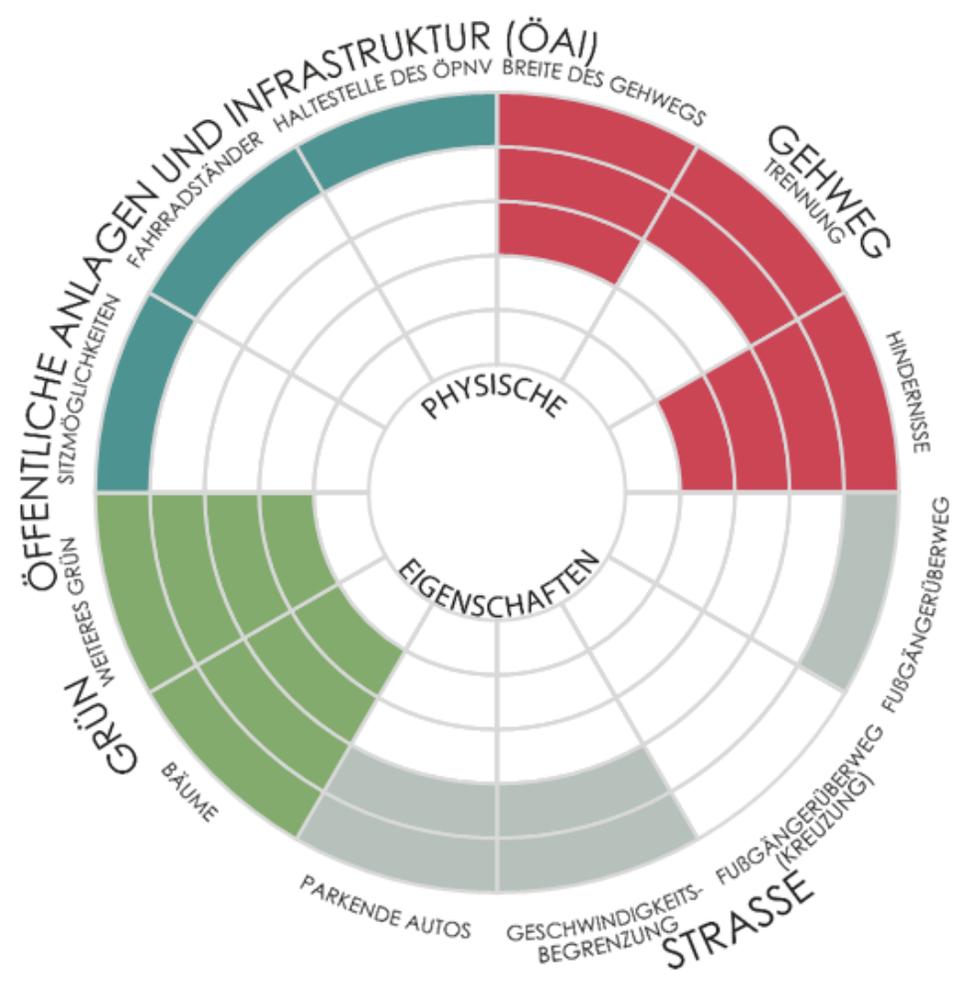
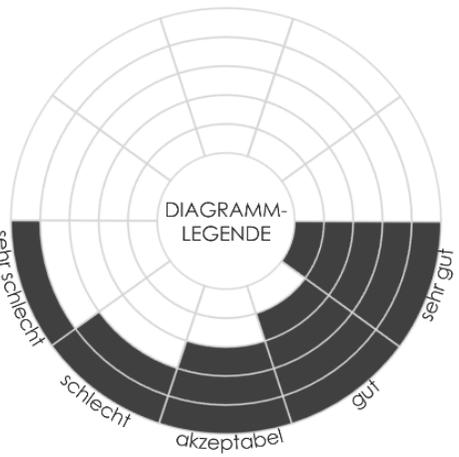
4.3 Höhe

Segment 03 Dasnöckel - Niedrige Fußgängerfreundlichkeit



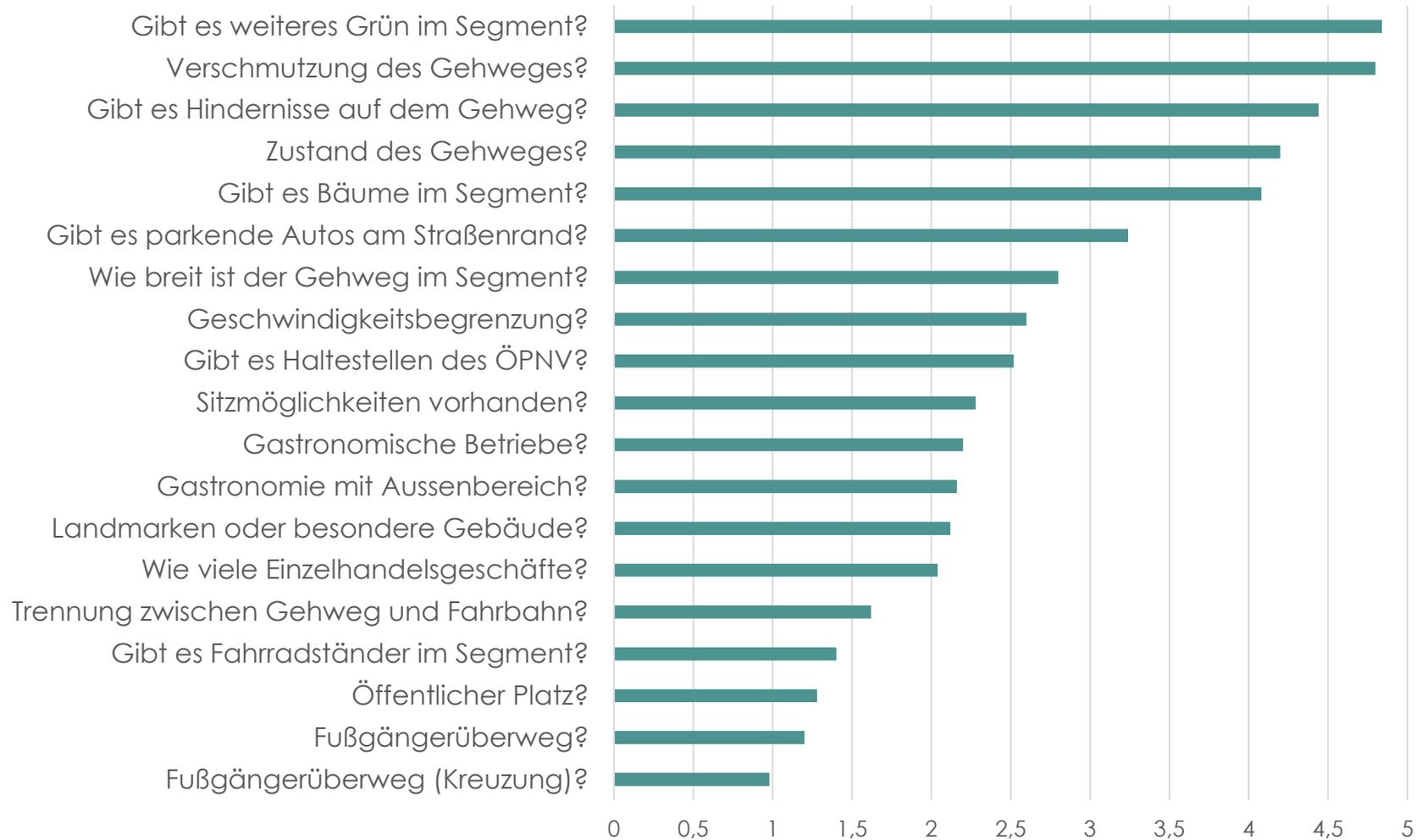
4.3 Höhe

Segment 03 Dasnöckel - Niedrige Fußgängerfreundlichkeit



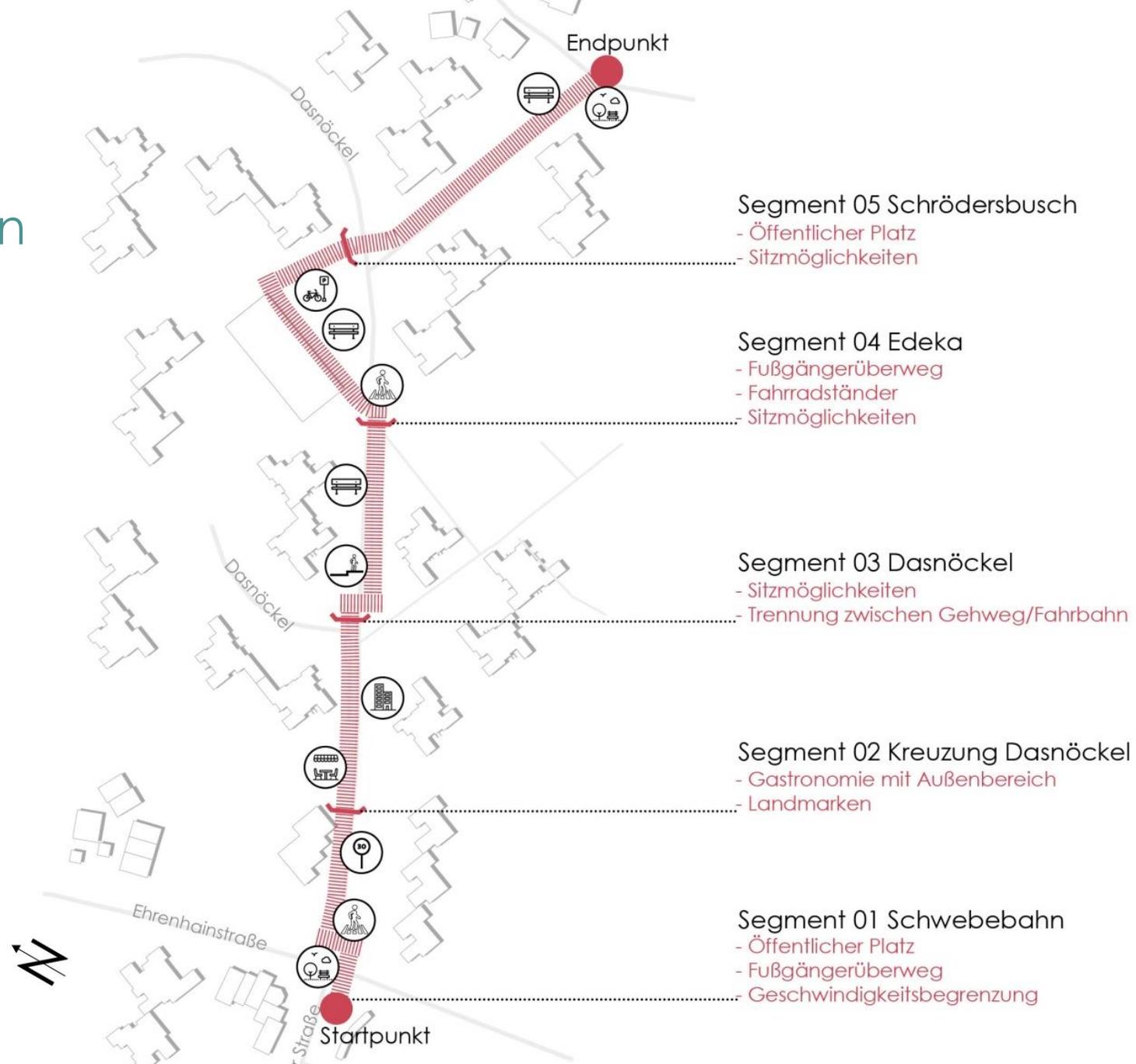
4.3 Höhe

Bewertung der Kriterien durch alle TeilnehmerInnen



4.3 Höhe

Maßnahmen



Fragen oder Anmerkungen?