

BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN

ISSN 0373-0468

Herausgegeben von

H. Hahn W. Kuls W. Lauer P. Höllermann K. A. Boesler

Schriftleitung: H.-J. Ruckert

Heft 64

Rolf Monheim

**Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr
in Stadtzentren in der
Bundesrepublik Deutschland**



1980

In Kommission bei

FERD. DÜMMLERS VERLAG · BONN

– Dümmlerbuch 7614 –

Rolf Monheim

**Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr
in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland**

**Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr
in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland**

von

Rolf Monheim

Mit 56 Abbildungen , 53 Tabellen und 5 Tabellen im Anhang

In Kommission bei

FERD. DÜMMLERS VERLAG · BONN

 **Dümmlersbuch 7614**

**Als Habilitationsschrift auf Empfehlung
der Mathematisch - Naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Bonn
gedruckt mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft**

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-427-76141-x

© 1980 Ferd. Dümmlers Verlag, 5300 Bonn 1

Herstellung:

Satz: Meister-Satz, Hof

Druck: Druckhaus Bayreuth, Verlagsgesellschaft m. b. H.

Vorwort

Immer häufiger werden zur Aufwertung von Innenstädten Fußgängerbereiche eingerichtet. Als 1972 die Arbeiten zur vorliegenden Untersuchung begannen, erschienen gerade die ersten zusammenfassenden Studien über Fußgängerbereiche, deren Entwicklung auf einem Höhepunkt angelangt zu sein schien. Seither hat sich jedoch die Zahl der Fußgängerbereiche mehr als verdreifacht, ihre Größe hat erheblich zugenommen, ihre Funktionen haben sich erweitert – und trotzdem verläuft die Diskussion um Fußgängerbereiche immer noch kontrovers. Immerhin sind inzwischen so viele Zentren deutscher und ausländischer Städte ganz wesentlich durch ihre Fußgängerbereiche geprägt, daß diese sicher nicht als eine kurzlebige Modeerscheinung angesehen werden können.

Die Attraktivität der Fußgängerbereiche beruht einerseits auf ihren Funktionen und ihrem städtebaulichen Charakter, andererseits auf ihrem „städtischen Leben“, den vielfältigen Tätigkeiten ihrer Besucher. Während die meisten Studien Probleme des Einzelhandels, der Verkehrstechnik oder des Städtebaus in den Mittelpunkt stellen, wird in der vorliegenden Untersuchung der Fußgängerverkehr im weiteren Sinne, also Zahl und Verhalten der Passanten sowie Wege und Tätigkeiten beim Innerstadtbesuch zum Ausgangspunkt für eine bessere Beurteilung und Planung von Fußgängerbereichen gewählt.

Die seit 1972 durchgeführten Untersuchungen bildeten die Grundlage einer 1976 von der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität in Bonn angenommenen Habilitationsschrift über „Fußgängerbereiche und Fußgängerverkehr in Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland“. Da die Bedingungen der Deutschen Forschungsgemeinschaft für die Förderung der Drucklegung eine erhebliche Reduzierung des Manuskriptes erforderlich machten und wesentliche Ergebnisse der Analyse von Fußgängerbereichen bereits an anderer Stelle veröffentlicht werden konnten oder für spätere vertiefende Auswertungen vorgesehen sind, wurde im vorliegenden Heft die Darstellung der Fußgängerbereiche auf die normativ-konzeptionellen Gesichtspunkte der Innenstadtentwicklung beschränkt und das Schwergewicht auf den Fußgängerverkehr im weiteren Sinne als Spiegel der Funktionsweise von Fußgängerbereichen gelegt.

Die Arbeit steht inmitten einer von vielen Seiten getragenen Auseinandersetzung mit Fußgängerbereichen und Passantenverhalten, an der sich seitens der Forschung vor allem Städtebauer und Verkehrswissenschaftler, aber auch Architekten, Denkmalpfleger, Landschaftsgestalter, Psychologen, Soziologen, Rechts-, Verwaltungs- und Wirtschaftswissenschaftler sowie zunehmend Geographen beteiligen und die darüber hinaus stark von politischen Gremien, Verbänden und Verwaltungen geführt wird. Die meisten Studien und Äußerungen erschienen erst nach Beginn dieser Untersuchung. Sie wurden so weit wie möglich in die Ausarbeitung einbezogen. Die nach Abschluß der Habilitationsschrift (März 1976) erschienenen Veröffentlichungen konnten dagegen nur in Ausnahmefällen berücksichtigt werden.

Die Untersuchung von Fußgängerbereichen und Fußgängerverkehr war nur möglich durch die großzügige Förderung, die mir die Deutsche Forschungsgemeinschaft mit einem Habilitandenstipendium und einer Sachbeihilfe gewährte, durch die Mitarbeit zahlreicher Stadtverwaltungen, Institutionen und Kollegen bei Umfragen und Materialbeschaffung, durch die Hilfe vieler Schüler, Studenten, Lehrer und Kollegen bei den umfangreichen Erhebungen und Auswertungen, durch die offene Diskussionsbereitschaft von Kollegen und Praktikern vieler Fachrichtungen und durch die Beratung von Herrn Dr. *F.-J. Kemper* bei der statistischen Auswertung, die im Rechenzentrum der Universität Bonn erfolgte. Ihnen allen sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt. Besonders danken möchte ich Herrn Professor Dr. *Wolfgang Kuls* für seine verständnisvolle Förderung und meinem Bruder Dr. *Heiner Monheim* für seine nie ermüdende kritische Begleitung. Mein Dank gilt schließlich der Deutschen Forschungsgemeinschaft für die Finanzierung der Drucklegung, den Herausgebern der Bonner Geographischen Abhandlungen für die Aufnahme der Arbeit und den Kartographen des Geographischen Instituts der Universität Bonn.

Bayreuth, im August 1979

Rolf Monheim

Inhalt

1 Einleitung	13
1.1 Gegenstand und Fragestellung der Untersuchung	13
1.2 Probleme einer normativen Angewandten Stadtgeographie	15
1.3 Grundlagen der Untersuchung	19
Passantenbefragung beim Weg durch die Innenstadt – Passantenbefragung nach Abschluß des Innenstadtbesuchs – Verwaltungsumfrage – Expertenumfrage	
2 Fußgängerbereiche und Stadtentwicklung	22
2.1 Entwicklung der Innenstädte	22
2.1.1 Zunehmende Dominanz der Verkehrserfordernisse	22
2.1.2 Neuorientierung der Stadtentwicklungspolitik	25
Rolle des Verkehrs – Städtisches Leben und städtische Freiräume – Gewichtungen der Stadtentwicklungsziele	
2.2 Fußgängerbereichskonzeptionen	38
2.2.1 Fußgängerbereiche als Instrument für das Leitbild „verkehrsgerechtes Einkaufszentrum Innenstadt“	38
Planungsmodell: Beispiel Ahlen – Essen, Kassel – Neue Innenstadt-Einkaufszentren – Passagen	
2.2.2 Fußgängerbereiche als Instrument für komplexe Stadtentwicklungsstrategien	49
Nürnberg – Freiburg – Göttingen – Bonn – Oldenburg	
2.2.3 Fußgängerbereiche als Trendwechsel	61
Dortmund – Frankfurt – Duisburg	
2.2.4 Fußgängerbereichskonzeptionen und Fußgängerbereichswachstum	67
Gesamtzahl der Fußgängerbereiche – Größenwachstum – Ziele – Bewertung von Fußgängerbereichen	
3 Fußgängerbereiche und Passantenströme	
3.1 Passantenstrom und Fußgängerbereich nach Aussagen der Stadtverwaltungen	76
Fußgängerbereich und Hauptgeschäftslage – Entwicklung der Passantenzahl seit Einführung des Fußgängerbereichs	
3.2 Methodische Überlegungen zu Passantenzählungen	79
3.2.1 Bisherige Untersuchungen des Fußgängerverkehrs	79
Hartke, Hantschk – Mielitz – Heidemann – Beckmann – Petzoldt	
3.2.2 Erfassung von Veränderungen des Fußgängerverkehrs	82
3.3 Veränderung der Passantenfrequenz während der Geschäftszeit	84
3.3.1 Veränderung der tageszeitlichen Verteilung	84
3.3.2 Veränderung der absoluten Passantenzahl	87
Veränderung der Tagessumme – Veränderung im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr – Ursachen zunehmender Passantenzahlen	
3.3.3 Veränderung der räumlichen Verteilung	92
Entwicklung der Geschäftszentren – Fußgängerbereiche und Hauptgeschäftstraßen – methodische Probleme flächendeckender Vergleichszählungen – Nürnberg: Beispiel für starke Veränderungen – Mülheim: Beispiel für rasche Veränderungen – Marburg: Beispiel für eine verhinderte Altstadtentwertung – Erlangen: Wertigkeitsverlagerung durch randliche Cityerweiterung – Braunschweig: Beispiel für allmähliche Veränderungen –	

Bonn: Beispiel für die ausgleichende Wirkung umfassender Fußgängerbereiche	
3.4 Passantenströme außerhalb der Geschäftszeit	118
Abendlicher Freizeitverkehr – Sonntäglicher Freizeitverkehr	
3.5 Wechsel der räumlichen Verteilung zwischen Geschäfts- und Freizeitverkehr .	127
3.5.1 Weitgehender Wechsel des Wertigkeitsgefüges	128
Düsseldorf – Nürnberg – Marburg	
3.5.2 Teilweiser Wechsel des Wertigkeitsgefüges	134
Aachen – Bremen – Braunschweig	
3.5.3 Weitgehende Konstanz des Wertigkeitsgefüges	137
Bonn – Mülheim – Lemgo	
3.5.4 Bestimmungsgründe der räumlichen Verteilung des Freizeitverkehrs	141
4 Besucherstruktur und Besucherverhalten in Fußgängerbereichen	143
4.1 Methodische Vorüberlegungen	143
Erhebungsziele – Erhebungsgegenstände – Erhebungsmethoden	
4.2 Qualitative Zusammensetzung der Besucher	144
4.2.1 Bisherige Untersuchungsansätze	144
Zählungen anhand unmittelbarer Beobachtung – Auswertung von Fotoserien	
4.2.2 Erprobung qualitativer Zählverfahren am Beispiel Bonn	147
Erhebungsmethode – Qualitative Passantenstruktur zur Geschäftszeit – Qualitative Passantenstruktur außerhalb der Geschäftszeit – Wochengang der qualitativen Passantenstruktur – Qualitative Passantenstruktur in Bonn und Nürnberg	
4.3 Beobachtung des Besucherverhaltens	154
4.4 Auswirkungen von Fußgängerbereichen auf Zusammensetzung und Verhalten der Innenstadtbesucher nach Schätzung der Stadtverwaltungen	165
5 Tätigkeiten der Innenstadtbesucher	168
5.1 Methodische Überlegungen zu Passantenbefragungen	168
Fragestellungen – Fragebogen – Durchführung der Befragung	
5.2 Innenstadtbesucher	171
Beruf und Alter – Besuchstypen nach vorhergehendem und anschließendem Aufenthalt	
5.3 Tätigkeiten während der Geschäftszeit	175
Tätigkeitsarten (Besuchsgründe) – Einkäufer und Nicht-Einkäufer – Tätigkeitstypen – Räumliche Unterschiede – Berufsspezifische Unterschiede – Zusammenhang mit dem Besuchstyp – Rolle der „Passantenmagneten“	
5.4 Veränderungen der Tätigkeiten während der Geschäftszeit nach dem Umbau eines Fußgängerbereichs	186
5.5 Kontakte in der Innenstadt während der Geschäftszeit	188
5.6 Tätigkeiten außerhalb der Geschäftszeit	190
5.7 Tätigkeiten und Fußgängerbereichs-Planung	191
6 Verkehrsmittel beim Weg zur Innenstadt	193
6.1 Verkehrsmittelwahl der Einzelhandelsbesucher	193
Wochentagsspezifische Verkehrsmittelwahl – Stadtgrößenspezifische Verkehrsmittelwahl – Gruppenspezifische Verkehrsmittelwahl	
6.2 Verkehrsmittelwahl der Passanten	200
Bedeutung des vorhergehenden Aufenthalts (Besuchstyps) – Verkehrs-	

mittelwahl beim unmittelbar zum Innenstadtbesuch führenden Weg – Verkehrsmittelwahl von der Wohnung aus	
6.3 Benutzbarkeit und Benutzung des Pkw	204
6.4 Verkehrsmittelwahl und Fußgängerbereichs-Planung	207
7 Wege beim Innenstadtbesuch	210
7.1 Methode der Wege- und Tätigkeitsprotokolle	210
7.1.1 Bisherige Untersuchungen der Wege zu Fuß	210
Institut für Angewandte Sozialwissenschaft (INFAS) – Thompson und Hart – Weeber – Beyler – Schaffer und Pöhlmann – Blivice – Frei – Müller	
7.1.2 Methodisches Vorgehen bei Wege- und Tätigkeitsprotokollen	215
Auswahl der Befragten – Fragebogen	
7.2 Strukturmerkmale der durch Wegeprotokolle erfaßten Stadtzentren	218
Bonn – Düsseldorf – München	
7.3 Rammuster der Wege	223
7.3.1 Wegmuster zur Geschäftszeit	223
Düsseldorf – Bonn – München	
7.3.2 Wegmuster außerhalb der Geschäftszeit	231
7.3.3 Quartierweise Wegwahl	232
7.3.4 Sozialgruppenspezifische Präferenzen	233
7.4 Rammuster der Erledigungen	236
Düsseldorf – Bonn – München	
7.5 Länge der Wege zur Geschäftszeit	242
7.5.1 Weglängenverteilung und Weglängentypen	245
7.5.2 Weglängen und benützte Verkehrsmittel	249
7.5.3 Weglängen und Stadtgröße	252
7.5.4 Weglängen und Lagebeziehungen	254
Düsseldorf – Bonn – München	
7.5.5 Weglängen und Besucherverhalten	258
Art der Erledigungen – Zahl der Erledigungen – Dauer des Aufenthaltes – Stadtbummel – Interessante Wege	
7.5.6 Länge der Freizeitwege	262
7.6 Einzugsbereiche der Verkehrsquellpunkte	264
7.6.1 Wegradien	264
7.6.2 Weglängen bis zur ersten und nach der letzten Erledigung	265
7.7 Zumutbare Weglänge	267
8 Zusammenfassung	270
9 Summary	274
Tabellenanhang	277
Literatur	283

Abbildungen

1	Gestaltungsschema für die Ahlener Innenstadt nach einem Vorschlag des INGESTA 1969	39
2	Grundriß der Essener Innenstadt in der Zwischenkriegszeit und 1971	40
3	Fußgängerstraßen und Anlieferung in Essen nach der Konzeption des Stadtplanungsamtes 1971	41
4	Entwicklung des Essener Fußgängerbereichs	42
5	Entwicklung des Kasseler Fußgängerbereichs	43
6	Entwicklung des Nürnberger Fußgängerbereichs	52
7	Entwicklung des Freiburger Fußgängerbereichs	54
8	Entwicklung des Göttinger Fußgängerbereichs	57
9	Planungsleitbilder für die Göttinger Innenstadt 1970 und 1974: Fußgängerbereich und ruhender Verkehr	58
10	Entwicklung des Bonner Fußgängerbereichs	59
11	Entwicklung des Oldenburger Fußgängerbereichs	61
12	Entwicklung des Dortmunder Fußgängerbereichs	62
13	Entwicklung des Frankfurter Fußgängerbereichs	64
14	Entwicklung des Duisburger Fußgängerbereichs	66
15	Fußgängerbereiche im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland 1926 - 1977	68
16	Tagesgang der relativen Passantenfrequenz vor und nach der Einführung von Fußgängerstraßen in Aachen, Bamberg, Bonn, Braunschweig, Bremen, Hamburg, Mannheim, Mülheim, München, Nürnberg und Osnabrück	85
17	Passantenzahlen in Nürnberg 1963 - 1978	96
18	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1963 - 1977 in Nürnberg	98
19	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zur Passantensumme und Veränderung der Passantenzahl 1967 - 1978 in Nürnberg	99
20	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1974 - 1977 in Mülheim	105
21	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1974 - 1978 in Marburg	107
22	Passantenbelastungsprofil in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1971 - 1975 in der Erlanger Hauptgeschäftsstraße	110
23	Entwicklung des Braunschweiger Fußgängerbereichs	112
24	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1975 - 1979 in Braunschweig	113
25	Passantenzahlen in Braunschweig 1976 - 1978	115
26	Passantenzahlen in der Schuhstraße in Braunschweig 1964 - 1978	116
27	Lage der Passanten-Zählstellen in Bonn	117
28	Wochengang der Passantenzahl in Aachen, Bonn, Braunschweig, Bremen, Düsseldorf, München und Nürnberg	123
29	Tagesgang der Passantenzahl werktags und sonntags in Braunschweig, Bremen und München	126
30	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum 13 - 14 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl 11 - 12 Uhr 1971 in Düsseldorf	129
31	Passantenbelastungsprofil in Relation zum Passantenmaximum während und nach der Geschäftszeit in der Düsseldorfer Hauptgeschäftsachse	130
32	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum 21 - 22 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl 14 - 15 Uhr 1969 in Nürnberg	132
33	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum sonntags 15 - 16 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl werktags 15 - 16 Uhr 1976 in Marburg	133
34	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum 21 - 22 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl 14 - 15 Uhr 1977 in Bremen	135
35	Freizeitnutzungen und Warenhäuser in Bonn 1974	138
36	Erdgeschoßnutzungen in der Sternstraße und Remigiusstraße in Bonn 1974	139
37	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum 20.00 - 20.20 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl 14.00 - 14.20 Uhr 1974 in Mülheim	140
38	Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum sonntags 15 - 16 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl werktags 15 - 16 Uhr 1976 in Lemgo	141
39	Erhebungsbogen zur qualitativen Passantenzählung (verkleinert)	148
40	Tagesgang der qualitativen Passantenstruktur nach Geschlechterproportion, Gruppenzu-	

sammensetzung und Gruppengröße während und außerhalb der Geschäftszeit in der Sternstraße in Bonn	150
41 Wochengang der qualitativen Passantenstruktur nach Geschlechterproportion, Gruppenzusammensetzung und Gruppengröße 15 - 16 und 20 - 21 Uhr in der Sternstraße in Bonn	153
42 Wegzeit der Fußgänger für 100 m zu verschiedenen Jahreszeiten im Fußgängerbereich Strøget in Kopenhagen	156
43 Momentaufnahme der Tätigkeiten im öffentlichen Raum der Rue Froide in Caen	161
44 Straßenwertigkeit nach der Passantenfrequenz in Bonn und Düsseldorf bzw. nach den Bodenwerten in München sowie als Befragungsstandorte ausgewählte Verkehrsquellpunkte	217
45 Einzelhandel in den Innenstädten von Bonn, Düsseldorf und München 1974	219
46 Fußgängerbereiche in Bonn, Düsseldorf und München 1974	220
47 Raummuster der Fußwege nach Verkehrsquellpunkten in Düsseldorf	224
48 Raummuster der Fußwege nach Verkehrsquellpunkten und Befragungszeiten in Bonn und München	226
49 Raummuster der Erledigungen nach Verkehrsquellpunkten in Düsseldorf und Bonn	238
50 Raummuster der Wege und Erledigungen nach Verkehrsquellpunkten in München	243
51 Weglängen zur Geschäftszeit in Darmstadt (alle Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel) und München (getrennt für 3 Parkhäuser)	245
52 Weglängen zur Geschäftszeit nach Verkehrsquellpunkten in Bonn, Düsseldorf und München	247
53a Weglängentypen nach Verkehrsquellpunkten und Befragungszeiten	248
53b Dreiecksdiagramm der Weglängen nach Verkehrsquellpunkten und Befragungszeiten	249
54 Weglängen und Weglängentypen zur Geschäftszeit nach Verkehrsquellpunkten in Bonn, Düsseldorf und München	255
55 Weglängen nach Verkehrsquellpunkten und Befragungszeiten in Bonn	263
56 Weglängen bis zur ersten und nach der letzten Erledigung nach Verkehrsquellpunkten in Bonn	266

Tabellen

1 Fußgängerbereiche nach Einwohnerzahl der Gemeinde und Einführungsjahr	69
2 Größe und Beginn der baulichen Umgestaltung von Fußgängerbereichen 1973 nach Gemeindegröße	70
3 Größenentwicklung der Fußgängerbereiche mit 1973 über 1700 m: Länge 1955, 1960, 1967, 1973 und im Endausbau	71
4 Entwicklung der Passantenzahl seit Einführung von Fußgängerbereichen nach Größe der Fußgängerbereiche	77
5 Veränderung der Passantenfrequenz nach der Einführung bzw. dem Umbau von Fußgängerstraßen	88
6 Relative Passantenfrequenz an „Normaltagen“ und im Weihnachtsverkehr 1975 und 1978 in Nürnberg	102
7 Passantenzahlen und relative Passantenfrequenz an „Normaltagen“ 14 - 15 Uhr 1969 - 1978 in Nürnberg	103
8 Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum 1965 - 1976 in Bonn	117
9 Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeitverkehr 1973 - 1976 in Bonn	120
10 Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeitverkehr 1976 - 1978 in Braunschweig	120
11 Passantenzahlen am Abend	121
12 Passantenzahlen und relative Passantenfrequenz im Wochentags-Freizeitverkehr 21 - 22 Uhr 1969 - 1978 in Nürnberg	123
13 Passantenzahlen am Sonntag	125
14 Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Düsseldorf	128
15 Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Aachen	134
16 Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Bremen	136
17 Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Braunschweig	137
	11

18 Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Bonn	138
19 Zusammensetzung der Passanten nach Geschlecht und Gruppengröße in der Nürnberger Breiten Gasse und der Bonner Sternstraße	154
20 Bewegungsabläufe der Passanten in der Annastraße und in angrenzenden Geschäftsstraßen der City von Augsburg	155
21 Schema der Besucherhandlungen in Fußgängerbereichen	158
22 Bewegungsart der Anwesenden nach Jahreszeit im Fußgängerbereich Strøget, Kopenhagen	157
23 Handlungstyp der Anwesenden nach Jahreszeit im Fußgängerbereich Strøget, Kopenhagen	159
24 Anwesende und Passanten nach Tageszeit im Fußgängerbereich Rue Froide, Caen	162
25 Entwicklung von Zusammensetzung und Verhalten der Innenstadtbesucher seit Einführung des Fußgängerbereichs	166
26 Veränderung der Neigung zum Stadtbummel seit Einführung des Fußgängerbereichs nach Größe des Fußgängerbereichs	166
27 Erwerbstätigkeit und Alter der Innenstadtbesucher nach Befragungszeit	172
28 Besuchstyp der Innenstadtbesucher entsprechend vorhergehendem und anschließendem Aufenthalt nach Befragungszeit	175
29 Tätigkeitsart beim Innenstadtbesuch nach Befragungszeit	177
30 Einkäufer und Nicht-Einkäufer nach Gesamtzahl der Tätigkeitsarten und Art der Tätigkeiten beim Innenstadtbesuch	179
31 Tätigkeitstyp beim Innenstadtbesuch nach Befragungszeit	181
32 Tätigkeitstyp beim Innenstadtbesuch nach Befragungsstandorten	182
33 Tätigkeitstyp beim Innenstadtbesuch nach dem Beruf des Befragten	183
34 Tätigkeitstyp beim Innenstadtbesuch nach Besuchstyp	184
35 Anteil der Einkaufenden, die ein Waren- oder Textilkaufhaus aufsuchen und Anteil der in ein Waren- oder Textilkaufhaus Gehenden, die außerdem ein Fachgeschäft aufsuchen	185
36 Wichtigster Besuchszweck und sonstige Tätigkeiten beim Besuch der Innenstadt von Mülheim vor und nach dem Umbau des Fußgängerbereichs	187
37 Tätigkeitsart beim Innenstadtbesuch in Bonn und Nürnberg abends, sonntagnachmittags und zur Geschäftszeit nachmittags	190
38 Verkehrsmittelwahl der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels nach Stadtgröße 1965 - 1976	196
39 Verkehrsmittelwahl der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels in Hauptzentren von Städten mit über 500.000 Einwohnern donnerstags 1971 und 1976	198
40 Verkehrsmittelwahl der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels nach Alter und Geschlecht donnerstags 1976	199
41 Verkehrsmittelwahl der Innenstadtbesucher nach Art des Weges	201
42 Verkehrsmittelwahl nach Stadtgröße bei Befragungen von Passanten und Besuchern von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels	203
43 Besitz, Benutzbarkeit und Benutzung des Pkw	205
44 Passantenzahlen-Spitzenwerte in Bonn, Düsseldorf und München	221
45 Ausbildungsabschluß der Verkehrsquellenpunkt-Benutzer in Bonn, München und Düsseldorf	234
46 Weglänge beim Innenstadtbesuch nach Verkehrsmittel in Düsseldorf und Essen	250
47 Weglänge beim Einkaufen in der Innenstadt nach Verkehrsmitteln	251
48 Weglängentypen nach Verkehrsmitteln in Bonn, Düsseldorf und München	252
49 Weglänge beim Innenstadtbesuch nach Stadt	253
50 Weglängentypen in Bonn, Düsseldorf und München	253
51 Weglänge und Tätigkeit beim Innenstadtbesuch in Bonn, Düsseldorf und München	259
52 Weglänge und Zahl der Erledigungen beim Innenstadtbesuch in Bonn, Düsseldorf und München	259
53 Weglänge und Aufenthaltsdauer beim Innenstadtbesuch in Bonn, Düsseldorf und München	260

Tabellenanhang:

1 Beruf und Alter der zur Geschäftszeit Befragten nach Stadt und Befragungszeit	277
2 Besuchstyp entsprechend vorhergehendem und anschließendem Aufenthalt nach Stadt und Befragungszeit	279
3 Tätigkeitsart beim Innenstadtbesuch nach Stadt und Befragungszeit	280
4 Einkäufer und Nicht-Einkäufer nach Gesamtzahl der Tätigkeitsarten und Art der Tätigkeit nach Stadt	281
5 Tätigkeitstyp beim Innenstadtbesuch nach Stadt und Befragungszeit	282

1 Einleitung

1.1 Gegenstand und Fragestellung der Untersuchung

Das Stadtzentrum ist sowohl für die Bürger einer Stadt, als auch für ihre Besucher der wichtigste Orientierungs- und Bezugspunkt. Veränderungen im Zentrum werden deshalb allseits besonders aufmerksam wahrgenommen und strahlen auch auf das Bild der Stadt als ganzer aus. Eine der auffälligsten Wandlungen der letzten Jahre ist die Einrichtung von Fußgängerbereichen. Diese haben ein ganz neuartiges „Stadtgefühl“ hervorgerufen. Die außerordentlich starke Zustimmung der Bevölkerung (80 % bis über 90 %) gründet zum einen in praktischen Erfahrungen (ungestörtes Einkaufen), zum anderen zunehmend in allgemeinen Gesichtspunkten des „Sich-Wohl-fühlens“ (Stadtbild, Cafés, Gelegenheit zum Flanieren, Atmosphäre).

Die positive Einstellung zu Fußgängerbereichen fällt besonders auf, weil die Entwicklung der Innenstädte sonst überwiegend lebhaft Kritik auslöst: Man sieht durch immer stärkere ökonomische und verkehrstechnische Zwänge die „menschlichen Züge“ der Stadt schwinden¹ und befürchtet als Ergebnis dieser Entwicklung eine Verödung, wie sie für die amerikanischen Städte Jacobs 1963 in ihrem aufsehenerregenden Buch „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ beschrieben hat.

Die Abwertung der Innenstädte ist in Deutschland noch weit entfernt von dem in den USA erreichten Stadium. Nicht zuletzt haben die amerikanischen Erfahrungen frühzeitig auf gefährliche Entwicklungen aufmerksam gemacht und es ermöglicht, Gegenmaßnahmen für eine Erhaltung, ja Aufwertung der Stadtzentren zu ergreifen². Dabei bilden die Fußgängerbereiche das sinnfälligste Symbol für den gegenwärtigen Wandel der Stadtzentren in der Bundesrepublik Deutschland³ und die Möglichkeiten einer neuen „städtischen Lebensqualität“.

Wenn auch in dieser Arbeit die Fußgängerbereiche den Bezugspunkt der Analyse und Bewertung bilden, so muß doch von vornherein betont werden, daß angesichts der meist noch geringen Größe dieser Fußgängerbereiche – sie decken nur selten den größeren Teil der Innenstadt ab und beschränken sich viel häufiger auf eine oder wenige Straßen – und angesichts der vielfältigen Verflechtungen zwischen Fußgängerbereich und Innenstadt bei der Untersuchung des Verhaltens der Innenstadtbesucher die Fußgängerbereiche nicht als begrenzender Rahmen gesehen werden, sondern sich die meisten Aussagen ganz allgemein auf die Innenstädte beziehen.

Die durch die Innenstädte pulsierenden Passantenströme bilden gleichsam das Blut, das ihre vielfältigen Funktionen mit Leben erfüllt⁴. Die Innenstadtbesucher werden ja fast

1 Siehe z.B. die Entschließung des Deutschen Städtetags „Wege zur menschlichen Stadt“ (1973).

2 Sozusagen die personifizierte Übertragung der Erfahrungen bildet Gruen, der in den USA zunächst durch die Planung erfolgreicher vorstädtischer Shopping Centers, dann durch seine Konzeption autofreier Innenstädte (zuerst Fort Worth) bekannt wurde und heute an der Planung neuer und der Rettung alter Zentren (bes. Wien) beratend beteiligt ist. Seine Erfahrungen hat er 1973 zusammengefaßt unter dem Titel „Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte.“

3 Internationale Studien und ausländische Literatur zeigen für andere Staaten ähnliche Entwicklungen der räumlichen und zeitlichen Ausbreitung von Fußgängerbereichen, wobei die BRD zu den führenden Staaten gehört.

4 Wolf (1969, S. 11) bezeichnet die Gebäudenutzung als „äußere Struktur“ einer Straße, während die diese Gebäude Nutzenden die „innere Struktur“ der Straße bilden. Letztere erfaßt Wolf in seiner Untersuchung Frankfurter Stadtteil-Geschäftsstraßen durch quantitative und qualitative Passantenzählungen und durch Passantenbefragungen.

ausnahmslos in der Nähe ihres Zieles zu Fußgängern, für viele ist sogar das geruhsame Gehen, das Bummeln ein wesentlicher Bestandteil ihres Aufenthaltes, der ihr gesamtes Verhalten beeinflusst. So bilden die räumliche und zeitliche Verteilung, die Zusammensetzung und die Tätigkeiten der Fußgänger eine wesentliche Perspektive des „Funktionierens“ der Stadtzentren und die Kenntnis der Bedürfnisse und Gewohnheiten der Fußgänger ist von großer Bedeutung für die Stadtentwicklungsplanung.

Der hier vorgelegte Teil der Untersuchung gilt den Auswirkungen von Fußgängerbereichen. Dabei mußte allerdings von vornherein auf eine umfassende Wirkungsanalyse verzichtet werden: Die stadtstrukturellen Auswirkungen innerhalb wie außerhalb der Fußgängerbereiche sind zu vielschichtig für die Datenbeschaffungsmöglichkeiten eines einzelnen Wissenschaftlers; außerdem fehlen die für eine Wirkungsanalyse unumgänglichen Langzeiterhebungen; schließlich lassen sich, zumal bei einer dann notwendigen Beschränkung auf wenige Einzelfälle, nur schwer die Auswirkungen der Einführung von Fußgängerbereichen trennen von solchen ergänzender stadtstruktureller Maßnahmen (z.B. Verkehrsbauten, Warenhausbauten) oder allgemeiner Entwicklungstrends (z.B. Motorisierung, Konjunktur, Mobilität).

Während die in geographischen Untersuchungen bevorzugt analysierten „verorteten Funktionen“ bzw. „funktionierenden Stätten“ (d.h. auf bestimmte Weise durch bestimmte Träger genutzte Gebäude) durch die einmal getätigten Investitionen bzw. die für eine Veränderung erforderlichen Investitionen auch beim Wandel ihrer Standortbedingungen eine erhebliche Persistenz aufweisen, können die von diesen verorteten Einrichtungen angezogenen Besucher ihr Verhalten viel leichter sich verändernden Gegebenheiten anpassen, da sie nicht durch Investitionsrisiken in ihrer Entscheidung eingeengt sind, und können sie auch dieselben Funktionsstandorte durch sich wandelnde Rahmenbedingungen anders wahrnehmen und werten. Die Funktionen und Auswirkungen von Fußgängerbereichen und allgemein von Innenstädten sollen deshalb in dieser Arbeit über die Auswertung von Zahl und Verhalten der Passanten sowie Wege und Tätigkeiten der Innenstadtbesucher erfaßt werden. Ziel ist dabei nicht die Gewinnung abschließender Forschungsergebnisse, sondern die explorative Erschließung und Erprobung neuer Fragestellungen hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Stadtforschung und Stadtplanung, die kritische Sichtung des methodischen Instrumentariums und die Gewinnung von Beurteilungskriterien für die Weiterentwicklung benutzergerechter Fußgängerbereiche aus dem Verhalten ihrer Besucher.

In der Fremdenverkehrsgeographie hat sich der Forschungsansatz „vom Benutzer her“ bereits wesentlich stärker durchgesetzt, als in der Stadtgeographie. Dies zeigt sich u.a. in dem Bemühen, sie als „Geographie des Freizeitverhaltens“ fortzuführen. Wenn dabei auch nicht immer der Bezug zum „Verhalten“ erkennbar bleibt (vgl. *Monheim* 1975c), so sollten doch andererseits in der Stadtgeographie die entsprechenden Ansätze, die durchaus verstreut vorhanden sind, bewußter weitergeführt werden, ohne daß deshalb gleich eine „Geographie urbanen Verhaltens“ etabliert zu werden brauchte.

Die Analyse der Innenstadtbesucher erfolgt methodisch auf zwei Wegen: über Zählungen bzw. Beobachtungen und über Befragungen. Bei beiden Ansätzen sollen im Unterschied zu den meisten Untersuchungen über Stadtzentren nicht nur dominierende Funktionen und Merkmale, sondern möglichst vielfältige Gesichtspunkte der Urbanität zentraler Bereiche erfaßt werden. Aus diesem Grund beziehen die Erhebungen auch die Zeiten nach Geschäftsschluß und die nicht unmittelbar ökonomisch relevanten Tätigkeiten mit ein.

Zunächst sollen die Auswirkungen von Fußgängerbereichen auf die räumliche und zeitliche Verteilung der Passanten ermittelt werden. Für die durch Beobachtungen zu erfassenden qualitativen Besucherstrukturen und -Verhaltensweisen soll eine methodische Bestandsaufnahme gemacht werden – eigene Erhebungen waren im Rahmen dieser Arbeit nur ansatzweise möglich.

Die Frage nach den Raummustern der Wege und Erledigungen im Stadtzentrum und der dort zu Fuß zurückgelegten Entfernungen bezieht sich auf die häufig bei der Planung von Fußgängerbereichen auftretenden Bedenken hinsichtlich einer „übermäßigen“ Ausweitung der Fußgängerbereiche.

Die Tätigkeiten der Innenstadtbesucher sollen Anhaltspunkte für eine Gewichtung der Innenstadtfunktionen erbringen; außerdem soll überprüft werden, wie weit der für Stadtzentren typischen Mischung der Standorte verschiedener Funktionen eine Kombination verschiedener Tätigkeitsarten bei den Zentrumsbesuchern entspricht.

Die im Zusammenhang mit der Einführung von Fußgängerbereichen vor allem von Einzelhändlern und Verkehrsplanern vorgebrachten Forderungen nach einem vorrangigen Ausbau der Anlagen für den fließenden und ruhenden Pkw-Verkehr sind Anlaß, die tatsächliche Bedeutung der Verkehrsmittel zu erfassen.

1.2 Probleme einer normativen Angewandten Stadtgeographie

Wenn die vorliegende Untersuchung sich als Beitrag zur Angewandten Geographie versteht, so mag dies zunächst angesichts der anwendungsbezogenen Fragestellung als selbstverständlich erscheinen. Dennoch ergeben sich hinsichtlich der damit verbundenen normativen Aspekte einige grundsätzliche Probleme, die vielfach nicht hinreichend beachtet werden bzw. zu denen es grundsätzlich verschiedene Auffassungen gibt und auf die deshalb im Rahmen der einleitenden Vorbemerkungen etwas näher eingegangen werden soll.

Die ältere Generation der Vertreter einer „Angewandten Geographie“ sieht in dieser zwar eine „normative Zweckwissenschaft“, die ihre Forschungs- und Lehraufgaben aus „den Bedürfnissen des praktischen Lebens“ empfängt und die „von Wertauffassungen ausgeht und Wertsetzungen erstrebt“ (Kühn 1966); sie will aber ihren normativen Ansatz ausdrücklich unpolitisch bzw. außerpolitisch verstanden wissen, da ihrer Meinung nach nur die Raumforschung „eine politische und normative Zweckwissenschaft“ ist: „Sie empfängt und sucht ihre Aufgaben im politischen Bereich und dient mit ihren Forschungsergebnissen der politischen Führung, nicht nur durch Übermittlung von Erkenntnissen in Form von Gutachten, sondern auch als Anregungen für politische Entscheidungen. Maßstab der Wertung ist das politisch erstrebte Ziel“ (Kühn 1962, S. 184). Diese Unterscheidung wird – nicht zuletzt durch die sozialgeographische Neuorientierung der Kulturgeographie – von der jüngeren Generation Angewandter Geographen überwiegend nicht mehr vorgenommen und erscheint auch aus heutiger Sicht als nicht haltbar: Unpolitische Normen, wie sie von Kühn unterstellt werden, bilden einen Widerspruch in sich, da jede Norm das Ergebnis einer Bewertung ist und jeder Wertung letztlich politisch verankerte Entscheidungen bzw. Zielsetzungen zugrunde liegen. Zwar erwecken viele Normen – gerade auch in den hier untersuchten Problemfeldern von Stadtentwicklung und Verkehr – den Eindruck objektiver Zwangsläufigkeit; die Diskussion des letzten Jahrzehnts und der seitherige Wandel vieler Normen offenbaren jedoch deutlich ihren politischen, auf unbewußt oder bewußt wahrgenommene Interessenlagen orientierten Charakter.

Eine weitere Veränderung gegenüber den von Kühn (1962) vertretenen Auffassungen hat sich im Verständnis des Politikbezuges ergeben, der nicht mehr nur als Orientierung an der „politischen Führung“ verstanden wird, sondern zunehmend von der Lebenssituation der Betroffenen ausgeht. Rhode-Jüchtern (1975) zeigt in seiner diffizilen Untersuchung, daß nicht nur die als solche gekennzeichnete Angewandte Geographie, sondern allgemein die handlungs- und anwendungsbezogen verstandene Sozialgeographie im Zu-

sammenhang mit der jeweiligen Konzeption der „politischen Planung“ gesehen werden sollte.

Angesichts der Neuorientierung auch der Politischen Geographie, wie sie zusammenfassend *Boesler* (1974, S. 427) charakterisiert¹, stellt sich die Frage, wie weit Raumforschung, Politische Geographie und Angewandte Geographie noch klar voneinander zu trennen sind. Wenn auch viele Geographen heute eine weitgehende Überschneidung dieser Bereiche sehen und Abgrenzungen nicht um ihrer selbst (oder einer sauber abgegrenzten „Geographie“ willen) vorgenommen werden sollten, so ist es doch ein wesentlicher Unterschied, ob das politische Handeln als solches Untersuchungsgegenstand ist oder ob die Fragestellungen und Wertungen z.B. einer stadtgeographischen Arbeit bewußt in ihren normativen Bezügen und Folgerungen herausgestellt werden. Letzteres wäre auch als akzentuierte Weiterführung des sozialgeographischen Ansatzes zu verstehen und damit wahrscheinlich noch wirkungsvoller für die disziplinpolitische Entwicklung, als die Abgrenzung einer eigenen Arbeitsrichtung.

Der Wandel der Auffassungen von Angewandter Geographie hängt zusammen mit allgemeinen Tendenzen der Wissenschaftsentwicklung, die *Bartels* (1970) und *Ganser* (1971) als „zunehmende Rationalität“ der Wissenschaft in einer Abfolge von vier Konzeptionen sehen:

1. Die essentialistische Wissenschaftsauffassung; sie strebt eine Ganzheits- und Wesensschau des Erkenntnisobjektes an. Ihr entspricht die intuitive Ganzheitsplanung, die bis heute die vorherrschende Planungsform bildet.
2. Die positivistische (instrumentalrationalistische) Wissenschaftsauffassung; sie zielt auf meßbare, regelhafte Systemzusammenhänge, muß allerdings dabei von größeren Zusammenhängen abstrahieren, ohne daß Kriterien und Konsequenzen der Auswahl geklärt würden. Ihr entspricht das technische Planungsverständnis. Beide sind nur scheinbar objektiv und wertfrei.
3. Die ideologiekritische Wissenschaftsauffassung; sie zeigt das gesellschaftliche Vorverständnis, das die Themenwahl, die Isolation von Teilzusammenhängen und die Anwendung der Ergebnisse bestimmt, und die Motivationen und Wertprämissen für dieses Vorverständnis. Ihr entspricht eine formaldemokratische Planung, die die Wertungszusammenhänge von Planungsmaßnahmen bewußt macht, ohne dabei selbst Partei zu ergreifen.
4. Die gesellschaftspolitische Wissenschaftsauffassung; sie faßt ihre Tätigkeit als gesellschaftlichen Gestaltungsauftrag auf. Ihr entspricht die politische Planung, die nicht mehr gleichberechtigte oder nur technisch bestimmte Alternativen entwirft, sondern bestimmte zielbezogene Konzeptionen vertritt.

Bartels wie *Ganser* betonen, daß die verschiedenen Stufen bis heute nebeneinander vorkommen und die essentialistischen und positivistischen Auffassungen noch weitgehend vorherrschen. Ihre optimistische Annahme einer stetig zunehmenden „Rationalität“ wird allerdings von verschiedenen Seiten in Frage gestellt. So meint *Jansen* (1976) pragmatischer und wohl auch realistischer, daß der Wechsel von Basiskonzeptionen in der Wissenschaft allgemein und ebenso auch in der Geographie keineswegs auf der Durchsetzung selbst evidenter wissenschaftlicher Argumente beruhe, sondern eher auf dem Wandel sozialer Einsichten. Er sieht hinter dem Wechsel der Grundansätze die Absicht der Geographen, nützliche Ergebnisse zu erzielen – was immer das auch jeweils sein mag.

1 „Der Politischen Geographie erwächst damit die Aufgabe, die raumwirksame Staatstätigkeit in Prozeßabläufen und Zielalternativen zu analysieren, um zu Entscheidungshilfen für die Planungsträger und zugleich zur besseren Transparenz des Entscheidungsfeldes raumwirksamer Staatsmaßnahmen für die Betroffenen zu gelangen.“

Die bisherigen Überlegungen zu den Problemen einer normativen Angewandten Geographie mögen vielleicht abstrakt und für die „eigentliche Arbeit“ nicht sonderlich langvoll erscheinen. Sie haben jedoch weitreichende, wenn auch oft nicht beachtete Konsequenzen. In der Auswahl der bearbeiteten Fragestellungen, in den zur Erklärung herangezogenen Variablen, in der Darstellung der Ergebnisse und in den Schlußfolgerungen stecken unvermeidbar Wertungen, die jeweils von entscheidendem Einfluß sein können. Mag man dies einerseits als der Objektivität verpflichteter Wissenschaftler bedauern, so muß man sich andererseits vor Augen halten, daß ja erst die „Bewertung“ den Forschungsergebnissen einen „Wert“ gibt, daß dagegen die einfachen Fakten „wertlos“ und damit letztlich ohne Aussagekraft sind. Weil nun aber diese Bewertung große Schwierigkeiten mit sich bringt, liegt immer wieder die Versuchung nahe, sich auf die Faktenermittlung zurückzuziehen.

Drei Beispiele aus dieser Arbeit mögen vorweg das Wertungsproblem veranschaulichen:

1. Die Umwandlung von Einkaufsstraßen zu Fußgängerstraßen führt erwiesenermaßen fast immer zu deutlichen Steigerungen der Passantenzahlen. Bei der wissenschaftlichen Erfassung dieser Erscheinung hängen u.a. folgende Fragestellungen von einem spezifischen wertenden Ansatz ab:

a) Wann steigen die Passantenzahlen?

Bei der üblichen Orientierung an der Einkaufsfunktion wird nur das Gesamtvolumen während der Geschäftszeit berücksichtigt, bei einer Orientierung an komplexen Stadtentwicklungszielen gewinnen die situationsspezifischen Unterschiede während und außerhalb der Geschäftszeit an Bedeutung.

b) Wo steigen die Passantenzahlen?

Bei der üblichen Orientierung an der Förderung der Haupteinkaufsstraßen genügt als Erfolgswachweis, daß diese einen Zuwachs erzielen. Bei einer Orientierung an komplexen Stadtentwicklungszielen gewinnt die Frage an Bedeutung, wie weit die Zunahme durch Umverteilungseffekte zu Lasten weniger geförderter Einkaufsstraßen am Rand des Zentrums oder in den Nebenzentren zustande gekommen ist.

c) Spiegeln die Passantenzahlen hinreichend die Attraktivitätszunahme?

Bei der üblichen Orientierung an Einzelhandelsumsätzen sind die durch Querschnittszählungen ermittelten Änderungen der relativ beste Maßstab für die Attraktivität. Betrachtet man dagegen die Fußgängerstraße mehr als sozialen Freiraum, so sind gerade auch diejenigen Personen von Interesse, die durch Querschnittszählungen nur unzureichend erfaßt werden können: Besucher, die im Freien sitzen oder stehen oder die bewußt langsam gehen, die sich also auch bei gegenüber früher gleicher Fußwegstrecke länger im Straßenraum aufhalten und diesen dadurch stärker beleben.

2. Die Dominanz der Einkaufsfunktionen scheint in den meisten Fußgängerstraßen außer Frage zu stehen. Sie tritt besonders deutlich in Erscheinung, wenn man sich in einer Passantenbefragung auf die Erfassung des wichtigsten Besuchszweckes beschränkt. Bei einer Orientierung an komplexen Stadtentwicklungszielen gewinnen dagegen weitere Gesichtspunkte an Bedeutung:

a) Wie weit werden Einkäufe mit sonstigen Tätigkeiten verknüpft?

b) Ändert sich nach der Umwandlung zum Fußgängerbereich die Relation und Rangordnung der Tätigkeitsarten?

c) „Verdecken“ Freizeitaktivitäten nur die Dominanz des Einkaufens, haben also Alibifunktionen (dies ist der Vorwurf kulturkritisch engagierter Wissenschaftler), oder bilden sie im Erleben der Passanten eine eigenständige, u.U. das gesamte Verhalten beeinflussende Tätigkeitsart?

d) Welche Bedeutung haben quantitativ untergeordnete Tätigkeitsarten für die Qualität des Lebens im Fußgängerbereich? Spielen zeitlich oder zahlenmäßig zurücktretende Freizeitaktivitäten u.U. trotzdem eine wesentliche Rolle? (Weder das Salz in der Suppe, noch die Hefe im Teig können entsprechend ihrem Prozentanteil in ihrer Bedeutung richtig eingeschätzt werden!)

3. Die Erfassung der zu Fuß innerhalb des Stadtzentrums zurückgelegten Weglängen führt zu der Frage, welche Entfernungen zumutbar sind, zumal oft der Vorwurf erhoben wird, durch die Einrichtung von Fußgängerbereichen würden die Fußwege in unzumutbarer Weise verlängert. Bei der Beantwortung stößt man auf folgende für den Grundansatz wesentliche Probleme:

a) Wie ist die Zumutbarkeit von Weglängen festzustellen und hängt eine eventuelle Unmut eher von der Länge oder von der Qualität des Weges ab?

b) Wählen die Passanten überhaupt den kürzestmöglichen Weg? Eine verkehrswissenschaftliche Studie (*Frei 1974*) geht ungeprüft von dieser Annahme aus, Erhebungen von *Blivice (1974)* und eigene Untersuchungen zeigen, daß vielfach Umwege gegangen werden. Am längsten sind die Fußwege durch das Zentrum außerhalb der Geschäftszeit!

c) Ist es überhaupt aus der Sicht einer komplexen Stadtentwicklungsplanung wünschenswert, daß möglichst viele Innenstadtbesucher möglichst kurze Wege gehen, oder ist es vielleicht wichtiger, daß aufgrund attraktiver Angebote größere Teile des Zentrums aufgesucht werden?

Die wenigen Beispiele zeigen die Problematik normativ orientierter Fragestellungen und Interpretationen, aber auch die Notwendigkeit, durch sie den ermittelten Fakten einen Wert zu verleihen² und vor allem die Notwendigkeit, schon bei der Konzeption der Erhebung die später erforderlichen Wertungen zu berücksichtigen. Auch der Verzicht auf bestimmte Fragen bedeutet, das muß immer wieder unterstrichen werden, eine Wertung!

Die Grundorientierung dieser Arbeit folgt der Auffassung, daß die bisher relativ einseitige, von technisch-ökonomischen „Sachzwängen“ bestimmte Stadtentwicklung durch eine stärker an der Komplexität der Bedürfnisse und Interessen der Gesamtheit der Bewohner orientierte Zielsetzung abgelöst werden sollte. Sie ist dabei nicht pessimistisch-kulturkritisch (wie z.B. *Durth (1976)*, *Garbrecht (1977)*, „*Siedlungsstrukturelle Folgen*“ (1978) oder *Tzschaschel (1977)*), sondern eher optimistisch-reformerisch bemüht, solche Entwicklungen bewußt zu machen, die auf einen menschengerechteren Lebensraum hinzielen und damit zu ihrer Durchsetzung beizutragen, sowie Fehleinschätzungen offenzulegen, die bis heute bei der Innenstadtplanung diese menschengerechtere Entwicklung behindern. Diese Grundposition kann nicht auf unumstößliche wissenschaftliche Beweise gestützt werden, sondern nur auf den aktuellen Stand sozialer bzw. politischer Einsichten und die Interpretation der daran orientierten Planungen und Forschungen zu Fußgängerbereichen und Fußgängerverkehr³.

Die hier gewählte Betrachtungsrichtung ist auch in verschiedenen anderen geographischen Arbeiten zu finden. Als besonders ausgeprägte Beispiele aus dem Bereich einer normativen Angewandten Stadtgeographie seien hier stellvertretend erwähnt die leider viel zu wenig bekannt gewordene Untersuchung von *Mulzer (1972)* über den Wiederaufbau der Altstadt von Nürnberg und die skizzenhafte Studie von *Geipel (1972)* über Probleme der Universitätsstadt München. In einer eigenen Studie über Wohnungsversorgung und Wohnungsweschsel (*Monheim 1979a*) wurde ebenfalls versucht, einige Konsequenzen einer an den Betroffenen ausgerichteten normativen Betrachtungsweise am Beispiel der Beurteilung von Mobilitätsprozessen aufzuzeigen.

Wenn eingangs der explorativ-hypothesenbildende Ansatz dieser anwendungsbezogenen Untersuchung unterstrichen wurde, so bedeutet dies ganz wesentlich auch, daß die normativen Gesichtspunkte und ihre Konsequenzen zwar immer wieder in Erhebungen und Auswertungen angesprochen werden sollen, daß aber abschließende Wertungen überwiegend nicht möglich sind – vielmehr sollen Anstöße zur Weiterführung dieser Fragestellungen vermittelt werden.

Im Unterschied zu vielen essentialistisch bzw. positivistisch ausgerichteten architektur-, ingenieur- und wirtschaftswissenschaftlichen Arbeiten über Fußgängerbereiche soll der normative Ansatz also nicht zu bestimmten Richtwerten für die Anlage von Fußgänger-

2 Auch *Jüngst, Rhode-Jüchtern* und *Schulze-Göbel (1977, S. 137 f. und S. 145)* weisen bei ähnlichen Erhebungen zur Struktur der Marburger Innenstadtbesucher mehrfach auf diese Wertungsprobleme hin, die sich besonders bei den abgeleiteten Empfehlungen ergeben und belegen diese mit anschaulichen Beispielen.

3 Zur Veranschaulichung verschiedenartiger Sichtweisen s. z.B. die Diskussion *Garbrecht (1977)/ Monheim (1978)*.

bereichen führen⁴, sondern er soll eher die Möglichkeiten zur kritischen Beurteilung derartiger Richtwerte verbessern, indem er unter gezielter Aufbereitung empirischer Erhebungen handlungsbezogen wertend Stellung bezieht.

1.3 Grundlagen der Untersuchung

Die Breite der Fragestellungen und die explorativ-hypothesenbildende Zielsetzung der Arbeit bedingen eine große Vielfalt der Untersuchungsgrundlagen; dabei zwangen die begrenzten eigenen Erhebungsmöglichkeiten und die Notwendigkeit zeitlicher Vergleiche dazu, die eigenen Erhebungen durch Sekundärauswertungen von anderen Seiten durchgeführter Erhebungen zu ergänzen.

Die eigenen Passantenzählungen konzentrieren sich auf bisher weniger beachtete Gesichtspunkte. Sie werden wesentlich durch Zählungen anderer Forscher und Institutionen ergänzt. Zusätzlich werden Ansätze zu qualitativen Passantenzählungen weiterentwickelt.

Das Schwergewicht eigener Erhebungen zu dem in diesem Heft dargestellten Untersuchungsteil liegt auf einer Befragungsreihe von Straßenpassanten während des Weges durch die Innenstadt und einer Befragungsreihe nach Abschluß des Innenstadtbesuchs an Haltestellen, Parkhäusern und Fußwegverbindungen. Bei der Auswertung dieser Befragungsreihen werden zu mehreren Fragestellungen Ergebnisse fremder Befragungen ergänzend herangezogen.

Die auf die unmittelbare Erfassung von Passantenströmen und Passantenverhalten gerichteten Untersuchungsgrundlagen werden abgerundet durch Teilergebnisse aus einer Verwaltungsumfrage unter allen Städten, die 1973 einen Fußgängerbereich besaßen, aus zwei Expertenbefragungen und aus einer Einzelhändlerbefragung, die jeweils umfassenderen und hier überwiegend nicht dargestellten Fragen zur Fußgängerbereichsplanung galten.

Für den normativen Ansatz der Arbeit sind neben den empirischen Erhebungen sowohl die zahlreichen, überwiegend erst im Verlauf der eigenen Untersuchung erschienenen Veröffentlichungen, als auch breit gestreute und z.T. sehr intensive Expertenkontakte¹ von erheblicher Bedeutung.

4 Beispiele rezepthafter Richtwerte für Fußgängerbereiche sind *Danielewski* (1974), *Piaper* (1967), *Schächterle* (Verkehrsentwicklung . . . o.J.).

Beispiele für unkommentiert-encyklopädische Zusammenstellungen sind *Böminghaus* (1977) und *Machtmes* (1977 – nur der Vorspann enthält eine engagierte Stellungnahme).

1 Mitarbeiter folgender Organisationen haben durch ausführliche Gespräche zur Durchführung der Untersuchung und zur Erfassung normativer Hintergründe beigetragen:

ADAC (München): Dipl.-Ing. *M. Eichenauer*, Verk.-Ing. *E. Streichert* (inzwischen Mitglieder eines selbständigen Planungsbüros)

BAG (Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels, Köln): Dipl.-Arch. *G. Schütze*

Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Bonn-Bad Godesberg): Dr. *H. Monheim*

DIHT (Deutscher Industrie- und Handelstag, Bonn): Dr. *M. Horch*

Deutscher Städtetag (Köln): Dr. *B. Steimel*

ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklung, Dortmund): Dr. *G. Boeddinghaus*, Dipl.-Ing. *H. Dix*

INFAS (Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Bonn-Bad Godesberg): Dr. *W. Hartenstein*, Dipl.-Arch. *J. Schulz-Heising*

PROGNOS A.G. (Basel): Dr. *D. Garbrecht*

Studiengruppe Wohnungs- und Stadtplanung (Frankfurt)

Darüber hinaus wurden in zahlreichen weiteren Planungsinstitutionen und Stadtplanungsdirektionen sowie auf Planerseminaren über Fußgängerbereiche intensive Informationsgespräche geführt.

Im Folgenden sollen die eigenen Befragungsreihen kurz näher dargestellt werden.

Passantenbefragung beim Weg durch die Innenstadt

Zur Erfassung der Struktur und des Verhaltens der in Innenstadtstraßen und speziell in Fußgängerbereichen anzutreffenden Passanten wurde eine etwa 4 - 8 Minuten dauernde Kurzbefragung verwendet, bei der die Passanten inmitten des allgemeinen Fußgängerstroms, also zu einem beliebigen Zeitpunkt ihres Innenstadtbesuchs, angesprochen wurden. Dieser (in vielen Arbeiten meist mit kürzeren Fragebögen) angewandte Befragungstyp wurde sowohl von mit Mitteln der Deutschen Forschungsgemeinschaft entlohnten Befragern, als auch im Rahmen von Exkursionen und Schul-Unterrichtreihen verwendet. Eine Befragung des INFAS in Mülheim erfolgte mit einem teilweise ähnlichen, vom Verfasser mit entwickelten Fragebogen und konnte dadurch mit in die Auswertungen einbezogen werden. Die hier ausgewerteten 8077 Befragungen in 14 Städten wurden zwischen 1973 und 1975 durchgeführt. Dabei liegen für 8 Städte zeitlich und räumlich breit gestreute Befragungen vor, während es sich bei Erhebungen in 6 Städten nur um eng begrenzte Stichproben handelt. Vereinzelt werden zusätzliche Ergebnisse anderer, nur teilweise vergleichbarer Befragungen mit in die Auswertung einbezogen.

Passantenbefragung nach Abschluß des Innenstadtbesuchs

Zur vollständigen Erfassung der räumlichen, zeitlichen und inhaltlichen Merkmale des Innenstadtbesuchs wurde ein eigener, unmittelbar beim Abschluß des Innenstadtbesuchs an ausgewählten Haltestellen, Parkhäusern und Fußwegverbindungen in die angrenzenden Stadtteile eingesetzter Befragungstyp entwickelt (Befragungsdauer 7 - 10 Minuten). Bei Beginn dieser Erhebungen 1972 lagen ähnliche Besuchsprotokolle nur aus Haushaltsbefragungen vor. Etwa gleichzeitig mit den eigenen Befragungen, aber unabhängig von diesen, wurden entsprechende Protokolle von Innenstadtbesuchen durch mehrere andere Autoren entwickelt.

Diese bei ihrer Erhebung und Auswertung relativ aufwendigere Befragungsreihe konnte nur in drei Städten durchgeführt werden, und zwar 1972/73 in Düsseldorf (735 Vortest-Befragungen und weitere 381 Befragungen, jeweils im Rahmen von Unterrichtsreihen bzw. Exkursionen), 1973 in Bonn (1113 Befragungen mit durch DGF-Mittel entlohnten Befragern) und 1974 in München (680 Befragungen im Rahmen einer Expertise für ein Parkhausunternehmen).

Verwaltungsumfragen

Da bei Beginn der eigenen Untersuchung keine Stelle in der Bundesrepublik Deutschland auch nur annähernd einen Überblick über die Verbreitung von Fußgängerstraßen hatte, wurde im Juli 1973 eine kurze Verwaltungsumfrage verschickt, mit der die Zahl und Größe der vorhandenen Fußgängerbereiche fast lückenlos festgestellt werden konnte. Gestützt auf diese Vorumfrage erhielten im Januar 1974 alle 194 Gemeinden mit Fußgängerbereichen² einen ausführlichen Fragebogen, der von 141 Gemeinden beantwortet wurde (= 73 % Rücklauf). Im Rahmen des umfangreichen Fragebogens wurden auch einige im vorliegenden Untersuchungsteil ausgewertete Auswirkungen von Fußgängerbereichen erfaßt³.

2 Für 11 kleinstädtische Fußgängerbereiche mit meist sehr geringem Umfang lag zum Zeitpunkt der Umfrage noch kein Hinweis vor.

3 Eine umfassende Auswertung der Erhebungsergebnisse konnte bereits im Januar 1975 mit Hilfe des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau beim Deutschen Städtetag veröffentlicht werden (*Monheim* 1975 a).

Expertenumfragen

Um Expertenmeinungen unbeeinflusst von offiziellen Rücksichtnahmen zu erfassen, wurden die Bearbeiter der 1974 verschickten Verwaltungsumfrage in einem gesondert beigefügten Fragebogen um ihre persönliche Meinung zu Fußgängerbereichen gebeten. Obwohl die Beantwortung ausdrücklich freigestellt wurde, gingen 137 Antworten ein.

Anlässlich eines Seminars an der Technischen Akademie Wuppertal 1976 wurde unter dem in seiner Herkunft breit gestreuten Teilnehmerkreis eine zweite, abgewandelte Expertenbefragung durchgeführt (74 Antworten). Mit beiden Umfragen sollten die persönlichen Wahrnehmungen und Wertungen von Fachleuten exakter vergleichbar erfaßt werden. Außerdem sollten zusätzliche Orientierungspunkte für den normativ-wertenden Ansatz dieser Arbeit gewonnen werden. Die Ergebnisse dieser Umfragen können im vorliegenden Untersuchungsbericht nur zum kleineren Teil dargestellt werden.

2 Fußgängerbereiche und Stadtentwicklung

Will man die Einflüsse von Fußgängerbereichen auf die Innenstädte erfassen, so muß man die allgemeine Entwicklung von Verkehr und Nutzungen berücksichtigen. Die große Aufmerksamkeit, die Fußgängerbereiche immer wieder erregen, läßt zunächst vermuten, daß Fußgängerbereiche eine grundsätzlich neue Entwicklungsrichtung bilden. Dies trifft jedoch nicht ganz zu. Fußgängerbereiche sind keine eigenständigen Entwicklungskräfte, sondern Maßnahmen, mit denen bestimmte Entwicklungen gefördert oder gebremst werden sollen. Dabei werden im Laufe der Zeit, oft aber auch gleichzeitig unterschiedliche, z.T. sogar gegensätzliche Entwicklungsziele angestrebt und dementsprechend unterschiedliche Arten von Fußgängerbereichen verwirklicht. Daraus folgt auch, daß die Vorstellungen darüber, wann ein Fußgängerbereich gut oder schlecht, wann er erfolgreich oder verfehlt ist, im Laufe der Zeit bzw. zwischen verschiedenen orientierten Gruppen weit auseinandergehen.

In einem ersten Abschnitt sollen zunächst die Rahmenbedingungen der Innenstadtentwicklung skizziert werden. Danach ist dann zu prüfen, wie weit Fußgängerbereiche trendverstärkend, trendbremsend oder trendumkehrend wirken.

2.1 Entwicklung der Innenstädte¹

2.1.1 Zunehmende Dominanz der Verkehrserfordernisse

Bis vor gut einem Jahrhundert vollzogen sich innerstädtische Verkehrsbewegungen fast ausschließlich zu Fuß. Die wichtigsten Daseinsfunktionen Wohnen und Arbeiten lagen meist in enger Nachbarschaft, oft im selben Haus, und die Städte hatten überwiegend noch eine geringe Ausdehnung. Selbst der Verkehr mit dem näheren Umland der Städte spielte sich überwiegend zu Fuß ab, trotz des damit verbundenen hohen Zeitaufwandes.

„Die Selbstverständlichkeit, jede Strecke zu Fuß zurücklegen zu müssen, ließ den Aktionsradius dieses 'Verkehrsmittels' viel größer sein, als es heute noch möglich erscheint. Entfernungen von vier bis sechs Kilometer waren für den Durchschnittsbewohner einer Stadt selbst im täglichen Berufsverkehr keine Seltenheit. Die meisten Stadterweiterungsgebiete des 19. Jh. befanden sich noch innerhalb der damals als zumutbar betrachteten Fußgängerentfernung“ (*Rönnebeck* 1971, S. 10). Dies gilt selbst noch für das Berlin des Jahres 1871, wie folgender Bericht des Magistrats zeigt: „Das Wachstum Berlins . . . besteht einfach darin, daß dem dringendsten Bedürfnis entsprechend rund um die Stadt unmittelbar an der Peripherie sich neue Häusergruppen ansetzen . . . Die cohärente Berliner Steinmasse hat bereits einen Durchmesser erlangt, dessen Maß an die Grenze einer noch möglichen Fußcommunication streift“ (*Hartog* 1962, S. 21). Um die durch die Fußwegleistungen erzwungene Abhängigkeit des Wohnungsmarktes von den spekulativ überhöhten Bodenpreisen am Stadtrand zu überwinden, forderte der Magistrat den Bau von Bahnen, die die Baulandreserven der Vororte mit den Arbeitsplätzen des Zentrums verbinden sollten.

¹ Dem knappen, aber prägnanten Abriss der Entwicklung deutscher Städte von *Schöller* (1967) wurden zahlreiche Hinweise für diesen Abschnitt entnommen.

Zu den bau- und verkehrstechnischen Gesichtspunkten der Stadterweiterung im 19. Jh. siehe *Hartog* (1962) und *Rönnebeck* (1971). Am Beispiel Münchens stellt *Steinmüller* (1958) anschaulich Citybildung und Verkehr dar.

Eine besonders umfassende Übersicht speziell über „die City als Einkaufszentrum im Wandel von Wirtschaft und Gesellschaft“ gibt *Soldner* (1968).

Zwar gab es bereits in den 70er Jahren eine Gründungswelle von Pferdebahnen, doch dienten diese noch überwiegend dem Vorort-, Ausflugs- und Gelegenheitsverkehr² und den einkommenstärkeren Bevölkerungsgruppen. Erst nach 1880 gewannen mit weiter wachsenden Entfernungen und der technischen Entwicklung der Straßenbahnen öffentliche Verkehrsmittel für den Massenverkehr Bedeutung. Damit konnte das von der Industrialisierung getragene Bevölkerungswachstum der Städte immer größere Bauflächen in Anspruch nehmen; Wohnungen und Arbeitsstätten begannen auseinanderzurücken.

Seit 1880 wuchsen die in den historischen Zentren angesiedelten öffentlichen und privaten Dienstleistungsbetriebe immer stärker (markantes Symbol dafür sind die großen Rathausneubauten). Durch die Verdichtung der Bebauung und die Verdrängung der Wohnbevölkerung lösten sie die Citybildung aus. Damit verstärkte sich die Tendenz zur Dezentralisierung der Wohnbevölkerung und zur Trennung von Wohnen und Arbeiten.

Der Ausbau des radial auf den Kern orientierten Verkehrsnetzes, das zusätzlich Durchgangsverkehr ins Zentrum zog, der rasch zunehmende Austausch von Gütern und Dienstleistungen, der sich überwiegend im Zentrum abspielte (z.B. Entwicklung von Banken, Versicherungen, Warenhäusern zu Großbetrieben) und die Verdrängung der Wohnbevölkerung in randliche Bereiche verstärkten sich wechselseitig. Daraus ergaben sich schon in der Gründerzeit übermäßige Verkehrsverdichtungen. Zur Entlastung plante man vielerorts Straßendurchbrüche. So wurden z.B. in Frankfurt und Berlin breite Verkehrsschneisen nach Pariser Muster durch bebaute Viertel gelegt. Die Kosten der Umlegungen verhinderten allerdings überwiegend die angestrebten Neuordnungen. Zum Teil wurden deshalb die Verkehrs- und Wirtschaftsschwerpunkte aus den Altstädten mit ihren beengten Parzellen- und Straßengrundrissen in anschließende, großzügig erschlossene Ausbaubereiche verlagert, vor allem in Richtung auf den Bahnhof und entlang der aufgehobenen Stadtwälle. Die meisten Zentralbereiche entwickelten sich allerdings in unmittelbarer Fortführung traditioneller Hauptstraßen. Dadurch kam es zu schwerwiegenden Eingriffen in die überlieferte städtebauliche Substanz; vor allem die Hauptgeschäftsstraßen wurden weitgehend umgebaut. Der Deutsche Städtetag spricht rückblickend von „heute unverständlichen Opfern, die in der Zeit um die Jahrhundertwende zugunsten vermeintlicher Notwendigkeiten des Verkehrs und der Wirtschaft oder aus übersteigertem Repräsentationsbedürfnis gebracht worden sind“ (*Stadtplanung und Denkmalpflege*, S. 85). Der Konflikt zwischen ökonomischen Interessen und historisch bedeutsamer Erbe führte schon früh zu gesetzgeberischen Bemühungen um die Denkmalpflege, die zunächst nur einzelne Bauten, seit der Jahrhundertwende aber auch die Erhaltung der Ortsbilder betrafen (1907 preußisches Gesetz gegen die Verunstaltung der Ortschaften).

Im Wohnungsbau kam es bereits seit der Jahrhundertwende als Reaktion auf die übermäßige, von der Bodenspekulation erzwungene Verdichtung von England (*Howard*) ausgehend zur stadtfeindlichen Gegenbewegung der „Gartenstadt“³. Dieser Siedlungsausbau erfolgte zentrumsfern (billiger Boden) und mit niedriger Wohndichte. Erneute Impulse erhielt er in Zeiten allgemeiner Verunsicherung während der Weltwirtschaftskrise und dann wieder nach Bombenzerstörungen und Vertreibung aus den Ostgebieten. Die dabei angelegten Siedlungen blieben oft über lange Zeit isoliert, ohne Verkehrs- und Versorgungsanschluß.

Die Verlagerung der Wohnbevölkerung an die Peripherie der Städte wurde verstärkt durch die Kriegezerstörungen, die vor allem die Stadtzentren getroffen hatten, und durch den

2 Noch 1888 entfielen 25 - 35 % der Einnahmen auf Sonn- und Feiertage (*Rönnebeck*, 1971, S. 17).

3 *Jakobs* (1963) sieht in der von *Howard* propagierten Gartenstadtideologie, die von *Le Corbusier* in seiner „Cité Radieuse“ durch punktuelle Verdichtung in Hochhäusern abgewandelt wurde und die Lehrmeinung der amerikanischen Städtebauer bestimmt hat, eine entscheidende Wurzel der „anti-städtischen“ Entwicklung amerikanischer Städte.

vorrangig kommerziellen Wiederaufbau der Innenstädte – nur wenige Städte erhielten gezielt zentrale Wohnquartiere. Die städtische Flächennutzungsplanung wurde durch eine möglichst weitgehende Trennung der Bereiche von Wohnen, Arbeiten und Verkehr bestimmt. Ausschlaggebend für die Ausdehnung der Wohngebiete in das Umland der Städte wurde allerdings der spekulativ verteuerte Bodenmarkt. Gerade verdichtete Anlagen des sozialen Wohnungsbaus wurden dadurch zunehmend in schlecht zu erschließende Bereiche abgedrängt. Der Anstieg der Bodenpreise im Zentrum und die Verdrängung der zentrumsnah verbliebenen Wohnbevölkerung wurde seit Ende der 50er Jahre erneut verstärkt durch das Wachstum der Wirtschaftsverwaltungen.

Auch im Einzelhandel wurde der Trend zum Großbetrieb immer stärker. Vor allem in konjunkturellen Aufschwungphasen nahm die Zahl der Waren- und Kaufhäuser stark zu bzw. wurden die bestehenden Betriebe vergrößert. Dies führte zu einer Verdichtung des Angebots im Citykern (Verkaufsflächen in mehreren Geschossen) und zu einer verstärkten Anziehungskraft auf das weitere Umland. Die rasche Verdichtung der arbeitsplatz- und kontaktintensiven Betriebe von Einzelhandel, Dienstleistung und Verwaltung in den Innenstädten bewirkte eine immer schwerer zu bewältigende Verkehrszunahme.

Die Erschließungsprobleme der großflächigen randlichen Neubaugebiete und des immer stärker auf das innerstädtische Infrastrukturangebot im weitesten Sinne orientierten Umlandes für den öffentlichen Nahverkehr führten dazu, daß der motorisierte Individualverkehr zunehmend an Bedeutung gewann. Hatte man schon vor dem Ersten Weltkrieg und verstärkt seit den 30er Jahren großzügige Straßenverbreiterungen und Durchbrüche geplant und vereinzelt auch verwirklicht, so wurde die weitgehende Zerstörung der Innenstädte im Zweiten Weltkrieg vielerorts als Chance zur Anpassung des Straßennetzes an die Erfordernisse des Autoverkehrs angesehen. Z.T. wurden überlieferte Hauptgeschäftsstraßen verbreitert (z.B. Schadowstraße in Düsseldorf, Zeil in Frankfurt), häufiger wurden parallel dazu neue Straßen durchgebrochen (z.B. Bochum, Dortmund, Duisburg, Kiel, Köln, Mülheim). Zur Entlastung der zentralsten Punkte baute man großzügige Cityringe bzw. Tangenten aus (z.B. Bielefeld, Dortmund, Kassel). Diese folgten meist den historischen Stadtmauern – bei großen mittelalterlichen Stadtkernen wurde sogar entlang älterer innerer Mauerzüge noch ein innerer Cityring ausgebaut (z.B. Aachen, Braunschweig, z.T. Nürnberg, Osnabrück).

Die Größe der Straßenbauvorhaben und die Schwierigkeiten bei ihrer Planung, Vorbereitung (Grundstücksumlegungen, Enteignungen und „Sanierungen“), Finanzierung (überwiegend Zuschüsse) und politischen Durchsetzung brachten es mit sich, daß zwischen Konzeption und Verwirklichung meist 10 bis 20 Jahre, z.T. noch längere Zeiträume lagen. Die wirtschaftliche Hochkonjunktur zu Anfang der 60er Jahre bot zwar eine besonders günstige Gelegenheit, länger geplante Straßendurchbrüche vorzunehmen (z.B. Nord-Süd-Fahrt in Köln, Altstadtring in München); viele stehen allerdings noch heute im Planungsstadium, einige sind inzwischen durch andersartige Konzeptionen wieder in Frage gestellt oder ganz aufgegeben. Die meisten Verkehrsbauten griffen tief in die Substanz der Stadtkerne ein, erhöhten jedoch deren Lagevorteile, da man, ebenso wie bei den öffentlichen Verkehrsmitteln, das zentripetale Erschließungsprinzip bevorzugte.

Trotz großer Aufwendungen und Opfer an Stadtsubstanz nahmen die Verkehrsprobleme beschleunigt zu, und die neuen Straßen und Parkmöglichkeiten waren binnen kurzem durch zusätzlich angezogenen Verkehr überlastet. Schon 1963 stellte der *Buchanan-Report* über den Verkehr in den englischen Städten fest: „Es sieht so aus, als erzeuge jede neue Autobahn, die zur Bewältigung des vorhandenen Verkehrs gebaut wird, genügend neuen Verkehr, um weitere Stauungen entstehen zu lassen“ (*Buchanan* 1964, Lenkungsausschuß Pkt. 23).

Die Verkehrsmisere der Innenstädte führte zusammen mit der raschen Ausweitung unterversorgter, auf Privatwagen angewiesener Wohnsiedlungen und dem Trend zu

großbetrieblichen Formen des Einzelhandels zur Ansiedlung von Verbrauchermärkten und Shopping-Centers in verkehrsgünstigen Stadtrandlagen. Diese stellten das Einkaufsmonopol der Stadtzentren in Frage. Dabei waren die kapitalkräftigen Großbetriebe des Einzelhandels zunächst unentschieden, ob sie dem neuen Trend in die individualverkehrsorientierten Shopping-Centers folgen sollten. Einerseits nahmen zumal größere Waren- und Kaufhausunternehmen sowie expandierende Filialbetriebsketten die Chancen wahr, die sich an diesen neuen Standorten boten. Andererseits, und dies scheint langfristig von größerer Bedeutung für die Entwicklung der Siedlungsstruktur, führte ein im Vergleich zu den USA stärkerer Selbstbehauptungswillen der die Entwicklung der Innenstädte bestimmenden Kräfte dazu, daß man sich nachdrücklich darum bemühte, die Attraktivität der Stadtmitte zu stärken bzw. zurückzugewinnen.

In den größeren Städten kam man ab Mitte der 60er Jahre zu der Einsicht, daß die Verkehrsprobleme der Stadtzentren alleine durch ein besseres Angebot für den Pkw-Verkehr nicht zu bewältigen waren. Die öffentlichen Verkehrsmittel erlebten eine Renaissance, die sich besonders spektakulär in prestigebeladenen U-Bahn-Bauten niederschlug. Diese hatten den zusätzlichen Vorteil, im Straßenraum mehr Platz für den Individualverkehr zu schaffen. Eine Umorientierung zum öffentlichen Nahverkehr auf Kosten des Individualverkehrs, wie sie in vielen anderen Staaten für die Stadtzentren erfolgte, war dagegen in der BRD kaum durchzusetzen. Im Gegenteil erschwerte häufig der anhaltende Ausbau von Straßennetz und Parkbauten die Konkurrenzsituation für den öffentlichen Verkehr und führte zu gleichsam vorprogrammierten Defiziten, die man durch Preiserhöhungen und Angebotsreduzierungen aufzufangen suchte – mit dem Erfolg weiter sinkende Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Nur wenigen Städten gelang es, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen (besonders Hamburg und München). In kleineren Städten verlor der öffentliche Nahverkehr dagegen stark an Bedeutung.

Zusammenfassend lassen sich die bis heute vorherrschenden Tendenzen der Stadtentwicklung folgendermaßen umreißen: Einzelhandel, Dienstleistungen und Verwaltung konzentrieren sich in der Stadtmitte und verdrängen dort Wohnungen und produzierendes Gewerbe. Das Autoverkehrsaufkommen wächst durch die verstärkte Verdichtung, die zunehmenden Verkehrsbedürfnisse, die steigenden Distanzen und die sinkende Attraktivität von öffentlichem Verkehr, Fußgänger- und Radfahrverkehr. Die Stadtplanung erfolgt überwiegend sektoral, wobei der Verkehr als eigengesetzliche Entscheidungsgröße angesehen wird und eine dominierende Rolle erhält. Siedlungsstrukturelle Zusammenhänge werden nicht gesehen bzw. können sich gegenüber technisch-ökonomischen Sachzwängen nicht als Entscheidungsgrundlage durchsetzen.

2.1.2 Neuorientierung der Stadtentwicklungspolitik

Die Schwierigkeiten, die durch die bisherige, sektoral beschränkte und technisch-ökonomisch bestimmte Stadtentwicklung hervorgerufen wurden, haben seit Anfang der 70er Jahre zu einer Neubewertung von Zentrumsentwicklung, Wohnen und Verkehr geführt, die fast alle Sektoren der Stadtentwicklung betrifft. Ökonomische und technische „Sachzwänge“, die den Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte bestimmten, werden nicht mehr bedingungslos hingenommen, sondern unter dem Gesichtspunkt der „menschlichen Stadt“ in Frage gestellt.

Die Neubesinnung schlägt sich bisher überwiegend im konzeptionellen Bereich nieder: in Gutachten und Resolutionen, in Ratsbeschlüssen und amtlichen Empfehlungen, in wissenschaftlichen und publizistischen Arbeiten. Die Realisierung der neuen Normen scheidet zunächst vielfach selbst dort, wo sie verbindlichen Charakter erhalten haben,

an mannigfachen Widerständen, die vor allem von Interessengruppen und Teilen der Verwaltung ausgehen. Dennoch läßt die breite prinzipielle Übereinstimmung hinsichtlich der Normen für zukünftiges Planen es als sicher erscheinen, daß sie die weitere Entwicklung entscheidend beeinflussen werden. Da sie damit die Grundlage einer zukunftsgerichteten normativen Beurteilung der Entwicklung von Fußgängerbereichen bilden, sollen sie hier etwas näher dargestellt werden¹.

Rolle des Verkehrs

Eine der wichtigsten Trendwenden ist darin zu sehen, daß der Verkehr insgesamt und speziell der Individualverkehr kritischer gesehen wird. Bisher galt die Zunahme der Mobilität und des Verkehrsaufkommens als ein Zeichen des Fortschrittes, ja als seine Voraussetzung. Planer wie Politiker bemühten sich, den Trendprognosen über die Steigerung von Motorisierung und Verkehr (z.B. in der *Shell*-Prognose für 1980) gerecht zu werden, d.h. möglichst viel Verkehr möglichst reibungslos zu bewältigen, weil derartige Trendprognosen als wichtigste und objektivste Planungsmaßstäbe galten. Verkehrsplanung bedeutete also im Prinzip „Verkehrsmaximierungsplanung“. Sachzwänge des Verkehrs hatten Vorrang gegenüber anderen Zielen, was besonders bei Straßenerweiterungen und Durchbrüchen sichtbar wurde. Diese Konzeption wird bis heute von starken Interessengruppen sowohl im gesamtgesellschaftlichen Bereich (Autoindustrie und Tiefbau als Wirtschafts- und speziell Konjunkturfaktoren) als auch im lokalen Bereich (besonders durch den City-Einzelhandel und autobezogene Verbände) gestützt und hat im Bereich der verkehrstechnischen Planung noch eine überdurchschnittlich starke Stellung.

Bei der 1976 unter Fußgängerbereichsexperten durchgeführten Umfrage wurden als Grundrichtungen der Stadtverkehrsplanung zur Wahl gestellt: „die Planung sollte einen möglichst reibungslosen Ablauf des aller Voraussicht nach noch weiter zunehmenden Verkehrs anstreben“ oder „die Planung sollte alles tun, um möglichst viel Verkehr zu vermeiden; dabei sind spürbare Einschränkungen nicht zu umgehen“. Für den flüssigeren Verkehr waren 40 % der Verkehrsplaner, aber nur 23 % der Stadtplaner und 13 % der in Städten mit großen Fußgängerbereichen Tätigen (näher s. *Monheim 1977c*).

Inzwischen kommt man verstärkt zu der Auffassung, daß sich die zunehmende Verkehrsmobilität zu einem die Öffentlichkeit wie den Einzelnen belastenden Zwang entwickelt. Die langen und aufwendigen Wege, die durch die schlechte räumliche Zuordnung der Daseinsgrundfunktionen erforderlich werden, verschlingen einen großen Teil der mit dem Wirtschaftswachstum gewonnenen Einkommen und Freizeit. Der parallele Ausbau konkurrierender Verkehrsträger (öffentliche Verkehrsmittel und Schnellstraßen) verursacht auf die Dauer untragbare Kosten. Der Straßenbau löst nicht die innerstädtischen Verkehrsprobleme, sondern gefährdet durch zahlreiche negative Begleitwirkungen die Funktionsfähigkeit des Zentrums: Jede zusätzliche Verkehrsfläche verdrängt Nutzungen, zerstört überlieferte Bausubstanz, zerschneidet gewachsene Zusammenhänge, verringert die typische städtische Dichte und führt durch den zusätzlich angezogenen Verkehr zu Lärm und Luftverschmutzung, die ihrerseits die verbliebenen Nutzungen beeinträchtigen.

Schon in der Charta von Athen (s. *Stadtbauwelt* 62, 1979), hatten 1933 führende Architekten nachdrücklich auf die vom Verkehr ausgehenden Gefährdungen und Beeinträchtigungen der täglichen Funktionen Wohnen, Arbeiten und sich Erholen hingewiesen. Sie forderten deshalb die wechselseitige Anordnung dieser Schlüsselfunktionen „nach Maßgabe sorgsamster Zeitersparnis“, indem z.B. „die Entfernung zwischen Arbeitsstätte und Wohnung auf ein Mindestmaß begrenzt wird“ (mit der nach dem Krieg unter Berufung auf die Charta von Athen praktizierten weitgehenden räumlichen Trennung der Daseinsgrundfunktionen wurde deren Intention in diesem wesentlichen Punkt in ihr Gegenteil verkehrt!); außerdem forderten sie eine stärkere Differenzierung der Straße nach ihrer

1 Es ist in diesem Rahmen nicht möglich, detaillierter auf die außerordentlich umfangreiche Literatur zu neuen Tendenzen der Stadtentwicklung einzugehen. Zahlreiche hier aufgezeigte Gesichtspunkte finden sich in dem von *Glaser* (1974) herausgegebenen Sammelband „Urbanistik. Neue Aspekte der Stadtentwicklung“.

Bestimmung (Wohnwege, Wohnstraßen, Hauptstraßen, Durchgangsstraßen, Schnellstraßen) und eigene Wege für Fußgänger und Radfahrer².

Die Relativierung der Verkehrsplanung gegenüber der Stadtentwicklungsplanung kommt besonders deutlich zum Ausdruck in der einleitenden Grundsatzbemerkung eines mit der Verkehrskonzeption für die Kölner Innenstadt beauftragten Planungsbüros: „Die Verkehrsentwicklung folgt der politischen Entscheidung und nicht technischer Eigengesetzlichkeit. Das Verkehrsverhalten zeichnet sich durch außerordentliche Flexibilität aus und kann daher den gesamtplanerischen Zielvorstellungen weitgehend untergeordnet werden. (Allerdings ist) die Tatsache der politischen Steuerbarkeit der Verkehrsentwicklung im Bewußtsein von Planern und Politikern noch keineswegs verbreitet vorhanden!“³ Die Konsequenz dieser Einschätzung ist die Neubestimmung der Rolle des Verkehrs als nachgeordnete Funktion.

Dieser Sicht des Verkehrs entsprechend würde es sich empfehlen, nicht länger von einer „Daseinsgrundfunktion“ Verkehr zu sprechen, sondern diesen als „Daseinsfolgefunktion“ zu bezeichnen, die nicht um ihrer selbst willen, sondern nur zur Erfüllung anderer Funktionen Berechtigung hat. Durch einen derartigen normativ bestimmten Ansatz würde eine kritischere Vorgehensweise verkehrswissenschaftlicher Untersuchungen gefördert, die den Verkehr nicht als gegeben hinnehmen, sondern auch seine Entstehungs- und Ausformungsbedingungen hinterfragen sollten.

Wenn man, wie *Partzsch* (1964) es sinnvollerweise macht, „Kommunikation“ und „Verkehr“ als verschiedene Funktionsbereiche sieht, läßt sich die nachgeordnete Stellung der Verkehrsfunktion besonders gut vertreten (die Kommunikation hat dagegen für *Partzsch* zusammen mit dem Wohnen Primatcharakter).

Bobek (1948) hat in seinem Kanon von sechs geographisch belangreichen Sozialfunktionen den Verkehr nicht mit aufgeführt – die „migrosoziale Funktion“ (Wanderung und Standortveränderung) dürfte sich nur auf Verlagerungen verorteter Funktionsstandorte beziehen.

Ein früher Vorläufer umfassender Neukonzeptionen zur Einordnung des Verkehrs in die allgemeine Stadtentwicklungspolitik ist der 1963 dem englischen Parlament vorgelegte *Buchanan*-Report, der auch in Deutschland große Resonanz fand (deutsche Übersetzung 1964), allerdings zunächst ohne praktische Auswirkungen blieb. Der Bericht sieht den Verkehr als ein in die städtische Umwelt zu integrierendes Element, wobei der Schutz der natürlichen, baulichen, ästhetischen, funktionalen und sozialen Umweltzusammenhänge Vorrang hat.

Buchanan gliedert die Städte in „Environmentzonen“, in städtische Einheiten, die einen baulichen Zusammenhang bilden und innerhalb derer ein starkes Interaktionsgeflecht besteht⁴. In diesen Environmentzonen hat der Fußgängerverkehr Vorrang. Erschließungssysteme für den Fahrverkehr sind so anzulegen, daß Environmentzonen nicht zerschnitten und die für die Nutzungen erforderlichen Umweltqualitäten nicht stärker als

2 *Lehmbrock und Fischer* (1979) betonen nachdrücklich diese in der Gliederung der Charta nicht hinreichend deutlich zum Ausdruck kommende Einstellung ihrer Verfasser zum Verkehr mit dem Hinweis: „Es wird immer übersehen, daß die Charta von Athen generell auf eine Vernichtung des ‚Verkehrs‘ aus war. Es wurde eine Stadtorganisation angestrebt, in der durch eine Nähe von Wohnen und Arbeiten der Verkehr der beste ist, der erst gar nicht entsteht.“

3 *Planungsbüro Eichenauer, v. Winning, Streichert*: Unveröff. Gliederungsentwurf für das Innenstadtprogramm Köln, Köln 1977.

4 Bisher weiß man allerdings noch wenig darüber, wie die innerstädtischen Nutzungen miteinander verflochten sind: wo die Bewohner ihren Arbeitsplatz haben, welche Erledigungen die Beschäftigten von ihrem Arbeitsplatz aus in der Innenstadt machen, welche Kontakte die Gewerbebetriebe (überwiegend Dienstleistungsunternehmen) untereinander haben, welche Erledigungen Innenstadtbesucher miteinander kombinieren. Die systematische Analyse derartiger Verflechtungen, die bisher nur rudimentär im Zusammenhang mit anderen Fragestellungen (Sanierung, Verwaltungsstandorte, Büros, Fußgängerverkehr) untersucht wurden, müßte die Grundlage für eine Neukonzeption der Flächennutzung und Verkehrserschließung bilden.

unvermeidbar beeinträchtigt werden. Jeder Durchgangsverkehr muß ausgeschlossen werden.

Buchanan vergleicht das Konzept der Environmentzone mit der Erschließung eines Krankenhauses. Auch dort ist umfangreicher Verkehr erforderlich; dieser darf jedoch nicht die Aufgaben der einzelnen Stationen (Environmentzonen) beeinträchtigen. Vor allem werden die Stationen „niemals für den Durchgangsverkehr geöffnet. Wenn Essenwagen durch Operationsräume geschoben werden, wäre das ein Zeichen für grundlegende Fehler in der Planung der Bewegungsabläufe“ (Abs. 100).

Auf der Grundlage dieses Prinzips fordert *Buchanan* „Bereiche mit günstigen environmentalen Bedingungen . . . , in denen die Menschen, vor den Gefahren des Kraftverkehrs geschützt, leben, arbeiten, einkaufen, umherschauen und zu Fuß gehen können . . . Diese Räume sind nicht völlig verkehrsfrei – sie können es nicht sein, wenn sie funktionsfähig bleiben sollen –, aber durch ihre Anlage würde sichergestellt, daß ihr Verkehr nach Art und Umfang den erstrebten environmentalen Verhältnissen angepaßt würde. Aus der Anwendung . . . dieses Grundgedankens ergibt sich zwangsläufig, daß der gesamte Stadtbereich eine Zellenstruktur erhält, die aus Environmentzonen besteht, die durch ein Netz von Verteilerstraßen verbunden werden“ (Abs. 101).

In seinem Maßnahmenenteil weist der Parlamentsbericht eine gewisse Ambivalenz auf hinsichtlich der städtebaulichen Eingriffe, die erforderlich sind, um die angestrebte Umweltqualität sicherzustellen. Die Fallbeispiele, die von *Buchanan* ausdrücklich nicht als Planungsvorschläge, sondern als gedankliche Konkretisierungen möglicher Konsequenzen für ein Leben mit wachsendem Verkehr bezeichnet werden, beinhalten in einigen Fällen die Erhaltung gewachsener Stadtstrukturen, in anderen aber deren weitgehende Auflösung zugunsten eines die Verkehrserfordernisse integrierenden Städtebaus. Die massiven Stadtumbauten werden dabei allerdings nicht als wünschenswert hingestellt, sondern sollen den Umfang der durch den Verkehr hervorgerufenen Aufgaben erkennbar machen.

Die entscheidende Neuerung besteht bei *Buchanans* Environmentzonen-Konzept darin, daß an Stelle der bisher üblichen allgemeinen Verkehrsdurchlässigkeit eine gezielte Zugänglichkeit ausschließlich für den unabweislich erforderlichen Zielverkehr eines Gebietes tritt. Dieses gerade für die verdichteten Innenstadtbereiche lebensnotwendige Prinzip konnte sich bis heute nicht durchsetzen. Es wurde in der BRD nur vereinzelt als Sondermaßnahme eingesetzt; zunächst im Zusammenhang mit der Einführung von Fußgängerbereichen als „Verkehrszellenkonzept“, bei dem die Quartiere des historischen Zentrums nur über Verkehrsschleifen vom Cityring erreichbar waren; neuerdings im Rahmen eines Großversuches des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verkehrsberuhigung von Wohngebieten (1977/78 begonnen). Am konsequentesten wurde *Buchanans* Konzept bisher in den Niederlanden verwirklicht, wo das verkehrsberuhigte Wohngebiet (Woonerf) in der Straßenverkehrsordnung verankert ist und sich nicht nur, wie zunächst in der BRD, auf verkehrslenkende Maßnahmen beschränkt, sondern Maßnahmen zur Anpassung der gesamten Umwelt an die Erfordernisse der sich im Wohngebiet aufhaltenden Menschen zwingend mit vorschreibt (s. *Hövelmann* 1979).

Das niederländische Vorbild hat zusammen mit den positiven Erfahrungen in deutschen Fußgängerbereichen und der überhandnehmenden Stadtfucht dazu geführt, daß sich seit 1976 die Diskussion um weitreichende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erheblich intensiviert und konkretisiert hat, daß zahlreiche Städte mit praktischen Maßnahmen begonnen haben und daß die gesetzliche Absicherung von Wohnstraßen eingeleitet wurde⁵.

5 Es ist im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich, näher auf die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten einzugehen. Neben zahlreichen Einzelbeiträgen erschienen hierzu als umfassende Sammelbände *Peters* (Hg. 1977): „Fußgängerstadt“, *Machtemes* (1978 und 1978): „Raum für Fußgänger – Straße und Stadtgestalt“ und „Raum für Fußgänger in Wohnbereichen“ (Forschungsarbeiten i.a. des Innenministers NW) und „Verkehrsberuhigung, ein Beitrag zur Stadterneuerung“ (1979, Hg.: BMBau – enthält u.a. Berichte über bis 1979 verwirklichte Maßnahmen sowie eine zusammenfassende Darstellung von *H. Monheim* über die Entwicklung der Verkehrsberuhigung von verkehrstechnischen Einzelmaßnahmen zum städtebaulichen Gesamtkonzept). Zur Bedeutung der Verkehrsberuhigung aus der Sicht einer Bekämpfung der „Stadtfucht“ s. *Heuer* u.a. (1978).

Für eine wirkungsvolle Verkehrsberuhigung müssen die bisher dargestellten Änderungen der räumlichen Verteilung und des Verhaltens des Autoverkehrs ergänzt werden durch eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl und eine Verringerung der Verkehrsnotwendigkeiten. Zunächst richteten sich die Überlegungen vor allem darauf, den Autoverkehr zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs zu verringern. Wichtigste Steuerungsmöglichkeit schien dabei die Einschränkung des Angebotes an Parkraum, vor allem die Verdrängung der im Stadtzentrum berufstätigen Dauerparker⁶. Auch hier blieben allerdings die offiziellen Empfehlungen weitgehend folgenlos, da der Individualverkehr durch die umfangreichen Straßenbauten und die Bevorzugung bei der Planung seinen Attraktivitätsvorsprung behielt. Nur dort, wo der öffentliche Nahverkehr nachhaltig gefördert wurde, konnte eine deutliche Änderung der Verkehrsmittelwahl erreicht werden. So ist z.B. in Hamburg der Anteil der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel unter den Einkäufern in der City 1965 - 1971 von 64 % auf 75 % angestiegen, während er im Durchschnitt der Städte über 500 000 Einwohner unverändert bei 55 % liegt und im Durchschnitt aller Städte von 41 % auf 36 % gesunken ist (*Die Innenstädte* (1972), *Schütze* 1973). Besonders in Klein- und Mittelstädten (bis 50 000 E.) hat die einseitig autoorientierte Planung die gegenteilige Entwicklung einer raschen Abnahme des Anteils mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommander Innenstadtbesucher von 31 % auf 23 % gefördert (näher s.u. Kap. 6.1).

Die geringen Erfolge der halbherzigen Förderung öffentlicher Verkehrsmittel und allgemeine geistige Strömungen führten seit Mitte der 70er Jahre zur Wiederentdeckung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs als in Verdichtungsgebieten durchaus attraktive Verkehrsarten. Stadtplaner und Politiker setzten sich für zusammenhängende Radweg- und Fußwegnetze ein, die zunächst vor allem für den Freizeitverkehr, später aber auch für die Vielzahl täglich notwendiger Wege gedacht waren. *Menke* (1975) hat als erster diese neuen Trends zu einer umfassenden Konzeption weiterentwickelt, die dem Fußgänger- und Radfahrverkehr die höchste Priorität einräumt⁷.

Menke leitet seine Konzeption von folgenden Ansätzen her:

1. Zunächst müssen die bestehenden Konfliktpunkte der Verkehrsträger untereinander sowie vor allem des Verkehrs mit den städtischen Nutzungen festgestellt werden.
2. Die Planung der Verkehrsstruktur beginnt bei dem Fußgängerverkehr, weil er
 - den größten Anteil am Personenverkehrsaufkommen bewältigt;
 - die geringsten Konflikte mit sonstigen städtischen Nutzungen hervorruft;
 - am wenigsten Flächen, feste Investitionen und Betriebsmittel benötigt;
 - besonders flexibel ist;
 - den meisten Stadtbewohnern zur Verfügung steht;
 - gegenüber Umwegen und Beeinträchtigungen durch andere Verkehrsträger besonders empfindlich ist.

Dem Fußgängerverkehr werden soweit wie möglich die gesamten Straßenräume, zumindest aber die kürzesten Verbindungen zwischen Quell- und Zielpunkten des Personenverkehrs reserviert. Die von ihm eingenommenen Straßenräume dienen gleichzeitig den Anwohnern als öffentliche Freiräume (Spiel- und Begegnungsräume).

3. Nachdem die Erfordernisse des Fußgängerverkehrs erfaßt sind, wird das Liniennetz der öffentlichen Verkehrsmittel konzipiert. Erst danach kommt die Planung für den Individualverkehr, dem dort, wo

6 Nach Empfehlungen der Fachkommission „Städtebau“ der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder („*Hinweise . . .*“ 1974) soll nur die „qualifizierte Nachfrage“ nach Parkmöglichkeiten gedeckt werden: uneingeschränkt der Wirtschaftsverkehr und der auf die Innenstadtwohnungen bezogene Verkehr; teilweise eingeschränkt der Käufer- und Besucherverkehr und überwiegend ausgeschlossen der Berufsverkehr.

7 Zwar hat *Skrzypczak-Spak* (1961, 1962) bereits wesentlich früher ein Modell einer vom Fußgängerverkehr bestimmten Stadtstruktur entwickelt, doch blieb seine Konzeption ohne Wirkung, weil sie sehr theoretisch angelegt war und zudem während des Booms autogerechter Stadtplanung keine Aufnahmebereitschaft dafür bestand.

sich Konflikte zwischen den Verkehrsträgern sowie zwischen Verkehr und städtischen Nutzungen ergeben, am ehesten Umwege zugemutet werden können.

Während bisher der Individualverkehr hinsichtlich Zeitaufwand und Bequemlichkeit erheblich bevorzugt wird (z.B. Parkmöglichkeit beim Haus, Haltestelle dagegen meist erst in größerer Entfernung), soll eine größere Chancengleichheit angestrebt werden (z.B. zumutbare Entfernung zu Sammelgaragen gleich der Entfernung zu Haltestellen).

4. Siedlungs- und Verkehrsplanung sind so anzulegen, daß sich das gesamte Aufkommen vor allem des motorisierten Verkehrs verringert und die Verkehrsteilnehmer jeweils gezielt das adäquate Verkehrsmittel wählen.

Zwar wurde die stärkere Berücksichtigung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs zunächst überwiegend als nostalgischer Anachronismus abgelehnt. Inzwischen erkennt man jedoch, daß diese Verkehrsarten bis heute eine vorrangige Rolle spielen. So ergaben vom Bundesministerium für Verkehr veranlaßte bundesweite Repräsentativbefragungen, daß 1976 im Durchschnitt aller Wege im Stadt-, Regional- und Fernverkehr (ohne Wege von Kindern unter 10 J. und Ausländern) noch 40 % zu Fuß oder mit dem Rad gegenüber 48 % mit dem Auto (einschließlich Wege als Mitfahrer) zurückgelegt werden. Bei Versorgungswegen übertrifft sogar der Anteil von Fußgänger- und Radverkehr mit 56 % bei weitem denjenigen des Autoverkehrs mit 36 %!⁸ Fußgänger- und Radfahrerverkehr waren also nur durch eine verzerrte Wahrnehmung aus dem Blickfeld von Planern und Politikern aus dem Blickfeld geraten⁹. Wenn sich auch die von *Menke* geforderte Umkehr der Prioritäten bis auf weiteres kaum durchsetzen dürfte, so ist doch in verschiedenen Städten die Bereitschaft zur wenigstens prinzipiell gleichberechtigten Behandlung der Verkehrsarten gewachsen (danach gehandelt wird allerdings noch kaum). Ein entsprechendes, auf der Gleichberechtigung aller Verkehrsarten beruhendes Modell wurde ausgehend von den im Rahmen des vorliegenden Forschungsvorhabens gesammelten Erfahrungen am Beispiel Bonns entwickelt (*Monheim* 1977d).

Die erwünschte Verringerung der Verkehrsbelastung kann nur begrenzt durch verkehrslenkende Maßnahmen und den Ausbau bisher vernachlässigter Verkehrssysteme erreicht werden. Darüber hinaus müssen die städtebaulichen Rahmenbedingungen verändert werden, indem man durch eine bessere räumliche Zuordnung der Funktionen Weglängen reduziert und durch eine Konzentration in der Nähe öffentlicher Verkehrsmittel den Verzicht auf die Autobenutzung erleichtert. Dies setzt voraus, daß bei Entscheidungen über Lage und Dichte neuer Wohngebiete und die Erhaltung bestehender verdichteter Wohngebiete sowie über die Standorte neuer Infrastrukturen die jeweiligen Wirkungen auf den Verkehr stärker beachtet werden (ausführlicher hierzu s. *Franz* 1978).

Ein frühes Beispiel für die Umsetzung dieser neuen Konzeption ist der Gebietsentwicklungsplan Regionale Infrastruktur (Entwurf 1972) des *Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk*. Um die Zersiedlung innerhalb des Ballungsraumes zu bremsen, sollen die Bevölkerungswanderungen wieder in die umgestalteten Kornsiedlungen gelenkt und so deren Kontakt- und Versorgungsvorteile verstärkt werden (S. 15): „In Siedlungsschwerpunkten sind Wohnbevölkerung, Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen der Kultur, Bildung, Freizeitgestaltung, Sozialpflege, Verwaltung und Versorgung besonders zu konzentrieren. Dadurch kann die . . . steigende qualitative und quantitative Nachfrage nach stadttypischen Infrastruktureinrichtungen berücksichtigt . . . (sowie) eine bessere volkswirtschaftliche Ausnutzung der Investitionen für die öffentliche Grundausstattung“ ermöglicht werden (S. 21). Die innere Erschließung der Siedlungsschwerpunkte soll primär durch Fußwegnetze zu den . . . Haltepunkten des Schnellbahnsystems . . . und durch ihre den neuen Stadtstrukturen anzupassenden und dem Vorrang des öffentlichen Verkehrs und des Fußgängerverkehrs stärker Rechnung tragenden

8 *Schwerdfeger* (1979). Zur Erfassung der Möglichkeiten und Probleme des Fahrradverkehrs wurde i.A. des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau eine gezielte Untersuchung durchgeführt („Mit welchen Maßnahmen kann eine stärkere Benützung des Fahrrades im Nahverkehr unterstützt werden?“ 1978).

9 Diese schon von *Menke* (1975, 1977) betonte Wahrnehmungsverzerrung konnte an mehreren Beispielen für Planer und Einzelhändler empirisch nachgewiesen werden (s. *Monheim* 1977 c).

Straßennetze erfolgen" (S. 25). Diese Planungsempfehlungen sind allerdings bisher überwiegend Theorie geblieben.

Städtisches Leben und städtische Freiräume

Die stadtplanerischen Bemühungen um eine bessere räumliche Zuordnung der Funktionsstandorte werden ergänzt durch eine Neuorientierung der Wohnvorstellungen. Zwar hält das randliche Wachstum der Städte mengenmäßig fast ungebrochen an, da immer weitere Bevölkerungsschichten um Haus- bzw. Wohnungseigentum bemüht sind. Daneben haben jedoch besonders mobile und für neuere Entwicklungen aufgeschlossener Gruppen aufgrund einer zunehmenden Kritik an den sozialen und kommunikativen Problemen isolierter und monotoner Stadtrandsiedlungen das Innenstadtwohnen wiederentdeckt. Besonders „in Mode“ sind die gründerzeitlichen Wohnquartiere (vor allem bei gehobenem Standard), deren reiche Fassadenpracht und großzügigere bzw. unkonventionelle Raumaufteilung man wieder schätzt und liebevoll renoviert. Daneben stoßen aber auch moderne Innenstadtwohnungen auf starkes Interesse¹⁰. Leitbild der neuen Lebensform ist „urbanes Wohnen“, ist die Möglichkeit, unmittelbar am „städtischen Leben“ teilnehmen zu können, die nach den vorliegenden Untersuchungen auch überdurchschnittlich häufig wahrgenommen wird. Urbanität wird dabei verstanden als möglichst vielseitiger Austausch von Gütern, Dienstleistungen, Informationen und Ideen. Sie kommt am konzentriertesten zum Ausdruck im Stadtzentrum: Dort ist die Dichte und vor allem die Vielfalt (Heterogenität) der städtischen Nutzungen am größten, wird Urbanität am ehesten erlebbar¹¹.

Gerade in den Stadtzentren wird allerdings diese Urbanität gefährdet durch gegenteilige Tendenzen zur „Verödung“ im Sinne einer Verringerung der Nutzungsvielfalt und damit auch der Benutzer- und Verhaltensvielfalt sowie eine Verringerung der Informationsvielfalt – einschließlich der von den Gebäuden ausgehenden Umwelteindrücke. Diese „Verödung“ kann also als Folge einer einseitigen Verdichtung bestimmter Nutzungen selbst dann eintreten, wenn die Nutzungsintensität und – zumindest zu bestimmten Tageszeiten – die Zahl der angezogenen Menschen zunimmt (steigende Passantenzahlen können also nicht ohne weiteres mit mehr Urbanität gleichgesetzt werden!). Diese Art von Verödung kann gerade auch das Ergebnis „erfolgreicher“ Fußgängerbereiche sein, wenn nämlich immer einseitiger die durchsetzungsfähigsten Typen des Einzelhandels (Waren- und Kaufhäuser sowie Filialisten) dominieren.

In der Beurteilung der Fußgängerbereiche hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Stärkung bzw. Verringerung der urbanen Vielfalt der Stadtzentren sind heute sehr gegensätzliche Standpunkte anzutreffen, die z.T. in den unterschiedlichen normativen Grundpositionen, z.T. in den unterschiedlichen Konzeptionen und Auswirkungen der jeweils betrachteten Fußgängerbereiche begründet sind¹². Ganz allgemein erwecken aber zumindest subjektiv die meisten durch Fußgängerbereiche umgestalteten Stadtzentren den Eindruck zunehmender Urbanität¹³. Dieser ist vor allem das Ergebnis einer höheren Wertschätzung freizeitorientierter Nutzungen und Tätigkeiten, zu denen nicht nur die traditionellen Infrastruktureinrichtungen (Gastronomie, Unterhaltung), sondern

10 Siehe dazu die Beispielsstudien für Augsburg (Poschwatta 1977) und für Mülheim (Schulz-Heising 1978).

11 Zu den Problemen der Definition und Operationalisierung von „Urbanität“ s. Friedrichs (1977).

12 Besonders stark tritt diese gesellschaftskritisch begründete negative Einschätzung der bisherigen Fußgängerbereiche hervor bei Durth (1976) und in „Siedlungsstrukturelle Folgen...“ (1978).

13 Für die Stadtentwicklung ist die auf subjektiven Wahrnehmungen beruhende Einschätzung der Urbanität durch die Innenstadtbesucher ausschlaggebender als die objektiv-empirisch feststellbare urbane Vielfalt. Dadurch ergeben sich zusätzliche Probleme für deren notwendig normative empirische Erfassung.

vor allem die spezialisierten Einzelhandelsgeschäfte des persönlichen Bedarfs beitragen: Einkäufe dienen nicht mehr nur der lebensnotwendigen Versorgung, sondern werden in vielen Branchen zunehmend eine Art von Freizeitbeschäftigung, ein Mittel der persönlichen Selbstdarstellung und Verwirklichung¹⁴. Besonders offenkundig wird die enge Verknüpfung von Kauf, Freizeit und Kommunikation bei den zunehmend beliebten Flohmärkten (s. hierzu anschaulich *Jülich* u.a. 1977). Vor allem die jüngeren Bevölkerungsgruppen mit einem relativ großen frei verfügbaren Einkommensanteil und starker modischer Orientierung tragen zu dieser Entwicklung bei. Der Anteil jugendlicher Kunden (bis 25 J.) hat nach Erhebungen der BAG („*Die Innenstädte . . .*“ 1972) zwischen 1965 und 1971 von 16 % auf 26 % (donnerstags) bzw. von 18 % auf 30 % (an langen Samstagen) zugenommen¹⁵. Sichtbarer Ausdruck dieser jugendlichen Komponente ist die spekulative Welle von Textil- und Geschenkboutiquen sowie eine starke Differenzierung der Gastronomie (Diskotheken, Pizzerien u.ä.).

Die Freizeit nimmt weiterhin zu durch Veränderungen in der Arbeitsplatz- und Beschäftigtenstruktur mit der Verlagerung vom sekundären zum tertiären Sektor. Während Industriearbeiter ihren Arbeitsplatz meist relativ zentrumsfern haben und dort in einen strengen Arbeitsrhythmus eingebunden sind, haben Angestellte und Beamte ihren Arbeitsplatz viel häufiger im Zentrum oder seiner unmittelbaren Nähe und können auch eher einmal während der Arbeitszeit bzw. während der Mittagspause ohne nennenswerten Verkehrsaufwand „auf einen Sprung“ in die Straßen der City gehen. Gleitende Arbeitszeit in den Büros und zunehmende Arbeitsplatzkonzentration in City und Cityrandbezirken verstärken die Bedeutung derartiger „Kurzbesuche“ im Stadtzentrum.

Die beruflich-soziale Umschichtung von sekundären zum tertiären Sektor verstärkt auch insofern die Rolle der Innenstadt für die Bevölkerung, als die im sekundären Sektor tätigen Industriearbeiter vor allem auf die vertraute Nachbarschaft ihres Wohnquartiers orientiert sind, während Angestellte und Beamte stärker zu den unverbindlicheren, abwechslungsreicheren Kontaktmöglichkeiten der Innenstadt neigen¹⁶. Auch sind die mobilen Bevölkerungsgruppen besonders auf die City orientiert.

14 Speziell zur Verknüpfung von Einkaufen und Freizeit in Fußgängerbereichen s. *Kuhn* (1979). Von verschiedener Seite wird gerade diese Entwicklung heftig kritisiert, weil die Freizeit dadurch zu sehr von ökonomischen Interessengruppen manipuliert und ausgenutzt werde; die Aufmerksamkeit der Planer müsse sich gerade bei der Innenstadt-Freizeit auf emanzipatorisch wirkende Formen konzentrieren (vgl. z.B. *Lenz-Romeiss* 1974).

Eine zusammenfassende Einschätzung der gegenwärtigen Bedeutung und künftig zu erwartenden Bedeutungszunahme des Freizeitsektors gibt das Gutachten „*Das Freizeitgeschäft für Handel und Dienstleistungen . . .*“ (1978).

15 Eine erneute Kundenbefragung 1976 ergab für den Durchschnitt aller Betriebe donnerstags einen Rückgang von 26,0 auf 25,2 % und samstags einen Rückgang von 30,3 auf 29,7 %. Die Abnahme erfolgte vor allem in den Zentren der Städte mit über 500.000 E. (Do: 27,1 – 24,5 %, Sa: 33,5 – 29,1 %), während die nicht-integrierten Einkaufszentren entsprechend starke Zunahmen jüngerer Besucher hatten (Do: 19,5 – 23,4 %, Sa: 25,5 – 28,6 %) (unveröff. Tab. der BAG).

16 Am Beispiel von Paris hat *Lamy* (1967) die Einstellung zur City bei verschiedenen Bevölkerungsgruppen der äußeren Vorstädte dargestellt. Dabei zeigt er, daß es hinsichtlich der Einkaufs- und Freizeitorientierung auf die Pariser Innenstadt deutlich unterscheidbare Verhaltensgruppen gibt, die von der sozialen Schichtzugehörigkeit, dem räumlichen Gefüge sozialer Kontakte und der Lage des Arbeitsplatzes abhängen. Diese Faktoren stehen ihrerseits untereinander in Beziehung. So haben z.B. Freiberufliche, Beamte und Angestellte häufiger ihren Arbeitsplatz in Paris selbst (ca. 42 %), als die im gleichen Bereich wohnenden Arbeiter (26 %); und so wählen Vorstadtbewohner mit geringerem Bildungsniveau ihre Freunde eher in der Nähe, solche mit höherer Bildung eher in Paris. Insgesamt wird die Ausrichtung auf die Pariser Innenstadt stärker mit zunehmender Zahl der Orientierungsdeterminanden und der Zugehörigkeit zu höheren Schichten.

Lamy weist abschließend (S. 367) darauf hin, daß „a city-planning scheme consisting in the creation either of new equipments of better access conditions in the core, without keeping within reaching distance dwellings for working classes, is in reality a selective process favoring mainly the higher classes of the population.“

Die Orientierung auf die städtische Mitte ist zwar zweifellos stark mit ihrer Funktion als Einkaufszentrum verbunden, geht aber zunehmend darüber hinaus. Sie umfaßt sowohl die sozialen Funktionen der Innenstadt, als auch die bauliche Struktur (ebenfalls vorrangig unter dem Gesichtspunkt der sozialen Bedeutung des Gebauten). Die Abkehr von der Vorherrschaft ökonomischer und technischer Ziele und Zwänge geht einher mit der Wiederentdeckung der Straße.

„Bis weit in das 19. Jahrhundert hinein war die städtische Straße wesentlicher Ausdruck der räumlichen Einheit verschiedener Funktionen. . . . Verstanden als aneinandergereihte Hausvorplätze, erfüllten die Straßen in den Städten vor allem die Ansprüche ihrer Anlieger. Die öffentlichen Flächen waren in bezug auf die Nutzung wesentlicher Bestandteil der jeweils anstoßenden Bebauung. Je nach Art der Bebauung und ihrer Nutznießer dienten sie für den einfachen Stadtbewohner als Arbeits-, Wohn- und Spielflächen oder für die öffentlichen Institutionen als Repräsentationsflächen. Der Bedarf an Verkehrsflächen war zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch gering, denn der innerörtliche Verkehr war auf wenige Hauptstraßenzüge beschränkt“ (*Rönnebeck* 1971, S. 21). Noch bis zur zweiten Hälfte des 19. Jh. spielte die Verkehrsbedeutung von Straßen kaum eine Rolle bei ihrer Dimensionierung.

Im Verlauf der Stadtentwicklung des letzten Jahrhunderts begann man die Straße einseitig als eine technische Einrichtung zur Verkehrsbewältigung zu sehen. Die technischen Funktionen der Straße herrschen bis heute vor. Zunehmend entdeckt man die Straße jedoch wieder „als Ort des . . . Zusammenlebens, . . . des Agitierens, des Flanierens – . . . als Wesenselement der Stadt, das in der Spannung von Privatheit und Öffentlichkeit unentbehrlich ist“ (*Vogel*, 1973 S. 1).

Diese neue Sichtweise der Straße beruht auf verschiedenen Strömungen. Politische Ansprüche, wie sie z.B. von *P. Weiss* 1968 mit dem Satz umrissen wurden: „Die Straßen und Plätze sind unser legitimes Massenmedium“¹⁷ sind im Prinzip (allerdings nicht als radikalpolitische Forderung) bereits enthalten in dem unabhängig voneinander durch *Bahrtdt* (1961) und *Jacobs* (1963) entwickelten Konzept des Straßenraumes als „Öffentlichkeit“, die eine unbedingt notwendige Ergänzung familiärer Privatheit bildet. Dies Konzept der „Öffentlichkeit“ ist eng verknüpft mit dem der Nutzungsmischung: „Sollen Straßen und Plätze öffentlicher Raum sein, d.h. soll sich auf ihnen die Gesellschaft selbst darstellen, so müssen sie eine Vielzahl von Funktionen aufnehmen . . . Das öffentliche Fluidum, die Lebendigkeit der echten Straßen, kommt dadurch zustande, daß zweckgerichtetes Verhalten (Gehen zu einem bestimmten Ziel) sich mit weniger zweckgebundenen Verhaltensweisen (Sich-Zeigen, neugieriges Sich-Umschauen, window shopping, Luftschnappen usw.) verbindet.“ (*Bahrtdt* 1961, S. 121).

Bis heute wird die bewußte Berücksichtigung sozialer Funktionen des städtischen Freiraums vor allem von sozial-emanzipatorisch engagierten Kräften gefordert und auf verschiedene Weise gefördert. Die in den Niederlanden entwickelte und 1973 in Düsseldorf gezeigte Ausstellung „Die Straße – Form des Zusammenlebens“ (*Jong* 1973) zeigte deutlich diesen Ansatz.

Auch eine 1975 in Heidelberg vom Heidelberger Kunstverein in Zusammenarbeit mit dem Bund Deutscher Architekten (Kreisgruppe Heidelberg) und den städtischen Kunstsammlungen Ludwigshafen zusammengestellte Ausstellung „*Straße und Platz*“ ist vor allem von sozial-emanzipatorischem Engagement geprägt und versucht, an Stelle ökonomischer und sozialer „Sachzwänge“ der Vielfalt städtischen Lebens zur Geltung zu verhelfen.

Drittes Beispiel für die sozialpolitisch engagierte Wiederentdeckung der Straße ist die ebenfalls 1975 vom Kunstmuseum der Stadt Zürich anlässlich seines 100jährigen Bestehens veranstaltete große Ausstellung „Gesicht der Straße“. In ihrem Rahmen wurden u.a. mit einer Aktion „Fröhlicher Sommer an der Culmann-Stapferstraße“ im Maßstab 1 : 1 die sozialen Möglichkeiten der Straße demonstriert (s. *Reilstab* 1976, 1977).

Architekten und Städtebauer, die lange die Auflösung überlieferter Straßenformen betrieben haben, wenden sich wieder der Straße zu, weil sie in ihr wichtige wahrnehmungs-

17 S. *Hildebrandt* (1968).

psychologische Funktionen der Orientierung und Bindung sehen. Hier hat die Untersuchung von *Lynch* (1968) die Diskussion entscheidend angeregt.

Von Pädagogen wird auf den Wert der Straße für Kinder und Jugendliche hingewiesen. Kinder brauchen die „Wohn-Spielstraße“, in der sich aber nach Möglichkeit die ganze Spannweite städtischen Lebens abspielen sollte (Mütter mit Kinderwagen genügen nicht), damit sie Lebens- und Rollenerfahrungen sammeln können. Jugendliche werden in ihrem Bemühen um Persönlichkeitsfindung und um Selbständigkeit vom Elternhaus, aber auch von sonstigen direkten „Respekt- und Kontrollinstitutionen“ gefördert, wenn sie Bereiche finden, in denen sie sich anonym und doch in die Gesellschaft eingebunden bewegen können, andere beobachtend und sich selbst darstellend.

Auch für die immer größer werdende Gruppe der alten Menschen hat die Öffentlichkeit umweltfreundlicher Straßen hervorragende Bedeutung. Die ghettoartige Abschließung in Altenheimen, zumal am Stadtrand, führt zu beschleunigter Vergreisung, während die Möglichkeit, am täglichen Leben beteiligt zu bleiben, den Alterungsprozeß mildert. Gute Straßen können als Begegnungsräume die Probleme der „totalen Freizeit“ nach dem Ausscheiden aus dem Berufsleben mildern helfen. Gerade ältere Menschen nutzen häufig recht ungeniert Fußgängerbereiche als Aufenthaltsräume (s. *Tzschaschel* 1977, 1979, *Kuhn* 1979).

Die Straßen und Plätze als charakteristische innerstädtische Freiräume gewinnen auch für die städtische Kulturpolitik an Bedeutung. In dem Bestreben, die als steril bzw. elitär empfundene Beschränkung auf ein eng begrenztes Kunstpublikum zu überwinden, bezieht sie immer häufiger auch die Straße mit ein. „Straßenkunst“ wendet sich an das breite Spektrum der Innenstadtbesucher als eine neue Form der Öffentlichkeit. Naturgemäß überwiegt die darstellende Kunst, doch geht man z.T. auch mit Konzerten oder Dichterlesungen auf die Straßen und Plätze der Innenstadt. Diese Kunstdarbietungen sind meist auf einzelne Anlässe beschränkt, vereinzelt jedoch bereits zu einem umfangreichen Programm ausgebaut – am stärksten bei dem seit 1971 stattfindenden „Bonner Sommer“.

Immer mehr wird allerdings auch die Stadt selbst in ihrer Gesamtheit wie in ihren Details als „Kunstwerk“ aufgefaßt, das es zu bewahren bzw. behutsam weiterzuentwickeln gilt. Diese Kunstauffassung schließt die Denkmalpflege mit ein, geht jedoch über sie hinaus, indem sie Neues schaffen will – in Harmonie mit dem Bestehenden. Sie sieht auch in der „Kunst“ des Stadtbildes vor allem soziale Funktionen der Orientierung, des sich Wohlfühlens und der Bindung der Bürger an ihre Stadt.

Der Denkmalschutz bemüht sich nicht mehr nur um die Erhaltung einzelner Bauten, sondern um den Gesamteindruck der Straße bzw. des Stadtzentrums, der aber nicht museal konserviert, sondern in das heutige Leben einbezogen werden soll, um so einen möglichst unmittelbaren Kontakt zu den baulichen Zeugnissen des geschichtlichen Erbes zu vermitteln.

Beispielhaft ist die Auffassung von *Jensen* (1968, S. 11), daß die Erhaltung der Altstadtstrukturen (im Sinne zusammengehöriger Gefüge und städtebaulicher Gesamtkonzeptionen) gleichzeitig das Ziel verfolgen muß, das Alte „als aktiven Bestandteil in das moderne städtische Leben“ einzubeziehen. Dieser „Integration einer überlieferten Stadtstruktur in den Organismus einer modernen Stadt steht in den meisten Fällen die Unvereinbarkeit mit den Erfordernissen des modernen Verkehrs entgegen. . . . Städtebauliche Maßnahmen im Interesse der Förderung des Kraftverkehrs aber würden das bauliche Gefüge so stark dezimieren, daß von strukturellen Zusammenhängen nichts Erhaltenswertes übrig bliebe . . . (Die) am besten geeignete Verkehrslösung (ist) eine . . . Umwandlung in eine verkehrsberuhigte Zone oder in einen kraftverkehrsfreien Fußgängerbereich. Auf diese Weise kann das überlieferte Straßennetz seiner ursprünglichen Zweckbestimmung weiterhin dienen, die Maßstäblichkeit der Struktur bleibt gewahrt und die Anziehungskraft des . . . neu gestalteten städtebaulichen Gesamtkomplexes wird eine beträchtliche Steigerung erfahren.“

Gerade bei der Denkmalpflege wird allerdings auch deutlich, daß die Einbeziehung neuer Gesichtspunkte nur langsam durchzusetzen ist. Zwar hat das vom Europarat ausgerichtete europäische Jahr des Denkmalschutzes eine breite publizistische Auseinandersetzung mit diesem Thema ausgelöst. Die von der Bundesrepublik Deutschland herausgestellten Städte erweisen sich aber überwiegend nicht als Muster für bereits realisierte Lösungen, sondern als Beispiele für Versäumnisse im Bereich des Denkmalschutzes, für Zerstörungen aus vermeintlichen wirtschaftlichen und technischen Sachzwängen. Besonders deutliche Negativbeispiele sind in Regensburg und Lübeck zu finden (vgl. *Denkmalpflege in der BRD . . .* 1974). Soweit sich Opposition gegen angebliche Sachzwänge regt (oft in Form von Bürgerinitiativen), wird sie zunächst von den Verantwortlichen als unsachgemäß oder ideologisch abgewehrt. Dabei sind die wirklichen Ursachen für die bisherigen Fehlentwicklungen nicht nur Renditeüberlegungen, scheinbare Sachzwänge (vor allem des Verkehrs und der Bauhygiene) und Geldmangel, sondern Gedanken- und Konzeptionslosigkeit und ein falsch verstandenes Prestigebedürfnis der öffentlichen Hand, der Wirtschaft und einzelner Bürger.

Die komplexen Aufgaben einer Stadtbildpflege, die Kompromisse zwischen den kurzfristigen funktionalen Erfordernissen und den langfristigen Notwendigkeiten der Werterhaltung historischer Stadtlandschaften erarbeitet, veranlaßten bereits die Teilnehmer der 1966 in Amsterdam durchgeführten Tagung „Urban Core and Inner City“, ein konstruktives „Townscape Management“ zu fordern.

Die dort im Sektionsbericht skizzierte Aufgabenbeschreibung des „Townscape Management“ zeigt eine umfassendere Sicht, als sie heute oft noch unter „Denkmalpflege“ verstanden wird. Sie soll deshalb auszugsweise im Original wiedergegeben werden.

„Townscape management means the tending and care of the whole townscape as a permanent cultural asset of society within the context of all other planning requirements. It is concerned with the conservation and development of this visual asset as one important facet among all the other facets, social and economic, in the spatial planning of urban areas. In the case of historical urban cores therefore townscape management differs from the older isolationist approach of pressure groups interested in the mere 'preservation' of historical monuments. It treats the townscape as a whole and does not regard scheduled historical monuments such as buildings as isolated objects for preservation but as important parts of the complete townscape.

In terms of the visual townscape street frontages are seen as a whole and as integral parts of the associated streets spaces which in turn are conceived as part of the total townscape with its skyline and townscape dominants.“ (s. *Static form versus dynamic function* 1967, S. 534).

Nach einem Jahrhundert modernistischer, fast bedenken- und rücksichtsloser Umgestaltung der Stadtkerne mißt man inzwischen der behutsamen Anpassung überlieferter Strukturen an neue Erfordernisse stärkere Bedeutung bei. Dabei geht es nicht um museale Konservierung, sondern um einen Wandel, der das Überlieferte achtet, um „der Vergangenheit eine Zukunft“ zu geben (Motto des Europäischen Denkmalschutzjahres 1975).

In den 70er Jahren wurde die Stadtgestaltung eine zunehmend anerkannte interdisziplinäre Forschungs- und Planungsaufgabe, die sich allerdings dennoch nur schwer gegenüber den traditionellen, auf „Sachzwänge“ gestützten Planungs- und Entscheidungsbereichen durchsetzen kann und deren gesellschaftliche Funktionen – gerade am Beispiel der von manchen als „Stadtkosmetik“ empfundenen Fußgängerbereiche und Fassadenkultur – durchaus umstritten ist¹⁸.

18 Den Wandel vom Denkmalschutz über Stadtbildpflege zur Stadtgestaltungspolitik stellt *Sieverts* (1975) dar. Als knappe Zusammenfassung der Möglichkeiten und Aufgaben der Stadtgestaltung s. *Trieb, Markelin* (1976). Die konträre politische Beurteilung wird deutlich bei *Durth* (1977) und den übrigen Beiträgen dieses Berliner Seminars.

Ein wesentlicher Zweck der gestalterischen Aufwertung des Stadtzentrums ist es, die Stadt bekannt zu machen und in der Konkurrenz um mobile qualifizierte Arbeitskräfte ein attraktives „fortschrittliches“ Image aufzubauen (Ganser 1970, Durth 1976, 1977). Dem liegt die Erkenntnis zugrunde, daß ökonomische Attraktivität allein nicht mehr genügt, daß eine Stadt darüber hinaus etwas „Besonderes“ bieten muß. Diese Image- und Identifikationssymbole bilden wichtige Ansatzpunkte für die emotionale Bindung der Bürger, für die Entwicklung eines Heimatgefühls. Dabei sind vor allem die Bereiche der Freizeitgestaltung im weitesten Sinne als wesentlicher Teil der persönlichen Selbstverwirklichung wichtig.

Ein Bestandteil der Image-Pflege ist die städtische Repräsentation. Diese sucht sich jeweils die als zeitgemäß empfundene Form der Selbstdarstellung aus, wobei neben den Gebäuden gerade den innerstädtischen Repräsentationsstraßen eine hervorragende Bedeutung zukommt. Schon immer hatten Repräsentationsstraßen als Rahmen für gesellschaftliches Leben eine besondere Rolle gespielt.

Sie wurden im Detail wie auch in ihrer städtebaulichen Lage weniger nach verkehrstechnischen als nach ästhetisch-repräsentativen Gesichtspunkten angelegt. Bei späteren Verkehrsplanungen verbaute man diese Anlagen allerdings oft ihres besonderen repräsentativen Charakters zugunsten eines flüssigeren Verkehrs (Rönnebeck, 1971, S. 34).

Mit der „Autogesellschaft“ gingen die Repräsentationsfunktionen der Straße vorübergehend auf Stadtautobahnen und damit verbundene Verkehrsbauten über. Heute ziehen dagegen zunehmend die zentralen Fußgängerbereiche als „gute Stube“ der Stadt diese Repräsentationsfunktionen an (z.B. deutlich in München).

Die hier skizzierten neuen Tendenzen der Stadtentwicklung weisen zwar eine erhebliche Vielfalt auf, hängen aber überwiegend eng miteinander zusammen und bedingen bzw. fördern sich gegenseitig: Innenstadtwohnen kann nur dann dauerhaft attraktiv werden, wenn sich die Umweltbedingungen verbessern; auch Freizeit, soziale Kontakte, Denkmalpflege und Straßenkunst können nur dann das Stadtzentrum beleben, wenn die durch den Individualverkehr verursachten Umweltschäden vermindert werden. Verstärktes Innenstadtwohnen bildet seinerseits einen Beitrag zur Verringerung des Verkehrsaufkommens; aber auch die sozialen und kulturellen Funktionen des Stadtzentrums werden durch Innenstadtwohnen gefördert (so wie sie ihrerseits in einem Rückkoppelungsprozeß das Innenstadtwohnen attraktiver machen). Denkmalpflege und Straßenkunst erhalten ihren Sinn ganz wesentlich aus den durch sie geförderten sozialen Integrationsprozessen. Und so bestehen noch viele weitere Verflechtungen, kann es allerdings z.T. auch zu Konflikten zwischen einzelnen Zielen kommen.

Die meisten der neuen Tendenzen finden eine breite öffentliche Zustimmung und schlagen sich in zahlreichen Erklärungen, Beschlüssen und Stadtentwicklungsprogrammen¹⁹ nieder. Die tatsächliche Planungs- und Ausführungspraxis erweist sich allerdings überwiegend als sehr resistent gegenüber den geschilderten neuen Konzeptionen. Sie bleibt in ihren Denk- und Handlungsmustern weiterhin den „Sachzwängen“ von Technik und Wirtschaft verhaftet und ist weitgehend unfähig, die Konflikte zwischen Verkehr und Nutzungen angemessen zu beurteilen – geschweige denn zu lösen. Die Lektüre vieler Generalverkehrs- und Stadtentwicklungspläne (dort, wo sie konkret werden) zeigt dies deutlich – und Ausnahmen bestätigen eher die Regel. Dadurch entsteht eine beträchtliche Diskrepanz zwischen öffentlich proklamierten Entwicklungszielen und tatsächlichem Handeln. Die enge Verflechtung der neuen Zielvorstellungen und Entwicklungstendenzen läßt jedoch erwarten, daß sich die nur zögernde Übernahme dieser Innovation rasch beschleunigen wird.

19 Siehe z.B. besonders umfassend *Köln* (1978): Stadtentwicklungsplanung – Gesamtkonzept.

Die Verschiebungen der städtebaulichen Werteskala, die sich seit Mitte der 60er Jahre angebahnt haben, werden prägnant von *Mulzer* (1972, S. 153) in seiner Bewertung des Wiederaufbaus der Nürnberger Altstadt zusammengefaßt:

„Seitdem im Zuge der Kritik an Umwelt- und Lebensqualität ein neues Problembewußtsein für die Situation der Stadtkerne entstand, sind frühere Ideale wie das der autogerechten oder der von höchster kommerzieller Dynamik geprägten Innenstadt brüchig geworden. Das heute erwachte Urbanitätsgefühl sieht in der Stadtmitte vor allem ein attraktives Kommunikationszentrum, das möglichst vielen Bürgern Raum für Aktivitäten und Erlebnisse geben und in seiner äußeren Form dazu einladen soll. Dafür bedarf es in erster Linie der Zurückdrängung des motorisierten Verkehrs, der bisher die Straßen und Plätze als Orte menschlicher Kontakte blockierte. Gefordert wird aber ebenso eine Eindämmung des „Originalitätsverlustes“ der Stadtkerne und eine Humanisierung ihres teilweise stark verarmten und kommerzialisierten optischen Bildes. Gegenwirkungen erhofft man sich von der bewußten Aufwertung attraktiver Bauwerke und Ensembles („Stadtbildpflege“) sowie von einer wohllichen „Möblierung“ der Freiräume. Strukturell strebt man einer multifunktionalen Nutzung zu, wobei gesellige und kulturelle Einrichtungen als Gegengewicht zu den übermächtigen kommerziellen Institutionen besonders zu fördern, dagegen flächenintensive Bürokomplexe möglichst zu verdrängen sind.“

Gewichtungen der Stadtentwicklungsziele

Die in diesem Abschnitt skizzierten Trends zur Neuorientierung der Stadtentwicklung sind bisher nur z.T. unmittelbar wirksam; z.T. bilden sie erst eine konzeptionelle Strömung, die allerdings in Zukunft zu veränderten Stadtstrukturen führen dürfte. Zur genaueren Erfassung der konzeptionellen Hintergründe wurde in mehreren Umfragen um eine Auswahl und Gewichtung der bei der Einrichtung von Fußgängerbereichen maßgeblichen Ziele gebeten.

Bei der Verwaltungsumfrage 1974 (ausführlich dargestellt in *Monheim* 1975a) ergaben sich in den Zielspektren entsprechend den oben dargestellten gegensätzlichen Konzeptionen beträchtliche Unterschiede zwischen den technisch-ökonomisch orientierten Verkehrs- und Wirtschaftsressorts und den an umfassenderen Zielsetzungen orientierten Stadtplanungsämtern. Während Denkmalpflege und Innenstadtfreizeit bereits eine hohe Wertschätzung erfuhren, traten die sozial-kommunikativen Zielsetzungen noch ganz zurück, wenn sie auch einen leichten Bedeutungszuwachs bei der Erweiterung der Fußgängerbereiche erzielen konnten.

Erblich davon abweichende, breit gefächerte und soziale Gesichtspunkte voll mit einbeziehende Zielsetzungen für die Einrichtung von Fußgängerbereichen ergab eine 1976 durchgeführte Expertenbefragung (näher s. *Monheim* 1977c). Bei ihr erhielten folgende Ziele besonders häufig (absteigend von 35 % bis 29 %) eine überdurchschnittlich hohe Bewertung (20 und mehr von insgesamt 100 Punkten): Umweltverbesserung, Einkaufsförderung, Verkehrsberuhigung, Erhaltung des historischen Stadtbildes, Stärkung von Kommunikation und sozialer Identifikation, Förderung des Innenstadtwohnens. Bürgerschaftliche Gruppen stellen in ihrer Zielgewichtung die sozialen Gesichtspunkte von Fußgängerbereichen noch stärker in den Vordergrund (s. *Monheim* 1977c).

Die in der Zielauswahl und Gewichtung sich äußernde Umweltwahrnehmung und Bewertung steuert stärker als die „objektive Umwelt“ das Verhalten im Raum und die Raumbewertung der Stadtbewohner, sie steuert die Stadtentwicklungsstrategien der Planer und Politiker und sie steuert die Hypothesenbildung und die ihr entsprechende empirische Arbeit der Wissenschaftler²⁰. Die folgende Untersuchung möchte im Hinblick auf die

20 Die *Studiengruppe Wohnungs- und Stadtplanung* betont in ihrem Forschungsbericht über „*siedlungsstrukturelle Folgen der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen in Kernbereichen*“ zu Recht die Problematik einer einseitigen Wahrnehmung, die bei der Beurteilung von Fußgängerbereichen nur die angestrebten Auswirkungen und den Fußgängerbereich selbst beachtet und Nebenwirkungen innerhalb und vor allem außerhalb des Fußgängerbereichs übersieht. Andererseits ist gerade die Untersuchung dieser Gruppe ein deutliches Beispiel für – in entgegengesetzter Richtung – einseitige Wahrnehmungen und Wertungen.

neuen Trends in einer eher explorativen Vorgehensweise Strukturen und Verhaltensmuster in Innenstädten erfassen und der Beurteilung und künftigen Planung besser zugänglich machen.

2.2 Fußgängerbereichskonzeptionen

Entsprechend den wechselnden Entwicklungsrichtungen der Innenstädte haben sich auch die Fußgängerbereichskonzeptionen geändert. Dabei läßt sich zwar, ebenso wie bei der Stadtentwicklung, ein phasenweiser Wechsel der vorherrschenden Konzeptionen feststellen. Insgesamt gibt es aber auch hier jeweils gleichzeitig ein breites Spektrum z.T. sehr gegensätzlicher Konzeptionen und Entwicklungen, und die neueren Trends, denen ebenso wie bei der Analyse der Innenstädte besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll, sind z.T. erst in Ansätzen erkennbar. Als Hintergrund der normativen Untersuchung von Passantenströmen und Passantenverhalten sollen die wichtigsten Richtungen der Fußgängerbereichskonzeptionen idealtypisch umrissen und an Beispielen veranschaulicht werden, ohne daß damit eine umfassende Darstellung von Fußgängerbereichen beabsichtigt wäre¹.

2.2.1 Fußgängerbereiche als Instrument für das Leitbild „verkehrsgerechtes Einkaufszentrum Innenstadt“

Die Einführung von Fußgängerbereichen bildet zunächst nicht, wie es aufgrund der um sie entbrannten Diskussionen scheint, eine gegen den wachsenden Kraftfahrzeugverkehr gerichtete Maßnahme, sondern einen integrierenden Bestandteil des Leitbildes eines verkehrsgerechten Einkaufszentrums Innenstadt. Dieses hatte nach ersten Ansätzen in der Vorkriegszeit beim Wiederaufbau der meisten Innenstädte eine entscheidende Bedeutung erlangt – auch wenn seine Realisierung zunächst vielfach an fehlenden Mitteln bzw. der notwendigen Anpassung an trotz Zerstörung fortbestehende Strukturen scheiterte². Es setzte sich fort in vielen Konzeptionen für flächenhafte Stadtsanierungen und fand seinen „krönenden Abschluß“ in der Einrichtung zentraler Fußgängerstraßen entsprechend der Konzeption für Shopping Centers. Der Umbau der Innenstädte erfolgte vorrangig nach folgenden Leitlinien:

Die verschiedenen Verkehrsarten werden räumlich getrennt. Die Haupteinkaufsstraßen werden zu Fußgängerstraßen umgewandelt. Der Wirtschaftsverkehr (An- und Ablieferung der Geschäfte, sonstige geschäftliche Kontakte) erfolgt von rückwärtigen Ladestraßen, möglichst über Lade-Innenhöfe im Bereich der Baublocks. Die Parkplätze bzw. Parkhäuser und Tiefgaragen für die Besucher des Geschäftszentrums liegen möglichst nahe an diesen Ladestraßen beiderseits der Haupteinkaufsstraße (am besten unmittel-

1 Zur ausführlicheren Analyse s. *Monheim* 1975a. In einer späteren Veröffentlichung soll unter Heranziehung einer weiteren Verwaltungsumfrage die in der Rehabilitationsarbeit angesprochene Frage der Innovation (mit ihren konzeptionellen Phasen und Vorbildern) und der Diffusion sowie des großemäßigen Wachstums von Fußgängerbereichen dargestellt werden.

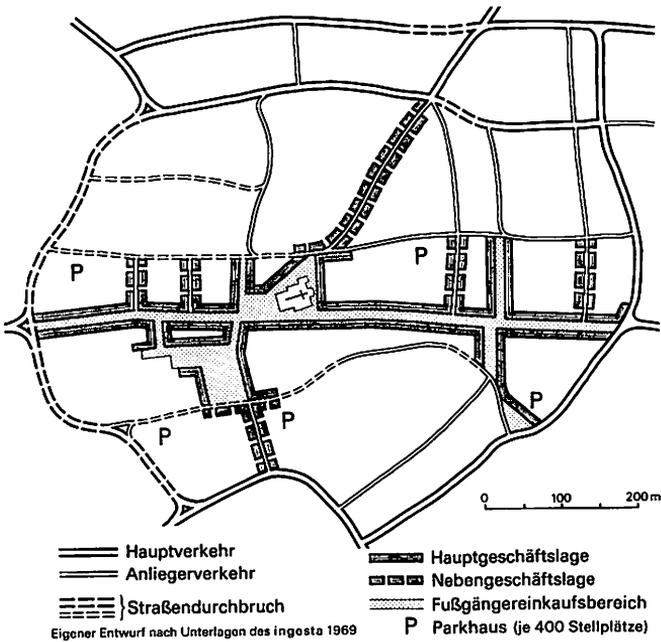
2 Die erste Phase des Wiederaufbaus der zerstörten Innenstädte erweist sich in vieler Hinsicht als richtungsweisend für deren weitere Entwicklung. Dennoch können die damaligen Konzeptionen und Entscheidungen im Rahmen dieser Arbeit nur an exemplarischen Einzelfällen umrissen werden. Die Literatur der fünfziger Jahre befaßte sich vor allem mit den ökonomischen und technischen Problemen und der eindrucksvollen Persistenz der Hauptgeschäftsstraßen (vgl. z.B. *Kraus* 1953, *Heyn* 1955). Die inhaltlich umfassendste Analyse der Innenstadtentwicklung hat *Mulzer* (1972) am Beispiel Nürnbergs durchgeführt (s.u.).

bar auf dem Dach oder in einem Anbau der Warenhäuser). Der Zentralbereich wird durch einen Cityring bzw. ein Tangentensystem umschlossen, bei größeren Innenstädten werden zusätzliche Hauptverkehrsachsen quer durch den zentralen Haupteinkaufsbereich geführt.

Planungsmodell: Beispiel Ahlen

Geradezu idealtypisch ist diese Innenstadtkonzeption aus einem 1969 vorgelegten Sanierungsgutachten des INGESTA für die Innenstadt von Ahlen abzulesen, das deshalb hier als „Modell“ vorgestellt werden soll („*Stadtsanierung Ahlen*“ 1967) (Abb. 1).

Abb. 1: Gestaltungsschema für die Ahlener Innenstadt nach einem Vorschlag des INGESTA 1969



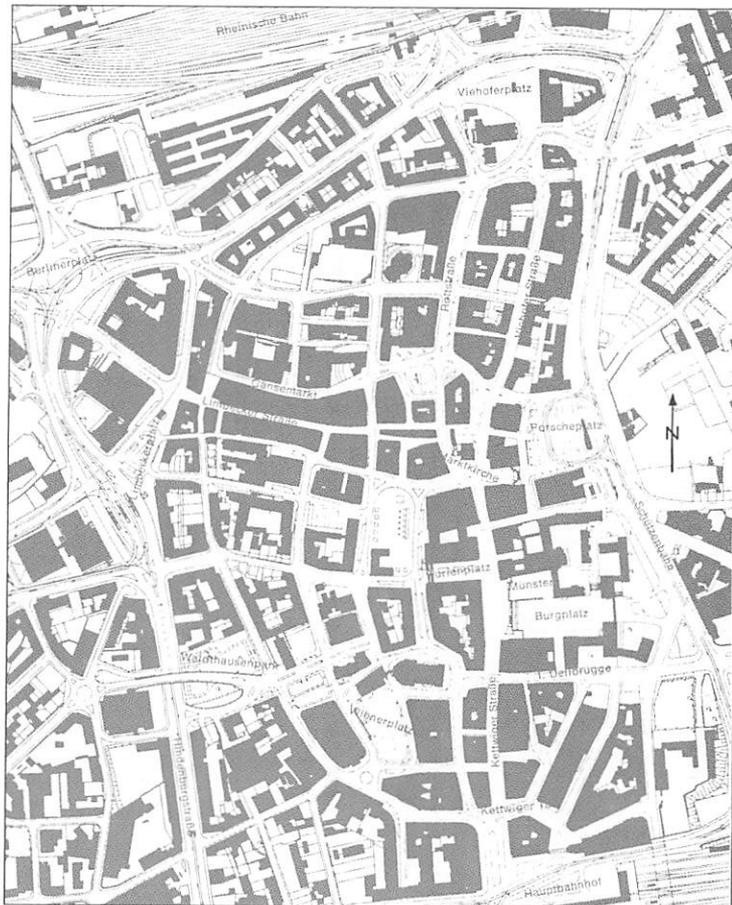
Entscheidende Grundlage für die Eignung einer Straße zur Fußgängerstraße ist danach, daß es sich um eine nicht zu breite Haupteinkaufsstraße (möglichst 8 - 12 m) handelt. Nebengeschäftsstraßen sind nicht als Fußgängerstraßen vorgesehen, auch wenn keine Notwendigkeit für die Aufrechterhaltung des Individualverkehrs besteht. Die gesamte Innenstadt wird von einem weitgehend neu anzulegenden Cityring umschlossen, der sich überwiegend an den alten Wallverlauf anlehnt und nach Osten bis zum Bahnhof erweitert wird. Beiderseits des Fußgängerbereichs sollen Parallelstraßen zum Laden und Parken angelegt werden. Hierzu werden z.T. bestehende Straßen bzw. Gassen erweitert, großenteils aber neue Straßendurchbrüche vorgeschlagen, was eine weitgehende Auflösung des historischen Raumgefüges der Ahlener Innenstadt zur Folge hätte.

Quelle: Fußgängerstraßen in Essen 1971

0 100 200 300 m



Zwischenkriegszeit



1970

Abb. 2: Grundriß der Essener Innenstadt in der Zwischenkriegszeit und 1971

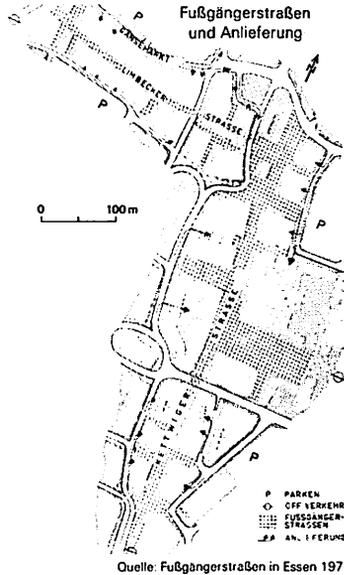
Essen, Kassel

Besonders konsequent wurden verkehrsgerechte Einkaufszentren in Essen und Kassel verwirklicht. In Essen wurde die Grundkonzeption bereits in der Zwischenkriegszeit, in Kassel 1948 entwickelt; dennoch erfolgte die „shopping-gerechte“ Umgestaltung der Einkaufsstraßen zu Fußgängerstraßen erst 1959 - 1965 bzw. 1964, wobei in Kassel noch erhebliche Widerstände der Einzelhandels-Anlieger zu überwinden waren. Nach ihrem Umbau galten die Fußgängerbereiche von Essen und Kassel lange Zeit als vorbildlich für die Neuordnung von Innenstädten (vgl. z.B. *Pieper* 1967). Sie haben die weitere Entwicklung stark beeinflusst und sollen deshalb etwas eingehender dargestellt werden.

In Essen³ hatte man bereits bis zur Zwischenkriegszeit um den historischen Stadtkern breite Entlastungstangenten angelegt (Abb. 2). Dadurch wurde es möglich, die relativ kompakte historische Innenstadt (ca. 500 x 1000 m) vom Verkehr zu entlasten und die Limbecker und Kettwiger Straße 1927 bzw. 1938 für den Fahrverkehr zu sperren. Der Cityring wurde nach dem Krieg erheblich verbreitert und im Nordwesten der Innenstadt weiter nach außen verlegt. Dadurch konnten zwei große Warenhäuser am Ende der Limbecker Straße unmittelbar mit dem Fußgängerbereich verbunden werden und der flächenbeanspruchende Verkehrsknoten Berliner Platz beeinträchtigte weniger die Einkaufscity.

Innerhalb dieses Straßenringes wurde zwar trotz stärkster Kriegszerstörung das Grundmuster der Straßen beibehalten, und man verzichtete auf die Neuanlage durchgehender Transversalen, wie sie in Dortmund (s.u.) mit einem größeren historischen Kern erfolgte. Im Interesse einer besseren inneren Erschließung, einer reibungsloseren Andienung der Geschäfte und eines großzügigeren Stadtbildes wurden jedoch in zahlreichen Einzelfällen Straßenabschnitte verbreitert, kürzere Durchbrüche vorgenommen und neue Plätze angelegt (Abb. 3 - 5). Wie ein detaillierter Planvergleich (s. *Heyn* 1955) und eine kritische Analyse des gegenwärtigen Stadtbildes zeigen, hatten diese jeweils im einzelnen relativ kleinen Eingriffe zusammengenommen eine wesentliche Auflockerung der Baukörper und damit vielfach den Verlust der typischen Geschlossenheit der Straßenräume zur Folge.

Abb. 3: Fußgängerstraßen und Anlieferung in Essen nach der Konzeption des Stadtplanungsamtes 1971



3 Weitere Karten s. *Monheim* 1975a, S. 129.

Legende zu den Abbildungen 4 - 8 und 10 - 14

Entwicklung des Fußgängerbereichs bis 1979

Jahr der täglichen Sperrung für privaten Kfz-Verkehr (einschl. nicht mehr aufgehobener versuchsweiser Sperrung und Sperrung für bestimmte Tageszeiten)

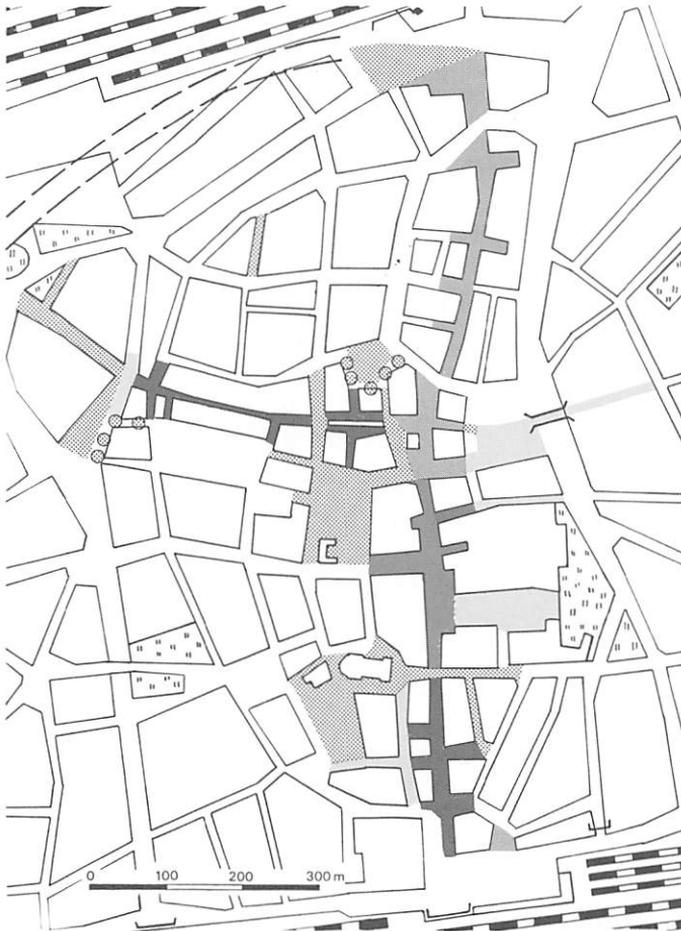
-  bis 1960
-  1961 - 1967
-  1968 - 1973
-  1974 - 1979

Maßstab 1 : 10000

Ausbauplanung für den Fußgängerbereich Stand 1979

-  Zur Umwandlung in Fußgängerstraße vorgesehen
-  Zur Umwandlung in gemischtgenutzte Straße mit Fußgängervorrang vorgesehen (Kfz-Verkehr frei oder auf Anlieger beschränkt)

Abb. 4: Entwicklung des Essener Fußgängerbereichs



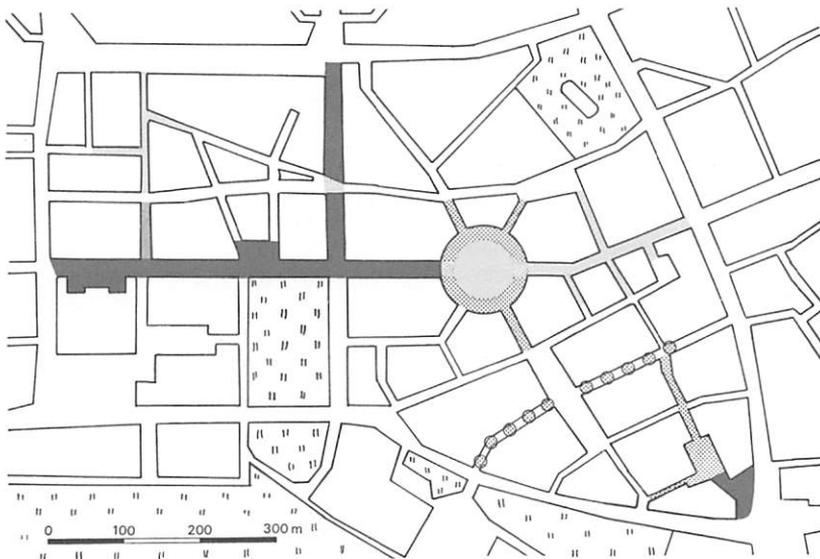
Der autofreie Hauptgeschäftsbereich blieb zunächst (ähnlich wie in Köln) auf die beiden rechteckig miteinander verbundenen traditionellen Achsen Kettwiger- und Limbecker Straße beschränkt. Zu seiner besseren Erschließung erhielten die beiderseitigen rückwärtigen Straßen (ähnlich wie in Köln) die Aufgabe von Lieferstraßen und Parkhauszufahrten und die Innenhöfe der Baublocks wurden zu Ladehöfen – typische Beispiele für den ökonomisch-technisch orientierten Städtebau (Abb. 3)⁴.

In den 50er Jahren schwenkte die Planung zu einem flächenhafteren Ausbau des Fußgängerbereichs um, der allerdings bisher erst ansatzweise verwirklicht ist. Vor allem sollen die wichtigsten Einkaufsbereiche Kettwiger- und Limbecker Straße besser miteinander verknüpft werden, da sich die Passanten schon seit langem eher breit aufgefächerte Verbindungswege suchen, wie eine INFAS-Studie über „Wege in der Essener City“ (1968) bereits gezeigt hatte.

In Kassel (Abb. 5)⁵ wurde die verkehrsorientierte Neuordnung der Innenstadt aus einem 1947 durchgeführten Wettbewerb entwickelt. Grundlagen des 1948 beschlossenen Planes waren ein breiter Cityring (auf zwei Seiten als Durchbruch durch alte Baugebiete) und ein zentraler Fußgängerbereich in Treppenstraße und Oberer Königstraße mit beiderseitigen Ladestraßen und Parkzufahrten. Das ohnehin weitläufige Gebiet der zusammen mit der Residenz angelegten Stadterweiterung erhielt durch ausgedehnte Parkplätze zusätzliche Freiflächen, die eine geringe Nutzungsdichte zur Folge hatten und zusammen mit dem breiten Cityring eine deutliche Zäsur zwischen Innenstadt und übrigen Stadtgebiet bildeten. Die typischen Gassen, die ungewöhnlich hohe Bebauungsdichte und der ehemals zentrale Marktplatz des mittelalterlichen Kassels wurden durch die neuen Verkehrslösungen und Baufluchten fast vollständig beseitigt. Insgesamt wurde in Kassel der Wiederaufbau (bzw. genauer: der Neubau) der zu 83 % zerstörten Innenstadt in einer radikalen Modernität und Zweckorientierung

Abb. 5: Entwicklung des Kasseler Fußgängerbereichs

(Legende s. Abb. 4, S. 42)



4 Diese Orientierung wird besonders deutlich in dem vor allem auf Essen bezogenen Vortrag von Pieper (1967).

5 Weitere Karten s. Monheim 1975a, S. 162.

durchgeführt, wie sie sonst in der Bundesrepublik zwar vielfach geplant war, aber meist nicht über das Reißbrettstadium hinauskam.

Als die Kasseler Stadtverwaltung 1960 entsprechend einem bereits 1948 gefaßten Ratsbeschluß die Haupteinkaufsstraße Obere Königstraße zum Fußgängerbereich umwandeln wollte, stieß sie trotz der frühzeitigen Errichtung der Treppenstraße als Fußgängerstraße (1953), trotz des verkehrsgerechten Umbaus der gesamten Innenstadt und trotz der weiterhin durch die Obere Königstraße verkehrenden Straßenbahnen auf den heftigen Widerstand der Einzelhandelsanlieger. Die Stadtverwaltung konnte deshalb zunächst nur eine probeweise Sperrung durchsetzen. Erst als die Umsätze im Probejahr um bis zu 70 % stiegen, wurde die Straße endgültig gesperrt und 1964 baulich umgestaltet.

Damit erhielt Kassel einen der seinerzeit bekanntesten Fußgängerbereiche in der Bundesrepublik Deutschland, der vor allem wegen der großzügigen Regelung des Individualverkehrs und der Integration der Straßenbahn in den Fußgängerbereich berühmt wurde.

Trotz des überzeugenden Erfolges (starke Umsatzsteigerungen) wurde der Kasseler Fußgängerbereich im folgenden Jahrzehnt nicht erweitert (sieht man von einer unbedeutenden kurzen Seitenstraße ab), obwohl die Untere Königstraße ebenfalls als Fußgängerstraße vorgesehen war. Grund des Ausbaus war das Fehlen paralleler Lieferstraßen.

Erst in der zweiten Hälfte der 70er Jahre wurde auch die untere Königstraße vom Autoverkehr frei und wandelte man einige weitere kurze Straßenabschnitte zu Fußgängerstraßen um. Insgesamt wird jedoch der Fußgängerbereich auch nach dem weiteren Ausbau einen angesichts der früheren Bedeutung relativ bescheidenen Umfang behalten.

Das positive Urteil über Kassel sowie die allgemeinen Auffassungen über zeitgemäße Innenstadtgestaltung veranschaulicht gut der Beitrag von *Ernst* (1969) in „Hessen in Karte und Luftbild“ unter der Überschrift „Kassel – ein Muster neuzeitlichen Städtebaus“: „Das Kasseler Beispiel besteht vor allem durch die Schaffung einer gefahrlosen Fußgängerstadt . . . Ebenso wirken dem Sterben der Innenstadt die weiteren verkehrspolitischen Maßnahmen entgegen . . . Durch Sondereinrichtungen für den ruhenden wie fließenden Verkehr wird die Kasseler Innenstadt attraktiv gemacht. Es wurde nicht nur die rückwärtige Belieferung der Ladengeschäfte an den Fußgängerstraßen eingeplant, sondern auch Parkmöglichkeiten in ungewöhnlich hoher Zahl geschaffen . . . Die Planung ist von der Erkenntnis „no parking, no business“ getragen . . . (Die verkehrsplanerische Neuordnung) ist gelungen durch den breiten und 4 km langen Straßenring um die Innenstadt und eine Verbindung mit den Tangenten, die zu einer wirksamen Entflechtung des Verkehrs führen.“ Die „Fußgängerstadt“ umfaßte zu diesem Zeitpunkt – zum Vergleich – Fußgängerstraßen mit einer Gesamtlänge von 900 m!

Das Beispiel Kassel zeigt die Bedeutung des Zeitfaktors im Rahmen sich wandelnder Auffassungen von den Möglichkeiten und Notwendigkeiten der Stadtgestaltung. Während in den meisten Städten der Wiederaufbau schon bald nach dem Krieg begann und rasch in Anknüpfung an überlieferte Strukturen Fakten geschaffen wurden, die einer Neuordnung Grenzen setzten, war Kassel nicht nur durch eine fast völlige Zerstörung der Innenstadt, sondern durch zusätzliche Wirtschaftsprobleme (Demontage, Zonengrenzlage) zurückgeworfen. So begann der Wiederaufbau erst, nachdem ausgereifte Planungen vorlagen. Damit konnte Kassel seinen zeitlichen Rückstand aufholen und sich schließlich mit dem (vom Handel abgelehnten) Ausbau des Fußgängerbereichs als vorbildlich profilieren. Durch die inzwischen veränderten städtebaulichen Zielvorstellungen hat Kassel allerdings heute seine Vorbildwirkung weitgehend verloren.

Die Grundkonzeption des einkaufs- und verkehrsgerechten Umbaus der Innenstädte wurde zwar vereinzelt schon beim Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte angewendet; ihre eigentliche Durchsetzungskraft erhielt sie aber erst fast zwei Jahrzehnte später, als die Motorisierungswelle breite Bevölkerungsschichten erfaßte und Verbrauchermärkte sowie die ersten Einkaufszentren sich vor den Toren der Städte zu etablieren begannen. Nun erst wurden systematisch und in größerem Umfang Fußgängerstraßen baulich nach dem Vorbild der neuen Einkaufszentren entsprechend den Bedürfnissen der einkaufenden Besucher umgestaltet: Bis 1955 hatten von den 21 Städten mit Fußgänger-

bereichen nur vier diese umgebaut⁶, 1963 hatten von den 46 Städten 19 mit dem Umbau begonnen, 1973 war dann bei 75 % der Fußgängerbereiche mit dem Umbau (allerdings oft nur kleinerer Teilstücke) begonnen worden.

Die Vorbildwirkung der Einkaufszentren wird sogar von *Schütze* (1978, S. 9) nachdrücklich in einer Stellungnahme des Einzelhandels gegen die Kritik an Fußgängerstraßen hervorgehoben: „Wenn wir urbanes Leben in unseren Städten haben wollen, dann ist das ohne Einbeziehung des Handels nicht möglich. Deshalb wurde der Versuch unternommen, die von den Autofahrern angenommenen Shopping-Centers in ähnlicher Weise in den Innenstädten zu etablieren. Um dabei ein vergleichbares Flanieren wie in den Einkaufszentren zu erreichen, wurden fußläufige Bereiche entwickelt mit Geschäften aller Größenordnungen, wobei aufgrund des gewandelten Einkaufsverhaltens auch Großbetriebe als Magneten eingeplant wurden“.

Neue Innenstadt-Einkaufszentren

Die Rolle von Fußgängerbereichen als zentrale Bestandteile einer verkehrsgerechten Umgestaltung innerstädtischer Einkaufszentren ist besonders offenkundig dort, wo ganz neue Stadtzentren angelegt oder vorhandene Stadtzentren, meist im Rahmen von Sanierungen, erweitert oder tiefgreifend umgestaltet werden. Hier folgt die Planung den Modellvorstellungen für die „Mall“ von „regional shopping centers“, wie sie in den USA entwickelt und seit Mitte der 60er Jahre zunehmend in die Bundesrepublik Deutschland übertragen wurden. Wegen der konzeptionellen Wechselwirkungen zwischen Fußgängerbereichen und shopping centers sollen die in Stadtzentren integrierten Regionalen Einkaufszentren⁷ als Sonderform des technisch-ökonomischen Stadtumbaus kurz mit in die Betrachtung einbezogen werden, wobei von der Konzeption her zwischen umfassenden, flächenhaften Stadtkernerneuerungen und integrierten Einkaufszentren fließende Übergänge bestehen.

Grundmerkmal innerstädtischer Regionaler Einkaufszentren ist die Trennung der Verkehrsarten: Ebenerdig bzw. in der +1-Ebene liegt der Fußgängerbereich als Lebensader der Anlage. Er erstreckt sich z.T. über zwei Geschosse und wird zunehmend überdacht angelegt (zumindest mit weit vorgezogenem Witterungsschutz). Parken und Liefern erfolgen in den Untergeschossen. In einigen Fällen ist auch der öffentliche Nahverkehr integriert. Hinsichtlich der Rolle im innerstädtischen Standortgefüge lassen sich folgende Typen von Einkaufszentren bzw. ihnen entsprechenden Sanierungsprojekten unterscheiden:

1. Neue Stadtmitte: Frühestes Beispiel für einen als Fußgängerbereich geplanten Stadtkern ist das 1938 gegründete Salzgitter-Lebenstedt. Nachdem man die nationalsozialistischen Planungen für die „Hermann-Göring-Stadt“ aufgegeben hatte, wurde hier 1953 ein städtebaulicher Wettbewerb zur Konzeption des Stadtzentrums durchgeführt, der zwar einen Fußgängerbereich weder ausschrieb, noch empfahl, bei dem jedoch die Träger der ersten drei Preise einen Fußgängerbereich vorschlugen. Ab 1959 wurde dann nach den Plänen des ersten Preisträgers eine fußläufige Einkaufsstraße mit rückwärtigen Anlieferhöfen errichtet (Karten s. *Monheim* 1975a, S. 214). Während Salzgitter-Lebenstedt in seinem Gesamteindruck noch weitgehend traditionellen Innenstädten entspricht, sind

6 Darunter drei neu angelegte Straßen: Die Böttchergasse in Bremen (1931), die man fast als Passage bezeichnen könnten, die Treppenstraße in Kassel (1953) und die Schulstraße in Stuttgart (1954), die als Verbindungsstück zwischen Markt und Königstraße beim Wiederaufbau sogar zwei Fußgänger-ebenen erhielt (Geländestufe).

Als Vorbild besonders wirksam wurde die beim Wiederaufbau von Rotterdam angelegte Lijnbaan, über die allein um 1955 folgende Berichte in Fachzeitschriften erschienen: „Ladenstraße in Rotterdam . . .“ (1955); *Lantermann* (1954), „Rotterdams Lijnbaan als Vorbild . . .“ (1955), „Shopping Center 'Lijnbaan' . . .“ (1955), *Broek* (1956) (bibliographische Angaben s. *Monheim* 1975 a).

7 Nach den bei *Vogel* (1978) wiedergegebenen Unterlagen wurde gut ein Viertel der bis 1974 entstandenen Regionalen Einkaufszentren in Citylagen errichtet (13 von 49).

die neuen Zentren von Leverkusen (ab 1972 in mehreren Abschnitten errichtet, s. *Monheim* 1975a, S. 171) und Marl (1974) in ihrer Planung, Finanzierung und Organisation (s. *Schaetzle* 1971) sowie in ihrem äußeren Bild echte Regionale Einkaufszentren.

Neugründungen sehr nahe kommt die tiefgreifende Umgestaltung überlieferter Siedlungskerne im Rahmen der Flächenсанierung kleinerer Stadtzentren, wie sie z.B. 1969 in Gronau und 1973 in Hüttental-Weidenau und Hüttental-Geisweid (beide heute nach Siegen eingemeindet) erfolgte (Karten s. *Monheim* 1975a, S. 137, 154).

Auch die Stadtkernerneuerung von Offenbach, die 1970 - 1973 zur Anlage eines sich z.T. über zwei Ebenen erstreckenden fußläufigen Einkaufsbereichs als Zentrum einer umfangreichen Neubebauung führte, kommt einer Zentrumsneugründung wie Leverkusen nahe (wird allerdings von *Vogel* (1978) im Unterschied zu Leverkusen nicht zu den Regionalen Einkaufszentren gerechnet). Die flächenhafte Stadtсанierung steht in engem Zusammenhang mit dem Durchbruch der 6 bis 8 Fahrspuren breiten Berliner Straße (Karten s. *Monheim* 1975a, S. 192). Sie bildet ein besonders ausgeprägtes Beispiel der technisch-ökonomisch orientierten Umwandlung eines Stadtzentrums⁸.

Gleich nach dem Krieg hatte man mit Grundstücksankäufen für den geplanten Durchbruch der Berliner Straße und eine großmaßstäbigere Innenstadtnutzung begonnen. Baulandumlegungen 1965 - 67 brachten dann eine planungsgerechte Umformung der Grundstücksstruktur. Der Anteil der öffentlichen Freiflächen stieg in dem 4 ha großen Sanierungsgebiet an der Berliner Straße von 15 % auf fast 50 % (Innenstadttangente und Fußgängerebene). Für die Anliegergrundstücke wurde damit eine Geschoßflächenzahl von 7,0 ermöglicht.

Mittelpunkt des neu geordneten Stadtzentrums bildet die um ein Geschoß über das Straßenniveau angehobene Fußgängerebene, unter der eine Lieferstraße und Tiefgaragen liegen (zusätzlich wurden randlich zwei große Parkhäuser errichtet). Die Gebäude sind auf Straßen- und Fußgängerebene gewerblich und darüber zum Wohnen genutzt. Die Einrichtung getrennter Verkehrsebenen erwies sich allerdings als derartig kostspielig, daß auf deren eigentlich erwünschte Fortsetzung verzichtet werden mußte.

Die Berliner Allee sollte nach erstmals 1964 von der Stadt gegenüber der Bundesbahn vertretenen Vorschlägen zusätzlich eine Schleife der geplanten S-Bahn-Verbindung zwischen dem Landkreis und Frankfurt erhalten, da damit eine wesentlich bessere Erschließung der City ermöglicht würde (fast fünfmal so viele zu erwartende Beförderungsfälle). Dieser Wunsch wurde allerdings trotz anhaltender Bemühungen wegen der Mehrkosten abgelehnt (die DB plant die S-Bahn-Führung auf der alten cityfernen Bahntrasse).

2. Erweiterung bzw. Ergänzung der überlieferten Stadtmitte: Wenn die baulichen und funktionalen Strukturen des überlieferten Stadtzentrums eine stärkere Beharrungskraft aufweisen, kommt es bei der Ansiedlung größerer neuer Einkaufskomplexe vielfach zu Cityerweiterungen durch die Anlage von regionalen Einkaufszentren am Cityrand. Diese ordnen sich innerhalb des Citygefüges teils ergänzend ein (z.B. Erlangen: Neuer Markt (1970), Freiburg: City-Center (1972), Heilbronn: Einkaufszentrum Wollhausplatz, Mülheim: City-Center Hans-Böckler-Platz (1974), Solingen: Turm-Zentrum (1969)), z.T. führen sie trotz Citynähe ein starkes Eigenleben (z.B. Aschaffenburg: City-Galerie); in Northheim und Peine bilden die integrierten Einkaufszentren von der Größenproportion her bereits ein starkes Gegengewicht zum überlieferten Haupteinkaufsbereich, mit dem sie aber eng verflochten sind⁹. In Böblingen hat das bereits 1966 in etwa 150 - 400 m Entfernung vom Rand des bisherigen Hauptgeschäftsbereiches errichtete und später mehrfach

8 Die Offenbacher Stadtkernsanierung ist knapp zusammengefaßt in der Denkschrift des Dezernats VI: „Fußgänger auf der II. Ebene, City-Erneuerung Offenbach a.M.“ (1970).

9 Siehe hierzu folgende Karten in *Monheim* 1975a: Aschaffenburg S. 95, Freiburg S. 130, Mülheim S. 181, Solingen S. 222, Northheim S. 190, Peine S. 201. Zu den Auswirkungen in Mülheim und Erlangen s.u. Kap. 3.3.3.

erweitere Regionale Einkaufszentrum hinsichtlich des zentralörtlichen Ranges das Stadtzentrum überflügelt und dessen weitgehende Stagnation bewirkt¹⁰.

Die Passantenstrukturen Regionaler Einkaufszentren weichen in vieler Hinsicht von denen gewachsener Stadtzentren ab; eine vergleichende Untersuchung überstieg die Möglichkeiten dieser Arbeit¹¹. Dennoch schien es notwendig, auf die bisher kaum berücksichtigten Verflechtungen zwischen der Entwicklung von Stadtzentren, innerstädtischen Fußgängerbereichen und integrierten Regionalen Einkaufszentren hinzuweisen. Im Rahmen dieser Betrachtung der Stadtentwicklungskonzeptionen sollen hier abschließend einige von Vogel (1978, S. 40 f.) aus der Sicht der Regionalen Einkaufszentren – weitgehend ohne explizite Bezugnahme auf entsprechende Entwicklungen in gewachsenen Fußgängerbereichen – vorgenommene Beurteilungen als Beleg für die engen Wechselbeziehungen zwischen dem technisch-ökonomisch orientierten Ausbau von Fußgängerbereichen und der Gestaltung von Einkaufszentren zitiert werden:

„Wer sich . . . in das ständige Hin und Her, das Überwechsellern der Fußgänger von einem Ladenstreifen zum andern und das ungezwungene Schlendern längs der Schaufensterfronten versetzen kann, begreift bald, daß hier der Verbraucher unschwer über *Sonderaktionen der Geschäftsleute* außerhalb der stationären Ladenlokale ansprechbar ist. . . . Ebenso wären Artikulationen des *öffentlichen Lebens* wie Bürgerinitiativen oder Veranstaltungen vor demokratischen Wahlen in der Fußgängerzone zwischen den Ladenzeilen denkbar. Voraussetzung bliebe freilich, daß der ursprüngliche Zweck dieses Funktionsraumes, die Hilfestellung bei der Distribution von Waren und Dienstleistungen nicht durch Fremdeinflüsse überlagert oder beeinträchtigt würde. Optimale Verhältnisse herrschen, wenn eine *Wohlausgewogenheit* zwischen der Einzelhandelsleistung und den akzessorischen Erlebnisaneicherungen besteht und der Kunde den Eindruck der Befriedigung, das Bewußtsein einer erfolg- und erlebnisreichen Betätigung mit nach Hause nimmt. Es ist außerdem nicht von der Hand zu weisen, daß die Einkaufsatmosphäre durch zusätzliche *landschaftsgärtnerische Anreize* wie Grünaussparungen, Blumenrabatten, Sträucher, Stauden und Bäume, durch Wasserspiele, Plastiken, Parkbänke, sorgfältig plazierte Ruheazonen und Spielinseln an Attraktivität gewinnen kann . . .“

„Der ‚Mall‘ (kommt) die Aufgabe der *Entspannung* und des *Divertissements* einer ohnehin von wertbedingten Reizfluten stark beeinflussten Kundschaft zu . . . Die Geschäftsleitungen intakter Einkaufszentren haben längst erkannt, daß sie . . . die durchschnittliche *Verweildauer* des Kunden ausdehnen (müssen), zumal sich dann eben die Gelegenheiten mehren, weitere Kaufkraftanteile abzuschöpfen. Zunächst fiel freilich der Gedanke schwer, das gewünschte Resultat ganz einfach über derart ‚passive‘ Funktionszonen zu erzielen . . .“

„Neben der Abkehr von monofunktionalen Kaufanlagen zugunsten multifunktionaler Kommunikationsplätze setzt sich immer stärker der Gedanke durch, eine ‚humanere‘ Umgebung gerade während der unmittelbaren Einkaufsgänge ins Leben zu rufen. Das bedeutet: Durchmischung einseitig profitorientierter Raumnutzungen in der Mall mittels *akzessorischer Aktionsflächen ohne direkte kommerzielle Bindung*; Flächen, deren Aufgabe darin bestehen soll, einer konzentrierten Konsumgüter- und Dienstleistungsgestaltung manches von der unweigerlich für den Kunden entstehenden Streßsituation zu nehmen. Das Angebot solcher Nutzflächen findet erfreulicherweise im jüngsten Innovationsstadium mehr und mehr Beachtung und reicht von Kinderhorten und Kinderspielplätzen bis zum öffentlichen Hallenschwimmbad und der Kegelbahn. Hauptsächlich wegen der mannigfaltigen Möglichkeiten der räumlichen Beanspruchbarkeit muß jedoch in den aufgezeigten Zusammenhängen dem *Gelingen der ‚Mall‘ absolute Priorität* eingeräumt werden . . . Es soll ja der Freiraum zwischen den Ladenzeilen etwas ähnliches wie die *Illusion einer traditionellen, leistungsfähigen Geschäftsstraße* wecken.“

Eine Sonderform des auf die Trennung der Verkehrsarten zielenden technisch-ökonomischen Stadtumbaus sind die unterirdischen Einkaufszentren im Bereich von Fußgänger-

10 Das Böblinger Regionalzentrum wird detailliert von Vogel (1978) untersucht. Leider enthält diese Arbeit keine empirischen Daten über die Wechselbeziehungen zwischen Stadtmitte und Einkaufszentrum und über die Auswirkungen der Zentrumsgründung auf das historische Stadtzentrum (Strukturwandel, Geschäftsaufgaben). Gelegentliche Hinweise lassen auf eine starke Verödung schließen.

11 Zur Passantenstruktur in Regionalen Einkaufszentren siehe Falk (1975); einige Gesichtspunkte werden auch von Vogel (1978) angesprochen.

unterführungen und U-Bahn-Knotenpunkten. Größte derartige Einkaufszentren sind das Stachus-Einkaufszentrum in München und die Passerelle in Hannover; ähnlich zentral liegt die Hauptwachen-Unterführung in Frankfurt. Darüber hinaus gibt es in vielen weiteren Fußgänger-Unterführungsanlagen größere oder kleinere Einkaufszentren¹².

Die zunächst als Fortschritt gefeierten unterirdischen Ladenzentren sind bei den Innenstadtbesuchern überwiegend weniger beliebt, als ebenerdige, offene Einkaufsstraßen. Durch diese emotionale Abneigung und durch die zu überwindenden Niveauunterschiede bilden die meisten von ihnen keine vollwertigen Verknüpfungen der durch breite Fahrstraßen zerteilten Hauptgeschäftsbereiche. Symptomatisch für die sich wandelnde Einschätzung ist das Schicksal der einst als städtebauliche Glanzleistung gerühmten Frankfurter Hauptwache: Die von ihr unterquerte und lange für unverzichtbar gehaltene Hauptverkehrsstraße soll inzwischen für den Autoverkehr gesperrt werden, um den höchstzentralen Hauptwachenbereich auch ebenerdig ganz den Fußgängern vorzubehalten.

Passagen

Eine weitere Maßnahme für den technisch-ökonomisch orientierten Umbau von Stadtzentren ist die Anlage von Passagen. Sie bildet allerdings in mehrfacher Hinsicht einen Übergang zu den im folgenden Abschnitt darzustellenden komplexeren Konzeptionen für vielfältig-urbane Fußgängerbereiche: Im Unterschied zu den bisher dargestellten, schwerpunktmäßig auf die Hauptgeschäftsstraße des Stadtzentrums bzw. die Mall des Einkaufszentrums beschränkten Fußgängerstraßen dienen Passagen gerade der Schaffung weniger stark frequentierter Nebengeschäftslagen mit niedrigeren Ladenmieten (*Hantschk* 1968) und tragen dadurch zur Entwicklung vielseitig verflochtener Fußwegbeziehungen und eines kleinteilig differenzierten Freiraum- und Nutzungsangebotes bei¹³. Auch fügen sie sich baulich im Unterschied zu neuen Einkaufszentren überwiegend gut in die gewachsenen Stadtstrukturen ein und erfordern keine aufwendigen Verkehrerschließungsmaßnahmen.

Angesichts der zahlreichen Vorteile von Passagen und des relativ überschaubaren Planungs- und Bauaufwandes ist es erstaunlich, daß beim Wiederaufbau der kriegszerstörten Innenstädte nur München diese bereits im 19. Jahrhundert erprobte Bauform (*Geist* 1969) konsequent genutzt hat – in anderen Städten blieben Passagen isolierte Einzelmaßnahmen. Erst seit Mitte der 60er Jahre führen das Vorbild Münchens sowie die zunehmende Verdichtung und Wertsteigerung in den zentralsten Teilen der Innenstädte und die stärkere Neigung zum technisch-ökonomischen Stadtumbau dazu, daß häufiger Passagen angelegt werden¹⁴.

Das heutige System der Passagen in München wurde in seinen Grundzügen bereits von *Abel* (1950) entwickelt. Dieser hatte am Beispiel Münchens die städtebaulich-verkehrstechnische Konzeption einer vollständigen Neuordnung der innerstädtischen Verkehrserschließung entworfen. Abel wollte Fußgänger- und Fahrverkehr dadurch räumlich voneinander trennen, daß er die Innenbereiche der

12 Im Ausland sind unterirdische Einkaufszentren vor allem in Regionen mit langen Wintern in erheblichem Umfang errichtet worden. Siehe dazu z.B. *Peters* (1973, S. 36 - 46) und für Japan *Schöllner* (1976).

13 Eine weitere diesen Zwecken dienende Stadtentwicklungsmaßnahme ist die Öffnung noch im Zentrum erhaltener Innenhöfe für den öffentlichen Zugang. Hierfür hat sich z.B. das „Münchner Forum“ mit erheblichem Engagement, allerdings zunächst geringem Erfolg, in einer Aktion „Öffnet die Höfe“ eingesetzt (*Patellis* 1971).

14 Beispielhaft für diese Entwicklung ist Düsseldorf: Auf einem Trümmergrundstück am Prestigeboulevard Kö sollte zunächst ein Warenhaus errichtet werden; stattdessen entstand dann 1967 eine bald schon erweiterte großzügige Passagenanlage; ihr Erfolg regte an der Kö den Bau von drei weiteren Passagen an.

Baublöcke den Fußgängern reservierte und auch die Geschäftsfrenten dorthin orientierte und die Straßen dem Fahrverkehr vorbehielt. Dies hätte eine tiefgreifende Umgestaltung der Stadt bedeutet, deren „Gesicht“ ja bisher der Straße zugewandt ist. Man ließ in München den Straßen ihre Vorrangstellung auch für den Fußgängerverkehr, schuf jedoch mit einem sukzessiv ausgebauten System von Passagen wichtige zusätzliche Bewegungsräume.

In der Münchner Innenstadt entstanden bis 1966 64 Passagen mit 700 Geschäften und 11750 m Passagenfronten – davon 5700 m reine Schaufenster (Schaufensterlänge der Neuhauser-/Kaufinger Straße: 700 m!) (Hantschk 1968). Die Passagen ermöglichten eine wesentliche Bereicherung des Angebots der City und ließen die Atmosphäre von Fußgängerbereichen bereits in einer Zeit entstehen, als die Haupteinkaufsstraßen noch vom Verkehr überflutet waren.

Ursprünglich gewannen die Passagen einen wesentlichen Teil ihrer Attraktivität durch ihren Kontrast zu den verkehrsüberlasteten Einkaufsstraßen. Angesichts der Ausbreitung von Fußgängerbereichen wird ihre weitere Entwicklung unterschiedlich beurteilt. Hantschk (1968) befürchtete bei seiner vor Einführung des Münchner Fußgängerbereichs abgeschlossenen Untersuchung, daß die Passagen ihre Attraktivität verlören, sobald auch die übrigen Einkaufsstraßen verkehrsfrei und ansprechend gestaltet werden. Man kann jedoch feststellen, daß durch den Ausbau netzförmiger Fußwegverbindungen die Neigung der Innenstadtbesucher gefördert wird, von den großen „Einkaufsrennstrecken“ abzuweichen, und daß der größere Freizeitwert der Innenstadt gerade auch den Passagen zugutekommt. Außerdem dürften mit steigenden Ladenmieten in den Fußgängerbereichen die relativ geringeren Mieten in den Passagen für das zunehmend spezialisierte Einzelhandelsangebot an Bedeutung gewinnen. Insgesamt bilden Passagen eine wichtige Ergänzung von Einkaufs-Fußgängerstraßen.

2.2.2 Fußgängerbereiche als Instrument für komplexe Stadtentwicklungsstrategien

Die bisher dargestellte vorrangig technisch-ökonomisch orientierte Neuordnung der Innenstädte bestimmte zwar weitgehend, aber keineswegs ausschließlich den Nachkriegs-Wiederaufbau und den anschließend in den Zeiten starken Wirtschaftswachstums begonnenen Umbau der Innenstädte. Von Anfang an gab es daneben Tendenzen, die historisch überlieferten Proportionen und Maßstäbe zu erhalten. Oft konnten sie sich nur in „Denkmalsinseln“ durchsetzen (typisches Beispiel ist Braunschweig), z.T. haben sie jedoch tiefgreifende Umwandlungen verhindert. Inzwischen sieht man wesentlich klarer die weit über das historische und ästhetische hinausgehende Bedeutung überlieferter städtebaulicher Proportionen für die „Urbanität“, die Dichte und Vielfalt der Nutzungen, Eindrücke und Kontakte und für die städtische Kontinuität und Identität. Hinzu kommt, daß das zunehmende politische Bürgerengagement zur verstärkten Kritik an den nur scheinbar technisch-neutralen, objektiven Entscheidungen im Städtebau führte.

Zu Beginn der auf die Erhaltung städtischer Dichte, Geschlossenheit und Maßstäblichkeit gerichteten Planungen spielten Fußgängerbereiche noch kaum eine Rolle – eher wirkten persistente Strukturen und Konzeptionen weiter. Zwar erleichterte die Beibehaltung der historischen Maßstäblichkeit in der gesamten Innenstadt (und nicht nur in alten Haupteinkaufsstraßen) später die Einführung umfassend konzipierter Fußgängerbereiche; es gibt aber zahlreiche Beispiele sowohl für vom Maßstab her „fußgängergerechte“ Städte ohne oder mit kleinem Fußgängerbereich, als auch für zunächst in ihren Maßstäben modernem Verkehr angepaßte Städte, die heute umfangreiche Fußgängerbereiche anlegen. Frühere Entscheidungen schaffen also Rahmenbedingungen, ohne die weitere Entwicklung bindend zu determinieren. Im Folgenden sollen typische Beispiele der Entwicklung umfassender Fußgängerbereichskonzeptionen dargestellt werden. Dabei zeigt sich, daß es sich meist nicht um konsequent-gradlinige Abläufe handelt, sondern daß es

mehrfache Kurswechsel und z.T. sogar ein Nebeneinander sich widersprechender Maßnahmen gibt.

Nürnberg

Die Leitbilder der Erhaltung bzw. Wiedergewinnung einer „menschlichen Stadt“ erscheinen oft als grundsätzlich neuer Trend. Es zeigt sich jedoch, daß gleichzeitig mit den vielbeachteten Beispielen technisch-ökonomisch orientierter Neuordnungen von Innenstädten bereits diese „neuen“ Forderungen als Leitbilder beim Wiederaufbau kriegszerstörter Städte vertreten waren. Gleichsam der „Antipode“ Kassels (s.o.) hinsichtlich der Wiederaufbaukonzeption ist Nürnberg. Auch hier wurde 1947 ein Planungswettbewerb durchgeführt und gingen Vorschläge ein, die innerhalb des historischen Mauerings nur den wichtigsten nord-südlichen Straßenzug in seinem Verlauf belassen und mit historischen Gebäuden bestücken wollten (s. *Schmeißner* 1974). Hier entschied sich der Stadtrat jedoch dafür, den historischen Charakter der Innenstadt wiederherzustellen und den Verkehr innerhalb der Mauern zu beruhigen (Fußgängerstraßen waren nicht vorgesehen). Vor allem sollten keine breiten Straßenschneisen durch den historischen Kernbereich gelegt werden – der Verkehr sollte durch die auf drei Seiten großzügig ausgebauten Tangenten aufgenommen werden.

Ein Vergleich der Straßen und öffentlichen Freiräume in der Altstadt 1939 und 1970 (*Mulzer* 1972, Karte 13) bestätigt einerseits die grundsätzliche Konstanz des Erschließungsmusters, läßt andererseits aber zahlreiche kleinere Eingriffe erkennen (Straßenverbreiterungen und Durchbrüche)¹. Diese Eingriffe haben in ihrer Summe die städtebauliche Vielfalt spürbar verringert, sie sind allerdings wesentlich weniger einschneidend, als in vielen anderen historischen Innenstädten (z.B. Essen, Dortmund, Frankfurt).

Am Beispiel Nürnbergs zeigen sich in charakteristischer Weise die Veränderungen städtebaulicher Konzeptionen (der faktischen – nicht der proklamierten) und deren Auswirkungen auf das Gefüge der Innenstadt².

Bereits 1945 machte die Stadtverwaltung einen ersten Grundplan als Diskussionsgrundlage für den Wiederaufbau. Zunächst dachte man durchaus daran, „zur Berücksichtigung der künftigen Verkehrsentwicklung Straßenverbreiterungen entsprechenden Ausmaßes vorzusehen, Auflockerungen des Straßengefüges durch die Anlage größerer Plätze zu erreichen“ (Verwaltungsbericht 1945 - 1949, zit. bei *Mulzer* 1972, S. 48). Aus diesem Grund bestand in den ersten Jahren für fast die gesamte Altstadt eine Bausperre! 1947 fand ein Architektenwettbewerb zur Aufbauplanung statt, der u.a. Alternativen zum Grundplan von 1945 bringen sollte (vgl. *Schmeißner* 1974). Die z.T. vorgebrachten Vorschläge zu einer nahezu vollständigen Auflösung des überlieferten städtebaulichen Gefüges zugunsten eines „zeitgemäßen Wiederaufbaus“ wurden jedoch abgelehnt. Nicht zuletzt die mit der Währungsumstellung knapper gewordenen finanziellen Mittel führten dazu, daß man auf weitergehende Planungen verzichtete und sich auf wenige unumgänglich erscheinende Eingriffe beschränkte.

Auf dieser Basis wurde 1950 ein Grundplan beschlossen, der den Wiederaufbau nach folgenden Leitlinien festlegte: „Der historische Stadtgrundriß soll in seiner Struktur im wesentlichen erhalten bleiben . . . Durch die Altstadt darf keinerlei Durchgangsverkehr geführt werden . . . Die Verkehrsengpässe . . . sollen durch sinnvolle Erweiterungen der Straßenräume beseitigt werden“ (Verwaltungsbericht, nach *Mulzer* 1972, S. 50). Dieser Entschluß ging im wesentlichen zwar auf die Macht des Faktischen zurück, wurde aber durch das Bewußtsein des historischen Werts und der relativ günstigen Anlage

1 Kartenübersicht s. *Monheim* 1975a, S. 191. Die dortige Karte 2 enthält nur die von der Verwaltung angegebenen, geplanten Straßendurchbrüche. Zu den bisherigen Verbreiterungen und Durchbrüchen siehe *Mulzer* 1972, Karte 13.

2 Der Wiederaufbau Nürnbergs ist von *Mulzer* (1972) ausführlich in einer kritisch-normativen Untersuchung dargestellt. *Mulzer* geht es vor allem um die Kräfte der Beharrung und des Wandels, des ortsspezifischen und des fremd-ubiquitären in der Baustruktur. Seine Arbeit bildet einen guten geographischen Beitrag zum Problem der Leistungen und Versäumnisse in der Stadtbildpflege.

des bisherigen Straßennetzes bestärkt . . . Andererseits fehlte aber auch ein bewußtes Bekenntnis zu dieser Lösung, die im ganzen als Kompromiß empfunden wurde. Die Zielvorstellung einer fußläufigen, bazarähnlichen Innenstadt, die sich in wesentlichen Teilen von vornherein dem motorisierten Verkehr verschließt, klang noch mit keinem Wort an“ (*Mulzer 1972, S. 50*).

Enthielt schon der Grundplan von 1950 einige strukturverändernde Neuerungen, so zeichneten sich seit 1953 in zunehmendem Maße Korrekturen zugunsten des Verkehrs ab³: *Mulzer* zeigt dies u.a. am Beispiel der neu geschaffenen Nord-Süd-Verbindung zwischen den beiden Altstadthälften. Der bis 1959 vollendete Teil fügt sich trotz erheblicher Straßenbreite durch mehrfache Knicke und Gebäudestaffelungen noch relativ gut ins Altstadtgefüge ein. Der jüngere Nordteil (Tetzeltgasse) ist dagegen „nach den Gesichtspunkten des schnellen Verkehrs angelegt; baukünstlerische oder raumbildende Überlegungen sind nicht mehr erkennbar“ (S. 54). Gleichzeitig wurde die Straße damit faktisch von einer Erschließungs- zu einer Durchgangsstraße aufgewertet (seit 1972 ist der Südteil dieser für den Autoverkehr durchbrochenen bzw. erweiterten Straße in den Fußgängerbereich einbezogen!). In den 60er Jahren wurden an vielen anderen Stellen die bisherigen Planungen zugunsten freier Flächen für den fließenden und vor allem für den ruhenden Verkehr verlassen, wobei die Lösungen ästhetisch wie sozial oft unbefriedigend waren. Anfang der 70er Jahre begann dann, abgeschirmt von der öffentlichen Diskussion, die Anlage eines „inneren Rings“ in der südlichen Altstadt entlang der älteren Stadtmauer als ein tiefgreifender Einschnitt in das Stadtgefüge⁴.

Insgesamt läßt sich im Laufe der Entwicklung ein „zunehmendes Bedürfnis nach nachträglicher Erweiterung der Verkehrsflächen erkennen. Leitbild im Wettlauf mit der Lawine des Individualverkehrs war offenbar die im Rahmen des Möglichen noch autogerechte oder wenigstens autofähige Stadt“ (*Mulzer 1972, S. 58*). Die Flächenansprüche des Individualverkehrs führten sogar mit zu einer starken Reduzierung des öffentlichen Nahverkehrs⁵. Bis 1970 läßt sich keine „grundsätzliche Tendenz zur Bevorzugung der Fußgänger erkennen. Zwar wurde 1961 der Nordteil der Pfannenschmiedgasse und 1966 nach jahrelangen Vorbereitungen . . . auch ihr Südteil zusammen mit der Breiten Gasse zur Fußgängerzone erklärt; aber diese Einkaufsstraßen sowie die anderen autofreien Räume im Umkreis des Hauptmarkts bildeten nur kleine, isolierte Inseln, die nach einer Studie des Stadtplanungsamts vom 4. 11. 1964 auch in Zukunft nicht verbunden, sondern lediglich durch einige weitere Straßen . . . vergrößert werden sollten. Der überraschende Erfolg der ersten Fußgängerstraßen, die sich rasch zu Zentren des kommunikativen und kommerziellen innerstädtischen Lebens entwickelten, scheint nun aber in der Gegenwart zusammen mit dem Unbehagen über die unlösbare Verkehrsmisere, mit dem wiedererwachten Umweltbewußtsein und mit zunehmenden gesellschaftsbewußten Strömungen den Boden für eine erhebliche Änderung der bisherigen Verkehrskonzeptionen bereitet zu haben“ (S. 58 f.) (s. Abb. 6).

Seither hat sich aufgrund politischer Entscheidungen trotz anhaltenden Widerstandes von Einzelhandels- und Verkehrslobby ein relativ umfassendes Konzept für einen Fußgängerbereich durchgesetzt, der die beiden Altstadthälften miteinander verklammern und sogar nach Süden unter der Bahn hinweg bis zum Aufseßplatz reichen soll. Dieses Konzept ist eingebettet in das 1972 verabschiedete „*Entwicklungskonzept Altstadt*“.

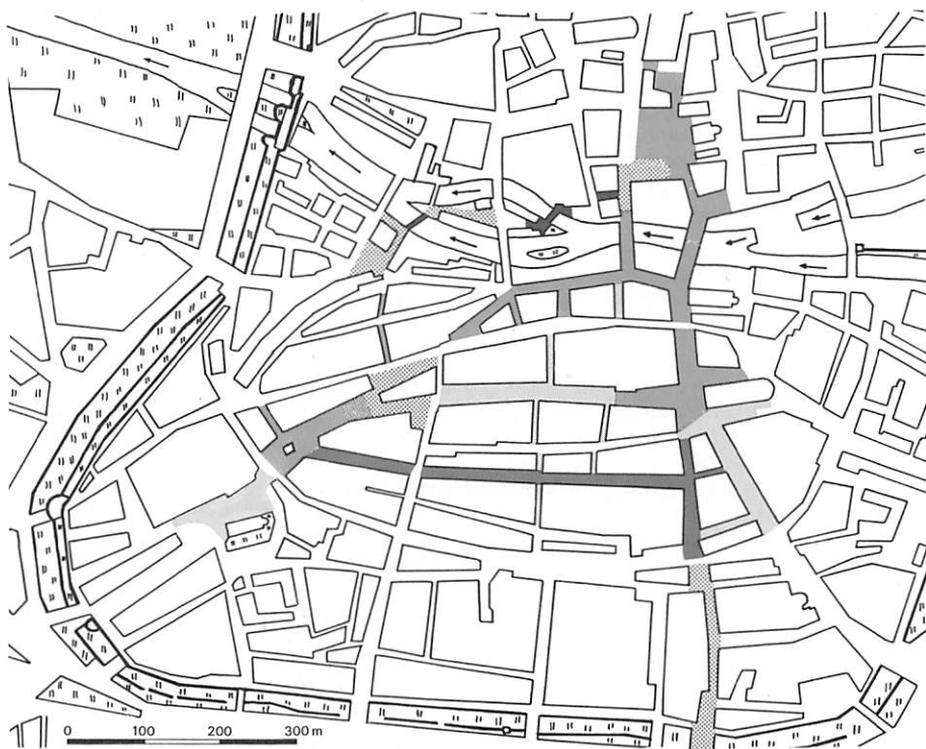
3 Mitte der 50er Jahre vollzog sich auch eine Wende in der Erhaltung der historischen Bausubstanz, die zwar nicht in den offiziellen Verlautbarungen („die rhetorische Fassade blieb bis in die Gegenwart hinein aufrechterhalten“), wohl aber in der tatsächlich wesentlich geringeren Bereitschaft zum Wiederaufbau wichtiger Baudenkmäler in ihrer historischen Form erkennbar wird (s. 85 f.).

4 Obwohl neue Baufuchten bereits die Planung dieses Rings erkennen ließen, wurden *Mulzer (1972, S. 58)* Informationen über neue Straßenplanungen verweigert.

5 Die Zahl der Haltestellen innerhalb der Altstadt sank auf 36 %, die Zahl der Abfahrten auf 28 % des Vorkriegsangebotes. Eine schon vorbereitete neue Straßenbahnverbindung zwischen nördlicher und südlicher Altstadt wurde wegen befürchteter Verkehrsbehinderungen nicht mehr gebaut (*Mulzer 1972, S. 72*).

Abb. 6: Entwicklung des Nürnberger Fußgängerbereichs

(Legende s. Abb. 4, S. 42)



Während die Konzeption des Fußgängerbereichs in mehreren Entscheidungsschritten aufgrund politischer Leitvorstellungen (z.T. über die Verwaltungsvorschläge hinausgehend) erheblich erweitert wurde, ordnete man sich im Bereich der Autoverkehrsführung weitgehend technischen Sachzwängen unter⁶. Alle zunächst von der Verwaltung untersuchten Erschließungsmodelle, die zu einer Verkehrsberuhigung innerhalb der Altstadtmauern geführt hätten, wurden wegen der durch sie verursachten Belastungszunahmen auf den Grabentangenten (besonders auf dem Frauentorgraben) als nicht realisierbar abgelehnt. Man hielt es für unumgänglich, die Altstadt von allen Seiten aus möglichst zügig mit dem Pkw durchqueren zu können und innerhalb der Altstadt sowohl einen die Nord- und Südhälfte verbindenden Ring (auf zwei Drittel Länge in beiden Richtungen befahrbar), als auch für die südliche Lorenzer Altstadt (Hauptgeschäftsbereich) einen eigenen Einbahnring anzubieten. Dazu mußte für den Südteil des inneren Ringes der Straßenzug erst noch verbreitert werden. An den vier Schnittstellen des Ringes mit den Hauptpassantenströmen entstanden schwierige Konfliktpunkte – besonders gravie-

6 Zur Verkehrsplanung s. *Generalverkehrsplan . . . Nürnberg* (1975). Die große Zahl der dort detailliert dargestellten Erschließungsalternativen erlaubt aufschlußreiche Vergleiche.

rend im Bereich des höchsten Passantenaufkommens an der Kreuzung Königstraße/ Adlerstraße. Deshalb wurde diese Querung im Zuge des Fußgängerbereichsausbaus geschlossen, 1976 mußte man sie jedoch aufgrund eines Gerichtsbeschlusses wieder öffnen, wodurch zumal in Zeiten hohen Passantenaufkommens eine empfindliche Störungsquelle entstand⁷. 1979 wurde der Stadt schließlich gerichtlich genehmigt, die Überfahrt (= Parkhauszufahrt) wieder zu schließen.

Die bisherige Änderung des Straßennetzes und Ausweitung der Fußgängerbereiche wird im Generalverkehrsplan „nur als erster Schritt“ verstanden (*Generalverkehrsplan 1975*, S. 71). Die als langfristig wünschenswert bezeichnete Verringerung des Kfz-Verkehrs in der Altstadt halten die Stadtplaner für nur dann erreichbar, wenn sich die heutigen Verkehrsgewohnheiten tiefgreifend wandeln. Allerdings fehlen Hinweise darauf, wie diese Wandlungen erfolgen sollen – sie sind ja nicht das Ergebnis „natürlicher Prozesse“, sondern können alleine durch planerische Maßnahmen bewirkt werden. Einen Beitrag hierzu dürfte der Ausbau öffentlicher Massenverkehrsmittel (U-Bahn-Bau) bilden, auf den jedoch hier nicht eingegangen werden kann.

Mit der relativ ausführlichen Skizze der verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung der Nürnberger Altstadt soll gezeigt werden, wie komplex und wechselhaft die Entwicklung nach den Kriegszerstörungen verlaufen ist. Dabei lassen sich zwei Grundströmungen feststellen: Die Anpassung an die Erfordernisse von Wirtschaft und Verkehr einerseits, die Erhaltung bzw. Wiedergewinnung urbaner Vielfalt, Individualität und „menschlicher Maßstäbe“ in Nutzung und städtebaulichem Gefüge andererseits. Die tatsächliche Entwicklung bietet meist einen Kompromiß, der durch das stärkere Durchsetzungsvermögen der einen oder der anderen Strömung gekennzeichnet ist. Bei den entscheidenden Wettbewerben und Ausschußsitzungen traten fast immer Exponenten beider Konzeptionen auf – es ist also keineswegs so, daß alle etwa dem Bild der „verkehrsgerechten Stadt“ gefolgt wären und man die heutigen Einsichten damals nicht hätte haben können. Und wie in den 60er Jahren viele Fußgängerstraßen nur als Kompromiß zugestanden wurden (und man sie nicht als System konzipierte), so führt man heute in Nürnberg und andernorts Straßendurchbrüche als Kompromiß weiter, obwohl diese dem offiziellen System von Verkehrsberuhigung und zusammenhängenden Fußgängerbereichen widersprechen. Die Analyse der städtebaulichen Entwicklungen darf sich wegen dieser Widersprüchlichkeiten nicht allein auf die offiziellen Verlautbarungen (Ratsbeschlüsse und Verwaltungsberichte) stützen, sondern muß vor diesem Hintergrund die tatsächlichen Entscheidungen analysieren. Was hier am Beispiel Nürnbergs gezeigt wurde, ist mit anderen Gewichtungen und zeitlichen Verschiebungen auch in anderen Städten abgelaufen – bzw. noch zu erwarten.

Freiburg

Ein weiteres Beispiel für die schrittweise Entwicklung komplexer Konzeptionen bildet der Freiburger Fußgängerbereich, der bei etwa gleicher Größe wie der Nürnberger Fußgängerbereich entsprechend der anderen Grundrißstruktur und Abmessungen der Innenstadt wesentlich kompakter ist (Abb. 7)⁸.

In Freiburg verzichtete man trotz ebenfalls starker Kriegszerstörungen konsequenter als in Nürnberg auf Straßenverbreiterungen und Durchbrüche innerhalb der (allerdings

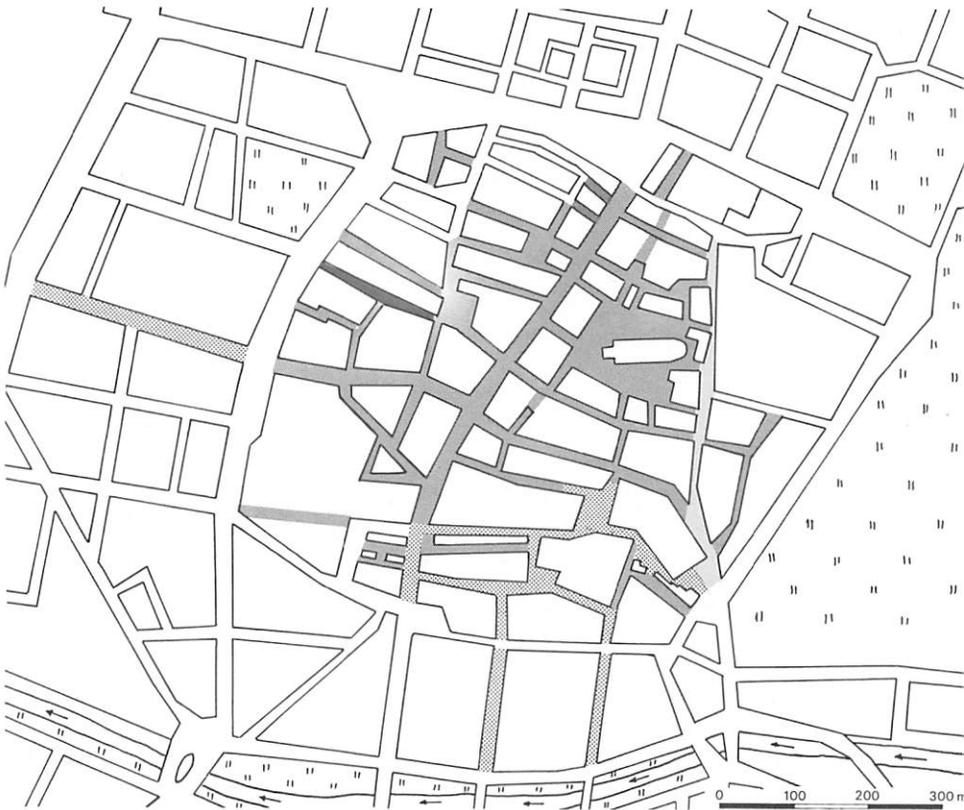
7 Am Samstag, den 11. 12. 1976, wurde zwischen 11 und 12 Uhr ein Strom von 18965 Fußgängern durch 537 Kfz gekreuzt.

8 Weitere Karten s. *Monheim* 1975a, S. 130. (Karte 2 enthält infolge fehlender Angaben der Stadtverwaltung keine Angaben für die Straßendurchbrüche und Verbreiterungen (bes. Innenstadtring!). Karten zum Freiburger Fußgängerbereich bringt auch *Haubrich* (1974) in seinem Lernspiel „Fußgängerbereiche“.

wesentlich kleineren) Altstadt. Bereits 1949 beschloß der Stadtrat, fünf Seitengassen der breiten Haupteinkaufsstraße für den Individualverkehr zu sperren, doch scheiterte die Realisierung an mannigfachen Widerständen. So wurde 1950 nur die von Kriegszerstörungen weitgehend verschonte und nun besonders stark frequentierte obere Eisenbahnstraße (heute Rathausgasse) gesperrt, doch blieb auch hier der Anlieger- und Lieferverkehr noch bis 1956 ganztägig zugelassen. Bei den übrigen vier Seitengassen wurde der Sperrungsbeschluß 1954 rechtskräftig, aber erst 1965 bzw. 1968 verwirklicht! 1970 bis 1972 wurden dann einige bedeutendere Nebengeschäftsstraßen und Plätze der Altstadt (u.a. ein Teil des Münsterplatzes) gesperrt. Die breite Haupteinkaufs- und Durchgangssachse Kaiser-Joseph-Straße wurde 1955 samstags für den Individualverkehr gesperrt, doch mußte diese Maßnahme nach zwei Monaten wegen des Widerstandes der Einzelhändler (zu 55 % dagegen) wieder aufgehoben werden.

Im Unterschied zu der stockenden Ausweisung von Fußgängerbereichen ging seit 1962 der Ausbau eines viersprugigen Innenstadtringes zügig voran; er konnte 1970 abgeschlos-

Abb. 7: Entwicklung des Freiburger Fußgängerbereichs
(Legende s. Abb. 4, S. 42)



sen werden. Im unmittelbaren Anschluß an diesen Ring konnte außerdem ein umfangreiches Parkraumangebot erstellt werden. Zwei der Tiefgaragen entstanden am Nordrand der City als Bestandteile neuer Einkaufszentren.

Nachdem bei Entscheidungen der 60er Jahre der technisch-ökonomisch bestimmte Umbau der Innenstadt ein immer größeres Gewicht erhalten hatte, begann Anfang der 70er Jahre eine Neuorientierung der Stadtplanung. Erstes Ergebnis war 1971 eine vielseitige Bestandsaufnahme der Innenstadt entsprechend den neuen Zielsetzungen, die als Grundlage für eine räumlich und inhaltlich umfassendere Entwicklungskonzeption dienen sollte („Zur Diskussion“ 1971).

Die Karten des Diskussionsbandes sind von einem knappen Text begleitet, der vor allem zur Stellungnahme auffordern will und selbst Stellung bezieht. Da die dort angesprochenen Gesichtspunkte gut die umfassende Konzeption bei der Einrichtung des Fußgängerbereichs erkennen lassen, sollen sie hier auszugsweise wiedergegeben werden.

Zur Entwicklung seit 1200: Die Innenstadt ist unverändert Mittelpunkt geblieben und hat sich in Straßen- und Platzräumen kaum verändert. Dies bedeutet zwar gelegentlich Zwänge für den Funktionswandel (vor allem für die Autofahrer), bedeutet aber auch, daß hier ein unverwechselbarer Stadtgrundriß von außerordentlichem optischen Reiz erhalten ist, der ideal für Fußgänger ist. Die Planer meinen, daß dieser Stadtkern weder als Museum unter die Glasglocke gestellt werden sollte, noch im Zuge immer neuer Anpassungen seine Identität aufgeben muß: „Eine kontinuierliche, sorgfältig ausgewogene Regeneration ist möglich, die Funktionen eines Stadtzentrums lassen sich in unserem historischen Stadtgrundriß heute noch erfüllen.“

Zu den schätzenswerten Bereichen: „Neben die Erhaltung wertvoller Einzelgebäude tritt in den letzten Jahren immer mehr der Begriff der *städtebaulichen* Denkmalpflege („Ensembleschutz“) in den Vordergrund.“ Die Planer meinen, daß bei Beachtung der die historischen Straßenräume prägenden Merkmale in einer historischen Straße zeitgemäße Neubauten eingefügt werden können. Ein wichtiges Sonderproblem sehen sie im Schutz typischer Nutzungsstrukturen, die in Gefahr sind, durch kapitalstärkere Interessen verdrängt zu werden, wodurch die gegenwärtige Nutzungsvielfalt beeinträchtigt würde. Je vielfältiger die Nutzung eines Bereichs ist, desto mehr trägt er zum innterstädtischen Leben bei.

Zum Innenstadtwohnen meinen die Planer: „Eine Durchmischung von Geschäfts- und Wohnfunktionen bis in jedes Haus (wie in der mittelalterlichen Stadt) ist bei heutigen Ansprüchen nicht durchführbar. Die Innenstadt muß als Ganzes gesehen werden. Und da ist in den Randzonen und gewissen Bereichen zwischen den Schwerachsen durchaus Platz für bewußtes, hochwertiges Innenstadtwohnen. Wir schützen uns damit vor Monostrukturen und bieten fußläufigen Anschluß an alle Aktivitäten des Zentrums.“

Zum Freizeitwert: Hier bietet die Innenstadt optimale Bedingungen: „Vielfalt des Angebotes, gute Verkehrsanschlüsse von allen Stadtteilen, Fußgängerräume zum Promenieren und Sich-Treffen.“ Das Angebot sollte „in allen Bereichen noch verstärkt werden, denn das Sich-Treffen, der tausendfältige Austausch von Meinungen, Ideen, Darbietungen – das ist *städtisches Leben*, für das der Stadtkern ideale Voraussetzungen bietet.“

Zur inneren Verkehrserschließung: Während früher die Straßenräume viele Aufgaben gleichzeitig erfüllten (Durchfahrt, Zufahrt, Laden, Fußgängerverkehr, Kinderspiel), ist dies heute durch Nutzungsintensivierung und Autoverkehr nicht mehr möglich. „In einem *abgestuften* System müssen die Funktionen auf das vorhandene Straßensystem verteilt werden . . . Das Schlagwort 'Sperrung der Innenstadt' müßte eigentlich heißen: '*Ordnung des Innenstadtkverkehrs*'“. Grundlagen dieser Ordnung sind eine Sektorengliederung der Innenstadt und eine Abstufung von Haupterschließung, Erschließung, Fußgängerbereich mit unbegrenzter Liefermöglichkeit, Fußgängerbereich mit zeitlich begrenzter Liefermöglichkeit, Fußgängerbereich ohne Lieferverkehr. Von außen nach innen nimmt der Bewegungsraum für Fahrzeuge ab, für Fußgänger zu.

Zu Fußgängerbereichen – Ausbaustufe 2: „Fast das gesamte historische Straßennetz der Altstadt läßt sich ohne weiteres als Zone mit *Fußgängervorrang* ausbilden. Dabei sind alle Teile dieses Netzes abgestimmt auf die Bedürfnisse der Anlieferung, Fußgängerbereiche und Anlieferung stören sich bei guter Organisation kaum.“

Für den Fußgängerbereich wurden in dem Band „Zur Diskussion“ (1971) zwei Ausbaustufen vorgeschlagen:

Stufe 1: Fußgängerbereiche, die planerisch gesichert waren und innerhalb der nächsten zwei Jahre verwirklicht werden konnten; es handelte sich überwiegend um Plätze und schmale Nebenstraßen mit geringer Verkehrsbedeutung.

Stufe 2: Alle für den Zeitraum bis etwa 1980 übersehbaren Möglichkeiten für Fußgängerbereiche in der Freiburger Innenstadt; demnach sollte der Fußgängerbereich fast die gesamte Stadtanlage von 1200 und Teile der südlichen Vorstadt (bis 1600) umfassen.

Die Stufe 1 wurde überwiegend bereits 1972 realisiert. Gleichzeitig lief eine intensive Diskussion um das Gesamtkonzept, auf Grund derer der Rat schon Mitte 1972 die mit der Einführung des großen Konzeptes notwendigerweise verbundene neue Verkehrsführung billigte. Als Sofortmaßnahme wurden die wichtigsten Einkaufsstraßen samstags den Fußgängern vorbehalten. Nach weiterer Diskussion mit den Beteiligten wurde im Juli 1973 der Bebauungsplan entsprechend der neuen Verkehrsführung geändert, und im November 1973 wurde der langfristig geplante, nahezu die ganze Innenstadt umfassende Fußgängerbereich als zeitlich unbefristeter Probelauf mit geringen Änderungen eingeführt und, als keine wesentlichen Probleme auftraten, endgültig beschlossen. 1975 konnte in einer Neuauflage des Bandes „Zur Diskussion“ eine positive Bilanz gezogen werden. Nach einer gewissen Atempause wird seit 1979 der Fußgängerbereich nochmals spürbar erweitert (s. Abb. 7).

Besonderes Spezifikum der Freiburger Lösung ist das System einer abgestuften Ausschließung des Kfz-Verkehrs: Die zentrale Kaiser-Joseph-Straße ist für jeglichen Kfz-Verkehr gesperrt (nur Straßenbahn und Busse verkehren); ihre Belieferung erfolgt über Seiten- und Parallelstraßen. Auch der Münsterplatz und einige Seitengassen sind absolut gesperrt. In den übrigen Fußgängerstraßen ist, wie allgemein üblich, der Lieferverkehr zeitlich befristet gestattet⁹. Mehrere randliche Erschließungsschleifen bzw. Stichstraßen werden zwar ebenfalls als Teile des Fußgängerbereichs ausgewiesen, in ihnen wurde jedoch der Lieferverkehr zunächst ohne zeitliche Einschränkung und seit 1979 mit Rücksicht auf die Wohnqualität zwischen 5 und 22 Uhr gestattet. Nach ihrem Umbau entsprechen diese Straßen den heute zunehmend in Wohngebieten eingeführten gemischtgenutzten Wohnstraßen (Koexistenz- oder Gleichberechtigungsstraßen).

Göttingen

Ähnlich wie in Freiburg gelang auch in Göttingen der Durchbruch zur heute verwirklichten bzw. beschlossenen komplexen Konzeption erst Anfang der 70er Jahre, nachdem die 1965 - 1969 von mehreren Gutachtergruppen erarbeiteten Strukturuntersuchungen und Planungsvorschläge als Planungsleitbild (*Erneuerung* . . . 1970) zu einer intensiven öffentlichen Diskussion und zur Entscheidungsbereitschaft der Kommunalpolitiker gegenüber widerstrebenden Interessengruppen geführt hatten.

Seit 1938 gab es für Göttingen im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Amtes für Stadtgestaltung (1935) umfangreiche Planungen für eine verkehrsgerechte Umgestaltung des historischen Stadtkerns durch Straßendurchbrüche und Parkplätze (s. *Denecke* 1979, S. 61). Diese wurden jedoch durch den Krieg und die unzerstörte Erhaltung der Innenstadt nicht verwirklicht. Statt dessen begann man 1962 mit der versuchsweisen Einführung eines Fußgängerbereichs, indem, zunächst nur samstags, insgesamt 16 Innenstadtstraßen für den Pkw-Verkehr gesperrt wurden (Abb. 8)¹⁰. 1966 wurden die Sperrungszeiten für den Haupteinkaufsbereich erweitert, doch mußte man angesichts des

9 Eigene Stellplätze auf Privatgrundstücken oder in Quartiergaragen können (mit Plakette) jederzeit angefahren werden. Zum kurzfristigen Be- und Entladen im Fußgängerbereich gibt es Ausnahmeplaketten.

10 Weitere Karten s. *Monheim* 1975a, S. 134.

Abb. 8: Entwicklung des Göttinger Fußgängerbereichs
(Legende s. Abb. 4, S. 42)



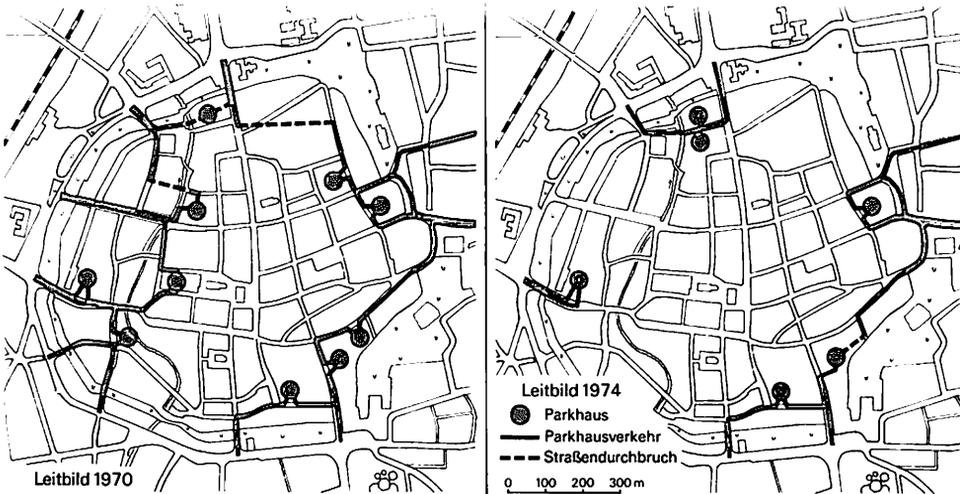
Widerstandes einiger Interessengruppen bei einem zeitlich beschränkten, versuchsweisen Fußgängerbereich bleiben. Um diese Zeit begann außerdem eine Diskussion um die Erneuerung der Innenstadt, an der sich auch das Göttinger Soziologische Seminar unter der Leitung von *Bahrdt* und Mitarbeit von *Herlyn* und *Schaufelberger* engagiert beteiligte¹¹. Erst 1971/72 wurde der Fußgängerbereich endgültig eingeführt, nachdem in

¹¹ Ergebnisse dieser Diskussion sind in großem Umfang eingegangen in den i.A. des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau bearbeiteten Band „Innenstadt und Erneuerung“ (1972) (Arbeitsbeginn 1967).

dem 1970 vorgelegten Entwurf eines Planungsleitbildes für die „*Erneuerung der Göttinger Innenstadt*“ der Fußgängerbereich als ein Kernstück dieses neuen Leitbildes herausgestellt wurde, mit dem „das Stadtbild attraktiver und lebendiger“ gemacht werden sollte. 1973 wurden die bis dahin die Haupteinkaufsstraße benutzenden Buslinien in dafür umgebaute Parallelstraßen verlegt, so daß 1974 die Haupteinkaufsstraße umgebaut werden konnte.

Das 1970 vorgelegte Planungsleitbild für die Innenstadt wurde in den folgenden Jahren intensiv diskutiert und erfuhr dabei einige wesentliche Änderungen, die gut die in diesen Jahren vielerorts zu beobachtende Durchsetzung neuer Zielvorstellungen für die Stadtentwicklung erkennen lassen und zu einem zweiten Entwurf eines Planungsleitbildes über „*die Entwicklung der Göttinger Innenstadt*“ (1974) führten, der dann auch vom Stadtrat verabschiedet wurde (Abb. 9)¹². Das 1970 zugrunde gelegte Konzept schleifenförmiger Erschließungsstraßen wurde dahingehend abgewandelt, daß die jeweils beson-

Abb. 9: Planungsleitbilder für die Göttinger Innenstadt 1970 und 1974: Fußgängerbereich und ruhender Verkehr



ders weit ins Zentrum vorstoßenden Schleifenabschnitte und Anliegerstraßen zugunsten von Fußgängerstraßen entfielen. Im Zusammenhang damit wurden statt 10 Parkhäusern nur noch 5 vorgesehen, die alle über sehr kurze Erschließungsschleifen vom Stadtkern aus erreicht werden können. Ein im Nordosten geplanter Durchbruch einer neuen Straßenschleife entfiel. Insgesamt wurde dadurch der Autoverkehr nochmals spürbar zugunsten der eigentlichen Innenstadtfunktionen zurückgedrängt. Das Nutzungskonzept für die Innenstadt wurde ebenfalls neueren Zielsetzungen angepaßt, indem die Pläne für

12 Die bereits in den 60er Jahren den Fußgängerbereich bekämpfenden Gruppen (sowohl IHK, Einzelhandelsverband und die meisten Einzelhandelsanlieger, als auch Polizei, Verkehrsausschuß, ADAC und Ratsopposition) waren auch 1974 gegen die Erweiterung des Fußgängerbereichs.

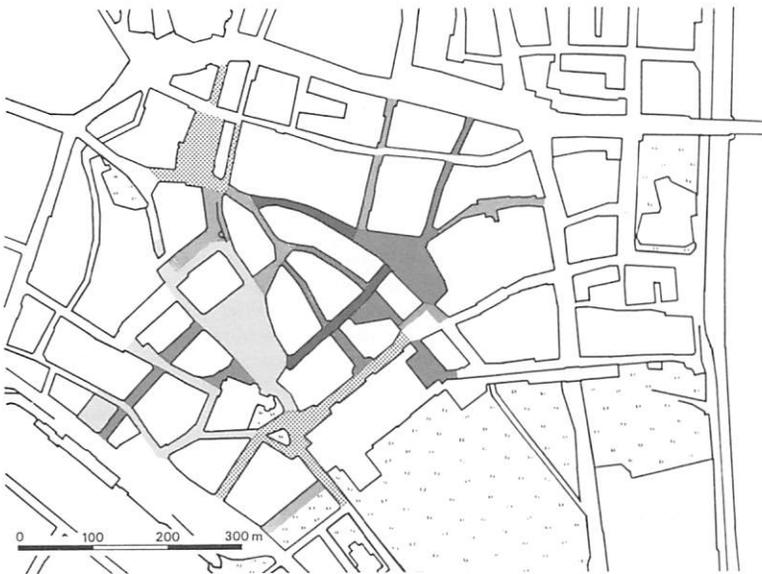
die Ansiedlung von Warenhäusern reduziert und mit Erfolg verstärkte Anstrengungen zur Steigerung des Wohnraumangebotes und zur Erhaltung kleinteilig gemischter Bau- und Nutzungsstrukturen gemacht wurden¹³. Bis 1991 soll der Fußgängerbereich nach einem schon jetzt festgelegten Zeitplan zu einem den größten Teil der historischen Altstadt umfassenden System erweitert werden.

Bonn

Der Fußgängerbereich im historischen Stadtzentrum von Bonn (Abb. 10)¹⁴ ist heute ähnlich groß und kompakt wie derjenige von Freiburg; in seiner Entstehungsgeschichte gibt es einerseits Parallelen, andererseits bezeichnende Unterschiede. Insgesamt vollzog sich seine Entwicklung ausgesprochen pragmatisch und ohne große Grundsatzdiskussionen. Schon 1948 wurden die beiden wichtigsten Geschäftsstraßen während des stärksten Besucherandranges (15 - 19 Uhr) für jeden Fahrverkehr gesperrt. Dabei handelte es sich jedoch (ähnlich wie bei den schon vor dem Krieg gesperrten Haupteinkaufsstraßen von Essen, Dortmund oder Köln) um reine Verkehrsmaßnahmen, mit denen man weder den Begriff, noch das Konzept eines Fußgängerbereichs verband und die in der öffent-

Abb. 10: Entwicklung des Bonner Fußgängerbereichs

(Legende s. Abb. 4, S. 42)



13 Zur Nutzungsentwicklung s. auch *Frieling* (1979). Der konzeptionelle Wandel hat – ähnlich wie in Freiburg – die 1969 begonnene Altstadtsanierung beeinflusst: Man bemüht sich verstärkt um die Erhaltung überlieferter Bausubstanz (z.B. bei dem ursprünglich zum Abriß vorgesehenen Fachwerkhaus-Baublock zwischen Pauliner- und Johannisstraße, auf dem, in Fortführung von Vorkriegsplanungen (!) ein Parkhaus erstellt werden sollte) und um eine gestalterisch bessere Einfügung von Neubauten – vgl. *Göttingen Altstadtsanierung* (1979).

14 Weitere Karten siehe unten Abb. 34, 44, 45 und *Monheim* 1975a, S. 107.

lichen Meinung keine Beachtung fanden. Erst 1965/66 wurden zahlreiche Geschäftsstraßen gantztägig für den Individualverkehr gesperrt. Das allseits positive Echo auf den Fußgängerbereich führte dazu, daß dieser 1969 - 1975 fast jedes Jahr erweitert wurde und im Endausbau das gesamte Geschäftszentrum einschließlich der meisten Nebengeschäftslagen sowie die City-Universität flächendeckend umfassen soll.

Die Umgestaltung des Fußgängerbereichs wurde auf Betreiben der Anlieger einer um ihr Image besorgten Geschäftsstraße ein Jahr nach der Sperrung begonnen und erfolgte zunächst ausschließlich unter dem Gesichtspunkt kraftverkehrsfreier Kaufstraßen; ab 1970 traten dagegen stärker Gesichtspunkte der Denkmal- und Stadtbildpflege und ab 1972 Gesichtspunkte der Funktion als Erholungs- und Freizeitraum hervor. Seit 1971 wurde im Fußgängerbereich jedes Jahr in den fünf Sommermonaten eine regelmäßige Veranstaltungsreihe, der „Bonner Sommer“, durchgeführt (1973 bereits 130 Veranstaltungen mit ca. 150.000 Besuchern).

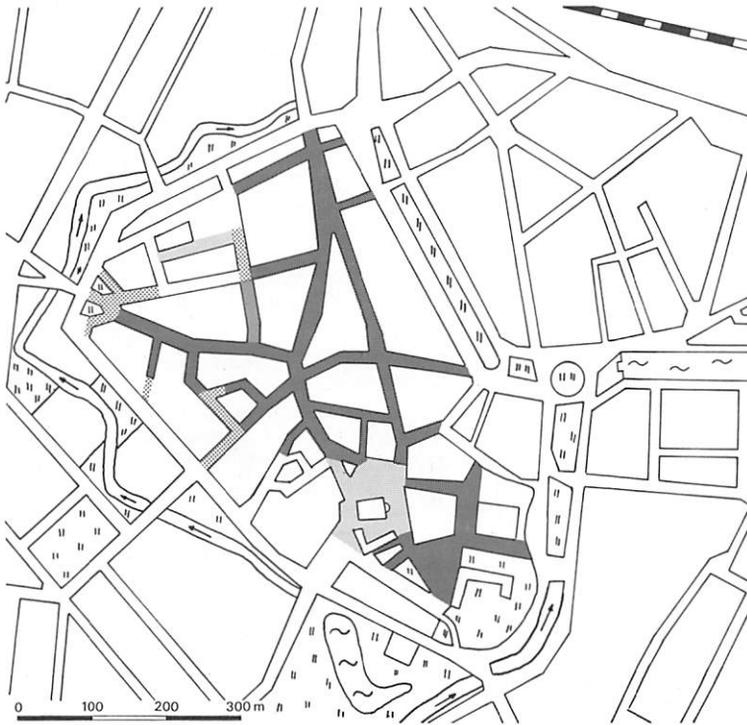
Wie stark in Stadtbild- und Imagepflege sich äußernde Repräsentationsbedürfnisse im Laufe der Zeit die Ausgestaltung des Fußgängerbereichs beeinflussten, zeigt die Entwicklung des Münsterplatzes: 1964 hatte der dort liegende Kaufhof unter ihm eine Tiefgarage gebaut. Der Platz blieb für eine stark befahrene Querverbindung durch die City geöffnet und erhielt deswegen eine Fußgängerunterführung. 1973 wurde diese Querung im Zusammenhang mit der Einführung eines Cityringes geschlossen. Um den Münsterplatz in den ihn inzwischen auf fast allen Seiten umgebenden Fußgängerbereich nahtlos einbeziehen und attraktiv umgestalten zu können, baute man an Stelle der auf dem Münsterplatz liegenden Tiefgaragenzufahrten 1978/79 mit erheblichem Aufwand einen längeren Stichtunnel zum Rand des Fußgängerbereichs. Außerdem erhielt der dem Münster gegenüberliegende, Mitte der 60er Jahre erweiterte und umgebaute Kaufhof 1979 eine neue, stärker gegliederte Fassade aus dem gleichen Naturstein, wie das Münster. Mit dem Hervortreten nicht unmittelbar „effektiver“ Prestige Gesichtspunkte und der starken Steigerung des finanziellen Aufwandes kam es allerdings auch zu erheblichen Kontroversen um diese Gestaltungsmaßnahmen.

Oldenburg

In den bisher beschriebenen Städten wurden die Fußgängerbereiche in ihrer Konzeption und in ihrer Realisierung abschnittsweise entwickelt und sind bis heute noch nicht bis zu dem inzwischen vorgesehenen umfassenden System realisiert. Oldenburg hat dagegen als bisher einzige Stadt einen grundsätzlich anderen Weg eingeschlagen, indem der Fußgängerbereich sogleich als umfassende, in sich geschlossene Maßnahme konzipiert und dann im Wesentlichen in einem Akt realisiert wurde. Zur Vorbereitung des Fußgängerbereichs wurden im Flächennutzungsplan von 1959 ein Cityring auf der Innenseite der Gräben und mehrere Parkhäuser beschlossen und in den folgenden Jahren gebaut. Der Fußgängerbereich wurde 1967 nach Abschluß der vorbereitenden Baumaßnahmen für den Individualverkehr eingerichtet und umfaßte sogleich einen flächendeckenden Bereich von 15 Haupt- und Nebengeschäftsstraßen, 4 Plätzen und einigen ergänzenden Seitengassen (Abb. 11)¹⁵! Die ursprünglich vorgesehene Ausdehnung konnte allerdings aufgrund des Widerstandes einiger Anlieger zunächst nicht verwirklicht werden (schon bald wollten allerdings auch diese Anlieger gerne dazugehören!). Bis 1973 wurden die Fußgängerstraßen schrittweise baulich umgestaltet. Während man zunächst keine Erweiterung des Fußgängerbereichs vorgesehen hatte (1967 - 1974 wurde nur eine weitere Straße gesperrt), wird inzwischen das flächendeckende System weiter abgerundet. Dabei gibt es allerdings erneut dann Widerstände des Einzelhandels, wenn Parkplätze entfallen (z.B. am Marktplatz).

15 Weitere Karten s. *Monheim* 1975a, S. 196.

Abb. 11: Entwicklung des Oldenburger Fußgängerbereichs
(Legende s. Abb. 4, S. 42)



2.2.3 Fußgängerbereiche als Trendwechsel

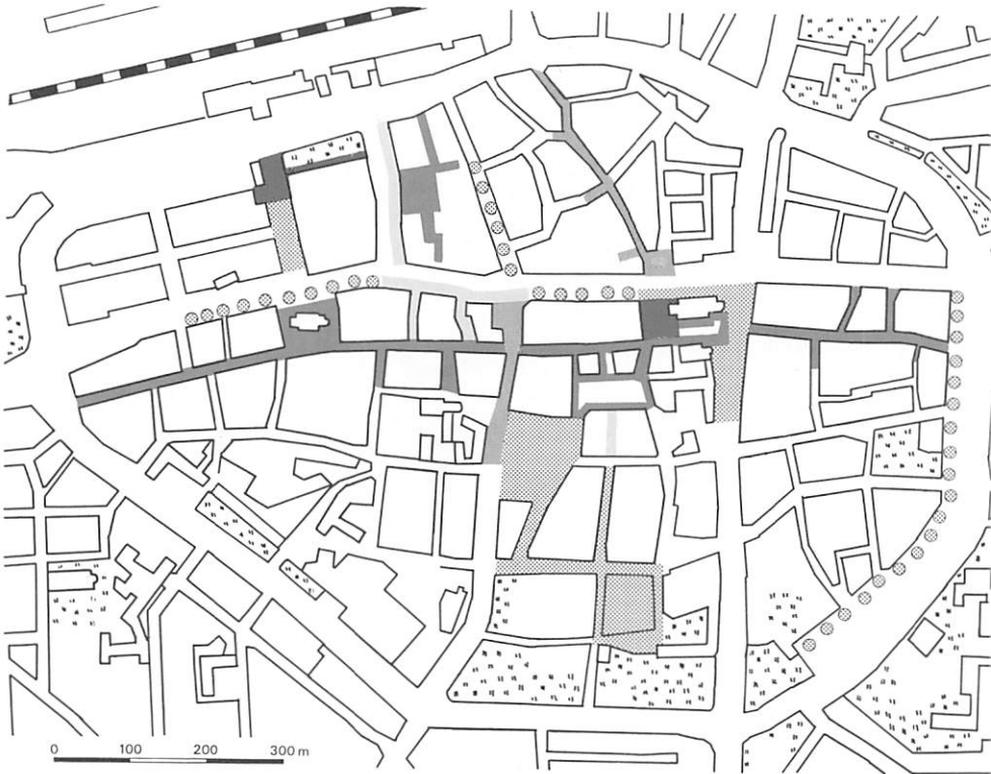
Während die Einführung von Fußgängerbereichen in den bisher dargestellten Beispielsstädten Teil einer in etwa kontinuierlichen Entwicklung war, bedeutete sie in anderen Städten einen grundsätzlichen Trendwechsel der städtebaulichen Strategie insofern, als Straßen, die nach dem Krieg für den Autoverkehr verbreitert worden waren, entsprechend veränderten Bewertungsmaßstäben als Fußgängerstraßen ausgewiesen wurden. Dies zeigt exemplarisch die Entwicklung in Dortmund, Frankfurt und Duisburg.

Dortmund

Die städtebauliche Entwicklung der Dortmunder Innenstadt (Abb. 12)¹ wurde gut ein halbes Jahrhundert lang geprägt durch einschneidende Eingriffe in das historische Grundrißgefüge zugunsten eines reibungslosen Individualverkehrs.

¹ Weitere Karten s. *Monheim* 1975a, S. 120. Zur Entwicklung der Innenstadt s. *Neuer Diercke-Weltatlas* (1974, S. 17) und *Menke* (1975, S. 90).

Abb. 12: Entwicklung des Dortmunder Fußgängerbereichs
(Legende s. Abb. 4, S. 42)



Schon um die Jahrhundertwende hatte man wichtige Verkehrsstraßen, vor allem die parallel zum Hellweg verlaufende Achse Kampstraße – Brüderweg, verbreitert und um die zentrale Reinoldikirche zu einem Verkehrsknoten verknüpft sowie die Wälle durchgehend zu einer Ringstraße ausgebaut.

Als erster großer Straßendurchbruch wurde Anfang der 30er Jahre die Hansastraße als N-S-Achse angelegt. Die zunehmenden Konflikte zwischen Individualverkehr und Fußgängerverkehr im Haupteinkaufsbereich Westenhellweg führten bereits vor dem Krieg dazu, daß diese Straße zur Einbahnstraße erklärt und nur noch für Anliegerverkehr freigegeben wurde.

Nach den Kriegszerstörungen wurde das Straßennetz weitestgehend an die gestiegenen Verkehrsbedürfnisse angepaßt. Die Hansastraße wurde erneut erweitert. Außerdem wurde parallel dazu eine N-S-Querung des Stadtkerns angelegt. In O-W-Richtung wurde der parallel zum Hellweg verlaufende Straßenzug zu einer breiten Verkehrsachse erweitert. Im Wallbereich wurden über weite Abschnitte die Baublöcke zwischen Wall- und Grabenstraße beseitigt, wodurch ein 75 - 100 m breiter Straßenraum entstand.

Nach Abschluß des umfangreichen Straßenbauprogramms, das in der Innenstadt zu breiten Verkehrsschneisen geführt hatte, begann 1961 eine neue Entwicklungsphase; die drei wichtigsten Geschäftsstraßen Westenhellweg, Ostenhellweg und Brückstraße wurden zunächst in der Hauptgeschäftszeit vollständig für den Individualverkehr gesperrt. 1963 wurde der am stärksten von Fußgängern frequentierte Westenhellweg ganz-tägig für den Individualverkehr gesperrt, 1966 der Ostenhellweg und 1969 die Brückstraße.

Die nach dem Krieg noch verbreiterte Hansastraße beeinträchtigte den Passantenstrom auf dem Hellweg so stark, daß sie in ihrem zentralen Abschnitt 1969 ganz für den Individualverkehr gesperrt wurde. Selbst die parallel zum Hellweg angelegte O-W-Achse ist inzwischen so stark von passantenorientierten Cityfunktionen gesäumt, daß mit einer Verkehrsberuhigung dieser Straße durch die halbseitige Umwandlung zur Fußgängerstraße begonnen wurde². Damit wird der Citybereich innerhalb der Wälle, den man nach dem Krieg mit großen Straßendurchbrüchen dem Individualverkehr geöffnet hatte, weitgehend verkehrsberuhigt.

Frankfurt

In der Frankfurter Innenstadt hatte man ebenso wie in Dortmund nach dem Krieg sowohl in nord-südlicher, als auch in ost-westlicher Richtung für den Autoverkehr Straßen erheblich verbreitert bzw. neu durchgebrochen. Im Unterschied zu Dortmund hatte man auch die Haupteinkaufsstraße Zeil mit ihrer außerordentlichen Konzentration von Waren- und Kaufhäusern verbreitert (auf 32 - 43 m), hatte andererseits aber den Wallbereich in seiner historischen Struktur als durchgehenden Grünzug belassen und keinen Cityring angelegt.

Die ersten Fußgängerstraßen wurden 1960 (80 m) bzw. 1968 - 1972 (ca. 900 m) in mehreren für Handel und Verkehr relativ unbedeutenden und untereinander kaum verbundenen Nebenstraßen eingerichtet (Abb. 13)³. Einige dieser Fußgängerstraßen verloren sogar durch ihre ungünstige Anbindung an Attraktivität (bes. Schillerstraße und Sandgasse). 1964 - im Jahr der Eröffnung des Main-Taunus-Zentrums am westlichen Stadtrand und zwei Jahre nach Beginn des U-Bahn-Baus - wurde die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Zeil zwischen Hauptwache und Konstabler Wache beschlossen. Dabei wollte man den Autoverkehr der Zeil in dem als Fußgängerstraße vorgesehenen Teilstück in einem über der U-Bahn anzulegenden Tunnel führen (die Länge der beiderseitigen Rampen wäre derjenigen des Tunnelstücks gleichgekommen). Diese aufwendige Konzeption dreier übereinandergelegenen Hauptverkehrsachsen in der Zeil ist wohl nur aus der ungewöhnlichen Kaufkraftmassierung in diesem Straßenstück zu verstehen, in dem 1972 auf gut 100000 qm Verkaufsfläche (u.a. 18 Waren- und Kaufhäuser) 1 % des gesamten Einzelhandelsumsatzes in der BRD getätigt wurde. Widerstände der IHK und einer Bürgerinitiative brachten jedoch diese in ihrem technisch-ökonomischen Ehrgeiz einmaligen Pläne 1971 zu Fall. Da sich der Wettbewerbsdruck auf die City durch die Eröffnung von zwei weiteren regionalen Einkaufszentren am Nord- und Ostrand Frank-

2 Die baulich umgestaltete Straßenhälfte kann allerdings ohne zeitliche Einschränkung von Anlieger- und Ladeverkehr im Schritttempo befahren werden.

3 Die Ausführungen über Frankfurt stützen sich weitgehend auf „Siedlungsstrukturelle Folgen . . . Bericht zur Vorstudie“ (1975, unveröffentlicht).

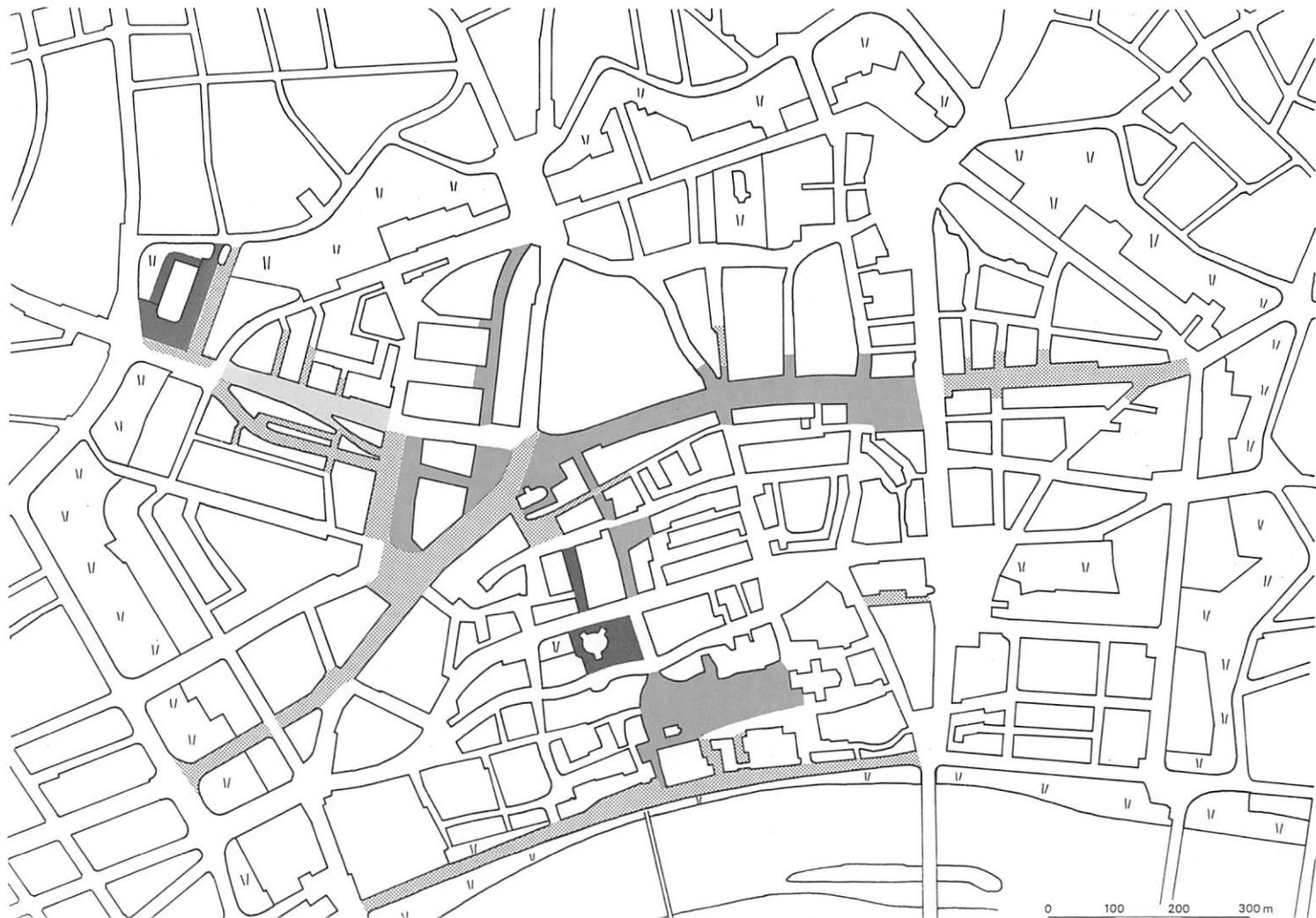


Abb. 13: Entwicklung des Frankfurter Fußgängerbereichs

(Legende s. Abb. 4, S. 42)

furts weiter erhöhte, entschloß sich die Stadt 1973, die Zeil im Hinblick auf die Anfang der 80er Jahre nach Abschluß der U- und S-Bahn-Bauarbeiten vorgesehene Umwandlung in eine Fußgängerstraße zunächst versuchsweise zu sperren. Trotz lebhafter Proteste vor allem seitens der vom verdrängten Verkehr Betroffenen blieb die Zeil anschließend auf Dauer gesperrt, da das zunächst befürchtete Verkehrschaos nicht eintrat.

In der Gesamtkonzeption des Frankfurter Fußgängerbereichs vollzog sich bis 1974 ein einschneidender Wandel⁴. Anstelle relativ isolierter Einzelstraßen strebte man nun ein zusammenhängendes und weitgespanntes Fußgängerstraßennetz an: Die Hauptwache, unter der man wegen der für unverzichtbar gehaltenen Nord-Süd-Hauptverkehrsstraße 1968 im Zuge des U-Bahn-Baus eine aufwendige und weitläufige Fußgängerunterführung angelegt hatte, soll nun für den Autoverkehr geschlossen und zur zentralen Drehscheibe des Fußgängerbereichs werden. Vom Hauptbahnhof soll sich eine fast ununterbrochene Fußgängerachse bis zum Ostende des historischen Stadtzentrums erstrecken (gut 2 km). Quer dazu sollen Fußgängerstraßen vom nördlichen und nordwestlichen Wall bis zur Altstadt (gut 1 km) und weiter nach Sachsenhausen mit seinem eigenen Fußgängerbereich geführt werden. Seitenstraßen sollen, soweit nicht zur Erschließung von Parkhäusern erforderlich, für den allgemeinen Fahrverkehr geschlossen werden. Auch das Mainufer und der äußere Teil der Wallanlagen sollen gesperrt werden, da man sie als Naherholungsgebiete für die Innenstadtbevölkerung aufwerten möchte. Im Stadtteilentwicklungsplan Innenstadt wurden als Zukunftsperspektive („nach 2000“) noch über die in Abb. 13 dargestellten Planungen hinausgehende Fußgängerbereichserweiterungen zur Diskussion gestellt.

Duisburg

Ein weiteres Beispiel für den tiefgreifenden Wandel städtebaulicher Konzeptionen ist Duisburg (Abb. 14)⁵. Ähnlich wie Dortmund hatte man dort schon vor dem Ersten Weltkrieg erhebliche Straßenverbreiterungen vorgenommen (westliche Königstraße: 35 m Straßenbreite!). 1937 begann man innerhalb des kleinen historischen Stadtkerns mit Grundstücksaufkäufen für großzügige Straßendurchbrüche, die dann nach dem Krieg realisiert wurden: Parallel zur alten Haupteinkaufsstraße Münzstraße wurde die W-O-Achse bis zum westlichen Schwanentor fortgeführt. Dabei nahm man in Lage und Linienführung keinerlei Rücksicht auf die historisch-topographisch sehr einprägsamen Situationen von Burgbereich und altem Markt, die beide an ihrer Südseite aufgerissen wurden und zu unproportionierten Freiflächen denaturierten. Quer zur W-O-Achse wurde noch innerhalb des historischen Kerns eine breite N-S-Verbindung angelegt und an ihrer Kreuzung mit dem Hauptpassantenstrom 1964 mit einer Fußgängerunterführung versehen. Im östlichen, gründerzeitlichen Teil der City wurde die Königstraße an ihrem zu Beginn des Jahrhunderts noch nicht aufgeweiteten Ostende ebenfalls auf 35 m verbreitert und die südlich abzweigende Düsseldorfer Straße wurde von 16 auf 25 m aufgeweitet. Als großräumige Umfahrung der Innenstadt legte man ein Autobahndreieck und einen mit mehreren Querspangen versehenen weitläufigen Innenstadtring an.

4 Siehe dazu „Stadtteilentwicklungsplan Innenstadt“ (1976).

5 Weitere Karten s. *Monheim* 1975a, S. 124. Die Angaben zur historischen Entwicklung sind entnommen aus *Ideenwettbewerb Fußgängerbereich Duisburg Innenstadt* (1977), sowie aus großmaßstäbigen Karten von 1910, 1939, 1953, 1963 und 1976, die freundlicherweise vom Stadtplanungsamt zur Verfügung gestellt wurden und z.T. Korrekturen der Angaben in der Wettbewerbsbroschüre erforderlich machten.

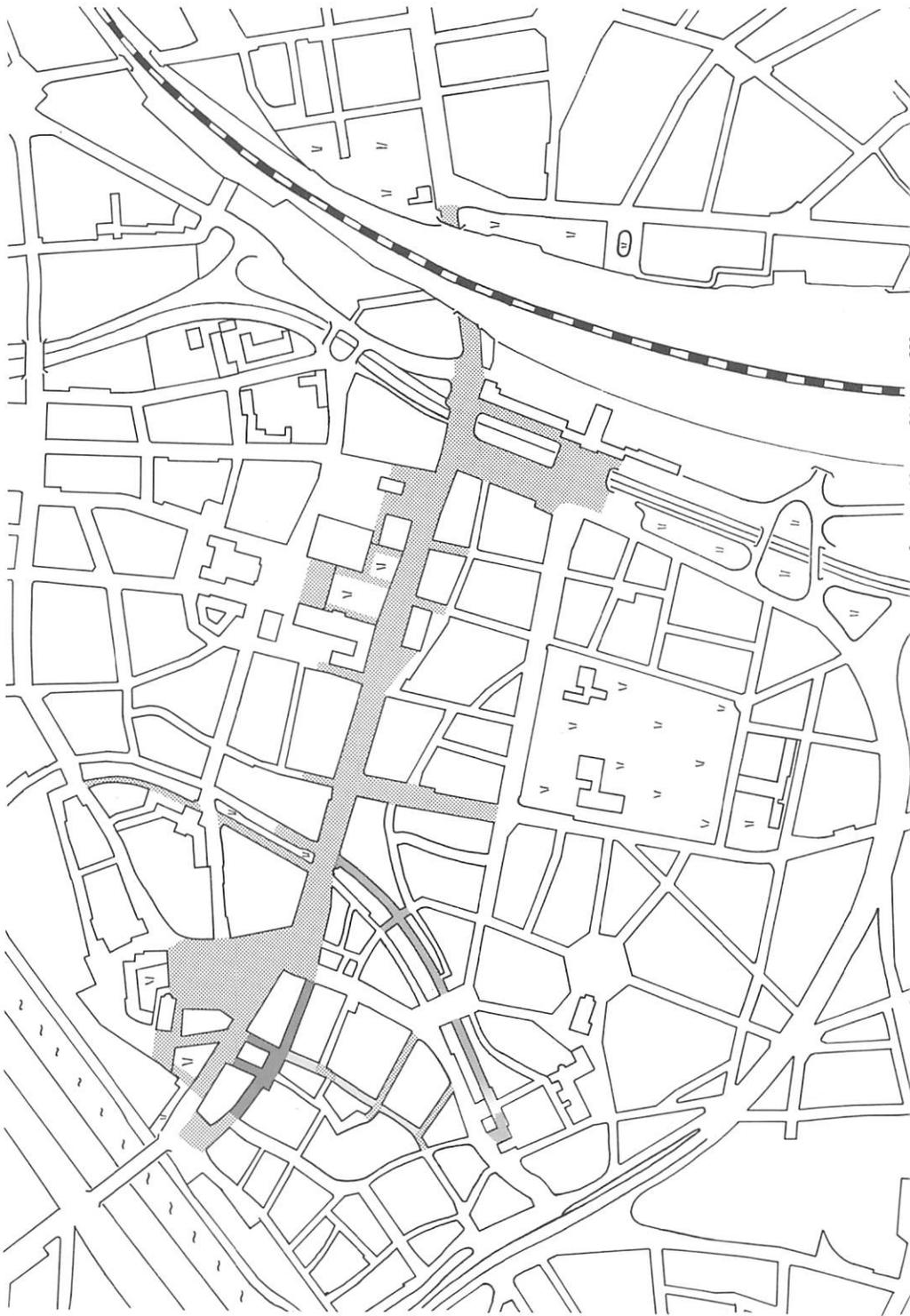


Abb. 14: Entwicklung des Duisburger Fußgängerbereichs

(Legende s. Abb. 4, S. 42)

Die Einführung des Fußgängerbereichs begann um 1962 mit der Münzstraße. 1968 wurde der an der Außenseite der Stadtmauer verlaufende, kleinteilig und intensiv geschäftlich genutzte Sonnenwall Fußgängerstraße und fast 10 Jahre später noch die Beckstraße, eine ehemals bedeutende Querstraße der Münzstraße. Das Hauptgewicht des Geschäftslebens hatte sich jedoch seit Anfang des Jahrhunderts und verstärkt nach dem Zweiten Weltkrieg aus der Altstadt in die zur breiten Repräsentationsstraße aufgewertete Königsstraße verlagert, die allerdings fast nur auf ihrer Südseite Geschäfte hatte, während die Nordseite von Anbeginn fast ausschließlich von Banken und öffentlichen Einrichtungen eingenommen wurde (*Orgeig* 1972). Ende der 60er Jahre beschloß man im Zusammenhang mit der Planung einer unterirdischen Stadtbahn, deren Fertigstellung für Ende der 80er Jahre erwartet wurde, die gesamte W-O-Achse trotz ihrer außerordentlichen Breite (35 m) und Länge (ca. 1100 m) und ihrer nur einseitigen Geschäftsnutzung sowie die südlich abzweigende, nach dem Krieg verbreiterte Düsseldorf Straße in einen Fußgängerbereich umzuwandeln. Zunächst hielt man an der N-S-Querung innerhalb der Altstadt fest; um 1975 entschloß man sich jedoch, im Interesse eines störungsfreien Fußgängerbereichs auch diese Straße für den Fahrverkehr zu schließen. Um die durch breite Querstraßen und seitliche Plätze noch verstärkte Weitläufigkeit des Straßenraumes zu gliedern, ist vorgesehen, einige Gebäude teilweise in die jetzige Straße vorzuziehen. Die Ausschreibung zum Ideenwettbewerb fordert bezeichnenderweise: „Die Fußgängerzone soll nicht nur unter dem Gesichtspunkt großräumiger Gestaltung und urbaner Großzügigkeit geplant werden, sondern auch die Schaffung intimer Stimmung berücksichtigen“.

Insgesamt zeigt die Entwicklung der Duisburger Innenstadt einerseits eine teilweise Abkehr von der absoluten Orientierung an den Bedürfnissen des fließenden Verkehrs als Instrument zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt; andererseits ordnen sich aber die Maßstäbe der neu angestrebten Lösung durchaus in die Tradition eines um große Lösungen bemühten Stadtgestaltungswillens ein – die Mittel haben gewechselt, aber die Ziele sind geblieben. Duisburg dürfte neben Frankfurt innerhalb der Bundesrepublik das eindrucksvollste Beispiel dafür bilden, daß sich mit z.T. großen Opfern erkaufte Straßendurchbrüche in Stadtzentren schon nach kurzer Zeit als Fehlentscheidungen erweisen können. Historisches Erbe und menschliche Maßstäbe dürften allerdings gerade in Duisburg wohl unwiderruflich verloren sein.

Die Analyse der Entwicklung von Fußgängerbereichen, die notwendigerweise skizzenhaft bleiben mußte, sollte nicht so sehr einen historischen Überblick geben, sondern vor allem die Vielschichtigkeit und Ambivalenz dieses Prozesses und der Stadtentwicklung allgemein aufzeigen. Dabei ist immer wieder eine enge Verflechtung zwischen Fußgängerbereichen und Stadtentwicklung und eine starke Nachwirkung überlieferter Strukturen, gerade auch des mittelalterlichen Erbes, festzustellen. Bei der Untersuchung der maßgeblichen Leitbilder zeigte sich, daß pauschale Angaben über „die“ Fußgängerbereiche, selbst wenn sie auf bestimmte Entwicklungsphasen bezogen sind, kaum sinnvoll sind.

2.2.4 Fußgängerbereichskonzeptionen und Fußgängerbereichswachstum

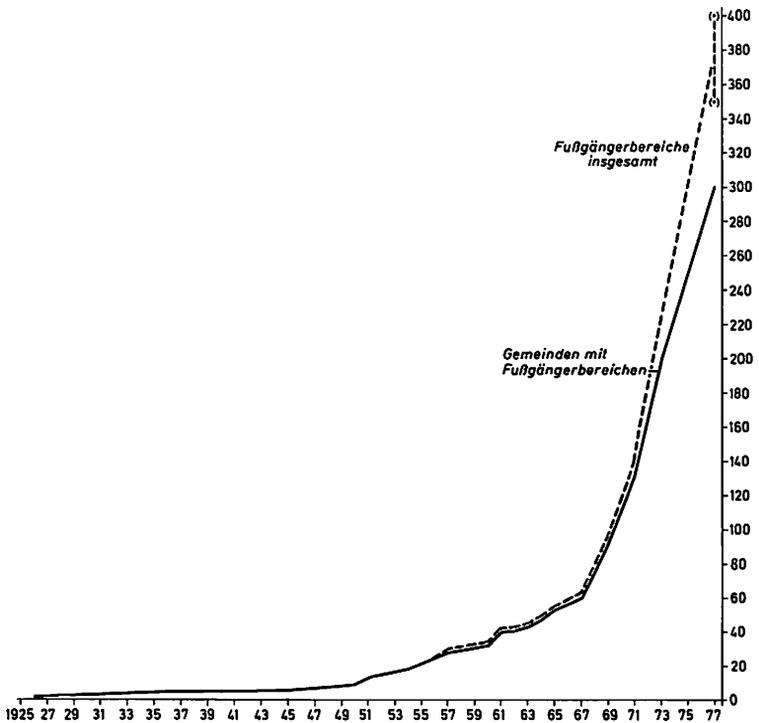
Die in den letzten Abschnitten dargestellten Fußgängerbereiche gehörten 1973 hinsichtlich des Gesamtumfanges ihrer Fußgängerstraßen – abgesehen von Kassel und Duis-

burg – mit 1700 bis 2200 m zu den 21 größten Fußgängerbereichen der BRD (für neuere Zeit liegt keine Gesamtübersicht vor). Sie sind nicht für die Gesamtheit aller Fußgängerbereiche repräsentativ, sondern für die entwicklungsbestimmenden Trends, die sich meist in den größeren Städten am frühesten und deutlichsten durchsetzen. Vor allem sollte gezeigt werden, daß die Größe und Struktur von Fußgängerbereichen bis heute nicht als Endergebnis abgeschlossener Prozesse zu verstehen ist, sondern als vorübergehendes Durchgangsstadium, dessen weitere Entwicklung von den dahinterstehenden Stadtentwicklungskonzeptionen und politischen Kräftefeldern bestimmt wird. Als Rahmen zu den Fallstudien der letzten Abschnitte soll deshalb abschließend das Gesamtbild der Fußgängerbereichsentwicklung skizziert werden¹.

Gesamtzahl der Fußgängerbereiche

Die erste Fußgängerstraße (Limbecker Straße in Essen) war etwa 1926 eingerichtet worden (Abb. 15). Bis 1950 nahm die Zahl der Fußgängerbereiche nur auf 8 zu, bis 1960 waren

Abb. 15: Fußgängerbereiche im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland 1926 - 1977



1 Die in der Habilitationsschrift vorgenommene ausführliche Untersuchung der Fußgängerbereiche als Innovation soll zu einem späteren Zeitpunkt nach Durchführung einer weiteren Verwaltungsumfrage veröffentlicht werden.

es 35 und bis 1966 bereits 63. Nach diesem Anfangsstadium breitete sich die Neuerung außerordentlich rasch aus, so daß es 1973 214 Fußgängerbereiche in 200 Gemeinden gab. Ein Drittel der Ende 1973 bestehenden Fußgängerbereiche wurde erst 1972/73 eingeführt, ein weiteres Fünftel in den beiden vorhergehenden Jahren.

Nach einer Umfrage des DIHT stieg bis 1977 die Zahl der Gemeinden mit Fußgängerbereichen auf etwa 300 (*Einkaufs-Magnet Fußgängerzone* 1979). Die Zahl der Fußgängerbereiche, wie sie vom DIHT angegeben wird, ist aufgrund vom üblichen Sprachgebrauch abweichender, weiter gefaßter Begriffsbestimmungen² gegenüber den bisherigen Auswertungen überhöht; sie dürfte 1977 nach schätzungsweisen Umrechnungen bei etwa 350 bis 400 liegen.

Entstanden die Fußgängerbereiche zunächst überwiegend in Großstädten, so nehmen sie 1970/71 vor allem in Mittelstädten und seitdem vor allem in Kleinstädten und kleineren Mittelstädten sowie in Nebenzentren zu (Tab. 1). Es gibt allerdings auch zahlreiche Ausnahmen von diesem Trend.

Tabelle 1:
Fußgängerbereiche nach Einwohnerzahl der Gemeinde und Einführungsjahr (nur tägliche Sperrung)

Jahr	Einwohnerzahl in 1 000 (1972) ¹					Nebenzentren	insgesamt %
	bis 20	20-50	50-100	100-250	über 250		
bis 1955	6	6	4	21	28	0	10
1956-1960	0	2	2	18	24	14	7
1961-1966	0	9	19	15	24	0	13
1967-1969	11	13	17	21	19	29	17
1970-1971	17	22	32	12	0	7	19
1972-1973	66	48	26	12	5	50	34
insg. abs. (soweit mit Ang.)	18	64	53	33	21	14	203

1 Gemeinden unter 30 000 E. sind nicht vollzählig erfaßt. Die Einwohnerzahl gibt den heutigen Stand an, der von der Einwohnerzahl zur Zeit der ersten Fußgängerstraße abweichen kann!

Quelle: Verwaltungsumfrage 1973

Die Großstädte haben nicht nur einen zeitlichen Vorsprung bei der Einführung von Fußgängerbereichen, sondern ihre Fußgängerbereiche sind auch meist erheblich größer (Tab. 2): Jeder zweite in Städten mit über 500.000 E. gelegene Fußgängerbereich war 1973 über 2000 m lang. Mit abnehmender Stadtgröße nimmt auch die Fußgängerbereichsgröße tendenziell ab, bis zu den in Kleinstädten mit unter 20.000 E. gelegenen Fußgängerbereichen, die zu 69 % kürzer als 300 m sind.

Größenwachstum

Zur Beurteilung der Bedeutung von Fußgängerbereichen für die Stadtentwicklung ist die zunehmende räumliche Ausdehnung und strukturelle Differenzierung einmal eingeführt

2 Die DIHT-Umfrage erfaßt auch einzelne fußläufige Einkaufsstraßen in peripheren, lokalen Versorgungszentren und Neubaugebieten; außerdem wurden z.T. mehrere räumlich getrennte Fußgängerstraßen in einem Stadtzentrum als mehrere Fußgängerbereiche gerechnet.

Tabelle 2:

Größe und Beginn der baulichen Umgestaltung von Fußgängerbereichen 1973 nach Gemeindegröße (nur tägliche Sperrung)

Einw. 1972 in 1000	Gesamtlänge der Fußgängerstraßen in Metern (Anteil der Klassen in %)							insg. abs. (einschl. ohne Größenang.)
	- 300	- 500	- 750	- 1000	- 1300	- 2000	über 2000	
Nebenz.	21	36	21	14	7	0	0	14
bis 20	69	0	23	0	0	8	0	24
20-50	36	31	22	8	3	0	0	68
50-100	25	19	27	19	6	4	0	54
100-250	3	3	9	27	21	18	18	33
250-500	0	0	10	20	20	40	10	10
über 500	0	8	0	17	8	17	50	11
insg. %	25	19	19	15	8	8	7	
insg. abs. (soweit mit Größenang.)	51	38	38	30	16	15	13	201/214

Quelle: Verwaltungsumfrage 1973

ter Fußgängerbereiche wesentlich aufschlußreicher als die auf den ersten Blick so eindrucksvolle Zunahme der insgesamt bestehenden Fußgängerbereiche (d.h. die großräumige Diffusion der Innovation „Fußgängerbereich“).

Als Indikator für die Tendenz zur Vergrößerung einmal eingerichteter Fußgängerbereiche kann die Spitzengruppe der größten Fußgängerbereiche dienen. Die 13 größten Fußgängerbereiche waren 1960 zwischen 400 und 900 m lang, 1967 zwischen 800 und 1900 m lang und 1973 zwischen 2000 und 2700 m lang; ihre Durchschnittslänge stieg von 646 m über 1554 m auf 2185 m. Von der 1973er Spitzengruppe gehörten vier schon 1960 zur Spitzengruppe der 13 größten (von 35) Fußgängerbereiche, während ebenfalls vier erst nach 1960 begonnen wurden.

Der geringere Umfang der in Klein- und Mittelstädten gelegenen Fußgängerbereiche hängt in erster Linie mit der geringeren Größe der dortigen Einkaufszentren zusammen. Eine Analyse der Ausbauplanungen (*Monheim* 1975a, Kartenanhang, jeweils Karte 4) zeigt jedoch, daß auch in diesen Stadtgrößenklassen vielfach erhebliche Erweiterungen vorgesehen sind. Der heute geringere Umfang ist nur zum Teil eine Folge objektiver Gegebenheiten, zum größeren Teil aber eine Folge der dort noch anderen Wertungsmuster in der Stadtplanung: Die bis 1973 errichteten Fußgängerstraßen sind noch weitgehend am Leitbild des auf die Haupteinkaufsstraße beschränkten Fußgängerbereichs orientiert oder sogar zufällige Verlegenheitslösungen ohne siedlungsstrukturelle Wirkung. Selbst wenn eine Erweiterung vorgesehen ist, scheitert diese in kleineren Städten vielfach wesentlich länger am Widerstand einiger Anlieger oder am Fehlen (u.U. vermeintlicher) verkehrstechnischer Voraussetzungen (Umgehungsstraßen, Parkhäuser). Mit der Übernahme erweiterter Stadtentwicklungskonzeptionen auch in kleineren Städten dürfte sich die Größe und Struktur ihrer Fußgängerbereiche ähnlich wandeln, wie vorher schon in den Großstädten.

Wenn auch eine deutliche Tendenz zur Erweiterung einmal begonnener Fußgängerbereiche festzustellen ist, so darf dies jedoch nicht als „natürlicher Reifungsvorgang“ interpretiert werden, der gleichsam eigengesetzlich abläuft, sondern es ist, wie mehrfach betont, vor allem eine Folge von veränderten Wertungen, die dann die Konzeption und

die Durchsetzungsmöglichkeiten bestimmen (allerdings fördern gute Erfahrungen mit einer eigenen Fußgängerstraße stärker als fremde Vorbilder die Neigung zum erweiterten Einsatz dieses Instrumentes). Da sich nun in Städten, die erst später mit der Einführung eines Fußgängerbereichs beginnen, sogleich die den neuesten Erkenntnissen entsprechenden Wertungen durchsetzen können (was aber keineswegs notwendig der Fall ist), kommt es immer wieder vor, daß neu eröffnete Fußgängerbereiche gleich in die Spitzengruppe vorstoßen. Dies soll abschließend nochmals an der Größenentwicklung der etwas weiter (ab 1700 m) gefaßten Spitzengruppe von 1973 gezeigt werden (Tab. 3).

Tabelle 3:
Größenentwicklung der Fußgängerbereiche mit 1973 über 1700 m: Länge 1955, 1960, 1967, 1973 und im Endausbau.

Stadt (Reihenfolge nach Rang 1973)	erste Fußgänger- str.	Größe 1973 lfd. m	Größe (1973 = 100 %) ¹			
			1955	1960	1967	gepl. Ausbau ²
Köln	ca. 1930	2700	34	34	51	über 200
Münster	1955	2600	15	15	52	über 200
Bonn	1948	2200	15	15	63	über 200
Hannover	1956	2200	–	14	21	125 - 150
Mainz	1959	2200	–	6	17	150 - 200
Oldenburg	1967	2200	–	–	89	100 - 110
Aachen	1951	2100	10	28	37	150 - 200
Göttingen	1966	2100	–	–	27	über 200
München	1972	2100	–	–	–	über 200
Bremen	1931	2000	5	5	79	?
Essen	ca. 1926	2000	23	23	75	über 200
Freiburg	1956	2000	–	9	20	110 - 125
Nürnberg	1961	2000	–	–	43	über 200
Hattingen	1969	1900	–	–	–	110 - 125
Wuppertal-Elberf.	1966	1900	–	–	?	100 - 110
Bad Wörishofen	1952	1800	51	51	51	?
Frankfurt	1960	1800	–	6	6	über 200
Bielefeld	1957	1700	–	46	46	100 - 110
Darmstadt	1969	1700	–	–	–	150 - 200
Dortmund	1961	1700	–	–	71	150 - 200
Trier	1971	1700	–	–	–	über 200

1 Prozentwerte nach den originalen, nicht gerundeten Angaben in den Fragebögen.

2 Eigene Ausmessung der Karten des geplanten Ausbaus; ungefähre Größe in % von 1973 (erfragt wurde der Ausbaustand um 1980, tatsächlich angegeben wurde meist der Endausbau nach dem Planungsstand 1974).

Quelle: Verwaltungsumfrage 1974

Die meisten dieser Fußgängerbereiche sind eher sprunghaft als kontinuierlich gewachsen; Phasen der Stagnation wechselten mit solchen starker Erweiterung ab. Ganz allgemein ist die Zunahme im letzten Zeitabschnitt besonders stark: 20 % wurden erst nach 1967 begonnen, 25 % wurden 1967 - 1973 auf mindestens das Fünffache, 10 % auf mindestens das Dreifache und 25 % auf mindestens das Doppelte erweitert. Die Planun-

gen für den künftigen Ausbau³ zeigen ein im Prinzip unverändertes Bild unterschiedlicher, insgesamt sehr starker Entwicklungsdynamik. 47 % der Städte, für die Angaben vorliegen, wollen ihren zentralen Fußgängerbereich nochmals auf mindestens den doppelten Umfang erweitern – überwiegend sind dies die Städte mit den heute schon besonders großen Fußgängerbereichen! Nur 26 % wollen ihren Fußgängerbereich nicht oder nur geringfügig (bis um ein Viertel) erweitern.

Ziele

Im Gesamtbild der zahlen- und größenmäßigen Entwicklung der Fußgängerbereiche hat sich die schon bei der Analyse typischer Einzelfälle festgestellte starke Entwicklungsdynamik innerstädtischer Fußgängerbereiche bestätigt. Hauptursache dieser Dynamik ist die Erweiterung der Zielsetzungen, zu deren Erreichung man Fußgängerbereiche einführt. Die breite Spannweite und wechselseitige Verflechtung der Ziele, die Zielgewichtung der städtischen Planungsstellen bei der Einführung und Erweiterung von Fußgängerbereichen sowie die Zielgewichtungen von Experten und Bürgergruppen und ihre Meinung zur künftigen Erweiterung von Fußgängerbereichen wurden bereits an anderen Stellen veröffentlicht – hier soll nur darauf verwiesen werden⁴.

Wichtigste Ergebnisse der Zielanalysen sind: Stadtplanungsämter haben wesentlich breitere Zielsetzungen als Ämter für Verkehrs- und Wirtschaftsplanung, die jeweils stark ressourcenorientiert waren. Das bedeutet mit dem in jüngerer Zeit zunehmenden Gewicht der Stadtentwicklungsplanung eine stärkere Berücksichtigung breiterer Zielspektren und damit den vermehrten Einsatz von Fußgängerbereichen. Im persönlichen Meinungsbild der Experten ist das Zielspektrum noch breiter und liegt ein erheblich stärkeres Gewicht auf Verbesserung der Umwelt, Erhaltung des historischen Stadtbildes, Förderung von Kommunikation und Freizeitfunktionen. Kaum ein Experte möchte Fußgängerbereiche auf „lohnende Einkaufsstraßen“ beschränken (6 %), jeder vierte möchte in möglichst vielen Teilen des Zentrums Fußgängerbereiche einrichten und die überwiegende Mehrheit (71 %) möchte sowohl in der Innenstadt, als auch im Wohngebieten und den beide verbindenden Straßen Fußgängerbereiche einrichten. Die weitestgehenden Vorstellungen haben Architekten, Städtebauer und Sozialwissenschaftler, Stadtentwicklungsplaner, seit mindestens neun Jahren mit Fußgängerbereichen Befahnte und in Städten mit über 2000 m Fußgängerstraßen Tätige. Die restriktivsten Vorstellungen haben Verkehrsplaner, Tiefbauer, seit höchstens vier Jahren mit Fußgängerbereichen Befahnte und in Städten mit weniger als 1000 m Fußgängerstraßen Tätige.

Die starken gruppenspezifischen Einstellungsunterschiede selbst bei Experten zeigen, daß überwiegend nicht objektive Gegebenheiten, sondern die Beurteilung dieser Gegebenheiten entsprechend der durch Ausbildung vorgeprägten und durch die berufliche Tätigkeit überprägten Wahrnehmungsfilter die Entwicklung bestimmen.

Bewertung von Fußgängerbereichen

Hinsichtlich der Analyse der Stadtentwicklungstrends besteht in der Literatur weitgehende Übereinstimmung. In der Bewertung dieser Trends und der hinter ihrer Durchsetzung stehenden Kräfte gibt es dagegen außerordentlich gegensätzliche Positionen.

3 Zum Vergleich der Größe Ende 1973 mit dem 1973 geplanten Endausbau siehe *Monheim* 1975a, Kartenanhang, Karte 3 und 3. In der Umfrage sollte zwar der Ausbau bis etwa 1980 angegeben werden, doch wurde überwiegend das 1973 angenommene Endstadium des Ausbaus eingezeichnet.

4 Zur Gesamtübersicht der Ziele und den Problemen einer Zielhierarchie sowie den Zielverstärkungen bzw. Zielkonflikten s. *Monheim* 1973b. Die Zielhierarchie ist wiederabgedruckt in *Monheim* 1975a; dort sind auch die von städtischen Planungsstellen vorgenommenen Zielgewichtungen ausgewertet. Die Ziele von Experten und Bürgergruppen und ihre Meinung zum weiteren Ausbau von Fußgängerbereichen werden in *Monheim* 1977c im Hinblick auf die Weiterentwicklung zur „Fußgängerstadt“ untersucht.

Wie mehrfach angedeutet, werden Maßnahmen zur Stadtentwicklung normalerweise nicht deswegen realisiert, weil sie „richtig“, „gut“ oder „zeitgemäß“ sind, wenn auch solche Bewertungen, die oft einem modischen Wechsel unterliegen, wesentliche Anstöße geben und zu jeweils spezifischen Umweltwahrnehmungen der Entscheidungsträger führen. Auch „gute“ Maßnahmen setzen sich jedoch in größerem Umfang erst dann durch, wenn sie handfesten Interessen entsprechen, wenn sie sich politisch und vor allem ökonomisch für entscheidungsrelevante Gruppen „lohnen“; und ihre Verwirklichung wird dort behindert oder sogar verhindert, wo sie entscheidungsrelevanten Gruppen schaden oder diese zumindest subjektiv Nachteile befürchten.

Normative Grundposition der vorliegenden Arbeit ist die positive Bewertung komplexer Entwicklungsstrategien für die Innenstadt im Rahmen einer gesamtstädtischen Entwicklungsplanung. Historisch überlieferte Strukturen sollen im Interesse ihrer Identifikationsfunktionen in ihrer Lebensfähigkeit so weit wie möglich gestärkt werden, die Herausbildung ökonomischer bzw. sozialer Monostrukturen soll vermieden werden, der knappe Raum soll in möglichst großem Umfang und guter Qualität den Bewohnern und Besuchern der Stadt zugänglich sein, Verkehrserfordernisse sollen sich den übrigen Lebensbedürfnissen unterordnen. Diese komplexen Ziele lassen sich selbstverständlich nicht allein durch Fußgängerbereiche verwirklichen, doch kommt Fußgängerbereichen aus folgenden Gründen eine strategische Bedeutung für die Stadtentwicklung zu: Die Möglichkeiten und Notwendigkeiten eines Richtungswechsels unserer seit etwa 50 Jahren immer einseitiger auf Wirtschafts- und Verkehrserfordernisse ausgerichteten Stadtentwicklungspolitik sind für die Mehrheit der Bevölkerung nicht aus theoretischen Postulaten, sondern nur aus der praktischen, selbst erlebten Erfahrung einsichtig – und nur dann erhält eine neue Grundrichtung die im Konflikt mit eingefahrenen Interessen notwendige Unterstützung. Zwar bilden, wie oben gezeigt, auch Fußgängerbereiche vielfach Maßnahmen eines primär technisch-ökonomisch orientierten Stadtbbaus, die ihre Durchsetzung in erster Linie ihren Nutzeffekten für den Cityeinzelhandel verdanken. Die durch Fußgängerbereiche möglich gewordenen Erfahrungen einer neuen Qualität urbaner Freiräume führen jedoch in vielen Fällen zur Erweiterung der Konzepte und geben wesentliche Anstöße für die zunehmend erhobene Forderung nach Verkehrsberuhigung und fußgängergerechter Umweltgestaltung auch in Wohngebieten.

Die bauliche Gestaltung von Fußgängerbereichen erfolgt zwar überwiegend vor allem zur Förderung der Einkaufsfunktionen und des Stadtimages. Im Unterschied zu vergleichbaren städtischen Baumaßnahmen (wie z.B. Verkehrskreisel, „Schwimmopern“ . . .) werden aber Fußgängerbereiche von nahezu der gesamten Bevölkerung benutzt und als Steigerung der städtischen Annehmlichkeiten empfunden, während die Kosten vergleichsweise geringer sind und vor allem nur geringe Folgekosten entstehen.

Fußgängerbereiche werden also in dieser Arbeit positiv beurteilt insoweit, als sie sich in komplexe Konzeptionen einordnen oder doch zumindest Anstöße zu einem allmählichen Bewußtseinswandel in Richtung auf diese Konzeptionen geben. Im Einzelnen entsprechen die heute bestehenden Fußgängerbereiche und Fußgängerbereichsplanungen größtenteils noch nicht diesem Idealbild. Ein erster Versuch zur Zusammenstellung unmittelbar auf den Fußgängerbereich selbst bezogener Bewertungsgesichtspunkte wurde bei der Auswertung der Verwaltungsumfrage unternommen (*Monheim 1975 a*, S. 84)⁵; darüber hinaus ist aus übergeordneter siedlungsstruktureller Sicht eine kritische Prüfung und teilweise Modifizierung bisheriger Fußgängerbereichskonzepte erforderlich, um negative Umverteilungseffekte, vor allem bei Verkehrsbelastung und Kaufkraftströmen, möglichst weitgehend zu vermeiden.

5 Der ADAC hat sich in seiner Broschüre „Sicherheit für den Fußgänger“ (o.J., 1977, S. 90f.) die dort zusammengestellten Gesichtspunkte weitestgehend zu eigen gemacht.

Neben der hier vertretenen kritisch bejahenden Grundeinstellung gegenüber Fußgängerbereichen gibt es zwei untereinander entgegengesetzte Bewertungsrichtungen, die die gegenwärtige Entwicklung aufgrund ihrer Zielsetzungen wesentlich skeptischer beurteilen.

Von gesellschaftskritisch eingestellten Autoren werden die ökonomischen und politischen Zielsetzungen der Einrichtung von Fußgängerbereichen abgelehnt. Ihrer Meinung nach verschleiern die vielgerühmte Urbanität sowie Freizeit, Kommunikation und Stadtbildpflege nur die einseitig kommerziellen Funktionen der Fußgängerbereiche und sollen von Interessenkonflikten und der Notwendigkeit umfassender Verbesserungsmaßnahmen ablenken. Ihre Kritik zielt weniger gegen Fußgängerbereiche, als gegen eine „bloß an der Oberfläche ansetzende Humanisierung der Städte“ mit geringstmöglichem Aufwand und die dadurch bewirkten Verdrängungs- und Verlagerungsprozesse, durch die die an wenigen Stellen erreichten Vorteile mit Nachteilen für viele andere Teile der Stadt erkauft werden⁶.

Die Gegenposition hierzu wird vom Handel vertreten⁷. Er fordert immer wieder, der „übereilten“ Fußgängerbereichsentwicklung hinsichtlich Zahl und Ausdehnung der Fußgängerbereiche Grenzen zu setzen. Seiner Meinung nach ist „die Absicht, im Zeichen der Vollmotorisierung so viele Abstellplätze wie möglich auch im Bereich der Innenstädte zu schaffen, nur logisch und legal“ (Schütze 1975, S. 12) und sind Fußgängerbereiche nur bei starken Fußgängerströmen vertretbar⁸, da ein Fußgängerbereich ohne Fußgänger kein Kommunikationszentrum sei und die Betriebe vom Zustrom der Kunden abgeschnitten würden⁹. Gleichzeitig betont man allerdings, „daß gegen Erweiterungen fußläufiger Bereiche, insbesondere auch um die Bereiche, die nicht dem Einkaufen dienen, kein Einspruch erhoben werden kann und soll“ (Schütze 1978, S. 8). Besonders lebhaft wehrt sich der Handel verständlicherweise gegen „die Verteufelung dieser fußläufigen Bereiche als 'Konsummeilen', oder 'Kaufhausrennbahnen'“ und verweist darauf, daß es „kein urbanes Leben ohne Handel“ gibt.

Die bisher gründlichste und abgewogenste Untersuchung über „die Bedeutung der Fußgängerzonen für den Strukturwandel im Einzelhandel“ (1978), die i.A. des Bundesministeriums für Wirtschaft von der Forschungsstelle für den Handel Berlin vorgelegt wurde, kommt aus der Sicht des Handels in vielen Punkten ebenfalls zu einer kritischen Einschätzung bisheriger Fußgängerbereichsplanungen; sie folgert daraus (was manche Einzelhandelsvertreter nicht wahrhaben wollen), ähnlich wie die Studiengruppe Wohnungs- und Stadtplanung, die Notwendigkeit umfassender und räumlich erweiterter

6 Typische Vertreter dieser Argumentationsweise sind Durth (1977), Peters (1974), Tzschaschel (1977). Vor allem das i.A. des BMBau von der Studiengruppe Wohnungs- und Stadtplanung, Frankfurt, durchgeführte Forschungsprojekt „Siedlungsstrukturelle Folgen der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen in Kernbereichen“ (1978) ist stark von einer gesellschaftskritischen Grundeinstellung geprägt; diese führt einerseits zur treffenden Erkenntnis von Entwicklungsproblemen, andererseits zu einem relativ einseitigen Gesamturteil, das leicht als Ablehnung von Fußgängerbereichen mißverstanden wird.

7 Die z.T. in sich widersprüchliche Einstellung des Einzelhandels wird besonders deutlich in den engagierten Beiträgen von Schütze (1974, 1975, 1978 und „Fußgängerstraßen und Fußgängerbereiche“ 1976).

8 S. z.B. „Einkaufs-Magnet . . .“ (1973, S. 13): „Voraussetzungen für die Anlage von Fußgängerbereichen sind eine hohe Passanten- und Ladendichte sowie eine funktionsgerechte Anbindung an das Verkehrssystem“ (DIHT).

9 S. z.B. „Fußgängerstraßen und Fußgängerbereiche“ (1976, S. 6): „Die Funktion der Fußgängerbereiche wird vollends in Frage gestellt, wenn sie vom Individual- und Lieferverkehr abgeschnitten sind. Solchen Fußgängerbereichen aber fehlen die Besucher. Fußgängerbereiche ohne Fußgänger können keine Kommunikationszentren sein. Übertriebene, oft von wenig Fachverstand getragene politische Wunschorstellungen und Euphorie ohne Berücksichtigung der wirtschaftlichen oder privaten Belange der Betroffenen werden nicht nur den Fußgängerbereichen, sondern der Stadtentwicklung insgesamt einen schlechten Dienst erweisen“ (BAG).

Fußgängerbereichskonzeptionen, da nur so viele der negativen Verlagerungs- und Verdrängungseffekte abgemildert und die unbestrittenen Vorteile breiter gestreut werden können.

Auch die Kritiker der verschiedenen Lager lehnen Fußgängerbereiche keineswegs grundsätzlich ab, halten sie vielmehr für eine im Prinzip begrüßenswerte Maßnahme, bei der sie nur die politisch-ökonomischen Hintergründe offenlegen bzw. die Wahrung ihrer Interessen sicherstellen wollen. Die Gegensätzlichkeit der Stellungnahmen, die hier nur kurz angedeutet werden konnte, zeigt, daß für Fußgängerbereiche keine „objektiv-optimalen“ Lösungen möglich sind (wie sie der traditionell dominierende technisch-ökonomische Städtebau anzubieten vorgibt), sondern daß Entscheidungen über das ob und wie von Fußgängerbereichen letztlich politische Entscheidungen sind – und meist auch das Ergebnis politischer Kompromisse. Dabei sollte allerdings an die Stelle scheinobjektiver Richtlinien nicht Willkür treten, sondern ein geschärftes Wahrnehmungsvermögen zur Beurteilung der jeweiligen örtlichen Situation, das sich auf problembezogene Kenntnisse über die Funktionsweise von Fußgängerbereichen und allgemein von Innenstädten stützt. Dazu möchten die folgenden Kapitel einen Beitrag aus der Perspektive der Innenstadtbewohner leisten.

3 Fußgängerbereiche und Passantenströme

Als einer der offenkundigsten Erfolgsbeweise bei der Einrichtung von Fußgängerbereichen gilt allgemein die stärkere Belebung der zu ihnen gehörenden Straßen. Sie ist für jedermann spürbar und in der tagespolitischen Argumentation gegenüber der öffentlichen Meinung unverfänglicher als die entsprechende Zunahme der Einzelhandelsumsätze in den anliegenden Geschäften. In diesem und dem folgenden Kapitel soll versucht werden, Umfang und Art dieser Auswirkungen zu erfassen und einige damit verbundene methodische und planerische Probleme zu beleuchten.

3.1 Passantenstrom und Fußgängerbereich nach Aussagen der Stadtverwaltungen

Fußgängerbereiche und Hauptgeschäftslage

Die Auswirkungen von Fußgängerbereichen auf die Entwicklung der Passantenzahlen hängen wesentlich davon ab, welche Teile des Stadtzentrums zu Fußgängerstraßen umgewandelt werden. Analysiert man die von den Stadtverwaltungen im Rahmen der Verwaltungsumfrage 1974 erstellten Karten (*Monheim 1975 a*), so erhält man ein Bild, das den im letzten Kapitel dargestellten Zielen und Entwicklungen entspricht: 61 % aller Fußgängerbereiche (bei 119 diesbezüglich auswertbaren Antworten) beschränken sich nahezu vollständig oder doch überwiegend auf die zentralsten Haupteinkaufsstraßen mit dem höchsten Passantenaufkommen (60 - 100 % des Passantenmaximums)¹, beziehen aber diese passantenstärksten Straßen überwiegend mit ein. Allerdings muß auch in diesen Städten der Hauptpassantenstrom vielfach Hauptverkehrsstraßen queren (13 %) oder parallel dazu verlaufen (8 %). Die meisten dieser Fußgängerbereiche sind kürzer als 750 m (32 %), nur wenige sind länger als 1600 m (5 %). Nur 14 % aller Fußgängerbereiche gehen erheblich über die Hauptgeschäftslage hinaus (mehr als die zweieinhalbfache Länge) – hier handelt es sich überwiegend um Fußgängerbereiche von über 1600 m, die große Teile der Innenstadt umfassen und in ihrem zentralen Teil nicht von Hauptverkehrsstraßen gequert werden. Bei immerhin 24 % aller Fußgängerbereiche liegt der Hauptpassantenstrom überwiegend oder ganz außerhalb – meist wurden hier (bisher) nur kurze Straßenabschnitte für den Fußgänger reserviert.

Wie stark schon heute die Hauptgeschäftstraßen zu Fußgängerstraßen umgewandelt sind, zeigt sich daran, daß die 335 Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels, die sich an der BAG-Untersuchung „Kundenverkehr“ vom Oktober 1976 beteiligten und die normalerweise in Ia-Lagen angesiedelt sind (= 60 - 100 % des Maximums), zur Hälfte in Fußgängerzonen liegen (nach unveröff. Tab. der BAG). Dabei steigt dieser Anteil von 34 % bei Kleinstädten und kleinen Mittelstädten (bis 50 000 E.) über 61 % bei Mittelstädten und 60 % bei kleinen Großstädten auf 76 % in Städten mit 250 000 - 500 000 E., um dann wieder auf 57 % bei Hauptgeschäftszentren von Städten mit über 500 000 E. (ohne Berlin) abzusinken; selbst von den 43 Betrieben in Nebenzentren dieser höchsten Stadtgrößenklasse liegen 36 % in Fußgängerstraßen.

Ein Blick auf die Planungen für den künftigen Ausbau der Fußgängerbereiche ergibt, daß nach deren Verwirklichung 31 % der Fußgängerbereiche erheblich über die Haupt-

1 Diese Angaben sind überwiegend Schätzwerte, da nur selten flächendeckende Passantenzählungen vorliegen. Dabei muß mit systematischen Wahrnehmungsverzerrungen in dem Sinne gerechnet werden, daß stark frequentierte Straßen außerhalb des Fußgängerbereichs unterschätzt („vergessen“) werden und der Hauptgeschäftsbereich mit dem Fußgängerbereich gleichgesetzt wird (z.B. liegen nach der Verwaltungsumfrage in mehreren Städten ein Teil der Waren- und Kaufhäuser außerhalb des als höchstfrequentiert eingetragenen Bereichs).

geschäftsstraßen hinausgehen werden. Die übrigen Fußgängerbereiche beschränken sich zwar nur noch selten ganz auf die Haupteinkaufsstraßen (11 %), werden aber doch noch überwiegend aus solchen bestehen (59 %). Die Straßenabschnitte mit dem höchsten Passantenaufkommen werden in 86 % der Fälle vollständig oder nahezu vollständig und bei 10 % überwiegend im Fußgängerbereich liegen.

Entwicklung der Passantenzahl seit Einführung des Fußgängerbereichs

In Anbetracht der Tatsache, daß einerseits nur wenige Passantenvergleichszählungen vor und nach der Einrichtung von Fußgängerbereichen vorliegen (auf die in Kap. 3.2f. eingegangen wird), andererseits die Entwicklung der Passantenzahl von Planern, Politikern und Öffentlichkeit meist aufmerksam als Indiz für das „Gelingen“ des Fußgängerbereichs beobachtet wird, sollte durch die Verwaltungsumfrage die Einschätzung der Auswirkung von Fußgängerbereichen auf das jeweilige Passantenaufkommen zur Geschäftszeit, abends und sonntags erfaßt werden (Tab. 4). Dabei mußte die im Vortest enthaltene Bitte um eine Differenzierung nach Straßentypen (Haupt- und Nebengeschäftsstraßen) und Einzelstraßen sowie um (Kontroll-) Angaben für außerhalb des Fußgängerbereichs gelegene Hauptgeschäftsstraßen fallengelassen werden; entsprechend der geschilderten Struktur der Fußgängerbereiche beziehen sich die Antworten also weitgehend auf die für Fußgänger reservierten Hauptgeschäftsbereiche. Trotz mancher gegenüber den Planerschätzungen zu machenden Vorbehalte² ergeben sich deutliche Trends und zeigt sich vor allem, wie wichtig die Größe der Fußgängerbereiche für deren stärkere Belebung ist.

Tabelle 4:

Entwicklung der Passantenzahl seit Einführung von Fußgängerbereichen nach Größe der Fußgängerbereiche

		Städte nach % nach ihrer Entwicklung			
		abnehmend	unverändert	leicht zunehmend	deutlich zunehmend
Passantenzahl zur Geschäftszeit	bis 500 m	7	13	35	45
	500 - 1000 m	0	13	30	57
	über 1000 m	0	0	30	70
(92 Fußgängerb.)	insgesamt	2	10	32	57
Passantenzahl am Abend	bis 500 m	8	58	31	4
	500 - 1000 m	3	50	28	19
	über 1000 m	0	43	18	39
(86 Fußgängerb.)	insgesamt	5	50	26	20
Passantenzahl am Sonntag	bis 500 m	4	48	41	7
	500 - 1000 m	0	37	40	23
	über 1000 m	0	26	39	35
(86 Fußgängerb.)	insgesamt	2	37	40	21

Quelle: Verwaltungsumfrage 1974 (Schätzungen der Stadtverwaltungen)

² So ist nicht auszuschließen, daß die Neigung, den von der Stadt realisierten Fußgängerbereich auch als Erfolg anzusehen, eine zu günstige Einschätzung bewirkt. Eindeutige Schlüsse könnten erst bei Vergleichsbefragungen in Städten ohne Fußgängerbereich gezogen werden.

Zur Geschäftszeit ist die Zahl der Passanten nur in wenigen Städten unverändert (10 %) oder gar abnehmend (2 %), während sie ganz überwiegend sehr deutlich (57 %) oder zumindest leicht (32 %) zunimmt. Die Entwicklung wird entscheidend von der Größe des Fußgängerbereichs beeinflusst; Abnahmen gibt es nur in Städten mit weniger als 500 m Fußgängerstraßen, und dort ist auch der Anteil von Fußgängerbereichen mit deutlicher Zunahme am geringsten (45 %). Schon bei einer mittleren Größe ist viel häufiger eine deutliche Zunahme festzustellen, und von den 23 Fußgängerbereichen mit über 1000 m Länge verzeichnen 70 % einen deutlichen Anstieg der Passantenzahlen! Diese Angaben widersprechen der zunehmend geäußerten Behauptung, größere Fußgängerbereiche würden die Innenstadt vom Zustrom der Besucher abschneiden.

Eine von der Forschungsstelle für den Handel Berlin (FfH) durchgeführte Befragung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben zur Erfassung der „Bedeutung der Fußgängerzonen für den Strukturwandel im Einzelhandel“ (1978) bestätigt im Trend die Ergebnisse der Verwaltungsumfrage, wenn auch andererseits die Einschätzung der Geschäftsleute deutlich reservierter ist als die der Verwaltungsangehörigen (hier muß allerdings mit umgekehrten Wahrnehmungsverzerrungen gerechnet werden, da die Geschäftsleute die Einrichtung von Fußgängerstraßen ja zunächst überwiegend abgelehnt hatten).

Im Durchschnitt von 11 Städten aller Größenklassen gaben von 1 189 in Fußgängerbereichen befragten Betrieben 59 % an, seit Bestehen des Fußgängerbereichs sei die Kundschaft größer geworden, bei 33 % war sie gleich geblieben und nur 8 % gaben an, weniger Kunden zu haben.

Bezeichnenderweise wurden im größten und geschlossensten Fußgängerbereich Oldenburg am häufigsten Zunahmen und am seltensten Abnahmen beobachtet (301 Betriebe, 69 % Z., 3 % A.), während im kleinsten Fußgängerbereich Rheine am seltensten Zunahmen und weit überdurchschnittlich etwa gleichbleibende Kundenzahlen festgestellt wurden (70 Betriebe, 34 % Z., 54 % G.). Von einzelnen Ausnahmen abgesehen ordnen sich die übrigen Städte annähernd in dieses Gefälle ein. Von den außerhalb der Fußgängerbereiche, aber in deren Nähe gelegenen Betrieben konnten nur 33 % seit der Errichtung des Fußgängerbereichs höhere Kundenzahlen beobachten, während 16 % eine Abnahme und 52 % keine Veränderung feststellten.

Die in Fußgängerbereichen zu beobachtende Entwicklung des Freizeitverkehrs außerhalb der Geschäftszeit zeigt eine noch stärkere Abhängigkeit von der Größe des Fußgängerbereichs. Dabei ist es allerdings insgesamt wesentlich seltener überhaupt zu Veränderungen gekommen. Abends hat man in 46 % der Städte, sonntags in 61 % der Städte eine leichte oder (seltener) deutliche Zunahme der Passantenzahl beobachtet. Abnahmen werden auch im Freizeitverkehr sehr selten und fast nur aus kleinen Fußgängerbereichen gemeldet (8 % bzw. 4 %) – in ihnen nimmt der Freizeitverkehr fast nirgends deutlich zu (4 % bzw. 7 %). Von den Städten mit über 1000 m langen Fußgängerbereichen berichtet dagegen gut ein Drittel über deutlich zunehmenden Fußgängerverkehr außerhalb der Geschäftszeit (39 % bzw. 35 %). Sonntags ist in zahlreichen weiteren Städten (39 %) zumindest eine leicht zunehmende Belegung der Fußgängerbereiche festzustellen.

Eines der wichtigsten Ergebnisse ist, daß die von Fußgängerbereichen ausgehenden positiven Auswirkungen auf die Zahl der Innenstadtbesucher weit verbreitet sind und sich vor allem bei größeren Fußgängerbereichen einstellen. Es kann dabei nicht ganz ausgeschlossen werden, daß die durchweg günstigeren Angaben für größere Fußgängerbereiche z.T. aus einer optimistischeren Einschätzung der Innenstadtentwicklung durch die entsprechenden Planer herrühren. Ein weiterer Grund dürfte darin liegen, daß größere Fußgängerbereiche überwiegend erst allmählich entstanden sind und natürlich nur dann weiter ausgebaut wurden, wenn bereits frühere Ausbaustufen positive Ergebnisse gezeigt hatten. Der Hauptgrund dürfte jedoch darin zu sehen sein, daß erst größere Fußgängerbereiche eine tiefgreifende Qualitätsverbesserung der Innenstädte bewirken. Die folgenden Erhebungen bestätigen und differenzieren das Ergebnis der Verwaltungsumfrage.

3.2 Methodische Überlegungen zu Passantenzählungen

Die geschätzten Angaben für die Entwicklung der Passantenzahlen sollten nur als behelfsmäßige Indikatoren dienen. Die wissenschaftliche Erfassung des Fußgängerverkehrs hat zwar bereits eine längere Tradition und eine größere Zahl methodischer Ansätze, sie steht jedoch im Grunde eher am Anfang ihrer Entwicklung. Besonders nachteilig sind der geringe Umfang empirischer Erhebungen und die oft durch Zufälle bestimmte Durchführung von Passanten-Zählungen. In diesem Abschnitt sollen die wichtigsten Ansätze zur Erforschung des Fußgängerverkehrs und die methodischen Probleme der Verwendung von Fußgängerzählungen zur Erfassung durch Fußgängerbereiche ausgelöster Veränderungen skizziert werden. Anschließend werden die bisher zugänglichen Zählungsergebnisse auf die darin erkennbaren Veränderungen hin analysiert.

3.2.1 Bisherige Untersuchungen des Fußgängerverkehrs

Hartke, Hantschk

In den 50er und 60er Jahren hat *Hartke* (1961) in zahlreichen Praktika und in von ihm angeregten Arbeiten den Fußgängerverkehr als Indikator für funktionale Beziehungen, Wertigkeiten und Entwicklungstendenzen der City herangezogen. Dabei hat er einerseits qualitative Zählungen und Beobachtungen erprobt (näher s.u. Kap. 4), andererseits die Relationen und den Tagesgang der Passantenfrequenz herangezogen.

Besonders konsequent wurde dies von *Hantschk* (1968) bei seiner Aufstellung funktionaler Passagentypen angewendet: „City-Passagen“, „Kino- und Theaterpassagen“, „Durchgangspassagen“, „Ausstellungspassagen“ und „Alltagspassagen“ sind jeweils durch einen ganz anderen Tagesgang der Passantenfrequenz gekennzeichnet. Bei der engen Verwandtschaft zwischen Geschäftspassagen und Fußgänger-Nebengeschäftsstraßen ist anzunehmen, daß im Tagespegel der Passanten Parallelen bestehen – leider fehlen allerdings bisher entsprechend vielfältige Tageszählungen in einem größeren und in verschiedene Funktionstypen differenzierten Fußgängerbereich.

Mielitz

Als einer der ersten hat *Mielitz* (1963) 1961 den Fußgängerverkehr in Einkaufszentren wissenschaftlich als eigenständiges Thema untersucht und ausgewertet. Er hat dabei vielfältige Erhebungsmethoden angewendet, deren Ergebnisse in seinem vier Seiten langen Bericht allerdings nur knapp skizziert.

In einigen Einkaufszentren Westberlins werden die Passanten sowohl an einem Tag über die gesamte Einkaufszeit, wie zu zwei bestimmten Stunden (11 - 12 Uhr, 17 - 18 Uhr) über 6 Tage gezählt; dabei wird meist zwischen Männern, Frauen und Kindern unterschieden. Für zwei Zentren ermittelt *Mielitz* die räumliche Differenzierung der Passantenfrequenz – in einem erfaßt er zusätzlich die aussteigenden Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel für die entsprechenden Stunden. Um die Asymmetrie zwischen den beiden Seiten einer Haupteinkaufsstraße zu erklären, beobachtet er außerdem die aus einem S-Bahnhof kommenden Besucher hinsichtlich ihrer Wegwahl. Wichtigstes Anliegen aller Erhebungen ist es, „die Beziehungen zwischen dem Fußgängerverkehr und den Konzentrationen des Einzelhandels in einer Stadtlandschaft darzustellen“ (*Mielitz* 1963, S. 17).

Mielitz (1963, S. 17) betont abschließend die zahlreichen Schwierigkeiten bei der Durchführung vergleichbarer Fußgängerzählungen: „Der Fußgängerverkehr ist nicht nur sehr unterschiedlich an den einzelnen Wochentagen, sondern auch zu den einzelnen Stunden des Tages. Er unterliegt vielerlei Einflüssen, in besonderem Maße der Witterung. Ferner machen die Lohn- und Gehaltstage, Saisonschlußverkäufe, die Urlaubszeit und andere Faktoren einen exakten Vergleich verschiedener Zähltag untereinander fraglich, wenn die Zählungen nicht häufig wiederholt werden bzw. sich über lange Zeiträume erstrecken. Es muß ausdrücklich betont werden, daß keine Fußgängerzählung an irgendeinem Tag der Woche stellvertretend für den Fußgängerverkehr an anderen Tagen aussagen kann.“

Heidemann

Die Feststellung von *Mielitz* (1963, S. 14), „amtlicherseits werden keine regelmäßigen Fußgängerzählungen durchgeführt, obwohl nicht nur die Verkehrsplanung von deren Ergebnissen Gebrauch machen könnte, sondern auch der Einzelhandel bei seiner Standortwahl und bei der Abwägung der geforderten Bodenpreise profitieren würde“, trifft im Grunde noch heute zu. Nur wenige Städte führen überhaupt Fußgängerzählungen durch, und selbst von diesen macht fast keine regelmäßige oder einigermaßen umfassende Erhebungen (Ausnahmen: Braunschweig, Nürnberg). Dennoch gehören Passantenzählungen inzwischen zum festen Bestandteil vieler Planungsgutachten zur Innenstadtentwicklung, und sie werden auch von Stadt- und Verkehrsplanungsämtern von Fall zu Fall für bestimmte Fragestellungen eingesetzt. Daß dies trotz der von *Mielitz* betonten methodischen Probleme heute als vertretbar erscheint, ist im Wesentlichen das Verdienst der verkehrswissenschaftlichen Untersuchung von *Heidemann* (1967) über „Gesetzmäßigkeiten des innerstädtischen Fußgängerverkehrs“. Er kann in dieser Arbeit nachweisen, daß die Regelmäßigkeiten der Passantenfrequenz doch bei weitem die von *Mielitz* beschriebenen Unregelmäßigkeiten und Sondereinflüsse übertreffen.

Im Mittelpunkt stehen bei *Heidemann* zwei Fragestellungen: Welche Regelmäßigkeiten lassen sich bei längeren Zählreihen der Passantenfrequenzen feststellen und wie kann man unter Kenntnis dieser Regelmäßigkeiten aus einzelnen Zählungen repräsentative Angaben über die Passantenfrequenz gewinnen? Darüber hinaus erfaßt *Heidemann* ansatzweise den Zusammenhang zwischen Passantenfrequenz und Bodenpreisen (durch einige Straßenlängsschnitte) und zwischen Spitzenbelastung und Stadtgröße sowie die Möglichkeiten, den Fußgängerverkehr zur inneren Differenzierung der City heranzuziehen¹.

Die größte Aufmerksamkeit wendet *Heidemann* der Tagesgangkurve des Passantenverkehrs zu. Aus ganztägigen Zählungen (7 - 19 Uhr) an 43 Zählstellen in 31 Städten – überwiegend an der Stelle mit der vermutlich höchsten Passantenfrequenz – kommt er mit Hilfe der Faktorenanalyse zu drei Grundfaktoren für den Tagesgang der Passantenzahl: Einkaufs- und Berufsverkehr als wichtigste und, wesentlich schwächer, eher modifizierend, der „nicht zweckhaft verursachte Verkehr (Besucherverkehr, Bummeln)“. *Heidemann* faßt zur weiteren Interpretation die Zählwerte aller nach dem Anteil der drei wichtigsten Faktoren drei Typen zugeordneten Zählungen in typenspezifischen mittleren Tagesganglinien („Pegeltypen“) zusammen. Dabei repräsentiert Pegeltyp 1 die Hauptgeschäftsstraße der Mittelstadt (mittl. Einwohnerzahl: 62 500), Pegeltyp 2 die großstädtischen Straßen (mittl. Einwohnerzahl: 500 000) mit überwiegendem Einkaufsverkehr, der in der Nachmittagspitze von Berufsverkehr überlagert wird, während der morgendliche Berufsverkehr nicht hervortritt, und Pegeltyp 3 den Grenzbereich der City, in dem der morgendliche und abendliche Berufsverkehr dominiert, während demgegenüber der Tagesverkehr völlig unbedeutend ist.

Heidemann weist darauf hin, daß sich mit Hilfe des Pegeltyps „z.B. die Auswirkungen spezieller städtebaulicher Veränderungen . . . relativ rasch und kontinuierlich verfolgen“ lassen (1967, S. 65 f.). Seine eigene Arbeit ist allerdings eher statisch angelegt; dadurch entgeht ihm z.B., daß er selbst bei seiner faktorenanalytischen Zuordnung die Sögestraße in Bremen nach einer Zählung von 1955 dem Typ 3 und nach einer Zählung von 1962 dem Typ 2 zuordnet, d.h. von der Cityrandstraße (Berufsverkehr, unbedeutender Tagesverkehr) zur Citystraße „befördert“ – die Veränderung ist, wie später noch gezeigt werden soll, auf die 1961 begonnene Umwandlung zum Fußgängerbereich zurückzuführen.

Gestützt auf die Tageszählungen entwickelt *Heidemann* Stichproben-Zählverfahren, die es auch erlauben, aus der Relation zwischen Berufs- und Einkaufsverkehr (7 - 8 Uhr und 14 - 15 Uhr) auf den Pegeltyp zu schließen und die ungefähre Tagessumme der Passanten abzuschätzen. Schließlich analysiert *Heidemann* den Wochen-, Monats- und Jahresgang der Passantenzahl für eine Braunschweiger Hauptgeschäftsstraße (Schuhstraße) und entwickelt Umrechnungsfaktoren, mit deren Hilfe man aus einer beliebigen Tageszählung zu Vergleichszwecken die Passantenzahl eines „Durchschnitts-Donnerstags“ errechnen kann.

1 In diesem Zusammenhang weist *Heidemann* (1967, S. 41) darauf hin, daß „sich Veränderungen der Struktur oder Wanderungsbewegungen der City leicht und mit erheblicher Differenzierung durch Passantenzählungen verfolgen“ lassen. Er selbst geht allerdings nicht weiter darauf ein.

Beckmann

Die Tradition umfassender Fußgängerzählungen wird am Lehrstuhl *Habekost* des Instituts für Stadtbauwesen der TU Braunschweig auch nach Abschluß der Dissertation *Heidemann's* (1967) fortgesetzt. Die Schuhstraße in Braunschweig ist dadurch die meistgezählte Straße der Welt. *Beckmann* (1973) hat zunächst in einer studentischen Arbeit die bis 1972 durchgeführten Zählungen unter dem Gesichtspunkt ausgewertet, wie sich die Einführung von Fußgängerstraßen auf den Fußgängerverkehr ausgewirkt hat².

Nach einem allgemeinen Überblick über die Literatur zu Fußgängerbereichen und die Entwicklung des Fußgängerbereichs in Braunschweig (Verkehrerschließung, Geschäftsbesatz) untersucht *Beckmann* sehr kritisch die Aussagefähigkeit der 1964 bis 1972 in der Schuhstraße durchgeführten Fußgängerzählungen unter Anwendung vielfältiger statistischer Testverfahren. Im vorliegenden Zusammenhang ist die Entwicklung der Jahresmittelwerte (auf Grund wöchentlicher Zählungen 14 - 15 Uhr) und des Pegeltyps (nach *Heidemann*) von besonderem Interesse – auf sie soll weiter unten eingegangen werden. Der Gesamtpegel der Tageszählungen wird dagegen von *Beckmann* nicht ausgewertet. Die bei der Interpretation auftretenden Schwierigkeiten lassen *Beckmann* zu der Auffassung kommen, daß erst dann, wenn man die Entwicklung mehrerer über die Innenstadt verteilter Zählstellen miteinander vergleichen kann, einigermaßen zuverlässige Aussagen möglich sind.

Den Anregungen *Beckmann's* entsprechend werden seit 1975 im Auftrag der Stadt Braunschweig regelmäßige Zählungen in einer größeren Zahl von Innenstadtstraßen und seit 1976 auch Zählungen außerhalb der Geschäftszeit durchgeführt. Ihre Ergebnisse haben *Beckmann* und *Habekost* (1976, 1977, 1979) in drei Berichten über die „Gesetzmäßigkeiten der zeitlichen und räumlichen Verteilung von Fußgängerströmen in der Innenstadt Braunschweig“ ausgewertet und daraus auch (besonders ausführlich 1976) Schlüsse für die Weiterentwicklung des Braunschweiger Fußgängerbereichs gezogen. Ziel der Untersuchungen ist es, in Fortführung der von *Heidemann* begonnenen verkehrswissenschaftlichen Methodik einen Modellansatz zur Beschreibung und Prognose der räumlichen und zeitlichen Belastungssituation abzuleiten. Dazu werden die Belastungskomponenten Trend, Periodik, Spezifik, Zufall und Lagecharakteristik statistisch isoliert und dann übereinandergelagert.

Petzoldt

Heidemann ist es als erstem gelungen, den verwirrend vielfältigen innerstädtischen Fußgängerverkehr empirisch in den Griff zu bekommen. Dabei bleibt allerdings durch die weitgehende Beschränkung auf die Analyse der Spitzenverkehrsstellen ein dem Geographen besonders wichtig erscheinender Gesichtspunkt nahezu unberücksichtigt: die räumliche Differenzierung der Passantenströme und ihres typischen Tagesganges. Hierzu hat *Petzoldt* (1974) 1969 am Beispiel Nürnbergs wesentliche Erkenntnisse erarbeitet.

Nach einer ausführlichen Strukturanalyse der Nürnberger Altstadt ermittelt *Petzoldt* zunächst für eine repräsentative Zählstelle die Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresschwankungen der Passanten. Die Wochenschwankungen erfaßt er für vier typische Tageszeiten (7 - 8, 14 - 15, 17 - 18, 21 - 22 Uhr), die Monats- und Jahresschwankung für den Typ des gemischten Einkaufs-, Freizeit- und Berufsverkehrs um 17 - 18 Uhr. Bei der Auswertung des Monats- und Jahresganges setzt *Petzoldt* sich mit den jeweils deutlich abweichenden Ergebnissen von *Heidemann* auseinander (näher dazu s.u.).

Zunächst analysiert *Petzoldt* das räumliche Verteilungsmuster der Fußgänger. Sodann wendet er das von *Heidemann* (1967) entwickelte Verfahren zur Bestimmung des Straßentyps aus der Relation der um 7 - 8 und um 14 - 15 Uhr gezählten Passanten und der Laufrichtungsasymmetrie um 7 - 8 Uhr an. Die dabei sich ergebende Unterscheidung in „Citystraße“, „Cityrandstraße mit starkem Berufsverkehr“ und „Mischtyp“ verfeinert *Petzoldt* durch die Einführung von Intensitätsstufen entsprechend der

² Das Manuskript wurde freundlicherweise vom Institut für Stadtbauwesen in einer Ablichtung zur Verfügung gestellt. Hier kann nicht im einzelnen auf diese Arbeit eingegangen werden. Ihr Wert liegt nicht zuletzt darin, daß sie immer wieder auf die Problematik gesicherter Aussagen über den Fußgängerverkehr hinweist.

stärkeren oder schwächeren Ausprägung der jeweils kennzeichnenden Merkmale. Dadurch gewinnt er sieben Pegeltypen, die er für die 82 Straßenquerschnitte kartographisch darstellt. So entsteht ein sehr differenziertes Bild des innerstädtischen Fußgängerverkehrs. Insgesamt nimmt die Intensität der Citymerkmale vom Zentrum zum Rand hin ab, doch weisen die für den Berufsverkehr wichtigen Citystraßen (bes. Königstraße) durch das gewählte Verfahren geringere Intensitätswerte auf, als entsprechende Geschäftsstraßen ohne Berufsverkehr. *Petzoldt* stellt eine gute Übereinstimmung von Pegeltyp und Nutzung, aber auch vereinzelte Abweichungen fest.

In einem abschließenden Ausblick weist *Petzoldt* am Beispiel der Breiten Gasse (Fußgängerstraße) und der Königstraße auf die nicht periodischen Veränderungstendenzen im Umfang und in der Relation der Ströme des Fußgängerverkehrs hin (vgl. auch *Petzoldt* 1971). Bemerkenswert ist, daß diese Veränderungstendenzen erst nach dem Umbau der Fußgängerstraße voll wirksam wurden.

3.2.2 Erfassung von Veränderungen des Fußgängerverkehrs

Bei der Erfassung der Veränderungsdynamik von Passantenströmen ergeben sich zahlreiche methodische Probleme, die bisher kaum beachtet wurden – ganz abgesehen vom Problem der Datenbeschaffung für zurückliegende Zeitpunkte.

Bisherige Untersuchungen des Fußgängerverkehrs haben sich ganz überwiegend darauf beschränkt, bestimmte Zustände und die diesen Zuständen zugrunde liegenden Gesetzmäßigkeiten zu erfassen. *Heidemann* (1967) hat den Tagesgang der Passantenzahl vollkommen statisch gesehen (sogar dort, wo er auf Grund eines zwischen zwei Zählungen veränderten Tagesganges dieselbe Zählstelle zwei verschiedenen Typen des Tagesganges zuordnen muß (Bremen, Sögestraße), geschieht dies ohne jeden Kommentar zur Veränderungsdynamik). Auch *Petzoldt* (1974) faßt das von ihm ermittelte räumliche Verteilungsmuster ganz überwiegend statisch auf. Erst in seinem „Ausblick“ geht er auf die unterschiedliche Entwicklung von zwei wichtigen Zählstellen ein, die sich bei ergänzenden Erhebungen 1971 gegenüber 1969 ergeben hatte, und die die Folge einer baulich umgestalteten Fußgängerstraße mit dadurch erhöhter Attraktivität war.

Obwohl die Zunahme der Passantenzahl neben der Steigerung der Einzelhandelsumsätze (die nicht immer zugegeben wird) als eine der wichtigsten objektiven Erfolgskriterien bei der Einführung von Fußgängerbereichen gilt, sind systematische Vergleichszählungen vor und nach der Einführung von Fußgängerbereichen bisher nur in wenigen Fällen durchgeführt worden. Bei dem Versuch, aus diesen Zählungen gesicherte Aussagen zu gewinnen, ergeben sich zahlreiche methodische Schwierigkeiten, die hier vorweg angedeutet werden sollen.

Ein großes Problem besteht darin, daß Zählungen wegen des damit verbundenen Aufwandes meist nur an einem einzelnen Tag durchgeführt werden, daß aber aus diesen Einzelzählungen repräsentative Angaben gewonnen werden sollen. Hinsichtlich der periodischen Schwankungen (Wochentag, Monatstag, Monat) ist theoretisch eine gewisse Absicherung möglich durch die Umrechnungsfaktoren von *Heidemann* (1967), die allerdings nach den Ergebnissen von *Petzoldt* (1974) bestenfalls für den reinen Einkaufsverkehr gültig sind¹.

Bei der Anwendung der von *Heidemann* entwickelten Umrechnungsfaktoren auf den „Normal-Donnerstag“ eines Jahres muß zudem berücksichtigt werden, daß *Heidemann* selbst auf eine erhebliche

1 Episodische Ereignisse und Umstände wie Witterung, Sonderaktionen oder Konjunktur sind dagegen kaum abzuschätzen und dort, wo entsprechende Zählungen vorliegen, nur schwer nachträglich auszugleichen. Viele Stadtverwaltungen neigen z.B. dazu, Zählungen während des maximalen Passantenverkehrs, also im Extrem an langen Einkaufssamstagen vor Weihnachten, durchzuführen. Selbst wenn die Vergleichszählungen ebenfalls zu dieser Zeit stattfinden, ist keineswegs gesagt, daß die dabei gewonnenen Relationen repräsentativ sind in dem Sinne, daß sie der das Jahr über zu verzeichnenden Veränderung der Gesamt-Passantenfrequenz entsprechen. Zudem sind die Spitzenwerte stärker von Sondereinflüssen abhängig.

Fehlerbreite hinweist, zumal seinen Tabellen nur ein einziger Straßenquerschnitt (Schuhstraße in Braunschweig) zugrunde liegt. *Petzoldt* (1974, S. 154 - 161) kommt bei seinen Zählungen (Königstraße in Nürnberg) zu wesentlich geringeren Monats- und Jahresschwankungen.

Petzoldt sieht wohl zu Recht einen Grund für die Unterschiede darin, daß *Heidemann* für die Bestimmung der Schwankungen den reinen Einkaufsverkehr um 11 - 12 Uhr verwendet, während er den gemischten Einkaufs- und Berufsverkehr (letzterer mit geringen Schwankungen!) um 17 - 18 Uhr erfaßt. Demnach sind *Heidemanns* Tabellen also nur für reinen Einkaufsverkehr zu verwenden. Andere Umrechnungsverfahren sind allerdings bisher nicht entwickelt.

Die Zahl der Passanten in einer Fußgängerstraße nimmt zu den einzelnen Tageszeiten entsprechend den jeweils verschiedenen Besuchszwecken unterschiedlich stark zu bzw. ab. Damit ergibt sich die Frage, welche Tageszeit für die Veränderung der Passantenzahl in einer Fußgängerstraße repräsentativ sein kann. Im Grunde muß man für jede Art des Fußgängerverkehrs (Berufs-, Einkaufs-, Behörden-, Freizeitverkehr) eigene Aussagen machen, was andererseits bei den überwiegend gemischten Besuchszwecken schwierig ist.

Die damit sich ändernden Relationen in der Bedeutung der einzelnen Tageszeiten für die Gesamtfrequenz in einer Fußgängerstraße sind besonders aufschlußreich für die spezifischen Wirkungen von Fußgängerstraßen auf die Besucherstruktur.

Der Vergleich der Entwicklung zwischen verschiedenen Städten wird dadurch erschwert, daß der Abstand zwischen den Zählungen unterschiedlich ist. Bei Angaben über die Veränderungsdynamik muß jedoch berücksichtigt werden, ob sich die erfaßten Veränderungen im Laufe mehrerer Monate oder über viele Jahre hinweg vollzogen haben. Zwar kann man die Veränderung zu Vergleichszwecken auf den Jahresdurchschnitt umrechnen, doch erscheint es eher fraglich, ob sich diese Veränderung kontinuierlich vollzogen hat, oder ob sie vor allem in der ersten Phase (u. U. nach einer gewissen Anlaufzeit) erfolgt ist.

Die Einführung von Fußgängerbereichen ist meist mit zahlreichen weiteren den Verkehr betreffenden Maßnahmen verbunden, wie Ausbau der Zufahrtstraßen (Cityring) und Parkmöglichkeiten, Verlagerung von Haltestellen (im Extremfall: neue U-Bahn) u. ä., die die Zahl und räumliche Verteilung der Passanten beeinflussen. Außerdem fallen neue Fußgängerbereiche zeitlich oft mit einschneidenden Veränderungen des Einzelhandelsangebotes zusammen (z. B. Eröffnung neuer Warenhäuser) oder lösen zumindest Strukturwandlungen innerstädtischer Geschäftsstraßen aus. Dadurch kann dort, wo Passantenzählungen nur für eine Straße vorliegen, nicht beurteilt werden, ob sich die Gesamtzahl der Innenstadtbesucher oder nur ihre Verteilung zwischen den verschiedenen Straßen des Zentrums geändert hat. Einige Beispiele, bei denen gleichzeitig in mehreren Straßen Passanten gezählt wurden, zeigen, daß Fußgängerbereiche wesentliche Verlagerungen der Passantenströme auslösen können, daß aber fast immer im Zusammenhang mit oder unabhängig von der Einrichtung neuer Fußgängerstraßen weitere Veränderungen des Verkehrs- und Nutzungsgefüges der Innenstadt erfolgen, die die Verteilung der Passantenströme beeinflussen. Auch wenn also die Auswirkungen von Fußgängerbereichen auf die räumliche Verteilung der Passanten kaum eindeutig quantifiziert werden kann, sind gerade die relativen Bedeutungsverschiebungen für die Beurteilung der innerstädtischen Entwicklungsdynamik von großer Bedeutung.

Ein zusätzliches Vergleichsproblem, auf das in Kapitel 4 näher eingegangen werden soll, entsteht dadurch, daß sich mit der Einrichtung baulich umgestalteter Fußgängerbereiche die Art des Verkehrs ändert. Eine wesentliche Wirkung von Fußgängerbereichen besteht nämlich darin, daß man nicht mehr so rasch wie möglich seine Erledigungen abwickelt, sondern daß man gerne noch etwas verweilt: sitzt, steht oder bummelt. Dadurch nimmt zwar die Belebung des Fußgängerbereichs zu, doch schlägt sich dies nicht voll in der Stärke des bei Querschnittszählungen erfaßten Passantenstroms nieder. Einige Erhebungen deuten darauf hin, daß die Zahl der in Fußgängerbereichen anwesenden Besucher stärker zunimmt, als die Zahl der Passanten.

Die Entwicklung der Passantenfrequenz hängt nicht zuletzt von allgemeinen sozialökonomischen Trends ab, wie zunehmende Mobilität, steigender Anteil Jugendlicher, veränderte Arbeitszeiten und Arbeitsplatzstruktur, steigende Freizeit- und Konsumbedürfnisse. Die Einflüsse dieser Trends sind nur schwer von den durch neue Fußgängerbereiche ausgelösten Wirkungen zu trennen, zumal gewisse Wechselwirkungen bestehen.

Es ist im Rahmen dieser Untersuchung nicht möglich, durch eigene Erhebungen alle genannten Probleme zu klären. Entsprechend dem besonderen methodischen Anliegen scheint es jedoch wünschenswert, die jeweils auftretenden Erhebungs- und Auswertungsprobleme zu erfassen und damit Ansatzpunkte für ihre Lösung zu umreißen. Für den Fußgängerverkehr werden einige wesentliche Veränderungstrends untersucht. Dabei geht es weniger um die absoluten Werte (etwa steigende Passantenzahlen), als um veränderte zeitliche und räumliche Relationen. Nicht zuletzt bieten die vorliegenden Zählergebnisse für Aussagen dieser Art wesentlich sicherere Grundlagen. Außerdem dürften diese Gesichtspunkte wissenschaftlich-methodisch sowie planerisch das größere Interesse beanspruchen.

3.3 Veränderung der Passantenfrequenz während der Geschäftszeit

3.3.1 Veränderung der tageszeitlichen Verteilung

Passantenzählungen vor und nach der Einführung von Fußgängerbereichen konnten für 14 Städte ausgewertet werden. Die Zähljahre und Zählzeiten sind dabei zwar unterschiedlich, doch erstrecken sich die Zählungen in 12 Städten über den größten Teil der Geschäftszeit. Bevor die meist im Mittelpunkt des Interesses stehende Frage nach der absoluten Veränderung der Passantenzahl angegangen werden kann, müssen zunächst angesichts der tageszeitlich sehr unterschiedlichen Entwicklung einige regelhafte Veränderungen in der tageszeitlichen Verteilung der Passanten geklärt werden (Abb. 16).

Die tageszeitlichen Veränderungstrends sind am besten zu erfassen in relativen Tagesgangkurven, bei denen unabhängig von der absoluten Passantenzahl der Anteil der jeweiligen Zählstunde am gesamten Tagesaufkommen dargestellt wird. Diese Tagesgangkurve wird in früheren Untersuchungen als stabilstes Element des sehr variablen Fußgängerverkehrs herausgestellt (z. B. *Heidemann* 1967, S. 43 f.), kann jedoch deutlich regelhaften langfristigen Veränderungen, vereinzelt auch kurzfristigen, schwer begründbaren Schwankungen unterliegen.

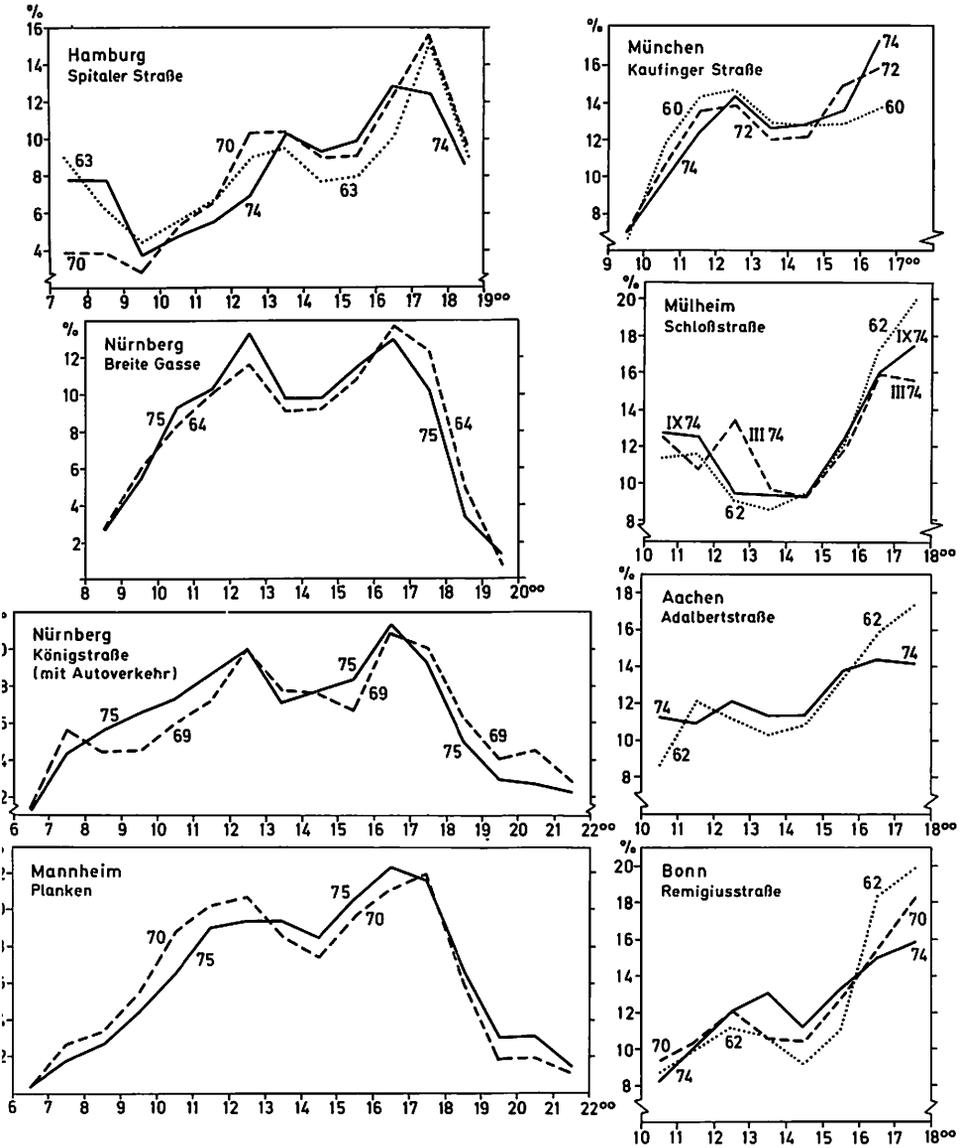
Beim Vergleich der Tagesgangkurven muß berücksichtigt werden, daß insgesamt unterschiedlich viele Stunden gezählt wurden und bei längeren Zählungen der Anteil der einzelnen Stunden im Durchschnitt geringer ist, als bei kürzeren (bei 8 Stunden 12,5 %, bei 12 Stunden 8,3 %). Aus diesem Grund mußte in Städten mit unterschiedlich langen Zählungen bei einem Vergleich die kürzeste der erfaßten Zeitspannen auch für die übrigen Zählungen benutzt werden.

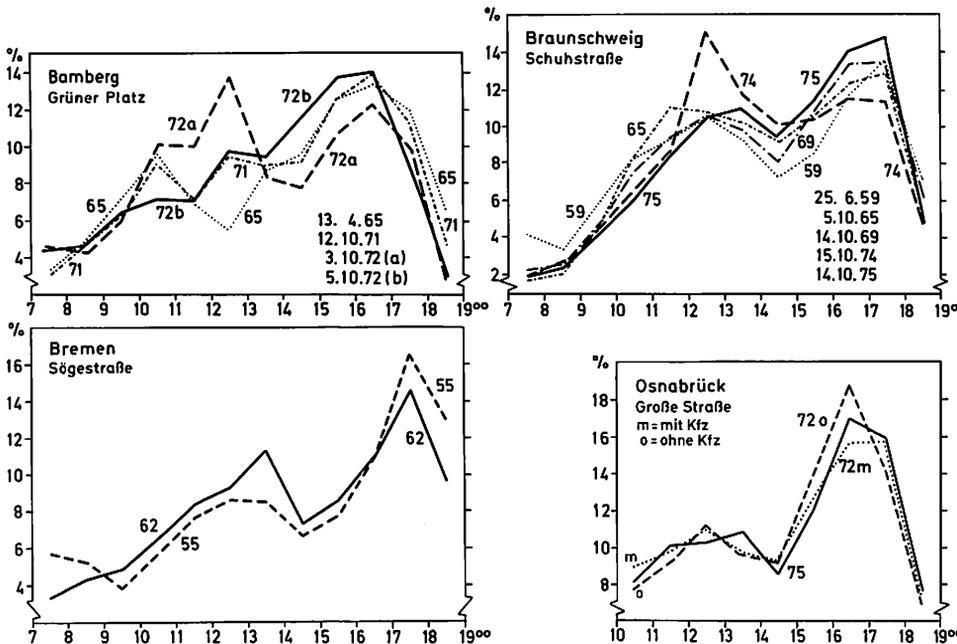
Es würde hier zu weit führen, jede Tagesgangkurve einzeln zu analysieren. Die auffälligste Veränderung, die bei allen schon am frühen Morgen beginnenden Vergleichszählungen zu beobachten ist, liegt im Rückgang des morgendlichen Berufsverkehrs (7 - 8 Uhr) (einzige Ausnahme: Bamberg). In sechs Städten geht auch die vom abendlichen Berufsverkehr geprägte Spitze um 17 - 18 Uhr in ihrem relativen Anteil deutlich zurück.

Der relativ geringeren Bedeutung der durch den Berufsverkehr geprägten Tageszeiten entspricht eine steigende Bedeutung des Verkehrs zur Geschäftszeit. Dieser Zuwachs liegt jedoch weniger im weitgehend durch reinen Einkaufsverkehr geprägten späten Vormittag (11 - 12 Uhr), als vor allem in der Mittagszeit. In den Tagesgangkurven kommt diese Verlagerung in einem verringerten „Mittagstief“ zum Ausdruck, z. T. entsteht auch eine neue Verkehrsspitze um 12 - 13 Uhr oder um 13 - 14 Uhr; dann bleibt u. U. der relative Rückgang im Mittagstief erhalten, wobei aber auch in der ruhigsten Zeit der Passantenstrom einen höheren Anteil erreicht, als vor der Umwandlung zur Fußgängerstraße.

Die passantenschwächste späte Mittagszeit (14 - 15 Uhr) nimmt durchweg relativ am stärksten zu – in den übrigen Fällen hat die vorhergehende Stunde den stärksten Passantenzuwachs. Der wichtigste Grund hierfür ist in der größeren Freizeitattraktivität von Fußgängerstraßen gegenüber Geschäftsstraßen mit Individualverkehr zu sehen. Die Fuß-

Abb. 16: Tagesgang der relativen Passantenfrequenz vor und nach der Einführung von Fußgängerstraßen in Aachen, Bamberg, Bonn, Braunschweig, Bremen, Hamburg, Mannheim, Mülheim, München, Nürnberg und Osnabrück





gängerstraßen ziehen verstärkt Beschäftigte innerstädtischer und innenstadtnaher Betriebe überwiegend des tertiären Sektors an, die hier ihre Mittagspause verbringen: einkehren, einen Bummel machen, etwas erledigen, Bekannte treffen usw.. Außerdem werden sie beliebte Treffpunkte für Schüler (ein Problem für Vergleichszählungen bei wechselnden Ferienterminen!). Schließlich bleiben auswärtige Besucher nun lieber auch einmal über Mittag im Zentrum (näher zu den veränderten Verhaltensweisen s. u. Kap. 5.4).

Für den abendlichen Fußgängerverkehr gibt es leider fast keine Vergleichszählungen vor und nach der Umwandlung zur Fußgängerstraße. Das Beispiel der Mannheimer Planken bestätigt aber die von 57 % der Städte mit mehr als 1000 m Fußgängerstraßen gemachte Beobachtung einer spürbaren Zunahme. Die Abnahme der für Autos offenen Königstraße in Nürnberg ist das Ergebnis des zwischenzeitlichen Umbaus der konkurrierenden Breiten Gasse (leider vor dem Umbau nicht durchgehend gezählt), die 1969 bis 17 Uhr fast genau so viele zusätzliche Passanten gewann, wie die Königstraße gleichzeitig verlor (näher s. u. Kap. 3.5).

Die Belebung während des „Mittagstiefs“ sowie nach Geschäftsschluß und der relative Bedeutungsrückgang der Spitzzeit am frühen Abend führen zusammengenommen dazu, daß die Straßen durch die Umwandlung zu Fußgängerstraßen den ganzen Tag über gleichmäßiger belebt sind.

Insgesamt sind also bei Vergleichszählungen vor und nach der Einführung von Fußgängerstraßen deutliche Veränderungstrends in der tageszeitlichen Verteilung der Passantenströme festzustellen. Ein kausaler Zusammenhang mit der Fußgängerstraße ist jedoch erst dann einwandfrei erwiesen, wenn sicher ist, daß entsprechende Veränderungen nicht auch ohne die Einführung einer Fußgängerstraße eingetreten wären. Wo innerhalb einer kurzen Zeitspanne starke Verlagerungen erfolgten, ist dies eher unwahrscheinlich, zumal, wenn die Fußgängerstraßen gleich nach der Sperrung für den

Individualverkehr umgebaut wurden und damit die neue Stadtqualität kurzfristig wirksam wurde. Wo hingegen zwischen den Vergleichszählungen eine größere Zahl von Jahren liegt (mehrfach 11 - 12 Jahre), ist trotz des Hinweises von Heidemann auf die Stetigkeit der Tagesgangkurve nicht auszuschließen, daß sich diese auch ohne die Einführung einer Fußgängerstraße geändert hätte. Leider fehlt eine entsprechende Kontrollgruppe von Straßen, in denen auch ohne die Einführung einer Fußgängerstraße in gewissem Abstand Zählungen durchgeführt worden wären.

Die einzigen hier zur Verfügung stehenden Zählungen dieser Art wurden 1969 und 1975 in der noch nicht zur Fußgängerstraße erklärten Königstraße in Nürnberg durchgeführt. Sie sind allerdings aus mehreren Gründen nicht zur Kontrolle geeignet: Der Individualverkehr in der Königstraße war 1975 durch die 1972 erfolgte Sperrung der unteren Königstraße und die Straßenbauarbeiten für die U-Bahn bereits seit längerem erheblich reduziert. Außerdem dürfte der auf zwei Seiten an die Königstraße heranreichende Fußgängerbereich, der in der benachbarten Breiten Gasse zu deutlichen Veränderungen des Passantenverhaltens geführt hatte, auch den Fußgängerverkehr in der Königstraße beeinflußt haben.

Die Tagesgangkurven des Fußgängerverkehrs haben sich auch in der Königstraße zwischen 1969 und 1975 deutlich gewandelt. Der Gesamttrend entspricht vor allem im Berufsverkehr der in Fußgängerstraßen zu beobachtenden Entwicklung (deutliche Parallelen zur Sögestraße in Bremen!). Am stärksten hat die vormittägliche Einkaufszeit gewonnen. Das Mittagstief bleibt etwa unverändert (der 1969 besonders niedrige Wert um 15 - 16 Uhr ist atypisch und wahrscheinlich durch singuläre Einflüsse zu erklären¹). Auffällig ist schließlich die - auch absolute - Verringerung der abendlichen Passantenzahl: Man zieht für den abendlichen Schaufensterbummel den 1970 umgebauten Fußgängerbereich vor, der dadurch stärker belebt wird (allein 1969/1971 nahm die abendliche Passantenzahl in der Königstraße um 22 % ab!).

3.3.2 Veränderung der absoluten Passantenzahl

Wie das vorhergehende Kapitel zeigte, erweist sich die pauschale „Erfolgsmeldung“ zunehmender Passantenzahlen nach der Einführung von Fußgängerstraßen als nur bedingt aussagefähig. Veränderungen in der Art der Innenstadtbenutzung führen dazu, daß die Entwicklungsdynamik zu den einzelnen Tageszeiten sehr unterschiedlich ist.

Bei der Interpretation der in Tab. 5 ausgewerteten absoluten Veränderung muß berücksichtigt werden, daß hier stärker als beim relativen Tagesgang Witterungseinflüsse, Wochen- und Montag und Jahreszeit zu kurzfristigen Schwankungen führen können. Es gibt mehrere Beispiele dafür, daß im Abstand weniger Tage durchgeführte Zählungen deutlich voneinander abweichende absolute Passantenzahlen ergeben haben (z. B. Nürnberg 1975, Wiesbaden 1973).

Im Hinblick auf die berechtigte Kritik an den von *Heidemann* (1967) zur Ermittlung eines „Normal-Donnerstags“ ermittelten Werten und der Tatsache, daß sie höchstens für den reinen Geschäftsverkehr gültig sein können, scheint es nicht sinnvoll, die Zählwerte mit Gewichtungsfaktoren auf eine Vergleichsbasis umzurechnen. Insgesamt ergibt sich trotz aller notwendigen Einschränkung ein auffallend übereinstimmendes Bild der Entwicklungstrends von Passantenzahlen in Fußgängerstraßen.

Veränderung der Tagessumme

Die Tagessumme der Passanten hat fast überall deutlich zugenommen. Von 27 Vergleichszählungen zur Passantenzahl vor der Einführung der Fußgängerstraße (12 Zählstellen) zeigen 13 eine Zunahme von 5 - 25 %, 6 eine Zunahme von 26 - 50 % und 4 eine Zunahme von 51 - 92 %; nur in zwei Fällen ist die Passantenzahl etwa unverändert (- 1 % bis - 3 %) und in einem hat sie spürbar abgenommen (- 9 %).

¹ Die von *Petzoldt* (1974) verwendete Zählung wurde vom Kaufhof durchgeführt. Bei einer 1971 ebenfalls vom Kaufhof durchgeführten Zählung kamen um 15 - 16 Uhr wesentlich mehr Passanten, als in der vorhergehenden Stunde.



Tabelle 5:
Veränderung der Passantenfrequenz nach der Einführung bzw. dem Umbau von Fußgängerstraßen

Stadt Straße ¹	Jahr 1. Sper- rung	Jahr Umbau	Datum der Zählung	Quelle	ver- gleich- bare Zähl- zeit	Passan- ten absolut (in 100)	Veränderung zur 1. Zählung		Veränderung der Passantenfrequenz nach Tagesstunden in % insgesamt gegenüber der 1. Zählung Zeit					
							ins- ges. %	Jahres- durch- schn. %	7-8	11-12	13-14	14-15	17-18	
Aachen	57/63	76	Do. 16.08.62	a	10-18	394								
Adalbertstr.			Di. 02.07.74	e		492	25	2,1	-	15	38	31	2	
Bamberg	71	76	Di. 13.04.65	b ²	7-19	341								
Grüner Markt			Di. 12.10.71	b ³		360	6	1,0	2	9	8	1	0	
			Di. 03.10.72	b ³		498	46	6,6	104	110	40	15	18	
			Do. 05.10.72	b ³		505	48	6,9	102	52	61	80	8	
Bonn	48/66	68	Do. 12.07.62	a	10-18	418								
Remigiusstr.			Mi. 23.09.70	c		407	-3	-0,4	-	-1	-3	10	-11	
			Do. 31.01.74	e		514	23	1,9	-	24	50	48	-1	
			Do. 23.01.75	e		465	11	1,1	-	-2	31	34	-12	
Braunschweig	57/64	64	Do. 25.06.59	a	7-19	313								
Schuhstr. ⁴			Di. 13.11.62	d		389	24	8,0	-23	25	22	57	29	
			Di. 05.10.65	d		413	32	5,5	-45	57	45	66	25	
			Di. 15.10.68	d		329	5	0,6	-49	16	40	19	3	
			Di. 14.10.69	d		418	34	3,4	-26	36	42	50	32	
			Di. 20.10.70	d		370	18	1,6	-30	18	24	40	7	
			Di. 15.10.74	d		344	10	0,7	-49	4	39	52	-9	
			Di. 11.10.75	d		304	-3	-0,2	-55	-12	14	25	5	
Bremen	61	73	Fr. 10.06.55	a	7-19	246								
Sögestraße			Do. 07.06.62	a		375	53	7,6	-11	67	103	69	44	
Darmstadt	69	69	Do. 06.03.69	h ⁵	7-21	266								
Ernst-Ludwig-Str.			Do. 23.03.72	h ⁵		315	18	6,0						
Hamburg	68	68	Do. 12.09.63	a	7-19	339								
Spitaler Str.			Do. 15.10.70	f		428	26	3,7	-44	44	38	47	30	
			Di. 29.10.74	b ⁶		366	8	0,7	-3	-11	17	31	-10	

Herford	68	68	Fr. 21.06.68	b	16 ³⁰ -17 ³⁰	26							
Gehrenberg			Do. 04.09.69	b		34	31		31				
			Di. 29.08.72	b		37	40		10				
Mannheim	75	75	14/15.07.70	b ⁷	6-22	331							
Planken			23/24.09.75	b ⁷		374	13	2,6	-21	0	26	30	11
Mülheim	73	74	Di. 25.09.62	a	10-18	169							
Schloßstr.			Do. 07.03.74	g ⁸		154	-9	-0,8	-	-14	3	-9	-29
			Do. 19.09.74	g		166	-1	-0,1	-	7	8	-2	-13
München	ca. 70	72	Di. 27.09.60	a	9-17	552							
Kaufinger Str.			Do. 07.07.72	b		934	69	5,7	-	60	57	61	59
			Do. 14.11.74	e		650	18	1,3	-	1	14	18	-
Nürnberg	66	70	Fr. 24.07.64	b	8-20	242							
Breite Gasse			Mi. 16.07.75	b		465	92	8,4	-22	87	83	101	81
			Fr. 27.07.75	e		409	69	6,3	-	72	81	80	40
Osnabrück	72	72	Mi. 14.04.72	b ⁹	10-19	256							
Große Straße			Mi. 01.03.72	b ⁹		279	9		-	1	6	7	-1
			Do. 24.04.75	b		323	26	8,7	-	29	39	15	26
Wiesbaden	73	74	Mi. 06.11.71	b ¹⁰	15-19	132							
Kirchgasse			Mi. 17.10.73	b ¹⁰		158	20	10	-	-	-	-	17
			Mi. 07.11.73	b ¹⁰		129	-3	-1,5	-	-	-	-	-26

Quellen: a *Heidemann 1967*, b *Stadtverwaltung*, c *Grundlagenuntersuchungen 1972*, d *Inst. f. Stadtbauwesen, TU Braunschweig*, e *eigene Zählung*, f *Spitalerstraße ...* 1971, g *INFAS 1974*, h *Fußgängerzonen in der City Darmstadt*"

- 1 Bei mehreren Zählstellen in Fußgängerbereichen ist nur die jeweils passantenstärkste aufgeführt.
- 2 Osterferien!
- 3 1971 mit Bus, 1972 ohne Bus. Für die tageszeitlichen Unterschiede der 1972 durchgeführten Zählungen konnte keine Erklärung gefunden werden.
- 4 Auswahl wichtigster Zählungen
- 5 Original-Zählwerte nicht mehr zugänglich
- 6 Sehr schlechtes Wetter!
- 7 Geringfügig verlagerte Zählstelle 0/P2 – 0/P3
- 8 Unmittelbar vor Eröffnung des umgebauten Fußgängerbereichs
- 9 Am 14.4.72 Kfz-Verkehr, am 1.3.72 vorübergehend versuchsweise Sperrung
- 10 Am 6.11.71 und 7.11.73 trocken-kalt, am 17.10.73 sonnig

Rechnet man die Zunahmen auf durchschnittliche Jahresraten um, so ergeben sich bei 26 Zählungsvergleichen in 7 Fällen nahezu unveränderte Passantenzahlen ($\pm 0,9\%$), in 9 Fällen leichte Zunahmen (1 - 5 %) und in 10 Fällen starke Zunahmen (5 - 10 %). Die starken Jahresdurchschnittszunahmen ergeben sich ganz überwiegend bei der ersten nach der Einrichtung des Fußgängerbereichs durchgeführten Zählung (8 Fälle), während über längere Zeiträume hinweg die Durchschnittswerte nicht mehr diese Höhe erreichen. Von den 7 besonders geringen Veränderungsdaten entfallen 5 auf Braunschweig und Mühlheim; sie sind weitgehend durch räumliche Verlagerungen innerhalb der beiden Fußgängerbereiche zu erklären (s. u. Kap. 3.3.3).

Veränderung im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr

Entsprechend der oben bereits an den Tagesgangkurven aufgezeigten Entwicklungsunterschiede während einzelner Tageszeiten zeigt die nach Einzelstunden getrennte Auswertung der Veränderung ein wesentlich differenzierteres Bild mit einerseits stärkeren Zunahmen, andererseits aber auch deutlichen Abnahmen.

Der Berufsverkehr geht am frühen Morgen überall deutlich zurück (einzige Ausnahme: in Bamberg hat er auf das Doppelte zugenommen). Dabei ist selbst dort, wo im Tagesdurchschnitt eine starke Zunahme erfolgte, die Abnahme beträchtlich (z. B. + 32 % zu - 45 %, + 92 % zu - 22 %). Auch die Zeit der abendlichen Passantenspitze (17 - 18 Uhr), die durch die Überlagerung von Einkaufs- und Berufsverkehr zustandekommt, weist bei fast allen Zählungen (drei Ausnahmen) einen geringeren Zuwachs bzw. eine stärkere Abnahme auf als der Tagesdurchschnitt. Hier sind die Abweichungen allerdings meist geringer - u. a. auch durch die wesentlich größeren absoluten Zahlen.

Bisher gibt es keine Begründung für die absolute Verringerung des Berufsverkehrs. Da diese Tendenz in verschiedenen Jahren zu beobachten ist (z. B. Bremen 1955 - 1962, Bonn 1962 - 1970 und 1970 - 1974, Nürnberg 1964 - 1975), dürften veränderte Arbeitszeiten von untergeordneter Bedeutung sein; sie könnten am ehesten nachmittags eine Rolle spielen. Es wird immer wieder darauf verwiesen, daß sich der Berufsverkehr vor allem in der Frühe besonders zielstrebig verhält, doch werden die Wege durch die Anlage des Fußgängerbereichs meist nicht länger¹.

Fußgängerstraßen werden, soweit sie nicht rein verkehrstechnisch bedingt sind, ganz überwiegend mit Blick auf den Einzelhandel eingeführt. Die tageszeitspezifische Analyse der Veränderung der Passantenzahl zeigt jedoch, daß diese keineswegs während der reinen Einkaufszeit, also etwa um 11 - 12 Uhr, am stärksten zunehmen. Unter den Zunahmeraten der in Tabelle 23 ausgewählten 5 Tageszeiten liegt diese Zeit in 16 von 26 Fällen auf dem dritten und in weiteren 3 Fällen auf dem vierten Rang; nur in 5 Fällen erreicht sie den zweithöchsten und in zwei Fällen den höchsten Zuwachs. Dies zeigt, daß die Einkaufsfunktionen nicht den stärksten Faktor für die Attraktivitätssteigerung bilden.

Der stärkste Zuwachs liegt vielmehr mit nur 3 Ausnahmen in der Mittagszeit (13 - 14 Uhr bzw. 14 - 15 Uhr). Meist sind die Raten mit Abstand größer als zu den übrigen Zeiten. Der frühe Mittag hat in 9 Fällen die höchste Zuwachsrate, der späte Mittag sogar in 14 Fällen. Wichtigster Grund für diesen überdurchschnittlichen Zuwachs ist, wie bereits gezeigt, der erhöhte Freiraum- und Freizeitwert der Fußgängerstraßen.

1 Die oft angeführte Begründung kürzester Wege wird auch durch die von *Blivice* (1974) vorgenommene Analyse der Arbeitswege in München in Frage gestellt. *Blivice* stellt fest, daß zwar die meisten Befragten als Begründung für ihre Wegwahl angeben, sie hätten den kürzesten Weg gehen wollen, daß aber tatsächlich nur 55 % den kürzestmöglichen Weg gegangen sind. Oft erscheinen ihnen gradlinige und überschaubare Wege kürzer als unübersichtliche Abkürzungswege. Außerdem stellt *Blivice* eine deutliche Neigung fest, den Fußgängerbereich in den Weg zur Arbeit einzubeziehen, auch wenn dies einen (u.U. garnicht wahrgenommenen) Umweg bedeutet.

Die Passanten-Vergleichszählungen zeigen also erstaunlich übereinstimmend den Trend zu einem stärkeren Freizeit-Einkaufsverkehr. Der reine Einkaufsverkehr nimmt nicht ganz so stark zu. Der Einkaufs-Berufsverkehr hat noch geringere Zuwachsraten und der reine Berufsverkehr nimmt fast ausnahmslos ab.

Methodisch machen die Auswertungen der Ganztagszählungen deutlich, daß es wenig sinnvoll ist, pauschale Angaben über die in Fußgängerbereichen sich ändernden Passantenzahlen zu machen. Vor allem ist es problematisch, aus der Zählung einzelner Tagesstunden allgemeine Veränderungstendenzen abzuleiten. Auch die auf den Pegeltyp (nach *Heidemann* 1967) gestützten Hochrechnungsverfahren erweisen sich angesichts der deutlichen Veränderungen des Pegelverlaufs als fragwürdig.

Ursachen zunehmender Passantenzahlen

Angesichts der Entwicklungsdynamik der Passantenzahlen in neuen Fußgängerstraßen stellt sich die Frage, wie diese zu erklären und zu beurteilen ist. Wo kommen die zusätzlichen Passanten her? Hier wirken sehr verschiedenartige Gründe zusammen, die hier nur beschrieben, nicht aber in ihrer jeweiligen Bedeutung gemessen werden können.

Ein erster, unmittelbar in der Qualität der Fußgängerstraße verankerter Ursachenkomplex ist die intensivere und vielseitigere Nutzung der Straße: Man kommt nicht mehr nur für eine bestimmte Erledigung, sondern macht noch einen Bummel, hält sich auch mal länger als unbedingt notwendig in der Innenstadt auf. Man geht nicht nur den kürzest-möglichen Weg, sondern läßt sich zu interessanten Umwegen verleiten oder geht beliebte Strecken mehrfach. Dadurch ruft die gleiche Zahl von Innenstadtbesuchern mehr Leben hervor. Außerdem wird das Zentrum für neue Personengruppen attraktiv: Mütter kommen nun lieber, weil es mehr zu sehen gibt und sie ihre Kinder unbesorgt mitbringen können. Jugendliche haben dort ihre Treffpunkte, Angestellte und Beamte ihren „Pausen-Erholungsraum“. Auch alte Leute können sich ruhiger bewegen (solange das Gedränge nicht beängstigend wird). Gastarbeiter sind nicht mehr auf den Bahnhof angewiesen, sondern haben ihre „Piazza“.

Der zweite Ursachenkomplex ist die bessere Erreichbarkeit und Konkurrenzfähigkeit der Innenstadt allgemein gegenüber sonstigen Zielen: Der Ausbau der Fußgängerbereiche ist meist verknüpft mit zahlreichen Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums: Das Parkplatzangebot wird erweitert (oft ist dies die entscheidende Vorbedingung des Einzelhandels für seine Zustimmung). Z. T. werden auch die öffentlichen Verkehrsmittel ausgebaut (Extremfall ist München mit neuer U- und S-Bahn unter dem Fußgängerbereich). Mit der leichteren Erreichbarkeit des Fußgängerbereichs steigt seine Anziehungskraft gegenüber konkurrierenden Nebenzentren, Nachbarstädten und Versorgungszentren auf der grünen Wiese. Dieser Trend wird gefördert durch die zunehmende Mobilitätsneigung der Bevölkerung. Die durch Fußgängerbereich und Verkehrsinvestitionen gesteigerte Attraktivität veranlaßt den Handel dazu, sein Angebot zu verbessern und vor allem zu spezialisieren. Großbetriebe bauen aus bzw. siedeln sich neu an. Das vermehrte Angebot lockt zusätzliche Kunden an – ein sich selbst verstärkender Rückkoppelungsprozeß beginnt, der durch die Einführung des Fußgängerbereichs in Gang gesetzt oder zumindest entscheidend gefördert wurde.

Ein dritter Ursachenkomplex liegt in kleinräumigen Verlagerungen von Passantenströmen innerhalb des Zentrums. Die Fußgängerstraßen ziehen durch ihre besseren Umweltqualitäten und den Ausbau des Einzelhandelsangebotes Passanten aus anderen Geschäftsstraßen ab. Die Qualität der letzteren sinkt nicht nur relativ, sondern durch den in sie abgedrängten Verkehr auch absolut. Vor allem die zu Lieferstraßen degradierten rückwärtigen Nebengeschäftsstraßen verlieren an Attraktivität.

Die Beurteilung der hier angedeuteten Entwicklungen hängt von der jeweiligen Interessenlage und Zielsetzung ab. Den ersten Ursachenkomplex kann man wohl uneinge-

schränkt begrüßen (gelegentlich gibt es allerdings auch hier Konflikte durch „nicht erwünschte“ Personengruppen). Der zweite Ursachenkomplex scheint dagegen zumindest teilweise problematisch, soweit er nämlich den offiziell verkündeten Zielen einer polyzentrischen Stadtstruktur und einer Stärkung der Klein- und Mittelzentren widerspricht. Ziel dieser Politik ist es ja gerade, das Hauptzentrum vor einer übermäßigen Belastung zu bewahren und der Bevölkerung in lebensfähigen Nebenzentren ein leicht erreichbares Versorgungsangebot zu sichern. Die naheliegende Politik, den Attraktivitätsverlust der Nebenzentren und benachbarten Unterzentren durch auch dort auszubauende Fußgängerbereiche aufzufangen, scheidet bisher überwiegend am Widerstand des dort weniger innovationsbereiten Einzelhandels.

Der dritte Ursachenkomplex scheint besonders problematisch. Durch ihn wird das Zentrum im Bewußtsein seiner Besucher leicht auf den Fußgängerbereich reduziert. Die Vorteile haben überwiegend die leistungsfähigeren Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels, deren zentrale Standorte ohnehin im Fußgängerbereich liegen, die Nachteile haben dagegen die spezialisierten und meist leistungsschwächeren Klein- und Mittelbetriebe in den abgewerteten Nebengeschäftsstraßen². In einigen Fällen konnte die Auswirkung neuer Fußgängerbereiche auf die räumliche Verteilung der Passanten an Hand von Vergleichszählungen erfaßt werden. Die Ergebnisse sollen im folgenden Kapitel dargestellt werden.

3.3.3 Veränderung der räumlichen Verteilung

Die allgemein zu beobachtende Zunahme der Passantenzahlen nach der Einrichtung von Fußgängerstraßen ist nicht ohne weiteres mit einer Attraktivitätssteigerung des gesamten Stadtzentrums gleichzusetzen, sondern kann auch mit kleinräumigen Verlagerungen der Passantenströme zusammenhängen. Ehe hierzu die nur vereinzelt vorliegenden flächenhaften Passantenzählungen analysiert werden, sollen anhand der durch die Verwaltungsumfrage verfügbaren Karten (*Monheim 1975 a*) zusammenfassend die Lagebeziehungen zwischen Fußgängerbereichen und Passantenströmen untersucht werden.

Entwicklung der Geschäftszentren

Verlagerungen von Passantenströmen innerhalb der Geschäftszentren hat es im Zusammenhang mit Ausdehnungs- oder Verlagerungstendenzen der Geschäftszentren immer wieder gegeben. Dabei bestand im Zuge der Bedeutungszunahme großbetrieblicher Einzelhandelsformen (Waren- und Kaufhäuser) und steigender Ansprüche an die Verkehrserschließung lange die Tendenz, die Hauptgeschäftszentren aus den traditionellen Standorten innerhalb der mittelalterlichen Stadtkerne in Richtung der Wallstraßen und/oder des Bahnhofs oder in neu durch die alten Zentren gebrochene Verkehrsachsen zu erweitern oder zu verlagern. Insgesamt läßt sich allerdings eine erhebliche Beharrungstendenz der innerhalb der vorindustriellen Stadtkerne gelegenen historischen Haupteinkaufsstraßen beobachten, die überwiegend immer noch das geschäftliche und gesellschaftliche Zentrum der Städte bilden. Nur selten hat sich das Schwergewicht „städtischen Lebens“, hier einmal vergrößernd verstanden als Bereich mit dem höchsten Passantenaufkommen, aus den ehemaligen Stadtmauern verlagert.

² Die Anlieger von Nebengeschäftsstraßen waren zwar zunächst überwiegend gegen eine Einbeziehung in den Fußgängerbereich. Nachdem sie die Auswirkungen spürten, haben sie jedoch meist rasch ihre Meinung geändert und darauf gedrängt, mit zum „Fußgängerparadies“ zu gehören.

In knapp zwei Dritteln der Städte mit Fußgängerbereichen befindet sich der heutige Haupteinkaufsbereich vollständig innerhalb des historischen Siedlungszentrums. Bei einem Fünftel ist er an einzelnen Stellen geringfügig über die Stadtmauern hinaus erweitert worden (meist in Richtung Bahnhof, z. B. in Hannover, München); diese Wachstumsspitzen hängen z. T. mit Cityerweiterungen im Rahmen von Stadtsanierungen zusammen (z. B. Iserlohn). Nur bei 9 % liegt das Schwergewicht der Einkaufscity heute außerhalb der Altstadt; auch hier bildet allerdings der traditionelle Einkaufsbereich der Altstadt einen spezialisierten Teil des heutigen Geschäftszentrums, dessen Ausdehnung und Struktur (Verkehrerschließung, Parzellengefüge) sich zwar für Spezialgeschäfte, nicht aber für die neuen Großbetriebe eignet (z. B. Bielefeld, Düsseldorf, Hamm, Lüdenscheid). In 8 % der Städte fehlt ein historisches Zentrum oder es ist so klein, daß es keinen nennenswerten Einfluß auf die weitere Entwicklung hatte (z. B. Leverkusen, Oberhausen bzw. Bochum, Hattingen).

Fußgängerbereiche und Hauptgeschäftsstraßen

Die Anlage von Fußgängerbereichen konzentriert sich bei den bisher vorherrschenden, verkehrstechnisch-ökonomisch bestimmten Planungskonzeptionen auf den zentralsten Geschäftsbereich und stabilisiert damit eher die Standortbedingungen und Passantenströme, als daß sie zu einer grundsätzlichen Umverteilung führen würde (s. o. Kap. 3.1).

Trotz der überwiegend stabilisierenden Wirkungen der Einrichtung von Fußgängerbereichen auf die überlieferten Strukturen können sie auch, teils geplant, teils ungeplant, trendverändernde Wirkungen entwickeln. Während nämlich bis Ende der 60er Jahre meist die breiteren und verkehrsreicheren Straßen des Stadtzentrums eine besondere Anziehungskraft entwickelten, wurden mit einer Aufwertung des spezialisierten und modischen Einzelhandelsangebotes und der Gesamtqualität des Einkaufsumfeldes (als Kontrastangebot zu dem am Stadtrand entstehenden Verbrauchermärkten und Einkaufszentren) wieder schmale, kleinparzellerte und abwechslungsreiche Altstadtstraßen attraktiv. Zum Teil förderte die Planung diese Aufwertung der Altstädte gegenüber den breiteren Waren- und Kaufhausstraßen bewußt durch die vorrangige Umwandlung dort gelegener, von Ausziehung bedrohter Geschäftsstraßen zu Fußgängerstraßen (z. B. Hamm, Heidelberg, Marburg, Moers); zum Teil ergab sich unbeabsichtigt mit der Umwandlung schmalerer, zu Haupteinkaufsstraßen parallel verlaufender Nebengeschäftsstraßen eine deutliche Verlagerung der Passantenströme aus der breiteren in die schmalere Straße (z. B. Hamburg, Mühlheim, Nürnberg).

Ein Beispiel für die trendumkehrende Auswirkung eines Fußgängerbereichs auf die Entwicklung des zentralen Einkaufsbereichs bietet Moers (Karten s. *Monheim* 1975 a, S. 180): Dort verlagerte sich das Geschäftsleben zunehmend aus der beengten Altstadt in die verkehrsgünstiger anschließende Homberger Straße zwischen Wall und Bahnhof, ein Prozeß, der durch die Ansiedlung eines Warenhauses in dieser Straße beschleunigt wurde. Als die traditionelle Einkaufsstraße der Altstadt durch Tangenten vom Verkehr (Straßenbahn und Bundesstraße) befreit und 1972 zur Fußgängerstraße umgewandelt wurde, erhielt sie sofort wieder ihre Vorrangstellung. Nun wollte die ehemals durch ihren besseren Verkehrsfluß aufgestiegene Homberger Straße ebenfalls Fußgängerstraße werden. Da dies aus Verkehrsgründen zunächst nicht möglich schien, wurden wenigstens die Beeinträchtigungen durch den Verkehr verringert (Einbahnverkehr und breitere Gehwege).

Typisch für das Spannungsverhältnis zwischen alter Einkaufsstraße und parallelem Verkehrsdurchbruch sind die Kampstraße in Dortmund (parallel zum Hellweg) und die Leineweberstraße in Mühlheim (parallel zur Schloßstraße). Beide haben mehrere Großbetriebe des Einzelhandels angezogen, die Leineweberstraße erreichte sogar das höchste Passantenaufkommen. Nachdem in beiden Fällen die alten Haupteinkaufsstraßen zu Fußgängerstraßen umgewandelt wurden, verstärkte sich auch in den neuen Hauptverkehrsstraßen der Wunsch, nach einer Verkehrsberuhigung. Die Leineweberstraße wurde 1974 von der Bevölkerung am häufigsten für die Erweiterung des Fußgängerbereichs vorgeschlagen (*Schulz-Heising* 1978, S. 96) und 1975 halbseitig für den Individualverkehr gesperrt. Damit soll der außerordentliche Rückgang der Passantenzahlen aufgefangen werden, den die Leineweberstraße durch die Umwandlung der Schloßstraße zur Fußgängerstraße und die Erweiterung der City in einem überdachten Einkaufszentrum erlitten hat (näher s. u.). Auch die Kampstraße in Dortmund wird auf ihrer stärker begangenen Südseite schrittweise für Fußgänger reserviert (s. o. Kap. 2.2.3).

In gewisser Weise ebenfalls trendverändernd kann sich die Anlage großflächiger, zahlreiche Nebengeschäftsstraßen einbeziehender Fußgängerbereiche auswirken. Die traditionelle Gewohnheit der Einkäufer, eher die Haupteinkaufsstraße ein längeres Stück geradeaus zu gehen, als auch nur ein kurzes Stück in eine Seitenstraße hineinzugehen, hatte ja zu der weitverbreiteten Form fast rein achsialer Einkaufszentren und damit später auch achsialer Fußgängerbereiche geführt¹. Durch die Anlage von Fußwegnetzen (im geplanten Endstadium etwa ein Drittel aller Fußgängerbereiche) wird allem Anschein nach die Bereitschaft der Innenstadtbesucher gefördert, auch Nebenstraßen aufzusuchen, wodurch das Übergewicht der Haupteinkaufsstraßen etwas abgemildert wird.

Ein hinsichtlich der Stadtentwicklung gegenteiliger Prozeß der Verlagerung von Passantenströmen durch Fußgängerbereiche tritt dann ein, wenn diese im Rahmen massiver Eingriffe in das Innenstadtgefüge als Kerne neuer innerstädtischer Einkaufszentren neben dem historisch gewachsenen Einkaufsbereich angelegt werden, besonders dann, wenn die überlieferten Einkaufsstraßen zunächst für den Autoverkehr geöffnet bleiben (z. B. Böblingen, Gronau, Northeim). In diesen Fällen kommt es zu ganz neuen und meist einseitig kleinräumigen Passantenkonzentrationen.

Die im Zusammenhang mit der Einrichtung von Fußgängerbereichen zu beobachtenden Veränderungen können allerdings nicht ausschließlich als unmittelbare Folgen dieses verkehrstechnischen und städtebaulichen Maßnahme angesehen werden. Vielmehr vollzieht sich meist parallel dazu eine Umstrukturierung der Nutzung, die teilweise durch die mit Fußgängerbereichen verbundenen Erwartungen in eine Verbesserung der Geschäftslage ausgelöst wird, teilweise aber auch vollkommen unabhängig von der Fußgängerbereichs-Planung zustandekommt. Außerdem können Veränderungen in der Verkehrserschließung (neue Parkflächen, veränderte Haltestellen) die Verteilung der Passantenströme spürbar beeinflussen. Diese Veränderungen sowohl in den Passantenquellen, wie in den Passantenzielen müßten eigentlich bei der Interpretation räumlicher Verlagerungstendenzen mit berücksichtigt werden. Entsprechende Informationen liegen allerdings nur bruchstückhaft vor.

Methodische Probleme flächendeckender Vergleichszählungen

Bei der Auswertung flächendeckender Passantenzählungen werden meist nur die absoluten Zählergebnisse dargestellt, was vergleichende Trendanalysen sehr erschwert². Deshalb wurden entsprechend den spezifischen Anliegen dieser Untersuchung vor allem die Relationen zwischen den Straßenabschnitten der Innenstadt berücksichtigt. Dieses räumliche Wertigkeitsgefüge läßt sich entsprechend dem bei Bodenwerten üblichen Verfahren (*Niemeier* 1969) ausdrücken als relativer Abstand zur Spitzenstelle; der Zählquerschnitt mit dem höchsten Wert wird dabei gleich 100 gesetzt (vgl. *Müller* 1968) – dies bedingt allerdings beim Vergleich mehrerer Zählungen, daß jeweils die Spitzenstelle mit erfaßt wurde.

Ein besonderer Vorteil des Vergleichs der relativen Wertigkeit gegenüber dem Vergleich der absoluten Zählergebnisse liegt darin, daß sowohl periodische Schwankungen³, als

1 Zu den Grundrißtypen der Fußgängerbereiche siehe für den geplanten Endausbau *Monheim* 1975a, S. 54 - 56 und Abb. 7.

2 Traditionellerweise werden Säulen- bzw. Kreisdiagramme oder Verkehrsbelastungsbänder verwendet. Wie wenig sich diese für die Herausarbeitung der Veränderungen eignen, zeigt sich z.B. im Beitrag von *Toepfer* (1972) über die Verlagerung von Passantenströmen in Bonn.

3 *Beckmann* (1976) überprüft die wochentags- und jahreszeitspezifische Veränderung der räumlichen Verteilung, indem er die Querschnitte für 36 verschiedene Zählzeitpunkte (6 Zählwochen zu 6 Tagen 1975/76) nach ihrem Rang ordnet und ihre relativen Querschnittsbelastungsfaktoren vergleicht. Er kommt zu dem Ergebnis, daß es keine signifikanten jahreszeitabhängigen räumlichen Verlagerungen gibt, daß aber einige Straßen an langen Samstagen signifikant abweichende Belastungsfaktoren aufweisen.

auch solche Zufallseinflüsse, die alle Zählstellen gleichmäßig betreffen (z.B. Witterung), keinen Einfluß auf die relativen Proportionen haben. Ein Nachteil liegt darin, daß die Einstufung aller Zählstellen von der Entwicklung eines einzigen Straßenquerschnittes abhängt: Nimmt dieser relativ stark zu, sinken alle anderen Werte ab; nimmt dieser relativ schwach zu oder sogar ab, holen die anderen auf; unterliegt die Spitzenstelle punktuellen Zufallseinflüssen (z.B. Baustelle, Sonderveranstaltung), so wird dadurch das gesamte Wertigkeitsgefüge verändert. Solange der höchstfrequentierte Straßenquerschnitt seine Spitzenstellung behauptet, kann man zudem seine Entwicklung nicht direkt ablesen (er bleibt bei 100 %), sondern nur an seinem Abstand gegenüber den übrigen Zählstellen.

Die Abhängigkeit von der Spitzenstelle läßt sich vermeiden, wenn man die einzelne Zählstelle auf die Summe der insgesamt gezählten Passanten bezieht. Dies setzt allerdings voraus, daß jedesmal an allen Stellen gezählt wurde, was bisher nirgends der Fall ist (nur in Nürnberg liegen für eine größere Zahl von Querschnitten vergleichbare Zählungen vor, die unten nach diesem Verfahren ausgewertet werden sollen). Ein weiterer wesentlicher Nachteil dieses Auswertungsverfahrens besteht darin, daß die Ergebnisse verschiedener Städte mit einer jeweils unterschiedlichen Gesamtzahl und Wertigkeit der Zählstellen nicht untereinander vergleichbar sind und daß die bewährte und recht anschauliche Abstufung der Wertigkeit von Geschäftslagen innerhalb eines Zentrums (Müller 1968) nicht mehr erkennbar ist.

Ergänzend zur relativen Standortwertigkeit ist jeweils die Veränderung der absoluten Passantenzahlen als Gradmesser der Attraktivitätsveränderung heranzuziehen, doch ist hierbei die Vergleichbarkeit wesentlich ungesicherter.

Nürnberg: Beispiel für starke Veränderungen

Zeitlich und räumlich besonders umfangreiche Vergleichserhebungen liegen für die Nürnberger Altstadt vor. Hier hat die Stadtverwaltung zwischen 1963 und 1978 neun Zählungen während des vorweihnachtlichen Einkaufsverkehrs an langen Samstagen zwischen 11 und 12 Uhr durchgeführt. Außerdem bestehen durch die Untersuchungen von *Petzoldt* (1974), weitere Zählungen der Stadtverwaltung und eigene Zählungen⁴ gewisse Vergleichsmöglichkeiten zu anderen Jahreszeiten. Die Zählungen zeigen bei insgesamt stark steigenden Passantenzahlen deutliche Veränderungen im Wertigkeitsgefüge der Innenstadtstraßen, die im Wesentlichen durch die Befreiung vom Autoverkehr und die bauliche Umgestaltung zu Fußgängerstraßen ausgelöst wurden.

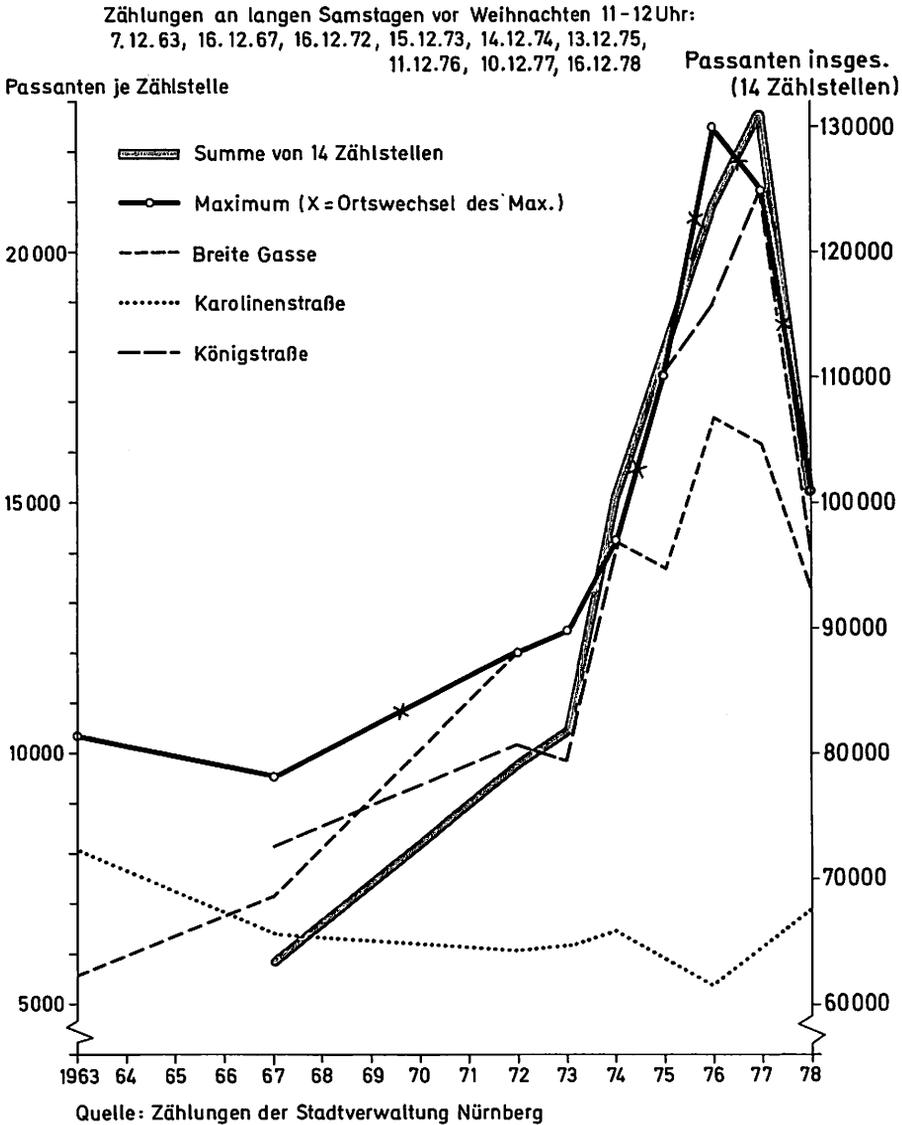
Das umfangreiche Zahlenmaterial und die starke Veränderungsdynamik legen es nahe, bei der Auswertung verschiedene Darstellungsmethoden zu verwenden und hinsichtlich ihres Aussagewertes miteinander zu vergleichen. Das räumliche Bild der Verteilung wird einerseits für bis zu 20 Zählstellen anhand der Relation zum Passantenmaximum für 1963 - 1977 dargestellt (Abb. 18) und andererseits für 14 Zählstellen anhand der Relation zur Gesamtzahl der Passanten für 1967 - 1978 (Abb. 19)⁵; in beiden Abbildungen wird zusätzlich die durchschnittliche jährliche Änderung der Passantenzahl (in %) angegeben. Vorweg wird die Entwicklung der absoluten Passantenzahlen 1963 - 1978 in Diagrammform für das Maximum, die Summe von 14 Zählstellen und drei besonders wichtige Zählstellen dargestellt (Abb. 17).

Für das Verständnis der innerhalb von 15 Jahren zu beobachtenden starken Veränderungen in der räumlichen Verteilung der Passantenströme ist ganz wesentlich die Tatsache, daß die Gesamtzahl der Passanten in diesen Jahren meist erheblich zugenommen hat. Deshalb sollen vorweg in Abb. 17 die absolute Passantenzahl der Spitzenstelle, die Summe der 14 in allen Jahren (außer 1963) erfaßten Zählstellen und die drei hinsichtlich

⁴ Diese wurden dankenswerterweise von *W. Kuhn* organisiert.

⁵ Abbildung 18 wurde bereits im Frühjahr 1978 fertiggestellt und enthält dadurch nicht mehr die später noch in den Text eingearbeiteten Ergebnisse von Dezember 1978. In Abbildung 19 konnten die nur stellenweise vorliegenden Ergebnisse von 1963 nicht mit einbezogen werden.

Abb. 17: Passantenzahlen in Nürnberg 1963 - 1978



ihrer Entwicklung besonders aufschlußreichen Haupteinkaufstraßen Breite Gasse, Karolinenstraße und Königstraße dargestellt werden.

Die Spitzenstelle hat zwischen 1963 und 1976 um 47 % und zwischen 1967 und 1976 kontinuierlich um 117 % zugenommen, wobei ihre Lage mehrfach gewechselt hat. Noch bedeutsamer ist die Tatsache, daß sich auch die Summe von 14 über die Innenstadt verteilten Zählstellen 1967 bis 1976 nahezu verdoppelt hat (+ 96 %). Zwar ist es 1978 zu

einem starken Rückgang gekommen, doch ist dieser, wie noch zu zeigen sein wird, überwiegend auf Sondereinflüsse zurückzuführen und dürfte in späteren Jahren in etwa wieder aufgeholt werden. Der Anteil des Spitzenwertes an der Summe der 14 Zählstellen betrug 1967 - 1973 15,2 %, stieg im extremen 1976 auf 18,2 % und ging 1978 auf 14,9 % zurück. Die Einzeldarstellung für drei Straßen zeigt, daß es trotz der starken Parallelität von Spitzenwert und Gesamtzahl deutliche autonome Entwicklungen der verschiedenen Hauptgeschäftsstraßen gibt. Diese werden im Folgenden anhand des relativen Wertigkeitsgefüges näher analysiert.

Das Hauptgeschäftsgelände Nürnbergs hat sich im letzten Jahrhundert innerhalb der Altstadt allmählich von Nord nach Süd verlagert (Gad 1968, Müller 1975). Diese Entwicklung wurde ausgelöst durch die allgemeine Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (Bau von Bahnhöfen und dichtbevölkerten Stadtteilen südlich der Altstadt). Im letzten Jahrzehnt wurde dieser Verlagerungsprozeß durch die Einführung von Fußgängerstraßen zunächst beschleunigt, schließlich aber wieder gebremst. Nach dem letzten Krieg waren die Ost-West verlaufende Karolinenstraße und die an ihrem Ostende quer dazu verlaufende mittlere Königstraße die am meisten frequentierten Geschäftsstraßen. Mit dem Umbau des ersten Teilstückes der im Verknüpfungsbereich von Königstraße und Karolinenstraße gelegenen Pfannenschmiedgasse (1961) verschob sich das Spitzenaufkommen der Passantenzahl dorthin (Abb. 18, Zählstelle 4: 1963 und 1967: 100 %). Die Karolinenstraße (10) erreichte 1963 78 %, die Breite Gasse (5) nur 54 % des Maximums. 1966 wurde die parallel zur Karolinenstraße verlaufende Breite Gasse zur Fußgängerstraße erklärt. 1967 erreichte sie bereits 75 % des Spitzenwertes, während die Karolinenstraße auf 67 % absank. Bei der nächsten Zählung (1972) hatte die Breite Gasse dank des 1970 erfolgten Umbaus zur Fußgängerstraße und der damit einhergehenden Aufwertung des Angebotes (Petzoldt 1971) die meisten Passanten. Königstraße (11) und Pfannenschmiedgasse waren auf 85 % bzw. 84 % abgesunken. Die Karolinenstraße, die 1963 noch 44 % mehr Passanten hatte als die Breite Gasse, erreichte jetzt nur noch die Hälfte von ihr – dies, obwohl man die stärker frequentierte südliche Seite vom Fahrverkehr befreit und die Fahrbahn in den Gehweg einbezogen hatte! 1972 wurde der Fußgängerbereich auf zahlreiche weitere Altstadtstraßen erweitert, wodurch über die Pegnitz hinweg zwei Verbindungen zu dem ebenfalls vom Individualverkehr freien Hauptmarkt geschaffen wurden. Auch die Karolinenstraße wurde verkehrsberuhigt, blieb allerdings in ihrem zentralen Teil weiterhin für den Individualverkehr zugänglich. Ein Jahr später waren in der Verteilung von Passantenströmen noch kaum Veränderungen festzustellen. 1974 zeigten sich dagegen erneut deutliche Verlagerungstendenzen: Die Königstraße hatte nun wieder fast das Maximum erreicht (98 %); der übrige Fußgängerbereich konnte ebenfalls deutlich gegenüber der Spitzenlage aufholen; die Karolinenstraße sank dagegen trotz einer leichten Zunahme erneut gegenüber der Breiten Gasse ab. 1975 wanderte das Maximum bei rasch weiter steigendem absoluten Wert in die Königstraße, während die Breite Gasse 4 % Passanten verlor und auf 78 % absank; auch die meisten anderen Zählstellen fielen gegenüber dem stark gestiegenen Maximum zurück – nur die unmittelbar nördlich anschließenden Zählstellen auf der Museumsbrücke (12) und in der 1975 bereits teilweise umgestalteten Kaiserstraße (14) holten etwas auf. 1976 setzte sich die Umorientierung der Passantenströme in Richtung auf den Hauptmarkt mit seinem immer beliebteren Christkindelmarkt fort: Das erneut um 28 % gestiegene Maximum lag nun auf der Museumsbrücke – im folgenden Jahr wanderte es unter Abschwächung um 6 % wieder zurück in die inzwischen von der Lorenzkirche an baulich umgestaltete Königstraße (+ 12 %), während die Museumsbrücke (- 26 %) auf den absoluten Wert von 1975 zurückfiel (offensichtlich war der extreme Spitzenwert von 1976 durch Sondereinflüsse zustande gekommen⁶). Die

6 Wie extrem hoch die vorweihnachtliche Passantenfrequenz auf der Museumsbrücke ist, zeigt der Vergleich mit einem normalen Sommertag, an dem 1976 innerhalb von 16 Stunden nur um 68 % mehr Passanten gezählt wurden, als an dieser einen Stunde; in der Breiten Gasse kamen an diesem Sommertag 148 % mehr als in der einen Stunde des Vorweihnachtssamstages.

Abb. 18: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1963 - 1977 in Nürnberg

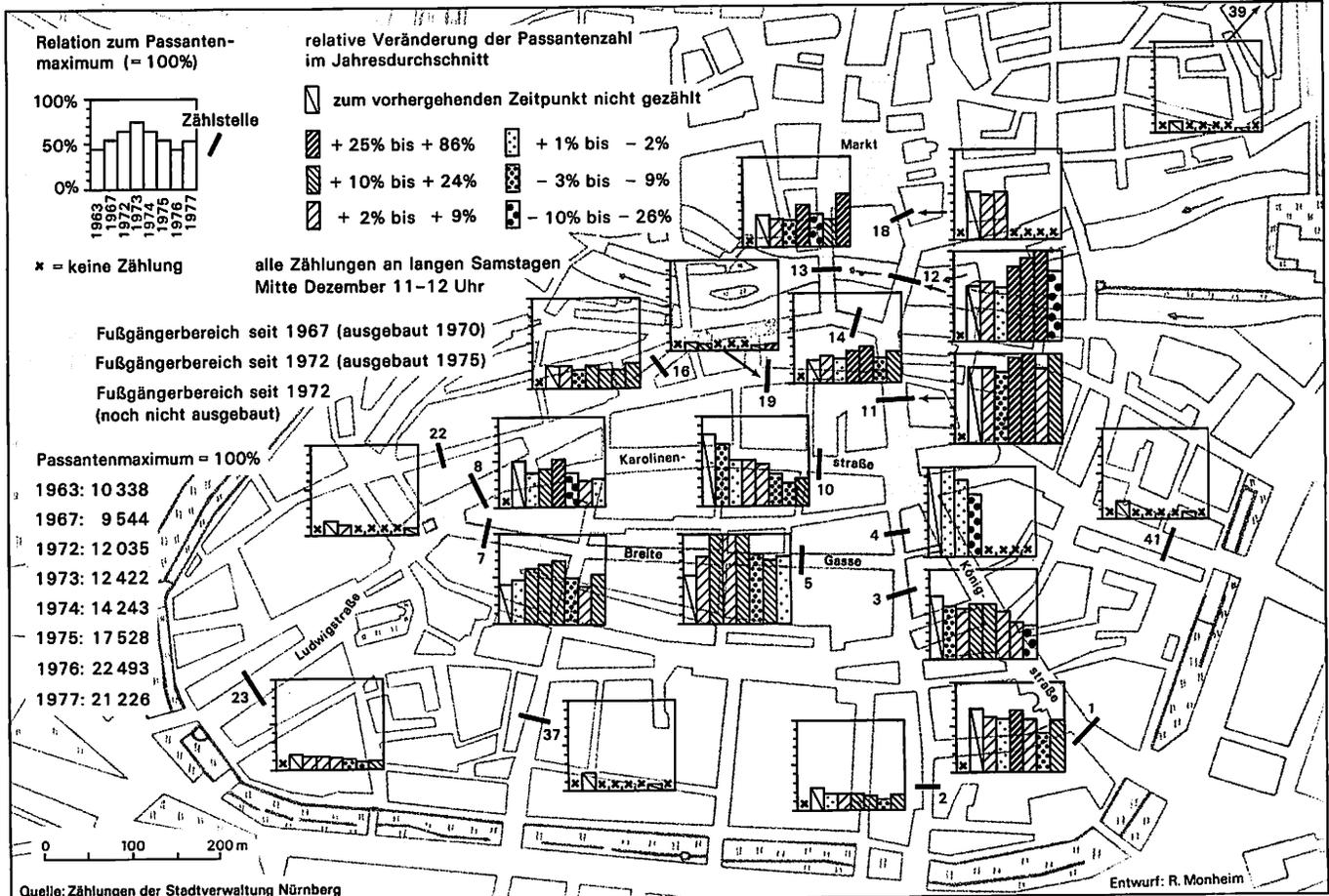
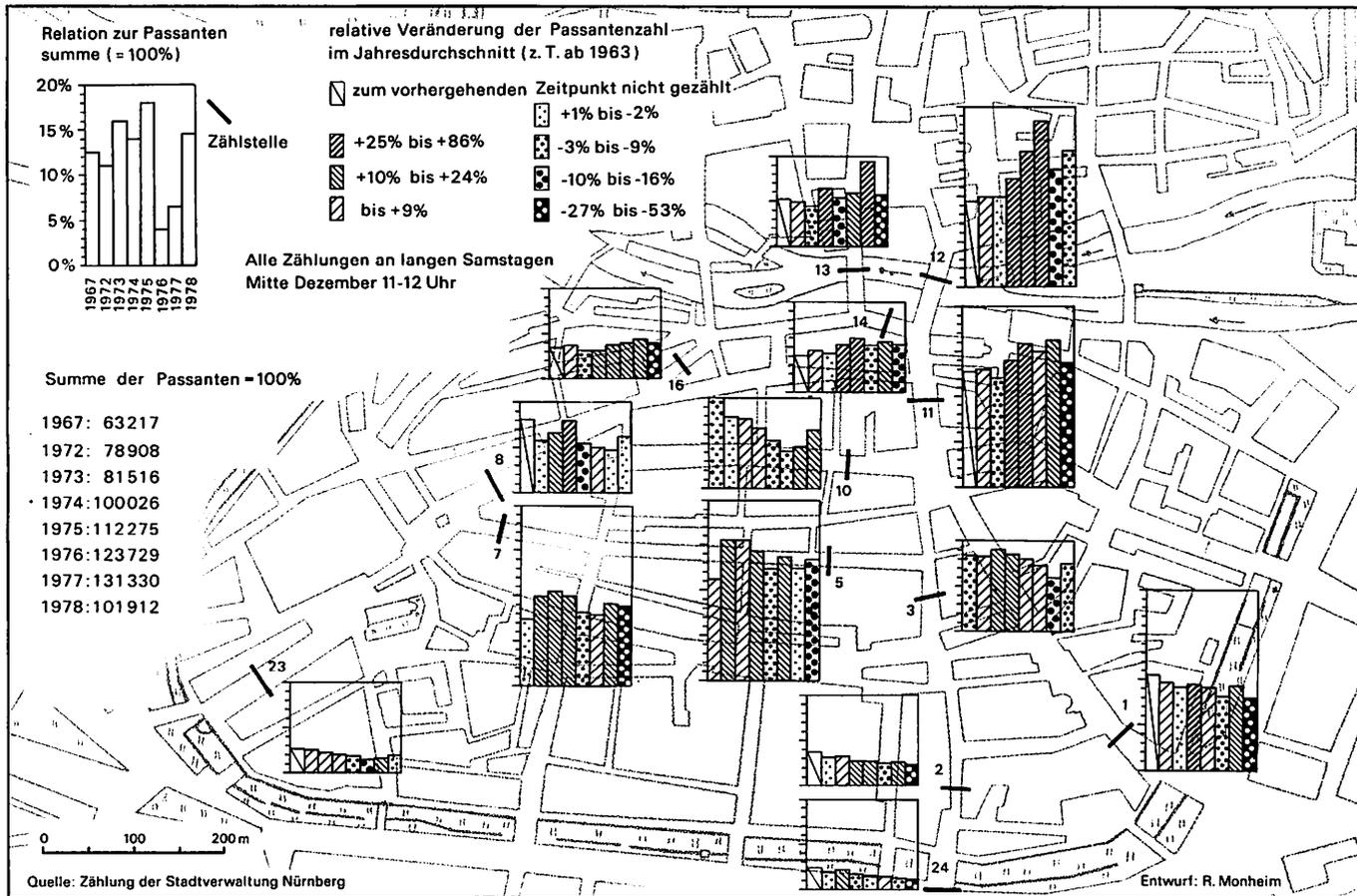


Abb. 19: Häumliche Verteilung der Passanten in Relation zur Passantensumme und Veränderung der Passantenzahl 1967 - 1978 in Nürnberg



übrigen Innenstadtstraßen, die 1976 alle relativ gegenüber dem Spitzenwert und in 5 Fällen auch absolut zurückgefallen waren, konnten 1977 wieder spürbar aufholen, und dies nicht nur durch den rückläufigen Spitzenwert, sondern auch durch überwiegend hohe Wachstumsraten. Der Karolinenstraße, die 1976 mit 24 % ihren tiefsten Punkt erreicht hatte, gelang 1977 erstmals wieder ein spürbarer Aufschwung.

1978 (in Abb. 18 nicht mehr dargestellt) gab es in der bis dahin nahezu kontinuierlichen Aufwärtsentwicklung einen starken Einbruch: Die Summe von 14 Zählstellen ging um 22 % zurück, die Spitzenstelle nahm unter erneutem Wechsel von der Königstraße auf die fast konstante Museumsbrücke um 28 % ab (Königstraße – 33 %). Im Zählungsprotokoll der Stadtverwaltung wird als Hauptgrund für den Passantenrückgang der Wechsel des Zähltages vom besonders beliebten zweiten auf den allgemein schwächeren dritten Sonntag vor Weihnachten⁷ angegeben und betont, „daß die Attraktivität der Altstadt und des Christkindelmarktes auf die gesamte Adventszeit bezogen noch weiter zugenommen hat“. Daß die Abnahme, die angesichts der 1978 sehr ansprechenden Erweiterung des umgestalteten Fußgängerbereichs kaum verständlich wäre, nicht auf einen Attraktivitätsverlust der Innenstadt zurückgeht, beweisen im Juli 1978 durchgeführte Ganztagszählungen, bei denen trotz anhaltenden Regens die Passantenzahl in der Breiten Gasse um 12 % und auf der Museumsbrücke um 11 % stieg. Für die Frage nach den räumlichen Passantenmustern ist nun kennzeichnend, daß sich die Passantenzahlen wieder recht unterschiedlich entwickelt haben. Einzige Straße mit 1978 höherer Passantenzahl war die aus ihrem Dornröschenschlaf erwachte Karolinenstraße, die in ihrem Westteil durch die Einbeziehung in den umgestalteten Bereich um die Lorenzkirche und durch die Eröffnung von Karstadt (mit integrierter U-Bahn-Haltestelle) erheblich an Attraktivität gewonnen hatte: Ein Zuwachs um 12 % brachte sie wieder auf 45 % des Maximums. Auch die Pfannenschmiedgasse profitierte mit fast konstanten Passantenzahlen von der Aufwertung der benachbarten Königstraße, während Breite Gasse und Kaiserstraße stark verloren (– 18 % bis – 28 %). Der 1978 umgebaute östliche Ludwigplatz (8) konnte ebenso wie die seit 1977 besser mit dem Fußgängerbereich verbundene Ludwigstraße die Passantenzahl behaupten.

Die Weihnachtzzählung 1979 (15. 12., in Abb. 18/19 nicht dargestellt) ergab eine noch stärkere räumliche Differenzierung in gegenläufige Trends. Bei ganz leichter Zunahme der Summe der vergleichbaren Innenstadtzählstellen (+ 1 %) war als auffälligstes Ergebnis eine weitere rasche Aufwertung der Karolinenstraße zu verzeichnen, die durch eine Zunahme um 35 % auf 63 % des Maximums anstieg (1976: 24 %, 1963: 79 %!). Dafür mußten die südliche und nördliche Parallele, Kaiserstraße und Breite Gasse, deutliche Verluste hinnehmen (– 10 % / – 14 %). Innerhalb der Breiten Gasse lag erstmalig das Passantenschwergewicht im Westteil, der im Unterschied zum Ostteil einen deutlichen Zuwachs verzeichnen konnte; dieser dürfte vor allem auf den Attraktivitätsgewinn der Fußgängerbereiche um den Weißen Turm zurückzuführen sein. Das in seiner Höhe geringfügig erniedrigte Maximum (– 2 %) verlagerte sich erneut von der Museumsbrücke in die nördliche Königstraße. Der südliche Teil der Königstraße konnte nach Abschluß der langjährigen Umbauarbeiten durch die attraktive Verbreiterung der Gehwege und die Verringerung des Autoverkehrs wieder spürbar (von 53 % auf 63 % des Maximums) aufholen.

Als methodischer und kartographischer Versuch, der in Nürnberg durch die lange Reihe vergleichbarer Passantenzählungen für 14 Zählquerschnitte in der Innenstadt ermöglicht wird, stellt in Abb. 19 die Säulenhöhe den jeweiligen Anteil der Zählstelle an der Summe aller zur Zählzeit erfaßten Personen dar. Damit werden ebenso wie in Abb. 18 die gesamte Innenstadt betreffende Einflüsse wie Lage des Zählzeitpunktes im Wochen-, Monats- und

7 So betrug die Zahl der am Bus-Sammelplatz im Messebereich abgestellten Busse am 2. 12. 330, am 16. 12. nur 203.

Jahresrhythmus, Witterung, Konjunktur oder Sonderereignisse konstant gehalten und nur die Veränderungen in der Relation zwischen den Straßen zum Ausdruck gebracht. Ein Vorteil gegenüber Abb. 18 ist, daß das Wertigkeitsgefüge nun nicht von der mehr oder weniger zufälligen Höhe des Passantenmaximums abhängt, das zudem zwischen den Zählzeitpunkten mehrfach seine Lage gewechselt hat (vgl. auch Abb. 17). (Der jeweilige Diagramm-Maßstab liegt im Ermessen des Bearbeiters, doch konnten in Abb. 19 durch den Wegfall des einheitlichen 100%-Bezugsrahmens leichter größere Säulen verwendet werden). Wesentlichste Nachteile gegenüber Abb. 18 sind, daß nicht mehr unmittelbar auf die in der Literatur über Hauptgeschäftsbereiche übliche Einstufung nach der Wertigkeit der Geschäftslagen (vgl. *W.H. Müller* 1968 bzw. für Bodenpreise *Niemeier* 1969) Bezug genommen und wegen der jeweils verschiedenen Gesamtzahl der Querschnitte nicht mehr unmittelbar mit anderen Städten verglichen werden kann. Damit empfiehlt sich die in Abb. 19 erprobte Darstellungsart vor allem für solche Untersuchungen, deren Interesse nur auf einen Einzelfall gerichtet ist und die keinen genauen Bewertungsmaßstab für die Lagequalität benötigen (die entsprechenden Prozentschwellen könnten allerdings auch für jeden einzelnen Zählzeitpunkt als Anteil an der Passantensumme bestimmt werden). – Die Darstellung der Veränderung der absoluten Passantenzahl zwischen den jeweiligen Zählzeitpunkten ist in Abb. 19 identisch mit Abb. 18. Sie sollte stets unbedingt zusammen mit der relativen Wertigkeit erfolgen, um eine gezieltere Interpretation der standortspezifischen Situation zu ermöglichen.

Wurde bisher die Entwicklung der wichtigsten Nürnberger Citystraßen analysiert, so sollen nun einige in einzelnen Jahren ebenfalls gezählte randliche Straßen im Hinblick auf die siedlungsstrukturellen Folgen von Fußgängerbereichen untersucht werden. An den am Cityrand gelegenen, schwach frequentierten Zählstellen (s.o. Abb. 18) sind zwar die absoluten Passantenzahlen 1976 bzw. 1977 gegenüber 1967 mit einer Ausnahme etwas gestiegen, gegenüber der Spitzenstelle ist die Wertigkeit jedoch meist auf etwa die Hälfte zurückgegangen: Vordere Sterngasse (Zählstelle 2) 26 % zu 17 %, Vordere Leder-gasse (22) 14 % zu 8 %, Ludwigstraße (23) 18 % zu 9 %, Färberstraße (37) 16 % zu 8 % und Äußere Laufer Gasse (39) 10 % zu 4 %.

In dem südlich des Hauptbahnhofs gelegenen Nebengeschäftszentrum um den Aufseßplatz ist die Entwicklung 1967 - 1976 überwiegend noch ungünstiger⁸: Die Wiesenstraße (Horten) hat 28 % Passanten verloren und ist von 30 % auf 9 % des Maximums abgesunken; die anschließende Breitscheidstraße ist bei unveränderter Passantenzahl von 26 % auf 11 % abgesunken, die parallele Landgrabenstraße (Horten) ist bei ebenfalls unveränderter Passantenzahl von 22 % auf 10 % gesunken und der Kopernikusplatz ist bei 28 % Verlust von 25 % auf 8 % gesunken. Nur der Aufseßplatz hatte 1977 seine Passantenzahl fast verdoppelt und dadurch seine relative Wertigkeit knapp behaupten können (17 : 15 %).

Wenn auch die Stagnation der Cityrand- und Nebenzentrumsgeschäftsstraßen auf vielfältige Faktoren zurückzuführen ist, wie z.B. Bevölkerungsverdünnung der umliegenden Wohngebiete und veränderte Einkaufsgewohnheiten, so kann doch davon ausgegangen werden, daß das umfangreiche Bündel attraktivitätssteigernder Maßnahmen für die City, unter denen der Ausbau von Fußgängerbereichen eine entscheidende Stellung besitzt, zur Umwertung der Anziehungskraft der verschiedenen Versorgungsstandorte wesentlich beigetragen hat.

Die bisher ausgewerteten Passantenzählungen wurden unter relativ extremen Bedingungen (langer Einkaufsamstag vor Weihnachten mit Christkindelmarkt) durchgeführt. Anhand einiger Zählungen für „normalere“ Tage, die allerdings nur für wenige Jahre und mit Ausnahme der Zählungen von *Petzoldt* (1974) für wenige Querschnitte vorliegen, soll

8 1977 lagen die Passantenzahlen wieder geringfügig höher, 1978 aber deutlich niedriger als 1976.

geprüft werden, ob das bei den Weihnachtzählungen ermittelte Wertigkeitsgefüge und seine Veränderungstendenzen auch für das übrige Jahr gültig sind.

Die Gegenüberstellung einer Weihnachtzählung mit der einzigen vergleichbaren flächendeckenden „Normal“-Zählung (*Petzoldt* 1974) ergibt für 1967 bzw. 1969 insgesamt eine gute Übereinstimmung⁹. Das Maximum liegt an derselben Stelle und von 16 Zählstellen weichen 9 höchstens 3 % in ihrer Wertigkeit voneinander ab. Erwartungsgemäß niedriger ist an Normaltagen die Wertigkeit der zum Hauptmarkt führenden Straßen (Fleischbrücke 28 : 35, Museumsbrücke 52 : 63, Plobenhofstraße 39 : 54), während das gegenüberliegende Ende der Königstraße (1) einen höheren Wert erreicht (93 : 72). Für die Breite Gasse ist ein genauer Vergleich nicht möglich, doch liegt ihre Wertigkeit im Ostteil etwa 10 % niedriger, während sie am Westende genau gleich ist.

Zählungen des Stadtplanungsamtes 1975 - 1978 zeigen für die jüngere Zeit stärkere Abweichungen der räumlichen Verteilungsmuster zwischen Normaltagen und dem Weihnachts-Einkaufsverkehr (Tab. 6). Unter den erfaßten Straßen hat jeweils die Breite Gasse den höchsten Wert, während die zur Zeit des Christkindlesmarktes belebteste Museumsbrücke und die Fleischbrücke deutlich abfallen, und zwar während der Einkaufszeit noch stärker, als in der Tagessumme. Die mittlere Königstraße hat an Normaltagen eine höhere Wertigkeit als zu Weihnachten, ihre Attraktivität ist auch 1978 gegenüber 1975 spürbar gestiegen, während die übrigen Relationen nahezu unverändert geblieben sind.

Zum Vergleich der im Weihnachtsverkehr festgestellten räumlichen Verlagerungen mit der Entwicklungstendenz an normalen Geschäftstagen stehen ebenfalls Zählungen zur Verfügung (Tab. 7). Sie bestätigen im Prinzip die im Weihnachtsverkehr beobachteten Verschiebungen in der Wertigkeit von Breiter Gasse, Königstraße und Karolinenstraße. 1969 hatte die Karolinenstraße während der reinen Einkaufszeit 14 - 15 Uhr noch die meisten Passanten; die beiden anderen Straßen lagen aber nahezu gleich. 1971 hatte die Breite Gasse bereits einen erheblichen Attraktivitätsvorsprung, der sich bis 1975 nochmals erheblich vergrößerte. 1978 hatte sich die inzwischen umgestaltete Königstraße

Tabelle 6:

Relative Passantenfrequenz an „Normaltagen“ und im Weihnachtsverkehr in Nürnberg 1975 und 1978

	Breite Gasse	Museumsbrücke	Fleischbrücke	Königstraße (Kaufhof)
Di/Mi Juli 1975				
6 - 22 Uhr	100	84	28	53
11 - 12 Uhr	100	84	24	48
Sa Dezember 1975				
11 - 12 Uhr	83	100	37	43
Di/Mi Juli 1978				
6 - 22 Uhr	100	83	32	60
11 - 12 Uhr	100	81	25	65
Sa Dezember 1978				
11 - 12 Uhr	87	100	38	54

Quelle: Zählungen der Stadtverwaltung Nürnberg

⁹ Eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der relativen Wertigkeit besteht dadurch, daß *Petzoldt* aus Personalmangel (nur 2 Zähler) fast alle Zählungen an verschiedenen Tagen durchführen mußte. Weitere Vergleichsprobleme ergeben sich in einigen Fällen durch abweichende Zählstellen; hier konnten z.T. durch Interpolation die entsprechenden Werte rekonstruiert werden.

Tabelle 7:

Passantenzahlen und relative Passantenfrequenz an „Normaltagen“ in Nürnberg¹ 1969 - 1978

	Absolute Passantenzahl 14 - 15 Uhr			Relative Passantenfrequenz 14 - 15 Uhr		
	Breite Gasse Mitte	König- straße Mitte	Karolinen- straße Mitte	Breite Gasse Mitte	König- straße Mitte	Karolinen- straße Mitte
1969	2346	2192	2536	92	86	100
1971	3501	2318	–	100	66	–
1975 a	4020 ²	1949	–	100 ²	48	–
1975 b	5204	–	2154	100	–	41
1978	5071	2740	–	100 ²	54	–

1 Die Zählstandorte weichen von denjenigen in Abb. 16 - 18 ab! Zu den Standorten vgl. *Petzoldt* 1974, S. 167.

2 Umrechnung der Zählungen der Stadtverwaltung auf den von *Petzoldt* erfaßten Standort durch Abzug von 10 %.

Quellen: 1969, 1971: *Petzoldt* 1974; 1975 a, 1978: Stadtverwaltung Nürnberg (15./16. 7. 1975, 18./19. 7. 1978); 1975 b eigene Zählung (27. 11. 1975).

wieder gefangen. – Die absolute Passantenzahl stieg in der Breiten Gasse 1969 - 1978 während der reinen Einkaufszeit 14 - 15 Uhr um 116 % und in der Königstraße nach vorübergehenden Verlusten insgesamt um 25 %, während der Weihnachtsverkehr 1967 - 1978 um 86 % in der Breiten Gasse und um 57 % in der Königstraße zunahm (alle Werte 1978 lagen ungewöhnlich niedrig!). Die Verluste in der Karolinenstraße lagen mit – 15 % (1969 - 1975) am Normaltag doppelt so hoch wie die Verluste im Weihnachtsverkehr (1967 - 1975 – 8%). Die an Normaltagen gegenüber dem Weihnachtsverkehr noch ungünstigere Entwicklung von Karolinenstraße und mittlerer Königstraße, die beide erst 1978 zu Fußgängerstraßen umgestaltet wurden, macht es wahrscheinlich, daß die Attraktivitätsverschiebungen zwischen den Einkaufsstraßen außerhalb der durch den Christkindelmarkt geprägten Sondersituation noch stärker sind, daß also die Innenstadtbesucher an „Normaltagen“ noch stärker auf das Vorhandensein oder Fehlen von Fußgängerbereichen reagieren.

Zusammenfassend läßt sich zu den Ergebnissen der umfangreichen Zählungen in Nürnberg feststellen, daß die durch sie belegten außerordentlich starken Veränderungen im Wertigkeitsgefüge der Einkaufsstraßen zwar nicht nur durch die Einrichtung von Fußgängerbereichen, sondern durch zahlreiche weitere, teils davon unabhängige, teils damit zusammenhängende Maßnahmen und Entwicklungen bedingt sind, daß aber doch insgesamt eine deutliche Korrelation mit dem Ausbau des Fußgängerbereichs besteht. Dabei weist die Entwicklung trotz gelegentlicher Sprünge doch eine gewisse Stetigkeit auf, die erst eine sinnvolle Interpretation ermöglicht. Die Dynamik einzelner Geschäftsstraßen ist in Nürnberg erst dann sinnvoll zu bewerten, wenn sie im Zusammenhang mit der gesamten Innenstadtentwicklung gesehen wird – eine Voraussetzung, die bei den für die meisten anderen Fußgängerbereiche vorliegenden Zählungen nicht gegeben ist.

Der Zählzeitpunkt unmittelbar vor Weihnachten bedingt Modifizierungen des räumlichen Musters und der Veränderungsraten, gibt aber doch die Grundtrends richtig wieder. Die Zählungen im Juli waren in den letzten drei Jahren durch ungünstige Witterungsbedingungen beeinträchtigt (Regen oder Hitze). Für regelmäßige Vergleichszählungen wären deshalb Zeiten mit stabilerer Witterung vorzuziehen. Insgesamt dürfte durch die Passantenzählungen in einer sonst kaum zu erreichenden Objektivität die Attraktivitätssteigerung der Nürnberger Innenstadt nachgewiesen worden sein.

Mühlheim: Beispiel für rasche Veränderungen

Ein Beispiel für starke und außerordentlich rasche Veränderungen im Wertigkeitsgefüge der Innenstadtstraßen ist Mühlheim. Dort wurden im April 1974 gleichzeitig ein größerer Fußgängerbereich und ein unmittelbar östlich daran schließendes, vollklimatisiertes Einkaufszentrum mit Verkehrsknoten und verdichteter Wohnbebauung eröffnet. Dies war Anlaß für eine vom Infas durchgeführte begleitende Studie über die Funktion öffentlicher Freiräume, in deren Rahmen neben umfangreichen Haushalts- und Passantenbefragungen (s. u.) auch flächendeckende Passantenzählungen unmittelbar vor und ein halbes Jahr nach Eröffnung des Fußgängerbereichs durchgeführt wurden¹⁰. Weitere Vergleichszählungen erfolgten im Rahmen von studentischen Exkursionen 1976 und 1977. Die dabei erfaßten Veränderungstendenzen (Abb. 20) hängen sowohl mit der Einrichtung des Fußgängerbereichs, als auch mit der veränderten Nutzungs- und Verkehrsstruktur zusammen¹¹.

Die Vergleichszählungen des Infas wurden als 5 Stichprobenzählungen im Abstand von 2 Stunden je 20 Minuten lang durchgeführt (in den dazwischenliegenden Zeiten wurden Passanten befragt). Die räumlichen Verlagerungen sind während der reinen Einkaufszeit des frühen Vormittags wesentlich stärker, als in der Summe aller Zählzeiten. Darum und weil auf zwei studentischen Exkursionen nur vormittags gezählt werden konnte, liegt der Abbildung 20 nur die Zählzeit 10.00 - 10.20 Uhr zugrunde. Obwohl diese kurze Stichprobe relativ anfällig für zufallsbedingte Verzerrungen ist, ergibt sich insgesamt ein klares Bild stetiger Entwicklung.

Vor dem Bau der Fußgängerstraße und des Einkaufszentrums lag das Passantenmaximum am Südwestende der City in der Leineweberstraße, gegenüber den noch weiter westlich gelegenen und durch Hauptverkehrsstraßen voneinander getrennten Warenhäusern von Kaufhof und Neckermann. Die parallel zu dem breiten Nachkriegs-Sträßendurchbruch der Leineweberstraße verlaufende, bereits in den 30er Jahren ebenfalls als Sträßendurchbruch begonnene Schloßstraße¹² erreichte an ihrem Westende (gegenüber Kaufhof) 87 %. Die Ostenden dieser beiden Straßen erreichten jeweils die Hälfte des Maximums.

Ein halbes Jahr nach Eröffnung von Fußgängerbereich und Einkaufszentrum hatte die Leineweberstraße 24 % ihrer Passanten verloren und ihre Spitzenstellung an die westliche Schloßstraße abgetreten (+ 4 %). (In der Tagessumme verlor die stärker vom Berufsverkehr frequentierte Leineweberstraße nur 13 % und konnte ihre Spitzenstellung gegenüber der Schloßstraße noch behaupten, die von 61 % auf 83 % aufholte). Die höchsten Zuwachsraten erzielten die mittlere und östliche Schloßstraße und die östliche Leineweberstraße, also die dem Einkaufszentrum zugewandten Seiten (14 - 19 %).

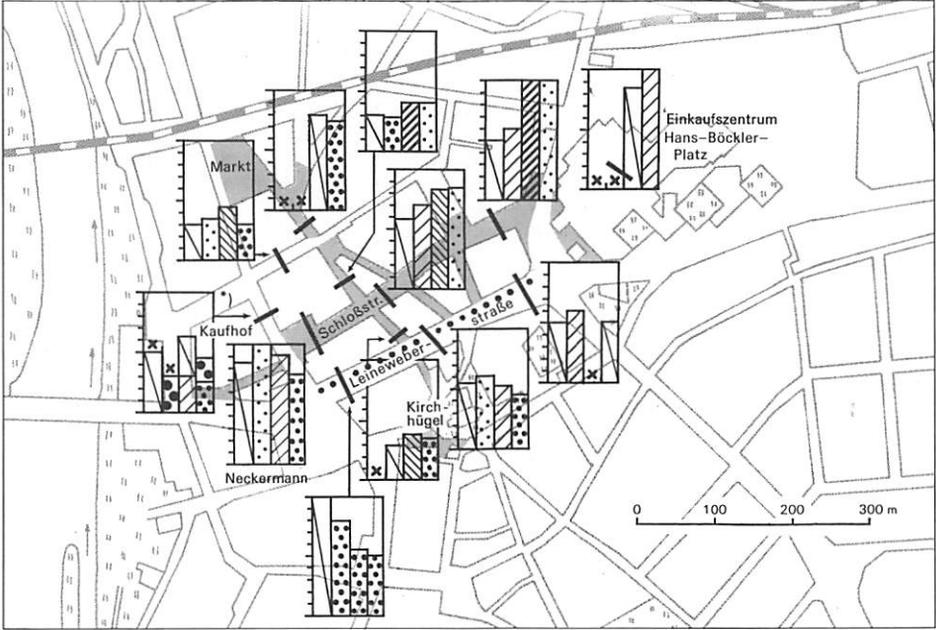
Einhalb Jahre später hatten sich die Verlagerungstendenzen deutlich fortgesetzt. Das Ostende der Schloßstraße nahm auf das Doppelte zu und erreichte die Spitzenstellung. Das gegenüberliegende Einkaufszentrum, das erstmalig mitgezählt wurde, erreichte 85 %. Die übrige Schloßstraße konnte ebenfalls ihre Passantenzahl steigern (Mitte + 47 %, West + 12 %), allerdings sank die relative Wertigkeit des Westendes auf 89 %. In der Leineweberstraße hatte man im Frühjahr 1975 angesichts der großen Verluste die Fahrbahn auf der hauptsächlich begangenen Nordseite (zwei Drittel der Passanten) für Autos gesperrt und den Fußgängern freigegeben (allerdings ohne bauliche Umgestaltung). Dies mag die weitere Abwertung gebremst haben, konnte sie aber nicht verhindern. Das Westende verlor erneut 14 % seiner Passanten, die Mitte konnte allerdings mit 11 % einen wenn auch unterdurchschnittlichen Gewinn erzielen. Bemerkenswert ist,

10 S. dazu *Schulz-Heising* 1978. Die vorliegenden Auswertungen stützen sich außerdem auf unveröffentlichte Zwischenberichte und von *infas* freundlicherweise zur Verfügung gestellte Sonderauswertungen.

11 Zur Nutzungs- und Verkehrsstruktur siehe die Karten in *Monheim* 1975a, S. 181.

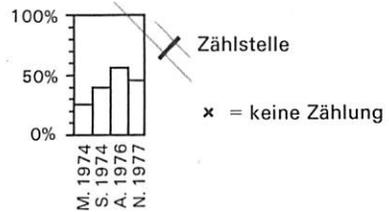
12 Zur historischen Entwicklung der Mülheimer Innenstadt s. *Gellinek* 1976.

Abb. 20: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1974 - 1977 in Mülheim



*) 1974 nur westliche Straßenseite (vor Kaufhof) gezählt

Relation zum Passantenmaximum
(= 100%)



■ Fußgängerbereich
(Eröffnung nach Umbau April 1974)

..... halbseitige Verkehrssperrung 1975

Do. 10 ⁰⁰ -10 ²⁰ Uhr Maximum = 100%	„Normal - Donnerstag“ (nach Heidemann)
7. 3. 1974: 939	979
19. 9. 1974: 855	1092
29. 4. 1976: 1079	883
3. 11. 1977: 1043	891

relative Veränderung der Passantenzahl

□ zum vorhergehenden Zeitpunkt nicht gezählt

▨ + 91% bis + 99%	◻ + 5% bis - 5%
▧ + 47% bis + 50%	◼ - 10% bis - 27%
▩ + 11% bis + 20%	◾ - 42% bis - 45%

Quelle: Passantenzählungen des infas 1974.

Passantenzählungen im Rahmen von Exkursionen des Geographischen Institutes der Universität Bonn (Leitung: Dr. R. Monheim)

daß die in den Fußgängerbereich einbezogene Querachse noch ihre Wertigkeit steigern konnte.

1977 lag zwar die absolute Passantenzahl an fast allen Zählstellen niedriger (Mühlheim hat im Unterschied zu Nürnberg kein nennenswertes Umland und damit kaum die Möglichkeit, durch Attraktivitätssteigerung wesentlich höhere Besucherzahlen zu erzielen). Die Verlagerungen in der relativen Wertigkeit hielten aber unvermindert an. Das Einkaufszentrum erzielte als einzige Zählstelle ein deutliches Wachstum (13 %) und konnte dadurch mit der benachbarten Spitzenstelle gleichziehen. Die mittlere Schloßstraße konnte sich gut und die sie kreuzende Nord-Süd-Achse knapp behaupten, während alle übrigen Zählstellen eine spürbar geringere Wertigkeit erreichten. Das ehemalige Maximum am Ostende der Leineweberstraße war innerhalb von drei Jahren auf knapp die halbe Wertigkeit abgesunken und auch die übrige Leineweberstraße verlor an Bedeutung. Die vor dem Kaufhof nordsüdlich verlaufende Verkehrsstraße, die 1974 noch dicht beim Maximum gelegen haben dürfte (ca. 85 %), verlor erneut drastisch (Ostseite – 42 %) und erreichte nur noch 44 %.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die gleichzeitige Anlage von Fußgängerbereich und Einkaufszentrum zu differenzierten Wertigkeitsveränderungen geführt hat. Die Verlagerung der Passantenströme wäre in Mühlheim alleine durch den Fußgängerbereich zweifellos nicht so stark und so rasch erfolgt. Andererseits hätten ohne die Einrichtung des Fußgängerbereichs die westliche Schloßstraße und die nordsüdliche Querachse wahrscheinlich ihre Stellung nicht so gut behaupten bzw. zum Teil noch verbessern können.

Marburg: Beispiel für eine verhinderte Altstadtentwertung

Das Marburger Einkaufszentrum besteht aus drei räumlich nur lose miteinander verbundenen Einkaufsbereichen: der historischen, kleinteilig strukturierten Oberstadt, dem langgestreckten, größer parzellierten und mittel- bis großbetrieblich strukturierten Ausläufer Bahnhofstraße und dem unmittelbar unterhalb der Oberstadt gelegenen Warenhausbereich in der Universitätsstraße. Letzterer konnte 1975 mit der Ansiedlung von Horten und einer Erweiterung des alteingesessenen Warenhauses Ahrens seine Anziehungskraft erheblich steigern. Durch den bereits 1973 begonnenen Ausbau eines Fußgängerbereichs in der Oberstadt ist es jedoch gelungen, die sonst wohl unvermeidliche Entwertung des durch seine Topographie (Lage auf einem Bergsporn), Kleinteiligkeit, Sanierungsbedürftigkeit und schwierige Verkehrserschließung nach „modernen“ Maßstäben benachteiligten Altstadtbereichs zu verhindern und die Grundlage für dessen langfristige Attraktivität zu legen¹³.

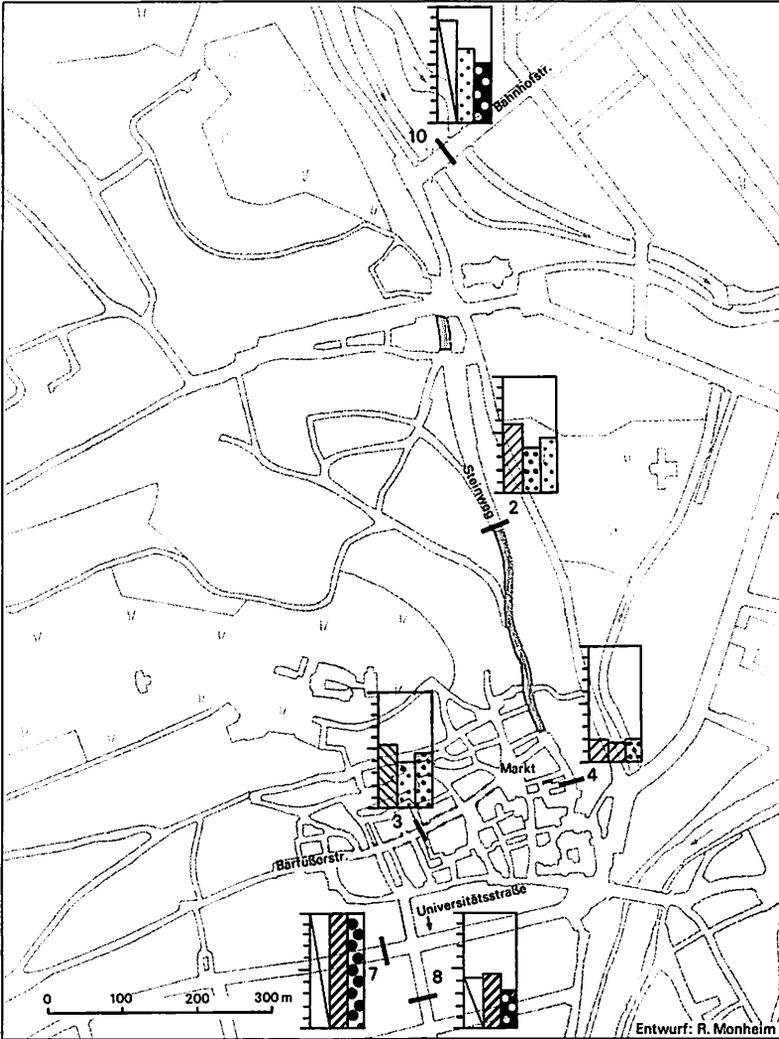
Durch vier Passantenzählungen, die von Marburger Geographen im Rahmen planungsbezogener Praktika in Kombination mit umfangreichen Passantenbefragungen 1972 - 1978 durchgeführt wurden¹⁴, sind die räumlichen Veränderungen der Wertigkeitsrelationen zwischen den Marburger Einkaufsbereichen erfaßbar (Abb. 21).

Zwar wurde wegen begrenzter Erhebungskapazitäten jeweils nur eine Laufrichtung und *an der Spitzenstelle nur die belebtere Straßenseite berücksichtigt*, wodurch das *Wertigkeitsgefüge nicht* mit dem anderer Städte *vergleichbar* ist; aus der Gegenüberstellung der Zählungen können aber trotzdem die Veränderungen innerhalb Marburgs abgeleitet werden.

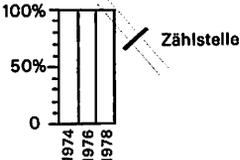
13 Der Ausbau des Fußgängerbereichs ist allerdings durch hartnäckige Widerstände einiger Geschäftsanlieger und ihnen verbundener Politiker, die sogar die Wiederöffnung der bereits als Fußgängerstraße umgestalteten Barfüßerstraße für den Fahrverkehr durchsetzten, lange ins Stocken geraten. Grundsätzlich ist jedoch die weitgehende Verkehrsberuhigung der gesamten Oberstadt vorgesehen.

14 Jüngst u.a. 1973 und 1976, Buchhofer u.a. 1977. In den Marburger Veröffentlichungen werden nur die absoluten Passantenzahlen und ihre relativen Veränderungen tabellarisch wiedergegeben.

Abb. 21: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1974 - 1978 in Marburg



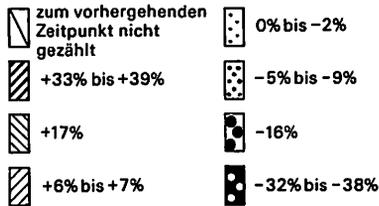
Relation zum Passantenmaximum (=100%)



Passantenzahl Mo 14-18, Mi 9-13 und Do 14-18 Uhr

Maximum* (Summe 12 Std.) (=100%)
 1974: 10365
 1976: 13778
 1978: 11639

Relative Veränderung der Passantenzahl im Jahresdurchschnitt (z. T. ab 1972)



*) Am Maximum (Universitätsstr. östl. Ahrens) nur Laufrichtung nach Osten auf südl. Straßenseite gezählt; an allen übrigen Querschnitten nur eine Laufrichtung gezählt!

— Fußgängerbereich 1973 Fußgängerbereich 1975
 — Fußgängerbereich 1976 umgestaltet, mit Fahrverkehr

Quelle: Zählungen der Forschungsgruppe für Raumanalysen, Fachbereich Geographie der Universität Marburg

Die Verstärkung der Warenhauskonzentration in der Universitätsstraße hat dort ebenso wie in der dazugehörigen Querstraße 1974 - 1976 eine Steigerung der Passantenzahl um etwa ein Drittel bewirkt. Demgegenüber konnten die übrigen Einkaufsstraßen ihre absoluten Frequenzen schwach behaupten (1972 - 1974 hatte die Oberstadt durch die Einführung des Fußgängerbereichs noch einen spürbaren Zuwachs erzielt), fielen aber in ihrer relativen Wertigkeit erheblich zurück. Am schwächsten schnitt dabei die im Steinweg am Ostrand des Fußgängerbereichs (und damit ausgesprochen ungünstig) gelegene Zählstelle ab.

Zwei Jahre später war demgegenüber ein tiefgreifender Trendumschwung erfolgt. Bei insgesamt rückläufigen Passantenzahlen mußten die auf Massenkundschaft orientierten Bereiche die stärksten Verluste hinnehmen (Universitätsstr. - 16 %, Bahnhofstr. - 32 %), während sich die Oberstadt in ihrer absoluten Frequenz in etwa behaupten konnte und dadurch wieder spürbar gegenüber den mittel- und großbetrieblichen Geschäftsbereichen aufholte. Während die Oberstadt gegenüber den in den beiden anderen Bereichen erfaßten Fußgängern 1974 - 1976 von 58 % auf 47 % zurückgefallen war, stieg sie bis 1978 wieder auf 61 %.

Diese Entwicklung dürfte die siedlungsstrukturelle Folge veränderter Bedarfsdeckungsgewohnheiten sein: Die mittel- und großbetrieblichen Einkaufsbereiche mit gering entwickelter Einkaufsatmosphäre leiden am stärksten unter der Konkurrenz am Stadtrand und im Umland neu entstandener Großeinkaufsstätten, während die zunehmend spezialisierte und atmosphärisch aufgewertete Oberstadt mit ihrem unverwechselbaren Angebot diese Konkurrenz weniger zu spüren bekommt¹⁵.

Erlangen: Wertigkeitsverlagerung durch randliche Cityerweiterung

Während sich bei den beiden letzten Beispielen Mülheim und Marburg die Einflüsse neuer Großbetriebe und neuer Fußgängerbereiche überlagerten, können am Beispiel Erlangen Auswirkungen eines in Fortsetzung der Haupteinkaufsstraße neu errichteten Einkaufszentrums ohne die gleichzeitige Anlage eines Fußgängerbereichs festgestellt werden (s. Meyer 1978).

In der Grundrißstruktur seiner Straßen ist die Erlanger Innenstadt durch die barocke Stadterweiterung geprägt. Der traditionelle Haupteinkaufsbereich liegt nicht in der kleinen nördlichen Altstadt, sondern im Zentrum der barocken Hugenottenstadt mit ihren breiten Straßen und großen Plätzen (Schloßplatz und Hugenottenplatz), von denen der südlichere zugleich Knotenpunkt öffentlicher Verkehrsmittel ist (Hbf., Bushof).

Als 1965 etwa 300 m südlich des traditionellen Haupteinkaufsbereichs in Fortsetzung der Haupteinkaufsstraße ein Warenhaus und 1970 stadtauswärts daran anschließend um den neuen Rathausplatz ein großes Einkaufszentrum (zur Hälfte zweistöckig) und ein weiteres Warenhaus mit zusammen 28 % der damaligen Verkaufsfläche des Innenstadt-Einzelhandels entstanden, bildeten diese städtebaulich zwar hinsichtlich Grundriß und Bauformen einen neuen Bereich, nicht aber hinsichtlich des Straßengefüges.

Nachdem schon in den 60er Jahren die Umwandlung der Hauptstraße in eine Fußgängerstraße zwischen Stadtverwaltung und Einzelhandel diskutiert, aber wegen der Verkehrsbedeutung der Hauptstraße für nicht durchführbar gehalten wurde, erhielt die Einführung eines Fußgängerbereichs im Kommunalwahlkampf 1972 eine vorrangige Bedeutung, wobei die Bevölkerung mehrheitlich dafür war. Infolge des Wahlausgangs wurden trotz des Widerstandes des Einzelhandels im Dezember 1972 der Schloßplatz (Weihnachtsmarkt) mit den anschließenden Teilstücken der Hauptstraße und die östlich davon gelegene Obere Karlstraße versuchsweise 9 Tage für den Kfz-Verkehr gesperrt. 1974 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb zur Umgestaltung des Hugenottenplatzes (südöstlicher

¹⁵ Dies entspricht der allgemeinen Erfahrung mit Fußgängerbereichen, wie sie z.B. auch von der *Forschungsstelle für den Handel* herausgearbeitet werden (*Bedeutung der Fußgängerzonen* . . . 1978).

Teil) und der anschließenden unteren Karlstraße (beide 1972 nicht gesperrt) in Fußgängerstraßen durchgeführt. Gleichzeitig veröffentlichte die Stadt zur Intensivierung der Diskussion eine Broschüre „Erlangen, Strukturplanung für die historische Innenstadt“. In der dort beigefügten detaillierten Strukturkarte wurde die Umwandlung großer Teile des Stadtzentrums in einen Fußgängerbereich vorgesehen. Fünf Jahre später (1979/1980) wurde im Gestaltungswettbewerb für die gesamte Haupteinkaufsachse einschließlich der drei großen Plätze durchgeführt und 1981 soll mit deren baulicher Umgestaltung zu einen großzügigen Fußgängerbereich begonnen werden.

Die erste der beiden in Abb. 22 ausgewerteten Passantenzählungen von Meyer (1978) wurde fünf Monate nach Eröffnung des Einkaufszentrums, die zweite knapp fünf Jahre später durchgeführt. Die Darstellung der Belastungsprofile erfolgt nach der relativen Wertigkeit (vgl. auch Abb. 31) ohne Berücksichtigung der von Meyer (1978, Abb. 22) anhand einer späteren Zählung vorgenommenen Interpolationen zwischen den Zählstellen. Dabei ergeben sich je nach Zählzeit deutliche Unterschiede sowohl der relativen Wertigkeit (a), als auch der relativen Veränderungen zwischen den beiden Zählungen (b) (Meyer wertet nur den Durchschnitt aus drei Zählzeiten aus).

Das Passantenmaximum lag 1971 während des vor allem durch Hausfrauen-Einkäufe (mit Schwergewicht auf Lebensmitteln) geprägten späten Vormittags um den Markt-/Schloßplatz. Nach einem Tiefpunkt, der durch ein Warenhaus hervorgerufen wird (viele passieren diesen Straßenabschnitt durch das Warenhaus)¹⁶ – folgen die südliche Hauptstraße und die nördliche Nürnberger Straße mit 92 - 87 %. Während des nachmittäglichen Einkaufsverkehrs, der erfahrungsgemäß stärker durch Einkäufe in Spezialgeschäften und höhere Anteile von Umlandbesuchern (Warenhäuser und Spezialgeschäfte) geprägt ist, lag das Maximum 1971 schon in der südlichen Hauptstraße, während der Bereich um den Markt nur noch 77 - 57 % erreichte.

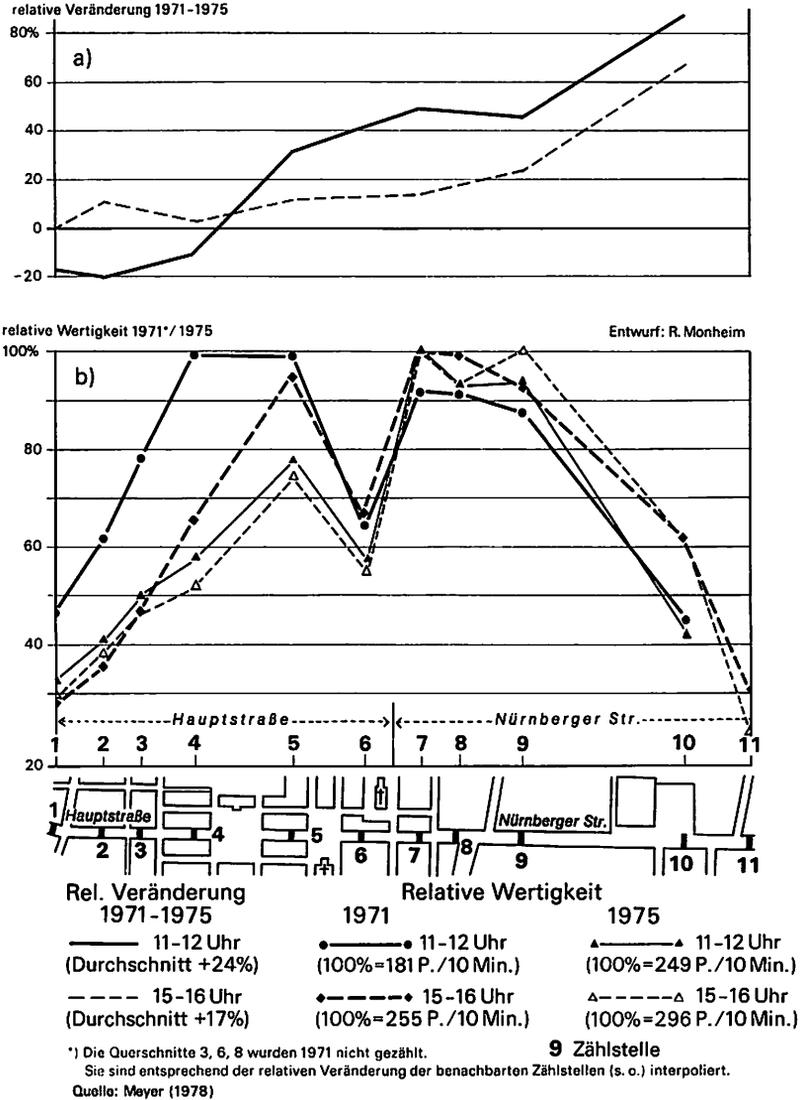
Bis 1975 haben die absoluten Passantenzahlen nördlich des Markt-/Schloßplatzes vormittags um 10 - 20 % abgenommen und am frühen Nachmittag um 0 - 11 % zugenommen (Abb. 22a); zwischen Schloßplatz und Rathausplatz haben sie vormittags 31 - 49 % und nachmittags 12 - 24 % zugenommen. Die stärksten Steigerungsraten erzielte der Rathausplatz (88 % bzw. 67 %), der seine Attraktivität erst später entwickelte (so wurde das Rathaus erst im Sommer 1971 fertiggestellt, worauf z.T. die vormittags besonders hohe Steigerungsrate zurückzuführen sein dürfte).

Durch die unterschiedlichen Veränderungsdaten lag das Maximum vormittags in der südlichen Hauptstraße und nachmittags in der Nürnberger Straße. Der Standort des Vormittagsmaximums von 1971 erreichte nur noch 65 %, während die Wertigkeit zwischen den beiden zentralen Plätzen der Hugenottenstadt nur geringfügig abnahm. Der Rathausplatz erreichte durch seine weit überdurchschnittliche Zunahme mit 62 % bzw. 60 % den Schwellenwert von Hauptgeschäftsstraßen (Ia-Lage). Demgegenüber sank das Nordende der Haupteinkaufsstraße auf das Niveau einer City-Nebengeschäftslage. Insgesamt übertrifft allerdings die Zunahme im südlichen Teil deutlich die Abnahme im nördlichen Teil, hat also die Haupteinkaufsstraße an Bedeutung gewonnen (Zunahme der durchschnittlichen Passantenfrequenz vormittags 24 %, nachmittags 17 %). Die Tatsache, daß die relativen Änderungen vormittags wesentlich stärker sind, als am frühen Nachmittag, weist auf hier nicht eindeutig interpretierbare gruppenspezifische Reaktionsweisen hin. So scheint es u.a. denkbar, daß die typischen Nachmittagsbesucher relativ rasch (und das hieße, z.T. bereits vor der Zählung im März 1971) auf die Veränderungen im Nutzungsangebot reagierten, während die Vormittagsbesucher erst mit gewisser Verzögerung (und das hieße, häufiger erst nach der Zählung von 1971) ihre Einkaufsgewohnheiten umstellten¹⁷. Die bei grundsätzlich gleichem Trend doch

16 Durch das gleiche Verhalten kommt es auch in der Düsseldorfer Theodor-Körner-Straße vor dem alten Kaufhof zu einem Tiefpunkt der Passantenzahlen (vgl. Abb. 31 und Monheim 1973c).

17 Daneben könnte auch die in diesem Zeitraum zunehmende Motorisierung und die Eröffnung großer außerstädtischer Einkaufszentren Verhaltensänderungen bewirkt haben.

Abb. 22: Passantenbelastungsprofil in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1971 - 1975 in der Erlanger Hauptgeschäftsachse



auffälligen tageszeitlichen Unterschiede bei Wertigkeitsgefüge und Veränderungsdynamik beweisen erneut die Notwendigkeit differenzierter Vergleichszählungen und nutzerspezifischer Interpretationen.

Zusammenfassend läßt sich für Erlangen feststellen: Obwohl die Zählung im März 1971 offensichtlich bereits (vor allem am Nachmittag) durch das im Oktober 1970 eröffnete

Einkaufszentrum beeinflusst ist (also in etwa vergleichbar mit der zweiten in Mülheim durchgeführten Zählung), hat die durch diese Cityerweiterung hervorgerufene Umorientierung der Passantenströme sowie die im Rückkoppelungsprozeß damit sich vollziehende Änderung auch der übrigen Nutzungsstrukturen (s. ausführlich Meyer 1978) immer noch starke Umwertungen, besonders an den beiden Enden der Haupteinkaufsstraße, sowie eine Südwärtsverlagerung des Passantenmaximums um zwei bis drei Baublöcke bewirkt. Diese Wertigkeitsverschiebungen wären bei einer zeitigen Realisierung städtebaulicher Gegenmaßnahmen im traditionellen nördlichen Einkaufsbereich, unter denen einem Fußgängerbereich eine zentrale Rolle zugekommen wäre, sicherlich weniger stark ausgefallen (1976 hat das nördliche Haupteinkaufsgebiet durch die Eröffnung eines großen integrierten Verbrauchermarktes, des „Altstadtmarktes“, eine gewisse Aufwertung erfahren).

Braunschweig: Beispiel für allmähliche Veränderungen

Wie wichtig die Berücksichtigung räumlicher Verlagerungen von Passantenströmen für die zutreffende Beurteilung in einzelnen Teilbereichen des Zentrums festgestellter Entwicklungen ist, zeigt sich am Beispiel Braunschweigs. Dort liegen für die Schuhstraße seit 1964 Dauerzählungen vor, deren Zweck zunächst die Ermittlung der Regelmäßigkeiten periodischer Schwankungen (Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresgang der Passantenzahlen) und darauf beruhender Umrechnungsverfahren auf einen „Normal-Donnerstag“ waren (Heidemann 1967, s.o. Kap. 3.2). Bei der Fortführung dieser Zählungen kam Beckmann 1973 zu dem Ergebnis, daß die langfristige Entwicklung der durchschnittlichen Passantenzahlen in der Schuhstraße nur aus der Kenntnis der in den übrigen Teilen des Zentrums zu beobachtenden Entwicklungen beurteilt werden kann. Seit 1975 werden deshalb auch flächendeckende Vergleichszählungen durchgeführt¹⁸.

Die Schuhstraße war die erste Fußgängerstraße Braunschweigs (Abb. 23)¹⁹. Ein Teilstück von 60 m wurde bereits Anfang der 50er Jahre tageszeitlich (10 - 13 und 15 - 18 Uhr) für den Autoverkehr gesperrt. Etwa 1960 wurde diese zeitlich begrenzte Sperrung auf die gesamte Schuhstraße und die Hutfiltern ausgedehnt²⁰. 1963 wurde der Kohlmarkt zur Hälfte und 1964 die gesamte Schuhstraße als Fußgängerstraße umgebaut. 1965 folgte der quer dazu verlaufende, am stärksten belebte Straßenzug Hutfiltern-Damm. In den folgenden Jahren wurde der Fußgängerbereich Schritt um Schritt nach allen Seiten auf einen beträchtlichen Umfang erweitert, und der am Ostrand der City gelegene Bohlweg wurde trotz seines starken Fahrverkehrs auf seiner Cityseite als Promenade ausgestaltet. Für die 80er Jahre ist eine erhebliche Erweiterung des Fußgängerbereichs vorgesehen. – Das Netz der Braunschweiger Fußgängerstraßen wird ergänzt durch zahlreiche Passagen und Durchgänge, die z.T. historisch überliefert sind, z.T. beim Wiederaufbau nach dem Krieg und z.T. erst im letzten Jahrzehnt angelegt wurden. Auch hier ist eine wesentliche Erweiterung vorgesehen, die zur besseren fußläufigen Erschließung der Braunschweiger Innenstadt beitragen wird.

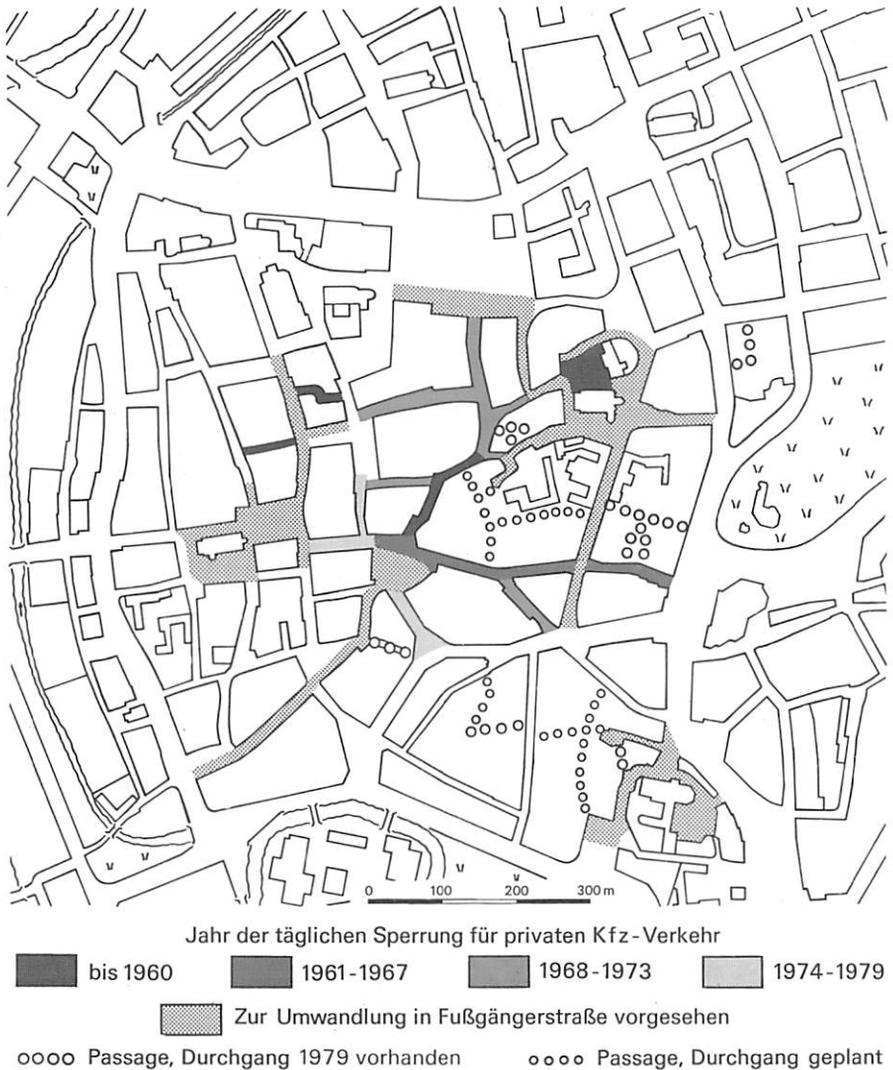
1966 lag das Passantenmaximum der Innenstadt etwa in der Mitte des L-förmigen Fußgängerbereichs (Hutfiltern, Zählstelle 7) (zu den Standorten s. Abb. 24). Schuhstraße (5)

18 Dem Bearbeiter der umfangreichen Passantenzählungen, Herrn Dipl.-Ing. Beckmann sei hier herzlich für die Bereitstellung der Ergebnisse und erläuternde Hinweise gedankt. Die hier vorgenommene Auswertung erfaßt nur einen kleinen Teil der von Beckmann (1973, 1976, 1977, 1978) bearbeiteten Fragestellungen.

19 Karten zum Nutzungs- und Verkehrsgefüge s. Monheim 1975a, S. 110 (stark generalisiert) und detaillierter Niemeier (1969).

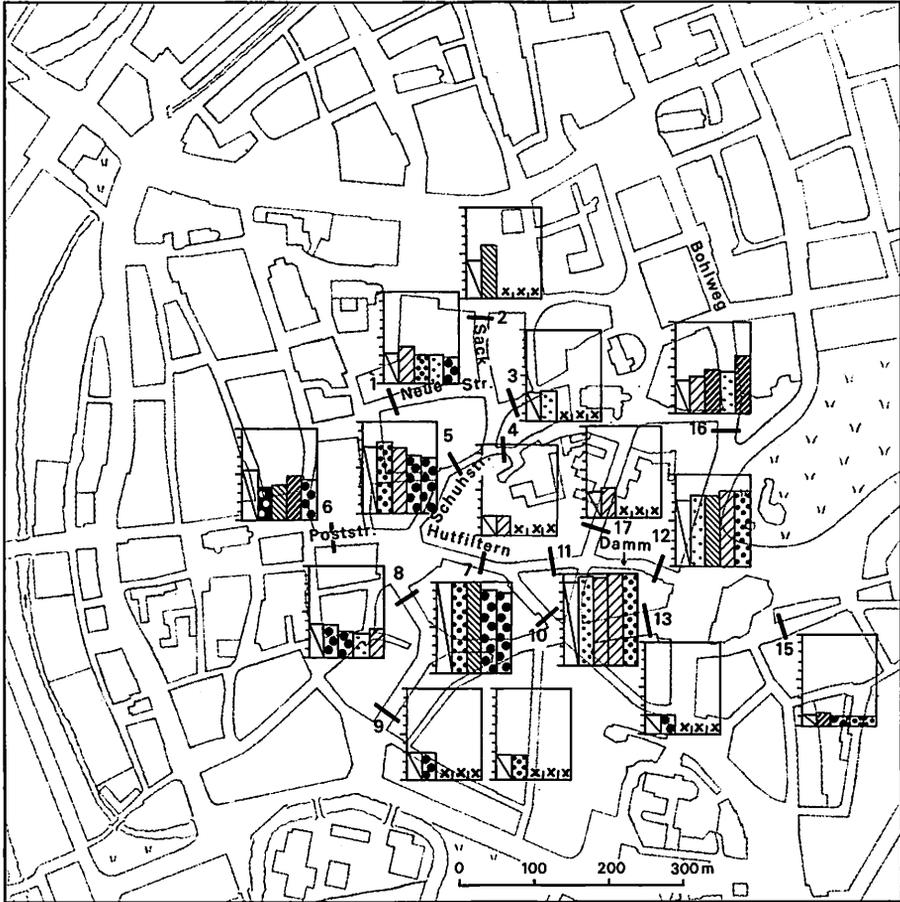
20 Dies geht aus Antworten der Stadtverwaltung auf Umfragen des Deutschen Städtetags von 1958 und 1962 hervor.

Abb. 23: Entwicklung des Braunschweiger Fußgängerbereichs

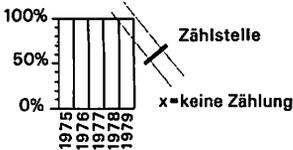


und Damm (11) als die beiden Arme folgten mit 87 % dicht auf. 1972 hatte die Spitzenstelle einen größeren Abstand gegenüber Damm (79 %) und vor allem Schuhstraße (69 %). Der starke Rückgang der Schuhstraße ist vor allem eine Folge neuer Durchgänge durch ein Warenhaus, die neue Wegebeziehungen unter Umgehung der Zählstelle eröffneten. Die Nebengeschäftsstraßen konnten ihre Wertigkeit durchweg behaupten bzw. durch die Einbeziehung in den Fußgängerbereich noch verbessern.

Abb. 24: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum und Veränderung der Passantenzahl 1975 - 1979 in Braunschweig



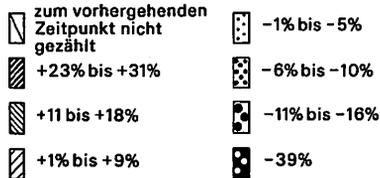
Relation zum Passantenmaximum (=100%)



alle Zählungen Mittelwerte für
Wochenzählungen Mo - Fr 13-14 Uhr

Passantenmaximum=100%
 9.-13. 6. 75: 4369
 30. 8.- 3. 9. 76: 3945
 17.-21. 10. 77: 4474
 17.-21. 7. 78: 4418
 14.-18. 5. 79: 4085

Relative Veränderung der Passantenzahl
im Jahresdurchschnitt



Quelle: Beckmann-Zählungen des Inst. für Stadtbauges der TU Braunschweig
 Zählstelle 11 für 1977-1979 eigene Interpolation
 entsprechend Mittel von 1976/78 als 122,9% von Zählstelle 12

Entwurf: R. Monheim

Seit 1975 liegen regelmäßige, untereinander voll vergleichbare²¹ flächendeckende Passantenzählungen vor, die hier auszugsweise hinsichtlich des relativen Wertigkeitsgefüges (Abb. 24) und der absoluten Passantenzahlen (Abb. 25) dargestellt werden sollen²². Das traditionelle Maximum Hutfiltern verliert durch die seit 1974 erfolgende attraktivere Gestaltung der östlichen City (Damm, Bohlweg, Schloßpark) und die gleichzeitige Eröffnung von Horten am Bohlweg (1974) allmählich seine Spitzenstellung. Im Sommer 1976 zieht der östlich anschließende Damm gleich. Er und der quer anschließende Bohlweg (16) können ihre Wertigkeit ständig steigern. Die Einflüsse eines Warenhausstandortes sind an der Entwicklung von Sack (2) und Poststraße (6) gut abzulesen: Neckermann verlegte wegen eines Neubaus sein in der Poststraße gelegenes Warenhaus 1976 provisorisch an den Packhof (am Ende des Sack) und eröffnete es am 29. 6. 1978 neu in der inzwischen als Fußgängerstraße umgestalteten Poststraße. Dadurch stieg die Wertigkeit des Sack vorübergehend von 44 % auf 57 %, während die Poststraße von 53 % auf 35 % absank, aber sofort nach der Neueröffnung wieder auf 46 % anstieg. In der zum Sack führenden Schuhstraße stieg zunächst ebenfalls leicht die Wertigkeit und sank nach der Rückverlagerung von 75 % auf 63 %.

Bedingt durch den allmählichen Ausbau des Fußgängerbereichs und konkurrierender Nutzungsstandorte weist die im Durchschnitt aller Diensttage eines jeden Jahres 14 - 15 Uhr ermittelte Passantenzahl der Schuhstraße (Abb. 26) mehrere Entwicklungsphasen auf, in deren Verlauf sie zunächst um 11 % ansteigt und nach drei Jahren in zwei Etappen um 30 % absinkt. Dabei folgen auf sprunghafte Veränderungen Phasen der Stabilisierung. Der für 1965 und kontinuierlich seit 1969 mögliche Vergleich mit Ganztageszählungen von jeweils einem Oktober-Donnerstag zeigt eine im Prinzip gleichlaufende, nur teilweise vorübergehend versetzte Entwicklung der absoluten Passantenzahlen.

Die 1964 - 1967 erfolgende Zunahme der Passantenzahl in der Schuhstraße²³ dürfte vermutlich zumindest zum Teil auf den Vorsprung bei der Einführung des Fußgängerbereich zurückzuführen sein. Ob auch die übrige Innenstadt an Attraktivität gewonnen hat, ist nicht mehr festzustellen. Die plötzliche Abnahme der Passantenzahl 1970 ist die Auswirkung städtebaulicher Maßnahmen in unmittelbarer Nachbarschaft (Umbau der Neuen Straße zur Fußgängerstraße und Öffnung von Warenhausdurchgängen, die einen Teil des Passantenstroms umleiten). Der 1974 erneut einsetzende Rückgang scheint in erster Linie ein Ergebnis des relativen Attraktivitätsverlustes durch die mehr den heutigen Vorstellungen entsprechende Umgestaltung der Erweiterungen des Fußgängerbereichs, mit der die Schuhstraße nicht nur ihren einstigen Vorsprung verloren hat, sondern sogar – wie dies bei sehr vielen frühen Fußgängerstraßen der Fall ist (z.B. Breite Gasse in Nürnberg) – gestalterisch relativ rückständig und damit unattraktiv wirkt. Die vorübergehende Stabilisierung 1976/1977 kann mit dem nahegelegenen Standort des provisorischen Neckermann-Warenhauses in Zusammenhang gebracht werden, die erneute Abnahme mit dessen Rückverlegung in die Poststraße.

21 1966 war am ersten Weihnachtssamstag und 1972 am langen Samstag im Oktober 7 - 19 Uhr gezählt worden (jeweils durch die Stadtverwaltung); die Ergebnisse sind daher nicht voll vergleichbar. Ab 1975 wurde an 3 - 4 Monaten je 1 Woche (Mo - Fr) 13 - 14 Uhr flächendeckend gezählt. In Abb. 21 ist jeweils die Sommerzählung dargestellt. Da die Ergebnisse der früheren Zählungen nicht vergleichbar sind, wurden sie nicht mit in die Abbildung einbezogen.

22 Zählungsergebnisse bei Beckmann (1976, 1977, 1979). Beckmann wertet die Zählungen z.T. ebenfalls entsprechend der relativen Wertigkeit aus, nimmt aber als Bezugspunkt nicht das Maximum, sondern den Dauerzählquerschnitt Schuhstraße. Dadurch konnte es allerdings geschehen, daß der seit Ende 1976 höchstbelastete Querschnitt westlicher Damm (11) 1977/78 nicht mehr gezählt wurde. Da westlicher und östlicher Damm 1975/76 bei 7 Wochenzählungen eng miteinander korrelierten, wurden für 1977/78 die Werte des Maximums als 123 % des östlichen Damm (12) geschätzt.

23 Nach Einzelzählungen 1959, 1962 und 1965 nahm die Passantenzahl 7 - 19 Uhr 1959 - 62 um 24 % und 1959 - 65 um 32 % zu. Um 13 - 14 Uhr betrug die jeweilige Zunahme 22 % bzw. 45 % (vgl. Tab. 5).

Abb. 25: Passantenzahlen in Braunschweig 1976 - 1978

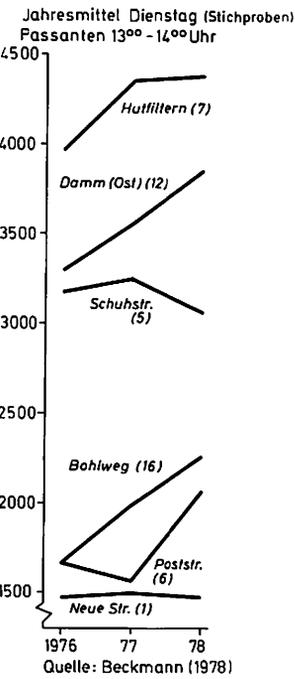
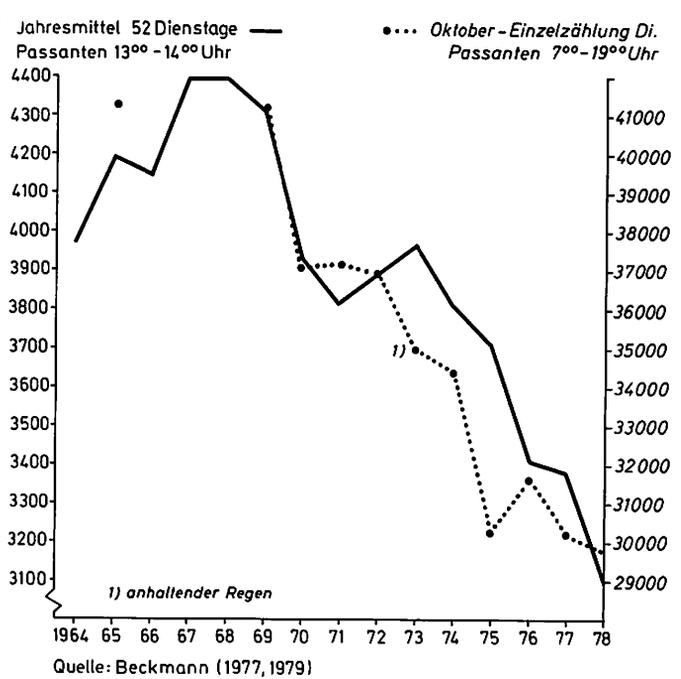


Abb. 26: Passantenzahlen in der Schuhstraße in Braunschweig 1964 - 1978



Die umfangreichen Erhebungen in Braunschweig, deren Ergebnisse hier nur teilweise ausgewertet werden konnten²⁴, bestätigen sowohl die rasche Reaktion der Passantenströme vor allem auf neue Großbetriebe des Einzelhandels und neue Wegeverbindungen, als auch die allmähliche Umorientierung der Passantenströme bei der baulichen Umwandlung von Fußgängerstraßen und der davon induzierten schrittweisen Änderung kleinteiliger Nutzungsstrukturen und allgemeiner Verhaltensmuster.

Insgesamt zeigen die bisherigen Beispiele, daß Fußgängerbereiche zu deutlichen räumlichen Verlagerungen der Passantenströme führen können. Im Gegensatz zu der vor allem vom Handel vertretenen Auffassung, daß „Straßen, in denen bisher nur wenige Fußgänger und Läden anzutreffen waren, . . . auch durch die Umwandlung in Fußgängerstraßen kurzfristig keine Belebung erfahren“ werden²⁵, können dabei auch bisher untergeordnete Geschäftsnebenlagen erheblich an Bedeutung gewinnen, zumal wenn sie attraktiv gestaltet werden und flankierende Maßnahmen die Aufwertung fördern. Andererseits wird nicht jede Nebenstraße automatisch Passanten gewinnen. Außerhalb des Fußgängerbereichs bleibende Haupteinkaufsstraßen können selbst bei beträchtlichem Vorsprung ihre Vorrangstellung verlieren, wenn konkurrierende Geschäftsstraßen zu

24 Aus dem Vergleich mit der Entwicklung in anderen Städten schienen gewisse thesenhafte Schlüsse vertretbar, die Beckmann jeweils eher vorsichtig andeutet.
25 „Für Fußgänger“ 1973, S. 12.

Fußgängerstraßen umgewandelt werden – zumal, wenn beide parallel zueinander verlaufen. Insgesamt sind jedoch die absoluten Verluste in den zurückbleibenden Hauptgeschäftsstraßen wesentlich geringer, als die Gewinne in den aufstrebenden Straßen.

Bonn: Beispiel für die ausgleichende Wirkung umfassender Fußgängerbereiche

In Nürnberg war in der räumlichen Verteilung der Passanten nach der 1972 erfolgten erheblichen Erweiterung des Fußgängerbereichs eine gewisse Tendenz zur Annäherung der Passantenfrequenzen der konkurrierenden Geschäftsstraßen, d.h. eine gleichmäßigere Belegung der Innenstadt zu beobachten. In Bonn hat der relativ rasche Ausbau des Fußgängerbereichs (in den wesentlichen Teilen 1967 - 1970) von vornherein dazu geführt, daß nicht einzelne Straßen auf Kosten anderer an Attraktivität gewonnen haben, sondern sich die Passanten eher gleichmäßiger über das Zentrum verteilen.

Bei der Auswertung der vorliegenden Zählungsergebnisse (Tab. 8 und Abb. 27) ergeben sich allerdings einige Schwierigkeiten, die vor allem daher rühren, daß diese Zählungen von verschiedenen Gruppen in unterschiedlichen Zusammenhängen durchgeführt wurden²⁶.

Ein besonderes Problem bei der Anwendung des Verfahrens der Straßengewichtung nach der Relation zu dem am stärksten belasteten Querschnitt auf die in Bonn durchgeführten Zählungen liegt darin, daß die Stelle, die 1970 und in den folgenden Jahren die höchste Passantenzahl hat (Remigiusstraße), 1965 und 1966 nicht mit erfaßt wurde. In diesen beiden Jahren wurden an der 70 m entfernten Marktbrücke die meisten Passanten gezählt. Eine Umrechnung entsprechend der 1970 bestehenden Relation der Marktbrücke zum Passantenmaximum ist nicht angebracht, weil in der Zwischenzeit durch den mit einer Erweiterung verbundenen Umbau von Blömer an der Marktbrücke eine straßenparallele, durchgehende Passage angelegt wurde, die nach Testzählungen 1976 etwa 18 % der im eigentlichen Straßenraum registrierten Passanten an sich zieht. Nimmt man die Passanten in Straße und Passage zusammen, so erreicht auch 1976 die Marktbrücke etwa die gleiche Passantenzahl, wie die Spitzenstelle in der Remigiusstraße. Insofern kann man für 1965/1966 ebenfalls mit gewisser Wahrscheinlichkeit von gleich hohen Passantenzahlen ausgehen.

Insgesamt ist für Bonn zwischen 1965 und 1976 eine Konstanz im Wertigkeitsgefüge²⁷ der Straßen zu verzeichnen, die angesichts der in der Zwischenzeit erfolgten erheblichen Veränderungen im Bereich von Verkehr und Nutzungen erstaunlich ist²⁸. Die Spitzengeschäftslage ist etwa gleichgeblieben. Einige Veränderungen wurden kurzfristig durch neue Waren- und Textilkaufhäuser und eine neue Passage ausgelöst. Die Nebengeschäftsstraßen holen z.T. leicht auf, ohne daß hier ein allgemeiner Trend abzulesen wäre²⁹. Der Umbau weiterer Fußgängerstraßen hat keine erkennbaren Veränderungen

26 Die erste Zählung an einer größeren Zahl von Straßenquerschnitten erfolgte in einem von *Kuls* und *Hahn* geleiteten „*Stadtgeographischen Praktikum*“ (1965). 1966 wurde von *Toepfer* (1968) im Rahmen seiner Dissertation über die Bonner Geschäftsstraßen gezählt. Die räumlich und zeitlich umfangreichste Erhebungsaktion erfolgte 1970 durch *Bredero* (*Grundlagenuntersuchung . . . 1972*) für eine im Auftrag der Stadt Bonn durchgeführte „Grundlagenuntersuchung zur Integration des Fern- und Stadtbahnknotens in die Bonner City“. In den folgenden Jahren wurden im Rahmen dieses Forschungsprojektes und studentischer Übungen mehrere Zählungen durchgeführt, die z.T. nur wenige Standorte erfassen und deshalb hier nicht alle berücksichtigt sind.

27 *Toepfer* (1972) beschränkt sich bei seiner Darstellung der Veränderungen der Bonner Fußgängerströme auf die absoluten Werte. Dies erschwert jedoch die Interpretation der Gefügestruktur, zumal bei wechselnden Witterungsbedingungen (die von ihm herangezogene Zählung von 1970 wurde bei Schauerwetter durchgeführt).

28 Läßt man bei einem Vergleich die mit gewissen Unsicherheiten belasteten Werte für 1965 und 1966 außer Betracht und stellt die Zählungen von 1970 und 1976 gegenüber, so ergeben sich etwas stärkere Veränderungstrends, nicht aber grundsätzliche Abweichungen.

29 Frühere Analysen (z.B. *Monheim* 1975a, S. 61) hatten zu der Annahme geführt, daß Wenzelgasse und Sternstraße deutlich gegenüber der Remigiusstraße aufholen würden. Dabei war jedoch für 1965/66 in Unkenntnis des danach an der Marktbrücke erfolgten Passagenbaus in der Remigiusstraße eine wesentlich höhere Passantenzahl geschätzt worden, die automatisch für die übrigen Straßen geringere Relativwerte bedingte. Außerdem lag der im Juli 1974 in der Wenzelgasse ermittelte Wert (70 %) offensichtlich ungewöhnlich hoch.

ausgelöst – hier könnte sich allerdings angesichts des zunehmenden Freizeitwertes der neuen Fußgängerstraßen bei günstiger Witterung ein anderes Bild ergeben.

Tabelle 8:
Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum in Bonn 1965 - 1976.

Zählstelle ¹ (s. Abb. 27)	Relative Passantenfrequenz 15 - 16 Uhr							Jahr des Umbaus
	Fr.	Mi.	Mi.	Do.	Do.	So.	Beginn ganztäg. Sperrg.	
	19. 2. 65 ²	20. 7. 66 ²	23. 9. 70	23. 1. 75 ³	15. 1. 76 ³	4. 7. 76 ³		
1 Wenzelgasse 44	–	31	34		42	42	66	67
2 Wenzelgasse 14	59 ⁴	64 ⁴	57 ⁴	66	58	53	66	67
3 Marktbrücke	100	100	83	–	88	–	66	68
4 Remigiusstraße 1	100 ⁴	100 ⁴	100	100	100	100	66	68
5 Remigiusstraße 9	47	67	72	–	70	81	66	68
6 Poststraße 36	29	63	–	–	62	57	65	75
7 In der Sürst 2	–	23	37	39	26	33	64	64
8 In der Sürst 8	24	19	20	–	21	12	74	75
9 Gerh.v.Aarestraße 1	5	11	10	11	12	9	74	74
10 Wesselstraße 10	10	–	10	–	16	12	–	–
11 Martinplatz 7	28	26	35	36	31	29	–	–
12 Fürstenstraße 4	27	25	23	–	28	–	66	68
13 Acherstraße 2	25	25	26	–	22	20	66	72
14 Münsterplatz 26	26	27	18	42	32	20	72	72
15 Dreieck 3	44	31	33	–	37	–	72	72
16 Vivatsgasse 2	21	–	35	24 ⁵	24	24	75	75
17 Vivatsgasse 11	20	19	27	25 ⁵	33	23	73	75
18 Sternstraße 14	55	51	48	55	50	70	66	70
19 Sternstraße 72	–	–	44	65	47	53	66	70
20 Bonngasse 20	14	18	15	–	19	16	70	70
21 Bonngasse 4	23	23	18	–	25	22	69	69
22 Am Neutor 4	34	37	24	34	37	27	–	–
100 % = absolut	6550	6800	5250	6190	6950	2220 ⁶		

- 1 Die Lage der Zählstellen kann zwischen einzelnen Zählungen geringfügig abweichen.
 - 2 Hochrechnung aus 40 Minuten.
 - 3 Hochrechnung aus zweimal 15 Minuten.
 - 4 Schätzwert nach benachbarter Zählstelle.
 - 5 Im Umbau befindlich.
 - 6 Ungewöhnlich heiß.
- Quellen: s.o. Anm. 26.

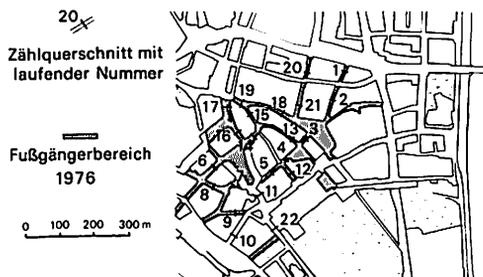


Abb. 27: Lage der Passanten-Zählstellen in Bonn

Der Rückgang der Spitzenstelle Marktbrücke hängt mit der Eröffnung der parallelen Blömer-Passage zusammen (nach der 1976 erfolgten Schließung dieser Passage dürfte die Marktbrücke wieder mit der Spitzenstelle gleichgezogen haben). Die Poststraße hat mit der Eröffnung von Hertie zwischen 1965 und 1966 stark aufgeholt; seither ist sie konstant. Ähnlich dürfte die Zunahme der Vivatsgasse 11 mit der Eröffnung von C & A und der Auflösung der Straßenbahnhaltestelle Münsterplatz zusammenhängen.

Die Wenzelgasse hat trotz der Aufwertung des nördlichen Haltestellenknotts nur in ihrem peripheren Teil eindeutig aufgeholt (durch den stoßweisen Passantenstrom (Straßenbahnen) können die Ergebnisse allerdings hier besonders stark zufällig schwanken). Der Ausbau des Zentralen Omnibusbahnhofes hat den Südrand der City gefördert.

Insgesamt zeigt das Beispiel Bonn, daß bei großzügiger Konzeption des Fußgängerbereichs keineswegs die oft beschriebene Erscheinung auftreten muß, daß bevorzugte Geschäftslagen auf Kosten der übrigen Innenstadt beträchtliche Passantengewinne erzielen. Zwar kann Bonn damit auch nicht die oft aufsehenerregenden Zuwachsraten anderer Städte mit isolierten Fußgängerstraßen aufweisen; auch hier zeichnet sich aber ein spürbares Wachstum ab. Das Passantenmaximum während der in Bonn meist erfaßten Zeit von 15 bis 16 Uhr (die weniger als die Mittagszeit zunimmt), betrug 1962: 4630 und 1976: 6950 Personen (für Ganztagszählungen vgl. Tab. 5). Errechnet man entsprechend *Heidemann* (1967) die Passantenzahl für „Normal-Donnerstage“, so ergeben sich für die Remigiusstraße folgende Werte: 1962: 4890, 1970: 6910³⁰, 1973: 6600, 1974: 6280, 1975: 7720, 1976: 8500 Passanten zwischen 15 und 16 Uhr. Trotz gewisser Schwankungen ist damit erwiesen, daß der Ausbau eines umfangreichen Fußgängerbereichs auch der Spitzengeschäftslage genützt hat.

Wissenschaftler und Praktiker haben die im Zusammenhang mit städtebaulichen Veränderungen sich vollziehenden räumlichen Verlagerungen von Passantenströmen während der Geschäftszeit erstaunlich wenig beachtet, obwohl diese trotz mancher Unsicherheiten einen der besten Indikatoren für die Reaktionen des Hauptgeschäftszentrums bilden. Es scheint dringend erforderlich, hier eine breitere Datengrundlage zu gewinnen, da nur dann allgemeine Trends abgeschätzt und bei neuen Maßnahmen vorhergesehen werden können. Die wenigen bisher zugänglichen Beispiele können nur Schlaglichter auf die z.T. tiefgreifende Veränderungsdynamik oder auch die erstaunliche Beharrungskraft werfen.

3.4 Passantenströme außerhalb der Geschäftszeit

Da bei der Planung und Erforschung von Innenstädten meist deren Geschäftsfunktionen im Mittelpunkt des Interesses stehen, sind auch Erhebungen über Passantenstruktur und Passantenverhalten fast ausschließlich an Werktagen tagsüber durchgeführt worden. Eigenständige Erhebungen über die Belegung der Innenstädte außerhalb der Geschäfts- und Arbeitszeiten bilden seltene Ausnahmen¹. Etwas häufiger sind bei allgemeinen Innenstadtsstudien auch Daten über den Freizeitverkehr wiedergegeben (z.B. „*Wege in der City*“ 1967, „*Wege in der Essener City*“ 1968, *Petzoldt* 1974) bzw. bei allgemeinen Freizeitstudien auch Daten über Freizeit im Stadtzentrum enthalten (z.B. *Kemper* 1977). Insgesamt hat sich auch die Geographie des Freizeitverhaltens ebenso wie andere Disziplinen der Freizeitforschung bis vor kurzem erstaunlich wenig mit der Rolle von Stadt-

30 Die relativ hohe Passantenzahl hängt möglicherweise mit einem Vorsprung beim Umbau zur Fußgängerstraße gegenüber anderen Einkaufsstraßen, außerdem mit besonders günstiger Witterung zusammen.

1 Ein frühes Beispiel ist die unter Leitung von *Kühn* entstandene Studie über die „*Belegung der abendlichen Aachener Innenstadt*“ (1968).

zentren als Freizeiträumen befaßt². Gründe dafür sind die Orientierung auf landschafts- bzw. infrastrukturbezogene Freizeit, auf verortete, spezialisierte Freizeitfunktionen und auf einen verhaltensmäßig vom Alltag abgehobenen Freizeitsektor (s. *Monheim* 1979b).

Da es sich bei der Analyse von Fußgängerbereichen und Fußgängerverkehr wiederholt gezeigt hat und auch weiter unten bei der Analyse der Besuchertätigkeiten bestätigen wird, daß Fußgängerbereiche erhebliche Freizeitfunktionen erlangen können, soll versucht werden, Anhaltspunkte über Umfang, räumliche und zeitliche Verteilung der Passantenströme außerhalb der Geschäftszeit zu gewinnen.

Während die Passantenströme im Stadtzentrum zur Geschäftszeit auf vielfältige Verkehrszwecke zurückgehen (wobei vor allem mittags auch der Freizeitverkehr eine erhebliche Rolle spielt), bildet nach Geschäftsschluß der Freizeitverkehr die nahezu einzige Tätigkeitskomponente. Umso erstaunlicher ist es, daß der Freizeitverkehr entgegen allgemein verbreiteter Auffassung ganz erhebliche absolute Werte erreichen kann³.

Bei den folgenden Zählergebnissen muß berücksichtigt werden, daß der reine Freizeitverkehr wesentlich stärkere kurzfristige Schwankungen aufweist, als der durch vielfältige Zwecke zustandekommende Verkehr während der Geschäftszeit. Er ist vor allem stark von den Witterungsbedingungen abhängig⁴, doch kommen weitere, z.T. schwer zu erfassende Faktoren hinzu (z.B. Fernsehprogramme, besondere Veranstaltungen). Durch die geringere Gesamtzahl machen sich außerdem Einzelergebnisse wie Kinoende oder Reisegruppen in starken Schwankungen bemerkbar⁵. Im Vergleich zu sonstigem Freizeitverkehr in randstädtischen oder stadtnahen Erholungsgebieten weisen die Passantenfrequenzen im Fußgängerbereich dagegen wesentlich geringere Schwankungen auf, wie *Kemper* (1974) für Bonn zeigen konnte: Bei 4 Zählungen betrug der geringste Wert in der City 71 %, an der nahegelegenen Rheinpromenade dagegen nur 39 % des höchsten Wertes⁶. – Wenn trotz mancher Unsicherheiten in diesem Kapitel Zählungsergebnisse vorgestellt werden, so dürfen sie aus den genannten Gründen nur hinsichtlich ihrer Größenordnungen, nicht aber als exakte Werte verstanden werden.

Tabelle 9 zeigt für Bonn und Tabelle 10 für Braunschweig Passantenmaximum und Wertigkeitsgefüge außerhalb der Geschäftszeit für eine größere Zahl von Tagen. In Bonn halten sich bei meist doppelt so hohen absoluten Werten die Schwankungen des Maximums und des Wertigkeitsgefüges, von einzelnen durch Sondersituationen bedingten „Ausreißern“ abgesehen, in engen Grenzen. In Braunschweig ergeben die vom Institut für Stadtbauwesen i.A. der Stadt Braunschweig durchgeführten Zählungen dagegen ein uneinheitlicheres Bild mit stärkeren Schwankungen vor allem der absoluten Werte, z.T. aber auch des relativen Wertigkeitsgefüges. Hier wäre jeweils eine möglichst gezielte Erfassung der Sondereinflüsse zur Interpretation erforderlich.

Eine in Bonn 10 Tage lang durchgeführte Zählung 20 - 21 Uhr ergab für das Verhältnis der Sternstraße zur Remigiusstraße (= 100 %) folgende Prozentwerte (Freitag - Sonntag): 79, 94, 108, 105, 96, 88, 67, 69, 77, 92. Eine in Bremen durchgeführte Wochenzählung 21 - 22 Uhr ergab für das Verhältnis der Obernstraße zur Sögestraße (= 100 %) folgende Werte (Montag - Sonntag): 52, 43, 26 (Max. durch Sondereinfluß verdoppelt), 43, 46, 49, 63. Der Wochengang des abendlichen Wertigkeitsgefüges zeigt,

- 2 Neuerdings hat *Kuhn* (1979 und 1979) die Freizeitfunktion von Einkaufsstraßen während der Geschäftszeit eingehend untersucht (s.u.).
- 3 Die tatsächliche abendliche Belebung der Innenstadtstraßen ist wesentlich stärker, als es bei Querschnittszählungen zum Ausdruck kommt. Dies ergibt sich bei der in Kap. 4.3 näher darzustellenden Erfassung aller im Straßenraum anwesenden Personen.
- 4 Bisher fehlen z.B. systematische Untersuchungen über jahreszeitliche Schwankungen. Eine Untersuchung des Kopenhagener Fußgängerbereichs (*Gehl* 1968) hat dort eine mit besserem Wetter erheblich zunehmende Passantenzahl ergeben (s.u. Tab. 22), doch hat sich dieser Trend zunächst in Bonn nicht und in Braunschweig nur z.T. bestätigt.
- 5 Weitere Schwankungen können sich dadurch ergeben, daß dort, wo an mehreren Stellen gezählt wurde, aus Gründen des Zählungsaufwandes jeweils nur Stichprobenzählungen mit einem Wechsel des Zählers zwischen verschiedenen Standorten möglich waren. Die hier verwendeten Stundenwerte beruhen aus diesem Grunde meist auf 30-minütigen Zählungen.
- 6 Insgesamt wurden in der Remigiusstraße zwischen dem 28. 10. 1973 und dem 28. 7. 1974 neun Zählungen durchgeführt. Dabei lag der niedrigste Wert bei 59 % des höchsten Wertes. Durchschnittlich kamen zwischen 15 und 16 Uhr 3060 Passanten.

Tabelle 9:

Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeitverkehr 1973 - 1976 in Bonn.

	Werktag 20 - 21 Uhr				Sonntag 20-21 Uhr				Sonntag 15 - 16 Uhr								
	Mi.	Do.	Fr.	Di.	28.10.	10.2.	12.1.	7.10.	28.10.	25.11.	13.1.	20.1.	3.2.	10.2.	14.7.	28.7.	4.7.
	3.10.	4.10.	5.10.	14.1.	73	74	75	73	73	73	74	74	74	74	74	74	76
R.	100	99	100	100	100	88	93	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
S.	86	100	79	96	98	100	100	65	80	68	84	89	75	98	79	70	70
W.	65	82	64	-	86	-	-	60	59	59	57	-	-	-	-	-	53
100 % = absol.	1278	1055	1090	884	1702 ¹	1550	1293	2792	3235	3950 ²	3590	2571	2640	2560	2337	2895	2220 ³

R = Remigiusstraße, S = Sternstraße, W = Wenzelgasse.

1 19.35 - 20.35 Uhr; 2 Autofreier Sonntag; 3 Niedrig durch ungewöhnliche Hitze

Quelle: Eigene Zählungen, z.T. in Zusammenarbeit mit Kemper

Tabelle 10:

Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeitverkehr 1976 - 1978 in Braunschweig

	Dienstag 21 - 22 Uhr						Sonntag 21 - 22 Uhr				Sonntag 16 - 18 Uhr			
	18.5.	10.5.	23.5.	14.3.	18.7.	18.10.	23.5.	15.5.	19.3.	23.10.	23.5.	15.5.	19.3.	23.10.
	76	77	78	78	78	78	76	77	78	78	76	77	78	78
S.	64	87	55	69	63	54	61	93	45	64	59	68	76	78
B.	95	100	100	100	100	75	84	85	96	100	100	100	100	100
N.	100	98	77	71	72	100	100	100	100	95	57	59	73	77
100 % = absol.	541	192	494	321	610	350	775	498	253	484	1544 ¹	1711 ¹	882 ¹	2364 ¹

S = Schuhstraße, B = Bohlweg, N = Neue Straße

1 Mittelwert für 1 Stunde.

Quelle: Zählungen des Inst. f. Stadtbauwesen, TU Braunschweig.

daß die Größenordnungen gleich bleiben, wenn man von einzelnen „Ausreißern“ absieht, die auch bei Zählungen während der Geschäftszeit vorkommen. Das Wertigkeitsgefüge ist also auch außerhalb der Geschäftszeit konstanter als die absolute Passantenzahl.

Wenn im Folgenden trotz der erwähnten Unsicherheiten die Ergebnisse von Passantenzählungen außerhalb der Geschäftszeit dargestellt werden, so sollten sie aus den genannten Gründen vor allem hinsichtlich der absoluten Werte nur als Größenordnungen verstanden werden.

Abendlicher Freizeitverkehr

Für den abendlichen Fußgängerverkehr unter der Woche (Montag bis Freitag) liegen aus 21 Städten Angaben vor (Tab. 11) – überwiegend für die Stelle mit der höchsten Passan-

Tabelle 11:
Passantenzahlen am Abend

Stadt Straße	Fußgängerstr.(FS)	Datum ¹	Quelle ²	Montag – 20-21	Freitag ¹ 21-22	Samstag ¹ 20-21	21-22
Aachen							
Krämergasse	FS	8.-13.7.74	e	* 820	–	1130	–
Bayreuth							
Markt	–	4 Di/Mi 1978/79 3 Sa 1978/79	e	** 550	** 350	** 660	–
Bonn							
Remigiusstr.	FS	10.-16.1.1975	e	* 890	* 660	1700	1250
		Di. 25.6./2.7.74	e	**1230	**1290	–	–
		Sa. 27.7.74	e	–	–	1940	2110
BN-Bad Godesberg							
Theaterplatz	FS	Juli 1976	e	560	–	860	–
Braunschweig							
Schuhstraße	FS	6.-10.12.76	b	–	* 260	–	440
Bohlweg	–	Di. 14.3./23.5./ 18.7./18.10.78	b	–	** 420	–	–
Bremen							
Sögestraße	FS	Mi. 28.9.1977	s	1200	1020	–	–
		26.-30.9./24.9.77	s	–	* 670	–	940
Düsseldorf							
Bolkerstraße	FS	20.-26.7.74	e	*3290	*3550	5860	6520
Essen							
Kettwiger Str.	FS	Sa. 26.6.76	e	–	–	1100	–
Hamburg							
Reeperbahn	–	Do. 7.11.74	s	600	540	–	–
Spitaler Str.	FS	Do. 11.10.70	s	810	–	–	–
Heilbronn							
Fleiner Str.	FS	Mi., Sa. 1976	e	210	–	340	–
Karlsruhe							
Kaiserstraße	–	Di. 25.1.72	s	530	390	–	–
Koblenz							
Löhrstraße	FS	Do. 2.12.76	e	540	–	490	–
		Sa. 26.7.76					
Mannheim							
Planken	–	Di./Mi. 14./15.7.70	s	600	340	–	–
	FS	Di./Mi. 23./24.9.75	s	1140	540	–	–
Mülheim							
Schloßstraße	FS	Do. 19.9.74	i	500	–	–	–
Leineweberstr.	–	Do. 19.9.74	i	620	–	–	–
München							
Kaufingerstr.	FS	18.-23.11.74	e	–	*1430	–	2580
Neuwied							
Mittelstraße	FS	Di. 27.7./ Sa. 12.6.76	e	220	–	320	–
Nürnberg							
Königstor	–	13.-18.10.69	p	–	* 790	–	1400
Königsstraße	–	Di. 15.7.75	e	670	570	–	–
		Di./Mi. 1.8./19.7.78	s	830	650	–	–
Breite Gasse	FS	Di. 15.7.75	e	510	350	–	–
Luitpoldstraße	–	Nov. 1969	p	–	1010	–	2020
Osnabrück							
Große Straße	FS	Di.11.1./Sa.15.1.77	e	180	–	380	–
Ratingen							
Marktplatz	FS	Di. 19.10.76	e	540	–	–	–
Stuttgart							
Königstraße	–	Di. 26.6.62	s	2330	1330	–	–
		Do. 19.9.74	e	1405 ³	–	–	–
Wuppertal							
Poststraße	FS	Di. 7.9.76	e	780	–	–	–

1 * = Durchschnitt einer Wochenzählung; ** = Durchschnitt mehrerer Einzelzählungen

2 Quelle: b = Beckmann, e = eigene Erhebung, i = INFAS, p = Petzoldt 1974, s = Stadtverwaltung.

tenfrequenz (zur räumlichen Differenzierung innerhalb der Zentren s.u. Kap. 3.5). In 7 Städten konnte eine Woche lang jeden Abend gezählt werden (vgl. Abb. 28), in den übrigen handelt es sich um Einzelzählungen, die zwangsläufig stark von Zufällen beeinflusst sein können. Die meisten Angaben stammen aus Fußgängerstraßen, 8 Zählstellen sind noch nicht umgewandelt, haben aber z.T. den Charakter von Promenaden. Zwischen den Städten gibt es trotz erheblicher Unterschiede doch auffallende Parallelen: Aachen, Bonn, Hamburg, Nürnberg und Wuppertal haben von 20 bis 21 Uhr ähnliche Passantenfrequenzen (670 - 890), Bayreuth, Bonn-Bad Godesberg, Karlsruhe, Koblenz und Ratingen liegen etwas darunter (530 - 560), Mannheim und Bremen etwas darüber (1140 - 1200). Deutlich mehr Passanten kommen in die Stuttgarter Königstraße (2330 bzw. 1974 durch Baustelle 1420). Besonders wenige Passanten wurden nur in Heilbronn, Neuwed und Osnabrück gezählt (180 - 220). Weitaus die meisten Passanten zieht die Bolkerstraße in der Düsseldorfer Altstadt an (3290).

Nach 21 Uhr werden die Innenstadtstraßen erheblich ruhiger, wobei allerdings der Rückgang unterschiedlich stark ist (zwischen 11 % und 53 % Abnahme). Die Düsseldorfer Altstadt hat als einzige um diese Zeit noch eine spürbare Zunahme der Passantenzahl.

Dies hängt damit zusammen, daß sie einen ausgesprochen großstädtischen, spezialisierten Freizeitbereich von überörtlicher Bedeutung bildet (ähnlich wie die Leopoldstraße in München und Frankfurt-Sachsenhausen), während die übrigen Zählstellen in Haupteinkaufsstraßen liegen. Unter diesen Hauptgeschäftsstraßen hat die Münchner Kaufingerstraße die höchsten abendlichen Passantenzahlen (1430).

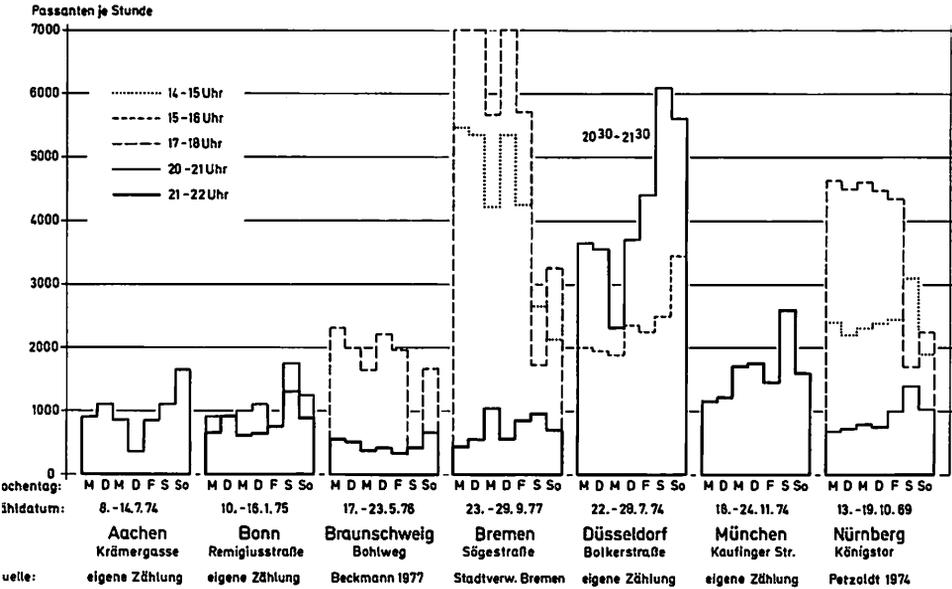
Am Wochenende tritt die Eigenart der Düsseldorfer Altstadt noch deutlicher hervor (Tab. 11 und Abb. 28). Samstagabends werden in der Düsseldorfer Bolkerstraße zwischen 21 und 22 Uhr etwa 7000 Passanten registriert (eigene Zählung am 20.7.74: 6520 P., Zählung der Stadtverwaltung am 14.8.71: 7271 P.). In der vorhergehenden Stunde ergab die Zählung der Stadtverwaltung erst halb so viele Passanten (bei der eigenen Zählung war der Unterschied geringer).

Noch höhere Passantenfrequenzen werden im Münchner Freizeitviertel Schwabing erreicht, in dem sich die Fußgänger stärker als in Düsseldorf auf einen zentralen Boulevard, die Leopoldstraße, konzentrieren. Zwar liegen keine Abendzählungen vor, doch kann aus einer Extrapolation der bis 19 Uhr reichenden Sonntagszählung bei *Maier* (1976, S. 110) (Abb. 29) und der allgemeinen Kenntnis der abendlichen Frequenzentwicklung für den Sommer auf 9000 bis über 10.000 Passanten je Stunde zwischen 20 und 22 Uhr geschlossen werden.

Die Analyse der Wochengangkurven der abendlichen Passantenzahlen für sieben Städte zeigt, daß es zwar wochentags gelegentliche Sprünge gibt, die durch die Witterung oder Sonderereignisse bedingt sein dürften, daß aber insgesamt die Größenordnungen durchaus ähnlich bleiben (Abb. 28). Der Freitag liegt nur in zwei Fällen deutlich über den übrigen Wochentagen. Der Samstag erreicht dagegen in fünf Städten durch z.T. beträchtliche Zunahmen den höchsten Wert. Die Sonntage liegen in vier Fällen über dem Wochentagsmittel. Insgesamt ergibt sich, daß der abendliche Gang durch die Innenstadt keineswegs auf das Wochenende beschränkt bleibt, wenn dieses auch bevorzugt wird.

Die innerstädtischen Einkaufsstraßen waren zwar immer schon beliebte Ziele für den abendlichen Stadtbummel (die in Abb. 28 erfaßte Königstraße ist noch nicht Fußgängerstraße!). Sie ziehen aber durch die Umwandlung zu Fußgängerstraßen wesentlich mehr Menschen an, als vorher, wobei die relative Zunahme deutlich über den zur Geschäftszeit erreichten Werten liegt. Der abendliche Passantenstrom in Nürnbergs Fußgängerbereich Breite Gasse nahm zwischen 1969 und 1975 um 164 % zu – gleichzeitig nahm er in der parallelen, autodurchfahrenen Karolinenstraße um 69 % ab (14 - 15 Uhr betrug die entsprechende Zunahme 122 %, die Abnahme der Karolinenstraße 15 %) (Tab. 12). Bei

Abb. 28: Wochengang der Passantenzahl in Aachen, Bonn, Braunschweig, Bremen, Düsseldorf, München und Nürnberg



einer anderen Abendzählung 1975 betrug die Zunahme in der Breiten Gasse gegenüber 1969 156 %, während die autobefahrene Königstraße um 30 % abnahm, allerdings immer noch absolut höhere Passantenzahlen aufwies. Nach der 1978 erfolgten Einbeziehung der Königstraße in den attraktiv umgestalteten Fußgängerbereich gewann sie sofort wieder Passanten (+ 15 %), während die Breite Gasse spürbar verlor (- 23 %). Dies beweist deutlich die Reaktion auf die jeweiligen Attraktivitätsunterschiede der Freiraumgestaltung.

Tabelle 12: Passantenzahlen und relative Passantenfrequenz im Wochentags-Freizeitverkehr in Nürnberg 1969 - 1978

	Absolute Passantenzahl 21 - 22 Uhr			Relative Passantenfrequenz 21 - 22 Uhr		
	Breite Gasse Mitte	König- straße Mitte	Karolinen- straße Mitte	Breite Gasse Mitte	König- straße Mitte	Karolinen- straße Mitte
1969	129	815	323	16	100	40
1971	197	633	-	31	100	-
1975 a	310	566	-	55	100	-
1975 b	341	-	132	ca. 55	-	ca. 21
1978	245	649	-	38	100	-

Standorte und Quellen vgl. Tab. 7

In Mannheim nahm die Passantenfrequenz in den Planken zwischen 1970 und 1975 nach der Anfang 1975 erfolgten Umwandlung zur Fußgängerstraße zwischen 20 und 21 Uhr um 90 % und in der folgenden Stunde um 58 % zu. Auch in der Bolkerstraße in der Düsseldorf Altstadt hat die Passantenzahl zwischen 1972 und 1974 durch den zwischenzeitlich erfolgten Umbau zur Fußgängerstraße um etwa die Hälfte zugenommen. Diese Beispiele bestätigen die hervorragende Bedeutung von Fußgängerstraßen für die abendliche Belebung der Innenstadt.

Sonntäglicher Freizeitverkehr

Innenstadtbesuche außerhalb der Geschäftszeit werden nicht nur abends, sondern vor allem auch sonntagnachmittags gemacht (Tab. 13). Besonders Ältere und Familien mit Kindern bevorzugen den Sonntagnachmittag (s.u. Kap. 4.2). Die absolute Höhe der Passantenzahlen erreicht durch den breiteren Interessentenkreis sonntagnachmittags meist wesentlich höhere Werte als abends, zumal die Woche zwar sieben Abende, aber nur zwei arbeitsfreie Nachmittage bietet, von denen der Samstagnachmittag für die Innenstadtfreizeit deutlich weniger beliebt ist wie die wenigen Wochengangskurven für Nachmittagszeiten erkennen lassen (s. Abb. 28; „lange Samstage“ sind nicht berücksichtigt!).

Innerhalb des Sonntagnachmittags weist die Passantenzahl zwischen 15 und 18 Uhr meist eine relativ gleichbleibende Höhe auf (Ausnahme: München), wobei die Lage der Spitzenstunde zwischen den Städten – und wahrscheinlich auch zwischen den Jahreszeiten – wechselt (Abb. 29). Vormittags und mittags sind sonntags nur wenige Passanten anzutreffen; spätnachmittags ist die Abnahme der Passantenzahl wesentlich geringer als an Geschäftstagen, und es kommt eher zu einem allmählichen Übergang in den Abend-Freizeitverkehr.

Die absoluten Passantenzahlen liegen sonntagnachmittags durchweg erheblich höher, als gemeinhin angenommen wird. Den Spitzenwert erreicht der Münchner Fußgängerbereich mit 7800 Passanten in einer Stunde eines normalen November-Sonntags. Darauf folgen die Münchner Leopoldstraße (ca. 4380 - 6300), die Düsseldorf „Kö“ (4910), die Bremer Sögestraße (3230) und die Bonner Remigiusstraße (2900). Fünf weitere der 15 erfaßten Städte weisen mit 1500 bis 2200 Passanten je Stunde an normalen Sonntagen ebenfalls noch beträchtliches Leben auf. Nur in Marburg und Osnabrück kommen weniger als 1000 Passanten je Stunde (was allerdings bei der Studentenstadt Marburg schwer erklärlich ist).

Um die Bedeutung des sonntäglichen Passantenverkehrs zu bewerten, wurde dieser in Tab. 13 mit den jeweils zur gleichen Zeit werktags ermittelten Passantenzahlen in Beziehung gesetzt. Auch hier kann zwar angesichts der im Freizeitverkehr stärkeren Zufallsschwankungen nur die Größenordnung der Beziehungswerte von Bedeutung sein; diese zeigt aber bei Berücksichtigung des funktionalen Straßentyps recht deutliche Grundtendenzen.

Die Hauptgeschäftsstraßen erreichen in den Städten, die keinen räumlich abgesonderten innerstädtischen Tages-Freizeitbereich besitzen, soweit sie einigermaßen abwechslungsreich gestaltet sind, sonntagnachmittags durchweg 40 - 60 % der werktäglichen Passantenzahl – in Sonderfällen auch mehr (Fußgängerbereiche München: 88 %). Wo dagegen reizvolle Altstadt-Einkaufsbereiche oder Boulevards als Ziele für einen Stadtbummel konkurrieren, wird meist nur ein Viertel bis ein Drittel der Werktags-Passantenzahl erreicht. Bei geringerer städtebaulicher Attraktivität oder funktionaler Einseitigkeit (reiner Warenhausstandort) kann die Relation noch wesentlich ungünstiger ausfallen (Extrem: Universitätsstraße Marburg: 6 %).

Tabelle 13:
Passantenzahlen am Sonntag

Stadt Straße	Fußgängerstr. = FS	funktionaler Str.-Typ ¹	Datum	Quelle ²	Passanten absolut		Sonntag in % von Werktag	
					15 - 16	17 - 18	15 - 16	17 - 18
Aachen								
Adalbertstraße	FS	H	21.7.1974	e	1810	–	27	–
Krämergasse	FS	F	21.7.1974	e	1630	–	100	–
Bayreuth								
Markt	–	H	6.8./12.11.78	e	1520	–	65	–
Bonn								
Remigiusstraße	FS	H	10.2.74	e	2560	2760	40	37
			6 So. 1973/74	e	2900	–	46	–
Sternstraße	FS	F	10.2.74	e	2500	2390	72	58
			6 So. 1973/74	e	2010	–	58	–
Braunschweig								
Schuhstraße	FS	H	12.12.76	b	2070	2510	38	42
			23.5.76	b	740	1000	22	25
Bohlweg	–	B	23.5.76	b	1190	1660	61	83
Bremen								
Obernstraße	FS	H	25.9.77	s	–	2320	–	33
Sögestraße	FS	H/F	25.9.77	s	–	3230	–	60
Brühl								
Markt	–	H	20.11.77	ps	1190	–	–	–
Düsseldorf								
Schadowstr. Ost	–	H	20.1./26.5.74	e	1730	–	32	–
Königsallee	–	B	3 So. 1974	e	4910	–	223	–
Bolker Straße	FS	F	3 So. 1974	e	3100	–	181	–
Essen								
Kettwiger Straße	FS	H	13.6.76	e	2170	–	59	–
Limbeck Str.	FS	H	13.6.76	e	600	–	28	–
Heilbronn								
Fleiner Straße	FS	H	1976	c	1680	–	40	–
Lemgo								
Mittelstraße	FS	H	28.3.76	es	1000	–	56	–
Marburg								
Universitätsstr. Süd	–	H	30.5.76	bjj	130	110	6	6
Steinweg	FS	F	30.5.76	bjj	770	770	71	76
München								
Kaufinger Str.	FS	H	17.11.74	e	7800	–	88	–
Leopoldstraße	–	B	25.6.72	m	ca.4380	ca.6300	–	–
Nürnberg								
Königstor	–	H	19.10.69	p	–	2210	–	50
Breite Gasse	FS	H	1975/76	k	850 ³	–	18	–
Kaiserstraße	–	F	1975/76	k	730 ³	–	66	–
Osnabrück								
Große Straße	FS	H	16.1.77	e	680	–	16	–
Wuppertal								
Poststraße	FS	H	27.2.77	e	1310	–	33	–

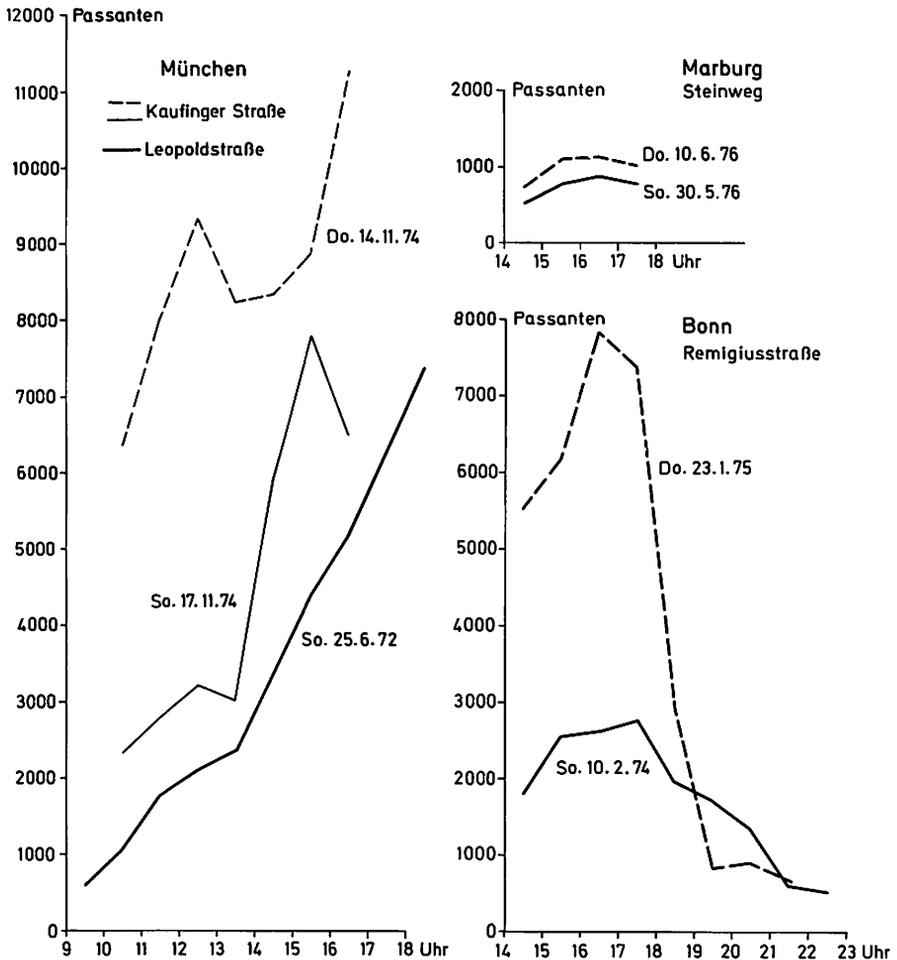
1 funktionaler Straßentyp: H = Hauptgeschäftslage, F = Nebengeschäftslage mit Freizeitfunktion, B = Boulevard

2 Quelle: b = Beckmann, bjj = Buchhofer, Jülich, Jüngst 1977, e = eigene Erhebungen, es = Eilmes mit Schülern (Untersuchungsbericht . . . 1976), k = Kuhn 1979, m = Maier 1976 (Schätzung nach Abb. 20), p = Petzoldt 1974, ps = Pees mit Schülern, s = Stadtverwaltung.

3 Stundenmittel aus Stichproben 14.30 - 16.30 Uhr.

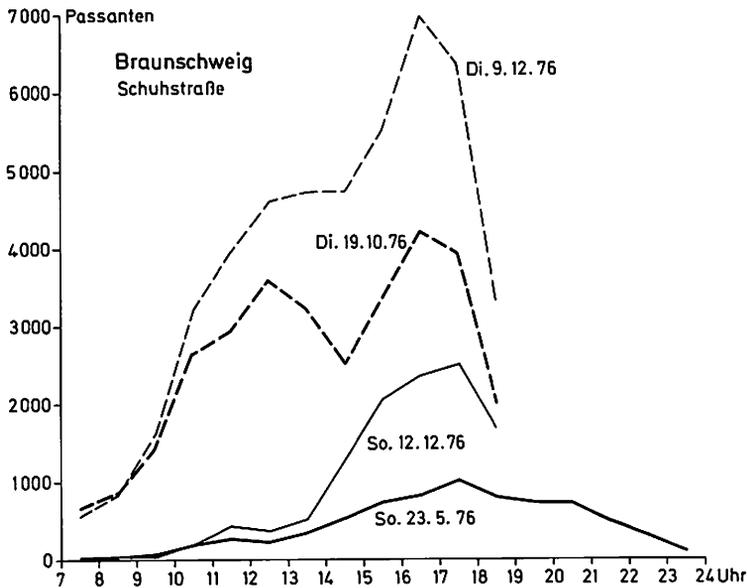
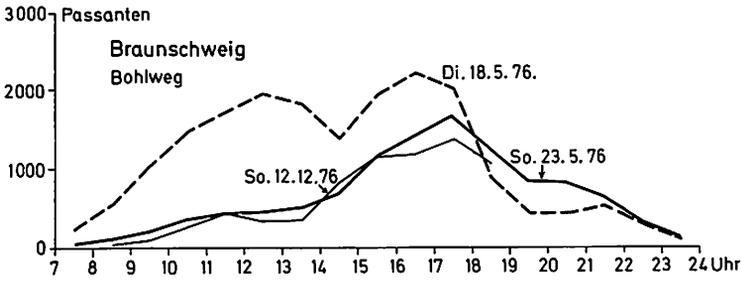
Die hier erfaßten Nebengeschäftsstraßen haben meist ein spezialisiertes und Freizeitbedürfnisse stärker ansprechendes Angebot (Boutiquen, Schmuck, Hobby u.ä.). Außerdem sind sie baulich kleinteiliger und meist auch schmaler und nicht so gradlinig (vgl. Abb. 36). Durch ihr vielseitiger-abwechslungsreicheres Angebot entwickeln sie sich eher zu beliebten Freizeit- Treffpunkten. Da sie andererseits werktags meist nur etwa 30 - 60 % der Passanten in den Hauptgeschäftsstraßen erreichen, ist die Relation zwischen Freizeit

Abb. 29: Tagesgang der Passantenzahl werktags und sonntags in Braunschweig, Bremen und München



und Geschäftszeit in ihnen erheblich günstiger: Meist haben sie sonntags zwei Drittel bis drei Viertel der entsprechenden Werktagszeit, in besonders beliebten Freizeitstraßen kann diese sogar erreicht (Krämergasse Aachen) oder erheblich übertroffen werden (Extrem: Bolker Straße in Düsseldorf: 181 %).

Ein dritter, nur selten anzutreffender Straßentyp ist der Boulevard. Er ist am deutlichsten ausgeprägt in der Düsseldorfer „Kö“, die durch die Verbindung eleganter Geschäfte mit einer parkartigen Anlage besonders attraktiv ist und sonntags gut doppelt so viele Besucher anzieht, wie werktagnachmittags. Auch in der Münchner Leopoldstraße sind sonntagnachmittags erheblich mehr Menschen anzutreffen, als werktags zur gleichen Zeit (allerdings liegt hier noch keine Werktagszählung vor). Der Bohlweg in Braunschweig hat, zumal nach dem attraktiveren Ausbau seiner verbreiterten Gehwege, ebenfalls



Quellen: Vgl. Tab. 13

einen gewissen Boulevardcharakter; obwohl hier ein Warenhaus liegt, werden am frühen Sonntagnachmittag 61 % und am späten Nachmittag 83 % des Werktagswertes erreicht.

3.5 Wechsel der räumlichen Verteilung zwischen Geschäfts- und Freizeitverkehr

Die unterschiedlichen Relationen von Einkaufs- und Freizeitverkehr weisen unter anderem auf räumliche Verlagerungen des Freizeitverkehrs gegenüber dem Geschäftsverkehr hin, die einerseits durch die andere räumliche Verteilung der den Freizeitbedürfnissen

dienenden Betriebe, andererseits durch die unterschiedliche Baustruktur, Atmosphäre und stimulierende Wirkung der Straßen bewirkt werden, schließlich auch durch gewisse Gewohnheiten, wohin „man“ in der Mittagspause, abends oder sonntags geht. Je nach der Differenzierung der Nutzungs- und Baustruktur sind die Verlagerungen unterschiedlich stark. Für einige Städte, aus denen für verschiedene Straßentypen Passantenzählungen zu den für Freizeitbedürfnisse bedeutsamen Zeiten vorliegen und die unterschiedliche städtebaulich-funktionale Typen repräsentieren, sollen aus der Perspektive des Freizeitverkehrs die Passantenrelationen zwischen verschiedenen Besuchszeiten miteinander verglichen werden.

Dabei ergeben sich mehr oder weniger gleitende Übergänge von Städten mit in der Freizeit vollständig umorientierten Verteilungsmustern der Passantenströme (z.B. Düsseldorf) über Städte mit deutlichen Verschiebungen (z.B. Aachen) bzw. schwächeren Verschiebungen (z.B. Bonn) bis zu Städten, in denen das Verteilungsmuster weitgehend gleich bleibt (z.B. Lemgo). (Leider sind die räumlichen Verlagerungen aus den vorliegenden Zählungen z.T. nur unvollkommen zu bestimmen, weil zur Geschäftszeit unbedeutende, in der Freizeit aber besonders stark belebte Bereiche nicht mit erfaßt wurden).

Insgesamt kommen, wie bereits gezeigt, meist sonntagnachmittags mehr Passanten als werktagabends. Hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Passantenströme weicht der abendliche Freizeitverkehr stets stärker vom Geschäftsverkehr ab, als der Sonntagnachmittagsverkehr. Die typenmäßige Zuordnung wird im Folgenden nach den Veränderungen am Abend (soweit erfaßt) vorgenommen.

3.5.1 Weitgehender Wechsel des Wertigkeitsgefüges

Düsseldorf

Düsseldorf weist durch seine weitläufige und städtebaulich wie funktional stark differenzierte City besonders deutlich mit Freizeit Zwecken in Verbindung stehende Verlagerungen der Passantenströme auf. Diese sollen anhand des Wertigkeitsgefüges und der relativen Veränderungen zwischen verschiedenen Zeiten dargestellt werden (Tab. 14, Abb. 30)¹.

Tabelle 14:

Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Düsseldorf.

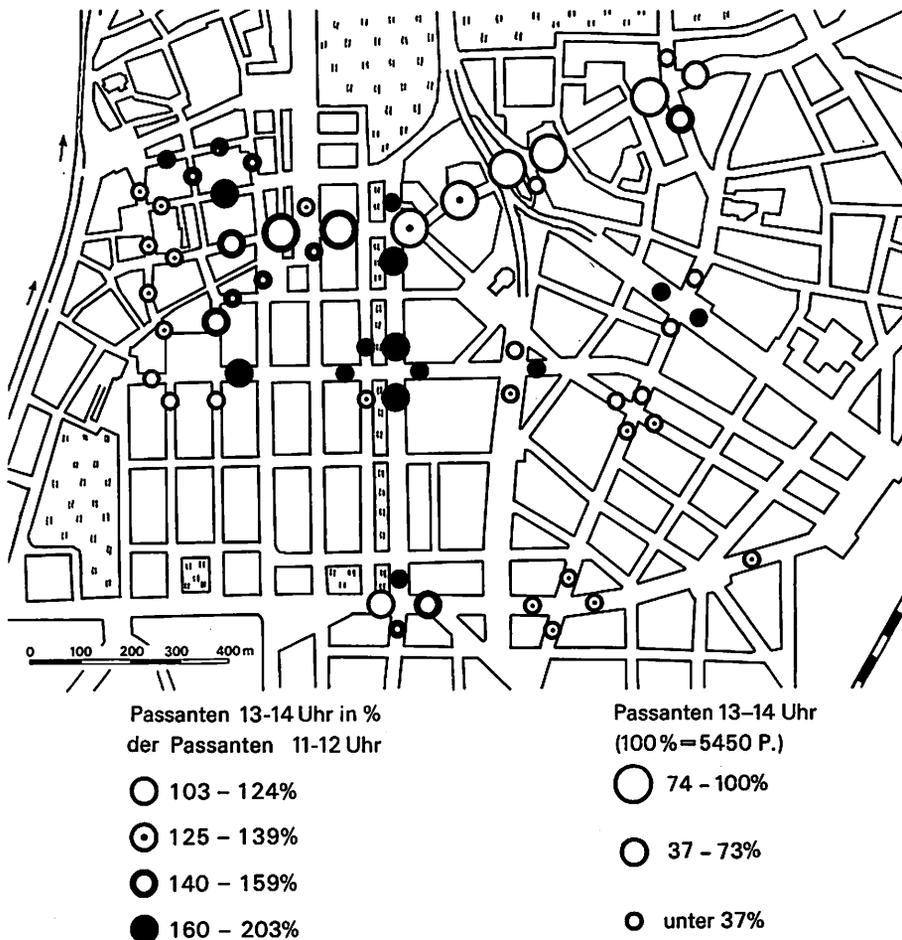
	Dienstag/Donnerstag			Donnerstag		Sonntag	
	11 - 12	13 - 14	15 - 16	20 - 21	%G ¹	15 - 16	%G ¹
Schadowstraße	100	100	100	24	(8)	35	(33)
Königsallee	39	54	40	35	(29)	100	(223)
Flingerstraße	50	61	51	45	(21)	70	(125)
Bolkerstraße	30	41	32	100	(106)	63	(181)
100 % = absolut	4480	5450	5440	1820	(33)	4910	(90)

¹ %G = Relation zur Passantenzahl während der Geschäftszeit 15 - 16 Uhr (= 100 %).

Quellen: Dienstag/Donnerstag: Stadtverwaltung Düsseldorf, Juni 1971, Donnerstag Abend (40 Min. Zählzeit) und Sonntag eigene Zählungen (26. 10. 1972 und Mittelwert 20. 1./10. 2./26. 5. 1974).

¹ Zur räumlichen Verteilung der Passanten 17 - 18 Uhr s. *Monheim* 1973c, Abb. 1. Die Tagesgangkurven von Schadowstraße, Königsallee und Bolkerstraße sind wiedergegeben in *Monheim* 1974d, S. 1095, Abb. 5.

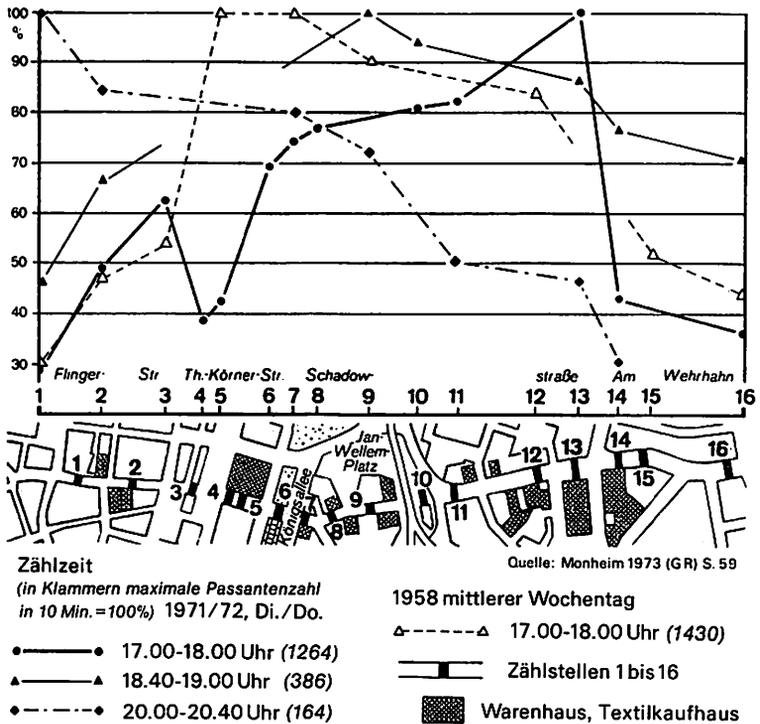
Abb. 30: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum 13 - 14 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl 11 - 12 Uhr 1971 in Düsseldorf



Quelle: Zählungen der Stadtverwaltung Düsseldorf Juni / Juli 1971, Di. und Do.

Während der reinen Einkaufszeit (11 - 12 Uhr) dominiert mit großem Abstand der Warenhausbereich der östlichen Schadowstraße. Die Mittagszeit bringt für die besonders stark von Büros geprägte Düsseldorfer City bis 14 Uhr ein weiteres Ansteigen der Passantendichte. Jetzt holen die für die Mittagspause besonders beliebte Altstadt und die „Kö“ sowie die von den Büros dorthin führenden Verbindungsstraßen mit Zuwachsraten von 40 - 103 % gegenüber dem Warenhausbereich auf, der nur 3 - 24 % mehr Passanten anzieht (z.T. erzielen vom Schüler- und Berufsverkehr frequentierte Haltestellenbereiche mit sonst nur geringen Passantenzahlen ebenfalls überdurchschnittliche, hier aber nicht mit Freizeitverkehr zusammenhängende Steigerungsraten).

Abb. 31: Passantenbelastungsprofil in Relation zum Passantenmaximum während und nach der Geschäftszeit in der Düsseldorfer Hauptgeschäftsachse



Besonders anschaulich und rasch erfolgt die Umpolung des Wertigkeitsgefüges zwischen Warenhausbereich und Altstadt am Abend (Abb. 31, vgl. dazu auch *Monheim* 1973c, Abb. 3). Solange die Geschäfte geöffnet sind, liegt das Maximum am Ostrand der Haupteinkaufsachse im Konzentrationsbereich der Einzelhandelsgroßbetriebe (1260 P./10 Min. = 100 %). Unmittelbar nach Geschäftsschluß zieht der zentral gelegene Haltestellenknotenpunkt Jan-Wellem-Platz die meisten Passanten an (390 P./10 Min.). Am Abend ist die in der Altstadt gelegene Flingerstraße innerhalb dieser Achse am stärksten belebt (160 P./10 Min.) – das Innenstadtmaximum hat sich sogar aus der Hauptachse in die nördliche Altstadt verlagert (Bolkerstraße 310 P./10 Min.) – eine Entwicklung, die sich nach dem Ausbau des Fußgängerbereichs Altstadt noch erheblich verstärkt hat (1974 wurden in der Bolkerstraße abends 77 % mehr Passanten gezählt). Die Stärke des abendlichen Freizeitverkehrs (20.00 - 20.40 Uhr) erreicht damit am Ostende der Haupteinkaufsstraße 6 %, an ihrem Westende dagegen 46 % des Passantenmaximums zur Geschäftszeit (17 - 18 Uhr) – in der Altstadt (Bolkerstraße) sogar 91 % (vgl. Foto: *Monheim* 1975a, nach S. 28). Die Königsallee nimmt mit 34 % (bei 110 P./10 Min.) des Tagesmaximums eine mittlere Stellung ein.

Während abends die Altstadt eindeutig dominiert, zieht sonntagnachmittags die „Kö“ weitaus die meisten Passanten an. Mit 4910 Passanten in der Stunde (15 - 16 Uhr) kommen doppelt so viele, wie werktags zur gleichen Stunde und etwa die Hälfte mehr, als zur werktäglichen Spitzenstunde. Daneben ist aber auch die Altstadt sehr belebt, wobei der

Spitzenwert nun in der Flingerstraße liegt (3200 P.) und die nördliche Altstadt etwas abfällt (3000 P.). Der zur Fußgängerstraße umgewandelte Westteil der Schadowstraße erreicht eine ähnliche Größenordnung (2760 P.), während die tagsüber am stärksten frequentierte östliche Schadowstraße auch sonntagnachmittags stark abfällt (1720 P.) und damit nur 35 % der werktags um diese Zeit zu beobachtenden Passantenfrequenz erreicht.

Die räumliche Umorientierung wird am deutlichsten bei der Einstufung der Straßen nach ihrer relativen Wertigkeit gegenüber dem jeweiligen Passantenmaximum. Während die Bolkerstraße in der Altstadt zur reinen Geschäftszeit nur ein Drittel des Maximums in der Schadowstraße erreicht, kommt dieser zur Geschäftszeit am stärksten belebte Straßenabschnitt in der reinen Freizeit seinerseits nur auf ein Viertel des Wochentagabend- bzw. Sonntagnachmittag-Spitzenwertes. Eine Straße mit kombiniertem Einkaufs- und Freizeitimage, wie die Flingerstraße, kann ihren Rang (die Hälfte des Maximums) dagegen abends behaupten und sonntags sogar noch deutlich verbessern.

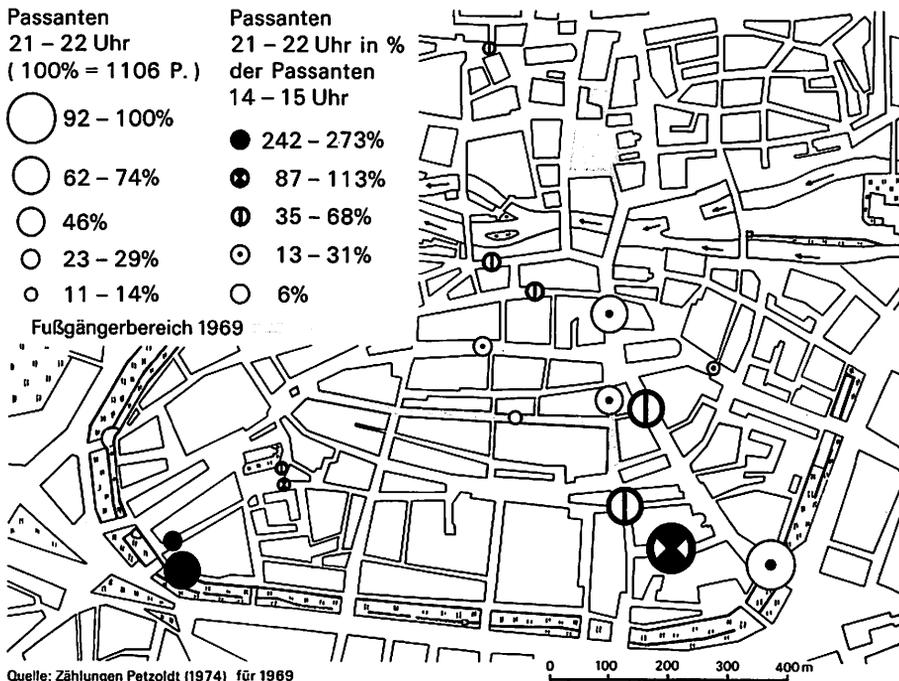
Nürnberg

Petzoldt (1974) hat als erster räumlich umfassend sowohl Geschäfts- wie abendlichen Freizeitverkehr erfaßt. Die von ihm in Nürnberg für 1969 ermittelten Werte (*Petzoldt* gibt nur die absoluten Zahlen an) sind zwar heute nicht mehr gültig. Im Rahmen dieses Kapitels scheint es trotzdem von Interesse, seine Daten unter dem Gesichtspunkt des räumlichen Bedeutungswechsels auszuwerten. Hierzu werden der nachmittägliche Einkaufsverkehr (14 - 15 Uhr) und der spätabendliche Freizeitverkehr (21 - 22 Uhr) miteinander verglichen (Abb. 32). Dabei ergibt sich für Nürnberg eine noch stärkere Verlagerung der Freizeit-Passantenströme gegenüber den Geschäfts-Passantenströmen. Die Fußgänger-Einkaufsstraßen Breite Gasse (1969 noch nicht umgebaut) und Pfannenschmiedgasse erreichen nur noch 6 % bzw. 13 % ihres Einkaufsverkehrs; ebenso stark sinkt die tagsüber belebte Karolinenstraße ab (13 %) (Düsseldorf - Schadowstraße: 8 %). Die als Nord-Süd-Verbindung wichtige Königstraße erreicht als einzige Hauptgeschäftsstraße in ihrem zentralsten Teil immerhin 37 % der Einkaufs-Passantenfrequenz. Der abendliche Freizeitverkehr konzentriert sich ganz auf zwei tagsüber relativ bzw. absolut unbedeutende Gebiete: den Bereich Luitpoldstraße mit zahlreichen Gaststätten und Vergnügungslokalen (113 %) und die Bordellgasse an der Frauentormauer (273 %).

1975 konnten für die wichtigsten Geschäftsstraßen Breite Gasse, Königstraße und Karolinenstraße erneut die tageszeitlichen Veränderungen der Passantenfrequenz erfaßt werden (s.o. Tab. 7 und 12). In ihrer absoluten Passantenzahl und relativen Wertigkeit hat die Breite Gasse nach ihrem Umbau erheblich gewonnen (1969: 16 % und 1975: 58 % der Königstraße). Der abendliche Abfall ist jedoch durch die gleichzeitig stark gestiegene Geschäftsbedeutung fast unverändert geblieben (7 - 8 % der Geschäftszeit). Andererseits ist durch die Sogwirkung der Breiten Gasse (u.U. auch durch weitere hier nicht erfaßte Faktoren) die abendliche Entleerung von Königstraße und Karolinenstraße noch wesentlich stärker geworden (von 37 % auf 29 % bzw. von 13 % auf 6 %). Nach dem weiteren Ausbau des Fußgängerbereichs um die Lorenzer Kirche konnte zwar die Königstraße 1978 wieder aufholen, die Steigerungsrate lag jedoch im abendlichen Freizeitverkehr unter der des Geschäftsverkehrs, so daß die Königstraße nur noch 24 % und die Breite Gasse 5 % der Mittagswerte erreichte (20 - 21 Uhr betrug die Relation zu 14 - 15 Uhr 30 % bzw. 9 %).

Die Untersuchungen von *Kuhn* (1979a, S. 54, Tab. 1) bestätigen diese starke Entleerung und zeigen durch die Wahl breiter gespannter Zählzeiträume (14.30 - 16.30 bzw. 19 - 21 Uhr), daß die späte Lage der abendlichen Bezugszeit keinen entscheidenden Einfluß hat. Die Breite Gasse erreicht 9 % und die Königstraße 26 % der Nachmittagswerte, während die Kaiserstraße mit 45 % wesentlich besser abschneidet. Die absoluten Passantenzahlen sind allerdings in allen drei Straßen fast gleich; sie liegen mit 396 - 432 im Stundendurch-

Abb. 32: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum 21 - 22 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl 14 - 15 Uhr 1969 in Nürnberg



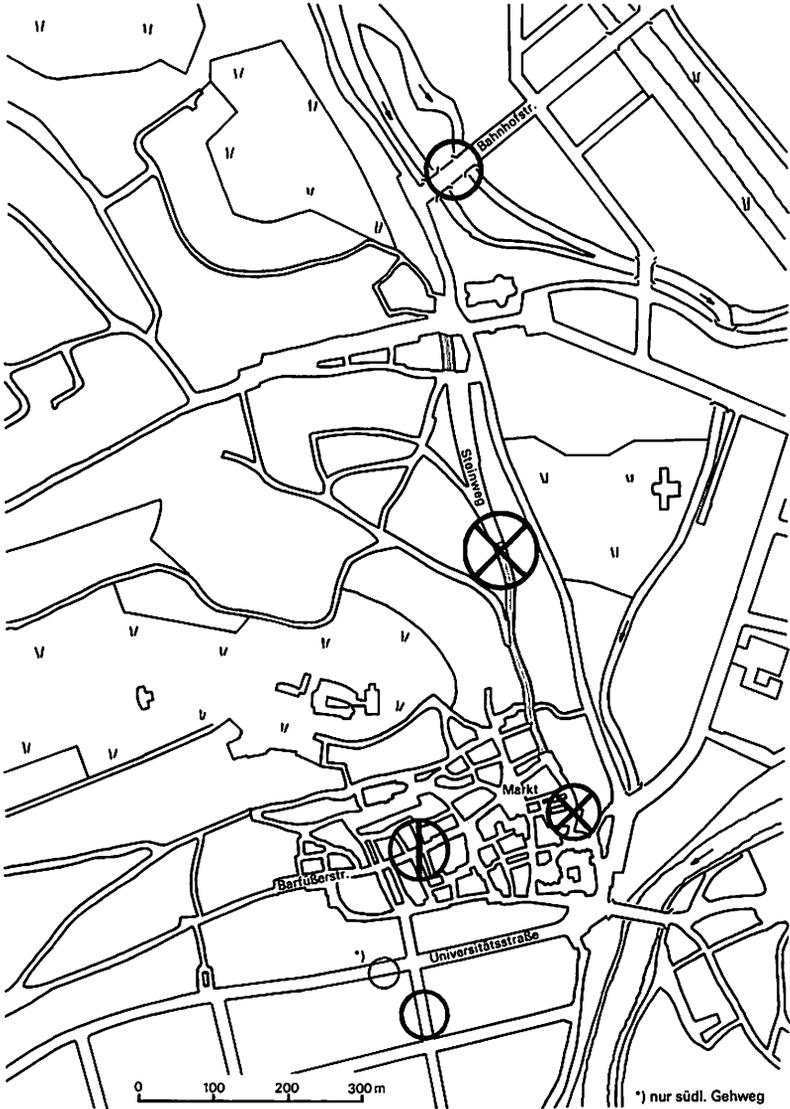
schnitt erheblich unter den Werten anderer Stadtzentren – man geht eben abends in andere Teile der Altstadt, wie Abb. 32 zeigte.

Sonntagnachmittags sind die von *Kuhn* erfaßten Straßen zwar deutlich belebter (um 73 %), sie bleiben aber immer noch hinter den Werten anderer Städte zurück. Die Relation zwischen den drei Straßen ist fast so ausgeglichen wie abends. Zwar liegt das Maximum nun wieder in der Breiten Gasse, doch holt die Kaiserstraße von 24 % der Geschäftszeit auf 86 % auf. Die Relation zur Passantenzahl der Geschäftszeit ist dementsprechend in der Kaiserstraße mit 66 % wesentlich günstiger, als in der Breiten Gasse mit 18 %.

Marburg

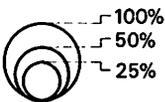
Die Unattraktivität des Marburger Warenhausbereiches und der Geländeunterschied zu der als Freizeitbereich reizvollen Oberstadt bewirken am Sonntagnachmittag eine vollkommene Umorientierung des Wertigkeitsgefüges (Abb. 33): Die Spitzenstelle sinkt auf 17 % ab (= 6 % des Werktagswertes), während der Steinweg mit 71 % des Werktagswertes an die erste Stelle rückt (der zentralste Freizeitbereich am Markt ist leider nicht erfaßt). Auffälligerweise zieht die zwar von Mittel- und Großbetrieben des Handels geprägte, aber doch einigermaßen vielseitige Bahnhofstraße beim Sonntagnachmittagsbummel fast ebensoviele Besucher an, wie die zweitwichtigste Altstadtstraße (Barfüßerstraße) – hier dürften sich gegenüber der Altstadt gruppenspezifische Präferenzunterschiede bemerkbar machen. – Am Abend konzentrieren sich die Passanten in Marburg noch einseitiger auf die Altstadt.

Abb. 33: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum sonntags 15 - 16 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl werktags 15 - 16 Uhr 1976 in Marburg

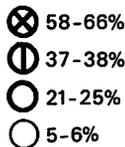


Passanten Sonntag 15-16 Uhr
(100%=383 P.)

Passanten Sonntag 15-16 Uhr in %
der Passanten Donnerstag 15-16 Uhr



alle Zählungen nur eine Laufrichtung



 Fußgängerbereich 1973
 Fußgängerbereich 1975
 1976 umgestaltet,
 mit Fahrverkehr

Entwurf: R. Monheim

Quelle: Zählungen der Forschungsgruppe für Raumanalysen, Fachbereich Geographie der Universität Marburg

3.5.2 Teilweiser Wechsel des Wertigkeitsgefüges

Aachen

In Aachen geht am Abend die Passantenzahl in der von Waren- und Kaufhäusern geprägtem Haupteinkaufsstraße Adalbertstraße ähnlich stark zurück, wie in Düsseldorf und Nürnberg, sie erreicht aber (obwohl 1974 noch nicht zum Fußgängerbereich umgestaltet) immer noch beinahe die Spitzenstelle der Altstadt (Tab. 15). Die abendliche Entleerung der Krämergasse entspricht zwar in ihrem relativen Wert etwa der Kaiserstraße in Nürnberg, doch ist die absolute Passantenzahl durch die umliegende Gastronomie doppelt so hoch (Studentenstadt!).

Sonntagnachmittags liegt zwar das Maximum ebenso wie in Nürnberg in der Haupteinkaufsstraße, doch holt die Krämergasse, die werktags nur ein Viertel der Haupteinkaufsstraße erreicht, dicht auf, da durch sie nun ebensoviele Menschen gehen, wie wochentagnachmittags. Tatsächlich ist der Marktbereich bei günstiger Witterung in der Freizeit sogar durch seine zahlreichen Straßencafés und Sitzgelegenheiten im Freien noch wesentlich stärker belebt, doch kommt dies bei Querschnittszählungen nicht voll zur Geltung.

Tabelle 15:

Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Aachen

	Juli 1974		Sonntag		Juli 1967
	15 - 16	Werktag 20 - 21 %G ¹	15 - 16	%G ¹	Mittwoch 19.45 - 21.30 (60 Min.) ²
Adalbertstraße	100	87 (10)	100	(27)	100
Krämergasse	24	100 (50)	90	(100)	77
100 % = absolut	6810	820 (12)	1810	(27)	1010

1 %G = Relation zur Passantenzahl während der Geschäftszeit (15 - 16 Uhr = 100 %).

2 Durchschnitt der Zählzeiten 19.45 - 20.00 und 21.15 - 21.30 Uhr, auf 60 Min. umgerechnet. Innenstadtmaximum in diesem Zeitabschnitt: Elisenbrunnen mit 2100 P.

Quellen: 1974: eigene Zählungen; 1967: „Belebung . . .“ (1968)

Ebenso, wie die Düsseldorfer Altstadt sich erst seit 1957 (Bau der Schneider-Wibbel-Gasse) zu einem ausgesprochenen Freizeitzentrum entwickelt hat, ist auch in Aachen der Bereich um den Markt im letzten Jahrzehnt aufgewertet worden. Noch 1967 hatte die Adalbertstraße abends einen deutlichen Vorsprung vor der Krämergasse, die damals nur 77 % erreichte („Belebung . . .“ 1968). Das Maximum lag damals am Elisenbrunnen, einem zentralen Treffpunkt und Haltestellenknotenpunkt mit breiten Promenaden – dort wurden doppelt so viele Menschen gezählt, wie in der Adalbertstraße. Zwar konnte 1974 nicht am Elisenbrunnen gezählt werden, doch dürfte er seine Spitzenstellung verloren haben und überwiegend nur noch durch die Funktion als Haltestellenknotenpunkt belebt werden.

Die relativ rasche Verlagerung der abendlichen Anziehungspunkte in Aachen hat mehrere Ursachen. Die wichtigste dürfte sein, daß die Gassen und Plätze um Rathaus, Markt und Münster durch den 1969 erfolgten Umbau zu Fußgängerstraßen und durch die bewußte Pflege des kleinteilig-mittelalterlichen Stadtcharakters erheblich an Beliebtheit gewonnen haben (vgl. W. Fischer 1974). Im Zusammenhang damit sind mehrere neue gastronomische Betriebe entstanden. Der in dieser Zeit erfolgte starke Ausbau der nahegelegenen Technischen Hochschule dürfte zur Belebung dieses Bereichs beigetragen

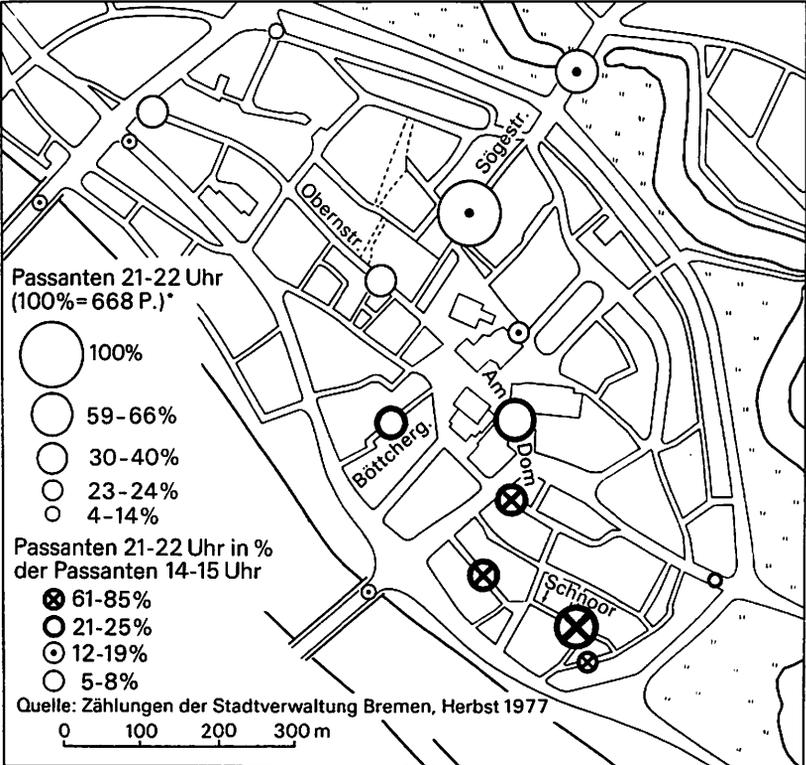
haben. Auf der anderen Seite verlor das Geschäftszentrum in der Adalbertstraße relativ an Attraktivität, weil es, obwohl seit Ende der 50er Jahre für den Individualverkehr gesperrt, baulich unattraktiv blieb (der Umbau ist erst 1976 erfolgt). Am Elisenbrunnen hat sich die städtebauliche Situation durch den Ausbau zur vierspurigen Hauptverkehrsstraße (+ 2 Busspuren) sogar erheblich verschlechtert.

Bremen

Die abendliche Passantenverteilung in der Bremer Innenstadt ist ebenfalls durch das Spannungsverhältnis zwischen Haupteinkaufsbereich und altstädtischen Nebenstraßen geprägt (Abb. 34, Tab. 16).

Die durch Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels bestimmte, breite und von der Straßenbahn durchfahrene Oberstraße sinkt, obwohl Fußgängerstraße, am Abend auf 5 % des Tageswertes und 39 % der Abendspitze ab. Diese liegt in der unmittelbar recht-

Abb. 34: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum 21 - 22 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl 14 - 15 Uhr 1977 in Bremen



*) Maximum am Zähltag (28. 9. 1977) ungewöhnlich hoch, übrige Zählstellen normal. Deshalb korrigiertes Maximum entsprechend dem Mittelwert Montag-Freitag im September 1977= 668 P.

Tabelle 16:

Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Bremen

	Werktag				Sonntag			
	14-15	17-18	21-22 ²	%G ¹	14-15	%G ¹	17-18	%G ¹
Obernstraße	100	100	39	(5)	61	(26)	72	(33)
Sögestraße	85	76	100	(16) ²	100	(50)	100	(60)
Am Dom	43	36	66	(21)	–	–	–	–
Böttchergasse	19	11	37	(26)	–	–	–	–
Schnoor	11	7	59	(71)	–	–	–	–
100 % = absolut	4950	7148	668 ²	–	2113	–	3232	–

1 %G = Relation zur Passantenzahl während der Geschäftszeit: Abendzählung bezogen auf 14 - 15 Uhr, Sonntagszählungen bezogen auf die entsprechenden Werktagszeiten

2 Maximum am Zähltag (28. 9. 1977) mit 1016 P. ungewöhnlich hoch, übrige Zählstellen normal. Deshalb korrigiertes Maximum entsprechend dem Mittelwert Montag - Freitag im September 1977 = 668 P.

Quelle: Zählungen der Stadtverwaltung Bremen, September 1977.

winklig davon abzweigenden schmalen Sögestraße, tagsüber der zweitwichtigsten Einkaufsstraße mit fast gleichviel Passanten, die allerdings ihre starke Belebung tags wie abends z.T. ihrer Funktion als Verbindungsweg zwischen Innenstadt und Bahnhof verdankt (vgl. auch die hohe Passantenfrequenz am Herdentor). Gegenüber dem Maximum holen abends die freizeitorientierten Straßen spürbar auf. Am Dom wirken die Attraktivität des Dom-Rathaus-Bereiches und die Verbindungsfunktion zwischen City und Schnoorviertel zusammen. Die abseits der City in einem „vergessenen“ Winkel gelegenen Gassen des Schnoor-Viertels sowie die in ihrer Anlage einmalige, passagenartige Böttchergasse können zwar am Abend erheblich gegenüber dem Geschäftszentrum aufnehmen, doch gibt es keine auch nur annähernd mit anderen attraktiven Altstädten vergleichbare Betriebsamkeit. Möglicherweise deutet sich hier ein Unterschied zu „südlicheren“, Gepflogenheiten an, doch sollte man diesen ohne eine größere Zahl zeitlich und räumlich gestreuter Erhebungen nicht leichtfertig postulieren.

Braunschweig

In Braunschweig fehlt ein altstädtischer Freizeitmagnet (dies mag z.T. auf die starken Kriegszerstörungen und die erheblichen Erweiterungen der Straßenräume bei der autogerechten Umwandlung der Innenstadt zurückzuführen sein. Mangels Konkurrenz kann damit die Hauptgeschäftsstraße Schuhstraße abends wie sonntags trotz eines gegenüber der Geschäftszeit (allerdings bezogen auf den passantenstärksten Spätnachmittag) außerordentlich starken Rückgangs der Passantenzahl durchweg etwa zwei Drittel des Freizeitmaximums erreichen (Tab. 17, vgl. auch Tab. 10). Dieses wechselt abends zwischen der sonst wesentlich schwächeren Neuen Straße und dem halbseitig als Boulevard ausgebauten Bohlweg und liegt sonntagnachmittags stets mit deutlichem Abstand im Bohlweg (damit ähnlich der „Kö“ in Düsseldorf).

Einschränkend muß zu Tab. 17 nochmals darauf verwiesen werden, daß, wie oben in Tab. 10 gezeigt, zwischen verschiedenen Zählterminen z.T. beträchtliche Unterschiede der absoluten Passantenzahlen bestehen und daß auch das relative Wertigkeitsgefüge in Braunschweig ungewöhnlich instabil ist. Die Schuhstraße erreicht jedoch in der Freizeit niemals das Maximum sondern abends (mit einer Ausnahme) nur den dritten Rang – meist sogar mit beträchtlichem Abstand, und sonntagnachmittags

Tabelle 17:

Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Braunschweig.

	Dienstag					Sonntag							
	7-19	13-14	16-18	21-22	%G ¹	7-19	%G ¹	13-14	16-18	%G ¹	21-22	%G ¹	
Schuhstraße	100	100	100	64	(9)	62	(17)	77	(10)	59	(25)	61	(13)
Bohlweg	57	53	58	95	(24)	100	(48)	100	(25)	100	(73)	84	(31)
Neue Straße	46	36	49	100	(30)	59	(35)	75	(27)	57	(49)	100	(43)
100 % = absolut	30320	3450	3653 ²	541	(15)	8272	(27)	450	(13)	1544 ²	(42)	775	(21)

1 %G = Relation zur Passantenzahl während der Geschäftszeit: Abendzählungen bezogen auf das Stundenmittel 16 - 18 Uhr, übrige Zählungen bezogen auf die entsprechenden Werktagszeiten.

2 Stundenmittel 16 - 18 Uhr

Quelle: Zählungen des Institut für Stadtbauwesen der TU Braunschweig, Mai 1976.

den zweiten Rang – meist etwa gleichauf mit der Neuen Straße. Insofern ist doch ein durchgehendes Grundmuster festzustellen.

Vergleicht man die Wertigkeitsrelationen mittags und nachmittags, so zeigt sich, wie auch in anderen Städten, daß die Zählzeit 13 - 14 Uhr ausgesprochen problematisch ist: Sie weicht werktags wie sonntags wesentlich stärker vom Tagesdurchschnitt ab, als die Zeit 16 - 18 Uhr (und wohl auch als 15 - 16 Uhr). Dabei sind die Wertigkeitsunterschiede zwischen den Zählstellen werktags größer (die Hauptgeschäftsstraße hat also ein weniger ausgeprägtes „Mittagstief“), sonntags dagegen bei noch sehr geringen absoluten Passantenzahlen wesentlich geringer – die Attraktivitätsunterschiede zwischen den Straßen sind dann durch die geringere Bedeutung des Zielverkehrs weniger sichtbar. Die Zählzeit 13 - 14 Uhr sollte also normalerweise nicht für flächendeckende Zählungen verwendet werden (vor allem nicht sonntags).

3.5.3 Weitgehende Konstanz des Wertigkeitsgefüges

In dem mehr oder weniger kontinuierlichen Spannungsfeld zwischen Umorientierung und Gleichartigkeit der Wertigkeitsgefüge stehen die nun abschließend dargestellten Städte Bonn, Mülheim und Lemgo dem Typ mit kaum verändertem Verteilungsmuster am nächsten. Dabei gibt es selbstverständlich auch hier noch Bedeutungsverschiebungen, die zumal in Bonn in typischer Weise vor allem mit städtebaulichen Strukturen zusammenhängen. Doch fehlen in diesen Städten speziell durch ihre Freizeitfunktionen geprägte Innenstadtstraßen, wie sie für Düsseldorf und Nürnberg sowie abgeschwächt auch für Marburg, Aachen und Bremen charakteristisch sind. Dadurch gibt es einerseits keine Straßen, die außerhalb der Geschäftszeit mehr Passanten aufweisen, als während der Geschäftszeit, andererseits ist der relative Bedeutungsrückgang der wichtigsten Haupteinkaufsstraßen geringer. Die Innenstädte sind außerhalb der Geschäftszeit relativ gleichmäßiger belebt.

Bonn

In Bonn bleibt die Haupteinkaufsstraße Remigiusstraße auch in der Freizeit der am stärksten frequentierte Teil der Innenstadt (Tab. 18). Die Passantenfrequenz der von ihr am Markt rechtwinklig abzweigenden Sternstraße folgt jedoch sonntagnachmittags und vor allem abends dicht auf (an manchen Abenden haben beide Straßen gleich viele Passan-

ten). Der erst seit der Einführung des Fußgängerbereichs so stark gewordene und bei breiten Bevölkerungskreisen – auch aus den Umlandgemeinden – beliebte Sonntagnachmittagsbummel führt in Bonn regelmäßig zur Belebung der gesamten Innenstadt: Auch die meisten übrigen Nebenstraßen holen dann gegenüber der Spitzenstelle auf (vgl. oben Tab. 8). Dabei erreicht Bonn mit seiner Spitzenstelle sonntagnachmittags den vierthöchsten Wert aller in dieser Untersuchung erfaßten Städte.

Tabelle 18:

Wertigkeit der Innenstadtstraßen nach der Relation zum Passantenmaximum im Freizeit- und Geschäftsverkehr in Bonn.

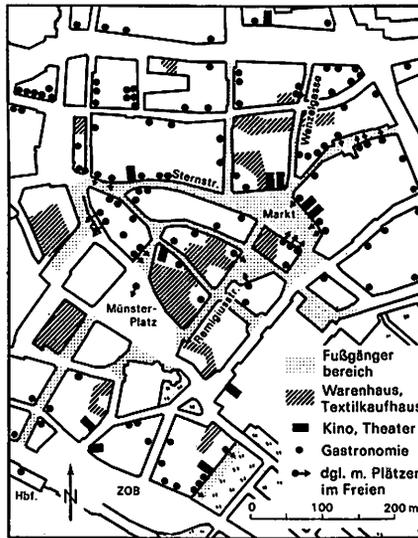
	Werktag		%G ¹		Sonntag		
	15 - 16	20 - 21	21 - 22	%G ¹	15 - 16	%G ¹	
Remigiusstr.	100	100	(14)	100	(11)	100	(46)
Sternstraße	55	84	(20)	88	(16)	70	(64)
100 % = absolut	6340	890	(14)	680	(11)	2900	(46)

1 %G = Relation zur Passantenzahl während der Geschäftszeit (15 - 16 Uhr = 100 %).

Quelle: Eigene Zählungen. Durchschnittswerte: 6 Sonntage 1973/74 (ohne autofreie Sonntage), 5 Abende 10. - 16. 1. 1975, 3 Normalwerktage 1973 - 1975.

Die außerhalb der Geschäftszeit gleichmäßigere Passantenverteilung in der Bonner Innenstadt hängt mit dem oben dargestellten ausgleichenden Effekt der raschen Einführung eines umfangreichen Fußgängerstraßen-Systems zusammen. Eine wesentliche Rolle spielt die engräumige, vielfältige Verflechtung der Straßen und die weiträumige Verteilung der Freizeitnutzungen über die gesamte Innenstadt, die die Herausbildung eines „Freizeitghettos“ verhindert hat (Abb. 35). In Bonn gibt es auch in den Haupteinkaufs-

Abb. 35: Freizeitnutzungen und Warenhäuser in Bonn 1974

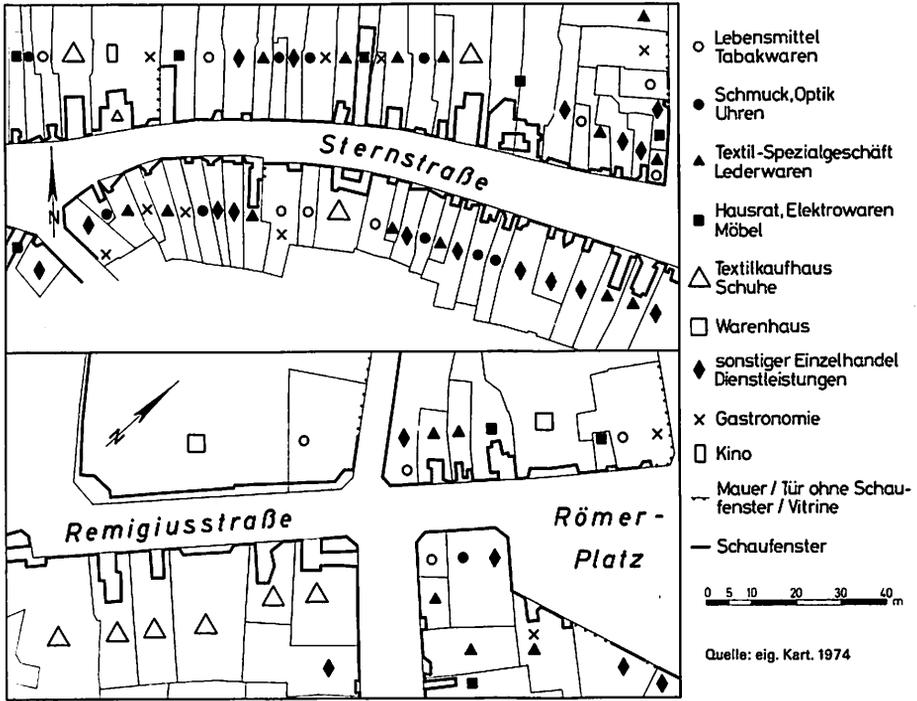


Quelle: eigene Kartierung 1974

straßen abendliche Anziehungspunkte, in Düsseldorf, Bremen, Marburg und Aachen fehlen diese dort.

Die starke Annäherung der Sternstraße an die Remigiusstraße ist bezeichnenderweise nicht durch bestimmte in der Sternstraße lokalisierte Freizeiteinrichtungen bedingt, sondern durch die größere städtebauliche Attraktivität infolge einer kleinteiligen Bau- und Nutzungsstruktur, die durch zahlreiche Stichpassagen verstärkt wird, sowie einer abwechslungsreichen und ansprechenden Straßenführung und Straßenbeleuchtung (Abb. 36). Die Straßenbreite übertrifft bei der Sternstraße am Ostende sogar diejenige der

Abb. 36: Erdgeschoßnutzungen in der Sternstraße und Remigiusstraße in Bonn 1974

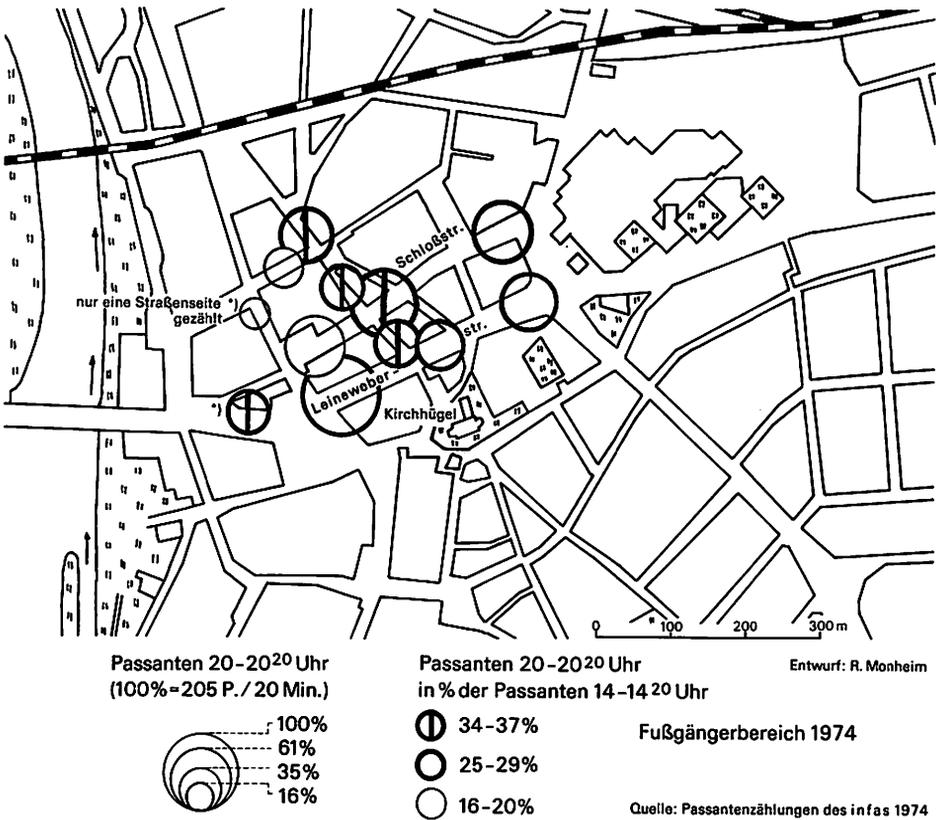


Remigiusstraße um die Hälfte, sie verringert sich aber bis zur schmalsten Stelle auf zwei Drittel der Remigiusstraße. Diese trichterförmige Verengung gibt der Sternstraße zusammen mit einer leichten Krümmung den Eindruck der Geschlossenheit und Geborgenheit, während die Remigiusstraße starr, breit und formlos wirkt und außer den Schaufenstern kein „Gesicht“ hat (dementsprechend sind auch viele Fassaden oberhalb der Schaufensterfront kaum gepflegt).

Mülheim

Die räumliche Verteilung der abendlichen Passanten ist in Mülheim außergewöhnlich ausgeglichen (Abb. 37). Das Maximum liegt ebenso wie am Mittag in der westlichen Leine-

Abb. 37: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum 20.00 - 20.20 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl 14.00 - 14.20 Uhr 1974 in Mülheim



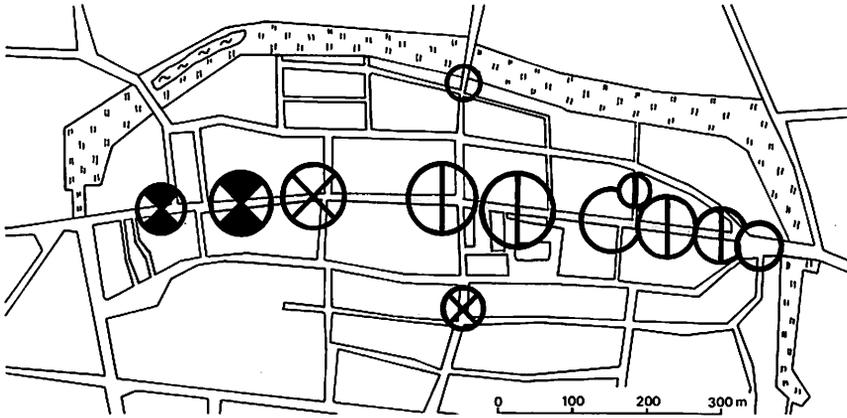
weberstraße, doch holt die Hälfte aller Zählstellen beträchtlich gegenüber diesem Maximum auf (mindestens 10 % höhere Wertigkeit). Am stärksten gewinnt abends der Mittelpunkt des Fußgängerbereichs, dessen relative Wertigkeit von 58 % auf 81 % ansteigt und damit abends 34 % des Mittagswertes erreicht, was für eine Hauptgeschäftsstraße ungewöhnlich viel ist (Bonn: Remigiusstraße 14 %, Sternstraße 20 %). Nur zwei dem Kaufhof unmittelbar benachbarte Zählstellen verlieren an relativer Wertigkeit.

Die gleichmäßigere Verteilung der Passanten innerhalb der Innenstadt hängt mit der flächendeckenden Ausdehnung des Fußgängerbereichs und dem Fehlen spezieller Attraktionsschwerpunkte innerhalb des erfaßten Bereiches zusammen. Eine gewisse Verdichtung gastronomischer Freizeiteinrichtungen findet sich außerhalb unmittelbar südlich der Leineweberstraße am Kirchhügel in der ehemaligen, nach starken Kriegszerstörungen nur noch in wenigen Resten erhaltenen Altstadt.

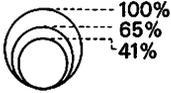
Lemgo

Die sonntägliche Verteilung der Passanten in Lemgo dürfte charakteristisch für kleine Mittelstädte sein (Abb. 38). Hier gehört der Sonntagnachmittagsbummel auf der zur

Abb. 38: Räumliche Verteilung der Passanten in Relation zum Passantenmaximum sonntags 15 - 16 Uhr und Veränderung gegenüber der Passantenzahl werktags 15 - 16 Uhr 1976 in Lemgo



Passanten Sonntag 15-16 Uhr
(100%=1000 P.)



Passanten Sonntag 15-16 Uhr
in % der Passanten Dienstag 15-16 Uhr

- ⊗ 87-91%
- ⊗ 74-80%
- ⊕ 50-66%
- 39-45%

Fußgängerbereich 1976

Entwurf: R. Monheim

Quelle: Untersuchungsbericht über die Fußgängerzone in Lemgo 1976, Zählungen am 23. 3. / 28. 3. 1976

Fußgängerstraße umgestalteten Hauptachse des mittelalterlichen Stadtkerns noch zu einer festen Einrichtung, und man durchwandert diese Straße möglichst mehrfach in ihrer gesamten Länge. Dadurch liegen die Passantenzahlen teilweise kaum niedriger als an Geschäftstagen zur gleichen Zeit oder erreichen zumindest mehr als die Hälfte des werktäglichen Geschäftsverkehrs. Das Maximum verlagert sich entsprechend der insgesamt stärkeren Belebung der Westhälfte der Hauptachse geringfügig nach Westen zum zentralen Straßenkreuz. Insgesamt sind auch in Lemgo die Passanten in der Freizeit gleichmäßiger verteilt als in der Geschäftszeit.

3.5.4 Bestimmungsgründe der räumlichen Verteilung des Freizeitverkehrs

Die Analyse des innerstädtischen Freizeitverkehrs außerhalb der Geschäftszeit schien in erster Linie deshalb geboten, weil Fußgängerbereiche gerade für den Freizeitwert der Städte besondere Bedeutung erlangt haben, und zwar sowohl während, wie außerhalb der Geschäftszeit. Während der Geschäftszeit kann dieser Freizeitverkehr meist nur indirekt (bzw. durch Befragungen) erschlossen werden, zumal er oft mit anderen Verkehrszwecken kombiniert wird. Umso nützlicher ist es, einige Grundtendenzen des Freizeitverkehrs dann zu erfassen, wenn er die dominierende Verkehrsart bildet – also außerhalb der Geschäftszeit. Dabei muß man unterscheiden zwischen dem „Stadt-

bummel- bzw. Schaufensterbummel-Freizeitverkehr“ und dem „Gaststätten- und Veran­staltungs-Freizeitverkehr“. Zwar sind beide oft miteinander kombiniert; die Unter­cheidung ist aber wichtig, um die jeweiligen Determinanden des Freizeitverkehrs zu erfassen. Die Düsseldorfer Altstadt und die abends belebten Nürnberger Seitengassen sind primär durch den Gaststätten-Freizeitverkehr geprägt, der Aachener Marktbereich und die Marburger Oberstadt durch eine Kombination mit leichtem Überwiegen der Gastronomie-Komponente und der Bonner, Mülheimer und Lemgoer Fußgängerbereich durch ein Überwiegen der Stadtbummel-Komponente. Gerade in Bonn reagieren die Innenstadtbesucher besonders auf die städtebauliche Situation, die dann, wenn die Besucher nicht an feste Erledigungen (z.B. in „Passantenmagneten“ wie Warenhäusern) gebunden sind, viel stärker die Auswahl der Bewegungsräume beeinflussen kann. Der Freizeitbummel, soweit er Hauptzweck des Innenstadtbesuchs ist, kann interpretiert werden als „Abstimmung mit den Füßen“ über die Attraktivität von Freizeiträumen. Dieser Gesichtspunkt scheint bei der bisherigen Planung und Bewertung von Fußgänger­bereichen zu wenig beachtet worden zu sein. Zwar hat *Kuhn* (1979a, S. 86) recht, wenn er einschränkend bezüglich der Verteilung der Freizeitpassanten darauf hinweist, daß auch außerhalb der Geschäftszeit nicht alle Fußgänger zu Freizeitzwecken unterwegs sind und daß sie vor allem auch ihrem Weg zu einem Freizeitziel, auf dem sie durch eine Zählung erfaßt werden, „nicht unbedingt einen eigenen Freizeitwert beimessen“. Dies Problem der Verknüpfung der in einer Straße gezählten Passanten mit der funktionalen Bewertung der Straße besteht aber auch zur Geschäftszeit. Außerdem wurde in diesem Kapitel ja in erster Linie nicht die absolute Passantenzahl, sondern die zeitspezifische Wertigkeitsrelation zwischen den Straßen interpretiert. Bezüglich der Relation der Frei­zeitwertigkeit zwischen den zentralen Haupteinkaufsstraßen und den meist randlicheren Freizeitbereichen dürften außerhalb der Geschäftszeit eher die Einkaufsstraßen als „Durchgangsbereiche“ über ihre Zielattraktivität hinausgehende Werte erreichen¹, wäh­rend die Freizeitnebenstraßen eher nur gezielt aufgesucht werden. Erst die systemati­sche Verknüpfung von Zählungen, Beobachtungen und Befragungen wird hier gesicherte Aussagen ermöglichen². Im Rahmen der vorliegenden Arbeit konnten nur Anstöße dazu gegeben werden.

1 Dies gilt z.B. besonders für den abendlichen Spitzenwert in Nürnberg am Königstor, der seine Bedeutung dem Durchgangsverkehr verdankt. Entsprechendes wurde bereits für das Herdentor und die Sögestraße in Bremen aufgezeigt.

2 Aus diesem Grunde wurde nach Abschluß der vorliegenden Arbeit auf stadtgeographischen Praktika und Exkursionen bei Befragungen räumlich differenziert erfaßt, ob die Befragten in der Befragungs­straße ein Erledigungsziel hatten oder einfach nur hindurchgingen und ob sie ihren Weg mit einem Bummel verbanden.

4 Besucherstruktur und Besucherverhalten in Fußgängerbereichen

4.1 Methodische Vorüberlegungen

Die Analyse der räumlichen und zeitlichen Verteilung von Passanten, wie sie in Kapitel 3 anhand von Querschnitts-Stromzählungen durchgeführt wurde, erlaubte bereits zahlreiche Aussagen über die Bedeutung innerstädtischer Strukturen für die Stadtbewohner und über sich wandelnde Verhaltensweisen. Darüber hinaus sind über feinere Beobachtungsmethoden wesentlich weitergehende Erkenntnisse möglich. Während die relativ einfach zu erhebenden Passantenzahlen (deren Problematik erst bei differenzierter Auswertung deutlich wird) inzwischen in sehr vielen Untersuchungen über Stadtzentren herangezogen werden, ist das Instrument der Passantenbeobachtung infolge mannigfacher, schon bei der Datenerhebung einsetzender Schwierigkeiten bisher noch wenig erprobt und (von einigen nach Abschluß dieser Untersuchung erschienenen Arbeiten abgesehen) auch nur beiläufig verwendet worden. Andererseits ist aus der gegenwärtigen Diskussion abzusehen, daß Beobachtungsmethoden in Zukunft an Bedeutung gewinnen werden.

Wenn es auch den Rahmen der für die vorliegende Untersuchung möglichen Erhebungen gesprengt hätte, in wesentlichem Umfang eigene Beiträge zur qualitativen Beobachtung von Innenstadtbesuchern zu leisten, so soll doch in diesem Kapitel ohne Anspruch auf eine erschöpfende Darstellung versucht werden, einige grundsätzliche Möglichkeiten und Probleme dieses Weges der Erfassung der Innenstadt im Spiegel ihrer Besucher unter Heranziehung bisher vorliegender Arbeiten zu durchleuchten, um eine stärkere Anwendung dieses Erhebungsinstrumentes anzuregen.

Hinsichtlich der Ziele, Gegenstände und Methoden der beobachtenden Erfassung qualitativer Merkmale der Innenstadtbesucher gibt es einige grundsätzliche Unterschiede, die hier einmal theseartig einander gegenübergestellt werden sollen, auch wenn es in der Praxis Wechselwirkungen und Übergänge gibt.

Erhebungsziele

Im Rahmen der zunehmend mikrogeographischen funktionalen Stadtgeographie, wie sie vor allem in *Hartke* und seinen Schülern entwickelt wurde, dient die Beobachtung qualitativer Merkmale der Passanten in ihrer räumlichen und zeitlichen Differenzierung vor allem der Charakterisierung bestimmter städtischer Teilbereiche bzw. Bereichstypen. Sie soll in Befragungen zu ermittelnde Strukturmerkmale der Besucher ergänzen bzw. ersetzen.

Im Rahmen neuerer, verhaltenswissenschaftlich orientierter Ansätze werden die Besucher städtischer Freiräume beobachtet, um die Auswirkungen bestimmter Umweltmerkmale auf das Verhalten in diesen Freiräumen, die Art ihrer Benutzung zu erfassen. Dies geschieht z.T. auch rein anwendungsorientiert zu Planungszwecken (z.B. Verhalten in Bahnhöfen/in Grünanlagen). Als verhaltensrelevant werden dabei nicht nur bauliche bzw. sonstige Einrichtungsmerkmale verstanden, sondern auch die übrigen Freiraumbesucher mit ihren Verhaltensformen und Verhaltenserwartungen.

Erhebungsgegenstände

Die Beobachtungen können sich auf strukturelle Merkmale der Innenstadtbesucher oder auf ihr Verhalten beziehen. Die Erfassung struktureller Merkmale bildet gleichsam eine

qualitative Passantenzählung, bei der Geschlecht, Alter, Größe und Zusammensetzung von Gruppen, mitgeführte Gegenstände o.ä. ermittelt werden. Das Spektrum der relevanten Verhaltensmerkmale ist im Gegensatz dazu nahezu unerschöpflich. Zunächst wurden vor allem eher „technische Gesichtspunkte“ wie Gehgeschwindigkeit und Wegwahl der Passanten erfaßt, dann das Stehenbleiben oder Hinsetzen mit den entsprechenden Anlässen, schließlich die spezielleren Formen des sozialen Verhaltens wie wechselseitige Kommunikation und Selbstdarstellung oder die Reaktion auf Verkaufs- oder Wahlstände.

Erhebungsmethoden

Ein in seinen Konsequenzen noch zu wenig beachteter Unterschied der Erhebungsmethode besteht darin, ob man die gewünschten Daten durch Querschnitt-Stromzählungen bzw. Kordonzählungen oder durch flächenhafte Zählungen erhebt. Für alle strukturellen und einen Teil der verhaltensbezogenen Merkmale kommen beide Methoden in Betracht, doch führen sie, wie noch zu zeigen sein wird, zu systematisch bedingten Unterschieden, die z.B. für Planungsaussagen wesentliche Konsequenzen haben.

Wichtig ist auch der zeitliche Erhebungsmodus im Hinblick auf die beobachteten Personen. Alle Querschnittszählungen bilden Momentaufnahmen. Auch flächendeckende Beobachtungen werden überwiegend als Momentaufnahme durchgeführt. Für Aussagen über die Passantenstruktur genügt dieses Verfahren, ebenso für einen Teil von verhaltensbezogenen Fragen. Für die Verhaltensforschung besteht jedoch zunehmend die Notwendigkeit, über längere Zeiträume hinweg Einzelpersonen bzw. Gruppen zu beobachten, u.U. auch auf ihrem Weg durch die Innenstadt zu verfolgen. Dabei geht es vor allem um die differenzierte Erfassung von Verhaltensabläufen und Einflußfaktoren (ähnliche Fragestellungen werden z.T. auch mit Interviews angegangen).

Nach diesem skizzenhaften Überblick sollen nun einige für die Beurteilung von Fußgängerbereichen wesentliche methodische Ansätze und Ergebnisse näher dargestellt werden.

4.2 Qualitative Zusammensetzung der Besucher

Die Einrichtung von Fußgängerbereichen und die Bedeutung von Straßen für die Innenstadtbesucher beeinflußt nicht nur deren Zahl, sondern auch deren Zusammensetzung und Verhalten. Die schnellste und sicherste Methode zur Erfassung der Besucherstruktur ist die qualitative Zählung, wohingegen Passantenbefragungen neben dem größeren Aufwand die unvermeidliche Probleme des Einflusses subjektiver Auswahlpräferenzen der Befragter und gruppenspezifischer Antwortbereitschaft der Innenstadtbesucher haben.

4.2.1 Bisherige Untersuchungsansätze

Zählungen anhand unmittelbarer Beobachtung

Ein erster Schritt zur Erfassung der qualitativen Passantenstruktur ist die Unterscheidung nach dem Geschlecht. Sowohl *Mielitz* (1963) wie *Hantschk* (1968) haben auf diese Weise zusätzliche Aussagen über die Qualität der von ihnen erfaßten Passantenströme gewonnen. Vor allem wurde die Trennung des überwiegenden Einkaufsverkehrs von den

durch Berufsverkehr überlagerten Verkehrsspitzen (bzw. auch von bestimmten im Berufsverkehr bevorzugten Wegen) möglich. *Hantschk* (1968, S. 1492) stellt dabei fest, daß „sich im Laufe des Tages typische 'Frauen- und Männerzeiten' bzw. überhaupt 'Frauen- und Männergegenden' ausscheiden“ lassen: „Eine Geschäftspassage ist um so mehr dem zentralen Einkaufsgebiet zuzurechnen, je mehr während der Ladengeschäftszeit der Anteil der Frauen unter den Passanten denjenigen der Männer übertrifft. Dabei ist eine Geschäftsgegend um so exklusiver, je deutlicher sich dieses Überwiegen des Frauenpublikums in den Nachmittagsstunden zeigt“.

Leider enthält der kurze Bericht über die von *Hartke* angeregte und betreute Dissertation von *Hantschk* (1968) fast keine empirischen Daten zu seinen qualitativen Aussagen. Bis heute steht eine umfassende Anwendung der im Prinzip vorliegenden Verfahren einfachster qualitativer Differenzierungen aus, obwohl damit bei der Planung und der Erfolgskontrolle von Fußgängerbereichen zahlreiche weiterführende Ergebnisse erzielt werden könnten.

Eine erste Konzeption differenzierterer qualitativer Passantenzählungen erfolgte bereits kurz nach dem letzten Krieg auf Anregung von *Hartke* am Geographischen Institut der Universität Frankfurt. In ihrem Rahmen hat *Hübschmann* (1952) bei seiner sozialgeographischen Studie über die Zeil Erhebungen durchgeführt. Er unterscheidet dabei „Käufer“, „die durch Tragen von Paketen oder Tüten mit Firmenaufdruck deutlich als solche erkennbar sind“, „Sehleute“, „die kommen, um sich die Auslagen der Geschäfte zu betrachten“, und „Passanten“, die die Straße „als Verkehrsader benutzen bei Erledigung ihrer Geschäfte, die nicht unbedingt auf dieser Straße ihr Ziel zu haben brauchen“ (1952, S. 50). Käufer, Sehleute und Passanten unterscheiden sich nicht zuletzt durch ihre Ganggeschwindigkeit – die qualitativen Strukturmerkmale (mitgeführte Gegenstände) werden damit zum Indikator für unterschiedliche Verhaltensweisen.

Die Käufer bewegen „sich in normalem Tempo, das erst schneller wird, wenn der Einkauf getätigt ist“ und man heimwärts strebt. Die Gruppe der Sehleute „bewegt sich betont langsam, bleibt des öfteren vor den Schaufenstern stehen und ist nach geraumer Zeit in entgegengesetzter Richtung auf dem anderen Bürgersteig wieder anzutreffen. Die schnellste Gruppe ist die der Passanten, häufig kenntlich durch Überholen der anderen Fußgänger auf dem Fahrdamm“ (1952, S. 50).

Bei der Auswertung seiner Zählungen¹ macht *Hübschmann* selbst starke Einwände hinsichtlich der Zuverlässigkeit zumal der Zuordnung zu den Fußgängertypen. Den ebenfalls durchgeführten Versuch einer Erfassung der Fußgängergeschwindigkeit mit Hilfe einer Verfolgung der qualitativen Fußgängertypen über 100 m (mit Stoppuhr) bezeichnet *Hübschmann* als gescheitert. Insgesamt ist seiner Meinung nach nur mit dem Einsatz von Filmen eine genaue Beobachtung möglich.

Unabhängig von den eigenen, weiter unten dargestellten Erhebungen wurden etwa gleichzeitig im Sommer 1975 in zwei weiteren, mit Freizeitfunktionen innerstädtischer Freiräume befaßten Arbeiten qualitative Passantenzählungen durchgeführt. Bei der von PROGNOS i.A. des nordrhein-westfälischen Innenministers durchgeführten Fallstudie zur Planung reiner Erholungsfreiräume wurden in einem lockkartengerechten Zählverfahren an Parkeingängen Geschlecht und Alter (in 5 Klassen) für alle jeweils zu einer Gruppe gehörigen Personen erfaßt (*Garbrecht* u.a. 1978). Die Erhebungsmethode ist allerdings nur für die dort geringeren Fallzahlen geeignet. *Kuhn* (1979) hat in seiner Untersuchung der Geschäftsstraße als Freizeitraum qualitative Querschnittszählungen von Geschlecht, Alter (8 Klassen) und Gruppengröße durchgeführt und mit einem Bündel von Verhaltensbeobachtungen kombiniert (s.u.).

1 Die Zählungen erfolgten an Dienstagen und Donnerstagen 9 - 20 Uhr in Abständen von 15 Min. jeweils 5 Min. lang an 4 verschiedenen Stellen getrennt nach den 3 o.a. Gruppen. Zu Beginn jeder Zählperiode wurde zusätzlich ein Foto des Fußgängerstroms gemacht.

Auswertung von Fotoserien

Ebenfalls auf die von *Hartke* in Frankfurt gegebenen Anregungen geht eine qualitative Passantenzählung in Bonn zurück, die 1965 im Rahmen eines von *Hahn* und *Kuls* geleiteten stadtgeographischen Praktikums mit Hilfe einer Fotoserie durchgeführt wurde². Bei der Auswertung wurden drei Gesichtspunkte unterschieden: „a) ungefähres Alter (Kinder und Jugendliche bis etwa 20 Jahre; Personen zwischen 20 und 45 Jahren; ältere Personen über 45 Jahre); b) Einzelgänger, Menschen in Gruppen, Mütter mit Kindern; c) die Art der Tasche (ohne Tasche, Einkaufstasche, Aktentasche, Handtasche)“ (*Stadtgeographisches Praktikum* 1965, S. 24).

„Die statistische Auswertung ergab, daß zwei Drittel aller Passanten als Käufer (Einkaufstasche, Papiertasche) zu erkennen waren; die Zahl der weiblichen Schaufensterbummler (nur Handtasche) ist gering (5 %). Die meisten Passanten sind im Alter von 20 - 45 Jahren (52 %) bzw. älter (41 %), während Jugendliche kaum vertreten waren (7 %). Gering ist auch die Zahl der Mütter mit Kindern (14 %); am zahlreichsten sind die Einzelgänger (53 %)“ (*Stadtgeographisches Praktikum* 1965, S. 24).

Gleichartige qualitative Foto-Zählungen wurden 1967 von *Wolf* (1969) zur Charakterisierung und Differenzierung von Stadtteil-Geschäftsstraßen angewandt³. Dabei erhielt *Wolf* sowohl räumlich, wie zeitlich deutlich differenzierte Ergebnisse, auf die hier jedoch nicht näher eingegangen werden soll.

Die auf Fotoaufnahmen gestützte qualitative Passantenzählung wurde 1972 von *Pöhlmann* weiterentwickelt (*Schaffer, Pöhlmann* 1975). Er machte im Rahmen einer Untersuchung der „Funktionsweise“ von Fußgängerstraßen am Beispiel der Annastraße in Augsburg von einem Standort aus eine Woche lang den ganzen Tag über (7 - 19 Uhr) alle 5 Minuten eine Aufnahme. Ihm ging es also ausschließlich um die zeitliche, nicht um die räumliche Differenzierung qualitativer Merkmale der Passantenströme. Außer einer genau an *Wolf* (1969) angelehnten qualitativen Untergliederung wertete er noch die Gesamtzahl der Passanten und ihre Aufteilung auf die beiden Geschlechter sowie, im Zusammenhang mit Fußgängerbereichen von besonderem Interesse, die Art der Bewegungen der Passanten aus.

Die Fotoaktion in Augsburg zeigt folgende qualitative Zusammensetzung des Passantenstroms: Die Frauen befinden sich nahezu den ganzen Tag über in einer leichten, während des vormittäglichen Passantenmaximums (10.30 - 12.30 Uhr) jedoch in einer deutlichen Überzahl; erst beim abendlichen Passantenmaximum erreichen die Männer etwa den gleichen Anteil. Hinsichtlich der Gruppenstruktur sind die das größte Kontingent stellenden „Einzelgänger“⁴ nur früh morgens deutlich überrepräsentiert. Die in Gruppen gehenden Passanten haben einen deutlich abweichenden Tagespegel: ihre absolute Zahl bleibt zwischen 8 und 16 Uhr fast gleich und nimmt zwischen 16 und 18 Uhr sehr stark zu; ihr relativer Anteil ist am Nachmittag besonders hoch und erreicht seine Spitze 17 - 18 Uhr mit ca. 35 %. Der Anteil der Mütter mit Kindern ist mittags besonders gering (12 - 12 Uhr; ca. 9 %), während er vormittags und am frühen Nachmittag bis auf ein Fünftel steigt.

Vergleicht man die für die innerstädtische, hauptzentrale Fußgängerstraße Annastraße festgestellte Gruppenstruktur mit den von *Wolf* (1969) für die drei Frankfurter Nebenzentren ermittelten Diagrammen, so zeigt sich, daß fast ausnahmslos sowohl der Anteil der in Gruppen Gehenden, wie der Anteil von Müttern mit Kindern in Augsburg deutlich

2 Dabei wurden parallel zu einer Passantenzählung eine Stunde lang im Abstand von 1 Min. Aufnahmen gemacht. Auf den 60 Fotos wurden ca. 840 Personen ganz erfaßt.

3 *Wolf* (1969, S. 103 - 112) machte an 12 verschiedenen Standorten von 11 - 12 und 17 - 18 Uhr jeweils 30 Fotos (alle 2 Minuten).

4 *Schaffer* und *Pöhlmann* bringen keine Angaben über die Anteile der einzelnen Gruppen. Die folgenden Prozentwerte wurden durch Ausmessung ihrer Abb. 4 ermittelt und sind deshalb nur ca.-Werte. – Der Anteil der Einzelpersonen liegt zu allen Tageszeiten über 50 %, bleibt allerdings meist unter 55 %.

höher liegt. Vor allem der hohe Anteil von Müttern mit Kindern bei dem durchweg wohnungsferneren Hauptzentrum gegenüber wohnungsnahen Versorgungsstandorten muß zunächst überraschen. In beiden Ergebnissen dürfte sich die besonders attraktive soziale Funktion des zentralen Fußgängerbereichs andeuten, die auch von *Schaffer* und *Pöhlmann* hervorgehoben wird, ohne daß diese allerdings auf die Ergebnisse von Wolf eingehen.

Vergleicht man die beim *Stadtgeographischen Praktikum* (1965) in Bonn für die damals noch nicht zur Fußgängerstraße umgewandelte Wenzelgasse ermittelte mit der zur selben Tageszeit (15 - 16 Uhr) für Augsburgs Annastraße ermittelten Passantenstruktur, so zeigt sich bezüglich der Gruppenstruktur derselbe Anteil von Einzelpersonen (ca. 53 %), während der Anteil von Müttern mit Kindern in der Fußgängerstraße Annastraße etwas höher (18 % – Bonn 14 %), derjenige von sonstigen Passanten in Gruppen entsprechend niedriger ist. In Augsburg fällt ein fünfmal höherer Anteil von Personen mit Handtasche auf (25 % – Bonn 5 %); entsprechend niedriger sind die Anteile von Personen ohne Tasche (13 % – Bonn 21 %), mit Aktentasche (5 % – Bonn 9 %) und auch mit Einkaufstasche (58 % – Bonn 65 %). Wenn dieser Vergleich auch nur mit Vorbehalten aussagefähig ist, so deutet er doch Unterschiede zwischen Fußgängerbereichen und „gewöhnlichen“ Geschäftsstraßen an, die sich auch bei andersartigen Erhebungen immer wieder zeigen: Die zur Verbesserung der Einkaufsbedingungen vorgenommenen Maßnahmen wirken sich sehr stark in den ergänzenden Daseinsbereichen aus: Man trifft mehr „Sehleute“ und Mütter mit Kindern und weniger „Passanten“ (Personen ohne Tasche bzw. mit Aktentasche); selbst der Anteil der Einkäufer ist geringer.

4.2.2 Erprobung qualitativer Zählverfahren am Beispiel Bonn

Erhebungsmethode

Die fotografische Erfassung der Gruppenstrukturen in Passantenströmen hat den Vorteil einer guten Vergleichbarkeit. Ihr Nachteil ist, daß zur Beurteilung der Gruppenstruktur oft die unmittelbare Beobachtung der Gesamtsituation über einen gewissen Zeitraum hin erforderlich ist – sehr häufig laufen z.B. gerade in Fußgängerbereichen Kinder nicht neben den sie begleitenden Erwachsenen und auch Erwachsene erscheinen vorübergehend getrennt, wenn z.B. einer am Schaufenster stehen bleibt und der andere schon weiterbummelt. Aus diesem Grunde wurden in Bonn, angeregt durch Erhebungen von *Kemper* (1975) zum städtischen Naherholungsverkehr und z.T. in Zusammenarbeit mit diesen Freizeitstudien, qualitative Passantenzählungen mit Hilfe unmittelbarer Beobachtungen durchgeführt.

Kemper (1975, S. 187 - 190) unterschied zunächst zwischen Gruppen mit und Gruppen ohne Kind. Die Passanten ohne Kind trennte er in „junge Leute“ (bis ca. 30), „ältere Menschen“ (ab ca. 60) und eine Sammelklasse von Menschen mittleren Alters und altersmäßig gemischten Gruppen. Die Gruppengröße wertete er nur für Gruppen ohne Kinder aus.

Da Testzählungen im Bonner Fußgängerbereich zeigten, daß die altersmäßige Zuordnung beim Einsatz verschiedener Zähler nicht einheitlich erfolgte¹, wurde ein modifiziertes qualitatives Zählverfahren

1 Bei mehreren Testzählungen wurden von 6 - 7 Zählern gleichzeitig dieselben Passanten erfaßt. Die dabei sich ergebenden Anteile der einzelnen Altersklassen lagen zwar überwiegend in der gleichen Größenordnung; einzelne Zähler wichen jedoch deutlich von den mehrheitlich gewonnenen Ergebnissen ab. Aus diesem Grund schien es nicht sinnvoll, von verschiedenen Zählern gewonnene Ergebnisse miteinander zu vergleichen. Dagegen konnte die altersmäßig-qualitative Zählung dort, wo alle Zählungen von demselben Zähler durchgeführt wurden, zur Feststellung relativer Unterschiede zwischen Zählzeiten und Zählorten verwendet werden (vgl. die von *Kemper* (1975, Tab. 4.1.2, S. 189) in Bonner Spaziergebieten durchgeführten Zählungen). *Kuhn* (1979, S. 67) nimmt eine extrem differenzierte Alterseinschätzung vor, die nach den in Bonn gemachten Erfahrungen problematisch erscheint.

entwickelt, das die Vergleichbarkeit auch beim Einsatz verschiedener Zähler sicherstellt und sich dennoch zur detaillierten Charakterisierung von Passantenströmen eignet. Dazu wurden die Merkmale Gruppengröße, Kinderbegleitung² und geschlechtliche Zusammensetzung der Gruppen miteinander kombiniert (vgl. Abb. 39). Dieses Zählverfahren ist nur noch mit den unvermeidbaren Zählfehlern, vor allem bei stärkerer Passantenfrequenz, belastet³ und bringt bei verschiedenen Zählpersonen im Prinzip gleiche Ergebnisse. Probezählungen an verschiedenen Tagen ergaben ebenfalls eine gute Übereinstimmung.

Bei der Bewertung der durch Beobachtung erfaßten Gruppengröße muß allerdings berücksichtigt werden, daß der Anteil der „Einzelgänger“ überproportional erscheint, da sich Gruppen vorübergehend auflösen können und Einzelpersonen vorher oder nachher mit anderen Personen zusammengegangen sein können (z.B. sich auf dem Weg zu bzw. von einem Verabredungsort befinden). Aus diesem Grund ist z.B. bei *Kemper* der Anteil der einzeln Gehenden in Haushaltsbefragungen geringer als bei entsprechenden Zählungen.

Die Erprobung der qualitativen Passantenzählungen nach Geschlecht, Gruppengröße und Gruppenzusammensetzung in der Bonner Innenstadt bestätigt die Aussagefähigkeit des gewählten Verfahrens⁴. Sie läßt vor allem starke zeitliche Schwankungen erkennen. Die Unterschiede zwischen den beiden Zählstellen Remigiusstraße und Sternstraße sind demgegenüber gering – in Abbildung 40 - 41 wird deshalb nur die Sternstraße dargestellt.

Qualitative Passantenstruktur zur Geschäftszeit

Während der Geschäftszeit (Abb. 40-I-A) liegt der Anteil der Frauen stets über dem der Männer. Dieses Übergewicht ist am Vormittag und am frühen Nachmittag am stärksten (relativ „reine“ Einkaufszeiten), während mittags und spätnachmittags die Männer einen fast ebenso hohen Anteil erreichen (Beschäftigte während der Mittagspause bzw. auf dem Heimweg). Der Anteil der Kinder (bis ca. 14 Jahre) ist bis 14 Uhr gleichbleibend unbedeutend; nachmittags liegt er deutlich höher, mit Schwergewicht auf dem frühen Nachmittag.

Betrachtet man, wie weit Frauen und Männer in gleichgeschlechtlichen Gruppen (einschl. der Einzelpersonen) oder in gemischtgeschlechtlichen Gruppen kommen bzw. von Kindern begleitet sind (B), so zeigt sich ein modifiziertes Bild. Zwar ist der Anteil der in reinen Frauengruppen (ohne Kinderbegleitung) gehenden Passanten den ganzen Tag über am höchsten (vor allem durch weibliche Einzelpersonen!), er nimmt aber im Verlaufe des Tages (mit Ausnahme des Nachmittags-Berufsverkehrs) allmählich ab (dies gilt noch stärker für die Remigiusstraße mit ihrem morgens besonders hohen Anteil von 53 %). Der Anteil der in reinen Männergruppen gehenden Passanten ist meist deutlich niedriger. Mittags und spätnachmittags nähert er sich allerdings dem Frauenanteil (Berufsverkehr!). Der Anteil der in gemischtgeschlechtlichen Gruppen (ohne Kinder) gehenden Passanten ist insgesamt recht gering (8 - 26 %). Er steigt mit geringen Schwankungen im Verlauf

2 Während *Petzold* (1974, S. 165) bei seinen Passantenzählungen Kinder im Kinderwagen nicht mit zu den „Fußgängern“ rechnet, wurden hier alle Personen erfaßt, die nicht mit Kraftfahrzeugen oder Fahrrädern fuhren.

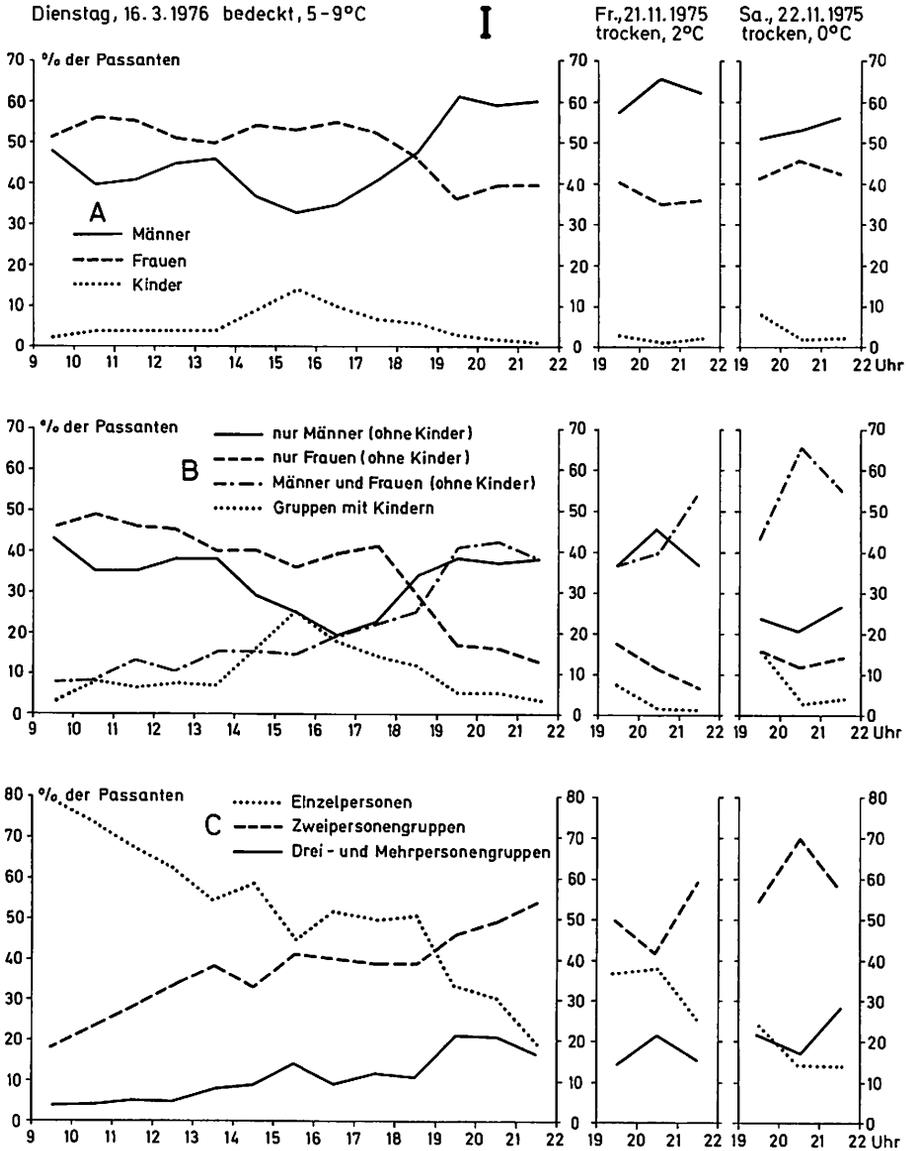
3 Um die zu erfassende Passantenzahl zu reduzieren, wurden beide Laufrichtungen und ggf. auch noch die Straßenhälften abwechselnd gezählt. Dadurch ist es möglich, selbst die hohen Passantenzahlen von Haupteinkaufsstraßen zu bewältigen.

4 Ebenso wie bei den bisher in der Literatur dargestellten Erhebungen konnte zunächst nur an einzelnen Tagen gezählt werden. Die relativ einfache Anwendbarkeit des Verfahrens macht es jedoch möglich, durch mehrfach wiederholte Zählungen von zufälligen Besonderheiten einzelner Tage unabhängige Durchschnittswerte zu bilden.

Nach Abschluß dieser Untersuchungen wurden in mehreren Städten weitere qualitative Zählungen durchgeführt, die jedoch ihres Umfanges wegen hier nicht mehr dargestellt werden können.

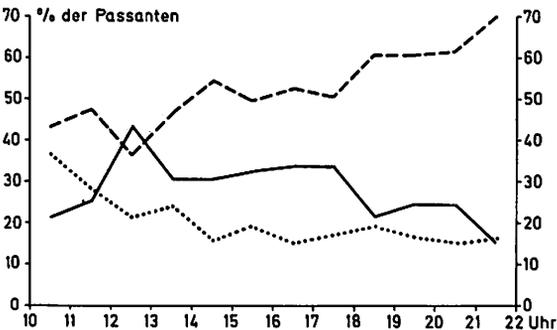
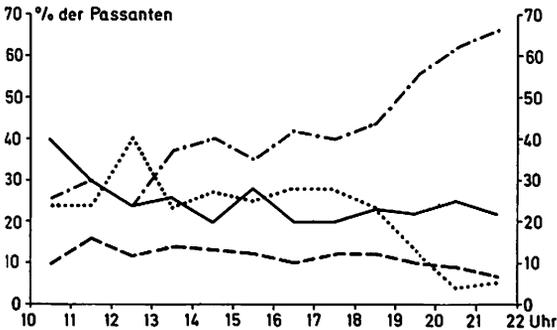
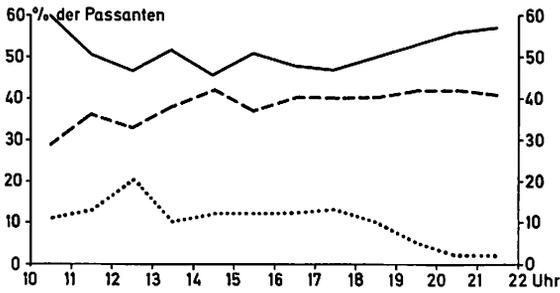
Abb. 39: Erhebungsbogen zur qualitativen Passantenzählung (verkleinert)

Abb. 40: Tagesgang der qualitativen Passantenstruktur nach Geschlechterproportion, Gruppenzusammensetzung und Gruppengröße während und außerhalb der Geschäftszeit in der Sternstraße in Bonn



Sonntag, 14. 3. 1976, sonnig, 8-11°C

II



Quelle: eigene Zählung

des Tages an. Der Anteil der Passanten in Gruppen mit Kindern liegt knapp doppelt so hoch wie der reine Kinderanteil und erreicht dadurch am frühen Nachmittag mit maximal 25 % eine im Vergleich zu den übrigen Gruppentypen beträchtliche Bedeutung.

Besonders auffällige tageszeitliche Unterschiede weist die Größe der Passantengruppen auf (C). Vormittags wird das Bild ganz von den einzeln kommenden Personen beherrscht. Ihr Anteil sinkt jedoch mit einer kurzen Unterbrechung bis zum frühen Nachmittag, wo er von dem der in Zweiergruppen kommenden Passanten erreicht wird, steigt dann aber im nachmittäglichen Einkaufs- und Berufsverkehr nochmals vorübergehend an. Der Anteil der Zweipersonengruppen erreicht mittags bereits einen ersten Höhepunkt und hält sich

nachmittags etwa auf gleicher Höhe. Zu dritt oder mehr kommen während der Geschäftszeit relativ wenige Innenstadtbesucher, wenn auch ihr Anteil im Laufe des Tages allmählich zunimmt (z.T. durch Kinderbegleitung).

Insgesamt zeigt die Entwicklung der qualitativen Passantenstruktur zur Geschäftszeit ein mit fortschreitender Tageszeit differenzierter werdendes Bild. Die wachsenden Anteile der Mehrpersonengruppen, der gemischtgeschlechtlichen Gruppen und der Passanten mit Kinderbegleitung am Mittag und Nachmittag bilden deutliche Indikatoren für die stärker werdenden sozial-kommunikativen Funktionen, die abnehmenden Anteile von Frauen und Einzelpersonen weisen auf den zurücktretenden Einkaufscharakter hin.

Qualitative Passantenstruktur außerhalb der Geschäftszeit

Wie die absoluten Passantenzählungen gezeigt haben, ziehen die Fußgängerbereiche auch außerhalb der Geschäftszeit beträchtliche Passantenströme an. Dabei ergeben sich wesentliche Verschiebungen in der qualitativen Passantenstruktur. Diese sollen für einen Sonntag sowie für vier verschiedene Abende skizziert werden (Abb. 40 I und II).

In der Freizeit ist das zahlenmäßige Verhältnis der Geschlechter zueinander umgekehrt wie zur Geschäftszeit. Besonders stark überwiegen die Männer freitagabends. Der Anteil der Kinder ist am Sonntagvormittag erheblich höher und nachmittags in seiner Höhe konstanter als werktags zur gleichen Zeit. Außerdem ist die Zahl der die Kinder begleitenden Erwachsenen größer (beide Eltern!), wodurch der Anteil der Gruppen mit Kindern deutlich höher als an Werktagen liegt.

In der Gruppenzusammensetzung fällt als wesentliche Veränderung auf, daß am Wochenende (außer Sonntag früh) die Paare ohne Kinder weitaus den höchsten Anteil haben. Dienstag- und Freitagabend sind dagegen Männergruppen ähnlich häufig (Samstag- und Sonntagabend haben sie weitaus geringere Anteile!).

Hinsichtlich der Gruppengröße stehen in der Freizeit die Zweipersonengruppen anteilmäßig meist deutlich an der Spitze. Den nächsthöheren Anteil haben am Wochenende die Personen in größeren Gruppen, während am Dienstag- und Freitagabend die Einzelpersonen einen höheren Anteil erreichen.

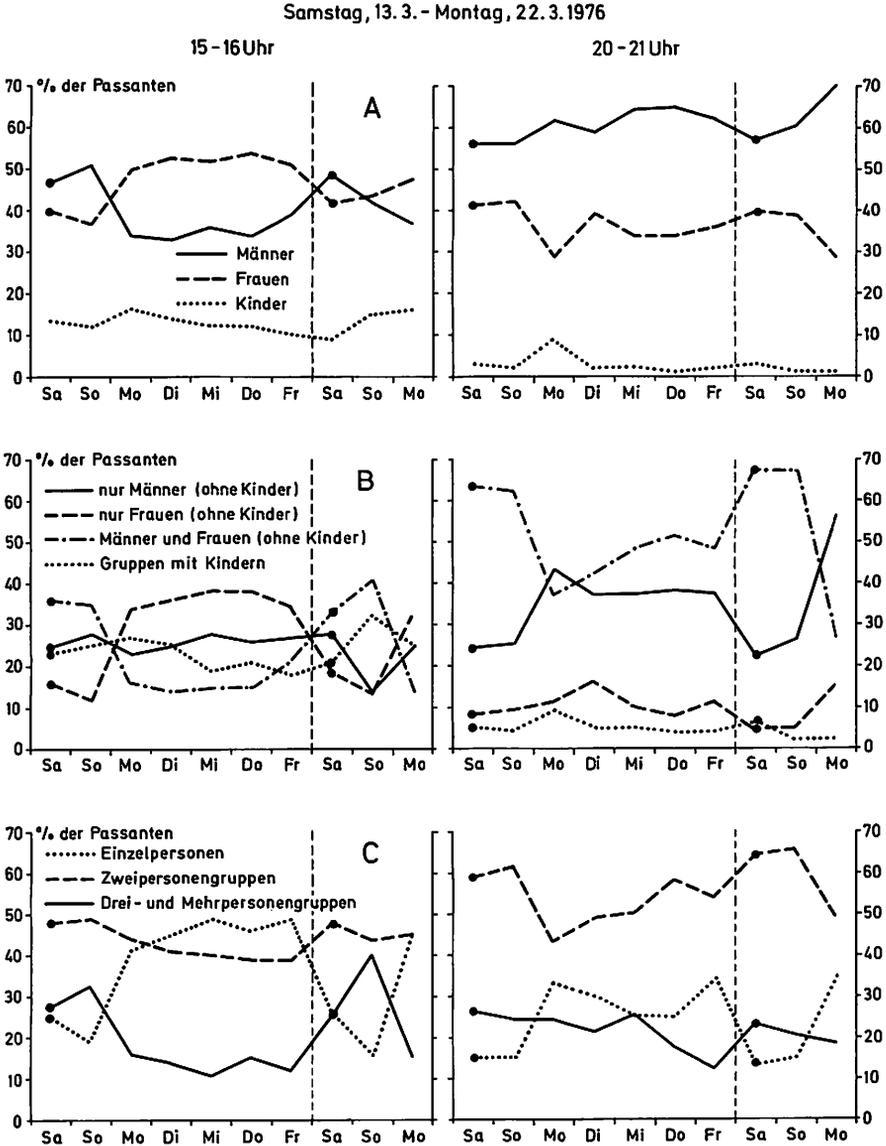
Insgesamt weisen die qualitativen Merkmale der Passantenströme im Fußgängerbereich außerhalb der Geschäftszeit auf eine wesentlich stärkere kommunikative Struktur mit Überwiegung freundes-, paar- bzw. familienbezogener Zusammensetzung hin. Dabei sind diese Merkmale wochentagabends etwas schwächer und weniger familienbestimmt.

Wochengang der qualitativen Passantenstruktur

Mit Hilfe einer Wochenzählung der qualitativen Passantenstruktur sollte zusätzlich festgestellt werden, wie weit deren Veränderungen einerseits regelhaft-zyklisch erfolgen, andererseits Zufallsschwankungen unterliegen (Abb. 41). Dazu wurde täglich eine Nachmittags- und eine Abendstunde erfaßt.

Im Gesamtbild der Kurvenverläufe dominiert eindeutig das zyklische Element (es wurde eine Folge von 10 Tagen erfaßt!), bei dem sich, wie bereits im letzten Abschnitt festgestellt, das Wochenende je nach Merkmal und Tageszeit mit mehr oder weniger großer Deutlichkeit von der Woche unterscheidet. Daneben gibt es aber auch an einzelnen Tagen zufallsbedingte „Ausreißer“, und auch bei tendenziell gleichartigem Verlauf können die Anteile der jeweiligen Merkmalsklassen leicht voneinander abweichen. Die zufallsbedingten Schwankungen sind im Freizeitverkehr stärker (entsprechend den ebenfalls stärkeren Schwankungen der absoluten Passantenzahlen), als im insgesamt wesentlich umfangreicheren und stetigeren gemischten Erledigungs-, Berufs- und Freizeitverkehr werktagnachmittags.

Abb. 41: Wochengang der qualitativen Passantenstruktur nach Geschlechterproportion, Gruppenzusammensetzung und Gruppengröße 15 - 16 und 20 - 21 Uhr in der Sternstraße in Bonn



Witterung: s7 s10 r5 b8 r/b5 b7 b4 s7 b3 b0
 s=sonnig b=bedeckt r=regnerisch 5= °C Nachmittagstemperatur

Quelle: eigene Zählung

Qualitative Passantenstruktur in Bonn und Nürnberg

Vergleicht man die in der Bonner Sternstraße gewonnenen Ergebnisse mit den von *Kuhn* (1979) veröffentlichten qualitativen Zählungen in der Nürnberger Breiten Gasse (Tab. 19), so ergibt sich insgesamt eine erstaunlich weitgehende Übereinstimmung. Diese scheint um so beachtlicher, als die beiden Geschäftsstraßen funktional und städtebaulich zwar ähnlich, aber keineswegs gleichartig sind (wobei die Bonner Sternstraße absolut wie relativ eine wesentlich ausgeprägtere Freizeitbedeutung hat), daß die Nachmittagszeiten nicht deckungsgleich sind und daß die Sozialstruktur der beiden Städte sich erheblich unterscheidet. Hier wie bei anderen Vergleichen der von *Kuhn* gewonnenen Ergebnisse mit denen eigener Untersuchungen zeigen sich offensichtlich relativ konstante qualitative Grundmuster der Innenstadtbesucher (vgl. z.B. *Kuhn* 1979, S. 199).

Tabelle 19:

Zusammensetzung der Passanten nach Geschlecht und Gruppengröße in der Nürnberger Breiten Gasse (N) und der Bonner Sternstraße (B).

Passanten (in %)	Werktag - Geschäftszeit				Werktag Abend		Sonntag Nachmittag	
	N 11 - 13	BN 11 - 13	N 14.30-16.30	BN 14 - 17	N 19 - 21	BN 19 - 21	N 14.30-16.30	BN 14 - 17
Männer	48	43	36	35	59	60	46	48
Frauen	48	53	52	54	37	37	44	40
Kinder	4	4	12	11	4	3	10	12
Einzelpers.	50	64	51	51	29	31	18	17
Personen in Zweiergruppen	37	31	34	38	55	48	50	52
Personen in größeren Gr.	13	5	15	11	16	21	32	31

Quellen: Nürnberg: *Kuhn* 1979, S. 67 (Werte v. Verf. gerundet); Bonn: eigene Zählung, vgl. oben Abb. 40.

4.3 Beobachtung des Besucherverhaltens

Von besonderem Interesse für die Erfassung des Lebens in Fußgängerbereichen sind Aussagen darüber, wie sich die Besucher dort verhalten. Beobachtungsmethoden, die zu quantifizierbaren und damit vergleichbaren Ergebnissen führen, sind hier besonders schwierig anzuwenden, zumal, wenn eine größere Vielfalt von Verhaltenskategorien erfaßt werden soll.

Ein erster Schritt zur Beobachtung des Passantenverhaltens ist die Feststellung des räumlichen Bewegungsablaufs: der Ganggeschwindigkeit und der Gangrichtung. Im Rahmen dieser Arbeit geht es dabei nicht um die Frage des Zusammenhangs zwischen Geschwindigkeit und Dichte beim Fußgängerverkehr, wie sie bei verkehrstechnischen Untersuchungen, meist im Zusammenhang mit Richtlinien zur Bemessung von Gehwegen, verfolgt werden, sondern es geht darum, ob zwischen Gangverhalten und Fußgängerbereich ein Zusammenhang besteht.

Derartige Zusammenhänge hat *Pöhlmann* mit Hilfe von Beobachtungsprotokollen über das Gangverhalten von Innenstadtbesuchern in Augsburg erfaßt (*Schaffer, Pöhlmann*

1975, S. 47)¹. Er stellt den Anteil der für Gehen verwendeten Zeit an der insgesamt im Beobachtungsraum auf der Straße verbrachten Zeit fest, wobei er zielstrebiges und langsam suchendes Gehen sowie Stehen vor Schaufenstern, im Gespräch und zu anderen Anlässen unterscheidet. Die deutlichsten Veränderungen des Verhaltens in der Fußgängerstraße gegenüber den übrigen Geschäftsstraßen bestehen in einer starken Abnahme der auf zielstrebig rasches Gehen verwendeten Zeit von 48 % auf 34 % und in einer Zunahme der auf Stehen im Gespräch verwendeten Zeit von 3 % auf 12 % (vgl. Tab. 20). Ganz allgemein kann man bei vielen Passanten „beim Betreten der Annastraße markante Verhaltensänderungen feststellen“.

Tabelle 20:
Bewegungsabläufe der Passanten in der Annastraße und in angrenzenden Geschäftsstraßen der City von Augsburg

Beobachtete Aktivität	Zeitliche Anteile (in %) ¹	
	Fußgängerzone Annastraße	andere Geschäftsstraßen
Gehen, zielstrebig rasch	34	48
Gehen, langsam suchend	35	34
Stehen vor Schaufenstern	15	12
Stehen im Gespräch	12	3
Stehen zu anderen Anlässen	4	3

¹ Angaben in % der verbrachten Zeit im jeweiligen Beobachtungsraum, die Auswertung bezieht sich auf Wegeprotokolle von 200 Personen.

Quelle: Schaffer, Pöhlmann 1975, S. 47, Tab. 1.

Weitere Aussagen über das Passantenverhalten in der Fußgängerstraße werden durch eine spezielle Auswertung der bereits besprochenen ganztägigen Fotoserien des Passantenstroms in der Augsburger Annastraße erzielt. Dabei ergeben sich auffällige tageszeitliche Unterschiede (s. Schaffer, Pöhlmann 1975, Abb. 5): Der Anteil derjenigen, die

¹ 200 Personen wurden beobachtet. Dabei waren jeweils „ein Protokollführer und ein Zeitnehmer erforderlich. Betrat ein Fußgänger ein Geschäft, dann wurde die Zeitnahme unterbrochen“. Die Protokollierung wurde (nach frdl. schriftl. Mitt. von Herrn Schaffer vom 31. 10. 1975) z.T. beim Betreten des Fußgängerbereichs Annastraße begonnen und nach dem Verlassen des Fußgängerbereichs ebensolange in den übrigen Geschäftsstraßen fortgesetzt, wie sich die Beobachteten im Fußgängerbereich aufgehalten hatten. „Dadurch sollte jeweils die gleiche Zeit innerhalb und außerhalb der Fußgängerzone zur Analyse zur Verfügung stehen. Schwierigkeiten bestanden darin, daß z.B. manche Passanten bald nach dem Verlassen der Fußgängerzone ein Verkehrsmittel aufsuchten und daß sie für die weitere Beobachtung dadurch ausschieden. Bei anderen Passanten wurde mit der Protokollierung an den Quellen der Verkehrsmittel begonnen.“

Das von Pöhlmann gebrauchte Verfahren wurde zuerst 1968 auf einem unter Leitung von Ganser durchgeführten Praktikum der TH München in Bad Wörishofen erprobt, dort allerdings nicht weiter ausgewertet. In dem als Kurpromenade dienende zentralen Fußgängerbereich wurden Passanten (Kurgäste) von Beobachtern verfolgt. Auf einer detaillierten Karte der ca. 250 m langen Fußgängerstraße wurden, nach 10-Meter-Gitterstreifen verortet, die Tätigkeiten des Beobachteten festgehalten in Kategorien wie „stehen bleiben, betontes Herumschauen, Ausweichen bei einer Stauung, Grüßen, Sprechen mit Bekannten, Schaufenster ansehen, Einkaufen, Café/Lokale besuchen, auf Sitzbank ausruhen“. Am Ende der Beobachtung wurde der Beobachtete zusätzlich noch befragt (dies ist ein wesentlicher Unterschied zu allen sonstigen bisher durchgeführten Beobachtungen!).

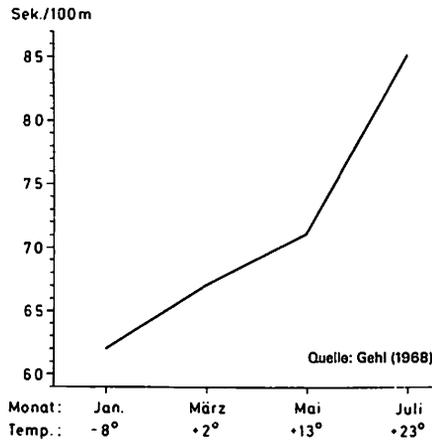
Durch die Erfahrungen in Bad Wörishofen angeregt haben Framke, Taubmann (1972) bei einem Praktikum im dänischen Küstenbadeort Lokken Passantenbeobachtungen durchgeführt und kartographisch auf Gitternetzbasis ausgewertet (Karte 7, 8).

zum Aufnahmezeitpunkt stehen, ist zwischen 9 und 12 Uhr sowie zwischen 15 und 18 Uhr deutlich höher als zu den übrigen Zeiten – die Anteile der quer Gehenden steigen schon eine Stunde vorher an und sind abends bis 19 Uhr erhöht. Die Maxima liegen zwischen 10 und 11 Uhr und zwischen 16 und 17 Uhr; dann weicht knapp ein Viertel der Passanten von dem Strom der Geradeaus-Laufenden ab – dies, obwohl gleichzeitig besonders viel Betrieb in der Straße ist (eine Korrelation zwischen dem Gangverhalten und der bereits oben beschriebenen Gruppenzusammensetzung ist nicht zu erkennen). Vor allem das Stehen kann als Indikator für die Kommunikation in der Straße interpretiert werden.

In einem Gutachten „Fußgängerzonen City Hamburg“ (1973, S. 40 f., Darst. 10) wurden vom Institut für Verkehrsplanung und Verkehrswesen der TU München in Kurzbeobachtungen die Bewegungsmuster von Passanten in Fußgängerstraßen (Spitaler Straße in Hamburg und Neuhauser Straße in München) und verkehrsdurchflossenen Geschäftsstraßen (Mönckebergstraße und Neuer Wall in Hamburg) erfaßt². Aus den Ganglinien der Passanten wird die „Geradeauskomponente der Fußgängergeschwindigkeit“ ermittelt und für die vier Erhebungsstandorte als Summenlinien in Konzentrationsdiagramme eingetragen. Dabei ergibt sich für die Spitaler Straße ein deutlich höherer Anteil geringer Geschwindigkeiten gegenüber den vom Fahrverkehr durchflossenen Hamburger Einkaufsstraßen. Befriedigend zuverlässige Aussagen sind an Hand der im Gutachten aufgeführten Ergebnisse leider nicht möglich, zumal noch weitere methodische Fehlerquellen bestehen³.

Gehl (1968) hat an mehreren Erhebungstagen in der Kopenhagener Fußgängerstraße Strøget die mittlere Ganggeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Jahreszeit und der Witterung erfaßt (Abb. 42)⁴.

Abb. 42: Wegzeit der Fußgänger für 100 m zu verschiedenen Jahreszeiten im Fußgängerbereich Strøget in Kopenhagen



- In jeder Straße wurde nur eine einmalige kurze Beobachtung von 15 - 25 Sekunden Dauer durchgeführt (Neuer Wall: 2 x 20 Sek.). Wie die Beobachtungen technisch erfolgten, ist nicht angegeben.
- Die Erhebungen erfolgten sowohl an verschiedenen Tagen, wie zu verschiedenen Zeiten. Den starken Einfluß der Tageszeit zeigten bereits die Auswertungen von Schaffer, Pöhlmann (1975), den Einfluß der Witterung zeigten die im Folgenden dargestellten Arbeiten von Gehl (1968). In dem zum Vergleich herangezogenen Fußgängerbereich Neuhauser-Straße (München) entfallen zwar geringe Geschwindigkeit fast ganz; dies dürfte aber vor allem auf den allgemein von der Hektik letzter Weihnachtseinkäufe geprägten Beobachtungstermin (21. 12. 1972) zurückzuführen sein.
- Zur Ermittlung der Ganggeschwindigkeit wurde eine „repräsentative Auswahl“ von Fußgänger mit der Stoppuhr in der Hand auf einer Strecke von 100 m beschattet. Über den Auswahlmodus macht Gehl keine näheren Angaben, ebensowenig über mögliche Fehlerquellen.

Dabei ergibt sich mit steigender Außentemperatur eine deutliche Zunahme der Zeit, die man für 100 m Fußweg benötigt (bzw. sich läßt): Im Januar (-8°C) wurden ca. 55 Sekunden, im Juli ($+20^{\circ}\text{C}$) dagegen ca. 110 Sekunden benötigt. Die Abnahme der Ganggeschwindigkeit verläuft zwar in etwa parallel zur Zunahme der Passantenzahl, doch erscheint ein unmittelbarer Zusammenhang eher fraglich.

Die tatsächliche sommerliche Zunahme der Belegung der Fußgängerstraße Strøget ist wesentlich stärker, als dies bei Passantenzählungen zum Ausdruck kommt. Das Verhältnis der in einer Minute einen Zählquerschnitt passierenden zu den insgesamt in dem beobachteten Abschnitt anwesenden Besucher beträgt im Februar 1 : 6, im Juli dagegen 1 : 12!⁵. Dies liegt einerseits daran, daß die Besucher langsamer gehen und damit bei gleichem Pegeldurchfluß sich mehr Gehende in der Straße aufhalten, andererseits daran, daß überproportional mehr Menschen in der Straße stehen oder sitzen (während dieser Zeit also gar nicht als „Passanten“ erfaßt werden können). Dies konnte *Gehl* mit Hilfe von Luftbildern feststellen, die zwischen Februar und Juli aufgenommen wurden. Er erfaßte die Gesamtzahl der auf einem 370 m langen Abschnitt der Fußgängerstraße anwesenden Personen und ihre momentane Tätigkeit. Dabei untergliederte er zunächst nach den Grundkategorien Sitzen, Stehen, Gehen und nahm dann eine weitere Aufgliederung nach der Zweckgebundenheit bzw. Wahlfreiheit ihrer Tätigkeit vor. Auch wenn dieser Gesichtspunkt hier nicht vertieft werden kann, scheint er für weitere Aktivitätsanalysen von Fußgängerbereichen so bedeutend, daß *Gehl's* Handlungsschema sowie die an drei verschiedenartigen Tagen gemachten Beobachtungen hier wiedergegeben werden sollen (Tab. 21 - 23).

Tabelle 22:
Bewegungsart der Anwesenden nach Jahreszeit im Fußgängerbereich Strøget, Kopenhagen (vormittags 11.30 - 12.00 Uhr)

Datum	15. 2.	27. 2.	12. 3.	26. 3.	9. 4.	23. 4.	7. 5.	21. 5.	24. 7.
Temperatur in $^{\circ}\text{C}$	3	3	3	10	5	23	14	14	20
Personen insges.	324	464	437	431	446	702	473	682	1302
darunter gehend	223	328	305	300	320	338	305	375	597
Anteile (in %)									
gehend	69	71	70	70	72	48	64	55	46
stehend	31	27	26	27	27	21	29	24	31
sitzend	0	2	4	3	1	31	7	21	24

Quelle: *Gehl* 1968, S. 441 (Auswertung einer Abbildung) (dort auch genauere Witterungsangaben).

Die nach Diagrammen von *Gehl* zusammengestellte Tabelle 22 zeigt deutlich die Veränderungen von Besucherzahl und Besuchertätigkeit. Die Zahl der insgesamt in der Straße anzutreffenden Besucher schwankt wesentlich stärker als die Zahl der Gehenden. Bei weniger einladender Witterung ist der Anteil der Gehenden mit 69 - 72 % relativ hoch und die Gesamtzahl der Besucher relativ gering. An warmen Tagen sinkt der Anteil der Gehenden bis auf 46 % aller anwesenden Besucher! Erstaunlich wenig von den Witterungsverhältnissen abhängig ist der Anteil der Stehenden (21 - 31 %). Der Anteil der Sitzenden gewinnt erst mit wärmeren Temperaturen bzw. sonnigem Wetter (am 7. 5. bedeckt und sehr windig) an Bedeutung; er kann den Anteil der Stehenden erreichen oder sogar übertreffen (Maximum 31 %). Die absolute Zahl der Sitzenden ist im Juli fast gleich der im Januar insgesamt in dem Straßenabschnitt angetroffenen Personen!

⁵ Die entsprechenden Passantenfrequenzen betragen gegen 12 Uhr 4500 bzw. 6720 Passanten in der Stunde.

Tabelle 21 :
 Schema der Besucherhandlungen in Fußgängerbereichen (Gehl 1968, S. 432 f. – Übersetzung W. Framke)

WAHLFREIE HANDLUNGEN (unter guten äußeren Umständen anzutreffen)		→ (steigender Grad äußerer Notwendigkeit)				NOTWENDIGE HANDLUN- GEN (unter allen Umständen anzutreffen)	
GEHEN:	PROMENIEREN	Gehen, um SCHAUFENSTER ANZUSEHEN (etwas erleben)		Gehen, um ETWAS ZU TUN (Hund ausführen) (demonstrieren)		Gehen, um EINZUKAUFEN	Gehen, um ETWAS ZU ERLEDIGEN (Waren austragen ...)
						DURCHGANG	Gehen, um BERUF AUSZÜBEN (Brötchenverkäufer) (Polizist)
STEHEN:	Stehen, um DAS DASEIN ZU GENIESEN	Stehen, um SICH ZU ERFRISCHEN (Eis ...)	Stehen, um ZU ESSEN (Würstchen ...)	Stehen, um ZU HANDELN (kaufen/ verkaufen)	Stehen, um ETWAS ANZUSCHAUEN (Schaufenster) (Ausstellung)	Stehen, um ZU GRÜSSEN, ZU SPRECHEN	Stehen, wegen eines HINDERNISSES (rotes Licht) (Verkehr)
				Stehen, um ETWAS ZU TUN (fotografieren) (Tauben füttern)	Stehen, um ZUZUSCHAUEN BEI EINER TÄTIGKEIT (Auflauf) (Menschen)	Stehen, um ETWAS ZU ERLEDIGEN (Pakete, Schnür- senkel ordnen) (sich orien- tieren)	Stehen, um ZU WARTEN (auf den Bus) (auf Jemanden)
SITZEN:	Sitzen, um DAS DASEIN ZU GENIESEN	Sitzen, um ZU ESSEN	Sitzen um AUFZUPASSEN (auf spielende Kinder)			Sitzen, um SICH AUSZURUHEN (zu müde zum Gehen)	
	Sitzen, um SICH ZU SONNEN	Sitzen, um ZU LESEN					

Die von *Gehl* erhobenen Daten weisen darauf hin, daß die Straße neben ihrer Einkaufsfunktion starke sozial-kommunikative Funktionen hat, die auftreten, sobald dies von der Witterung her irgend möglich ist. Daß in den meisten Fußgängerbereichen diese sozialen Funktionen noch nicht so deutlich sichtbar werden, liegt nicht zuletzt an einem überwiegend noch sehr mangelhaften Angebot an Sitzgelegenheiten und der insgesamt vorherrschenden Priorität kommerzieller Gesichtspunkte bei der Gestaltung (Anlehnung an die Vorbilder der Stadtrand-Shopping-Centers). Sobald Sitzmöglichkeiten und ein abwechslungsreiches Straßenleben zum Verweilen einladen, wie z.B. in Bonn oder München, entfalten sich auch die sozial-kommunikativen Funktionen.

Tabelle 23:

Handlungstyp der Anwesenden nach Jahreszeit im Fußgängerbereich Strøget, Kopenhagen

Handlungstyp (nur Stehen und Sitzen) (in %)	Wintertag sonnig, klar windstill 27. 2. 1968 3° C	Frühlingstag bedeckt – aufklarend 21. 5. 1968 14° C	Sommertag sonnig, ziehende Wolken 24. 7. 1968 20° C
Stehen, um			
– sich etwas anzuschauen	72,1	29,0	25,4
– bei etwas zuzuschauen	1,0	7,0	5,8
– zu essen	4,3	4,1	6,6
– einzukaufen	2,2	3,7	4,7
– zu grüßen, zu sprechen	7,4	5,6	8,7
– etwas zu ordnen	2,7	1,3	2,5
– zu warten	2,8	2,2	2,4
– etwas Anderes zu tun	1,8	0,2	0,8
Sitzen, um			
– das Dasein zu genießen	5,7	30,1	26,4
– zu essen	–	16,8	16,7
	100,0	100,0	100,0
Stehende + Sitzende absolut	137	355	709

Quelle: *Gehl* 1968, S. 440 (dort auch kartographische Darstellung der räumlichen Verteilung der Stehenden und Sitzenden).

Die Tabelle 23 schlüsselt die Handlungsgrundtypen für die Stehenden und Sitzenden weiter auf. Der Vergleich von Winter-, Frühjahrs- und Sommertag zeigt bei insgesamt zunächst auf knapp das Dreifache und dann noch einmal auf das Doppelte ansteigenden Personenzahlen eine zunehmende Differenzierung der Handlungstypen.

Im Winter ist neben dem Gehen (s.o.) fast nur noch das „Stehen, um sich etwas anzuschauen“ anzutreffen – meist dürfte es sich dabei um Besucher vor Schaufenstern handeln. Unter den übrigen Tätigkeiten erreicht das ausgesprochen kommunikative „Stehen zum Grüßen oder sich Unterhalten“ den höchsten Anteil.

Im Frühling ist zwar die absolute Zahl der vor Schaufenstern u.ä. Stehenden fast gleich, ihr Anteil ist jedoch entsprechend der fast dreifachen Personenzahl drastisch von 72 % auf 29 % zurückgegangen. Der Anteil der übrigen Handlungen im Stehen hat geringfügig zugenommen (+ 2 %). Den stärksten Zuwachs verzeichnen die Sitzenden: trotz der noch recht kühlen Temperatur sind fast ebensoviele Sitzende wie Stehende zu beobachten (47 % zu 53 %). Dabei sitzen die meisten nur so, um das Dasein zu genießen, sich zu sonnen oder den Menschen zuzuschauen, z.T. vielleicht auch, weil sie müde sind. Der Anteil der Gehenden ist stark zurückgegangen (s.o.).

Zwischen Frühling und Sommer sind die Verschiebungen unter den Handlungsarten trotz einer Verdoppelung der Personenzahl relativ gering. Der Anteil der an Schaufenstern Stehenden hat noch etwas abgenommen (ihre absolute Zahl hat allerdings um ca. 75 % zugenommen!), der Anteil der aus den übrigen Anlässen Stehenden hat spürbar zugenommen und den ersteren deutlich überrundet (32 % zu 25 %). Diese Zunahme verteilt sich sehr breit auf fast alle Handlungsarten. Der Anteil derjenigen, die „Sitzten, um das Dasein zu genießen“, hat geringfügig abgenommen (ihre absolute Zahl hat allerdings ebenfalls deutlich, um ca. 74 % zugenommen). Der Anteil der Gehenden ist nochmals spürbar zurückgegangen (s.o.).

Bei der Interpretation der Veränderungen muß berücksichtigt werden, daß zunächst nur die Situation an einzelnen Tagen erfaßt ist und diese leicht von zufälligen Sondereinflüssen geprägt sein kann (z.B. Aufstellung eines Informationsstandes, Missionsveranstaltung einer Sekte). Dennoch zeigen sich eindeutige Größenordnungen und Trends. Am wichtigsten erscheint, daß sich im Fußgängerbereich, sobald es die Witterung zuläßt, eine große Vielfalt von Tätigkeiten entwickelt und die Zunahme der Besucherzahlen, die ohnehin wesentlich größer ist, als die Zunahme der durch Querschnittszählungen festzustellenden Passantenzahlen, eine Steigerung dieser Vielfalt mit sich bringt.

Weitere Methoden zur Erfassung der kommunikativen Strukturen in Fußgängerbereichen bzw. allgemein in städtischen Freiräumen wurden 1972 von *Gehl* und Mitarbeitern in Venedig und unabhängig davon von einer deutschen Arbeitsgruppe im nahen Burano entwickelt (*Gehl* u.a. 1972, „*Burano* . . .“ 1972). Beide Gruppen stützen sich in auffälliger Parallelität auf die unmittelbare Beobachtung und die Übertragung der in „Momentaufnahmen“ festgestellten Tätigkeitskategorien in Kartenskizzen. Mitarbeiter der deutschen Gruppe haben das in Burano erprobte Verfahren in den folgenden Jahren an mehreren anderen Stellen angewendet (*Dardel* u.a. 1975, *Günter* 1973). Im Rahmen der vorliegenden Fragestellung sind die 1973 in Caen in einer zentralen Fußgängerstraße und in zwei Trabantsiedlungen gewonnenen Ergebnisse von größtem Interesse (*Dardel* u.a. 1975).

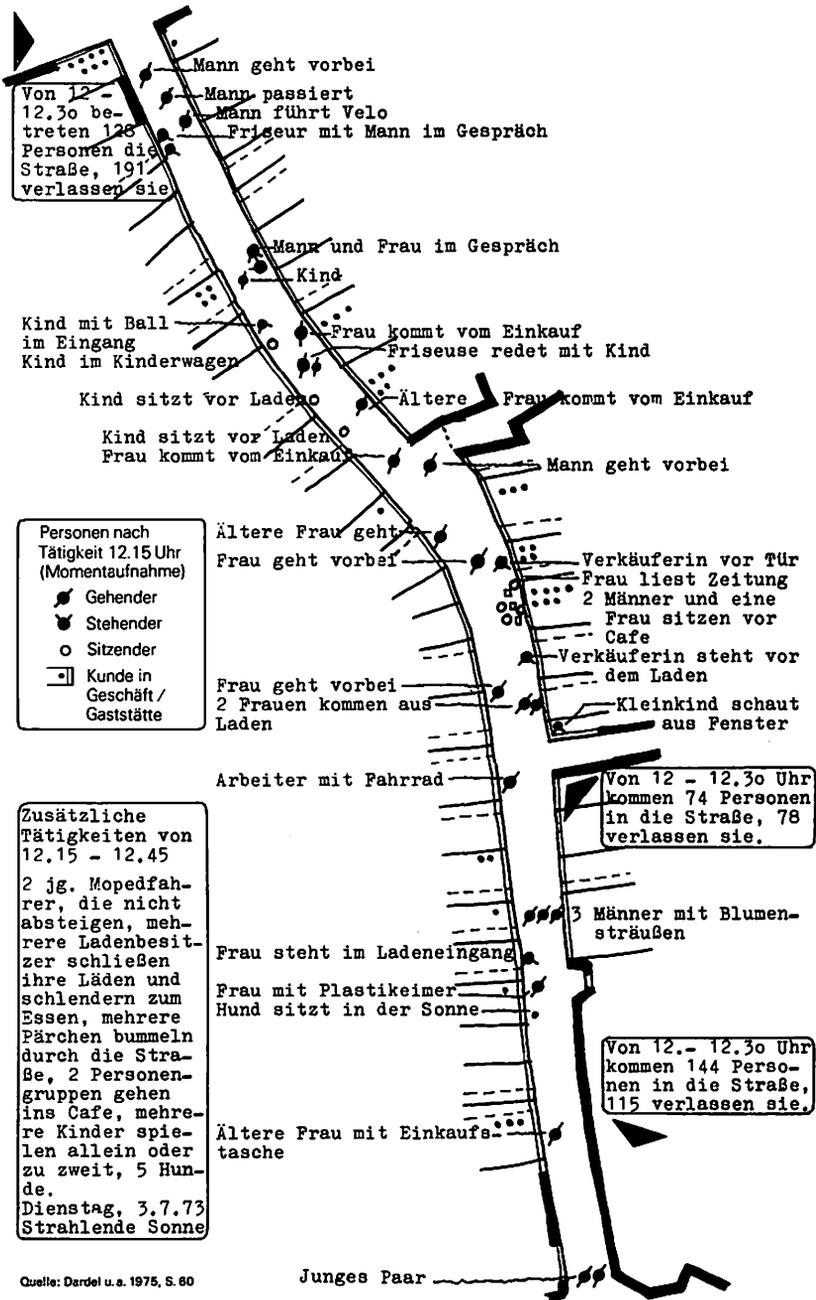
Bei der zur Beurteilung von Umweltqualitäten dienenden Stadtbeobachtungsmethode wurden zunächst die Nutzungskonstanten und das Straßenmobiliar im weitesten Sinne erfaßt und kommentiert. Danach wurden in vier Momentaufnahmen um 10.30, 12.15, 17.30 und 20.30 Uhr Art und Ort der Tätigkeiten im Freiraum und Anzahl der Personen im noch öffentlichen Raum der angrenzenden Geschäfte und Lokale kartiert (Abb. 43 als Beispiel für eine Momentaufnahme in der Caener Fußgängerstraße Rue Froide). Die Kartierungen wurden in Statistiken ausgewertet und eingehend unter Heranziehung weiterer Daten kommentiert.

Die Rue Froide in Caen ist die erste Fußgängerstraße der Stadt. Sie ist, im Gegensatz zu den sonst meist als erste eingerichteten Fußgängerstraßen, eine Nebengeschäftsstraße mit stark lokaler Versorgungsfunktion (viele Lebensmittelgeschäfte). Die erst im Beobachtungsjahr 1973 durchgeführte Umgestaltung zur Fußgängerstraße löste allerdings Umstrukturierungsprozesse aus (Renovierungen, Antiquitätengeschäfte, Buchhandlungen, Galerien).

Bei den vier Momentaufnahmen (Tab. 24) fällt die nahezu konstante Zahl der gleichzeitig im Freiraum angetroffenen Personen auf (35 - 38 Personen bei einer Straßenlänge von 150 m und einer Breite von 5 - 8 m). Diese ist um so überraschender, als die Zahl der die Straße betretenden bzw. verlassenden Personen deutliche Schwankungen mit einer Spitze am Mittag aufweist und sich in Läden und Gaststätten vor- und nachmittags doppelt so viele Personen aufhalten, als mittags und abends.

Die Momentaufnahmen der Personen im „Freiraum Fußgängerbereich“ führen in der Rue Froide ebenso wie in der von *Gehl* (1968) untersuchten *Strøget* zu dem Ergebnis, daß die traditionell gebräuchlichen Passanten-Querschnittszählungen sich nicht dazu eignen, den „Betrieb“ in einer Straße, die dort vorhandene Personendichte, zu erfassen. Das Verhältnis der in einer Minute die Straße Betretenden und Verlassenden zu den gleichzeitig im Freiraum Anwesenden beträgt tagsüber zwischen 1 : 1,6 und 1 : 2,2, abends steigt es dagegen bei sinkender Passantenfrequenz und gleichbleibender Belebung auf

Abb. 43: Momentaufnahme der Tätigkeiten im öffentlichen Raum der Rue Froide in Caen



Quelle: Dardel u.a. 1975, S. 80

Tabelle 24:
Anwesende und Passanten nach Tageszeit im Fußgängerbereich Rue Froide, Caen.

		Tageszeit				Tagessumme der Personen
		10.30	12.15	17.30	20.30	
% - Anteil der Tageszeit an der Tagessumme	Im Freiraum Anwesende	23,5	25,5	25,5	25,5	149
	in Läden und Lokalen Anwesende	35,0	17,5	33,7	13,8	240
	die Straße Betretende und Verlassende (Zähldauer jeweils 30 Minuten)	25,0	35,5	30,5	9,0	2065
Verhältnis der in 1 Minute die Straße Betretenden und Verlassenden zu den ...	im Freiraum Anwesenden	1 : 2,2	1 : 1,6	1 : 1,8	1 : 6,1	
	in Läden und Lokalen Anwesenden	1 : 4,9	1 : 1,7	1 : 3,9	1 : 5,3	

Quelle: Dardel u.a. 1975, S. 66 (Auswertung einer Tabelle)

1 : 6,1⁶. Das Verhältnis zu den gleichzeitig in Geschäften und Lokalen Anwesenden beträgt zu den Hauptgeschäftszeiten 1 : 3,9 bzw. 1 : 4,9; mittags sinkt es auf 1 : 1,7, abends steigt es bei sinkender Passantenfrequenz und Kundenfrequenz auf 1 : 5,3⁷.

Die Anteile von Gehenden, Stehenden und Sitzenden weisen mittags Ähnlichkeiten zwischen Rue Froide (Juli - sommerlich) und sommerlicher Strøget auf. Die schmalere Abmessung der Rue Froide und ihre geringere Ausstattung mit Sitzgelegenheiten, wohl auch ihre im Stadtganzen geringere Kommunikationsbedeutung dürften die Hauptgründe für den etwas höheren Anteil der Gehenden und die geringeren Anteile von Stehenden und Sitzenden sein. Hinzu kommt die Neuheit der Umwandlung der Rue Froide zur Fußgängerstraße, die sich noch nicht so recht herumgesprochen und in neuen Verhaltensformen ausgeprägt hat.

Abschließend soll noch auf einige von Dardel u.a. (1975) hervorgehobene Gesichtspunkte für die Rue Froide eingegangen werden. Ein Ausgangspunkt für die Studien-Gruppe ist die Auffassung, daß gebaute Umwelt die Kommunikation fördern oder zu behindern vermag. „Lebendigkeit (Diversität) kann sich nur dort entwickeln, wo die Bauten Möglichkeiten einer gemischten Nutzung bieten, wo kurze Häuserreihen vorhanden sind, wodurch man zwischen verschiedenen Routen wählen kann, wo die Gebäude nach Alter und Plazierung variieren und wo schließlich Bewohner und Benutzer in

6 Ein unmittelbarer Vergleich mit den oben für Kopenhagen errechneten Verhältniszahlen ist nicht möglich, da dort der Beobachtungsraum wesentlich größer war und die Frequenzen auf einer Querschnittszählung beruhen (in Caen Kordonzählung mit 3 Querschnitten). Beides führt in der Rue Froide zu relativ niedrigeren Verhältniswerten, die bei einem Vergleich auf etwa das 10 - 12-fache erhöht werden müßten. Dies würde für die Mittagszeit eine ähnliche Relation bedeuten, wie sie an einem entsprechenden Sommertag in Kopenhagen errechnet wurde.

7 Während in der Rue Froide die Relationen von Passantenstrom und in den Läden und Lokalen Anwesenden tageszeitlich schwanken, weisen Petzold (1974, S. 144 und Abb. 21), Meschede (1974, S. 209 f.) und Meyer (1978) auf eine deutliche Korrelation zwischen dem Passantenstrom und der Zahl der in die anliegenden Geschäfte eintretenden (!) Besucher hin. Der Zusammenhang dürfte z.T. von der Vielfalt der Besuchszwecke der die Straße Passierenden abhängen: In einer reinen Einkaufsstraße ist er wahrscheinlich enger als bei vielfältigen Gangzwecken. Hier sind weitere Erhebungen unter Berücksichtigung der Nutzungsstruktur und der Besucherstruktur erforderlich.

ausreichender Zahl vorhanden sind“ (S. 71). Der Vergleich verschiedener Situationen führt zu der Frage, welche Qualitäten Freiräume haben müssen, um Begegnungen im Freien zu ermöglichen. Ungünstige wie günstige Faktoren sind beim Vergleich alter und neuer Stadtstrukturen in Caen sowohl in der gebauten Umwelt, wie in der Sozialstruktur, den Tätigkeitsmöglichkeiten und dem Tagesablauf festzustellen.

Aus ihrer Analyse kommen *Dardel* u.a. (1975, S. 86) hinsichtlich der Planung von Fußgängerstraßen zu der Auffassung, daß gerade die Situation der Nebengeschäftsstraße mit relativ geringem ökonomischen Druck und starker Wohnnutzung sich als förderlich für die Multifunktionalität und Freiraumqualität einer Fußgängerstraße erweist. Sie halten es deshalb für „wenig sinnvoll, die *Hauptgeschäftsstraßen* einer Stadt, deren einzige Funktion Konsum und Warenverteilung ist, mit ihren großstrukturierten Gebäuden und daraus resultierenden Abstandsflächen als erste zu Fußgängerbereichen zu machen. Um in den Innenstädten den qualitativ wertvollen Freiraum dem Bewohner und Benutzer zurückzugeben, sollten vielmehr angrenzende, noch kleinstrukturierte Gassen und Straßen zu Fußgängerbereichen umgewandelt werden. Die Bewohner und Benutzer benötigen diesen Freiraum dringend für die Befriedigung ihrer auf die dringliche Umwelt gerichteten als auch sozialen Bedürfnisse“ (S. 86).

Diese Auffassung ist ein weiteres Beispiel dafür, daß die mit Fußgängerbereichen angestrebten Zielsetzungen die Entwicklung von Fußgängerbereichen bestimmen und neue Ziele, wie z.B. das der sozialen Kommunikation, auch zu neuen Maßstäben führen. Der Einwand gegen Fußgängerbereiche in Hauptgeschäftsstraßen ist eindeutig aus der Priorität sozialer Zielsetzungen abgeleitet und trifft tatsächlich eine Schwäche vorrangig technisch-ökonomischer „Fußgängerparadiese“, die primär als Freiluft-Warenhäuser konzipiert wurden. *Gehl's* Aktivitätenanalyse im Fußgängerbereich *Strøget* hat jedoch gezeigt, daß auch eine hauptzentrale Einkaufsstraße bei entsprechenden baulich-funktionalen und gestalterischen Voraussetzungen von vielfältigem Leben erfüllt sein kann.

Schaufenster und Sitzgelegenheiten als wesentliche Ausstattungselemente des Freiraums von Geschäftsstraßen bilden den Gegenstand von Verhaltensbeobachtungen, die *Kuhn* (1979) im Rahmen seiner Untersuchung der Nürnberger Geschäftsstraßen als Freizeitraum durchgeführt hat. Im Unterschied zu *Gehl*, *Dardel* u.a. und *Günter* verwendet er dabei nicht einzelne Momentaufnahmen, sondern Durchschnittswerte von jeweils 20 Momentbeobachtungen eines jeden Schaufensters in fünf verschiedenartigen Straßen⁸, die zu vier verschiedenen Zeiten⁹ in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden. Durch die Gewichtung der Zahl der vor Schaufenstern Stehenden mit der Zahl der Passanten – als potentiellen Interessenten – kommt *Kuhn* zu einem Attraktivitätsindex für jede Branche, der gut mit parallel dazu in Befragungen ermittelten Präferenzen übereinstimmt, sowie zu einem Attraktivitätsindex für jede Untersuchungsstraße. Dabei ergibt sich, daß die relative Attraktivität der Schaufenster auf die Passanten während der Geschäftszeit in der stark spezialisierten Kaiserstraße erheblich höher ist als in den Haupteinkaufsstraßen Breite Gasse und Königstraße, während sie abends und sonntagnachmittags in Breiter Gasse und Kaiserstraße auf ein gleiches, deutlich höheres Niveau ansteigt (die Königstraße kann dagegen keinen Attraktivitätszuwachs erzielen)¹⁰. Offen-

8 Breite Gasse als alte, umgestaltete Fußgängerstraße, Kaiserstraße als neu ausgewiesene, noch nicht umgebaute Fußgängerstraße, südliche Königstraße als Hauptgeschäftsstraße mit Fahrverkehr, Lauer Gasse als Quartierszentrum innerhalb der Altstadt und Wölkernstraße als verkehrsreiche subzentrale Einkaufsstraße.

9 Werktags 11 - 13, 14.30 - 16.30 und 19 - 21 Uhr, sonntags 14.30 - 16.30 Uhr.

10 Zur Geschäftszeit beträgt der Attraktivitätsindex in der Kaiserstraße vormittags 5,2 und nachmittags 6,0, während er in Breiter Gasse und Königstraße zwischen 2,1 und 3,0 liegt. Außerhalb der Geschäftszeit steigt er in Kaiserstraße und Breiter Gasse auf 8,0 - 8,9, während er in der Königstraße bei 2,6 - 2,7 bleibt (zahlreiche Durchgangspassanten).

sichtlich sind vor allem während der Geschäftszeit die Passanten verschiedener Straßen unterschiedlich stark zum Schaufensterbummel disponiert. *Kuhn's* Sitzplatzbeobachtungen bestätigen das starke Bedürfnis für solche Einrichtungen. Sowohl die von älteren Menschen bevorzugten Bänke (71 % der Benutzer waren 60 J. oder älter), als auch die von Jüngeren bevorzugten kommerziellen Platzangebote waren sehr gut belegt, wobei die Aufenthaltsdauer auf den Bänken durchschnittlich knapp 20 Minuten erreichte (20 % blieben über eine halbe Stunde). – Insgesamt zeigt die Untersuchung *Kuhn's*, daß die Verknüpfung von einfachen Passantenbeobachtungen und ausführlichen Befragungen zahlreiche, hier nur teilweise angedeutete Aussagen zur Funktion innerstädtischer Freiräume ermöglicht.

Die Wechselwirkungen zwischen öffentlichem Freiraum und sozialem Verhalten in Fußgängerstraßen sind Gegenstand einer von *Heinritz* betreuten Diplomarbeit von *Tzschaschel* (1977, 1979). Ausgehend von *Barker's* Konzept des „Behavior-Setting“ als räumlicher Rahmen für „standing patterns of behavior“ gliedert sie den Münchner Fußgängerbereich aufgrund der Funktionen, des äußeren Bildes, der Ausstattung und verschiedener Verhaltensmuster in 31 verhaltensrelevante Teilbereiche, die sich sechs Typen zuordnen lassen. In sechs exemplarischen Teilbereichen beobachtet sie unstrukturiert alle regelmäßigen Verhaltensmuster (außer einfachem „Durchgehen“ und zielgerichtetem Einkaufen) in ihrer räumlichen Begrenzung und Wechselwirkung mit der Umwelt. Dazu werden jeweils einen Tag lang 12 - 14 flächendeckende Momentaufnahmen durchgeführt und ergänzend dazu in demselben Bereich Verhaltensabläufe beobachtet. Es bestätigt sich, daß bestimmte Teilräume („Subsettings“) durch kollektive Verhaltensmuster gekennzeichnet sind, die unabhängig von handelnden Individuen immer wieder auftreten. Der Aufforderungscharakter derer Umweltsituation führt also durch die Weckung latenter Bedürfnisse zu jeweils typischen Interaktionen.

Tzschaschel hat bisher am weitgehendsten die Vielfalt sozialen Verhaltens in Fußgängerbereichen erfaßt. Es ist hier nicht möglich, die einzelnen Ergebnisse darzustellen. Insgesamt zeigt sich, daß es für die sozialen Funktionen des Stadtzentrums wichtig ist, daß durch verschiedenartige und möglichst nicht einseitig verhaltensbestimmte Teilbereiche die Gelegenheit geboten wird, individuell unterschiedliche Bedürfnisse zu befriedigen. Hinsichtlich der von Fußgängerbereichen erwarteten sozialen Funktionen wie Freizeit, Öffentlichkeit und Kommunikation, Sozialisation und Integration, Identifikation und Orientierung kommt *Tzschaschel*, vor allem durch ihren schon früher erwähnten gesellschaftskritischen normativen Ausgangspunkt, zu einer ausgesprochen skeptischen Einschätzung: Sie sieht diese Ansprüche überwiegend nicht erfüllt, da z. B. direkte Kontakte eher gemieden, Informationen höchstens oberflächlich vermittelt, Randgruppen eher abgesondert, nicht konforme Tätigkeiten eher abgelehnt werden. Das von ihr erarbeitete Material legt aber je nach normativem Standort z. T. auch positivere Beurteilungen der sozialen Funktionen von Fußgängerbereichen nahe – wenn man nicht erwartet, diese könnten besser sein, als die sie tragende Gesellschaft.

Während sich die bisher dargestellten Beobachtungsmethoden alle auf den äußeren Augenschein beschränken, zeigt *Hartmann* (1976) in einer von *Geipel* betreuten Diplomarbeit über den „Städtetourismus am Beispiel junger amerikanischer Touristen“ u. a. „von innen her“ durch unmittelbar teilnehmende Beobachtungen die dem Verhalten zugrundeliegenden Entscheidungsabläufe. Die Beobachterin, selbst junge US-Amerikanerin, schloß sich dazu in den von den jungen Touristen bevorzugten Quartieren (JH, Jugendgästeheim) Kleingruppen an, die sie jeweils einen Tag lang begleitete, ohne selbst die Aktivitäten zu beeinflussen (also auch unter Verleugnung der Orts- und Sprachkenntnisse). Innerhalb der Gruppe wurde jeweils eine „Tagebuchperson“ beobachtet. Abends wurden die Tätigkeiten, das räumliche Verhalten und die zugrundeliegenden Orientierungs- und Entscheidungsstrategien nach einem systematischen Schlüssel rekonstruiert. Gegenüber der üblicherweise in Zeitbudget- und Aktionsraumstudien verwendete Technik des vom Befragten zu erstellenden Tagebuchs hat das von *Hartmann*

gewählte Verfahren den Vorteil, daß unbewußte oder bewußte Verfälschungen (z. B. durch die Vorstellung, nun auch etwas „Sinnvolles“ unternehmen zu müssen) vermieden werden und zusätzlich psychische und gruppendynamische Gesichtspunkte sowie das Orientierungsverhalten objektiv erfaßt werden können. Ein Nachteil ist die durch den Erhebungsaufwand bedingte geringe Fallzahl. Die durch andere Beobachtungs- und Befragungsreihen ergänzten Ergebnisse *Hartmanns* ermöglichen in mehrfacher Hinsicht Korrekturen gängiger Planer- und Expertenannahmen.

Zusätzliche Anregungen für die methodische Weiterentwicklung der Beobachtung von Mensch-Umwelt-Beziehungen im Hinblick auf umweltspsychologische Konzepte enthalten zwei in den Vereinigten Staaten von *Preiser* (1977) durchgeführte Fallstudien: Die Beziehungen zwischen Verhalten und Gestaltungselementen wurden auf einem Mensa-Vorplatz durch direkte Beobachtungen und Kartierungen über einen längeren Zeitraum hinweg und in einem überdachten Einkaufszentrum durch Video-Aufnahmen während verschiedener Besucherdichten erfaßt. Die Ergebnisse bestätigen u. a. die bisher immer noch vielfach unterschätzte Bedeutung den latenten Verhaltensbedürfnissen entsprechender, vielseitiger Ausstattungstypen (z. B. einerseits für Kommunikation, andererseits für Allein-Sein) und das Entstehen „toter Räume“, wenn diese fehlen.

In diesem Kapitel über Besucherstruktur und Besucherverhalten in Fußgängerbereichen konnten nur erste Ansätze aufgezeigt werden. Ein wesentliches Anliegen war es, die Breite der bisher kaum zusammenhängenden theoretischen Diskussion und Operationalisierungsansätze zu erfassen. Dabei dürfte deutlich geworden sein, daß auf dem Gebiet qualitativer, auf Raumsituationen bezogener Aussagen über die Innenstadtbesucher sowohl wichtige Planungsunterlagen für die Anlage von Fußgängerbereichen gewonnen werden können, als auch eine „Geographie des Stadtverhaltens“ neue Ansätze finden könnte. Dieses „Stadtverhalten“ ist zwar keiner der klassischen Daseinsgrundfunktionen zuzuordnen (wie z. B. das Bildungs- oder Freizeitverhalten), doch scheint es durchaus ein Bedürfnis nach „städtischem Leben“ und eine wichtige soziale Funktion dieses „städtischen Lebens“ zu geben. Für die weitere wissenschaftliche Entwicklung ist es neben einer Verfeinerung und Absicherung des methodischen Erhebungsinstrumentariums vor allem wichtig, die verstreuten Ergebnisse unter übergreifenden Gesichtspunkten zusammenzufassen und, aufbauend auf den überwiegend explorativ Neuland erprobenden Einzelstudien durch umfangreichere vergleichende Studien zu einer feineren Differenzierung und breiteren Absicherung zu kommen.

4.4 Auswirkungen von Fußgängerbereichen auf Zusammensetzung und Verhalten der Innenstadtbesucher nach Schätzung der Stadtverwaltungen

Zwar besteht allgemeine Übereinstimmung darin, daß sich die Anlage von Fußgängerbereichen nicht nur, wie im 3. Kapitel gezeigt, auf die Zahl und Verteilung der Passanten auswirkt, sondern auch auf ihr Verhalten. Bisher fehlen jedoch Vergleichsbeobachtungen vor und nach dem Umbau. Der gleichzeitige Vergleich von Einkaufsstraßen mit und ohne Verkehr, wie ihn z. B. *Schaffer* und *Pöhlmann* (1975) oder *Kuhn* (1979) vorgenommen haben, kann wegen der strukturellen Unterschiede nur einige grundsätzliche Trends anzeigen.

Um dennoch Anhaltspunkte für die durch Fußgängerbereiche bewirkten Veränderungen zu gewinnen, wurden in die 1974 durchgeführte Verwaltungsumfrage einige diesbezügliche Fragen aufgenommen (Tab. 25, 26). Wenn diese Angaben auch, wie schon bei der Veränderung der absoluten Passantenzahl (Tab. 4) besprochen, nur Schätzungen der

teilnehmend beobachtenden Planer darstellen, so lassen sie doch gewisse Größenordnungen erkennen.

Tabelle 25:

Entwicklung von Zusammensetzung und Verhalten der Innenstadtbesucher seit Einführung des Fußgängerbereichs.

	Zahl der Angaben	Städte in % nach ihrer Entwicklung			
		abnehmend	unverändert	leicht zunehmend	deutlich zunehmend
Neigung zum Stadtbummel	96	1	8	41	50
Aufenthaltsdauer	93	1	9	45	45
Anteil Jugendlicher (bis 30)	87	1	21	33	45
Anteil Älterer (ab 60)	78	3	37	42	18
Anteil auswärtiger Kunden	69	2	22	44	32
anspruchsvolle Besucher	57	4	47	37	12

Quelle: Verwaltungsumfrage 1974 (Schätzungen der Stadtverwaltungen).

Tabelle 26:

Veränderung der Neigung zum Stadtbummel seit Einführung des Fußgängerbereichs nach Größe des Fußgängerbereichs.

	Länge aller Fußgängerstraßen	Städte in % nach ihrer Entwicklung			
		abnehmend	unverändert	leicht zunehmend	deutlich zunehmend
Neigung zum Stadtbummel	bis 500 m	3	13	48	36
	500 - 1000 m	0	11	43	46
	1000 - 1600 m	0	0	47	53
	über 1600 m	0	0	15	85
	insgesamt	1	8	41	50

Quelle: Verwaltungsumfrage 1974 (Schätzungen von 96 Stadtverwaltungen).

Die deutlichsten positiven Veränderungen sind hinsichtlich der Neigung zum Stadtbummel und der Aufenthaltsdauer beim Innenstadtbesuch festzustellen – hier ist auch die Antwortbereitschaft der befragten Verwaltungen am größten (zwei Drittel machten qualifizierte Angaben). Dabei sind überwiegend deutliche Zunahmen zu verzeichnen und fast nirgends bleiben die Neigung zum Bummel und die Aufenthaltsdauer unverändert oder nehmen gar ab.

Wichtigster Faktor für die Intensitätsunterschiede in der Neigung zum Stadtbummel ist die Größe des Fußgängerbereichs (Tab. 26) (für die Verlängerung der Aufenthaltsdauer gilt dies weniger). Deutliche Steigerungen wurden in 85 % der Fußgängerbereiche mit über 1600 m, aber nur in 36 % der Fußgängerbereiche mit bis zu 500 m Straßlänge beobachtet – und nur bei den kleineren Fußgängerbereichen blieb die Neigung zum Stadtbummel vereinzelt unverändert. Deutliche Verhaltensänderungen setzen also umfangreichere Veränderungen der Umweltqualität voraus.

In engem Zusammenhang mit den erhöhten Freizeitfunktionen ist die Zunahme des Anteils jugendlicher Besucher zu sehen, die in knapp der Hälfte der Städte stark und in einem weiteren Drittel leicht ist (45 % bzw. 33 %). Dieser Trend wird bestätigt durch

bundesweite Kundenbefragungen der Bundesarbeitsgemeinschaft für Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels (BAG), die zwischen 1965 und 1976 eine Zunahme des Anteils jugendlicher Kunden (bis 25 Jahre) von 16 % auf 25 % (donnerstags) ergaben. Der Anteil älterer Besucher hat nach der Verwaltungsumfrage seltener und leichter zugenommen – nach den BAG-Erhebungen sogar leicht abgenommen (Kunden über 50 Jahre: von 23 % auf 20 %)¹.

Die zunächst widersprüchlich erscheinende Angabe, daß die Anteile sowohl der Jugendlichen, als auch der älteren Menschen zugenommen hätten, dürfte z.T. dadurch zu erklären sein, daß beide Gruppen besonders dazu neigen, sich länger in Fußgängerbereichen aufzuhalten und sie sich als Freizeitraum anzueignen (siehe z.B. oben die Beobachtungen *Kuhn's* über die Benutzer von Straßencafés einerseits und Bänken andererseits). Demgegenüber treten die eiligeren Einkäufer mittleren Alters stärker zurück (sie wandern am ehesten in Einkaufszentren ab, wo ihr Anteil überdurchschnittlich hoch ist).

Hinsichtlich der Zusammensetzung der Passanten ist die Zunahme des Anteils auswärtiger Kunden der wirtschaftlich bedeutsamste Faktor: 44 % der Städte melden eine leichte, 32 % sogar eine deutliche Zunahme². Der Anteil anspruchsvoller, kaufkräftiger Besucher hat sich dagegen in knapp der Hälfte der Städte nicht geändert. Gut ein Drittel nennt leichte und nur ein Achtel deutliche Zunahmen; Abnahmen werden auch hierbei fast nirgends beobachtet (4 %).

Insgesamt dürfte zwar bei der Umfrage die positive Einschätzung von Fußgängerbereichen durch die ja nicht neutralen Stadtverwaltungen zu einer gewissen Wahrnehmungsverzerrung unter Verdrängung negativ eingeschätzter Auswirkungen geführt haben; die Grundtendenzen der Aussagen sind jedoch zweifellos zutreffend. Schwerer zu lösen ist das Problem, die Auswirkungen neuer Fußgängerbereiche zu trennen von allgemeinen Entwicklungstrends.

1 *Schütze* 1972 und unveröffentlichte Tabellen der BAG. – 1976 lag jeder zweite Mittel- und Großbetrieb des Einzelhandels, der sich an der Umfrage beteiligte, an einer Fußgängerstraße.

2 Die Ausweitung des Kundeneinzugsbereichs, die ja bei vielen Städten erklärtes Ziel der Einführung des Fußgängerbereichs ist (s. *Monheim* 1975a, S. 19, Ziel B), wird durch die schon in Kap. 3.1 zur Beurteilung der Passantenveränderung herangezogene Untersuchung der „*Bedeutung der Fußgängerzonen für den Strukturwandel im Einzelhandel*“ (1978) im Prinzip bestätigt, wenn auch wieder die Betriebe zu einer vorsichtigeren Beurteilung neigen. In den 11 erfaßten Fußgängerbereichen haben 41 % der Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe eine Zunahme, nur 7 % eine Abnahme und 52 % keine Veränderung des Kundeneinzugsbereichs festgestellt.

5 Tätigkeiten der Innenstadtbesucher

5.1 Methodische Überlegungen zu Passantenbefragungen

Fragestellungen

Als ein Grundmerkmal der Stadt allgemein und speziell des Stadtzentrums gilt die Vielfalt des Austausches von Gütern, Dienstleistungen und Ideen. Von ihr hängt wesentlich der Grad des „städtischen Lebens“ bzw. der „Urbanität“ ab. Die Vielfalt kommt zum Ausdruck einerseits in der Differenzierung der Nutzungsarten mit ihren entsprechenden Bauformen und der Berufe der dort Beschäftigten, andererseits in der Differenzierung des von den Nutzungen ausgelösten Geschäfts- und Besucherverkehrs und der Tätigkeiten der im Stadtzentrum zusammenströmenden Personen. Die gegenüber dem Stadtzentrum geringere Attraktivität neu angelegter monofunktionaler Zentralbereiche wie Shopping Centers oder Büro-Nebencities hängt wesentlich mit deren geringerer Nutzungs- und Benutzervielfalt zusammen.

Fußgängerbereiche dienen erklärtermaßen besonders dem Zweck, die Urbanität der Stadtzentren zu erhalten und drohende Verödungstendenzen abzuwehren. Dabei wird allerdings mehr Urbanität nicht selten lediglich quantitativ als größere Besucherzahl und Nutzungsverdichtung, Verödung als geringere Besucherzahl und daraufhin abnehmende Nutzungsdichte verstanden. Geht man dagegen von dem das Städtische konstituierenden Gesichtspunkt der vielfältigen Differenzierung aus, so bedeutet Verödung Abnahme, Belebung dagegen Zunahme der Vielfalt von Besuchszwecken. Mehr Menschen, die alle nur einen Besuchszweck haben, bedeuten demnach auch eine Art von Verödung.

Mit Hilfe von Passantenbefragungen sollen Anhaltspunkte für die Vielfalt der Besucher und ihrer Tätigkeiten und das relative Gewicht der einzelnen Nutzungsarten gewonnen werden. Diese Befragungen erschließen die „innere Struktur“ des Stadtzentrums (Wolf 1969), bei der nicht, wie traditionell üblich, die Nutzflächen oder die Beschäftigten, sondern die durch die Nutzungen angezogenen Besucher die Bedeutung der einzelnen Strukturelemente bestimmen. Dabei können nun auch „sozial-kommunikative“ Nutzungsarten des „menschlichen Miteinanders“ erfaßt werden, die nicht direkt mit bestimmten „verorteten“ Nutzungsträgern in Verbindung stehen, wie Stadtbummel oder private Verabredungen.

Bei der bisherigen Diskussion um „Fußgänger-Einkaufsstraßen“ stehen ganz überwiegend die einkaufenden Hausfrauen im Mittelpunkt. Mit Hilfe der Befragungen soll festgestellt werden, ob tatsächlich eine Personengruppe und eine Tätigkeitsart so einseitig dominieren, wie verschiedene Interessengruppen glauben machen. Und es soll auch festgestellt werden, wie weit im Laufe des Tages sowie im Vergleich verschiedener Innenstadtstraßen ein Mehr oder Weniger bestimmter Personengruppen und Tätigkeitsarten bzw. eine einseitigere oder vielseitigere, urbanere Struktur festzustellen ist.

Während hier also versucht wird, die keineswegs zu leugnende einseitige Orientierung der Stadtplanung und Politik an den Erfordernissen ökonomischer Interessengruppen (besonders des Handels) durch Bezugnahme auf tatsächlich trotz der einseitigen Rahmenbedingungen zu beobachtende Tätigkeiten zu relativieren, betonen gesellschaftskritische Forscher im Gegensatz dazu immer wieder die ihrer Meinung nach einseitig kommerzielle Funktion des „städtischen Lebens“ im Fußgängerbereich. Urbanität, Erlebnisvielfalt und Freizeitwert dienen (entsprechend dem Vorbild des Shopping Centers) demnach letztlich nur einem Zweck: den Warenabsatz zu erhöhen (in diesem Sinne s. besonders Durth 1976). Stadtbummel oder das Aufsuchen von Freizeiteinrichtungen werden nicht als eigenständige Tätigkeitsbereiche anerkannt, während im Folgenden zumindest nach-

gewiesen werden kann, daß die Tatsache des Stadtbummels von wesentlichem Einfluß auf Wahrnehmungen und Verhaltensweisen beim Innenstadtbesuch ist und damit auch dem Einkaufen eine zumindest subjektiv andere Bedeutung geben kann (diese wird aber eben vom „aufgeklärten“ Gesellschaftskritiker als Mangel an Einsicht in die eigenen Verhältnisse zurückgewiesen). Hier bestätigt sich wieder das kaum zu lösende Problem eines allgemeingültigen normativen Ausgangspunktes und die Notwendigkeit, jeweils Klarheit über den gewählten normativen Bezug zu gewinnen.

Fragebogen

Bei der inhaltlichen Konzeption des Fragebogens wurde versucht, im Interesse eines eher explorativen Charakters dieser Befragungen ein relativ breites Spektrum von Informationen zu erzielen. Damit ging der Umfang der Interviews erheblich über das hinaus, was bis dahin bei Passantenbefragungen auf der Straße üblich war. Trotz der Länge des Interviews (ca. 4 - 8 Minuten) kam es fast nie zu Befragungsabbrüchen.

Kuhn (1979 a) hat später einen überraschend erfolgreichen Weg beschritten, um die bei ihm erforderliche noch wesentlich größere Fülle von Informationen und Meinungen zu erhalten: Im Anschluß an Straßeninterviews mittlerer Länge bat er die Befragten, einen weiteren, ausführlicheren Fragebogen mitzunehmen, nach ihrer Rückkehr daheim auszufüllen und mit einem beigefügten Freiumschlag zurückzusenden. Hierzu erklärten sich 95 % bereit (ein deutliches Zeichen für das bei derartigen Befragungen angesprochene Interesse!), und von diesen schickten 75 % den ausgefüllten Fragebogen zurück. Damit hatte Kuhn die sonst nicht gegebene Möglichkeit, bei einem Straßeninterview Informationen zum gesamten, dann abgeschlossenen Innenstadtbesuch zu erhalten (z. B. alle Tätigkeiten und Ruhepausen zu erfassen). Dies muß beim Vergleich der entsprechenden Ergebnisse mit berücksichtigt werden.

Im Rahmen der vorliegenden Darstellung ist es nicht möglich, auf alle im Fragebogen erfaßten Themenbereiche einzugehen. Einige wurden bereits in früheren Veröffentlichungen behandelt, andere sollen später aufgegriffen werden. Im Folgenden werden vor allem die für die Beurteilung der Innenstadt und die Planung von Fußgängerbereichen wesentlichen Gesichtspunkte der Besuchszwecke und der Verkehrsmittelbenutzung angesprochen.

Durchführung der Befragung

Ein besonderes methodisches Problem bildet bei Passantenbefragungen die repräsentative Auswahl der Befragten. Es ist praktisch nicht möglich, exakte Zufallsstichproben aus der Gesamtheit aller Innenstadtbesucher zu ziehen. Dies folgt einerseits aus der räumlichen Unübersichtlichkeit des Erhebungsgebietes und der in ihm ablaufenden Bewegungen, die dazu führen, daß die ausschlaggebende Grundgesamtheit nicht bekannt ist, andererseits aus relativ hohen Verweigerungsraten, die nicht zuletzt durch die Hektik der ablaufenden Bewegungen und den hohen Anteil unter Zeitdruck stehender Befragter bedingt sind¹.

Räumlich wurden nur Standorte im engeren Kernbereich des Zentrums ausgewählt (allerdings bis auf Dortmund, Opladen und Soest nicht nur eine Haupteinkaufsstraße). Dabei wurden vereinzelt auch wichtige Innenstadtstraßen erfaßt, die heute noch nicht zu Fußgängerstraßen umgewandelt sind. Damit beziehen sich die Ergebnisse allgemein auf die Besucher des zentralsten Bereiches.

¹ *Kuhn* (1979, S. 87 f.) hat anhand eines Vergleichs von Geschlecht, Alter und Zahl der Begleitpersonen bei Befragten und Verweigerern (deren Anteil in Nürnberg ungewöhnlich hoch lag) die gruppenspezifisch unterschiedliche Interviewbereitschaft erfaßt. Diese war bei Männern, Jüngeren und Älteren besonders günstig. Ansonsten waren die Unterschiede nur gering.

Ein räumlich umfassendes und detailliertes, einer exakten Stichprobe aller Innenstadtbesucher nahekommendes Erhebungsverfahren hat Lewis (1974) angewendet. Bei einer kombinierten Zähl- und Befragungsaktion in der Innenstadt von Leicester hat er an 92 Standorten jeweils 4 % der dort in einer vorhergehenden Zählung (10, 11, 12, 14, 15, 16 Uhr je 15 Minuten) ermittelten Passantenzahl befragt. Lewis konnte deutliche raum-zeitliche Veränderungen der Besucherstruktur feststellen.

Tageszeitlich weist die Besucher- und Tätigkeitsstruktur beträchtliche Schwankungen auf. Aus erhebungstechnischen Gründen war hier an den meisten Erhebungsstandorten keine Quotierung möglich. Die tageszeitlichen Unterschiede können jedoch dessen ungeachtet durch getrennte Auswertungen der einzelnen Zeiten erfaßt werden. Auf eine Trennung nach Wochentagen wurde verzichtet, da die Interviews zwischen Montagmittag und Freitagmittag durchgeführt wurden und hier nur geringe qualitative Unterschiede zu erwarten sind². Auf Befragungen an Samstagen wurde bewußt verzichtet, da sie eine Ausnahmesituation wiedergegeben hätten.

Speziell die kurzzeitigen (z.T. auch die räumlichen) Unterschiede in der Zusammensetzung der Innenstadtbesucher untersucht Meschede (1971, 1974). Es geht ihm dabei vor allem um die Schwankungen in der Reichweite der Funktionsstandorte (d.h. der Distanz zwischen Wohnungen und Geschäften). Dabei zeigen sich deutliche Veränderungstendenzen, die bei der Anlage von Stichproben zu einer tageszeitlichen Gewichtung oder aber zu einer nach Tageszeiten getrennten Auswertung führen müßten.

Für feinere Analysen wäre zu empfehlen, mit Hilfe vorhergehender qualitativer Passantenzählungen (s.o. Kap. 4.2.2) für jede Tageszeit eine nach Merkmalen wie Geschlecht, Alter, Gruppengröße und Kinderbegleitung aufgeschlüsselte Quote festzulegen. Erst dann wäre eine für den Befragungsstandort (aber auch nur für diesen!) repräsentative Befragung gesichert.

Eine grundsätzliche Einschränkung der Möglichkeit, mit Hilfe von Passantenbefragungen repräsentative Aussagen für die untersuchten Stadtzentren zu machen, liegt in der Tatsache begründet, daß jeweils nur diejenigen Personen erfaßt werden können, die zu Fuß auf einer Befragungsstraße unterwegs sind. Je länger und weiter jemand durch den Befragungsbereich geht, desto größer ist seine Chance, befragt zu werden, je kürzer die Zeit und die zurückgelegte Strecke, desto geringer. Wenn ein Passant überhaupt nicht die Befragungsstraße betritt, weil er z.B. in einem zu seinem Ziel gehörenden Parkhaus oder an einer Haltestelle mit unmittelbarem Zugang zu diesem Ziel angekommen ist, dann kann er auch nicht durch eine Passantenbefragung erfaßt werden. Diese Besonderheiten des Wegwahlverhaltens werden in Kap. 7 anhand von Befragungen an Parkhäusern und Haltestellen näher untersucht. Die wegen ihres großen Aufwandes schwerer anzuwendenden Haushaltsbefragungen im Einzugsbereich eines Zentrums umgehen zwar dieses Repräsentativitätsproblem, werfen aber bei der Abgrenzung des Einzugsbereiches und der Berücksichtigung unterschiedlicher Besuchshäufigkeiten große Probleme hinsichtlich repräsentativer Aussagen für den Normaltag in einem Zentrum auf. – Die folgenden Auswertungen können also nur für die in bestimmten Straßen anzutreffenden Passantenströme, nicht aber für die Gesamtheit der Innenstadtbesucher Gültigkeit beanspruchen. In die folgende Auswertung konnten für die Geschäftszeit 8077 Befragungen aus 14 Stadtzentren einbezogen werden (in Klammern Zahl der jeweiligen Befragungen, vgl. Anhang-Tab. 1). Über den ganzen Tag verteilte, tageszeitlich und nach Standorten quotierte Befragungen wurden in den Stadtzentren von Aachen (950), Bonn (1326), Bonn-Bad Godesberg (595), Düsseldorf (913) und Koblenz (599) durchgeführt. Ebenfalls tageszeitlich getrennte Befragungen liegen durch Erhebungen, die Erdkundelehrer an Realschulen bzw. Gymnasien durchgeführt haben, für die Stadtzentren von Bochum (812),

2 Die *Sample-Handelsforschung* hat dagegen bei Besucherbefragungen in den Cities von Frankfurt und Hamburg die einzelnen Wochentage quotiert und getrennt ausgewertet. In Hamburg wurden entsprechend der Besucherfrequenz und der Umsatzvolumina der dortigen Warenhäuser zwischen Montag und langem Samstag folgende Tagesquoten verwendet: 110, 131, 161, 188, 195, 215 von 1000 Interviews (*Vergleichende Interpretation* . . . 1974, *City-Frankfurt* . . . 1972).

Leverkusen (533) und Opladen (447) vor. Eine tageszeitlich getrennte, kurz vor und ein halbes Jahr nach der Eröffnung eines Fußgängerbereichs vom INFAS 1974 durchgeführte Befragung mit einem auf in der vorliegenden Forschungsarbeit gewonnene Erfahrungen aufbauenden Fragebogen liegt für Mülheim (1399 bzw. 724) vor³. Befragungen zu einzelnen Tageszeiten, die im Rahmen einer Exkursion mit demselben Fragebogen durchgeführt wurden, liegen vor für die Stadtzentren von Bielefeld (258), Dortmund (170), Hamm (128) und Soest (311). Mit einem abgewandelten Fragebogen wurden außerdem auf einer Exkursion nach Essen (291) z. T. vergleichbare Erhebungen durchgeführt.

Die städteweisen Ergebnisse sind in den Anhang-Tabellen nach Tageszeiten getrennt wiedergegeben. Einzelne Fragen wurden nicht bei allen Befragungen gestellt; hier ist die Zahl der auswertbaren Städte jeweils entsprechend geringer. Dort, wo insgesamt nur wenige Passanten und einzelne Tageszeiten erfaßt wurden, sollen die jeweiligen Prozentwerte nur Größenordnungen vermitteln. Im Text sind die Ergebnisse stärker zusammengefaßt. Dabei werden dort, wo die tageszeitlichen Unterschiede von Interesse sind, in einem Teil A nur Städte mit Befragungsergebnissen zu allen Tageszeiten ausgewertet (hier ist die Vergleichbarkeit voll gesichert), während unter B alle verfügbaren Ergebnisse zusammengefaßt sind (hier ist die Datenbasis größer). Die Tatsache, daß die beiden Werte stets eng beieinander liegen und vielfach sogar identisch sind, weist auf eine erhebliche Stabilität und Regelmäßigkeit der jeweiligen Proportionen hin.

5.2 Innenstadtbesucher

Beruf und Alter

Die Zusammensetzung der Innenstadtbesucher ist von Interesse einerseits als Indikator einer stärker oder weniger stark differenzierten Besucherstruktur, andererseits im Zusammenhang mit der in Kapitel 5.3 zu analysierenden Tätigkeitsstruktur. Zunächst sollen die persönlichen Merkmale berufliche Stellung und Alter der Innenstadtbesucher erfaßt werden (Tab. 27).

Insgesamt ist die Benutzerstruktur vielseitig. Jeder zweite Befragte ist erwerbstätig, ein knappes Viertel sind Hausfrauen, ein Fünftel Schüler und Studenten und ein Zehntel Rentner. Der hohe Anteil der Erwerbstätigen muß überraschen, wurde doch die Befragungen monats bis freitags während der Geschäftszeit und damit auch überwiegend während der Arbeitszeit durchgeführt. Vormittags und am frühen Nachmittag liegt der Anteil der Erwerbstätigen niedriger (44 %/45 %), mittags und spätnachmittags liegt er höher (55 %). In den meisten Städten liegt das Tagesmittel zwischen 44 % und 56 %; nur in den beiden Mittelstädten Opladen und Soest bleibt es deutlich niedriger (36 %).

Unter den Erwerbstätigen sind die Arbeiter insgesamt auffällig schwach vertreten (s. Anhang Tab. 1). Dabei ergeben sich deutlich unterschiedliche Städtelassen: In 7 Städten liegt ihr Anteil zwischen 3 % und 8 %, in 4 Städten zwischen 12 % und 15 % und in Hamm und Essen bei 21 % bzw. 22 % aller Befragten. Meist ist der Arbeiteranteil spätnachmittags am höchsten. Die Angestellten und Beamten bilden die wichtigste Befragtengruppe. Auch hier zeichnen sich mehrere Städtelassen ab: In 5 Städten liegt ihr Anteil zwischen 21 % und 27 %, in 4 Städten zwischen 30 % und 36 % und in Hamm, Düsseldorf, Bonn und Koblenz zwischen 41 % und 46 %. Der Anteil der Beamten und Angestellten ist meist mittags am höchsten (Mittagspause im Zentrum!); nach einem vorübergehenden Rückgang steigt er abends nochmals an. Die Selbständigen haben mit 2 % - 8 % einen geringen Anteil. Die höchsten Werte haben Aachen, Bonn und Düsseldorf. Die tageszeitlichen Schwankungen sind gering und uneinheitlich.

3 S. Schulz-Heising 1978. In den Tabellen dieses Kapitels wird nur die nach dem Umbau des Fußgängerbereichs durchgeführte Befragung berücksichtigt.

Tabelle 27:
Erwerbstätigkeit und Alter der Innenstadtbesucher nach Befragungszeit¹.

Beispielstädte (Zahl)	Befragungszeit	Erwerbstätigkeit (in %)				Alter (in %)				
		Hausfrau	Schüler Student	Rentner	Erwerbspers.	16 - 24	25 - 34	35 - 49	50 - 64	über 64
A (5)	9 - 12	27	16	13	44	20	19	26	21	15
	12 - 14	19	17	8	55	26	25	24	16	9
	14 - 16	25	22	8	45	25	23	21	18	13
	16 - 19	19	18	8	55	26	23	25	17	10
	Mittel 9 - 19	23	18	9	50	24	23	24	18	12
B (14)	Mittel 9 - 19	25	19	9	48	24	21	24	18	13

A = Durchschnitt aus 5 Beispielstädten mit Befragungen zu allen 4 Zeitabschnitten: Bochum, Bonn, Bad Godesberg, Koblenz, Mülheim (beim Alter ohne Bochum).

B = Durchschnitt aus allen 14 Beispielstädten.

1 Stellung der Erwerbspersonen im Beruf und städteweise Ergebnisse s. Anhang-Tab. 1.

Die Hausfrauen, von denen man in den hauptzentralen Einkaufsstraßen den höchsten Anteil erwarten sollte, sind zwar mit etwa einem Viertel der Befragten nur gut halb so zahlreich, wie die Erwerbstätigen; man muß hierbei allerdings mit systematischen Verzerrungen rechnen, weil erwerbstätige Hausfrauen gewöhnlich ihre außerhäusliche Erwerbstätigkeit angeben dürften. Außerdem ist bei älteren Frauen offensichtlich z. T. nicht klar gewesen, ob sie den Hausfrauen oder den Rentnern zuzurechnen sind.

Nur in kleineren Städten übertrifft der Anteil der Hausfrauen zu einzelnen Tageszeiten denjenigen der Erwerbstätigen. Innerhalb der Städte ist der Hausfrauenanteil jeweils in der Haupteinkaufsstraße am höchsten. So sind z. B. in dem funktionsräumlich besonders deutlich differenzierten Düsseldorf in der Haupteinkaufsstraße Schadowstraße 31 % in der Königsallee 19 % und in der Bolkerstraße (Altstadt) nur 9 % der Befragten Hausfrauen (Durchschnitt 20 %). Im Tagesverlauf sind der Vormittag und der frühe Nachmittag typische Hausfrauenzeiten.

Der Anteil der Schüler beträgt im Durchschnitt 11 %, doch schwankt er zwischen den Städten erheblich (3 - 20 %), was z. T. auf interviewerbedingte Verzerrungen zurückzuführen ist¹. Mittags und am frühen Nachmittag ist der Schüleranteil meist am höchsten. Studenten erreichen nur in Hochschulstädten größere Anteile. Einheitliche tageszeitliche Schwankungen sind bei ihnen nicht zu erkennen; dies entspricht ihrer relativ freien Zeiteinteilung.

Der Anteil der Rentner liegt bei 9 %; er schwankt allerdings zwischen den Städten erheblich (5 - 17 %), was offensichtlich z. T. durch die bereits erwähnte schwierige Trennung zwischen Hausfrauen und Rentnerinnen bedingt ist². Vormittags liegt der Rentneranteil meist am höchsten (13 %), ab mittags bleibt er etwa gleich.

1 Die höchsten Anteile wurden dort erreicht, wo Schüler befragt haben (Bochum, Leverkusen, Opladen); sie sind offensichtlich dadurch bedingt, daß Schüler am liebsten Schüler befragten.

2 Der Anteil der Frauen an den Rentnern schwankt zwischen 5 % und 42 % (überwiegend 13 - 33 %). Bei niedrigem Frauenanteil ist meist auch der Rentneranteil niedrig (z.B. (%) in: Koblenz 5/5, Essen 6/6, Hamm 13/6, Soest 19/6 – Aachen 32/12, Düsseldorf 33/12).

Im Altersaufbau der Befragten zeigt sich ebenso wie bei den Berufen eine relativ breite Streuung – z. T. hängen beide ja unmittelbar zusammen (Schüler, Studenten, Rentner). Der Anteil der Jugendlichen (16 - 24 J.) beträgt im Durchschnitt aller Befragungen 24 %; er ist allerdings ebenso wie der Schüler- und Studentenanteil dadurch überhöht, daß, wie *Kuhn* (1979 a, S. 90) in Nürnberg zeigen konnte, die Verweigerungsrate bei Jugendlichen halb so hoch ist, wie bei den übrigen Altersklassen (nur die über 69 - 70jährigen sind wieder antwortbereiter). Zusätzlich überhöht sind die Jugendlichenanteile dort., wo die Befragungen von Schülern durchgeführt werden³. Der Anteil der 25 - 34jährigen beträgt 21 %. Er ist ebenso wie der Anteil der Jugendlichen vormittags am niedrigsten und zu den übrigen Tageszeiten etwa gleich hoch. Der Anteil der mittleren Jahrgänge (35 - 49 J.) liegt bei 24 % und bleibt den ganzen Tag über etwa gleich. Der Anteil der 50 - 64jährigen ist bereits deutlich niedriger (18 %); er liegt vormittags am höchsten und bleibt ab mittags etwa gleich. Die alten Innenstadtbesucher haben den geringsten Anteil (13 %); sie sind vormittags und am frühen Nachmittag am häufigsten anzutreffen.

Vergleicht man die Altersstruktur der Befragten mit derjenigen der Bevölkerung (ab 16 J.) in den entsprechenden Regierungsbezirken (für 1970) so zeigen sich einige für die Bedeutung der Innenstadt typische Abweichungen. Die jugendlichen Passanten sind mit 24 % gegenüber 15 % erheblich überrepräsentiert, die älteren Passanten (ab 50 J.) sind dagegen mit 31 % gegenüber 38 % unterrepräsentiert. Die mittleren Jahrgänge (25 - 49 J.) entsprechen mit 45 % gegenüber 47 % etwa ihrem Bevölkerungsanteil.

Dies Ergebnis bestätigt die hohe Anziehungskraft der Stadtzentren für junge Menschen. Ältere Menschen sind zwar unterrepräsentiert (außer vormittags); angesichts der Tatsache, daß sie im Unterschied zu großen Teilen der übrigen Bevölkerungsgruppen nicht mehr durch bestimmte Verpflichtungen zum regelmäßigen Besuch der Innenstadt genötigt werden und daß außerdem ein Teil von ihnen aus gesundheitlichen Gründen in seiner Bewegungsfreiheit eingeschränkt ist, muß ihr Anteil aber eher als auffallend hoch bewertet werden. Ein Grund dafür ist sicher in den Erlebniswerten und sozialen Kontaktfunktionen des Zentrums zu sehen.

Vergleicht man die Altersstruktur der Passanten mit derjenigen der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels, wie sie zuletzt 1976 durch bundesweite Befragungen ermittelt wurde, so ergeben sich z. T. wieder bezeichnende Tendenzen⁴: Die jüngeren Jahrgänge haben bei den Besuchern fast ebenso hohe Anteile wie bei den Passanten (Jahrgangsstärke bis 25/24 J.: 2,52 % zu 2,66 %, bis 40/34 J.: 2,2 % zu 2,1 %), die mittleren Jahrgänge sind unter den Besuchern deutlich überrepräsentiert (41 - 50/35 - 49 J.: 2,3 % zu 1,6 %), die älteren Besucher sind dagegen bereits deutlich gegenüber den Passanten unterrepräsentiert (51 - 65/50 - 64 J.: 0,9 % zu 1,2 %) und alte Menschen sind unter den Besuchern halb so häufig wie unter den Passanten. Die geringeren Anteile älterer und alter Menschen in Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels sind hauptsächlich auf deren Zurückhaltung gegenüber dieser Betriebsform zurückzuführen, z. T. aber wohl auch darauf, daß der Innenstadtbesuch für sie nicht so häufig dem Einkaufen dient, wie für Besucher mittleren Alters.

Im zeitlichen Wechsel von Berufs- und Altersstruktur ergeben sich zusammenfassend folgende Grundzüge: Morgens dominieren Hausfrauen und Rentner, während Schüler und Berufstätige unterrepräsentiert sind: die Altersklassen bis 34 J. sind relativ schwach, die übrigen relativ stark vertreten. Mittags dominieren Schüler, Studenten und Erwerbstätige (besonders Angestellte und Beamte) und dementsprechend jüngere und mittlere

3 Wegen des stärker überhöhten Anteils Jugendlicher wurde Bochum (38 %) bei den Durchschnittswerten nicht mit berücksichtigt.

4 Unveröffentlichte Tab. der BAG Köln (Werte für Donnerstag). Angesichts der abweichend festgesetzten Klassengrenzen bei Besucher- und Passantenbefragungen werden die mittleren Prozentanteile je Jahrgang verglichen.

Jahrgänge. Am frühen Nachmittag nimmt meist der Anteil der Hausfrauen wieder zu, z. T. ist auch derjenige der Schüler, Studenten und Rentner relativ hoch. Am Spätnachmittag dominieren die Erwerbstätigen (nun stärker auch Arbeiter) und damit vor allem die mittleren Jahrgänge. Insgesamt kann zu allen Tageszeiten eine große Benutzervielfalt festgestellt werden (die größte Gruppe der Erwerbstätigen setzt sich ja aus mehreren Teilgruppen zusammen).

Besuchstypen nach vorhergehendem und anschließendem Aufenthalt

Für die Art des Innenstadtbesuchs ist neben den herkömmlichen sozialen Besuchermerkmalen ein anderer, bisher kaum beachteter Gesichtspunkt von Bedeutung: Die Tätigkeit der Innenstadtbesucher, die zum Weg in das Zentrum benutzten Verkehrsmittel und weitere hier nicht verfolgte Merkmale (z. B. Aufenthaltsdauer, Gruppengröße) stehen in deutlichem Zusammenhang damit, ob der Besucher von seiner Wohnung ins Zentrum gekommen ist und anschließend direkt wieder heimfährt, ob er auf dem Weg zwischen Wohnung und Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz ist oder ob er vom Arbeitsplatz gekommen ist und anschließend wieder dorthin zurückkehrt. Die aus der Kombination von Wohnung, Arbeitsplatz, Ausbildungsstätte und sonstigen Einrichtungen als vorhergehendem bzw. anschließendem Aufenthaltsort theoretisch sich ergebenden 16 Möglichkeiten sind in Tabelle 28 zu den sieben wichtigsten Besuchstypen zusammengefaßt (städteweise Ergebnisse s. Anhang-Tab. 2).

Weitaus wichtigster Typ ist der unmittelbar von der Wohnung ausgehende und gleich anschließend dort endende Innenstadtbesuch. Zu ihm gehört im Durchschnitt aller Befragungszeiten jeder zweite Befragte. Vormittags ist sein Anteil meist am höchsten (54 %), mittags meist am niedrigsten (40 %) – extrem niedrig ist er mittags in der Kleinstadt Soest durch die dortige Mittagspause der Geschäfte (15 %).

Die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz bzw. meist umgekehrt zwischen Arbeitsplatz und Wohnung haben im Tagesmittel eine untergeordnete Bedeutung (12 %). Am Spätnachmittag spielen sie jedoch eine beträchtliche Rolle für die Belebung des Stadtzentrums (21 %). In kleineren Städten mit umfangreichen zentrumsnahen Wohnmöglichkeiten erlangen die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz auch mittags größere Bedeutung (Bad Godesberg, Soest). Wege zwischen Schule und Wohnung haben durch die Beschränkung der Umfrage auf Passanten mit mehr als 15 Jahren selbst mittags eine relativ geringe Bedeutung für das Stadtzentrum, doch gibt es entsprechend der Lage von höheren Schulen und Haltestellen sowie bestimmten Schülertreffpunkten beträchtliche Unterschiede.

Vielfach sind zwischen Wohnung und Innenstadt noch andere Erledigungsorte geschaltet; z.B. macht jemand vor oder nach dem Gang durch das Stadtzentrum noch einen Behörden-, Büro-, Krankenhaus- oder Privatbesuch außerhalb der Innenstadt. Dieser Besuchertyp erreicht meist vor- und nachmittags die höchsten Werte.

Im Zusammenhang dieser Arbeit interessieren besonders die Kurzbesuche im Zentrum, die vom Arbeitsplatz aus begonnen werden und nach denen man zum Arbeitsplatz zurückkehrt. Im Tagesmittel hat zwar auch dieser Besuchstyp eine untergeordnete Bedeutung (10 %), gerade hier bestehen aber ausgeprägte tageszeitliche Unterschiede: Mittags ist ihm nämlich jeder vierte Innenstadtbesucher zuzurechnen (24 %!). Vormittags erreicht er 8 %, nachmittags nur noch 7 % bzw. später 2 %. Hiermit bestätigt sich nachdrücklich das bei Passantenzählungen gewonnene Bild: der Besuchstyp Arbeitsplatz – Innenstadt – Arbeitsplatz wird durch die Einrichtung von Fußgängerbereichen besonders gefördert; da er vor allem in der Mittagszeit auftritt, führt diese Verstärkung zu einer überproportionalen Belebung dieses Zeitabschnittes. Besonders hohe Mittagsanteile dieses Besuchstyps sind dort festzustellen, wo es in großem Umfang zentrale Arbeitsplätze des tertiären Sektors gibt (Aachen, Bonn, Bad Godesberg, Düssel-

Tabelle 28:

Besuchstyp der Innenstadtbesucher entsprechend vorhergehendem und anschließendem Aufenthalt nach Befragungszeit¹.

Beispielstädte (Zahl)	Befragungs- zeit	Besuchstypen (in %)						Ü
		WIW	WIA AIW	WIS SIW	WIÜ ÜIW	AIA	SIS SIA AIS	
A (5)	9 - 12	54	8	4	16	8	2	7
	12 - 14	40	10	7	11	24	1	7
	14 - 16	48	9	6	20	7	1	9
	16 - 19	48	21	2	16	2	1	9
	Mittel 9 - 19	48	12	5	16	10	1	8
B (14)	Mittel 9 - 19	50	12	5	15	11	1	7

I = Innenstadt, W = Wohnung, A = Arbeitsplatz, S = Schule, Universität, Ü = Übriges

¹ Städteweise Ergebnisse s. Anhang-Tab. 2

A = Durchschnitt aus 5 Beispielstädten mit Befragungen zu allen 4 Zeitabschnitten: Bochum, Bonn, Bad Godesberg, Koblenz, Mülheim.

B = Durchschnitt aus allen 14 Beispielstädten.

dorf, Koblenz) bzw. wo der übrige Passantenstrom in der Innenstadt mittags weitgehend zum Erliegen kommt (Soest).

Im Prinzip entsprechen die Besuchstypen Schule – Innenstadt – Schule bzw. Arbeitsplatz dem eben besprochenen Typ. Anteilsmäßig ist dieser Besuchstyp allerdings (u. a. wieder durch die Altersgrenze von 16 J.) ganz unbedeutend. – Ebenfalls meist unbedeutend sind alle anderen Kombinationstypen, auf die deshalb hier nicht weiter eingegangen werden braucht.

Wie sich in den folgenden Kapiteln zeigen wird, sind die hier vorgeschlagenen Besuchstypen für die Einschätzung der Innenstadtbesuche als Teil des gesamten räumlich-funktionalen Verhaltensspektrums oft aufschlußreicher, als die herkömmlichen sozial-ökonomischen Untergliederungen. Insgesamt ergibt sich ein vielfältiges Bild. Zwar ist der Besuchstyp Wohnung – Innenstadt – Wohnung am häufigsten, die anderen Typen erreichen jedoch zusammengenommen die gleiche Bedeutung – eine Tatsache, die man bei den bisherigen Innenstadtdiskussionen vernachlässigt hat und die unter anderem als ein Zeichen für urbane Vielfalt gewertet werden kann.

5.3 Tätigkeiten während der Geschäftszeit

Unter den Tätigkeiten beim Innenstadtbesuch steht das Einkaufen bisher eindeutig im Mittelpunkt der planerischen Überlegungen zur Anlage und Gestaltung von Fußgängerbereichen. Dies ist bedingt durch die Vorrangstellung des Einzelhandels unter den Nutzungen der belebtesten Straßen, die damit als erste für die Umwandlung zu Fußgängerstraßen geeignet erscheinen. Dem Handel kommt in unseren Innenstädten die Funktion des Passantenmagneten zu. Dennoch hängt langfristig die Attraktivität der Innenstädte gerade davon ab, daß der Handel weder funktional noch baulich absolut dominiert, sondern ergänzenden Funktionen Raum läßt. So ist z. B. die größere Attraktivität der Kau-

finger- und Neuhauser Straße in München gegenüber entsprechenden Straßen in Köln (Hohe Straße - Schildergasse) und Frankfurt (Zeil) wesentlich durch ihre größere bauliche und funktionale Vielfalt bedingt. In der Frankfurter Zeil wurde die einseitig kommerzielle Orientierung und das Fehlen ausgleichender Aktivitäten nach der Einrichtung des Fußgängerbereichs sogar besonders offensichtlich (s. Durth 1976, S. 177 f.), während in München die gelungene Gestaltung des Fußgängerbereichs eher die Dominanz des Handels abmildert (nach Meinung von Kritikern verschleiert).

Sicher wäre es nicht sinnvoll, nun in das Gegenteil zu verfallen und den Einzelhandel aus den Planungsmaßnahmen zu verdrängen. Es scheint vielmehr notwendig, die Beziehungen zwischen Einkaufen und sonstigen Nutzungen zu erfassen und beim Einkaufen auf die Beziehungen zwischen Passantenmagneten (Waren- und Textilkaufhäusern) und Fachgeschäften einzugehen. Diese Beziehungen, die bei der traditionellen funktionalen Kartierung nur als räumliches Nebeneinander, als Vergesellschaftungstyp erfaßt werden können, zeigen sich bei der Befragung als Tätigkeitskombinationen einzelner Personen. Je vielfältiger diese Kombinationen sind, desto intensiver ist das Beziehungsgefüge.

Tätigkeitsarten (Besuchsründe)

Ausgehend von der Defintion der Stadt und speziell der Innenstadt als ein Ort vielfältig differenzierter Nutzungsarten werden die Gründe für den Aufenthalt im Stadtzentrum wesentlich stärker untergliedert, als dies allgemein üblich ist. Im Unterschied zu anderen Untersuchungen wird dagegen auf eine Differenzierung der Einkaufszwecke verzichtet (s. Tab. 29 und Anhang-Tab. 3). Bei der Interpretation der Tätigkeitsarten (Besuchsründe) müssen einige methodisch bedingte Einschränkungen berücksichtigt werden, auf die vorweg verwiesen werden soll.

Da die Befragungen mitten während des Weges durch die Innenstadt durchgeführt wurden, konnten nur diejenigen Tätigkeiten erfaßt werden, die bereits ausgeübt oder doch fest geplant waren, nicht aber später spontan sich ergebende Tätigkeiten. Die Befragter waren zwar angewiesen, ausdrücklich jede mögliche Tätigkeitsart abzufragen, doch ist festzustellen, daß durch die Neigung auch der Befragten, das Interview möglichst zügig weiterzuführen, am ehesten die bedeutsameren, spontan präsenten Tätigkeitsarten erfaßt werden, unwichtige bzw. nur nebenher ausgeübte Tätigkeiten dagegen momentan vergessen werden können.

Die Anteilswerte der Tätigkeitsarten beziehen sich nicht auf jede einzelne Erledigung, sondern auf die jeweils ausgewiesene Tätigkeitskategorie. Auch wenn also jemand mehrere Einkäufe gemacht hat oder sowohl eine Bank, als auch ein Reisebüro aufgesucht hat, zählt dies für die jeweilige Kategorie nur einfach. Da nun vor allem beim Einkaufen meist mehrere Geschäfte aufgesucht werden, man aber selten an einem Tag zu mehreren Ärzten oder Banken geht, bedeutet dies, daß der Anteil der Einkäufe an allen Einzeltätigkeiten höher liegt, als der hier erfaßte Anteil an den Tätigkeitskategorien. Zum räumlichen Bezug der Ergebnisse ist festzuhalten, daß die Befragungen zwar überwiegend, aber nicht ausschließlich in Fußgängerstraßen durchgeführt wurden und daß die angegebenen Tätigkeiten auf dem gesamten Weg durch die Innenstadt ausgeübt worden sein können – sich also nicht auf den mehr oder weniger zufälligen räumlichen Bezugsrahmen der Befragungsstraße beschränken. Entsprechendes gilt für den zeitlichen Bezug, der nur den Befragungszeitpunkt angibt, nicht aber den Tätigkeitszeitpunkt, der je nach Aufenthaltsdauer mehr oder weniger verschieden davon sein kann.

Die Gesamtzahl der angegebenen Tätigkeitsarten liegt bei 1,7 Arten je Befragten. In einigen Städten und zu einigen Zeiten haben die Befragten auch wesentlich mehr Tätigkeitsarten angegeben (Maximum im Tagesdurchschnitt 2,0 und zu einer einzelnen Tageszeit 2,4).

Einkaufen, dem hier das Aufsuchen von Reinigung und Friseur hinzugerechnet wird, bildet ausnahmslos und mit erheblichem Abstand die wichtigste Tätigkeitskategorie beim Innenstadtbesuch. Durchschnittlich geben 69 % der Befragten als einen ihrer Besuchs-

Tabelle 29:
Tätigkeitsart beim Innenstadtbesuch nach Befragungszeit¹.

Beispielstädte (Zahl)	Befragungszeit	Tätigkeitsarten (in % – Mehrfachnennungen)										Tätigkeitsarten
		Einkauf, Fris. Reinigung	Behörde	Bank, Post, Vers., Reiseb.	Arzt, Anwalt, Architekt	Kultur, Politik	Café, Sport, Restaurant	Privatbes., Verabredung	Stadtbummel ³	Schule, Hochschule ⁴	Arbeit ⁴	
A (3)	9 - 12	75	6	12	14	1	9	5	23	5	7	1,6
	12 - 14	67	2	8	8	2	24	5	33	5	9	1,6
	14 - 16	68	4	10	10	2	15	9	30	2	5	1,6
	16 - 19	66	3	6	9	3	18	13	33	2	4	1,6
	Mittel 9 - 19	69	5	9	10	2	16	8	30	4	6	1,6
B (12)	Mittel 9 - 19	69	5	9	10	2	16	8	33	3	10	1,7
Nürnberg ²	11 - 13	67	28		16	4	32	9	50 ³	–	–	2,1
	14.30 - 16.30	62	15		7	13	27	8	55 ³	–	–	1,9
	Mittel 11 - 16.30	64	22		11	8	30	8	53 ³	–	–	2,0

A = Durchschnitt aus 3 Beispielstädten mit Befragungen zu allen 4 Zeitabschnitten (Bonn, Bad Godesberg, Koblenz).

B = Durchschnitt aus 12 Beispielstädten (ohne Mülheim und Opladen).

1 Städteweise Ergebnisse s. Anhang-Tab. 3.

2 Nach *Kuhn* (1979, S. 103): Mittelwerte für Breite Gasse, Königstraße, Kaiserstraße.

In Tab. 29 bleiben unberücksichtigt: „etwas Bestimmtes gesucht“ (37 %), „nur Spaziergang (ohne Schaufensterbummel)“ (6 %/3 %), „Sonstiges“ (22 %/14 %).

3 In Nürnberg: „Schaufensterbummel“.

4 Von *Kuhn* nicht gesondert erfragt, vermutlich z.T. unter „Sonstiges“.

zwecke Einkaufen an. Die tageszeitlichen Schwankungen sind relativ gering. Nur Soest nimmt durch die Mittagspause seiner Geschäfte (38 % Einkauf) eine Sonderstellung ein.

Behördenbesuche spielen vor allem vormittags eine gewisse Rolle (6 %); mittags und nachmittags ist ihr Anteil meist wesentlich geringer, oft sogar vollkommen unbedeutend. Auch Besuche in den Praxen und Büros Freiberuflicher (Ärzte, Anwälte, Architekten u. ä.) konzentrieren sich auf den Vormittag (14 %); ihr Anteil behält aber auch nachmittags einige Bedeutung. Der Anteil derjenigen, die Post, Banken, Versicherungen oder Reisebüros aufsuchen, ist ebenfalls vormittags am höchsten (12 %); er weist allerdings zwischen den verschiedenen Städten erhebliche Unterschiede auf (teils 5 - 10 %, teils 14 - 19 %), ohne daß eine Erklärung dafür erkennbar wäre. Für sich genommen scheinen die drei hier unterschiedenen Kategorien von Besuchszwecken zwar gegenüber dem Einkaufen von geringer Bedeutung zu sein – zusammengenommen werden sie aber vormittags von 32 % der Befragten angegeben und erreichen damit fast die Hälfte der Einkaufsnennungen.

Im Bereich der Freizeitaktivitäten im weiteren Sinne wurden einerseits die Besuchsanlässe in „institutionalisierten Freizeiteinrichtungen“ (Kultur, Sport, Gastronomie), andererseits die nicht derartig „vorgeplanten“ Anlässe (Privatbesuch, Verabredung, Bummel)

unterschieden. Der Anteil derjenigen, die einkehren, ist unter den mittags Befragten am höchsten (24 %), weist allerdings zwischen den Städten erhebliche Unterschiede auf. Er ist am höchsten in Düsseldorf, wo zwei Drittel der Befragungen in Altstadt und „Kö“ erfolgten (38 %) und am niedrigsten in der neuen City von Leverkusen (9 %). Vormittags ist er besonders niedrig, spätnachmittags nimmt er nach einem leichten Rückgang oft nochmals zu. Der Anteil derjenigen, die ihren Weg durch die Innenstadt mit einem Stadtbummel verbinden, liegt mittags und spätnachmittags am höchsten (35 %), erreicht aber auch im Tagesdurchschnitt ein Drittel¹. Der Besuch kultureller und politischer Veranstaltungen spielt tagsüber nur eine verschwindend geringe Rolle. Private Besuche und Verabredungen treten dagegen schon stärker als Anlaß von Innenstadtbesuchen hervor (8 %). Sie sind ein weiterer Hinweis auf die sozial-kommunikativen Funktionen des Stadtkerns.

Die Freizeittätigkeiten im weiteren Sinne reichen, als Besuchsgründe zusammengenommen, bis auf 86 % an die Einkäufe heran, wobei es allerdings starke Unterschiede zwischen den Städten gibt (z. T. von Befragungsstandorten und Befragungszeiten abhängig). Sie bilden damit auch quantitativ ein wesentliches Element des städtischen Lebens.

Der Anteil derjenigen, die Schul- oder Universitätsbesuch als Grund für ihren Aufenthalt im Stadtzentrum angeben, ist überwiegend sehr gering (3 %); am höchsten ist er vormittags und bzw. oder mittags. Der Arbeitsplatz wird wesentlich häufiger angegeben (10 %)², wobei hier meist die Mittagszeit die höchsten Werte aufweist. Die niedrigen Werte für Schule, Hochschule und Arbeitsplatz liegen u. a. daran, daß diese nur dann als Grund für den Innenstadtbefuch angegeben werden sollten, wenn die entsprechenden Ziele im Stadtzentrum liegen; Wege von bzw. zu außerhalb des Zentrums gelegenen Ausbildungs- und Arbeitsstätten sollten also nicht mit erfaßt werden.

Hier bestehen gewisse Abgrenzungsprobleme: Während Straßen mit umfangreichem Einkaufs- oder Freizeitangebot allgemein zum Stadtzentrum gerechnet werden, sind Arbeits- und Ausbildungsstätten, selbst wenn diese zentral liegen, weniger klar zugeordnet. Die zentralen Arbeits- und Ausbildungsplätze sollten deshalb als Grund des Innenstadtbefuchs erfaßt werden, weil die Befragten, hätten sie nicht dorthin gehen müssen, wahrscheinlich nicht zu diesem Zeitpunkt im Fußgängerbereich anzutreffen gewesen wären.

Die Bedeutung der Arbeits- und Ausbildungsstätten für die Belebung der Innenstadt wird durch die Frage nach dem Besuchszweck nur unvollständig erfaßt. Die Frage danach, wo der Weg durch die Innenstadt begonnen wurde bzw. enden soll, hatte bereits gezeigt, daß durchschnittlich 29 % der bei Befragungen zur Geschäftszeit erfaßten Wege mit Ausbildungs- oder Arbeitsstätten zusammenhängen; dabei wird gerne die Gelegenheit genutzt, damit andere Erledigungszwecke zu verbinden (s. u. Tab. 34.).

Ein Vergleich der dargestellten Befragungsergebnisse mit den von *Kuhn* (1979, S. 103) für Nürnbergs Haupteinkaufsstraßen nach Abschluß des Innenstadtbefuchs durch daheim auszufüllende Fragebögen (s. o.) erfaßten Tätigkeiten ist zwar wegen der unterschiedlichen Erhebungsmethoden und einiger Abweichungen bei den erfaßten Tätigkeiten-

1 Die Angaben für Stadtbummel dürften etwas zu niedrig liegen, da Stadtbummel überwiegend nicht als eigentlicher Grund des Innenstadtbefuchs aufgefaßt wird und deshalb nur auf eine gezielte Frage (zu der die Interviewer allerdings aufgefordert waren) angegeben wird.

2 Ein Extremfall ist Düsseldorf. Dort empfindet man einen großen Teil der umfangreichen Bürogebiete als zum Zentrum gehörig. In Düsseldorf zieht vor allem die „Kö“ in starkem Umfang „Pausenbesucher“ von nahegelegenen Arbeitsplätzen an: Im Tagesmittel kommen in ihr 23 % vom Arbeitsplatz und gehen anschließend wieder dorthin, weitere 17 % sind auf dem Weg vom oder zum Arbeitsplatz (Bolkerstraße: 22 % + 11 %, Schadowstraße: 13 % + 12 %). In der Kö nennt dadurch ein Drittel der Befragten den Arbeitsplatz (u.a.) als Grund des Innenstadtaufenthaltes.

arten nur begrenzt möglich, er erlaubt aber doch einige aufschlußreiche Beobachtungen (s. o. Tab. 29).

Die Gesamtzahl der Tätigkeitsarten ist um ein Viertel höher als der Durchschnitt aller Städte (ohne „Schule, Arbeit“); er entspricht demjenigen von Aachen und Düsseldorf. Die häufigere Nennung mehrerer Tätigkeiten ist sicher z. T. bedingt durch die methodischen Unterschiede zwischen unmittelbarer Passantenbefragung und schriftlichen Angaben nach der Heimkehr vom Innenstadtbesuch. Vergleicht man nun die einzelnen Tätigkeitsarten, so ergeben sich einige auffällige Unterschiede.

Erheblich häufiger werden in Nürnberg Freizeittätigkeiten genannt. Mittags kehren die Nürnberger ein Drittel häufiger ein (nur die Düsseldorfer übertreffen sie noch), nachmittags suchen sie sogar fast doppelt so häufig ein Café oder Restaurant auf. Dabei erreichen die am stärksten auf Einkäufe orientierten Besucher der Breiten Gasse mittags die höchsten Werte. Auch der Schaufensterbummel wird von den Nürnbergern wesentlich häufiger angegeben, wobei wiederum die Breite Gasse mit 65 % extrem hohe Werte erreicht. Möglicherweise liegt eine Ursache für die so viel häufigere Nennung in der Verwendung des engeren Begriffs „Schaufensterbummel“ an Stelle des umfassenderen Begriffs „Stadtbummel“ (Spaziergang ohne Schaufensterbummel wird nur von 5 % genannt).

Im Vergleich zu den häufigeren Freizeitnennungen fällt besonders auf, daß der Anteil der Befragten, die angeben, etwas eingekauft zu haben, in Nürnberg nur knapp denjenigen der anderen Städte erreicht. Dies bestätigt erneut, daß es auch in Einkaufsstraßen stets einen beträchtlichen Anteil von Nicht-Einkäufern gibt. Dieser beträgt im Durchschnitt ein Drittel, in einer monofunktionalen Haupteinkaufsstraße allerdings nur ein Viertel aller Passanten.

Einkäufer und Nicht-Einkäufer

Einkäufe bilden zwar weitaus die meistgenannte Tätigkeit bei Innenstadtbesuchen – nur 31 % kaufen bei ihrem Weg durch die Innenstadt nichts ein. Die besondere Attraktivität der Innenstädte, zumal gegenüber Shopping Centers am Stadtrand, oft aber auch gegenüber untergeordneten Zentren, liegt jedoch darin, daß man Einkäufe mit anderen Erledigungsarten verbinden kann. Um hier bevorzugte Kombinationen zu erfassen, wurden die Anteile der übrigen Tätigkeiten sowie die Gesamtzahl der Erledigungsarten getrennt für „Einkäufer“ und „Nicht-Einkäufer“ ermittelt (Tab. 30 und Anhang-Tab. 4).

Tabelle 30:

Einkäufer (E) und Nicht-Einkäufer (NE) nach Gesamtzahl der Tätigkeitsarten und Art der Tätigkeiten beim Innenstadtbesuch¹.

	% - Anteil der Befragten nach Gesamtzahl der Tätigkeitsarten (einschl. Einkaufen)			durchschnittl. Tätigkeitsarten	% - Anteil der von Befragten genannten Tätigkeitsarten				
	0 ²	1	2		3	Stadtbummel	Behörde, Arzt, Bank, Post usw.	Freizeit (ohne Stadtbummel)	Ausbildg. Arbeit
E	–	42	40	18	1,81	30	24	21	6
NE	8	65	24	3	1,25	37	31	29	28

¹ Durchschnitt aus 12 Beispielstädten (ohne Mülheim und Opladen). Städteweise Ergebnisse s. Anhang-Tab. 4.

² 0 = keine Erledigung in der Innenstadt, nur hindurchgegangen.

Im Durchschnitt aller Städte haben 58 % der Einkäufer mindestens eine weitere Erledigungsart angegeben. Der Summe der von den Einkäufern zusätzlich angegebenen Tätigkeitsarten schwankt von Stadt zu Stadt erheblich, liegt jedoch mit durchschnittlich 81 % beachtlich hoch – nicht zuletzt durch die zahlreichen Einkäufer mit mehr als einer zusätzlichen Erledigungsart (d.h. insgesamt drei und mehr Erledigungsarten). Von den Nicht-Einkäufern haben dagegen nur 27 % mehr als eine Erledigungsart genannt – 8 % von ihnen haben überhaupt keine der hier aufgeführten Erledigungsarten genannt, sondern sind umgestiegen, durchqueren nur die Innenstadt, wohnen dort oder haben keine Angabe gemacht. Dadurch liegt bei den Nicht-Einkäufern die durchschnittliche Zahl der Tätigkeitsarten relativ niedrig.

Vergleicht man die von Einkäufern und Nicht-Einkäufern angegebenen Tätigkeiten, so muß man berücksichtigen, daß die Prozentsummen bei den Einkäufern ohne die Einkäufe natürlich stets niedriger liegen, als bei den Nicht-Einkäufern, da nur ein Teil von ihnen weitere Tätigkeitsarten angegeben hat. Dennoch zeigt das Gesamtbild starke Parallelen zwischen den beiden Besuchergruppen. Beide spiegeln die Vielfalt des zentralen Nutzungsangebotes. Tabelle 30 zeigt aber auch bezeichnende Gewichtsverschiebungen zwischen Einkäufern und Nicht-Einkäufern. Die nach dem Einkaufen am häufigsten genannte Tätigkeitsart ist der Stadtbummel. Er wird oft als ein ergänzender Bestandteil des Einkaufsbesuchs angesehen, doch ist der Anteil derjenigen, die einen Stadtbummel angeben, nur in zwei (von 12) Fällen bei den Einkäufern, in acht Fällen dagegen bei den Nicht-Einkäufern deutlich höher (Durchschnitt bei den Nicht-Einkäufern 37 %, bei den Einkäufern bei 30 %). Das heißt, daß Stadtbummel auch während der Geschäftszeit keineswegs nur bei Einkaufsbesuchen, sondern ebenso als eigenständiger Hauptgrund bzw. ergänzend zu anderen Gründen anzutreffen ist.

Die übrigen Tätigkeitsarten (zur besseren Übersicht hier zusammengefaßt) stehen sachlich in keinem so direkten Bezug zum Einkaufen, wie der Stadtbummel. Im Durchschnitt aller befragten Städte entfallen auf Freizeittätigkeiten (außer Stadtbummel), geschäftliche Erledigungen im weitesten Sinne (einschließlich Arzt, Reisebüro u. ä.) und Ausbildungs- oder Arbeitsplatz bei den Nicht-Einkäufern jeweils fast gleich viele Nennungen (28 - 31 %), während bei den Einkäufern die ersten beiden Gruppen ebenfalls häufig (21 % bzw. 24 %), Ausbildungs- und Arbeitsplätze dagegen nur ganz selten (6 %) als Grund des Innenstadtbesuchs genannt werden. – Zwischen den Städten gibt es dabei, bedingt vor allem durch unterschiedliche Funktionen und Befragungszeiten, erhebliche Unterschiede, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

Tätigkeitstypen

Will man die Innenstadtbesucher nach den von ihnen ausgeübten Tätigkeiten typisieren, so ist die Kombination zwischen den Tätigkeitsarten wichtig (Tab. 31 und Anhang-Tab. 5). Als Grundkategorien lassen sich unterscheiden: Einkaufen (E), Freizeit und Soziales (F) sowie sonstige Erledigungen, einschließlich Ausbildung und Arbeit (S). Die Kombinationsmöglichkeiten dieser drei Tätigkeitskategorien lassen sich zu fünf Tätigkeitstypen zusammenfassen:

nur E = Besucher, die nur Einkaufen;

E + F (+ S) = Besucher, die Einkaufen und Freizeittätigkeiten miteinander verbinden (einschließlich derer, die noch sonstige Tätigkeiten angeben);

E + S = Besucher, die Einkaufen nur mit anderen als Freizeittätigkeiten verbinden (z.B. mit geschäftlichen Erledigungen oder Arbeit);

F (+ S) = Besucher, die für Freizeittätigkeiten oder Entsprechendes im Stadtzentrum sind, dabei nicht einkaufen, möglicherweise aber noch sonstige Erledigungen machen;

nur S = Besucher, die weder Einkäufe, noch Freizeittätigkeiten angeben, sondern nur sonstige Erledigungen (Geschäftliches, Arzt, Ausbildung, Arbeit usw.).

Bei der Kombination mehrerer Tätigkeitsarten kann zwar nicht gesagt werden, was der Hauptgrund für den Innenstadtbesuch ist, ob jemand z.B. in erster Linie für einen Stadtbummel mit seiner Freundin gekommen ist und dabei zufällig etwas Schönes entdeckt und ihr kauft, oder ob jemand eine lange Einkaufsliste hatte und sich am Ende, erschöpft oder zufrieden, noch in ein Straßencafé setzt. Unter dem Gesichtspunkt der „inneren Struktur“ der Stadt, der Möglichkeit für den Besucher, verschiedene Tätigkeiten miteinander zu verbinden und der Notwendigkeit für den Planer, eine benutzerfreundliche Mischung anzustreben, ist diese Unterscheidung aber auch nicht von vorrangiger Bedeutung.

Tabelle 31:
Tätigkeitstyp beim Innenstadtbesuch nach Befragungszeit:

E = Einkauf, Friseur, Reinigung;
F = Kultur, Kino, Politik, Café, Restaurant, Sport, Privatbesuch, Verabredung, Stadtbummel;
S = Sonstige Erledigungen, Ausbildung, Arbeit.

Beispielstädte (Zahl)	Befragungszeit	Tätigkeitstyp (in %)				nur S
		nur E	E + F (+S)	E + S	F (+S)	
A (3)	9 - 12	35	21	21	12	11
	12 - 14	29	27	11	26	7
	14 - 16	31	28	11	20	11
	16 - 19	27	34	7	24	7
	Mittel 9 - 19	31	28	13	21	9
B (12)	Mittel 9 - 19	30	30	11	19	11

A = Durchschnitt aus 3 Beispielstädten mit Befragungen zu allen Zeitabschnitten (Bonn, Bad Godesberg, Koblenz).

B = Durchschnitt aus 12 Beispielstädten (ohne Mülheim und Opladen).

1 Städteweise Ergebnisse s. Anhang-Tab. 5.

Weitaus die wichtigsten Tätigkeitstypen sind die „reinen Einkäufer“ und die Einkäufer mit Freizeittätigkeiten (und u.U. außerdem noch anderen Tätigkeiten); sie kommen im Durchschnitt aller Städte gleich häufig vor (30 %), doch sind die reinen Einkäufer häufiger im Übergewicht. Vor allem vormittags und nachmittags ist der Anteil der reinen Einkäufer relativ hoch, während die Kombination von Einkauf und Freizeit mittags und z.T. auch spätnachmittags besonders häufig ist. Andere als Freizeittätigkeiten werden viel seltener mit Einkäufen verbunden (Durchschnitt 11 %) – am meisten kommt dies vormittags vor. Freizeittätigkeiten ohne Einkäufe (aber u.U. mit sonstigen Tätigkeiten) sind am dritthäufigsten (19 %); sie kommen besonders mittags, z.T. auch nachmittags vor. Besucher, die ausschließlich andere Erledigungen als Einkäufe und Freizeittätigkeiten machen, sind relativ selten (11 %). Vormittags ist ihr Anteil allerdings in mehreren Städten deutlich höher – dies entspricht dem höheren Vormittagsanteil des Kombinationstyps von Einkäufen und Sonstigem.

Räumliche Unterschiede

Entsprechend der räumlichen Differenzierung der Innenstadtfunktionen sind auch die Tätigkeitstypen von Straße zu Straße verschieden. Dies zeigt sich, obwohl allgemein nach der Tätigkeit beim Innenstadtbesuch gefragt wurde und sich damit die Antworten nicht nur auf die Straßen beziehen, in denen die Interviews stattfanden (Tab. 32).

Die Anteile der „Nur-Einkäufer“ sind in den weniger zentralen Geschäftsbereichen stets geringer. Die Kombination von Einkauf und Freizeit ist in Aachen und Düsseldorf am häufigsten in der Hauptgeschäftsstraße, in Bonn und Koblenz dagegen häufiger in den weniger zentralen Straßen zu finden. Innenstadtbereiche mit ausgesprochener Freizeitorientierung fallen in Aachen (Krämergasse/Markt) und Düsseldorf (Bolkerstraße, Königsallee) besonders auf – in der Bolkerstraße gehört selbst während der Geschäftszeit jeder Dritte zu diesem Typ! In diesen beiden Städten haben die Haupteinkaufsstraßen besonders geringe Anteile des Besuchertyps 4 – ein Zeichen für die weit fortgeschrittene Spezialisierung von Freizeitbereichen auf Kosten der entsprechenden Funktionen in den Hauptgeschäftsstraßen. Besucher mit ausschließlich sonstigen Tätigkeiten sind gleichmäßiger verteilt – ebenso diejenigen, die Einkäufe mit sonstigen Tätigkeiten verbinden.

Tabelle 32:
Tätigkeitstyp beim Innenstadtbefuch nach Befragungsstandorten.

Stadt/ Straße	Tätigkeitstyp (in %) ¹				nur S
	nur E	E + F (+S)	E + S	F (+S)	
Aachen					
Adalbertstraße	22	54	17	4	4
Dahmengraben	33	36	19	8	4
Krämergasse/Markt	15	39	9	23	13
Bonn					
Remigiusstraße	30	30	12	19	9
Sternstraße	19	38	16	20	7
Düsseldorf					
Schadowstraße	20	46	14	10	10
Bolkerstraße	16	31	10	32	12
Königsallee	15	36	13	24	13
Koblenz					
Löhrstraße	33	23	8	26	10
Zentralplatz	28	30	12	23	8

1 E = Einkauf, F = Freizeit, S = Sonstiges; ausführlicher s.o. Tab. 31.

Der Gesichtspunkt der räumlichen Differenzierung der Besucherstruktur soll hier nicht weiter vertieft werden³. Schon diese erste Analyse zeigt, daß bei Passantenbefragungen mehr als bisher darauf geachtet werden sollte, an welchen Stellen die Passanten angesprochen werden, weil dies von erheblichem Einfluß auf die Benutzerstruktur sein kann. Vor allem aber müßte die Planung im Interesse einer möglichst vielfältigen, „urbanen“ Nutzungs- und Kommunikationsstruktur darum bemüht sein, eine zu starke Spezialisierung und funktionale Absonderung der Tätigkeitsberichte zu vermeiden, weil die Benutzer grobenteils verschiedene Tätigkeitsarten miteinander verbinden. Die Integration der verschiedenartigen Angebote kann erreicht werden einerseits durch engere räumliche Nachbarschaft bzw. Durchmischung, andererseits durch bessere Verbindungswege zwischen den verschiedenen Teilbereichen, die heute oft durch stark befahrene Straßen voneinander getrennt sind (besonders in Aachen und Düsseldorf). Dies wäre eine wesentliche Funktion komplexer Fußgängerbereiche, die eben über die Haupteinkaufsstraßen hinausgehen müßten.

3 Siehe dazu ausführliches am Beispiel von 5 Nürnberger Straßen *Kuhn* (1979).

Berufsspezifische Unterschiede

Die Tätigkeiten beim Innenstadtbesuch hängen mit dem Beruf der Innenstadtbesucher zusammen (Tab. 33). So ist der Anteil der Nur-Einkäufer bei den Hausfrauen fast immer am höchsten (nur eine Ausnahme, Durchschnitt 37 %). Allerdings gibt es bei der Hälfte der Städte nur relativ geringe Unterschiede zu einer oder mehreren der anderen Gruppen. Am geringsten ist der Anteil der Nur-Einkäufer bei den Schülern (3 Ausnahmen, Durchschnitt 23 %), doch sind auch hier die Unterschiede meist nur gering. Die Kombination von Einkäufen und Freizeittätigkeiten (u.U. auch noch sonstigen Tätigkeiten) ist bei Hausfrauen ebenfalls am häufigsten (36 %) – hier sind die Unterschiede jedoch sehr gering (niedrigste Anteile: Schüler und Berufstätige mit 29 % bzw. 28 %). Auch bei der Kombination von Einkäufen mit sonstigen Besuchszwecken (ohne Freizeit) stehen die Hausfrauen im Durchschnitt knapp an der Spitze (16 %) und Schüler sowie Berufstätige am Ende (10 % bzw. 12 %), ohne daß hier die Unterschiede aussagekräftig wären. Nimmt man alle mit Einkäufen verbundenen Innenstadtbesuche zusammen, so zeigt sich, daß nur 12 % der Hausfrauen im Stadtzentrum nicht auch etwas eingekauft haben. Die zweithöchste Bedeutung haben Einkäufe bei Rentnern (26 % ohne Einkäufe). Sowohl Berufstätige, wie Schüler sind dagegen wesentlich häufiger (36 % bzw. 39 %) ausschließlich aus anderen Gründen im Stadtzentrum; dabei spielt das alleinige Aufsuchen von Ausbildungs- oder Arbeitsplatz, das einen Teil dieses Typs bildet, keineswegs die größte Rolle, sondern, vor allem bei Schülern und Studenten, das Freizeitangebot der Innenstadt im weitesten Sinne.

Tabelle 33:
Tätigkeitstyp beim Innenstadtbesuch nach dem Beruf des Befragten¹.

Beruf	Tätigkeitstyp (in %) ²				
	nur E	E + F (+S)	E + S	F (+S)	nur S
Hausfrau	37	36	16	7	5
Schüler, Student	23	29	10	31	8
Rentner	28	33	14	18	8
Erwerbstätiger	25	28	12	20	16

1 Durchschnitt aus 8 Städten mit Befragungen zu mindestens 3 Tageszeiten (ohne Mülheim und Opladen).

2 E = Einkauf, F = Freizeit, S = Sonstiges; ausführlicher s.o. Tab. 31.

Insgesamt spielen Einkäufe bei Hausfrauen zwar die größte Rolle, doch nennt die Mehrzahl der einkaufenden Hausfrauen zusätzlich andere Tätigkeitsarten beim Innenstadtbesuch (37 % zu 51 % bzw. 1 : 1,4). Auch die Hausfrauen, die im Mittelpunkt der Überlegungen von Planern, Politikern und Interessenvertretern für ein „optimales Einkaufszentrum Innenstadt“ stehen, haben also überwiegend weitreichende Besuchsgründe! Bei den Einkäufern aus anderen Gruppen spielen die zusätzlichen Tätigkeitsmöglichkeiten sogar eine noch größere Rolle (1 : 1,6/1,7). Das meist mit sozialen Kontakten verknüpfte Freizeitangebot der Innenstadt wird vor allem von Rentnern (51 %) und Schülern (60 %) wahrgenommen, es hat aber auch für die Hausfrauen (43 %) und Berufstätige eine erhebliche Bedeutung.

Zusammenhang mit dem Besuchstyp

Die Art der Tätigkeit beim Innenstadtbesuch hängt nicht nur unmittelbar mit den sozialen Merkmalen des Besuchers zusammen, sondern auch mit dem vorhergehenden und anschließenden Aufenthaltsort, wie er in Kapitel 5.1 als „Besuchstyp“ erfaßt wurde (s.o. Tab. 28). Den drei wichtigsten Besuchstypen Wohnung – Innenstadt – Wohnung, Arbeits-

platz – Innenstadt – Wohnung (oder umgekehrt) und Arbeitsplatz – Innenstadt – Arbeitsplatz entsprechen deutlich unterschiedliche Tätigkeitstypen (Tab. 34).

Tabelle 34:
Tätigkeitstyp beim Innenstadtbesuch nach Besuchstyp¹

Besuchstyp ²	Tätigkeitstyp (in %) ³				nur S
	nur E	E + F (+S)	E + S	F (+S)	
WIW	36	34	15	11	5
WIA/AIW	27	24	15	14	21
AIA	16	21	13	30	20

1 Durchschnitt aus 8 Städten mit Befragungen zu mindestens 3 Tageszeiten (ohne Mülheim und Opladen).

2 I = Innenstadt, W = Wohnung, A = Arbeitsplatz. Zum Anteil der Besuchstypen s. Tab. 28.

3 E = Einkauf, F = Freizeit, S = Sonstiges. Ausführlicher s.o. Tab. 31.

Der Tätigkeitstyp der Nur-Einkäufer erreicht überwiegend bei den rein wohnungsbezogenen Besuchstypen den höchsten Anteil (36 %). Bei Besuchern auf dem Arbeitsweg ist er von geringerer Bedeutung (27 %). Die in einer Arbeitspause durch das Zentrum gehenden Besucher sind am seltensten nur zum Einkaufen im Zentrum (16 %)⁴. Auch die Kombination von Einkauf und Freizeit (überwiegend Stadtbummel) ist bei den rein wohnungsbezogenen Besuchstypen am häufigsten (34 %) und bei den in einer Arbeitspause Kommenden am seltensten (21 %). Bei der Kombination von Einkäufen mit sonstigen Erledigungen (ohne Freizeit) ist das Bild uneinheitlich. In drei Städten haben hier die in einer Arbeitspause Kommenden den höchsten Anteil (dies ergibt sich z.T. bereits daraus, daß bei zentral gelegenen Arbeitsplätzen „Arbeit“ mit als ein Grund des Innenstadtaufenthaltes gerechnet wurde). Im Durchschnitt aller Städte sind bei den drei Besuchstypen Einkäufe und sonstige Erledigungen etwa gleich oft miteinander kombiniert. Nimmt man alle mit Einkäufen verbundenen Tätigkeitstypen zusammen, so sind diese bei den rein wohnungsbezogenen Besuchen ganz dominierend (85 %), bei Besuchern auf dem Arbeitsweg machen sie knapp zwei Drittel der Tätigkeiten aus und bei in der Arbeitspause kommenden Besuchern genau die Hälfte.

Freizeitaktivitäten (u.U. kombiniert mit sonstigen Tätigkeiten außer Einkaufen) sind vor allem für in einer Arbeitspause kommende Besucher charakteristisch (30 %). Bei Besuchern auf dem Arbeitsweg kommen sie nur halb so häufig vor und unter den rein wohnungsbezogenen Besuchern sind es noch etwas weniger. Sonstige Erledigungen ohne Einkauf und Freizeit sind vor allem für mit dem Arbeitsplatz zusammenhängende Besuche von Bedeutung (20 % - 21 %).

Insgesamt bestätigt die in Tabelle 34 vorgenommene Kombination von Besuchs- und Tätigkeitstypen, daß die nicht rein wohnungsbezogenen Innenstadtbesucher einen wesentlichen Faktor für die Vielfalt und Differenzierung der Tätigkeiten im Stadtzentrum bilden.

Rolle der „Passantenmagneten“

In Anbetracht der besonderen Bedeutung, die man allgemein bei der Planung von Stadtzentren und speziell bei der Ausweisung von Fußgängerbereichen den als „Passanten-

4 Wenn der Arbeitsplatz im Stadtzentrum lag, wurde er als ein Grund für den Innenstadtbesuch bewertet. Dadurch sind reine Einkäufer bei mit dem Arbeitsplatz zusammenhängenden Besuchstypen notwendigerweise geringer.

magneten“ wirkenden großen Waren- und Textilkaufhäusern zuziibt, wurde bei den Passantenbefragungen erfaßt, in welchem Umfang die einkaufenden Innenstadtbesucher diese Betriebe aufsuchen. Weitere Gründe für diese Frage waren einerseits die von den Großbetrieben ausgehenden Strukturveränderungen (Flächenerweiterung der Großbetriebe und Mietpreissteigerungen in ihrem Gravitationsfeld), andererseits die z.T. ideologisch motivierte Kritik an der städtebaulichen und oft auch planungspolitischen Sonderrolle dieser Unternehmen.

Tabelle 35:

Anteil der Einkaufenden, die ein Waren- oder Textilkaufhaus aufsuchen und Anteil der in ein Waren- oder Textilkaufhaus Gehenden, die außerdem ein Fachgeschäft aufsuchen.

Stadt/ Straße	Waren-/Kaufhausbesucher in % aller Einkaufenden	% der Warenhausbesucher, die außerdem Fachgeschäfte aufsuchen
Aachen	75	74
Adalbertstraße	80	69
Dahmengraben	82	76
Krämergasse	53	80
Bielefeld	70	81
Bochum	74	66
Bonn	69	73
Remigiusstraße	72	72
Sternstraße	66	74
Dortmund	75	77
Düsseldorf	63	61
Schadowstraße	87	59
Bolkerstraße	40	66
Königsallee	52	62
Hamm	77	64
Koblenz	81	61
Löhrstraße	80	63
Zentralplatz	82	52
Leverkusen	89	33
Soest	61	73
Mittel	74	65

Die Befragungen ergaben eine ganz hervorragende Bedeutung der Passantenmagneten, die im Durchschnitt aller Städte von 74 % der Einkäufer aufgesucht werden (Tab. 35). Zwar ist die Streubreite zwischen den Städten relativ gering, doch lassen die Unterschiede z.T. gut die jeweilige Situation des Zentrums erkennen: Leverkusen mit seinem neu errichteten zentralen Einkaufsbereich hat den höchsten Anteil (89 %); es folgen mit einigem Abstand Koblenz und Essen, in denen ebenfalls Warenhäuser stark dominieren; den geringsten Anteil hat Soest, in dem es diese Vertriebsform erst ansatzweise gibt.

Die Aufgliederung nach einzelnen Befragungsstandorten für Aachen, Bonn, Düsseldorf und Koblenz weist auf erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Straßen des Zentrums hin. In ausgesprochenen Kaufhausstraßen gehen 80 % und mehr der Einkäufer in derartige Geschäfte (Ausnahme: Remigiusstraße in Bonn). In nahegelegenen Nebengeschäftsstraßen sinkt der Anteil deutlich ab – immerhin beträgt er selbst in der Düsseldorfer Altstadt (Bolkerstraße) noch 40 % und in der renommierten „Kö“ sogar 52 %.

Stärkere, aber oft noch typischere Schwankungen zeigen sich beim Anteil der Waren- und Textilkaufhausbesucher, die außerdem noch Fachgeschäfte aufsuchen. In Leverkusen ist er extrem niedrig (33 %) – ein Zeichen für das einseitige Nutzungsangebot und Käuferverhalten in dieser als integriertes Shopping-Center angelegten Stadtmitte. Auch in Essen ist er ausgesprochen niedrig (54 %). In den übrigen Städten liegt der Anteil meist zwischen 61 % und 73 %. Die straßenweise Aufschlüsselung zeigt, daß die Warenhausbesucher vor allem bei randlichen und einseitig strukturierten Warenhausbereichen stark überdurchschnittlich auf diesen Betriebstyp fixiert sind. Diese einseitig orientierte Gruppe wird bei der Analyse der zu Fuß im Zentrum zurückgelegten Wege durch ihre kurzen Wege hervorstechen.

5.4 Veränderungen der Tätigkeiten während der Geschäftszeit nach dem Umbau eines Fußgängerbereichs

Der einzige systematische Vergleich von Tätigkeiten und Zusammensetzung der Innenstadtbesucher vor und nach dem Umbau eines Fußgängerbereichs erfolgte bisher im Rahmen einer vom Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen vergebenen „Untersuchung zur Nutzung innerstädtischer Freiräume am Beispiel der Innenstadt Mülheim/Ruhr“ durch das Institut für angewandte Sozialwissenschaften (*Schulz-Heising* 1978). Die erste Befragung fand im März 1974 unmittelbar vor der Eröffnung des im Bau befindlichen Fußgängerbereichs statt, die zweite folgte im September 1974¹.

Zwar können Bedenken geltend gemacht werden, wenn aus dem Vergleich zweier auf 1 - 2 Tage beschränkter Befragungen im Abstand eines halben Jahres Aussagen über die Auswirkungen von Fußgängerbereichen gewonnen werden sollen². Es kann aber zumindest geprüft werden, ob sich gewisse in sich konsistente Entwicklungstrends beobachten lassen. Die quantitativen Ergebnisse können dabei nur als Trendanzeiger verstanden werden.

Besondere methodische Probleme ergeben sich beim Vergleich der beiden Befragungen daraus, daß erstens die untersuchten Merkmale tageszeitlich unterschiedlich ausgeprägt sind und auch tageszeitlich unterschiedliche Veränderungen zu erwarten sind und daß zweitens die Anteile der einzelnen Tageszeiten am Passantenaufkommen der insgesamt erfaßten Zeit sich verschieben. Aus diesem Grund werden zunächst für jede Tageszeit getrennt Angaben ermittelt; anschließend werden die Durchschnittswerte anhand der mit dem gezählten Passantenaufkommen gewichteten Tageszeitenwerte errechnet. Erst diese Durchschnittswerte sind repräsentativ für die Veränderung der Benutzerstruktur.

Obwohl das Einkaufsangebot gleichzeitig mit dem Umbau des Fußgängerbereichs durch die Eröffnung eines integrierten Einkaufszentrums am Hans-Böckler-Platz erheblich erweitert wurde, blieb der Anteil derjenigen Befragten, die in der Innenstadt einkauften oder geschäftliche Dinge u.ä. erledigten, im Tagesdurchschnitt unverändert bei 100 % (Tab. 36). Auch der Anteil derjenigen, die auf dem Arbeits- oder Schulweg oder beim Umsteigen den Fußgängerbereich durchquerten, blieb etwa gleich. Die Freizeittätigkeiten im weiteren Sinne (Bummel, Einkehren, private Besuche) nahmen dagegen von 67 %

1 Das Forschungsprojekt wurde sehr kurzfristig vergeben. Dadurch konnte die Benutzerstruktur vor der 1973 begonnenen Sperrung des Individualverkehrs nicht mehr erfaßt werden.

Die Temperaturen waren etwa gleich, die Witterung war im September freundlicher.

2 So fehlen bisher Erfahrungen darüber, wie konstant die Benutzerstruktur ist, wenn man z.B. immer am gleichen Wochentag über einen längeren Zeitraum hinweg befragt. Die Stetigkeit der tageszeitlichen Verteilung der Passanten (*Heidemann* 1967) läßt allerdings auf eine Konstanz der Besuchszwecke schließen – ebenso wie die in Kap. 6 analysierte Veränderung der tageszeitlichen Verteilung auf eine veränderte Besucherstruktur hinweist.

Tabelle 36:

Wichtigster Besuchszweck und sonstige Tätigkeiten beim Besuch der Innenstadt von Mülheim vor und nach dem Umbau des Fußgängerbereichs (März 1974/September 1974).

EG = Einkauf, Friseur, geschäftl. Erledigung, Behörde, Bank, Arzt u.ä.

F = Bummel, Einkehren, privater Besuch.

W = Arbeitsweg, Schulweg, nur hindurchgegangen.

		Befragungszeit (M = März, S = September)									
		10 - 18		10 - 12		12 - 14		14 - 16		16 - 18	
		M	S	M	S	M	S	M	S	M	S
Anteil an der Tages- summe der Passanten		100	100	23,6	25,6	23,3	19,1	21,4	21,7	31,7	33,7
Wichtigster Zweck (in %)	EG	70	67	81	76	66	61	72	68	64	63
	F	23	32	16	22	24	33	25	32	27	39
	W	9	6	6	5	11	9	10	7	9	5
sonstige Anlässe (in %)	EG	30	33	38	37	31	33	29	33	24	29
	F	44	47	45	48	38	43	47	50	47	47
	W	3	5	3	5	4	8	3	3	3	4
alle Anlässe (in %)	EG	100	100	119	113	107	94	101	101	88	92
	F	67	79	61	70	62	76	72	82	74	86
	W	18	11	19	10	15	17	13	10	12	9
durchschnittliche Nennungen je Befragten		1,79	1,90	1,89	1,93	1,74	1,87	1,86	1,93	1,74	1,87
F in % von EG											
wichtigster Zweck		33	48	20	29	36	54	35	47	42	62
alle Anlässe		67	79	51	62	64	81	71	81	84	93

Quelle: Erhebung des INFAS (unveröff. Zwischenbericht).

Die Angaben für die gesamte Befragungszeit 10 - 18 Uhr wurden durch die Gewichtung der zu den vier Tageszeiten ermittelten Ergebnisse mit dem jeweiligen Passantenanteil dieser Zeit im Fußgängerbereich Schloßstraße gebildet. Sie weichen von den Durchschnittswerten aller Befragten, wie sie das INFAS angibt, ab.

auf 79 % zu. Insgesamt stieg dadurch die Zahl der von den Befragten angegebenen Tätigkeitsarten von 1,79 auf 1,9 an.

Während das Spektrum aller Besuchsanlässe abgesehen von der Zunahme der Freizeittätigkeiten auffällig konstant bleibt, ergibt die Frage nach dem wichtigsten Anlaß des Innenstadtbesuchs eine deutliche Gewichtsverschiebung. Das Einkaufen und die geschäftlichen Erledigungen (aber auch Schul- und Arbeitswege) werden seltener, Privatbesuche und Freizeittätigkeiten dagegen häufiger als wichtigster Besuchgrund genannt. Beträgt das Verhältnis der Freizeitzwecke zu den Einkäufen und geschäftlichen Erledigungen im März noch 1 : 3, so steigt es bis September auf knapp 1 : 2! Bei den sonstigen Erledigungen nehmen dagegen durch häufigere Mehrfachnennungen, d.h. durch eine größere Vielfalt der Besuchszwecke, alle Besuchszwecke gleichermaßen zu.

Die geschilderten Veränderungen konzentrieren sich auf den Mittag (12 - 14 Uhr) und den späten Nachmittag (16 - 18 Uhr). Dann gewinnen die Freizeittätigkeiten gegenüber den Einkäufen und geschäftlichen Erledigungen als wichtigster Besuchszweck etwa

doppelt so stark, wie zu den beiden übrigen Tageszeiten. Nimmt man alle Anlässe zusammen, so steigen die Freizeittätigkeiten mittags am stärksten an (von 64 % auf 81 % der Einkäufe und geschäftlichen Erledigungen); zu den übrigen Zeiten nehmen sie etwa gleich stark zu. Am Spätnachmittag erreichen sie dabei fast die Bedeutung der Einkäufe und geschäftlichen Erledigungen (86 % : 92 %).

Die Umgestaltung zum Fußgängerbereich wirkt sich also in erster Linie auf die subjektive Gewichtung der Tätigkeitsarten aus: Den eher zweckrationalen Tätigkeiten wird eine geringere, den eher freizeitorientierten Tätigkeiten eine größere Bedeutung beigemessen. Insgesamt nehmen dabei mehr Besucher das innerstädtische Freizeitangebot wahr. Dies zeigt sich auch in einem etwas höheren Anteil von Befragten, die Bekannte getroffen haben oder noch verabredet sind (März 28 %, September 31 %), sowie in einem höheren Anteil zu mehreren kommender Befragter (März 29 %, September 34 %).

Hinsichtlich der Besucherstruktur lassen sich nicht so eindeutige Trends feststellen, wie beim Besucherverhalten³. Dies deutet darauf hin, daß die oben festgestellten Veränderungstrends nicht in erster Linie dadurch zustandekommen, daß nun andere Gruppen das Geschehen in der Innenstadt bestimmen, sondern zumindest zum großen Teil dadurch, daß sich die gleichen Innenstadtbesucher nach dem Umbau des Fußgängerbereichs anders verhalten.

Besonders deutlich zeigen sich die Auswirkungen des Umbaus zum Fußgängerbereich in der Beurteilung dieser Maßnahme durch die Innenstadtbesucher. Die grundsätzliche Zustimmung ist vorher wie nachher gleich überwältigend (92 % finden den Fußgängerbereich eine gute Lösung, nur 8 % bzw. 6 % sehen dabei auch Nachteile). Die Begründungen dafür lassen jedoch eine erheblich veränderte Wahrnehmung erkennen: Die Beseitigung der Verkehrsgefahren und Belästigungen wird vorher von 47 %, nachher von 38 % genannt; an die besseren Einkaufsmöglichkeiten denken vorher 25 %, nachher nur noch 17 %. Dagegen werden freizeitorientierte Gesichtspunkte wie „Stadtbild, Cafés, Bummeln, Leute beobachten, Atmosphäre“, an die vorher nur 8 % gedacht hatten, nach der konkreten Erfahrung mit dem Fußgängerbereich von 24 % genannt. Die Freizeitaspekte erreichen vor dem Umbau nur 11 % der eher zweckrational erläuterten Begründungen, nachher dagegen 44 %.

Damit zeigen sich im Urteil der Innenstadtbesucher dieselben Veränderungstendenzen von eher zweckrationalen zu stärker sozialen Perspektiven, wie sie bei der Analyse der von Planern und Politikern in die Überlegungen einbezogenen Ziele festgestellt wurden. Die relativ langsame Anerkennung sozialer Zielsetzungen als eigenständige Begründungen für die Einführung von Fußgängerbereichen dürfte unter anderem daran liegen, daß die Planer deren Bedeutung (und vor allem deren Bedeutungszuwachs) nirgends empirisch erfassen, sondern bestenfalls als Bürger in teilnehmender Beobachtung erleben. Hier kommt Erhebungen, wie sie in Mülheim durchgeführt wurden, und der zielorientierten Auswertung ihrer Ergebnisse eine besondere Bedeutung im Innovationsprozess des Ausbaus von Fußgängerbereichen zu.

5.5 Kontakte in der Innenstadt während der Geschäftszeit

Eine Auswirkung von Fußgängerbereichen, der zunehmend mehr Wert beigemessen wird, ist die Förderung sozialer Kontakte zwischen den Zentrumsbesuchern. Zwar bedeu-

3 Der Anteil der Hausfrauen nimmt vormittags ab (27 %/22 %) und am frühen Nachmittag zu (23 %/32 %); derjenige der Schüler nimmt vormittags und mittags zu (7 %/12 % bzw. 14 %/20 %) und spätnachmittags ab (16 %/10 %); derjenige der Rentner nimmt am frühen Nachmittag ab (19 %/12 %); der Anteil der Berufstätigen ändert sich den ganzen Tag über nur geringfügig.

tet jede Erledigung in einem Geschäft oder in einer sonstigen Einrichtung des Stadtzentrums soziale Kontakte (man wird beraten, muß bezahlen usw.), diese sind aber überwiegend distanziert und unpersönlich (u.U. etwas weniger bei „Stammkunden“). Für die „soziale Qualität“ eines Stadtzentrums wichtiger sind die Privatkontakte, die sich oft zufällig ergeben und für die in Fußgängerbereichen mehr Möglichkeiten bestehen: Die günstigeren Umweltbedingungen und vielleicht auch eine geänderte Einstellung zum Innenstadtbesuch scheinen dazu zu führen, daß man mit zufällig getroffenen Bekannten eher einen kleinen Schwatz macht und sich nicht nur im Vorbeihasten grüßt – oder übersieht.

Erste Versuche, quantitative Anhaltspunkte für die Häufigkeit persönlicher Kontakte zu gewinnen, wurden bei qualitativen Passantenbeobachtungen gemacht (s.o. Kap. 4.3). Im Rahmen dieser Arbeit wurde bei den Passantenbefragungen als ein Indikator für persönliche soziale Kontakte (außer mit den unmittelbaren Begleitpersonen) gefragt, ob man auf dem Weg durch die Innenstadt Bekannte getroffen hat oder noch verabredet ist.

Da sich ein erheblicher Teil dieser Kontakte zufällig ergibt, die Befragten ihren Innenstadtbesuch aber überwiegend noch nicht abgeschlossen haben, sind die auf diese Frage gegebenen bejahenden Antworten sicher zu niedrig. Da jedoch die Verzerrung für alle Gruppen etwa gleich sein dürfte und die Aufenthaltsdauer zum Zeitpunkt der Befragung nach Passantenbefragungen des INFAS (1974) auch zu den verschiedenen Befragungszeiten – überraschenderweise – etwa gleich ist¹, kann man zumindest die Relationen derjenigen, die Bekannte getroffen haben, interpretieren.

Im Durchschnitt aller Städte hat gut ein Drittel der Befragten Bekannte getroffen oder ist noch verabredet (34 %). Die Unterschiede zwischen den Städten sind überwiegend gering und z.T. auf die Befragungszeit oder die Zusammensetzung der Befragten (höherer Schüleranteil) zurückzuführen. Auffällig hoch ist der Anteil in den Mittelstädten Opladen und Soest (47 %).

Die Kontakthäufigkeit hängt zusammen mit sozialen Merkmalen der Befragten und mit der Tageszeit (z.T. interdependent). Die Unterschiede sind im Durchschnitt aller Städte relativ gering, in einzelnen Städten ergeben sich allerdings stärkere Gegensätze. Weitaus die meisten Kontakte haben Schüler und Studenten (48 %). Hausfrauen haben in 6 von 13 Städten die wenigsten Kontakte, doch ist die Differenz zu den beiden übrigen Gruppen meist gering (Durchschnitt 29 %, Erwerbstätige 30 %, Rentner 32 %). Beachtlich erscheint, daß die Rentner in 7 Städten die meisten oder zweitmeisten Kontakte haben – dies unterstreicht die soziale Funktion der Innenstadt für eine oft isolierte gesellschaftliche Randgruppe. Entsprechend dem höheren Anteil von Schülern und Studenten haben Jugendliche die meisten Kontakte (43 %); zwischen den übrigen Altersgruppen bestehen nur geringe Unterschiede (30 % - 33 %), wobei wieder die Alten relativ höhere Anteile haben.

Die Kontakthäufigkeit nimmt im Laufe des Tages spürbar zu. Vormittags ist sie am geringsten (30 %), spätnachmittags am höchsten (40 %); mittags und am frühen Nachmittag liegt sie in der Mitte. Beim Vergleich der verschiedenen Befragungsstandorte innerhalb der Städte zeigen sich überwiegend nur geringe Unterschiede. Einzige Ausnahme ist die Bolkerstraße in der Düsseldorfer Altstadt, deren Besucher um die Hälfte häufiger Bekannte getroffen haben, als die übrigen Düsseldorfer Zentrumsbesucher (33 : 22).

Insgesamt bilden Kontakte mit Bekannten einen häufigen Bestandteil von Innenstadtbesuchen. Schlüssige Aussagen über Zusammenhänge mit der augenblicklichen Stadt-

¹ Bis zu einer Stunde waren zum Zeitpunkt der Befragung in der Innenstadt unterwegs 10 - 12 Uhr: 69 %, 12 - 15 Uhr: 65 %, 15 - 18 Uhr: 66 %. Über zwei Stunden waren unterwegs 8 % bzw. 15 % bzw. 13 % (lange Aufenthalte waren also vormittags logischerweise seltener). (*Wohnen in Fußgängerbereichen* 1974, Bericht 2, Frage 4, S. 43).

struktur scheinen an Hand des vorliegenden Materials nicht möglich. Dafür müßte man u.a. erfassen, wo, wie oft und bei welchen Gelegenheiten Bekannte getroffen wurden, ob es sich um eine Verabredung oder einen Zufall handelte, wie lange der Kontakt mit den Bekannten dauerte und wie intensiv er war. Die Bedeutung der Kontakte für die Innenstadtbesucher kann also nur durch entsprechende Erhebungsverfahren erfaßt werden. Immerhin gibt es zahlreiche Hinweise darauf, daß sie eine wesentliche Rolle für das „Stadterlebnis“ und die Bindung der Bürger an ihr Stadtzentrum spielen.

5.6 Tätigkeiten außerhalb der Geschäftszeit

Nach Büro- und Ladenschluß sind die im Stadtkern sich bietenden Tätigkeitsmöglichkeiten selbstverständlich erheblich geringer. Um Art und Umfang der dann vorkommenden Tätigkeiten zu erfassen, wurden in Bonn abends und sonntagnachmittags entsprechende Befragungen durchgeführt (Tab. 37). Dabei zeigt sich, daß die Befragten etwa ebenso viele Tätigkeitsarten angeben wie zur Geschäftszeit, daß aber die Zusammensetzung viel einseitiger ist. Dies kommt vor allem durch den außerordentlich hohen Anteil des Stadtbummels, der fast von jedem Befragten angegeben wird (82 % bzw. 89 %). Dies bedeutet, daß sich außerhalb der Geschäftszeit fast jeder Innenstadtbesucher bewußt Zeit und Muße läßt, die Innenstadt zu „erleben“ und die von ihr ausgehenden vielfältigen Informationen (Menschen, Angebote, Bauten) in sich aufzunehmen, während zur Geschäftszeit die Mehrzahl nicht die Möglichkeit hierzu hat. Darin liegt auch die besondere Bedeutung der in Kap. 3.5 beschriebenen Verlagerungen der Freizeit-Passantenströme.

Tabelle 37:

Tätigkeitsart beim Innenstadtbesuch in Bonn und Nürnberg abends, sonntagnachmittags und zur Geschäftszeit nachmittags.

Befragungszeit	abs. Zahl der Interviews	Kultur Kirche	Tätigkeitsart (in %-Mehrfachnennungen)				Tätigkeits- arten je Befragten ²
			Cafe Sport Restaur.	Privat- besuch Verabred.	Stadt- bummel ¹	sonstige Tätig- keiten ²	
Bonn:							
abends	525	26	43	16	82	10	1,8
sonntagnachmittags	329	19	39	12	89	3	1,6
Geschäfts. 16 - 19 Uhr	355	5	23	8	39	98	1,7
Nürnberg⁴							
abends	104	24	49	17	71	56	2,2
sonntagnachmittags	107	21	41	8	81	33 ³	1,8
Geschäftszeit 14.30 - 16.30 Uhr	104	13	27	8	58	84	1,9

1 In Nürnberg: „Schaufensterbummel“ + „Spaziergang“ (58 + 13/72 + 10).

2 In Nürnberg ohne „etwas Bestimmtes gesucht“.

3 Am Sonntag besonders in der Kaiserstraße Einfluß des „Altstadtfestes“.

4 Quelle für Nürnberg: *Kuhn* (1979, S. 103).

Die gastronomischen Einrichtungen, denen man gemeinhin eine entscheidende Bedeutung für die Belebung der Innenstadt beimißt, werden zwar als zweithäufigster Besuchszweck genannt, ihr Anteil ist aber doch mit 43 % bzw. 39 % relativ gering: weit mehr als die Hälfte der Innenstadtbesucher verlassen des Zentrum, ohne eingekehrt zu sein!

Immerhin ist der Anteil der Einkehrenden fast doppelt so hoch, wie werktagnachmittags (23 %). Am nächsthäufigsten werden kulturelle, politische oder kirchliche Veranstaltungen als Besuchsgrund angegeben, wobei deren Anteil abends deutlich höher liegt. Einige Bedeutung haben schließlich noch die Privatbesuche und Verabredungen – wiederum vor allem abends.

Bei der Interpretation der Tätigkeitsanteile muß berücksichtigt werden, daß sich die Befragung an die Passanten auf der Straße richtet. Damit haben Personen in Gaststätten oder kulturellen Veranstaltungen nur auf dem Hin- oder Rückweg (der oft mit einem Bummel verbunden wird) die Chance, in die Befragung aufgenommen zu werden. Bei einer Erfassung aller Innenstadtbesucher (z.B. durch Haushaltsbefragungen) dürften die Anteile der Gaststätten- und Veranstaltungsbesucher höher liegen.

In der beruflichen und sozialen Zusammensetzung der Innenstadtbesucher gibt es außerhalb der Geschäftszeit einige typische Veränderungen, die allerdings überwiegend nicht stark sind.

Der Anteil der Hausfrauen und vor allem der Rentner sinkt, derjenige der Schüler steigt leicht. Die Arbeiter, die zur Geschäftszeit durch ihren meist cityferneren Arbeitsplatz und strafferen Arbeitsrhythmus gegenüber den Angestellten und Beamten weniger Gelegenheit zu Kurzbesuchen im Fußgängerbereich hatten, erreichen nun einen höheren Anteil; der Anteil der Beamten und Angestellten nimmt geringfügig zu.

In der Altersgliederung nimmt die jüngste Klasse deutlich zu, während die beiden älteren Klassen abnehmen. Abends ist die „Verjüngung“ stärker als sonntagnachmittags.

Die Innenstadtbesuche werden außerhalb der Geschäftszeit keineswegs alle von der Wohnung begonnen. Sonntagnachmittags liegt dieser Besuchstyp zwar etwas über dem Geschäftszeiten-Anteil (63 % zu 52 %), abends kommt dagegen nur knapp die Hälfte der Innenstadtbesucher (49 %) von der Wohnung, während die übrigen z.T. von ihrer Arbeits- oder Ausbildungsstätte kommen (9 %), meist aber vorher noch an anderen Stellen außerhalb der Innenstadt waren.

Die besucherspezifischen Unterschiede in den Tätigkeiten der Innenstadtbesucher sind außerhalb der Geschäftszeit nur schwach ausgeprägt (Alter stärker als Beruf). Als einziges zeichnet sich ab, daß junge Besucher häufiger einkehren oder zu Veranstaltungen gehen und seltener zu einem Stadtbummel kommen. Weitaus am häufigsten geben die Besucher mittleren Alters (34 - 49 Jahre) Stadtbummel an – sie kehren andererseits etwas seltener ein.

Kuhn (1979) hat in Nürnberg ebenfalls die Tätigkeiten außerhalb der Geschäftszeit erfaßt. Trotz der bereits oben dargestellten Unterschiede in der Befragungsmethode stimmen die Mittelwerte für die drei Nürnberger Citystraßen weitgehend mit den Bonner Ergebnisse überein. Auffälligerweise bleiben Schaufensterbummel und Spaziergänge, die zur Geschäftszeit viel häufiger sind, als in Bonn, nun sogar hinter diesen zurück. Die außerordentlich hohen Anteile von sonstigen Tätigkeiten liegen teils an *Kuhn's* Befragungsmethodik und Sonderereignissen (sonntägliches Altstadtfest in der Kaiserstraße), abends außerdem an einem höheren Anteil noch von der Geschäftszeit in der Innenstadt verbliebener Passanten. Eliminiert man diese Einflüsse, so ist die Zahl der Tätigkeitsarten je Befragten nahezu gleich.

5.7 Tätigkeiten und Fußgängerbereichs-Planung

Die Analyse der Tätigkeiten beim Innenstadtbesuch hat insgesamt den Charakter des Stadtzentrums als Ort des vielfältigen Austausches von Gütern, Dienstleistungen und Informationen, als Ort nicht nur ökonomisch-zweckrationaler, sondern auch ungebunden-freizeitorientierter Tätigkeiten, als Ort der Begegnung aller Bevölkerungsgruppen und vielfältiger sozialer Kontakte aufgezeigt. Die Vergleichsbefragungen vor und nach dem Umbau des Mülheimer Fußgängerbereichs lassen erkennen, daß diese Grundzüge

mit der baulichen Umgestaltung zunehmen und von den Innenstadtbesuchern bewußter positiv gewertet werden.

Der vielfach von Interessengruppen geforderte und von vorrangig technologisch-ökonomisch orientierten Stadtverwaltungen mit Hilfe von Fußgängerbereichen betriebene Ausbau der Stadtzentren zu großen Verbrauchermärkten, die vorrangig auf einkaufende Hausfrauen abgestimmt sind, geht an den schon heute feststellbaren Bedürfnissen der Innenstadtbesucher vorbei. Die Befragungsergebnisse lassen es vielmehr als geraten erscheinen, in den Einkaufsstraßen eine möglichst große Funktionsmischung anzustreben (hierbei setzen bisher die Bodenpreise zu enge Grenzen) und darüber hinaus die sonstigen zentralen Funktionsstandorte mit dem Fußgängerbereich zu verknüpfen.

Besondere Beachtung verdient dabei auch die Feststellung, daß nur die Hälfte der Innenstadtbesuche (vormittags sogar nur 40 %) rein wohnungsbezogen sind und daß zentrumsnahe Arbeits- und Ausbildungsstandorte erheblich zur Belebung des Stadtzentrums beitragen (mittags kommt jeder vierte Besucher in einer Arbeitspause!). Auch diese Standorte, die ja zudem oft Zielpunkte von Besucherverkehr sind, sollten so eng wie möglich über Fußgängerstraßen an den zentralen Fußgängerbereich angebunden werden.

Die oft diskutierte Belebung der Innenstadt außerhalb der Geschäftszeit hängt keineswegs ausschließlich von dem institutionalisierten Freizeitangebot (Gastronomie, kulturelle Veranstaltungen) ab, sondern ganz entscheidend von dem mehr oder weniger einladenden Charakter der Innenstadtstraßen für einen abwechslungsreichen, anregenden Stadtbummel. Hierfür hat neben der Nutzungsmischung die bauliche Gestaltung (Grund- und Aufbau) erhebliche Bedeutung.

6 Verkehrsmittel beim Weg zur Innenstadt

In der Diskussion um die Einführung von Fußgängerbereichen wird dem Gesichtspunkt ihrer Erreichbarkeit allgemein besonders große Bedeutung beigemessen. Meist machen Einzelhändler und Politiker ihre Zustimmung zur Einrichtung von Fußgängerbereichen von der Schaffung umfangreicher zusätzlicher Parkmöglichkeiten abhängig, da ihrer Meinung nach nur so ein Veröden der Stadtmitte verhindert werden könne.

Demgegenüber vertritt die Fachkommission „Städtebau“ der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder (ARGEBAU) in ihren „Hinweisen für die städtebauliche Planung von Parkbauten für Kernbereiche“ (1974) die Auffassung, daß aus vielfältigen Gründen die Parkplatznachfrage auf die unbedingt notwendige, „qualifizierte Nachfrage“ beschränkt werden müsse. Uneingeschränkt soll nur der für die Innenstadtwohnungen und die gewerbliche Wirtschaft notwendige Parkbedarf gedeckt werden. Für den Käufer- und Besucherverkehr sieht die ARGEBAU im Gegensatz zu den Handels- und Verkehrsverbänden nicht die Möglichkeit einer uneingeschränkten Bedarfsdeckung. Der Berufsverkehr sollte überwiegend auf öffentliche Verkehrsmittel gelenkt werden (vgl. *Monheim* 1975a, S. 5).

Die Verkehrsverbände fordern mit Recht eine „angemessene“ Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten. Neben Kosten und Folgewirkungen ist für die Beurteilung dessen, was als angemessen angesehen werden kann, wichtig, zu wissen, welche Bedeutung die verschiedenen Verkehrsarten heute für die Innenstadtbesucher haben und welche Entwicklungstrends zu erwarten und zu wünschen sind.

Erstaunlicherweise sind Informationen über Anteile der Verkehrsmittel und ihre Benutzergruppen bisher kaum zur Entscheidung der stark emotionsbelasteten Frage der Förderung verschiedener Verkehrsträger herangezogen worden. Angesichts der unverminderten Brisanz dieser Frage sollen im folgenden Kapitel einige aus fremden und eigenen Befragungen hervorgegangene Ergebnisse hierzu analysiert werden.

6.1 Verkehrsmittelwahl der Einzelhandelsbesucher

Besucherbefragungen in Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels 1965 - 1976

Wenn die Bedeutung der Verkehrsprobleme für die Entwicklungschancen der Innenstädte angesprochen wird, so ist damit fast immer der Kundenverkehr des City-Einzelhandels gemeint. Zu seiner Struktur und Entwicklung liegen auch bisher die umfassendsten Erhebungen vor (wenn man vom Berufsverkehr absieht): Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels (BAG) hat vier bundesweite Befragungen der Besucher ihrer Mitgliedsbetriebe 1965, 1968, 1971 und 1976 organisiert und in Teilaspekten veröffentlicht¹. Die Ergebnisse dieser Erhebungen geben einen guten Einblick in Struktur und Dynamik der Verkehrsmittelwahl beim Innenstadtbesuch.

Die wiederholte Durchführung dieser Befragungen bildet ein verdienstvolles und von den Planern der entsprechenden Städte, ja selbst von vielen beteiligten Betrieben noch zu wenig in seinem Wert ausgeschöpftes Unterfangen. Bei der stadtplanerischen Anwendung der Besucherbefragungen muß

¹ Siehe *Schütze* (1966, 1973a-c), „Die Innenstädte . . .“ (1972) und *Wachholz* (1977). Zusätzlich zu diesen veröffentlichten Daten konnten für dieses Kapitel die ausführlichen Computer-Ausdrucke der Befragung 1976 eingesehen werden, wofür der BAG (Dipl.-Ing. *Schütze*) und dem mit der Auswertung betrauten Institut für Handelsforschung an der Universität Köln (Dipl.-Volksw. *Derda*) nochmals herzlich gedankt sei.

man sich allerdings einiger grundsätzlicher Einschränkungen hinsichtlich der Repräsentativität für die Grundgesamtheit der Innenstadtbesucher bewußt sein, die sich aus dem in Kap. 5.2 durchgeführten Vergleich der Altersstruktur der Innenstadtpassanten und der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels ergeben. Unter den Besuchern liegt der Anteil mittlerer Jahrgänge höher und derjenige älterer Jahrgänge niedriger als unter den Passanten. Da nun erwiesenermaßen die mittleren Jahrgänge in ihrem Verkehrsverhalten besonders stark auf die Benutzung des Pkw orientiert sind (der in dieser Gruppe auch am verbreitetsten ist), während andererseits die älteren Jahrgänge viel eher öffentliche Verkehrsmittel benutzen oder zu Fuß gehen, führt die spezifische Struktur der Geschäftsbesucher gegenüber dem Durchschnitt aller Innenstadtpassanten zu überhöhten Pkw-Benutzeranteilen – auf Kosten der übrigen Verkehrsarten. Die Repräsentativität für die Innenstadtpassanten wird weiterhin dadurch eingeschränkt, daß beim Besuchsgrund „Einkauf“ eher die Neigung zur Pkw-Benutzung besteht, als bei sonstigen Anlässen, daß aber viele Innenstadtpassanten gar nichts oder nur nebenher etwas einkaufen.

Bei den Besuchern der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels kann es schließlich auch noch durch das Zusammenwirken städtebaulicher und verhaltensmäßiger Faktoren zu gegenüber den Passanten höheren Autofahreranteilen kommen: Die Waren- und Kaufhäuser sind nämlich zunehmend bestrebt, ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Betrieben dadurch zu erhöhen, daß sie in unmittelbarer räumlicher Verbindung mit ihren Geschäftsräumen ein Parkhaus anbieten. Viele Parkhausbenutzer suchen dann, wie bereits erwähnt und im folgenden Kapitel näher darzustellen, nur den dazugehörigen Betrieb auf, erscheinen also gar nicht oder nur für kürzeste Wegstrecken als Passanten auf der Straße. Damit können sie aber auch nicht durch Passantenbefragungen erfaßt werden.

Aus den drei genannten Gründen weisen Besucherbefragungen gegenüber Passantenbefragungen höhere Autofahreranteile auf. Hinsichtlich des Zusammenhanges zwischen Stadtgröße und Verkehrsmittelwahl sowie hinsichtlich des stadtgrößenspezifischen Entwicklungstrends 1965 - 1976 kann man dagegen davon ausgehen, daß das Besucherverhalten dem allgemeinen Verhaltenstrend der Innenstadtbesucher entspricht. Zwar hat sich die Zahl und Zusammensetzung der erfaßten Firmen von Umfrage zu Umfrage geändert². Bei einer nach Stadtgrößeklassen differenzierten Betrachtung dürften sich aber die dadurch möglichen Verzerrungen in engen Grenzen halten (ein Sonderproblem bildet dabei allerdings der zwischen den Zählungen erfolgende Wechsel mehrerer Städte in andere Stadtgrößeklassen!).

Wochentagesspezifische Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl der Einzelhandelsbesucher (und auch der Gesamtheit der Innenstadtbesucher) weist erhebliche Unterschiede zwischen „normalen“ Wochentagen und Samstagen – vor allem Samstagen mit langer Geschäftsöffnungszeiten – auf. Der Anteil der Pkw-Benutzer liegt an langen Samstagen um 43 % höher als an normalen Wochentagen (Donnerstag 39,2 %, Samstag 56,1 %), der Anteil der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel sinkt um 38 % (33,8 % : 21,0 %), der Anteil der zu Fuß Kommenden sinkt dagegen nur um 13 % (22,0 % : 19,2 %).

Die Zunahme der Pkw-Benutzung an langen Samstagen resultiert aus dem Zusammenreffen einer Vielzahl von Gründen: Der Anteil auswärtiger Besucher steigt um 12 % (31,5 % : 35,2 %) und der Anteil Pkw-besitzender Besucher steigt – wohl im Zusammenhang damit – um 9 % (69,7 % : 76,0 %). Der Männeranteil nimmt um 35 % zu und der Anteil zu zweit und mehr Kommender um 59 % (37,2 % : 59,0 %) – beides fördert die

² Die Zahl der beteiligten Firmen und Filialen betrug 1965 149, 1968 144, 1971 211 und 1976 335; die Zahl der befragten Besucher betrug (in 1000) 419/469/679/1083 (Befragte an allen Wochentagen). Von den 211 Firmen, die 1971 befragt hatten, waren nur 94 auch 1968 beteiligt und von den 335 Firmen, die 1976 befragt hatten, waren nur 130 auch 1971 beteiligt – es gab also jeweils eine starke Fluktuation. Zur genaueren Erfassung der dadurch bewirkten Verzerrungen von Veränderungstrends wird in Tab. 38 zusätzlich eine Sonderauswertung nur für die an beiden Befragungen beteiligten Firmen wiedergegeben.

Autobenutzung. Vor allem erhöht sich die Möglichkeit, über den während der übrigen Woche für den Berufsverkehr benutzten Pkw zu verfügen, was sich darin zeigt, daß die Pkw-besitzenden Besucher diesen am Donnerstag zu 56,2 %, am langen Samstag aber zu 73,8 % für ihren Einkaufsweg benutzen – dann werden vor allem auch die auf das Wochenende aufgeschobenen „gewichtigen“ Einkäufe getätigt.

Da es nach heutiger Auffassung nicht möglich ist, die Stadt- und Verkehrsplanung nach vereinzelt auftretenden Belastungsspitzen auszurichten, werden für die folgenden Auswertungen der Besucherbefragungen ebenso wie für die eigenen Passantenbefragungen „normale“ Wochentage ausgewählt³. Im Unterschied zu dieser normativ begründeten Vorgehensweise werden in Gutachten und Stellungnahmen vor allem aus dem Bereich des Handels vielfach die Ergebnisse von Erhebungen an langen Samstagen zugrundegelegt, mit der Begründung, daß dann der maximale Einzugsbereich erfaßt würde. Diese Einstellung führt jedoch zu erheblichen Verzerrungen in der Wahrnehmung und Beurteilung stadtentwicklungspolitischer Maßnahmen (besonders bezüglich des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur für Pkw), die sich auch empirisch nachweisen läßt. So wurden sowohl bei einer bundesweiten Expertenbefragung, als auch bei einer Einzelhändlerbefragung in Düsseldorf die Anteile mit dem Pkw kommender Innenstadtbesucher bzw. Kunden von den meisten überschätzt, und zwar oft erheblich, während umgekehrt der Anteil der zu Fuß Kommenden entsprechend unterschätzt wurde (näher hierzu s. *Monheim 1977 c*, S. 27). Diese auch bei späteren Befragungen bestätigte Fehleinschätzung ist noch ausgeprägter beim „Normalbürger“. Die Verwendung von Befragungsergebnissen langer Samstage erweist sich damit – ungewollt oder gewollt – als eine einseitige normativ-politische Entscheidung.

Stadtgrößenspezifische Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels läßt in Struktur und Entwicklung zwei dominierende Grundzüge erkennen (Tab. 38)⁴: eine mit abnehmender Stadtgrößenklasse auf Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel stark zunehmende Bedeutung der Pkw-Benutzung und eine mit der seit 1965 immer stärker werdenden Pkw-Benutzung einhergehende Umkehrung in dieser Relation zwischen den Stadtgrößenklassen insofern, als 1965 der Anteil mit dem Pkw kommender Besucher in Städten mit über 500.000 E. am höchsten und in Städten mit unter 50.000 E. am niedrigsten war (26,8 % : 22,9 %), sich 1968 die Anteile in allen Stadtgrößenklassen einander angeglichen hatten (durchschnittlich 29,3 %) und 1971 sowie, noch verstärkt, 1976 der Anteil mit dem Pkw Kommender in Städten mit unter 50.000 E. am höchsten stieg und in Städten mit über 500.000 E. weitaus am niedrigsten blieb (32,6 % : 45,6 %).

Spiegelbildlich hierzu steigt der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit zunehmender Stadtgröße: In Städten mit unter 50.000 E. hat er nur noch sehr geringe Bedeutung, in den Städten mit über 500.000 E. benutzt dagegen über die Hälfte der Kunden öffentliche Verkehrsmittel. Während ihr Anteil bis 1971 in den Stadtgrößenklassen über 50.000 E. mit einer Ausnahme fast unverändert blieb und nur in den kleineren Städten stark abnahm, waren in den letzten fünf Jahren in allen Stadtgrößenklassen starke Rückgänge zu verzeichnen.

Der Fußgängerverkehr hat in allen Stadtgrößenklassen mit unter 500.000 E. auch 1976 mit 21 - 26 % noch erhebliche Bedeutung – er mußte allerdings starke Ein-

3 Zwar wäre hierzu der Donnerstag am besten geeignet, doch hat die BAG nur für Freitage vollständige Zeitreihen 1965 - 1976 vorgelegt. Die Unterschiede zwischen den beiden Wochentagen sind nur gering.

4 Die Zuordnung nach Stadtgrößenklassen erfolgt für 1965 - 1971a nach der Einwohnerzahl 1971 und für 1971b und 1976 nach der Einwohnerzahl 1976.

Tabelle 38:
Verkehrsmittelwahl der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels nach Stadtgröße 1965 - 1976.

Stadtgröße ¹		alle Befragte ² freitags benutzte Verkehrsmittel in %			Befragte in identischen Betrieben ³ donnerstags benutzte Verkehrsmittel in %					
		Pkw	ÖV	zu Fuß	Pkw	ÖV	zu Fuß	Zweirad	% Haus- halte mit Pkw	davon % Pkw- Benutz.
über 500.000 E. (nur Haupt- zentren)	1965	26,8	54,5	16,4						
	1968	29,8	54,4	14,4						
	1971 a	28,7	54,7	12,7						
	1971 b	29,1	54,3	14,2	27,3	56,7	13,9	1,0	61,3	44,5
	1976	32,6	52,3	12,8	31,3	54,5	12,4	1,4	66,9	46,8
250.000 - 500.000 E.	1965	23,6	41,5	32,2						
	1968	27,8	41,3	28,2						
	1971 a	31,5	37,0	26,3						
	1971 b	34,5	37,7	23,9	34,5	36,6	25,3	2,6	64,2	53,7
	1976	37,7	36,1	21,4	38,3	35,1	22,5	3,5	69,1	56,0
100.000 - 250.000 E.	1965	25,9	39,0	30,3						
	1968	29,5	37,5	28,9						
	1971 a	29,4	39,4	25,2						
	1971 b	29,4	40,3	26,6	30,3	40,1	26,2	2,7	61,2	49,5
	1976	39,2	34,7	21,8	35,7	36,7	23,9	3,3	66,9	53,4
50.000 - 100.000 E.	1965	24,3	34,0	34,7						
	1968	30,1	30,0	28,9						
	1971 a	30,3	34,6	26,4						
	1971 b	31,6	33,5	28,0	31,1	34,1	28,8	5,2	64,4	48,3
	1976	42,1	26,5	23,9	43,1	28,6	21,7	6,2	72,9	59,1
unter 50.000 E.	1965	22,9	31,0	38,7						
	1968	29,2	25,0	37,2						
	1971 a	34,0	23,2	31,4						
	1971 b	37,3	22,5	31,1	36,1	23,3	32,0	7,9	67,5	53,5
	1976	45,6	19,7	26,2	44,6	20,1	26,3	8,9	73,0	61,1
Nebengesch.- zentren ⁴	1971 b	32,6	22,5	40,4	31,0	24,1	40,4	4,1	63,5	48,8
	1976	39,9	22,2	31,2	36,9	23,2	34,6	5,0	67,2	54,9
EKZ ⁵	1971 b	68,4	16,2	12,7	66,1	17,6	13,5	2,3	79,0	83,7
	1976	70,7	11,9	11,5	72,7	11,8	8,6	6,5	84,5	86,0

1 Stadtgrößenklassen 1965 - 1971 a nach Stadtgröße 1971, 1971 b und 1976 nach Stadtgröße 1976.

2 Befragte in allen beteiligten Betrieben.

3 Nur Befragte in den 130 1971 und 1976 beteiligten Betrieben (157896 bzw. 166189 Befragte).

4 Stadtteilzentren in Städten mit über 500.000 E. (ohne Berlin).

5 Nicht integrierte Einkaufszentren.

Quellen: *Schütze* (1973 a-c) und unveröffentl. Auswertungen von BAG und Institut für Handelsforschung an der Universität zu Köln.

bußen hinnehmen (1965: 30 - 39 %), die teils durch die Verdünnung der zentrumsnah wohnenden Bevölkerung, teils durch veränderte Einkaufsgewohnheiten (Großeinkäufe) und teils durch eine verringerte Attraktivität des zu Fuß Gehens infolge höherer Umweltbelastung und Verkehrsgefährdung bedingt ist. Demgegenüber hat sich bei der Benutzung des Fahrrades, das 1971 fast ganz aus dem Einkaufsverkehr verdrängt worden war, in den folgenden fünf Jahren in allen Stadtgrößenklassen ein Trendwechsel angebahnt: Der relativ stärkste Zuwachs erfolgte dabei einerseits in den Einkaufszentren (freitags + 162 %) und Nebenzentren (+ 82 %) (u.U. eine Folge der dort geringeren Verdichtung des Verkehrs und der Schwäche öffentlicher Verkehrsmittel in den Randbereichen), andererseits in den Zentren von Großstädten mit über 250.000 E. (+ 31 %) (u.U. Folge von Parkproblemen und rascherer Neuerungsbereitschaft).

Die starke Zunahme der Pkw-Benutzung gerade in einer Zeit allgemeiner Autokrisen-Stimmung und der vorgeblichen Wiederentdeckung öffentlicher Verkehrsmittel ist überraschend. Sie kann nur zum geringen Teil auf eine Zunahme auswärtiger Besucher zurückgeführt werden und übertrifft auch deutlich die Zunahme des Anteils der Besuchers Haushalte mit Pkw (schon eher könnte die Zunahme der Haushalte mit Zweitwagen von 9,3 % auf 14,2 % eine Rolle spielen). So hat der Anteil der Pkw-benutzenden an den Pkw-besitzenden Besuchern in allen Stadtgrößenklassen zugenommen – am deutlichsten in Städten mit unter 100.000 E (hier ist inzwischen auch die Motorisierung mit Abstand am stärksten) und in Nebenzentren. Trotz der Klagen über Parkprobleme und trotz der der Förderung öffentlicher Verkehrsmittel verzichteten also immer weniger Autobesitzer auf die Benutzung ihres Pkw. Dies dürfte wesentlich darauf zurückzuführen sein, daß der fortwährende Ausbau von Zufahrtsstraßen und Parkmöglichkeiten allgemein für den Pkw zu einer relativen Attraktivitätssteigerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln geführt hat.

Eine Sonderauswertung, die sich auf diejenigen Betriebe beschränkt, die sich sowohl 1971, als auch 1976 an der Besucherbefragung beteiligt hatten, bestätigt die bisher dargestellten Trends (da sich der Vergleich auf die beiden letzten Befragungen beschränkt, konnte der Donnerstag als „normaler“ Wochentag gewählt werden): Infolge der sehr großen Zahl von Befragten und einer beträchtlichen Stetigkeit des Verhaltens auch zwischen verschiedenen Tagen (außer Samstag) bestehen nur geringfügige Abweichungen uneinheitlicher Richtung.

Die deutlich nach Stadtgrößenklassen verschiedene Entwicklung setzt sich allerdings aus innerhalb der Stadtgrößenklassen durchaus unterschiedlichen, ja z.T. gegensätzlichen Verhaltensmustern und Trends zusammen. Dies soll am Beispiel der Städte mit über 500.000 E. gezeigt werden (Tab. 39). Im Mittel hat der bisher geringe Anteil mit dem Pkw Gekommener deutlich zugenommen und derjenige mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß Gekommener entsprechend abgenommen. Die größte Abweichung von der allgemeinen Verhaltensstruktur und Entwicklung besteht in München, wo durch den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel deren Anteil am stärksten angestiegen und der Anteil der Pkw-Benutzer am stärksten abgesunken ist – allerdings ging auch der Anteil zu Fuß Gekommener weiter spürbar zurück. München hat damit hinsichtlich des Verkehrswahlverhaltens den Platz von Hamburg eingenommen, das 1965 - 1971 zwar durch die konsequente Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel deren Anteil von 64,2 auf 74,2 % gesteigert hatte, in dem aber seither wieder der Pkw-Verkehr spürbar an Bedeutung gewonnen hat. Eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs ist außer in München nur in Köln erfolgt (in Frankfurt blieb der Anteil unverändert). Weitaus am stärksten hat der Anteil mit dem Pkw Gekommener in Stuttgart zugenommen (von 22,1 % auf 35,2 % – das bedeutet eine Steigerung um 59 %), das besonders konsequent die autogerechte Stadt verwirklicht hat und damit seinen „Rückstand“ im Pkw-Anteil aufholen konnte. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs nahm außer in München nur in Frankfurt, Bremen, Hannover

Tabelle 39:
Verkehrsmittelwahl der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels in Hauptzentren von Städten mit über 500.000 Einwohnern donnerstags 1971 und 1976.

Stadt (absteigend nach E. 1976)		von allen Befragten benutzte Verkehrsmittel in %				% Haus- halte mit Pkw	davon Pkw- Benutzer
		Pkw	Öv	zu Fuß	Zweirad		
Hamburg	1971	18,0	74,2	4,2			
	1976	21,6	68,8	3,7	0,6	63,6	34,0
München	1971	24,4	64,0	8,8			
	1976	19,7	73,5	5,2	0,9	66,8	26,8
Köln	1971	38,7	48,0	12,5			
	1976	36,4	47,4	12,7	1,7	70,3	51,8
Essen	1971	31,1	55,0	12,5			
	1976	42,0	45,2	11,1	1,5	67,1	62,6
Düsseldorf	1971	25,4	50,5	18,6			
	1976	34,7	49,3	13,7	1,8	66,5	52,2
Frankfurt	1971	26,6	55,6	15,8			
	1976	26,5	60,2	12,4	0,5	66,4	39,9
Dortmund	1971	36,6	43,8	19,8			
	1976	42,1	41,4	15,4	0,9	71,6	58,8
Stuttgart	1971	22,1	57,5	14,3			
	1976	35,2	52,6	10,9	1,1	72,0	48,9
Duisburg	1971	31,8	43,5	19,4			
	1976	32,5	47,6	17,5	2,3	64,5	50,4
Bremen	1971	25,7	57,6	11,7			
	1976	27,7	58,4	9,7	3,5	67,2	41,2
Hannover	1971	28,0	55,7	12,0			
	1976	31,9	56,9	9,3	1,7	68,6	46,5
alle Städte	1971	27,3	56,7	13,9	1,0	61,3	44,5
	1976	31,6	54,2	12,2	1,5	67,3	47,0

Quellen: *Schütze* (1973 a-c) und unveröffentl. Auswertungen von BAG und Institut für Handelsforschung an der Universität zu Köln.

und Duisburg zu⁵. Insgesamt zeigen die stadtspezifischen Unterschiede, daß die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl nicht eine unumgängliche Folge der zunehmenden Motorisierung ist, sondern daß es möglich ist, durch planerische Maßnahmen die Bereitschaft zu beeinflussen, dann auf die Pkw-Benutzung zu verzichten, wenn diese nicht unumgänglich ist.

⁵ Aus der Sicht der öffentlichen Verkehrsmittel kommentiert *Müller* (1977) die Ergebnisse der BAG-Befragung. Er bringt auch Beispiele für den Anstieg der Beförderungsleistung nach Ausbaumaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr.

Gruppenspezifische Verkehrsmittelwahl

Die Entscheidung dafür, welche der teils sich ergänzenden, überwiegend aber miteinander konkurrierenden Verkehrsarten in Planung und Finanzierung Vorrang erhalten soll, bringt bisher nur ungenügend beachtete Vor- und Nachteile für jeweils spezifische Benutzergruppen mit sich. Diese können zwar in der vorliegenden Arbeit nicht ausführlich dargestellt werden, sollen aber anhand des relativ klar abgegrenzten Personenkreises der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels wenigstens angedeutet werden (Tab. 40).

Tabelle 40:

Verkehrsmittelwahl der Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels nach Alter und Geschlecht donnerstags 1976¹.

	Pkw	benutzte Verkehrsmittel in % ÖV	zu Fuß	Zweirad
Alter bis 25 Jahre	37,4	37,6	17,9	6,6
26 - 40 Jahre	50,7	29,7	16,3	3,0
41 - 50 Jahre	38,4	38,1	19,8	3,3
51 - 65 Jahre	22,4	47,6	27,1	2,6
über 65 Jahre	9,1	55,0	33,6	2,0
Geschlecht männlich	50,2	27,5	17,0	4,8
weiblich	31,1	43,6	21,7	3,4
alle Besucher ¹	38,0	37,7	19,9	4,0
alle Befragte ²	39,2	33,8	22,0	4,5

1 Bei dieser Auswertung durch das Institut für Handelsforschung wurden betriebsweise die Angaben der Befragten entsprechend der Zahl der insgesamt am Befragungstag gezählten Besucher gewichtet.

2 Ungewichtete Auswertung für alle Befragten (kleinere Städte bzw. Betriebe mit relativ höheren Befragungsquoten gehen überproportional in den Gesamtwert ein).

Quelle: Auswertung der Besucherbefragung der BAG durch das Institut für Handelsforschung an der Universität zu Köln.

Am deutlichsten sind die personenmerkmalspezifischen Unterschiede hinsichtlich des Alters. Der von der Stadtplanung bevorzugte Pkw wird vor allem von Besuchern zwischen 26 und 40 Jahren benutzt (50,7 %), während schon die unmittelbar darüber- und darunterliegenden Altersklassen wesentlich seltener mit dem Pkw kommen und seine Bedeutung mit zunehmendem Alter rasch abnimmt (von den über 65-Jährigen kommen nur noch 9 % mit dem Pkw). Spiegelbildlich hierzu, aber mit weniger scharfen Gegensätzen, verhält sich die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel; mit ihnen kommen 55 % der älteren Besucher, aber auch in der am stärksten autoorientierten Altersklasse noch knapp 30 %.

Zu Fuß kommen die bis zu 50-Jährigen etwa gleich häufig, während die 51- bis 65-Jährigen schon deutlich häufiger zu Fuß als mit dem Pkw kommen und die noch älteren Besucher, die häufiger keinen Pkw besitzen, sogar im Mittel aller Städte zu einem Drittel zu Fuß kommen⁶. Der insgesamt geringe Anteil der mit dem Zweirad Kommenden ist am höchsten bei den bis zu 25-Jährigen.

6 Dies wird für die älteren Besucher dadurch erleichtert, daß sie überdurchschnittlich häufig näher zum Stadtzentrum wohnen. So beträgt der Anteil der über 50-Jährigen an den innerhalb der Stadt wohnenden Befragten 22,5 % und an den von Auswärts Gekommenen 14,8 %, während das Verhältnis bei den bis zu 40-Jährigen umgekehrt ist.

Ebenfalls deutliche Unterschiede im Verkehrsmittelwahlverhalten gibt es zwischen den Geschlechtern. Männer kommen wesentlich häufiger mit dem Pkw und entsprechend seltener mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß als Frauen. Zweiräder werden wieder häufiger von Männern benutzt.

Berücksichtigt man die Überlagerung der beiden weitgehend voneinander unabhängigen Merkmale Alter und Geschlecht (was bisher noch nicht durchgerechnet wurde), so kommt man zu noch stärkeren personenmerkmalsspezifischen Gegensätzen mit den beiden Extremgruppen der 26- bis 40-jährigen Männer (geschätzte Verkehrsmittelwahl: 63 % Pkw, 20 % ÖV, 13 % zu Fuß) und der über 65-jährigen Frauen (geschätzte Verkehrsmittelwahl: 6 % Pkw, 57 % ÖV, 36 % zu Fuß).

Ein weiteres personenspezifisches Merkmal von großer Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl ist der Beruf bzw. die Sozialschicht. Hierzu liegen aus der Besucherbefragung der BAG keine Angaben vor (einige Hinweise bringt das folgende Kapitel). Darüber hinaus sind selbstverständlich personenunabhängige Merkmale wie der Besuchszweck und die Verkehrsstruktur und nur untergeordnet personenabhängige Merkmale wie der Wohnort von Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl. Insgesamt haben schon die ersten einfachen Auswertungen gezeigt, wie „parteiisch“ jede verkehrsplanerische Entscheidung unausweichlich sein muß – und wie sehr die bisherige Entwicklung unter dem Wahrzeichen der „Vollmotorisierung“ (die es eben nicht gibt) schwächere Gruppen benachteiligt hat.

6.2 Verkehrsmittelwahl der Passanten

Bedeutung des vorhergehenden Aufenthaltes (Besuchstyps)

Die üblicherweise undifferenziert gestellte Frage nach dem zum Weg in die Innenstadt benutzten Verkehrsmittel¹ erwies sich bald nach Beginn der eigenen Untersuchungen als nicht ganz ausreichend für die planungsbezogene Beurteilung der Verkehrsmittelwahl der Innenstadtbesucher. Wie in Kap. 5.2 gezeigt werden nämlich viele Wege in die Innenstadt nicht unmittelbar von der Wohnung aus begonnen, sondern von anderen zwischen Wohnung und Innenstadt gelegenen Tätigkeitsorten (Schule oder Arbeitsplatz, z.T. auch öffentliche Einrichtung o.a.).

Welche Bedeutung der Unterscheidung zukommt, ob die Innenstadt direkt von der Wohnung aus oder über eine Zwischenstation aufgesucht wird, zeigt folgende Überlegung: Wenn, wie oben festgestellt, mit der Einrichtung von Fußgängerbereichen der Anteil derjenigen zunimmt, die vom Arbeitsplatz in den Fußgängerbereich kommen (und oft auch anschließend zum Arbeitsplatz zurückgehen) ist zu erwarten, daß bei der Frage nach dem von der Wohnung aus benutzten Verkehrsmittel der Anteil des Pkw zunimmt, während bei der Frage nach dem zuletzt gemachten Weg der Anteil der Fußgänger steigen dürfte. Diese Überlegung beleuchtet schlaglichtartig die methodischen und normativen Probleme der Erfassung von Entwicklungstrends selbst bei einer zunächst einfach erscheinenden Frage.

Der Anteil der unmittelbar von der Wohnung zu dem bei der Befragung erfaßten Weg durch die Innenstadt Gekommenen beträgt im Durchschnitt von 8 Städten 63 %. Zwischen den einzelnen Tageszeiten schwankt dieser Anteil jedoch erheblich: vormittags ist er am höchsten (73 %), mittags sinkt er meist am tiefsten (49 %), nachmittags steigt er nochmals an (70 %), und abends sinkt er wieder etwas ab (60 %).

Im Folgenden soll zunächst der besonders planungsrelevanten Frage nachgegangen werden, wie der unmittelbar zum jetzigen Aufenthalt in der Innenstadt führende Weg

1 Der vor allem in Großstädten bedeutsame Gesichtspunkt des „gebrochenen Verkehrs“ (z.B. Park and Ride) muß hier unberücksichtigt bleiben.

zurückgelegt wurde, unabhängig davon, ob dieser von der Wohnung oder von sonstigen Aufenthaltsorten begonnen wurde, da sich hieraus am ehesten Schlüsse auf die unmittelbar den Innenstadtbesuch betreffenden Verkehrserfordernisse ziehen lassen. Anschließend soll die Verkehrsmittelwahl für den von der Wohnung ausgehenden Weg erfaßt werden.

Verkehrsmittelwahl beim unmittelbar zum Innenstadtbesuch führenden Weg

Die Analyse der vom letzten Aufenthaltsort (Wohnung oder sonstiger vorheriger Aufenthaltsort) aus zum Weg in die Innenstadt benutzten Verkehrsmittel (Tab. 41 I B) ergibt ein wesentlich anderes Bild, als es die bei der Besucherbefragung der BAG erfaßte Verkehrsmittelwahl für den Weg von der Wohnung zur Innenstadt (Tab. 38) gezeigt hatte. Die zu Fuß Kommenden bilden nun mit 36 % die weitaus wichtigste Besuchergruppe. Besonders hohe Anteile zu Fuß Kommender haben die Mittelstädte Opladen und Soest (58 %, 56 %). Auch die Großstadt Aachen hat einen ungewöhnlich hohen Fußgängeranteil – eine Folge umfangreicher citynaher Wohngebiete und besonders ungünstiger Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ungewöhnlich niedrig ist der Anteil zu Fuß Kommender in Leverkusen – eine Folge des fehlenden historischen Verdichtungsgebietes, aber auch der in Leverkusen besonders zahlreichen Radfahrer (16 %)! Der Anteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln Kommender liegt mit 31 % niedriger als bei den Kundenbefragungen, Pkw werden von knapp ebenso vielen Befragten (29 %) benutzt, wie öffentliche Verkehrsmittel; eindeutige Zusammenhänge mit der Stadtstruktur sind hier nicht erkennbar.

Tabelle 41:
Verkehrsmittelwahl der Innenstadtbesucher nach Art des Weges.

Beispielstädte (Zahl)	benutzte Verkehrsmittel (in %)								
	I Unmittelbar zum Innenstadtbesuch führender Weg (alle Passanten)			II zum vorhergehenden Aufenthaltsort führender Weg ² (37 % der Passanten)			III von der Wohnung ausgehender Weg ³		
	Pkw	ÖV	zu Fuß	Pkw	ÖV	zu Fuß	Pkw	ÖV	zu Fuß
A (8)	28	29	39	44	32	17	34	31	31
B (14)	29	31	36						
C 1971							31	38	27
C 1976							39	34	22

A = Durchschnitt aus 8 Städten, die auch für den Weg zum vorhergehenden Aufenthaltsort hinreichende Angaben haben.

B = Durchschnitt aus 14 Beispielstädten.

C = Bundesweiter Durchschnitt der Besucherbefragungen der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels am Donnerstag 1971 und 1976.

1 Die restlichen Prozentanteile (bis 100 %) entfallen auf Rad, Mofa, Motorrad, Taxi.

2 Nur, soweit nicht unmittelbar von der Wohnung ins Zentrum führender Weg (durchschnittlich 37 % mit zwischengeschaltetem Aufenthaltsort).

3 Hochrechnung entsprechend den Anteilen der von der Wohnung bzw. von anderen Aufenthaltsorten Gekommenen (63 % : 37 %).

Zwischen den Befragungszeiten gibt es einige Unterschiede im Anteil benutzter Verkehrsmittel, die mit dem Anteil von der Wohnung Kommender und mit der Besucherstruktur zusammenhängen. Vormittags (Hausfrauen-Einkaufszeit) werden am meisten öffentliche Verkehrsmittel benutzt (im Durchschnitt von 5 zu allen Zeiten vergleichbaren Städten

33 % gegenüber einem Tagesmittel von 29 %). Spätnachmittags, bei stärkerem Anteil des Berufsverkehrs, werden am wenigsten öffentliche Verkehrsmittel (26 %) und am meisten Privatwagen (35 %) benutzt. Mittags, wenn viele in einer Arbeitspause kommen, ist der Anteil der Autofahrer am geringsten (25 %), während derjenige der zu Fuß Kommenden am höchsten ist (42 % – im Durchschnitt aller Beispiele sogar 46 %).

Diese tageszeitlichen Unterschiede sind vor allem eine Folge der jeweils dominierenden Besuchstypen (vgl. Kap. 5.2, Tab. 28) Wohnung – Innenstadt – Wohnung (vor allem vormittags, außerdem nachmittags), Arbeitsplatz – Innenstadt – Wohnung (mittags und spätnachmittags) (und umgekehrt) und Arbeitsplatz – Innenstadt – Arbeitsplatz (vor allem mittägliche Arbeitspause). Die ersten beiden Besuchstypen haben die gleichen Anteile von Autobenutzern (29 %), doch kommen die rein wohnungsbezogenen Besucher seltener zu Fuß (33 % gegenüber 39 %) und entsprechend häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln (34 % gegenüber 28 %). Vollkommen anders ist die Verkehrsmittelwahl beim Besuch in der Arbeitspause: Fast zwei Drittel dieser Besucher kommen zu Fuß (64 %), einige kommen mit dem Pkw (22 %) und nur ganz wenige kommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (10 %).

Innerhalb der Städte gibt es zwischen verschiedenartigen Befragungsstandorten z.T. deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl. Meist ist der Anteil zu Fuß Gekommener um so höher, je weniger sich die Passantenbefragungen auf die Hauptgeschäftslage beschränken.

So betragen in Düsseldorf die Anteile mit Pkw, öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß Gekommener für den unmittelbar zur Innenstadt führenden Weg im Haupteinkaufsbereich östliche Schadowstraße 18 %, 54 % und 25 %, in der Prestige-Einkaufsstraße Königsallee, die gleichzeitig gehobener Arbeitspausen-Treffpunkt vieler Beschäftigter der umliegenden Bürogebiete ist, 23 %, 30 % und 47 % und in der Bolkerstraße, dem Zentrum der Altstadt mit eher jungem Publikum 18 %, 37 % und 44 %. Wie in Düsseldorf kommen auch in Aachen in der Haupteinkaufsstraße (Adalbertstraße) relativ am meisten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (dennoch hier nur 23 %) und am wenigsten zu Fuß (dennoch 40 %), während in der randlichen Krämergasse am meisten zu Fuß (56 %) und am wenigsten mit dem Pkw kommen (23 %, an den beiden anderen Standorten 35 %). Die Unterschiede in Düsseldorf und Aachen dürften nur zum kleineren Teil mit der jeweiligen Verkehrserschließung, zum größeren Teil dagegen mit der jeweiligen Publikumsstruktur bzw. der dieser zugrundeliegenden Nutzungsstruktur zusammenhängen. In Bonn und Koblenz sind die ausgewählten Befragungsstandorte strukturell ähnlicher und weisen dadurch geringere Unterschiede auf.

Diese Ergebnisse werden bestätigt durch den Vergleich zweier Befragungen in Bonn (jetzt bezogen auf das von der Wohnung aus benutzte Verkehrsmittel): Während bei der eigenen, 1973/74 nur in den Hauptgeschäftsstraßen Remigiusstraße und Sternstraße durchgeführten Passantenbefragungen die Prozentanteile von Pkw : öffentlichen Verkehrsmitteln : Fußgängern 34 : 31 : 29 betragen, ergab eine 1970 durchgeführte, die gesamte Innenstadt umfassende Passantenbefragung mit 28 : 34 : 38 ein deutliches Übergewicht der zu Fuß Gekommenen und ein starkes Zurücktreten der Pkw-Benutzer („Grundlagenuntersuchung ...“ 1972).

Faßt man die Befragungsergebnisse nach Stadtgrößenklassen zusammen, so werden trotz der geringen Fallzahl die im letzten Kapitel für die Kunden der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels aufgezeigten Trends voll bestätigt. (In Tab. 42 werden aus Vergleichsgründen nur die Vormittagsbefragungen ausgewertet, da hier der Anteil des wohnungsbezogenen Einkaufsverkehrs am höchsten ist). Auch bei den Passanten nimmt der Anteil zu Fuß Gekommener mit wachsender Stadtgrößenklasse ab (von 58 % auf 27 %, bei der Kundenbefragung von 31 % auf 17 %). Umgekehrt nimmt der Anteil der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu (von 12 % auf 45 % bzw. von 23 % auf 50 %). Bei der Benutzung von Privatwagen gibt es in beiden Fällen keine wesentlichen Stadtgrößenspezifischen Unterschiede.

Tabelle 42:

Verkehrsmittelwahl nach Stadtgröße bei Befragungen von Passanten und Besuchern von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels.

A: Nach Passantenbefragungen zwischen 9 und 12 Uhr für den Weg vom letzten Aufenthaltsort in die Innenstadt benutzte Verkehrsmittel.

B: Nach Besucherbefragungen von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels freitags zum Weg in die Innenstadt benutzte Verkehrsmittel 1971.

Stadtgröße	A Passanten 1973 - 1975			B Kunden (BAG) 1971		
	Pkw	ÖV	zu Fuß	Pkw	ÖV	zu Fuß
Essen, Dortmund, Düsseldorf	26	45	27	31	50	17
250.000 - 500.000 Einw.	31	34	33	32	37	26
100.000 - 250.000 Einw.	27	31	36	29	39	25
unter 50.000 Einw.	27	12	58	34	23	31

Quelle der Kundenbefragung: Schütze (1973 a-c).

Verkehrsmittelwahl von der Wohnung aus

Erfaßt man für diejenigen Passanten, die nicht unmittelbar von der Wohnung, sondern von einem dazwischenliegenden Aufenthaltsort aus in die Innenstadt gekommen sind, das Verkehrsmittel, das von der Wohnung aus zu diesem Aufenthaltsort benutzt wurde, so zeigt sich ein deutlich abweichendes Verkehrsverhalten (Tab. 41 II). Am stärksten steigt der Anteil der Pkw-Benutzer, überwiegend durch Erwerbstätige, die zwar vom Arbeitsplatz aus zu Fuß in die Innenstadt gekommen waren, die ja aber meist über den Familien-Pkw verfügen und diesen zum Arbeitsweg bevorzugen, zumal außerhalb des innersten Zentralbereichs viele Arbeitgeber Parkmöglichkeiten anbieten. Der etwas höhere Anteil öffentlicher Verkehrsmittel ist durch Schüler- und Berufsverkehr bedingt. Die Verringerung des Anteils zu Fuß Gekommener auf knapp die Hälfte ist dadurch bedingt, daß die Entfernung zwischen Wohnung und erstem Aufenthaltsort meist erheblich größer ist, als zwischen diesem Aufenthaltsort und dem Fußgängerbereich.

Bei einem unmittelbaren Vergleich der Passantenbefragung mit den Besucherbefragungen der BAG (und auch mit den sonst gebräuchlichen Passantenbefragungen) muß nun jeweils die Verkehrsmittelwahl von der Wohnung aus (ohne Berücksichtigung dazwischenliegender Aufenthaltsorte) zugrundegelegt werden (Tab. 41 III). Dabei zeigt sich hinsichtlich der Pkw-Benutzung eine weitgehende Übereinstimmung, während der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel niedriger und derjenige zu Fuß Gekommener entsprechend höher liegt.

Die möglicherweise manchem Planer zu hoch erscheinenden Anteile zu Fuß Gekommener werden auch von anderen Erhebungen bestätigt. So ergab eine 1972 vom SAMPLE -Institut in Frankfurt durchgeführte umfangreiche Passantenbefragung im Vergleich zu der Besucherbefragung der BAG von 1971 deutlich höhere Fußgängeranteile („City Frankfurt“ 1972): Die Prozentanteile von Pkw : öffentlichen Verkehrsmitteln : Fußgängern betragen bei den Passanten 20 : 59 : 21 gegenüber 25 : 51 : 19 bei den Besuchern der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels.

Eine noch stärkere Annäherung zwischen Besucher- und Passantenbefragungen ergibt sich dann, wenn bei der Passantenbefragung nur die Einkäufer in den höchstzentralen Einkaufsstraßen (in denen meist die Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels liegen) ausgewertet werden. So betragen die Prozentanteile von Pkw : öffentlichen Verkehrsmitteln : Fußgängern in Düsseldorf bei der Besucherbefragung 1971 25 : 51 : 19 und bei der Passantenbefragung (Weg von der Wohnung aus) in der östlichen Schadowstraße

25 : 53 : 19 (Durchschnitt aller Befragungsstandorte: 28 : 45 : 26). Damit wird aber auch der in Kap. 6.1 gegenüber den Besucherbefragungen gemachte Vorbehalt bestätigt, daß diese eine einseitige, nicht für die Gesamtheit der Innenstadtbesucher repräsentative Auswahl darstellen.

Insgesamt ergeben die Passantenbefragungen ein im Durchschnitt (bei starken Abweichungen zwischen den Städten) außerordentlich ausgewogenes Verhältnis in den Anteilen der Verkehrsarten, das bei einer normativ-angewandten Interpretation als Auftrag zu einer planerisch und finanziell gleichmäßigeren Berücksichtigung verstanden werden sollte, durch die allein die in den letzten Jahren sich noch verstärkende Störung des Gleichgewichts zugunsten des Pkw-Verkehrs aufgefangen werden könnte.

Es ist im vorliegenden Rahmen nicht möglich, das Verkehrsmittel-Wahlverhalten ausführlicher zu untersuchen. So müßten z.B. Einflüsse der Lage und Erschließung des Wohnortes (zu diesbezüglichen Auswertungen der Passantenbefragungen s. *Monheim* 1977 c, S.25) sowie der Person des Befragten und seines Zeitbudgets ebenso berücksichtigt werden wie die jeweils stadt spezifische Siedlungs- und Verkehrsstruktur. Hier sollte zunächst vor allem versucht werden, einige normative Gesichtspunkte und methodische Probleme des für die Gestaltung der Innenstädte so wichtigen Verkehrswahlverhaltens zu vergegenwärtigen. Trotz mehrerer verkehrswissenschaftlicher Arbeiten bedarf dieser Fragenkreis dringender weiterer Studien verschiedener Disziplinen. Einige dabei interessierende normative Gesichtspunkte des Verkehrsmittel-Wahlverhaltens sollen nochmals abschließend angesprochen werden.

6.3 Benutzbarkeit und Benutzung des Pkw

Versucht man eine normative Bewertung der Anteile von Pkw-Benutzern an den Innenstadtbesuchern, so muß man die Notwendigkeit der Pkw-Benutzung bewerten. Während der Einzelhandel meist eine möglichst vollständige Befriedigung der Parkplatznachfrage fordert, wird es, wie bereits erwähnt, nach Auffassung der Fachkommission „Städtebau“ der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder (ARGEBAU) im allgemeinen nicht möglich sein, die Nachfrage des Käufer- und Besucherverkehrs nach Parkplätzen uneingeschränkt zu decken, obwohl diesem eine für den Handel lebenswichtige Bedeutung beigemessen wird (s. „*Hinweise...*“ 1974 und *Monheim* 1975a, S.5).

Angesichts der bei Verboten unumgänglichen Schwierigkeiten und Härten wurde bei eigenen, nach Abschluß der Habilitationsarbeit durchgeführten Befragungen versucht, Anhaltspunkte für eine Beurteilung der Pkw-Benutzung zu gewinnen. Ausgangspunkt war dabei die Auffassung, daß angesichts der Unmöglichkeit, die mit jedem Verkehrsausbau neu steigende Verkehrsflächennachfrage zu befriedigen, die einzige Lösungsmöglichkeit darin bestehen dürfte, daß jeder Innenstadtbesucher sich von Fall zu Fall entscheidet, ob die Pkw-Benutzung diesmal unbedingt erforderlich ist oder ein anderes Verkehrsmittel benutzt werden kann. Nur dann liegt ein echtes Verkehrsverhalten vor!

Fragt man nun die mit dem Pkw gekommenen Passanten danach, ob sie an dem betreffenden Tag auch mit anderen Verkehrsmitteln hätten kommen können, so ist die Antwort aus methodischen Gründen mit Vorsicht zu bewerten. Manch einer dürfte dazu neigen, aus Gründen der Rechtfertigung oder eingefahrener Vorstellungs- und Verhaltensweisen mit „nein“ zu antworten. Immerhin meinten bei einer 1979 in Brühl durchgeführten Passantenbefragung 69 % der mit dem Pkw gekommenen Innenstadtbesucher, sie hätten auch auf andere Weise ins Zentrum kommen können.

Tabelle 43:
Pkw-Besitz, Benutzbarkeit und Benutzung des Pkw

	Beruf						Alter					Geschl.		Wohnort			
	Alle Befragten	Hausfrau	Schüler/Stud.	Rentner	Arbeiter	Angest./Beamte Selbständige	16-24 Jahre	25-34 Jahre	35-49 Jahre	50-64 Jahre	über 64 Jahre	männlich	weiblich	Innenstadt	1-2 km entfernt	übriges Stadtgeb.	näheres Umland
(Alle Anteile in %)																	
A Bayreuther Innenstadtbesucher																	
mit Pkw gekommen	43	32	31	27	59		39	66	47	31	26	52	34	26	33	47	63
Pkw im Haushalt vorhanden	81	71	86	61	88		88	92	88	59	61	88	74	80	72	85	91
diesen Pkw haben zum Weg ins Zentrum benutzt	58	48	40	58	71		44	72	57	61	53	64	51	36	51	60	75
nicht benutzen können	23	34	30	32	15		21	14	23	29	42	16	32	23	28	30	19
aus freier Entscheidung nicht benutzt	19	18	30	11	15		25	14	20	10	5	20	17	41	21	9	6
B Brühler Innenstadtbesucher																	
mit Pkw gekommen	37	28	36	17	50	56	53	49	46	44	28	17	41	37	15	36	62
Pkw im Haushalt vorhanden	75	79	83	42	77	86	100	82	88	86	75	40	73	77	68	76	82
diesen Pkw haben zum Weg ins Zentrum benutzt	50	37	44	41	66	65	53	59	51	52	38	44	57	45	23	47	75
nicht benutzen können	27	42	30	26	16	12	15	24	15	34	32	34	19	32	30	33	21
aus freier Entscheidung nicht benutzt	23	21	26	33	18	22	33	17	34	14	30	22	23	23	48	20	4
C Brühler Innenstadtbesucher																	
	25-34	35-49	25-34	35-49	25-34	35-49	25-34	35-49	25-34	35-49	25-34	35-49	50-64	ü. 64	ü. 64		
mit Pkw gekommen	51	52	59	55	57	46			38	39	12			17	13		
Pkw im Haushalt vorhanden	95	84	95	82	67	89			94	88	72			39	32		
diesen Pkw haben zum Weg ins Zentrum benutzt	53	75	63	64	88	52			41	46	17			44	44		
nicht benutzen können	13	15	9	14	13	23			17	47	51			23	42		
aus freier Entscheidung nicht benutzt	35	11	28	22	0	24			41	8	32			33	14		

¹ Rentnerinnen und Hausfrauen ab 65 Jahren.

Quellen: Eigene Befragungen, in Bayreuth auf einer Exkursion 1978 (347 Int.), in Brühl in Zusammenarbeit mit Stadtverwaltung und Einzelhandel 1979 (nur Stadtkern und normale Wochentage 404 Int.).

Zuverlässiger interpretierbare Ergebnisse sind zu erwarten, wenn diejenigen, die nicht mit dem Pkw in die Innenstadt gekommen sind, aber einen solchen besitzen, danach gefragt werden, ob sie ihn am Befragungstag für ihren Weg in die Innenstadt hätten benutzen können. Hier ist eine eindeutige Antwort möglich, die dann die Bereitschaft erkennen läßt, auf die Pkw-Benutzung zugunsten anderer Verkehrsmittel zu verzichten. Anhand neuerer Passantenbefragungen in Bayreuth (1978) und in Brühl (1979) sollen hier einige Gesichtspunkte der Entscheidung zur Pkw-Benutzung als normativer Beitrag zur Frage des Verkehrsmittelwahlverhaltens dargestellt werden, wobei ebenso wie bei der am Ende des letzten Kapitels vorgenommenen Auswertung der Besucherbefragungen in Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels die gruppenspezifischen Verhaltensunterschiede besonders interessieren (Tab. 43).

Prüft man zunächst einmal die Anteile der Pkw-Benutzer an den jeweiligen Gruppen, so werden vor allem in Bayreuth die schon in Tab. 40 am Beispiel aller Waren- und Kaufhausbesucher aufgezeigten Unterschiede zwischen den Altersstufen und Geschlechtern bestätigt. Ergänzend können nun auch beträchtliche Unterschiede nach der Art der Erwerbstätigkeit bzw. nach der Stellung im Beruf nachgewiesen werden: Am häufigsten kommen Erwerbstätige, vor allem Beamte und Angestellte, mit dem Pkw, am seltensten Rentner; Hausfrauen kommen ebenfalls deutlich seltener als der Durchschnitt mit dem Pkw. Als wesentlicher sachlicher Faktor der Verkehrsmittelwahl tritt schließlich die Entfernung der Wohnung vom Zentrum hervor; immerhin kommen auch noch erstaunlich viele der innerhalb der Innenstadt Wohnenden mit dem Pkw! Im Durchschnitt aller Besucher entspricht der Anteil der Pkw-Benutzer in Bayreuth dem aller Waren- und Kaufhausbesucher dieser Stadtgrößenklasse, während er in Brühl darunter bleibt (die durchschnittliche Autobenutzung aller Innenstadtbesucher liegt im Mittel deutlich niedriger!).

Der durchschnittliche Anteil von Befragten, in deren Haushalt ein Pkw vorhanden ist, entspricht bei den Brühler Innenstadtbesuchern mit 75 % demjenigen aller Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels in Städten gleicher Größe, während er bei den Bayreuthern mit 81 % ungewöhnlich hoch liegt (vgl. Tab. 38). Die gruppenspezifische Auswertung zeigt allerdings, daß das Schlagwort von der Vollmotorisierung weiterhin bestehende Unterschiede erheblichen Umfangs verschleiert. So gibt es bei Rentnern, Älteren und innenstadtnah Wohnenden (in Bayreuth außerdem bei Frauen bzw. Hausfrauen) überdurchschnittlich selten einen Pkw im Haushalt, bei (höheren) Schülern und Studenten, Angestellten und Beamten, Selbständigen, 25 - 34-Jährigen und Besuchern aus dem näheren Umland dagegen überdurchschnittlich häufig. Kombiniert man die sich überlagernden und verstärkenden Personenmerkmale Beruf, Geschlecht und Alter (s. Teil C der Tab. 43), so zeigen sich extreme Unterschiede zwischen jüngeren Beamten und Angestellten (besonders wenn männlich) und Hausfrauen einerseits, bei denen zu 94 - 95 % ein Pkw im Haushalt vorhanden ist (Durchschnitt 75 %), und Rentnern (39 %) sowie besonders Rentnerinnen (32 %) andererseits.

Den im Haushalt vorhandenen Pkw haben in Bayreuth wieder deutlich mehr Innenstadtbesucher auch tatsächlich für den Weg ins Zentrum benutzt, als in Brühl. Der Anteil entspricht in Bayreuth demjenigen aller Besucher von Mittel- und Großbetrieben des Einzelhandels in Städten dieser Größe (Tab. 38), während er in Brühl darunter bleibt. Die Pkw-Benutzung ist am stärksten bei den Erwerbstätigen (Ausnahme: die oft noch zentral wohnenden Selbständigen), in Bayreuth bei den 25 - 34-Jährigen, in Brühl bei den bis 24-Jährigen (kaum Schüler befragt!), bei den Männern und bei den Besuchern aus dem näheren Umland – nur letztere können dabei weitgehend stichhaltige Gründe geltend machen. Besonders selten wird der Familienwagen von Hausfrauen, Frauen, Rentnern und Älteren, außerdem verständlicherweise von Schülern bzw. Studenten und Jugendlichen (nur in Bayreuth) benutzt. Die im Stadtzentrum wohnenden Passanten benutzen zwar am seltensten ihren Pkw, immerhin kommen aber in Bayreuth noch 36 % derjenigen Innenstadtbesucher, die weniger als 1 km (Luftlinie) von der Stadtmitte entfernt wohnen,

mit dem Pkw – ein deutliches Zeichen für die unsinnigen Verhaltensprägungen durch den autoorientierten Verkehrsausbau; in Brühl benutzt „nur“ knapp jeder vierte Innenstadtbewohner (bei etwas anderer Abgrenzung) seinen Pkw.

Bei der Kombination der Personenmerkmale ergeben sich noch stärkere Gegensätze. Weitaus am häufigsten benutzen junge Arbeiter ihren Pkw (als Prestigesymbol?), während gleich junge Beamte und Angestellte ihn wesentlich seltener benutzen. Ältere Hausfrauen benutzen weitaus am seltensten den Pkw.

Wenn der Pkw nicht für den Weg ins Zentrum benutzt wird, so geschieht dies insgesamt etwas häufiger, weil er nicht zur Verfügung steht, und etwas seltener, weil man ihn freiwillig daheim gelassen hat, obwohl man ihn hätte benutzen können. Dabei gibt es aber wieder erhebliche gruppenspezifische Unterschiede, vor allem hinsichtlich der Verfügungsmöglichkeit über den Pkw.

Besonders häufig können Hausfrauen, Frauen, Schüler und Ältere den Familien-Pkw nicht benutzen, während dies bei Erwerbstätigen, 25 - 34-Jährigen und Männern ganz selten vorkommt. Die Merkmalskombination ergibt hier besonders starke Gegensätze zwischen Erwerbstätigen unter 50 Jahren einerseits und Hausfrauen ab 35 Jahren sowie Rentnerinnen andererseits.

Auf einen eigentlich verfügbaren Pkw verzichtet haben in Bayreuth nur 19 % und in Brühl 23 %. Die Bereitschaft hierzu hängt vor allem von der Entfernung der Wohnung ab. Von den Besuchern, die innerhalb der Innenstadt wohnen, verzichteten in Bayreuth 41 % (bei Wohnung näher als 1 km) und in Brühl 48 % (bei Wohnung im Bezirk Brühl Mitte) auf ihren Pkw, während von den Besuchern aus dem näheren Umland nur 6 % bzw. 4 % verzichteten. Möglicherweise ist die zwischen den übrigen Merkmalsgruppen unterschiedliche Verzichtsbereitschaft z.T. ebenfalls auf gruppentypische Wohnentfernungen zurückzuführen (z.B. innenstadtnäheres Wohnen bei Selbständigen, Älteren, jungen Beamten, Angestellten und Hausfrauen); um dies hinreichend genau feststellen zu können, müßte eine größere Zahl von Befragungen durchgeführt werden.

Eine abschließende Bewertung des Pkw-Benutzungsverhaltens ergibt, daß dieses in erster Linie nicht durch sachliche Notwendigkeiten, sondern durch soziale Normen bestimmt wird. Dabei benutzen vor allem die durchsetzungsfähigeren Gruppen den Pkw und sorgen dann auch – unter Verweis auf die „Vollmotorisierung“ – für eine autogerechte Stadtplanung, die dann erneut ihre Verhaltensmuster stärkt. Detaillierte Verhaltensstudien müßten hier dazu beitragen, daß auch die Bedürfnisse der schwächeren Gruppen berücksichtigt werden.

6.4 Verkehrsmittelwahl und Fußgängerbereichs-Planung

Im Zusammenhang mit den Auseinandersetzungen um die Planung und den Ausbau neuer Fußgängerbereiche spielt das Problem einer „angemessenen“ Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten häufig eine zentrale Rolle. Nachdem lange Zeit von allen Seiten der Erschließung für den fließenden und ruhenden Individualverkehr der Vorrang eingeräumt wurde, mißt inzwischen zumindest ein Teil der Planer und Politiker der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel wieder wachsende Bedeutung bei – der Einzelhandel ist dagegen immer noch ganz überwiegend an den Maßnahmen für den Individualverkehr orientiert und macht vielfach von ihrem Umfang seine Zustimmung zur Errichtung neuer Fußgängerstraßen abhängig. Maßnahmen zur besseren Erschließung für den Fußgängerzielverkehr zur Innenstadt werden zwar gelegentlich gefordert, bisher aber von keiner Seite nachdrücklich gefördert.

Was unter „angemessener“ Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsträger zu verstehen ist, kann nicht objektiv bestimmt, sondern nur politisch entschieden werden. Auch der scheinbar objektiven „Anpassungsplanung“ entsprechend vorhersehbarer Trends liegt eine politische Entscheidung zugrunde, nämlich die sich ohnehin durchsetzenden Trends zu fördern und eventuell vorhandene Alternativen und Gegenkräfte zurückzudrängen. Man hat allerdings den Eindruck, daß bei den politischen Entscheidungen bisher die tatsächlich bestehenden Relationen zwischen den Verkehrsträgern kaum berücksichtigt werden¹. Um hier eine bessere Entscheidungshilfe zu bieten, wurden in diesem Kapitel eigene und von anderen Gruppen erzielte Daten zur Struktur des innenstadtbezogenen Zielverkehrs dargestellt.

Im Hinblick auf den Besucherverkehr in Fußgängerbereichen (und in Stadtzentren allgemein) legen die Ergebnisse einige Korrekturen an den bisher üblichen Prioritäten nahe. Der Fußgängerverkehr ist nicht nur die Existenzgrundlage der Innenstadt-Geschäftsstraßen selbst, er erweist sich auch als wesentlichster Bestandteil des auf das Zentrum gerichteten unmittelbaren Zielverkehrs. Im Durchschnitt von 8 Städten haben 39 % der Besucher den unmittelbar auf das Zentrum gerichteten Weg von ihrem letzten Tätigkeitsort aus zu Fuß zurückgelegt! Selbst wenn man nach dem von der Wohnung aus benutzten Verkehrsmittel fragt, hat der Fußgängerverkehr einen Anteil von 31 %. Zwar fördert die zunehmende Entleerung der innenstadtnahen Wohngebiete einen Rückgang des direkten Fußgängerverkehrs zwischen Wohnung und Innenstadt; die anhaltende Verdichtung der Arbeitsplätze in City und Cityrandgebieten zusammen mit einer freieren Einteilung der Arbeitszeit (Gleitzeit) führen aber gleichzeitig zu einer Zunahme des vom Arbeitsplatz aus auf die Innenstadt zielenden Fußgängerverkehrs. Die diesbezügliche Attraktivität des Zentrums wird durch den Ausbau von Fußgängerbereichen wesentlich verstärkt.

Die Befragungsergebnisse legen also in erster Linie nahe, die Fußwegverbindungen zwischen dem zentralen Fußgängerbereich und den umliegenden Quellgebieten des Fußgängerverkehrs (Wohn- wie Arbeitsgebiete) nachdrücklich zu verbessern und soweit wie möglich von den heute oft schwerwiegenden Beeinträchtigungen durch den Individualverkehr zu befreien.

Für diese Entscheidung spricht noch eine weitere Überlegung: Das Stadtzentrum ist am besten durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Von ihm als zentralem Verteiler gehen dadurch zahlreiche Zielverkehre in die umliegenden Gebiete aus. Diese könnten durch ein attraktives, benutzerfreundliches Fußwegnetz viel häufiger zu Fuß abgewickelt werden, was die Erreichbarkeit vieler städtischer Ziele erheblich verbessern würde.

In Großstädten ist zwar der relative Anteil des Fußgängerverkehrs geringer (immerhin vormittags 27 % gegenüber 26 % Pkw-Benutzern), doch lassen gerade hier die starken citynahen Arbeitsplatzkonzentrationen mit dem von ihnen ausgehenden umfangreichen Fußgängerverkehrsströmen den Ausbau eines verbindenden Fußwegnetzes als besonders angebracht erscheinen.

Öffentlicher Verkehr und Pkw-Verkehr haben im Durchschnitt aller Städte etwa die gleichen Anteile am Besucher-Zielverkehr. Dabei gibt es allerdings je nach Stadtgröße und Stadtstruktur erhebliche Unterschiede. In Großstädten dominiert eindeutig der öffent-

1 Eine wesentliche Ursache der bisherigen Dominanz autoorientierter Planung ist die beträchtliche Überschätzung des Anteils mit dem Pkw kommender Innenstadtbesucher bzw. Kunden bei Planern und Einzelhändlern und die Unterschätzung des Anteils zu Fuß Kommender. Diese Wahrnehmungsverzerrung gerade auch seitens der entscheidungsrelevanten und sich auf ihren hohen Informationsgrad berufenden Gruppen konnte im Rahmen einer bundesweiten Expertenbefragung und einer Einzelhändlerbefragung in Düsseldorf nachgewiesen werden (s. *Monheim* 1977 c, S. 27).

liche Verkehr (45 %), während er in kleineren Mittelstädten nahezu bedeutungslos ist. Im Anteil des Pkw-Verkehrs zeigen sich dagegen kaum solche Unterschiede. Die Probleme der größeren Städte liegen vor allem im absoluten Umfang dieses Pkw-Verkehrs und in seiner Notwendigkeit, Parkflächen zu finden. Die flächenintensive Nutzung des Stadtzentrums und die flächenextensiven Ansprüche der Privatwagen geraten zunehmend miteinander in Konflikt – der dann zur Umorientierung vieler Planer und Politiker geführt hat. Das bei gleicher Beförderungsleistung geringere Verkehrsvolumen des öffentlichen Verkehrs und die relativ gute Verträglichkeit von öffentlichem Verkehrsmittel und Fußgängerverkehr, die in zahlreichen von Straßenbahnen oder Bussen benutzten Fußgängerstraßen zum Ausdruck kommt (z.B. Bremen, Kassel, Mannheim, Trier), im Vergleich zu der starken Unverträglichkeit von Autoverkehr und Fußgängerverkehr lassen es als begründet erscheinen, wenn im verdichteten, nutzungsintensiven Innenstadtbereich den öffentlichen Verkehrsmitteln die Priorität gegenüber den Privatwagen eingeräumt wird.

7 Wege beim Innenstadtbesuch

Wissenschaftliche Analysen und angewandte Planungen der innerstädtischen Verkehrs- und Nutzungsstruktur sind angewiesen auf Annahmen über das Verhalten der Besucher auf ihrem Weg durch die Innenstadt. Dieses Verhalten wurde in bisherigen Studien und auch in den vorhergehenden Kapiteln dieser Arbeit vor allem auf der Basis aggregierter Mengen erfaßt mit Hilfe von Passantenzählungen und Passantenbefragungen an bestimmten Standorten der Innenstadt. Für die Planung der Abmessung, Netzgestaltung und Verkehrserschließung von Fußgängerbereichen sind jedoch darüber hinaus die individuellen Wegmuster und Weglängen wichtig. Über sie gibt es zwar manche „Erfahrungswerte“, aber nur wenige empirische Untersuchungen. Im folgenden Kapitel sollen vor allem die methodischen Gesichtspunkte derartiger Erhebungen diskutiert und die Aussagemöglichkeiten an einigen Beispielen aufgezeigt werden. Das Hauptaugenmerk richtet sich im Rahmen dieser Untersuchung auf die Länge und Raummuster der Wege durch die Innenstadt und auf die dabei sich ergebenden Gesichtspunkte für die Beurteilung bestehender und die Planung zukünftiger Fußgängerbereiche.

7.1 Methode der Wege- und Tätigkeitsprotokolle

7.1.1 Bisherige Untersuchungen der Wege zu Fuß

Um das räumliche Verhalten der Innenstadtbesucher festzustellen, ist es notwendig, nach Abschluß ihrer Innenstadtbesuche in Wege- und Tätigkeitsprotokollen deren Ablauf zu erfassen. Zunächst sollen in einem kurzen Literaturüberblick die bisher entwickelten Ansätze dargestellt werden. Dieses Kapitel beschränkt sich auf die jeweiligen Fragestellungen und im Zusammenhang mit der vorliegenden Arbeit interessierende Grundergebnisse, soweit diese nicht später zusammen mit den eigenen Erhebungen dargestellt werden. Die jeweiligen Erhebungsmethoden werden in Kapitel 7.1.2 dargestellt.

Institut für angewandte Sozialwissenschaft (INFAS)

In zwei 1964 durchgeführten repräsentativen Haushaltsbefragungen über die Wege in den Cities von Düsseldorf und Essen wurden erstmalig in Interviews die Raummuster von Wegen und Tätigkeiten beim Innenstadtbesuch in Interviews erfaßt. (*Hartenstein, Iblher 1967, „Wege in der City“ 1967, Wege in der Essener City“ 1968*).

Die Untersuchungen über das Besucherverhalten gingen hervor einerseits aus der „Vergleichenden Citystudie“ des INFAS, andererseits aus einer Untersuchung der Verbrauchergewohnheiten in Düsseldorf, Neuß und mehreren umgebenden Landkreisen. Die Besuchsprotokolle bildeten damit nur Teil eines größeren Fragenkomplexes, der in umfangreichen Haushaltsbefragungen erfaßt wurde. Ihre Auswertung erfolgte jedoch getrennt von den übrigen Untersuchungen, wobei die Berichte sich darauf beschränkten, das Verfahren zu beschreiben und die Grundergebnisse zu erläutern. Detaillierte Analysen des äußerst umfangreichen Materials sind nicht erfolgt.

Ausgangspunkt der Überlegungen war die Feststellung, daß „die Bedeutung eines Stadtzentrums . . . sich nicht so sehr daran ablesen (läßt), was dort ist, als vielmehr daran, was dort geschieht“ (1967, S. 1). Die Analyse beginnt mit den Ankunftsorten der Personen aus dem untersuchten Einzugsbereich, die im Laufe einer Woche die Innenstadt zu Erledigungen, zu privaten Besuchen oder zu Freizeitaktivitäten aufsuchen

(Wege ausschließlich zu Arbeits- oder Ausbildungsstätte sind nicht mit erfaßt)¹. Die Fußwege in der Innenstadt werden zunächst entsprechend der Gesamtzahl der wöchentlichen Besucher dargestellt. Diese Karten zeigen die kumulierten Passantenfrequenzen ohne reinen Berufs- und Ausbildungsverkehr. Sie bilden damit eine treffendere Beschreibung der ökonomischen Standortqualitäten, als herkömmliche Passantenzählungen.

Die beim Innenstadtbesuch getätigten Erledigungen werden zunächst für die wichtigsten Kategorien tabellarisch nach Wochentagen und Tageszeiten aufgeschlüsselt. Danach wird in einer Kartenserie die räumliche Verteilung jeder einzelnen Erledigungsart für Blöcke bzw. Blockseiten dargestellt (berufliche Erledigungen, Besuch von Behörden, Banken, Ärzten u.ä., größere Anschaffungen, kleinere Einkäufe, Besuch kultureller und Besuch gastronomischer Einrichtungen).

Die Bedeutung der INFAS- Studie liegt vor allem im methodischen Bereich sowie in der erstmaligen Darstellung der Raummuster von Besorgungen und damit verbundenen Wegen, d.h. letztlich der nach Publikumsbezug gewichteten Cityfunktionen².

Thompson und Hart

In der englischen Kleinstadt Chichester (20000 E.) wurde 1966 von *Thompson* und *Hart* (1968) eine Passantenbefragung durchgeführt, bei der Innenstadtbesucher, die vom Zentrum aus in Richtung Peripherie gingen bzw. mit dem Bus die Innenstadt verließen, nach ihrem bisherigen und noch geplanten Fußweg durch das Zentrum gefragt wurden. Die Wege werden für alle Befragten aufsummiert. Dabei ergibt sich eine noch stärkere Dominanz der hier kreuzförmigen Hauptgeschäftsstraßen als in Düsseldorf und Essen (INFAS); die Seitenstraßen ziehen kaum Besucher an, obwohl neben dem Einkaufen (56 %) noch zahlreiche weitere Besuchszwecke (einschl. Schule und Arbeitsplatz) genannt wurden. Dies dürfte z.T. auf die Auswahl der Befragungsstandorte zurückzuführen sein, die zu drei Vierteln in den Haupteinkaufsstraßen und im übrigen in deren unmittelbarer Nähe lagen.

Der kurze Bericht von *Thompson* und *Hart* beschränkt sich auf eine knappe Präsentation der als Experiment gedachten Erhebung. Der unmittelbare Anlaß der Passantenanalyse war die Diskussion um einen Fußgängerbereich; in der Schlußfolgerung wird dessen Einrichtung empfohlen.

Weeber

Am detailliertesten wurden die Wege von Innenstadtbesuchern bisher von *Weeber* (1973) in einer Dissertation erfaßt, die speziell qualitative Merkmale der Einkaufs-Fußwege in der City hinsichtlich der psychischen und physischen Beanspruchungen und der beeinflussenden Faktoren untersucht. *Weeber* hat in Frankfurt, Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe und Esslingen an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel und Parkierungseinrichtungen Hausfrauen befragt, die mindestens eine Stunde in der Innenstadt waren, dabei eingekauft hatten und zum Befragungszeitpunkt ihre Erledigungen abgeschlossen hatten. Die nicht repräsentativen Interviews sollten vor allem Problemzusammenhänge von Lei-

1 Die Befragten sollten den letzten Besuch der Düsseldorfer bzw. Essener Innenstadt rekonstruieren, soweit dieser nicht länger als 12 Monate zurücklag (über die Hälfte der Befragten war in den letzten 3 Wochen im Zentrum). Die Ergebnisse wurden auf die durchschnittlichen wöchentlichen Besucher hochgerechnet.

2 In einer unveröffentlichten Umfrage zum „Entwicklungsplan Ingolstadt“ hat das Geographische Institut der TH München 1968 ebenfalls Haushaltsbefragungen in Stadt und Region durchgeführt, in deren Rahmen nach dem letzten zu Erledigungen dienenden Besuch im Stadtzentrum gefragt und dieser Besuch mit Weg und Tätigkeiten in einer Karte erfaßt wurde.

stungsbereitschaft, Zeitaufwand und beeinflussenden Faktoren beim Einkaufsweg in der Innenstadt aufdecken.

Weeber erfaßt sowohl die ausgeübten Tätigkeiten (einschließlich Ruhepausen), die dafür aufgewendete Zeit und die dabei zurückgelegten Wege (Länge und Raummuster), als auch die Planung des Weges und die unterwegs getroffenen Änderungsentscheidungen, die Bewertung der Wege (interessant oder nicht), des Innenstadtaufenthaltes und der Innenstädte allgemein sowie schließlich die mit dem Innenstadtbesuch zusammenhängenden Veränderungen des physischen und psychischen Befindens.

Die von *Weeber* festgestellten Kritiken und Konfliktsituationen beim Innenstadtbesuch beziehen sich ganz überwiegend auf die negativen Auswirkungen des Verkehrs. Am häufigsten werden genannt: 1. Gedränge auf den Bürgersteigen, 2. Schwierigkeiten beim Überqueren der Straßen und dadurch mangelnde Bewegungsfreiheit, 3. allgemeine Störungen durch den Verkehr. Die meist als Hauptverkehrsstraßen dienenden Haupteinkaufsstraßen wurden fast über die ganze Länge von vielen Befragten überquert.

Bezüglich langweiliger bzw. interessanter Wegstrecken zeigen sich zwei Grundtendenzen: Die Zugangswege zum zentralen Geschäftsbereich und die zeitlichen bzw. rückwärtigen Nebengeschäftsstraßen werden besonders häufig als uninteressant angesprochen. Andererseits zeigt sich aber auch, daß zu dichter Fußgängerverkehr die Beurteilung selbst einer gut mit Läden besetzten Straße als „interessant und anregend“ zurückgehen läßt. Nur in Karlsruhe zeigt sich weitgehende Übereinstimmung der Beurteilung mit den Weghäufigkeiten in den entsprechenden Bereichen, während sich in allen anderen Städten Verschiebungen ergeben, die dort besonders deutlich sind, wo es zentral gelegene städtebaulich reizvolle Nebengeschäftsstraßen gibt.

Beyler

Während bei Befragungen im allgemeinen der zuletzt gegangene Weg durch die Innenstadt erfaßt wird, hat *Beyler* (1972) im Rahmen einer Diplomarbeit am Geographischen Institut der TU München über das Vorstellungsbild von der Münchner Innenstadt und ihren Straßen bei Hausfrauen und Schülerinnen in Haushaltsbefragungen das räumliche Normalverhalten beim Innenstadtbesuch erfaßt: Die Straßen, in denen in der Regel Geschäfte aufgesucht werden, die beim Stadtbummel übliche Route und den Weg, den man beim Einkaufsbummel mit einem in München fremden Bekannten gehen würde. *Beyler* geht es vor allem um gruppenspezifische Wahrnehmungs- und Verhaltensunterschiede³ und die „Funktionalität“ der Innenstadt bzw. ihrer Teilbereiche. Dabei kommt sie zu einer Modifikation des Satzes „die Innenstadt ist für alle da“: sozialgruppenspezifisch werden meist nur Teilbereiche als Identifikationsräume besetzt. Die Lage und Größe dieser Teilbereiche hängt einerseits von der Schichtzugehörigkeit, andererseits aber auch von dem rein privaten (Einkaufen, Bummel) oder dem teilweise öffentlichkeitsorientierten (eigene Stadt Fremden vorstellen, Image und Geschichte reproduzieren) Charakter des Innenstadtbesuchs ab. Beim öffentlichkeitsorientierten, stärker von mittelbaren Wahrnehmungen (z.B. über Schule, Presse) gesteuerten Wegverhalten sind die gruppenspezifischen Unterschiede deutlich geringer.

3 Die Wegmuster sind dabei nur eines von vielen Verfahren, das *Beyler* anwendet. Die Arbeit geht stark von sozialpsychologischen Thesen über die Einstellung der Bewohner zu Teilen der Innenstadt aus (Identifikation bzw. Aggression).

Die sehr intensive Befragung (2 - 4 Stunden je Interview an 2 Interviewterminen) erfaßt 40 nicht berufstätige, verheiratete Frauen, die länger als 2 Jahre in München wohnen, und 32 Schülerinnen aus 2 Schulen.

Schaffer und Pöhlmann

Speziell auf die Bedeutung einer Fußgänger-Hauptgeschäftsstraße im Rahmen der gesamten City zugeschnitten ist eine Staatsarbeit von *Pöhlmann* (1973) über die Annastraße in Augsburg, die von *Schaffer* betreut wurde (*Schaffer, Pöhlmann* 1975). In ihr werden durch 200 Passantenbefragungen in der Fußgängerstraße die Wegrouen der dort Angetroffenen innerhalb der City vom Ausgangs- bis zum Endpunkt erfaßt und unter verschiedenen Gesichtspunkten (Wochentag, Besuchshäufigkeit, Aufenthaltsdauer, Besuchsanlaß) analysiert.

Im Gesamtbild entspricht „der Aktionsraum der Besucher der Annastraße . . . ziemlich genau dem höchstwertigen Geschäftsbereich der Stadt“ (*Schaffer, Pöhlmann* 1975, S. 48). Die Nebengeschäftsstraßen werden auch dann, wenn sie unmittelbar in die Annastraße münden und zu Fußgängerstraßen umgebaut sind, deutlich seltener aufgesucht. Aber selbst in die angrenzenden Hauptgeschäftsstraßen kommen nur maximal 44 % der Besucher der Annastraße.

Zur Feststellung der Verhaltensweisen von Innenstadtbesuchern hat *Pöhlmann*, wie bereits in Kap. 4.3 dargestellt, zusätzlich durch Beobachter 200 Personen hinsichtlich ihrer Tätigkeiten und ihres Gangverhaltens erfaßt.

Blivice

Während bei den meisten Wegeprotokollen Besorgungs- und z.T. auch Freizeitwege erfaßt werden, hat *Blivice* (1974) in einer Dissertation das Routen-Wahlverhalten auf dem Fußweg zum Arbeitsplatz in München analysiert. Jeder der im Rahmen einer umfangreichen schriftlichen Befragung⁴ erfaßten Wege wird von ihm durch 24 Qualitätsmerkmale gekennzeichnet: Raumtyp (Straße, Platz, Arkaden), optische Eindrücke, Verkehrsstörungen, Grün, Aktivitäten im Straßenraum.

Blivice wählt für seine Untersuchung des Wege-Wahlverhaltens den Arbeitsweg, weil er von diesem die größte Rationalität erwartet. Wegen der regelmäßigen Wiederholung sollten alle alternativ zu wählenden Wege bekannt sein. Soweit man vom kürzestmöglichen Weg abweicht, dürfte dies einigermmaßen eindeutig auf bestimmte Umweltpräferenzen bzw. Distanzwahrnehmungen zurückzuführen sein, und nicht darauf, daß man aus Unkenntnis einen längeren Weg gewählt hätte. Für seine Analyse der Umweltfaktoren muß *Blivice* sich deshalb auf die Befragten beschränken, die nicht den kürzestmöglichen Weg gewählt haben, doch sind dies 45 % aller Befragten.

Blivice kommt zu dem Ergebnis, „that in general people tend to choose exposed places in the city which afford various kinds of views rather than enclosed areas such as arcades and green-islands and choose pathways lined with activities which are thronged with people, especially the pedestrian mall, rather than seek out the quieter parks and treelined streets“. Bei der Routenwahl haben die Plätze eine hervorragende Orientierungsfunktion. Dies führt zu der Annahme, „that some of the paths are composed of a series of plazas between the origin and destination of the walk which serve as a framework for the path and the shortest paths between each of these plazas“. Auch für den Weg zur Arbeit hat der Fußgängerbereich Kaufinger-Neuhauser Straße eine hervorragende Bedeutung.

4 Im Zentrum von München wurden 1972 an 16 über die nördliche Innenstadt verteilten Arbeitsstätten des tertiären Sektors 2765 Fragebögen verteilt (Rücklauf: 42 %). Darin wurde nach dem zu Fuß zurückgelegten Teil des letzten Weges zum Arbeitsplatz und den Gründen für die Wahl des Weges gefragt.

Frei

In einer verkehrswissenschaftlichen Dissertation hat *Frei* (1974) das Gangverhalten im innerstädtischen Einkaufsverkehr durch eine Befragung von Benutzerinnen der zentralen Haltestellen öffentlicher Nahverkehrsmittel in Darmstadt erfaßt. Wichtigstes Anliegen seiner Untersuchung ist es, vorhandene und zumutbare Gangweiten beim Einkaufsweg in der Innenstadt festzustellen. Die Auswertungen, auf deren Ergebnisse in den folgenden Abschnitten noch näher eingegangen wird, erfolgen für die Summe aller erfaßten Erledigungsgänge. Dabei wird weder nach Verkehrsquellpunkten unterschieden, noch die räumliche Verortung der ermittelten Wege (d.h. deren Verteilungsmuster dargestellt).

Frei errechnet außer den Gangweiten auch die Haltestellen-Einzugsbereiche, d.h. die maximalen Entfernungen der Ziele von den Verkehrsquellpunkten⁵. Beim Vergleich der (theoretischen Kürzest-) Gangweiten mit den Haltestellenradien zeigt sich, daß im Einkaufs- und Erledigungsverkehr entsprechend der größeren Zahl räumlich gestreut liegender Ziele die Gangweite im Durchschnitt doppelt so groß ist, wie der zweifache Radius (d.h. bei Benutzung derselben Haltestelle: wie der unmittelbare Hin- und Rückweg zum entferntesten Ziel).

In einem dritten Arbeitsschritt untersucht *Frei* für alle Ziele den Einfluß ihres Abstandes von den Haltestellen auf die Benutzungshäufigkeit. Dabei geht es ihm nicht um die Bedeutung von Einzelzielen oder bestimmten Geschäftsstraßen, sondern nur um die Zieldistanz. Einzugsbereiche und Zielattraktivitäten werden nach Haltestellen getrennt ausgewertet.

Entsprechend seinem ingenieurwissenschaftlichen Ansatz legt *Frei* vor allem Wert auf die Entwicklung eines differenzierten methodischen Instrumentariums zur Ermittlung für Verkehrsplaner wichtiger Distanzgrößen, während der Bezug zur konkreten Raumstruktur kaum eine Rolle spielt. Zwar hat *Frei* seine Untersuchung nicht unmittelbar auf die Planung von Fußgängerbereichen ausgerichtet, er geht aber bei seinen Auswertungen immer wieder auf damit zusammenhängende Gesichtspunkte ein (vgl. auch *Frei* 1977).

Müller

Nicht auf die Innenstadtbesucher, sondern auf die Bewohner neuer Stadtrand siedlungen bezogen ist die Dissertation von *Müller* (1971, 1973) über „Fußgängerverkehr in Wohnsiedlungen“. Wegen ihres kritisch-normativen Ansatzes in der Analyse der Zusammenhänge zwischen Fußweglängen und der städtebaulichen Struktur und Verkehrerschließung verdient diese Untersuchung jedoch darüber hinaus Beachtung. Durch den Vergleich der Häufigkeitsverteilungen der tatsächlich zurückgelegten Fußwege und der Luftlinienentfernungen (als Anhaltspunkt für die theoretisch kürzestmöglichen Weglängen) kann *Müller* erhebliche Mängel in der konventionellen, autoorientierten Erschließungsplanung nachweisen, die die gegenüber den Autofahrern sehr viel größere Zahl der Fußgänger oft zu erheblichen Umwegen zwingt. Z.T. werden solche Planungsfehler durch die Bewohner bereits mit Hilfe inoffizieller „Trampelpfade“ korrigiert (diesen könnten in den Innenstädten häufiger Passagen als Abkürzungsmöglichkeiten entsprechen).

5 Bisherige Untersuchungen von Haltestellen-Einzugsbereichen befassen sich ganz überwiegend mit Berufs- und Ausbildungsverkehr und dabei wieder vor allem mit den Verhältnissen in monostrukturierten Wohngebieten (*Frei* 1974, S. 102 - 121). Ihre Ergebnisse sind nicht auf den innerstädtischen Einkaufsverkehr übertragbar, nicht zuletzt, weil im Berufs- und Ausbildungsverkehr die Wege meist radial zwischen Verkehrsquelle und Ziel verlaufen und hinsichtlich der Ziele kaum eine freie Wahl besteht.

Die Übersicht der Anwendungen von Wege- und Tätigkeitsprotokollen hat gezeigt, daß nach den ersten Ansätzen von *Infas* (*Wege . . .*“ 1967, „*Wege . . .*“ 1968) und *Thompson, Hart* (1968), die offensichtlich zunächst ohne anregende Wirkung blieben, um 1972 Wissenschaftler verschiedener Disziplinen unabhängig voneinander und im Rahmen unterschiedlicher Fragestellungen diese Methode angewendet haben. Die Untersuchungen von *Beyler* (1972), *Pöhlmann* (1973), *Weeber* (1973), *Blivice* (1974) und *Frei* (1974) erfolgten unabhängig voneinander und waren bei Beginn der eigenen Erhebungen noch nicht zugänglich⁶. Insgesamt zeigen die Untersuchungen, daß Wege- und Tätigkeitsprotokolle vielfältige Möglichkeiten zu einem neuen Verständnis und zu neuen Planungsperspektiven für die Stadtmitte beitragen können.

7.1.2 Methodisches Vorgehen bei Wege- und Tätigkeitsprotokollen

So, wie die Fragestellungen, zu deren Klärung Wege- und Tätigkeitsprotokolle eingesetzt werden, sich voneinander unterscheiden, ist auch in ihren Erhebungsmethoden und Auswertungsmethoden jede der vorliegenden Untersuchungen anders angelegt. Im folgenden Abschnitt sollen deshalb sowohl die eigenen Erhebungsmethoden, als auch jeweils die wichtigsten davon abweichenden Ansätze der anderen Verfasser dargestellt werden.

Auswahl der Befragten

Ziel der vorliegenden Wege- und Tätigkeitsprotokolle nach Abschluß des Innenstadtbesuchs ist es, bezogen auf Verkehrsquellpunkte² standort- und gruppenspezifisch die Raummuster der Wege und Erledigungen und die Weglängen zu erfassen, nicht aber, für die Gesamtheit der Innenstadtbereiche und Innenstadtbesucher repräsentative Aussagen zu machen³. Im Hinblick auf die bisher von den Planern in den Vordergrund gestellten Probleme der Erschließung von Fußgängerbereichen für die mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem eigenen Wagen kommenden Innenstadtbesucher erfolgten die in Bonn, Düsseldorf und München⁴ durchgeführten Befragungen an acht Haltestellen und zehn Parkhäusern sowie darüber hinaus an zwei aus der Innenstadt herausführenden Fußwegverbindungen⁵. Die Befragungsstandorte erfassen für die Innenstädte we-

6 Mit der Erprobung von Befragungsmethoden zur Erfassung beim Innenstadtbesuch zurückgelegter Fußwege und getätigter Erledigungen wurde im Oktober 1972 im Rahmen zweier Exkursionen mit Studenten der Geographischen Institute der Universität Bonn und in Zusammenarbeit mit Oberprimarinnen des Luisen-Gymnasiums in Düsseldorf (Fachlehrerin Dr. *Schmitz-Keil*) begonnen. Die dabei gesammelten Erfahrungen wurden im Dezember 1972 auf einer Fortbildungsveranstaltung des Seminars Düsseldorf vorgetragen und in einem Beitrag über „Fußgänger und Fußgängerstraßen in Düsseldorf. Zur Feldarbeit im Geographieunterricht“ veröffentlicht (*Monheim* 1973c).

2 Als „Verkehrsquellpunkt“ wird der Ort bezeichnet, „an dem eine Person zum Fußgänger wird oder seine Eigenschaft als Fußgänger wieder aufgibt“ („*Grundlagenuntersuchung . . .*“ 1972, S. 22).

3 Dies hätte Haushaltsbefragungen in nicht zu bewältigendem Umfang erfordert, wie sie das *INFAS* durchgeführt hat („*Wege in der City*“ 1967, „*Wege in der Essener City*“ 1968).

4 In Düsseldorf wurde 1972/73 und in Bonn 1973/74 befragt. In München erfolgte die Befragung 1974 im Auftrag und auf Kosten der *MÜHOGA GmbH*, die dort drei Innenstadtparkhäuser betreibt. Die Organisation und Aufbereitung dieser Parkhausbefragung lag bei cand. dipl.-geogr. S. *Tzschaschel*.

5 Die Befragungen an den aus der City führenden Fußwegverbindungen waren mit verschiedenen methodischen Schwierigkeiten verbunden: Die Angesprochenen hatten z.T. Ziele außerhalb der Innenstadt in Cityrandbereichen (sie wurden dann nicht in die Auswertung einbezogen). Z.T. hatten sie ihren Pkw in entfernteren Straßen des Cityrandbereichs geparkt und erschienen deshalb als Fußgänger (von den in Bonn an der Unterführung Poppelsdorfer Allee die Innenstadt zu Fuß Verlassenden waren nur 51 % zu Fuß in die Stadt gekommen, 21 % hatten für den Weg öffentliche Verkehrsmittel, 21 % Pkw benutzt).

sentliche Verkehrsquellpunkte in möglichst breiter Streuung, wobei auf die Berücksichtigung verschiedenartiger Lage- und Beziehungstypen besonderer Wert gelegt wurde (zur Lage der Befragungsstandorte s. Abb. 44 und 54). Entsprechend der Notwendigkeit raumspezifischer Aussagen wird nach Verkehrsquellpunkten getrennt ausgewertet und auf sich als fragwürdig erweisende Mittelwerte verzichtet. Darin besteht ein wesentlicher Unterschied zu den übrigen gleichzeitig durchgeführten Untersuchungen. Außer den gebräuchlichen Befragungen zur Geschäftszeit wurde an fünf Verkehrsquellpunkten auch abends und sonntags befragt.

Da ein möglichst umfassendes Bild der vielfältigen innenstadtbezogenen Aktivitätsmuster gewonnen werden sollte, wurden alle Personenkreise befragt, soweit sie nicht ausschließlich zu Arbeit, Schul- oder Hochschulbesuch in die Innenstadt gekommen waren. Dabei wurde zwar ebensowenig wie bei den Passantenbefragungen eine in statistischem Sinn repräsentative Stichprobe vorgenommen; in München konnten aber zur Kontrolle in den drei untersuchten Parkhäusern repräsentative Kurzbefragungen (bei jeder fünften Person wurde nach dem Zahlen Beruf, Alter, Geschlecht und Herkunft erfaßt) und qualitative Zählungen der Insassen aller ausfahrenden Wagen (Geschlecht, Alter, Gruppengröße) durchgeführt sowie die Autokennzeichen erfaßt werden. Dabei ergab sich eine weitgehende Übereinstimmung mit den Ergebnissen der ausführlichen Befragung. Damit kann angenommen werden, daß die Stichproben im Prinzip repräsentativ für die Benutzer der jeweiligen Verkehrsquellpunkte sind⁶ und daß grundsätzlich auch eine der freien Entscheidung mehrerer Befragter überlassene Auswahl der Befragten für die jeweiligen Standorte hinreichend zuverlässige Ergebnisse liefert.

In den gleichzeitig von anderen Autoren durchgeführten Wege- bzw. Tätigkeitsprotokollen ist einerseits die Auswahl entweder der Befragten oder der Befragungsstandorte enger gefaßt, andererseits stärker eine Gesamtaussage über das Verhalten der Innenstadtbesucher beabsichtigt.

Weeber und *Frei* beschränken ihre Erhebungen jeweils auf eine bestimmte Gruppe von Innenstadtbesuchern, auf einkaufende Frauen. *Weeber* gibt zusätzlich die Bedingung eines mindestens einstündigen Aufenthaltes und schichtet seine Stichprobe nach Alter und Kinderbegleitung⁷. *Frei* stützt sich auf die in Handzetteln und Presseaufrufen erbetene freiwillige Mitarbeit von Hausfrauen (auch berufstätigen), die einen Monat lang ihre Einkaufsbesuche in der Innenstadt selbständig in nach jeder Fahrt auszufüllende Fragebögen eintragen mußten⁸.

Frei erfaßt ausschließlich Benutzerinnen öffentlichen Verkehrsmittel. Auch *Weeber* legt das Schwergewicht seiner Befragungen auf diese Gruppe (75 % ÖV, 25 % Pkw), weil die einkaufenden Hausfrauen überwiegend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind (in seiner Auswertung unterscheidet er meist nicht nach benutztem Verkehrsmittel).

Blivice (1974) hat seine Fragebögen zum Arbeitsweg am Arbeitsplatz ausgegeben. Die Auswahl dieser Arbeitsplätze erfolgte nicht nach einem repräsentativen Stichprobenverfahren, sondern in 16

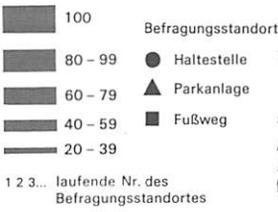
6 Gewisse Verzerrungen sind durch Interviewverweigerungen möglich. Die Verweigerungsquote war bei den Münchner Parkhäusern sehr unterschiedlich: auf 220 Interviews kamen an der Oper 150, am Färbergraben 206 und am Stachus 491 Verweigerungen.

7 45 % Frauen im Alter von 20 - 39 Jahren (davon 15 % in Begleitung von Kindern), 40 % Frauen 40 - 60 Jahre, 16 % über 60 Jahre.

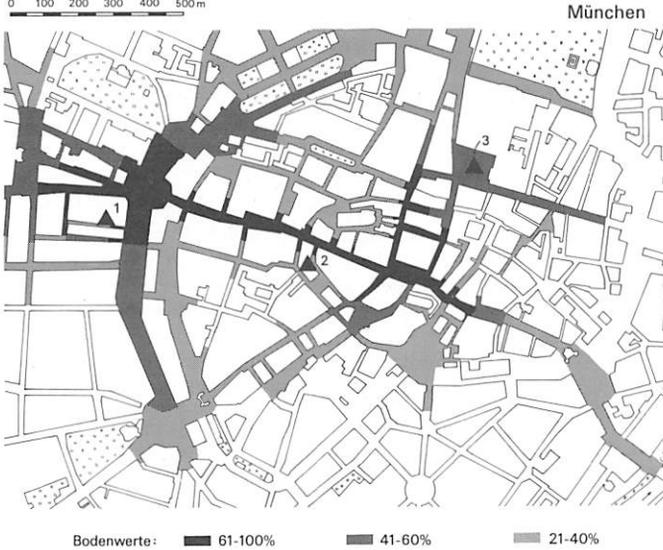
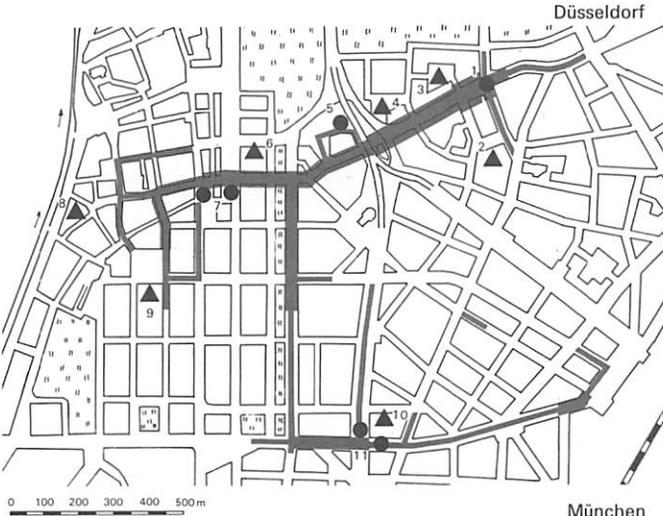
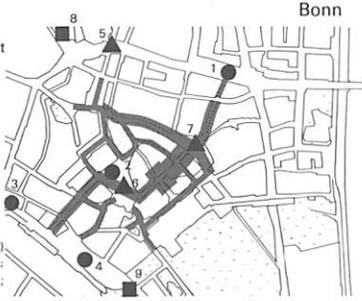
8 Auf die Presseberichte und 3000 Merkblätter gingen 367 Antworten ein. 285 Frauen erhielten Befragungsunterlagen, davon lieferten 252 auswertbare Fragebögen (als „Belohnung“ gab es eine Monatskarte der öffentlichen Verkehrsbetriebe). Diese 252 Frauen machten insgesamt 1494 verwertbare Einkaufsbesuche in Darmstadt, das sind 6 Besuche je Befragte (mindestens 4 Besuche waren Bedingung).

Abb. 44: Straßenwertigkeit nach der Passantenfrequenz in Bonn und Düsseldorf bzw. nach den Bodenwerten in München sowie als Befragungsstandorte ausgewählte Verkehrsquellpunkte

relative Passantenfrequenz (gemessen am Maximum 10-18 Uhr in %)



Quellen der Passantenzählungen: Bredero (1972)
 (Zählung September 1970);
 Stadtverwaltung Düsseldorf (Zählung Juni 1971);
 Niemeier (1969)



verschiedenen Betrieben des Dienstleistungssektors (6 Behörden, 3 Banken, 4 Geschäfte, 3 sonstige) der nordwestlichen Altstadt von München wurden zwischen 11 und 237 Fragebögen ausgegeben. Die Lage der Beispielsbetriebe wurde so ausgewählt, daß die sich anbietenden alternativen Arbeitswege eine optimale Überprüfung der Hypothesen ermöglichten (z.B. Rolle von Parks und Fußgängerstraßen).

Pöhlmann befragt ausschließlich im Fußgängerbereich, also während des noch nicht abgeschlossenen Innenstadtbesuchs. Dadurch konnten die nach dem Befragungszeitpunkt geplanten Wege z.T. nur vage angegeben werden. Eine Trennung nach benutztem Verkehrsmittel oder Ankunftsort erfolgt nicht – es geht also ausschließlich um die Frage, welche Teile der Innenstadt von den Besuchern des Fußgängerbereichs Annastraße sonst noch aufgesucht werden.

Fragebogen⁹

Die Fragebögen waren so bemessen, daß ein Interview je nach der Komplexität der beim Innenstadtbesuch angefallenen Tätigkeiten und Wege etwa 7 - 10 Minuten dauerte¹⁰. Die Wege und Tätigkeitsorte wurden von Befragten und Befragern gemeinsam eingetragen. Die Verortung der Tätigkeiten half dabei, auch die Wege einigermaßen sicher zu erfassen.

Frei hat, ausgehend von dem mehr technischen Gesichtspunkt der mindestens (d.h. bei der Wahl des kürzestmöglichen Weges) zurückzulegenden Gehweite im Fragebogen nur die beim Innenstadtbesuch angesteuerten Erledigungsorte in der Reihenfolge des Weges auflisten lassen und anschließend mit Hilfe der Vercodung sämtlicher relevanter Erledigungsorte im Wegenetz der Innenstadt die kürzestmöglichen Entfernungen errechnet. Er verzichtet auf eine räumlich lokalisierende Auswertung dieser Wege.

Frei beschränkt sich auf die theoretisch ermittelten Kürzestwege vor allem deshalb, weil, zumal in einer schriftlichen Befragung, die Eintragung der zurückgelegten Wege in Stadtpläne größere Ungenauigkeiten aufweisen würde, als die Angabe aller aufgesuchten Ziele in der Reihenfolge des Weges. Er diskutiert allerdings nicht die Frage, wie weit diese theoretischen Kürzestwege den tatsächlich gegangenen Wegen entsprechen (vgl. dazu unten Kap. 7.6).

Zusätzlich zu den Erledigungen und Wegen wurden mit möglichst wenigen Fragen einerseits die Rahmenbedingungen des augenblicklichen Innenstadtaufenthaltes (Anfahrtszeit, Aufenthaltsdauer, Höhe der Ausgaben, Antritt des Weges in die Stadt von wo), andererseits die persönlichen Merkmale des Befragten erfaßt.

7.2 Strukturmerkmale der durch Wegeprotokolle erfaßten Stadtzentren

Die Wege und Tätigkeiten in der Innenstadt und deren Einschätzung durch die Innenstadtbesucher sind nur zu verstehen auf dem Hintergrund der jeweiligen Stadtstruktur. Bei der Analyse der in den Beispielstädten Bonn, Düsseldorf und München erfaßten Wegeprotokolle werden zwar die jeweils stadt-spezifischen Besonderheiten berücksichtigt; im Vordergrund der Überlegungen stehen aber übergreifende Verhaltens-typen, die jeweils in ähnlichen Situationen wieder anzutreffen sind und daher auch vom Planer besser übertragen werden können. Deshalb werden die untersuchten Beispiele so weit wie möglich zusammengefaßt. Vorweg werden in diesem Kapitel die zum Verständnis erforderlichen Grundstrukturen der Städte kurz skizziert (vgl. Abb. 44-46).

⁹ Ein Fragebogenmuster ist dem Bericht über die Befragungen in Düsseldorf beigefügt (*Monheim* 1973c).

¹⁰ Die von *Weeber* durchgeführten Interviews dauerten 20 - 25 Minuten. Den Befragten wurden dabei Stühle und Erfrischungen angeboten.

Abb. 45: Einzelhandel in den Innenstädten von Bonn, Düsseldorf und München 1974

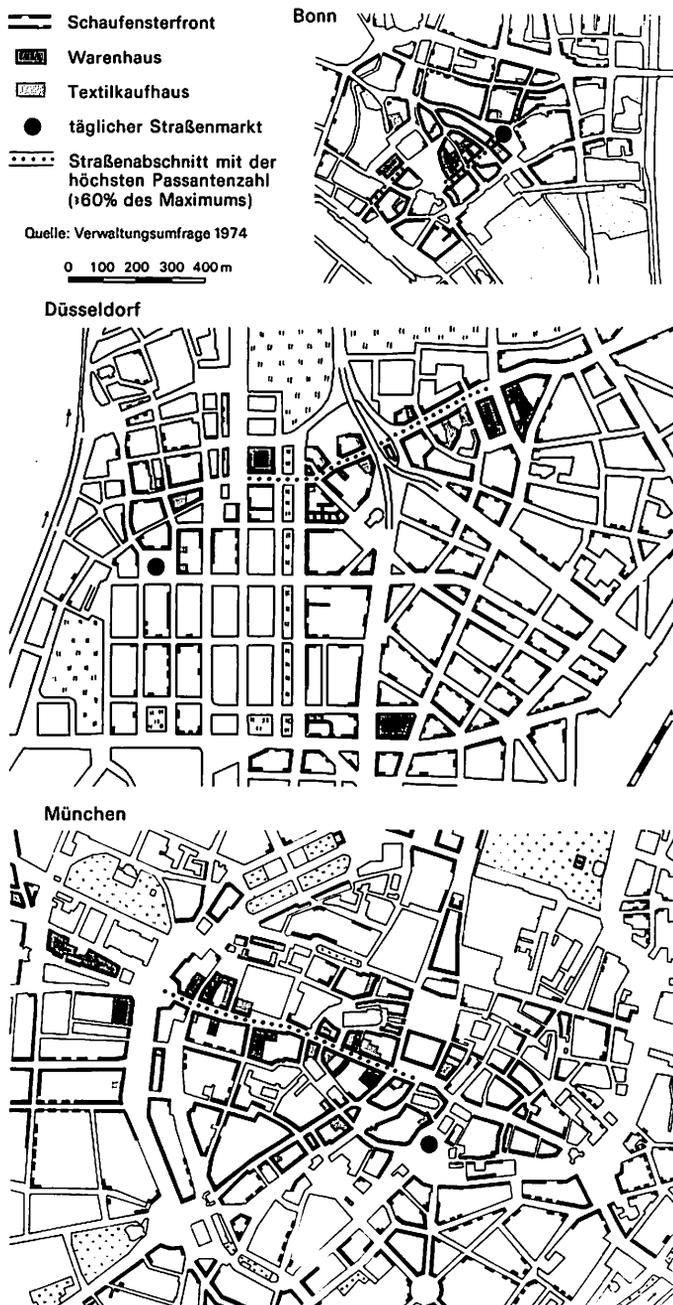
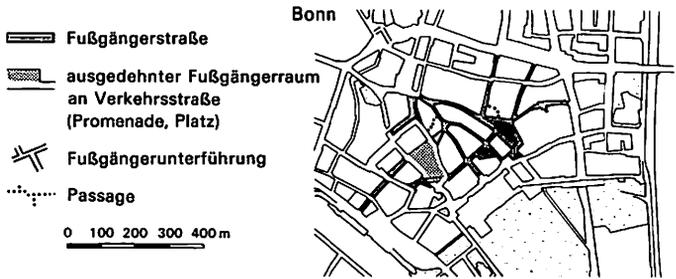


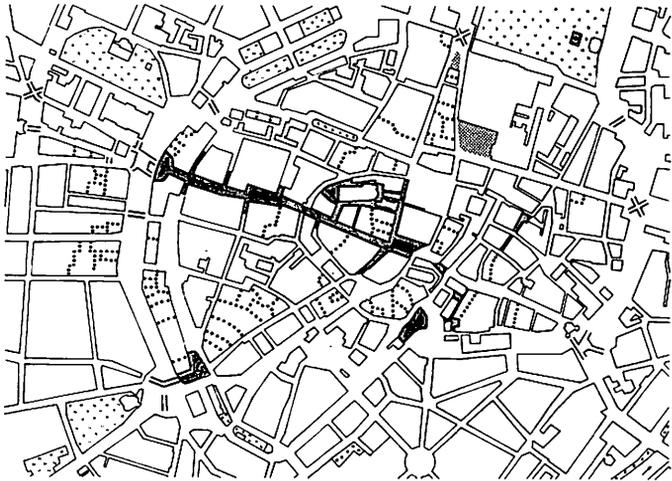
Abb. 46: Fußgängerbereiche in Bonn, Düsseldorf und München 1974



Düsseldorf



München



Quelle: Verwaltungsumfrage 1974

Bonn

Bonn ist die kleinste der drei Städte. Sein Hauptgeschäftszentrum ist ganz auf den historisch ältesten Teil der Stadt konzentriert – in München liegt es ebenfalls überwiegend innerhalb, in Düsseldorf dagegen fast vollständig außerhalb der vorindustriellen Stadtgrenzen. Bonns Hauptgeschäftsstraße (mit mindestens 60 % des Passantenmaximums) ist 500 m lang; das sind etwa zwei Drittel der entsprechenden Straßen in Düsseldorf und München. Der höchstzentrale Bereich zwischen Markt und Münsterplatz mißt allerdings nur 200 m. Die weiteren Haupt- und Nebengeschäftsstraßen (40-49 % bzw. 20-39 % des Maximums) ergänzen sich mit der Spitzengeschäftslage zu einem mehrfach verflochtenen engmaschigen Netz, das überwiegend aus Fußgängerstraßen besteht. Jedes Ziel ist rasch und meist über verschiedene, etwa gleich lange und attraktive Wege zu erreichen. Bei Besorgungen kann man gut einen Rundweg gehen. Das führt dazu, daß Bonn im Vergleich zu seiner Einwohnerzahl und seiner relativ schwachen Einkaufszentralität (im Schatten von Köln) außerordentlich hohe Passantenzahlen hat, die bei Umrechnung auf den Normal-Donnerstag den Spitzenwert Düsseldorfs übertreffen und 88 % der Münchner Tagesspitze erreichen (Tab. 44)¹.

Tabelle 44:

Passantenzahlen-Spitzenwerte in Bonn, Düsseldorf und München

Zählstandort	Zähldatum	Zählwerte		„Normal-Donnerstag“ ²	
		15 - 16 Uhr	Tages-spitze ¹	15 - 16 Uhr	Tages-spitze
Bonn	Remigiusstraße (Do. 23. 1. 75)	6186	7830	7710	9760
Düsseldorf	Schadowstraße (Di. 15. 6. 71)	5440	7584 ³	6180	8620 ³
München	Kaufinger Straße (Do. 14. 11. 74)	8880	11220	8740	11040

1 In Bonn und München 16 - 17 Uhr, in Düsseldorf 17 - 18 Uhr.

2 Umrechnung an Hand der von *Heidemann* (1967, S. 121) durch Zählungen in Braunschweig ermittelten Umrechnungsfaktoren.

3 Bei einer eigenen Zählung Do. 26. 10. 72, 17 - 18 Uhr: 7710 („Normal-Do.“: 8310).

Quelle: Bonn und München: eigene Zählung, Düsseldorf: Stadtverwaltung

Die Befragungsstandorte umfassen in Bonn die drei wichtigsten Tiefgaragen – zwei konkurrenzlos zentral unter dem Hauptfußgängerstrom, eine peripher unter dem Cityring gelegen – sowie die vier wichtigsten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs – bis auf eine inzwischen aufgelöste Haltestelle peripher am Cityring² – und schließlich je eine Fußwegverbindung zur Nord- und Südstadt.

Düsseldorf

Düsseldorf besitzt eine außerordentlich weitläufige City. Die Länge des Haupteinkaufsbereichs Schadowstraße – Theodor-Körner-Straße entspricht der von Kaufinger- und Neuhauser Straße in München (850 m), jedoch fehlt in diesem Straßenzug jegliche bau-

1 *Heidemann* (1967) hatte nur den Zusammenhang mit der Größe der Stadt bzw. des Einzugsbereichs gesehen und entsprechend der von ihm festgestellten empirischen Verteilung in Richtwerten erfaßt.

2 Von den beiden randlichen Haltestellen der städtischen Verkehrsbetriebe aus sind es jeweils 350 m (von der Endhaltestelle der Köln-Bonner-Eisenbahnen sogar 600 m) bis zu der in Bonn zentral gelegenen Stelle mit der höchsten Passantenzahl – bis zum Beginn der Spitzengeschäftsstraße sind es jeweils etwa 200 m.

liche Geschlossenheit; zudem wird er durch drei breite Straßen gequert und ist nur in zwei kurzen Teilabschnitten (230 m und 60 m) Fußgängerbereich, während sonst starker Fahrverkehr die beiden Straßenseiten weitgehend voneinander trennt. Die Stelle mit den höchsten Passantenzahlen liegt asymmetrisch am Ostrand der City (Nachbarschaftslage von Karstadt und neuem Kaufhof (!), während der Fußgängerbereich nur 75 % des Maximums erreicht (vgl. oben Abb. 31)³). Ansätze zu netzförmiger Auffächerung der City-Geschäftsstraßen gibt es nur in der Altstadt. Die von der west-östlich verlaufenden Hauptachse nach Süden abzweigende Königsallee (bis zur Graf-Adolf-Straße 700 m!) erreicht zwar nur 45 %, im südlichen Abschnitt sogar nur 29 % der höchsten Passantenfrequenz, die Bodenpreise sind jedoch auf Grund des außerordentlichen Prestigewertes dieser Straße doppelt so hoch, wie in der Hauptgeschäftslage⁴. Quer vom Südende der Kö zweigt als weitere wichtige Geschäftsstraße (1 Warenhaus) die Graf-Adolf-Straße nach Westen ab und bildet die Verbindung zum Hauptbahnhof – über eine Entfernung von gut 900 m! Der einzige Ansatz zu einer funktionalen Verknüpfung der etwa parallel, aber in 700 - 900 m voneinander entfernt verlaufenden Geschäftsstraßen Schadowstraße und Graf-Adolf-Straße besteht in der Berliner Allee, doch sinkt die Passantenfrequenz hier im nördlichen Teil bis auf gut 10 %. Insgesamt ist das Netz der Düsseldorfer City-Geschäftsstraßen (mit mindestens 20 % des Passantenmaximums) unzusammenhängend und wird von den Innenstadtbesuchern nicht als Einheit erfaßt⁵.

Die Befragungsstandorte liegen in Düsseldorf überwiegend entlang der Haupteinkaufsachse Schadowstraße-Theodor-Körner-Straße. Zwei Befragungsstandorte sind teilweise und zwei vollständig auf die Altstadt bezogen. Zwei Standorte erfassen die Graf-Adolf-Straße in ihrem belebtesten Abschnitt. Von den sieben Parkeinrichtungen sind drei unmittelbar mit Warenhäusern verbunden, von den vier Haltestellen liegen drei in unmittelbarer Nähe großer Warenhäuser.

München

In München ist das Hauptgeschäftsgelände kompakter und geschlossener als in Düsseldorf. Der Spitzengeschäftsbereich⁶ vom Stachus bis zum Marienplatz, den beiden wichtigsten Orientierungs- und Verkehrsquellpunkten, ist ebenso lang wie in Düsseldorf, jedoch von hervorragender städtebaulicher Geschlossenheit (die berühmteste Fußgängerstraße Deutschlands, wahrscheinlich sogar der ganzen Welt). Er setzt sich mit weiteren Warenhäusern nach Westen zum Bahnhof hin und als schwächere Nebengeschäftsstraße nach Osten zum Isartor fort (je 400 m). Quer dazu zweigt vom Marienplatz als im Rang zweithöchste Straße die Theatinerstraße und als traditionelle Nebengeschäftsstraße die Sendlinger Straße ab (je 600 m). Auf den Stachus mündet von Süden her als moderne Cityrand-Nebengeschäftsstraße die Sonnenstraße (600 m). Die wichtigsten Geschäftsstraßen sind mehrfach über kürzere Nebenstraßen miteinander verknüpft, die allerdings viel seltener als in Bonn als Wegalternativen benützt werden. Der Fußgängerbereich konzentriert sich auf die im mittelalterlichen Bereich gelegenen Hauptgeschäftsstraßen (Sendlinger Straße erst geplant, Tal z. Zt. nicht geplant) und wird durch einige Nebengassen und Plätze ergänzt (Viktualienmarkt!).

3 Vor der Errichtung des neuen Kaufhof lag das Maximum zentral im Verknüpfungsbereich von Schadowstraße, Theodor-Körner-Straße und Königsallee. Die „Kö“ erreichte 1958 65-68 % des Maximums.

4 In München hat die von der Hauptachse abzweigende Theatinerstraße zwar ebenfalls höhere Prestige- als Passantenwerte, doch bleiben ihre Bodenpreise unter denen der Haupteinkaufsstraße.

5 Orgeig (1972) analysiert eingehend und kritisch das Raummuster der Düsseldorfer Geschäftscity und weist auf die Orientierungsschwierigkeiten für die Konsumenten hin.

6 In München wurden noch keine flächendeckenden Passantenzählungen durchgeführt. Der von Heidemann (1967, S. 13) aufgezeigte Zusammenhang zwischen Passantenzählungen und Bodenwerten erlaubt jedoch eine Parallelisierung, zumal in der Literatur jeweils die gleichen Schwellenwerte zur Straßentypisierung benutzt werden.

Befragungen wurden in München nur in drei Parkanlagen durchgeführt. Diese repräsentieren idealtypisch verschiedene City-Standorttypen. Ein Parkhaus liegt zwischen Stachus und Marienplatz unmittelbar neben dem Fußgängerbereich, eins liegt westlich des Stachus in der Nähe des alten Kaufhofs, 270 m vom Beginn des Fußgängerbereichs entfernt, und eins liegt nordöstlich der Haupteinkaufsachse, 350 m vom Marienplatz entfernt, in der Nähe der zum Befragungszeitpunkt noch nicht dem Fußgänger vorbehaltenen Theatinerstraße.

7.3 Raummuster der Wege

Vor dem Hintergrund der im letzten Abschnitt skizzierten Strukturen der drei Innenstädte sollen nun zunächst die von den untersuchten Verkehrsquellpunkten aus besuchten Innenstadtstraßen dargestellt werden. Dabei ergibt sich eine Vielfalt komplexer Gravitationsfelder, die der Aktionsreichweite von diesen Verkehrsquellpunkten aus entsprechen. Diese Reichweite wird in der Literatur überwiegend als metrische Distanz angegeben – auch hier sollen im nächstfolgenden Abschnitt 7.4 die Längen der Wege näher untersucht werden. Zunächst scheint es jedoch erforderlich, die räumliche Verteilung der Wege zu erfassen.

Die entsprechenden Karten sind in Düsseldorf (Abb. 47) als gleitende Banddarstellung (aus *Monheim* 1973 c), in Bonn und München (Abb. 48) als wertklassenweise Darstellung ausgeführt. Straßenabschnitte, die von weniger als 5 % der Befragten aufgesucht wurden, sind ausgeschlossen. Befragungspersonen, die einen Straßenabschnitt nur in einer Richtung durchlaufen, sind mit dem gleichen Gewicht berücksichtigt, wie solche, die hin und zurück gehen – entscheidend ist hier, ob die Personen überhaupt bestimmte Teile des Zentrums erreichen. Die Zahl der von einem Verkehrsquellpunkt aus erzeugten Bewegungen (Gänge) in einem Straßenabschnitt kann demnach den hier vorliegenden Karten nicht entnommen werden.

Da es jedoch für die Interpretation des Passantenverhaltens aufschlußreich sein kann zu wissen, ob ein Straßenabschnitt überwiegend nur in einer oder in beiden Richtungen begangen wird, sind für Düsseldorf die beiden Benutzergruppen (ab je 10 %) verschieden gekennzeichnet; für Bonn und München sind die der Besuchshäufigkeit entsprechenden Bänder dort, wo mindestens die Hälfte der Befragten hin und zurück gegangen ist, dunkler gerastert.

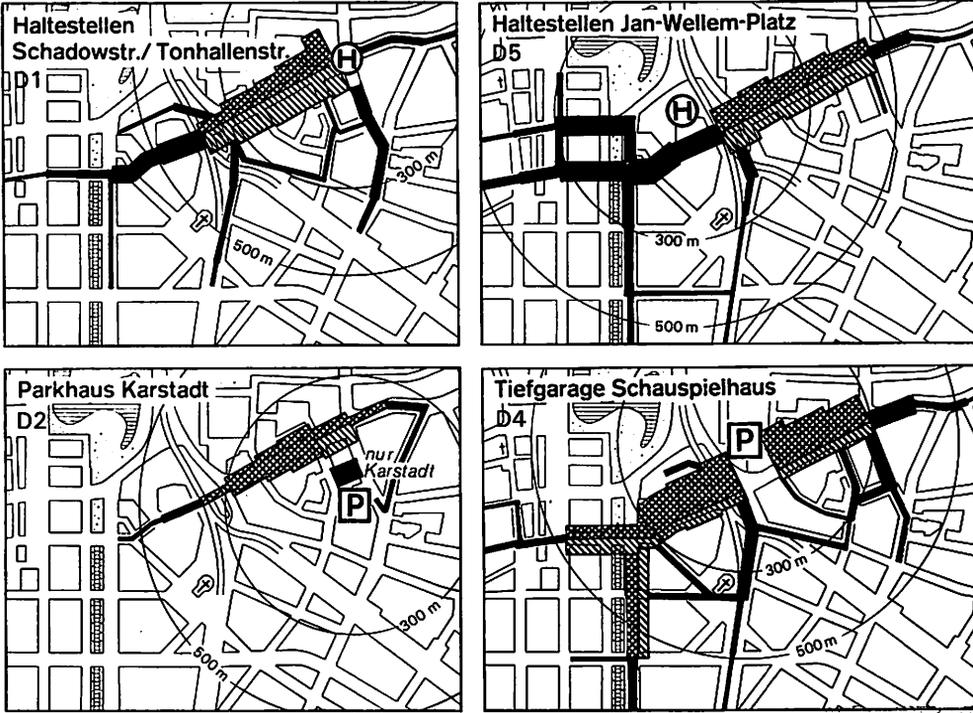
Die Raummuster der Fußwege sind so komplex, daß sie hier nur in ihren Grundmerkmalen beschrieben werden können. Dabei geht es einerseits um die Breite des Verhaltensspektrums, das die Benutzer eines Verkehrsquellpunktes aufweisen, andererseits um den Einfluß der Stadtstruktur. Letzterer ist einerseits durch den Vergleich verschiedener Verkehrsquellpunkte in einer Innenstadt, andererseits durch den Vergleich verschiedener Innenstädte zu erfassen, wobei hier nochmals daran erinnert werden muß, daß für die jeweiligen Innenstädte insgesamt repräsentative Aussagen nicht beabsichtigt und möglich sind.

7.3.1 Wegmuster zur Geschäftszeit

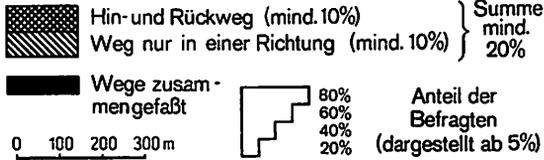
Düsseldorf

Einige Grund-Verhaltenstypen zeigen sich bereits beim Vergleich von je zwei benachbarten Parkhäusern und Haltestellen in Düsseldorf (Abb. 47). Die beiden am östlichen Rand der City unmittelbar neben dem Punkt des absoluten Passantenmaximums gelegenen Verkehrsquellpunkte (D1, D2) kennzeichnet erstens, daß die Wege durch die absolute Dominanz der Shadowstraße stark asymmetrisch verlaufen – bei den Karstadt-Parkhausbenutzern ziehen nur zwei weitere Straßen über 5 % der Befragten an, während bei

Abb. 47: Raummuster der Fußwege nach Verkehrsquellpunkten in Düsseldorf



Quelle: Befragungen 1972-1974



den Haltestellenbenutzern noch einige weitere Seitenstraßen aufgesucht werden. Zweitens fällt die relativ geringe Menge der auf die Verkehrsquellen bezogenen Fußwege auf. Da die Gesamtzahl der Befragten in allen Fällen gleich 100 gesetzt ist, heißt dies, daß die am Ostende der Schadowstraße die Innenstadt verlassenden Befragten bei ihrem Aufenthalt weniger durch die Innenstadt gegangen sind, als die im Zentrum abfahrenden Befragten (zu den entsprechenden Weglängen s.u. Kap. 7.5). Ein wesentlicher Grund dafür ist, daß in unmittelbarer Nähe dieser Quellpunkte zwei Warenhäuser und zwei Textilkaufläden liegen und viele Besucher keine darüber hinausgehenden Ziele haben – von den Parkhausbenutzern gehen sogar 37 % nur in das dazugehörige Warenhaus. Schließlich erweist sich die stark befahrene Berliner Allee, die den östlichen Teil der Schadowstraße vom „Fußgängerparadies Schadowstraße“ trennt, als Barriere, vor der die meisten umkehren; nur noch 24 % der Haltestellenbenutzer (die ja z.T. am Jan Wellem Platz angekommen sind) und 9 % der Parkhausbenutzer sind durch den Fußgänger-

bereich gegangen; dabei gehen die Parkhausbenutzer fast alle denselben Weg zurück, den sie gekommen sind – meist sogar auf derselben südlichen Straßenseite.

An den nördlich des mittleren Abschnitts der Schadowstraße beiderseits der Berliner Allee gelegenen Verkehrsquellpunkten (D4, D5) zeigen sich wesentlich andere räumliche Verhaltensmuster. Hier gehen die Benutzer sowohl öffentlicher, wie privater Verkehrsmittel weiter und vor allem nicht nur entlang der „Kaufhaus-Rennstrecke“ Schadowstraße. Die Hauptverkehrsstraße Berliner Allee wirkt dabei nicht mehr als Barriere: Die am Jan Wellem Platz Abfahrenden kommen überwiegend von Osten, wobei etwa die Hälfte von ihnen die Schadowstraße hin und zurück gegangen ist. Die Parkhausbenutzer suchen zu etwa gleichen Teilen den östlichen wie den westlichen Abschnitt der Schadowstraße auf (viele sogar beide); sie gehen, obwohl durch die Berliner Allee von diesem getrennt, öfters in den Fußgängerbereich Schadowstraße, als die am Jan Wellem Platz Abfahrenden, da sie stärker Spezialgeschäfte, Praxen oder Büros und weniger Waren- und Kaufhäuser aufsuchen.

Beim Vergleich der beiden Parkhäuser fällt auf, daß die in der Tiefgarage Schauspielhaus Parkenden häufiger auch Nebenstraßen aufsuchen und dabei dann zum Rückweg eine andere Straße wählen. Auch dies hängt mit dem Zweck des Innenstadtbesuchs zusammen. Die Warenhausparker sind zu 69 % ausschließlich zum Einkaufen gekommen und nur 5 % waren in keinem Geschäft. Die am Schauspielhaus Parkenden sind dagegen nur zu 39 % ausschließlich zum Einkaufen gekommen und 28 % waren in keinem Geschäft – dafür haben von dort aus 32 % Behörden, Banken, Praxen, Büros u.ä. und 41 % Lokale, Kinos oder Bekannte aufgesucht (Parkhaus Karstadt: 12 % bzw. 23 %).

Man kann also bei reinen Einkäufern ein schmaleres, bei Besuchern mit vielfältigen Erledigungsabsichten dagegen ein breiteres räumliches Verhaltensspektrum beobachten, was ja auch der räumlichen Verteilung der entsprechenden Funktionen in der City entspricht. Hinsichtlich der starken Passantenbelastung der Schadowstraße läßt die Analyse der Einzelwege erkennen, daß dieser scheinbar durchgehende Strom sich aus mehreren einander überlagernden Teilströmen zusammensetzt. Vom Benutzer her gesehen bildet dieser zentralste Bereich also keineswegs eine geschlossene Einheit.

Bonn

Für Bonn sollen zunächst nur die Raummuster der zur Geschäftszeit zurückgelegten Wege analysiert werden (Abb. 48 jeweils „G“). Dabei macht die große Zahl der Beispiele eine stark generalisierende Darstellung erforderlich.

Beim ersten Überblick fällt sogleich das an allen Verkehrsquellpunkten größere Verhaltensspektrum der Innenstadtbesucher auf. Zwar gibt es von einigen Punkten aus deutlich bevorzugte Wege, doch geht man außerdem sehr viel durch davon abzweigende Straßen. Die Wegeprotokolle bestätigen die bereits mehrfach getroffene Feststellung, daß Bonn ein vielfältig differenziertes Netz belebter Citystraßen besitzt. Dies führt u.a. dazu, daß die Befragten relativ selten dieselben Straßen für Hin- und Rückwege benutzen – sie wechseln lieber zwischen alternativen Routen ab, zumal ja fast alle wichtigen Straßen zum Fußgängerbereich gehören.

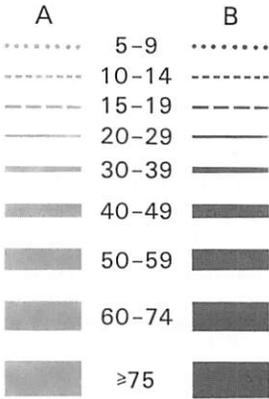
Die am Cityrand gelegenen Verkehrsquellen sind zwar ebenso wie in Düsseldorf ganz auf die City orientiert, doch gibt es hier nirgends eine derartige Beschränkung auf eine Zielstraße. Selbst wo ein Verbindungsweg zum Haupteinkaufsbereich von der Mehrheit der Befragten benutzt wird (B1, B3, B8, B9), gibt es daneben stets eine oder mehrere „Nebenstrecken“.

Die von zentralen Verkehrsquellpunkten ausgehenden Wege, die in Düsseldorf im Verhältnis zu den Wegen von randlichen Verkehrsquellpunkten aus länger und weiter aufgefächert waren, sind in Bonn umgekehrt relativ kürzer, weisen allerdings ebenfalls eine

Abb. 48: Raummuster der Fußwege nach Verkehrsquellpunkten und Befragungszeiten in Bonn und München

Anteil der Befragten, die den entsprechenden Straßenabschnitt berühren, in % aller Befragten (dargestellt ab 5%)

Quelle: Befragungen 1972-1974



Von den insgesamt den jeweiligen Wegabschnitt berührenden Befragten sind bei 'A' weniger als und bei 'B' mindestens die Hälfte diesen Wegabschnitt hin und zurück gegangen

Befragungsstandort (Verkehrsquellpunkt):

- Haltestelle = H
- ▲ Parkhaus, Tiefgarage = P
- Fußwegverbindung = F

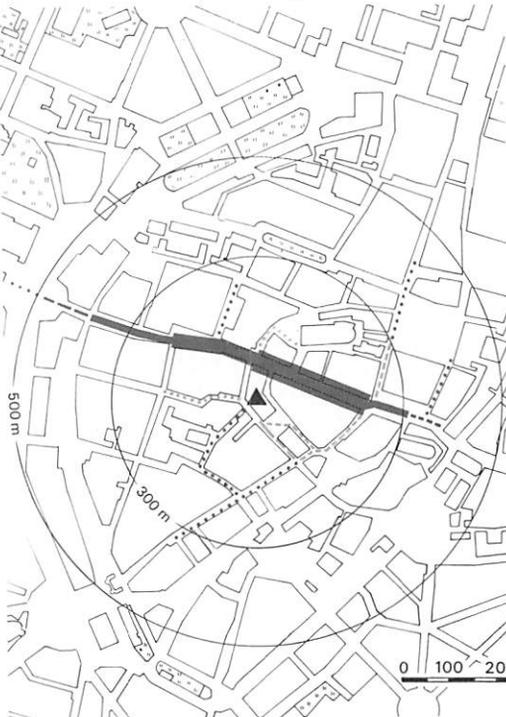
Befragungszeit:

- Geschäftszeit (Montag – Freitag 9–19 Uhr) = G
- Sonntag Nachmittag (12–19 Uhr) = S
- Abend (Montag – Sonntag ab 19 Uhr) = A

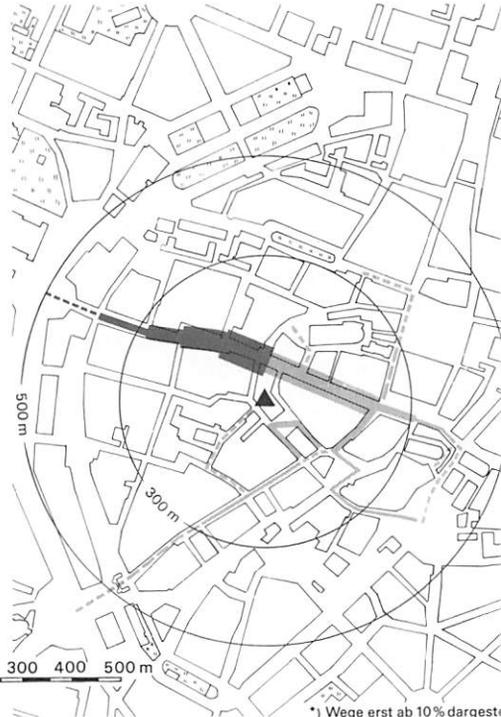
Die Zahl der jeweils ausgewerteten Interviews ist in Klammern angegeben
Die Kreise entsprechen den Luftlinienradien von 300 m und 500 m um den Verkehrsquellpunkt

München

M 2 P Parkhaus am Färbergraben G (220)

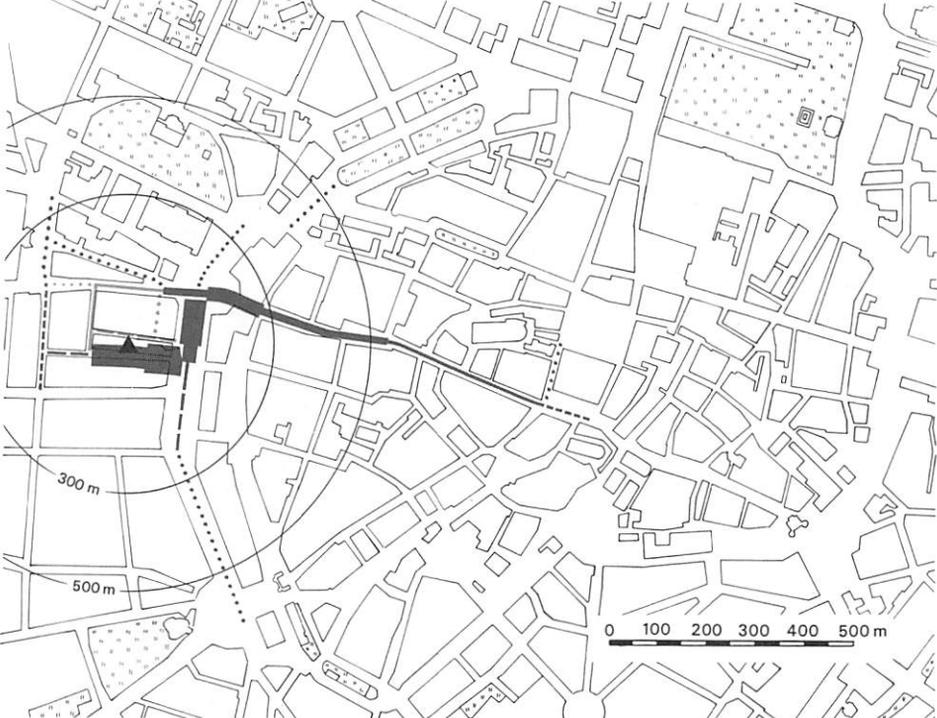


M 2 P Parkhaus am Färbergraben A (20)



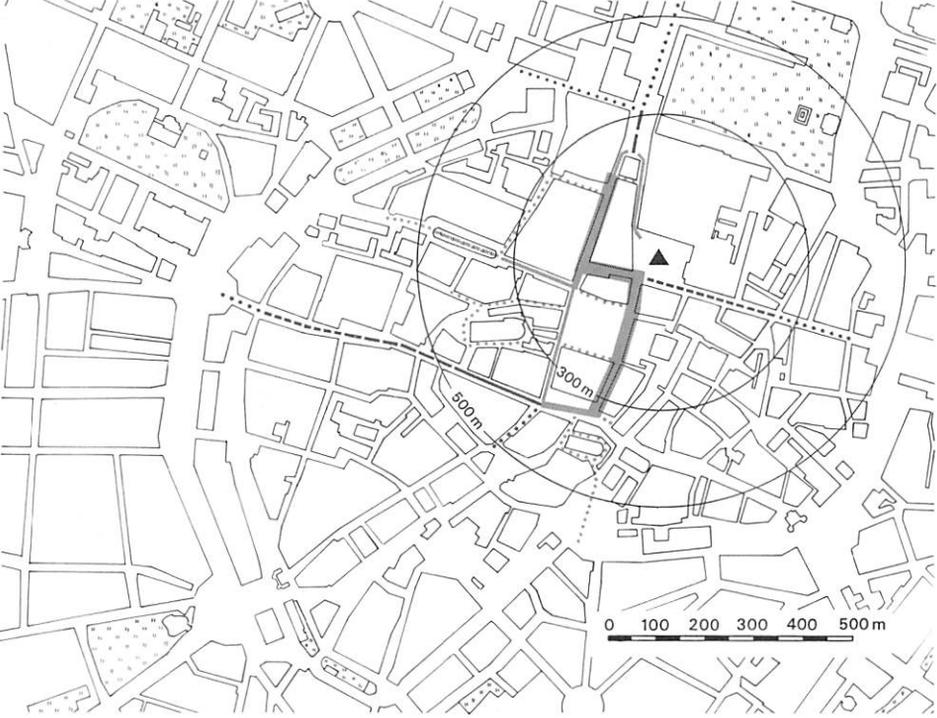
*) Wege erst ab 10% dargestellt

M1 P Parkhaus hinter dem Stachus G (220)

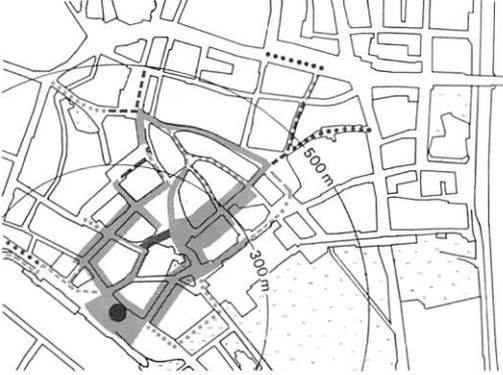


München

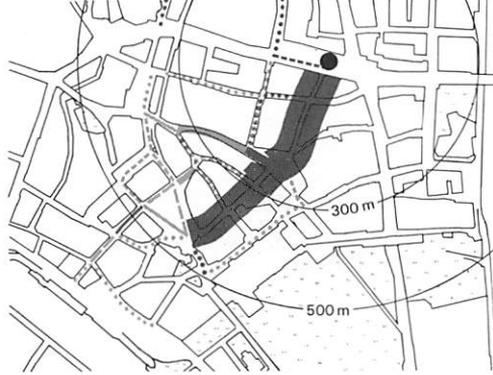
M3 P Tiefgarage vor der Oper G (220)



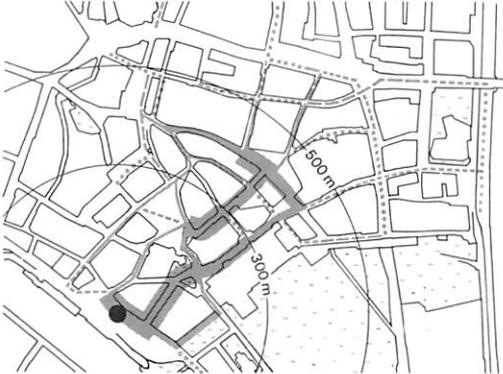
B4 H Zentraler Omnibus-Bhf. G (88)



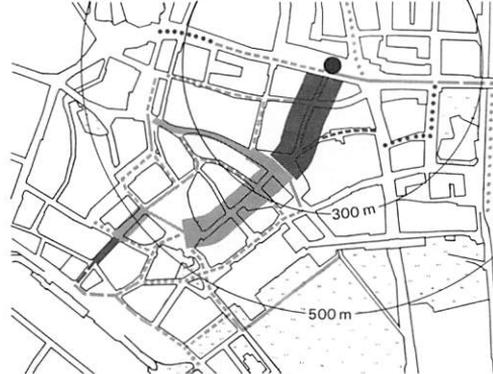
B1 H Bertha-von-Suttner-Pl. G (112)



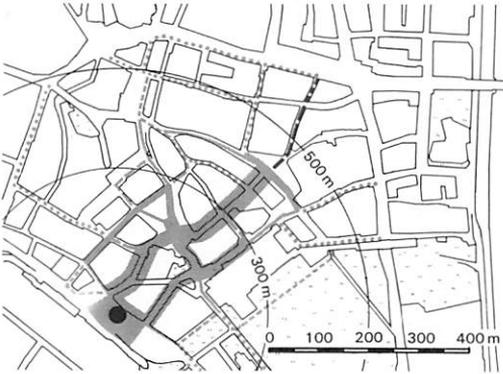
B4 H Zentraler Omnibus-Bhf. S (48)



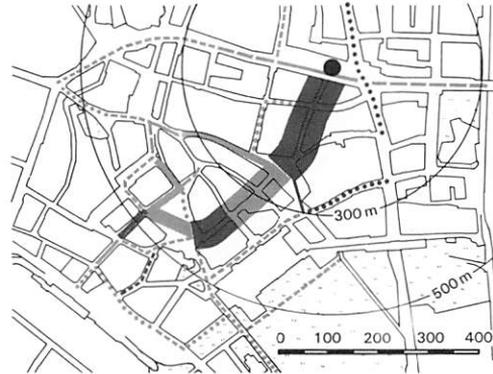
B1 H Bertha-von-Suttner-Pl. S (29)



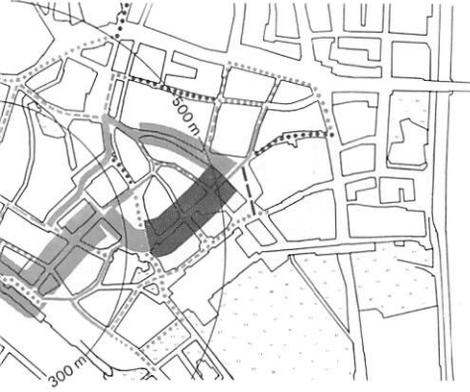
B4 H Zentraler Omnibus-Bhf. A (40)



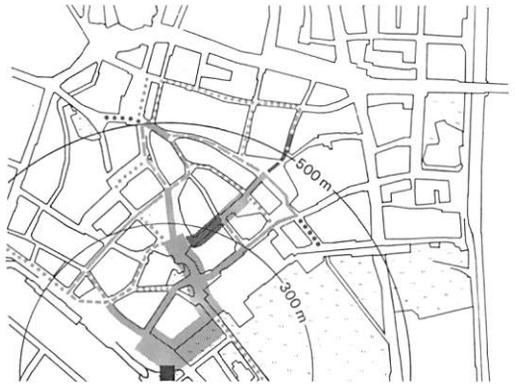
B1 H Bertha-von-Suttner-Pl. A (29)



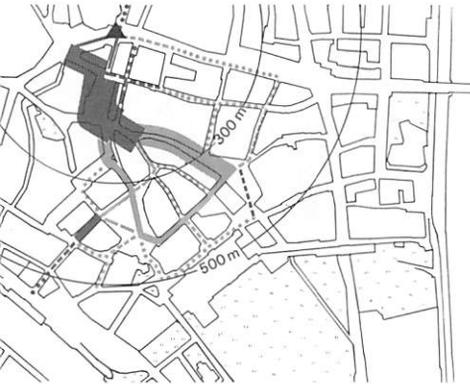
H Rheinuferbahnhof G (36)



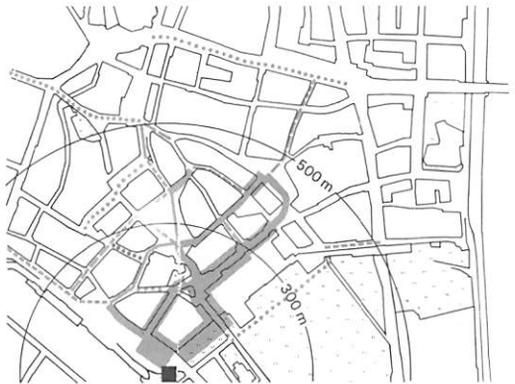
B9 F Unterf. Poppelsd. Allee G (50)



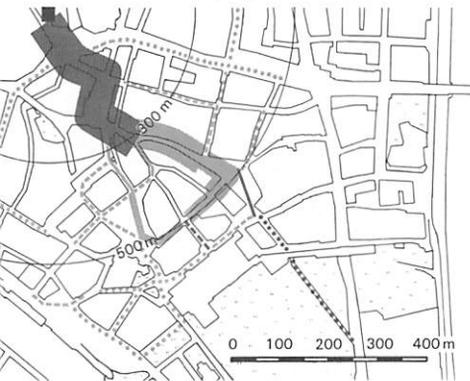
P City-Tiefgarage G (106)



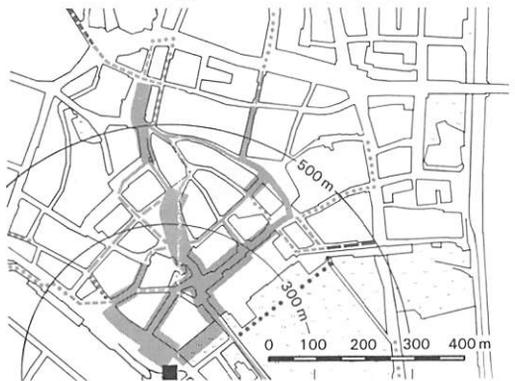
B9 F Unterf. Poppelsd. Allee S (23)



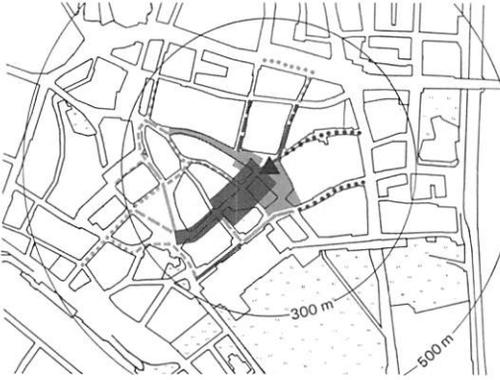
F Breite Straße G (29)



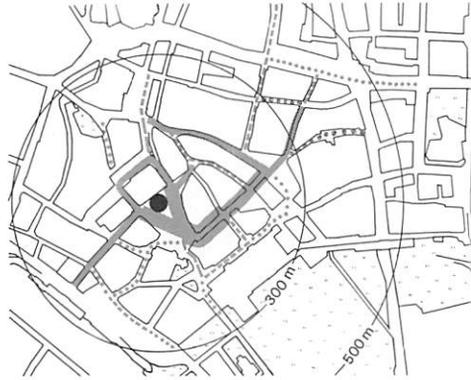
B9 F Unterf. Poppelsd. Allee A (25)



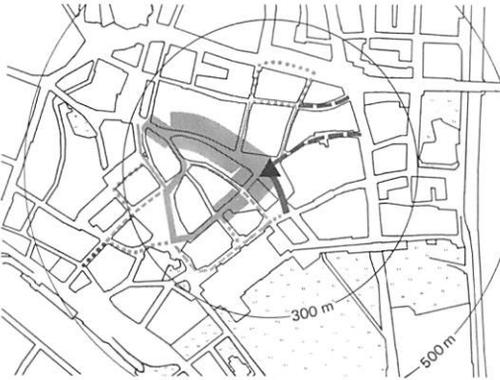
B7 P Markt-Tiefgarage G (123)



B2 H Münsterplatz G (63)



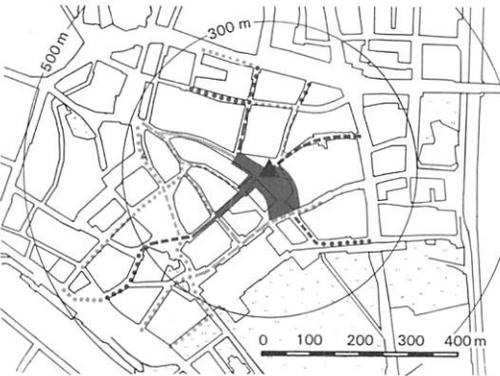
B7 P Markt-Tiefgarage S (23)



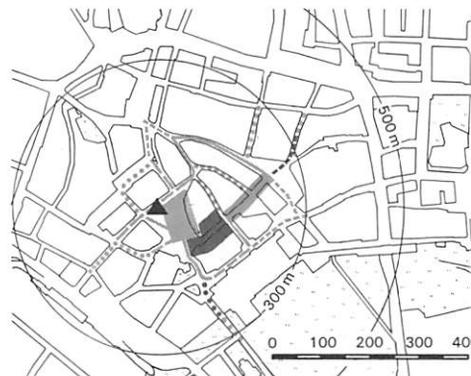
B2 H Münsterplatz S (37)



B7 P Markt-Tiefgarage A (30)



B6 P Kaufhof-Tiefgarage G (215)



beträchtliche räumliche Streuung auf. Ein Vergleich der Haltestelle und Tiefgarage Münsterplatz (B2, B6) zeigt für die Haltestellenbenutzer ein wesentlich breiteres Verhaltensspektrum, während die Tiefgaragenbenutzer der organisatorischen Verknüpfung entsprechend stark auf den Kaufhof und die unmittelbar angrenzende Remigiusstraße orientiert sind. Schon von der ebenso zentralen, aber nicht an einen einzelnen Betrieb gebundenen Markttiefgarage (B7) aus ist das Verhaltensspektrum weiter.

Die Wege der im Norden und Süden zu Fuß die Innenstadt Verlassenden (B8, B9) streuen über die gesamte Innenstadt, wobei sich die Hauptgeschäftsstraße zwar etwas, aber doch nicht beherrschend hervorhebt. Die mit den Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE) am randlich gelegenen Rheinuferbahnhof (B3) abfahrenden Besucher aus dem Umland weisen von allen untersuchten Gruppen die stärkste räumliche Streuung auf. Sie sind dabei im Vergleich zu den zu Fuß heimgehenden Bewohnern der innenstadtnahen Nord- und Südstadt deutlicher auf die Haupteinkaufsstraßen orientiert.

München

Die Grundmuster der in München erfaßten Wegenetze (Abb. 48) entsprechen an Stachus und Färbergraben (M1, M2) eher denen Düsseldorfs, an der Oper (M3) eher denen Bonns. Von Stachus und Färbergraben aus wird ganz überwiegend nur die Hauptgeschäftsstraße aufgesucht, die man meist sowohl für den Hin- wie den Rückweg benutzt. Nur die größeren Seitenstraßen (Sonnenstraße bzw. Sendliner Straße) kommen daneben noch etwas zur Geltung; kleinere Seitenstraßen ziehen dagegen kaum Passanten an. Eine netzförmige Auffächerung der Wege gibt es nur in unmittelbarer Nähe der beiden Parkhäuser.

Die Benutzer der Opern-Tiefgarage (M3) zeigen stärker differenzierte Wegmuster, die große Teile der nördlichen City erfassen. Allerdings entfaltet auch hier die Haupteinkaufsstraße der Innenstadt die gemessen an der Distanz vom Verkehrsquellpunkt aus größte Anziehungskraft. Durch die größere Streubreite und den relativ hohen Anteil von Passanten, die in unmittelbarer Nähe der Tiefgarage bleiben, erreichen die einzelnen Wegabschnitte niedrigere Besucheranteile als bei den beiden anderen Parkhäusern.

7.3.2 Wegmuster außerhalb der Geschäftszeit

Die außerhalb der Geschäftszeit an Abenden und Sonntagnachmittagen anzutreffenden Wegmuster zeigen in Bonn insgesamt eine weitgehende Übereinstimmung mit den Wegmustern während der Geschäftszeit¹. In allen Fällen ist jedoch ein breiteres Verhaltensspektrum festzustellen, d.h. es werden mehr Straßen aufgesucht und viele Seitenstraßen haben einen höheren Besucheranteil. Die ähnliche Raumstruktur bei insgesamt mehr Wegleistung (s.u. Kap. 7.5.5) hängt z.T. mit der spezifischen Struktur der Bonner Innenstadt und z.T. mit allgemeinen Bedingungen des innerstädtischen Freizeitverkehrs zusammen. Spezifisch für Bonn ist, daß sich die innerstädtischen Freizeiteinrichtungen (Dienstleistungsgewerbe) nahezu gleichmäßig über die City verteilen (s. o. Abb. 35), während sie z.B. in München zum großen Teil, in Düsseldorf fast ausschließlich (Altstadt!) außerhalb der Einkaufs-city liegen. Ganz allgemein kommt, wie bei den Befragungen (Kap. 5.6) festgestellt wurde, ein großer Teil der Innenstadtbesucher außerhalb der

¹ Die bei den abendlichen Interviews erfaßten Wege wurden allerdings z.T. bereits zur Geschäftszeit zurückgelegt. Ausschlaggebend für die Zuordnung war der Zeitpunkt, zu dem die Innenstadt verlassen wurde. Der Zeitpunkt der Ankunft lag in Bonn bei etwa zwei Drittel und in München bei drei Viertel der Befragten vor Geschäftsschluß. Es ist jedoch nicht möglich, die vor bzw. nach Geschäftsschluß gemachten Wege und Erledigungen nachträglich zu nennen.

Geschäftszeit vor allem, um einen Stadtbummel zu machen. Dabei interessieren die von ihren Geschäftsanlagen, ihrer Baustruktur und ggf. auch ihrem Prestige her ansprechenden Straßen. Da man für den Weg durch die Stadt mehr Zeit hat (der Begriff „Bummel“ deutet dies schon an), nicht zwangsweise bestimmte Erledigungspunkte ansteuern muß und nicht durch Traglasten gehemmt ist, kann man weitere Wege zurücklegen. Und da die zur Geschäftszeit als Passantenmagneten wirkenden Waren- und Kaufhäuser in ihren Auslagen durchweg als weniger interessant empfunden werden, als die Schaufenster der Spezialgeschäfte, letztere aber häufig (ebenso wie viele gastronomische Betriebe) wegen geringerer Mieten in Seitenstraßen liegen, wird von den einzelnen Verkehrsquellpunkten aus eine größere Vielzahl von (Neben-) Straßen aufgesucht.

Diese stärkere Frequentierung von Seitenstraßen und eine größere Neigung, für Hin- und Rückweg verschiedene Straßen zu wählen, zeigt sich auch bei den wenigen Testbefragungen in München (Abb. 48 M2, „A“). (Da hier nur 20 Personen befragt werden konnten, sind die Wege erst ab 10 % = 2 Befragte dargestellt). Während die Besuchsanteile der Hauptachse Kaufinger-Neuhauser Straße nahezu gleich sind, werden Seitenstraßen in etwas größerer Zahl und vor allem von mehr Befragten aufgesucht.

7.3.3 Quartierweise Wegwahl

Die Wegeprotokolle differenzieren die Ergebnisse von Nutzungsanalysen und Passantenzählungen insofern, als vor allem in größeren Städten mit ausgedehnterem Citybereich dieser nicht mehr als ganzer, sondern überwiegend quartierweise benutzt wird, wobei die Hauptgeschäftsstraße der häufigste Überschneidungsbereich der einzelnen quartierbezogenen Wege ist. Die Tatsache, daß das Passantenaufkommen an der Spitzenstelle in Düsseldorf und Bonn etwa gleich hoch ist, obwohl die Düsseldorfer City einen mehrfach größeren Einzugsbereich hat, hängt entscheidend damit zusammen, daß in Bonn die gesamte Haupteinkaufsstraße von fast allen Stellen aus der wichtigste Zielbereich ist, während in Düsseldorf oder München viele Citybesucher den Bereich des Passantenmaximums nicht berühren, sondern sich ausschließlich in anderen Quartieren bewegen.

Auch *Weeber* (1973) weist auf dieses Quartierverhalten hin. Er stellt fest, daß der Aktionsradius der Innenstadtbesucher nicht durch das Erreichen der physischen bzw. psychischen Leistungsgrenzen bestimmt wird, sondern durch ein auf die Stadtstruktur vorher geplant abgestimmtes, spezialisiertes Erledigungsprogramm¹. Dies widerspricht nach *Weebers* Meinung der mehrfach anzutreffenden Behauptung, daß die Grenzen der horizontalen Ausdehnung des Ladenzentrums von der physischen Leistungsfähigkeit und Bereitschaft des Kunden, Ladenfronten abzugehen, bestimmt sei. Seiner Meinung nach ist „die Größe eines zentralen Einkaufsbereichs .. unproblematisch, wenn in seinem Standortgefüge diejenigen Warengruppen, bei denen vor dem Kauf besonders gründlich verglichen wird, in ausreichender Konzentration vertreten sind, aber die 'Basis' der alltäglichen Waren im gleichen Quartier angeboten wird“ (S. 138). Die auf empirischen Analysen der Leistungsbereitschaft von Innenstadtbesuchern beruhende Auffassung *Weebers* widerlegt auch, ohne daß *Weeber* darauf ausdrücklich eingeht, den vor allem von Einzelhandelsvertretern vorgebrachten Einwand gegen größere Fußgängerbereiche, daß diese ja doch nicht in ihrer ganzen Größe benutzt werden könnten.

¹ Nach *Weeber* (1973) gaben nur 19 % der befragten Hausfrauen an, den Weg nicht vorher ganz oder teilweise geplant zu haben. Etwa die Hälfte hatte sowohl den Weg geplant, als dann auch etwa die vorgesehene Zahl von Geschäften aufgesucht und soviel erledigt, wie beabsichtigt. Daneben gab es zumal in den größeren Städten viele, die mehr erledigt hatten, als geplant.

Kuhn (1979a, Kap. 2.5.) erfaßt für Einkäufe und Stadtbummel, wie weit diese geplant oder spontan erfolgten.

7.3.4 Sozialgruppenspezifische Präferenzen

Die quartierweise Nutzung der Innenstädte hängt mit dem Erledigungsprogramm der Innenstadtbesucher sowie mit ihrer Wahl der Verkehrsmittel und Verkehrsquellpunkte zusammen. Dabei sind sozialgruppenspezifische Unterschiede in der Wahrnehmung und Nutzung der Innenstadt zu erwarten. Entsprechende Untersuchungen wurden von *Beyler* (1972) an Hand des Vorstellungsbildes der Münchner Innenstadt bei Hausfrauen und Schülerinnen sowie von *Lewis* (1974) an Hand der Sozialstruktur der Passanten durchgeführt.

Lewis (1974, S. 88 und Fig. 5) konnte bei seinen Passantenbefragungen in Leicester durch ein außerordentlich dichtes Netz von 92 Befragungsstellen eine unterschiedliche Benutzungsintensität verschiedener Quartiere der Innenstadt durch Angehörige sozialökonomisch höherer bzw. niedrigerer Klassen feststellen. Die Unterschiede sind allerdings relativ gering (Oberklassendurchschnitt 16 %, prägnante Abweichungen bei über 19 % bzw. unter 13 %).

Beyler (1972) registrierte bei den Hausfrauen und Schülerinnen, die sie an Hand schichtspezifischer Einkaufsgewohnheiten klassifiziert, unterschiedliche „Standardreviere“ sowohl beim Einkaufs- und beim Stadtbummel, als auch beim Bummel mit einem nicht mit München vertrauten Gast (jeweils der „gewöhnlich zurückgelegte Weg“). Dabei hatten alle Befragten „ein schon seit Jahren übliches Wegmuster mit beinahe ritual-ähnlichen Gewohnheiten (Brotzeitmachen, Café-Trinken mit Bekannten, in bestimmte Kaufhäuser und Geschäfte schauen und im Sortiment 'wühlen')“ (S. 83) – eine Tatsache, auf die auch *Heinemeyer* (1967) hinweist.

Die Grundmuster sollen hier zum Vergleich kurz zusammengefaßt werden. „Die von den unteren Einkommensgruppen (W, WF)‘ aufgezeigten Einkaufswege verlaufen in einfachen Mustern entlang den großen Massen-Einkaufsstraßen“ (S. 83 f) entweder rein achsial, oder im Bogen bzw. Dreieck (bevorzugter Start- bzw. Zielpunkt: Stachus). Die nördlichen Innenstadtteile werden beim Einkaufsweg und Bummel völlig ausgespart, wohl aber den in München Fremden vorgezeigt.

Geradezu spiegelbildlich sind die Raummuster der höheren Einkommensschichten (F(w), F), wobei die Haupteinkaufsstraße die Symmetrieachse bildet. Das Schwergewicht liegt nun im nördlichen Theatiner Viertel. Für die Gruppe F (w) bleibt die Neuhauser-Kaufingerstraße noch von Bedeutung, während sie für ausschließlich fachgeschäftsorientierte Hausfrauen (Oberschicht) weder zum Einkaufen, noch zum Bummeln Bedeutung hat (dies allerdings vor dem Umbau zur Fußgängerstraße). Bei einem Einkaufsbummel mit Fremden gehen allerdings auch die Hausfrauen der Oberschicht in die Kaufinger-Neuhauser-Straße und in die südliche Innenstadt.

Bei der Auswertung der in der vorliegenden Arbeit durchgeführten Befragungen an Verkehrsquellpunkten zeigt schon die soziale Zusammensetzung der die Innenstadt an der jeweiligen Stelle verlassenden Befragten deutliche Unterschiede. Als Indikator für die soziale Einstufung soll hier die Ausbildung der Befragten bzw. ihres Haushaltsvorstandes benutzt werden, da diese die Lebensumstände treffender spiegelt, als die meist sehr grobe Berufsbezeichnung (Tab. 45).

In Bonn zeigen sich einerseits nach den benutzten Verkehrsmitteln, andererseits aber auch bei gleichartigen Verkehrsmitteln zwischen den einzelnen Verkehrsquellpunkten deutliche Unterschiede hinsichtlich des Ausbildungsabschlusses des Haushaltsvorstandes.

1 Fast ausschließlich warenhausorientiert (W), überwiegend warenhausorientiert mit gelegentlichem Einkauf in Fachgeschäften (WF), gleich stark fachgeschäfts- und warenhausorientiert (FW), fachgeschäftsorientiert mit gelegentlichen Wareneinkäufen (F(w)) und ausschließlich fachgeschäftsorientiert (F).

Tabelle 45:

Ausbildungsabschluß der Verkehrsquellpunkt-Benutzer in Bonn, München und Düsseldorf.

Kennziffer	Standort	Volkschule	V + Lehre Fachschule	Realschule Abitur	Fachhochsch. Universität
Bonn: Ausbildungsabschluß des Haushaltsvorstandes (in %)					
B1H	Berta v. Suttner-Platz	24	30	34	11
B2H	Münsterplatz	14	9	44	33
B4H	Zentraler Omnibus-Bhf.	2	37	33	28
B5P	City-Tiefgarage	12	20	32	36
B6P	Kaufhof-Tiefgarage	6	11	23	60
B7P	Markt-Tiefgarage	5	14	30	52
B8F	Breite Straße	57	19	22	13
B9F	Poppelsdorfer Allee Unterführung	4	4	46	46
München: Ausbildung des Haushaltsvorstandes (in %)					
M1P	P. hinter dem Stachus	0	38	38	24
M2P	Parkhaus Färbergraben	5	28	31	36
M3P	Tiefgarage vor der Oper	0	21	21	57
Düsseldorf: Ausbildungsabschluß des Befragten (in %)					
D1H	Schadow-/Tonhallenstr.	24	33	41	2
D2P	Parkhaus Karstadt	13	41	44	3
D4P	Tiefgarage Schauspielh.	8	26	43	24
D5H	Jan Wellem-Platz	24	25	40	11
D6P	Parkhaus Kaufhof „Kö“	18	18	49	14

Der Anteil Befragter aus sozial gehobenen Familien ist bei den Tiefgaragen, besonders bei den beiden zentralsten, am höchsten (bei 82 % bzw. 83 % hat der Haushaltsvorstand mindestens Realschulabschluß, meist Universitätsabschluß). Unter den Haltestellen erreicht die zentralste Münsterplatzhaltestelle einen ähnlich hohen Wert (77 %), die übrigen liegen mehr oder weniger deutlich darunter. Besonders auffällig ist der Kontrast zwischen den beiden Fußwegverbindungen, von denen die nördliche einen extrem niedrigen, die südliche einen extrem hohen Anteil sozial gehobener Bevölkerungsgruppen aufweist (35 % bzw. 92 %).

In Bonn dürften diese Unterschiede vor allem auf die sozial unterschiedlichen Einzugsbereiche der Verkehrsquellpunkte zurückzuführen sein (darauf weist besonders der Gegensatz Breite Gasse/Poppelsdorfer Allee hin), außerdem auf die allgemein zu beobachtenden Statusunterschiede zwischen Benutzern von Privatwagen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Angesichts der kompakten und relativ wenig differenzierten Struktur des Geschäftszentrums und der geringen Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsquellpunkten spielt demgegenüber ein sozialgruppenspezifisches Revierverhalten kaum eine Rolle.

In München hängen die Unterschiede zwischen den Verkehrsquellpunkten dagegen besonders deutlich mit der Attraktivität der jeweils wichtigsten Zielgebiete zusammen. Der Anteil der Haushaltsvorstände mit Universitäts- oder Fachhochschulbesuch beträgt an der Opern-Tiefgarage 57 %, am Färbergraben 36 % und am Stachus 24 %. Spiegelbildlich dazu beträgt der Anteil der Haushaltsvorstände mit Volksschule und meist noch Lehr- oder Fachschule 22 %, 32 % bzw. 38 %.

In Düsseldorf sind die Unterschiede zwischen den Verkehrsquellpunkten ähnlich wie in München vor allem auf die Attraktivität der jeweiligen Zielgebiete zurückzuführen. Die Befragungsergebnisse sind allerdings nicht unmittelbar vergleichbar, da in Düsseldorf der Ausbildungsabschluß des Befragten (und nicht des Haushaltsvorstandes) erfragt wurde.

Unter den Parkhäusern hat die Tiefgarage Schauspielhaus den höchsten Anteil von Benutzern mit Universitätsexamen (24 %), das Parkhaus Kaufhof „Kö“ hat einen mittleren (14 %) und das Parkhaus Karstadt einen verschwindend geringen (3 %) Anteil an Befragten mit Universitäts- oder Fachhochschulabschluß. An den Haltestellen zeigt sich auf niedrigerem Niveau ein entsprechendes Gefälle von den Haltestellen am Jan Wellem-Platz (11 %) zu den Haltestellen vor Karstadt (2 %). Der Anteil der Befragten mit Realschule oder Abitur variiert nicht so stark (40 - 49 %). Die Verteilung der Befragten mit einfacheren Abschlüssen zeigt dagegen wieder klare Gegensätze von Lage und benutztem Verkehrsmittel. Die „Nur-Volksschüler“ erreichen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln den höchsten Anteil (24 %), während sie bei den Parkhausbenutzern deutlich niedriger liegen (8-18 %). Faßt man die beiden untersten Klassen zusammen, so weisen die stark auf die „Kö“ bezogenen Parkhäuser mit Abstand die niedrigsten Anteile auf (33 % bzw. 37 %), dann folgt der zentrale Haltestellenknotenpunkt Jan Wellem-Platz (49 %) und am höchsten sind die Anteile am östlichen Cityrand (53 % bzw. 57 %).

Folgt man der Hypothese der sozialgruppenspezifischen quartierweisen Benutzung der Innenstadt, so müßten sich auch bei den Wegen nach Sozialgruppen (Ausbildung, Beruf) unterschiedliche Präferenzen zeigen. Vor allem in Düsseldorf und München mit ihren ausgeprägt differenzierten Cities müßte sich dies überprüfen lassen – auf sie beschränkt sich deshalb auch die folgende Analyse.

Vergleicht man die Intensität, mit der die nach ihrem Ausbildungsabschluß definierten Schichten die verschiedenen Teilbereiche der Düsseldorfer City aufsuchen, so lassen sich gewisse Präferenzen feststellen. Am deutlichsten tritt die Bevorzugung der Prestigestraße Königsallee durch gehobene Gruppen hervor; sie gehen außerdem häufiger in die Altstadt; im Warenhausbereich sind sie dagegen seltener anzutreffen. Die einfacheren Sozialgruppen verhalten sich überwiegend spiegelbildlich dazu. Z.T. gibt es bei den einzelnen Verkehrsquellpunkten charakteristische Abweichungen: so gehen z.B. vom Parkhaus im Kaufhof an der Kö gerade Angehörige der gehobenen Schichten häufiger bis zum entfernteren Ostrand der City. Insgesamt sind die Zusammenhänge allerdings eher schwach und (u.a. wegen der relativ kleinen Teilgruppen) nicht immer dem sozialen Gefälle entsprechend einheitlich abgestuft.

In München sind die Zusammenhänge zwischen der hier nach der Ausbildung des Haushaltsvorstandes definierten sozialen Schichtzugehörigkeit und dem räumlichen Verhalten eher noch schwächer als in Düsseldorf und ebenfalls oft nicht dem sozialen Gefälle entsprechend einheitlich. Allerdings sind in den dortigen Parkhäusern die unteren Schichten besonders schwach vertreten.

Sozialgruppenspezifische Verhaltensunterschiede deuten sich nur an einzelnen Punkten an: Vom Parkhaus hinter dem Stachus aus sucht die höchste Sozialgruppe etwas seltener den Bahnhofsbereich und als einzige die Bereiche Residenz – Maximilianstraße auf. Vom Färbergraben aus geht die unterste Sozialgruppe am häufigsten und die oberste am seltensten in Richtung Stachus. Von der Oper aus sucht die höchste Sozialgruppe am häufigsten die Bereiche Residenz – Maximilianstraße und am seltensten die Neuhauser-Kaufinger-Straße auf.

Um zu überprüfen, ob sich bei der Beschränkung auf die von *Beyler* untersuchten Hausfrauen deutlichere schichtspezifische Unterschiede zeigen, wurde für die Opern-Tiefgarage (höchster Frauenanteil) eine Sonderauswertung nur für diese Gruppe vorgenommen. Auch hierbei sind jedoch die sozialgruppenspezifische Unterschiede auffällig gering und wenig eindeutig, so daß *Beyler's* Hypothese eines Revierverhaltens zumindest für die von einem Verkehrsquellpunkt aus gehenden Innenstadtbesucher nicht bestätigt werden kann. Der wichtigste Grund für das abweichende Ergebnis dürfte darin liegen, daß die Schichtzuordnung nach dem Einkaufsverhalten in unmittelbarerem Bezug zur Präferenz einzelner Innenstadtbereiche steht, als die hier benutzte Zuordnung nach der Ausbildung des Haushaltsvorstandes.

Insgesamt kann nach den vorliegenden Befragungsergebnissen an Hand der Ausbildung die Hypothese des schichtspezifischen Quartierverhaltens für Wege von denselben Verkehrsquellpunkten aus weder durchgehend bestätigt, noch widerlegt werden.

Eine Untergliederung der Befragten nach deren Beruf ergibt etwas deutlicher Unterschiede hinsichtlich des räumlichen Wegverhaltens. Diese Unterschiede hängen z.T. mit spezifischen Präferenzen zusammen, bei den Hausfrauen für wichtige Einkaufsstraßen, bei den Erwerbstätigen für Verwaltungs- und sonstige Dienstleistungsviertel. Z.T.: sind sie allerdings auch darauf zurückzuführen, daß die Angehörigen der einzelnen Berufsgruppen verschieden weite Wege zurücklegen.

So gehen in München, wie weiter unten näher gezeigt wird (Kap. 7.5), die meisten Hausfrauen wesentlich weiter (67 % über 1000 m), als die Erwerbstätigen (mit den Rentnern 47 % über 1000 m); sie sind dadurch in besonders vielen Cityteilen überrepräsentiert.

Vom Parkhaus Stachus aus gehen Hausfrauen überproportional häufig in den Fußgängerbereich und die Sonnenstraße, kaum dagegen in die randlichen Bereiche, in denen eher Selbständige, vereinzelt auch Beamte und Angestellte überrepräsentiert sind. Vom Färbergraben aus sind die Hausfrauen ebenfalls im Fußgängerbereich, außerdem im südlichen Theaterviertel und in der Maximilianstraße überrepräsentiert, in vielen randlichen Bereichen (auch in der Sendlinger Straße) dagegen unterrepräsentiert; dort sind vor allem Selbständige häufiger anzutreffen. Von der Operntiefgarage aus gehen die Hausfrauen weniger in den Fußgängerbereich und die westlichen und südwestlichen Randbereiche, dagegen häufiger ins Theaterviertel und auch in die Randbereiche um Maximiliansplatz, Maximiliansstraße, Tal und Viktualienmarkt. Selbständige sind in den Bereichen mit Wirtschaftsbüros und öffentlichen Einrichtungen überrepräsentiert, Beamte und Angestellte sind, wie auch sonst, meist unterrepräsentiert.

In Düsseldorf machen die Hausfrauen eher etwas kürzere Wege als die Erwerbstätigen und sind deshalb seltener als in München überrepräsentiert. Entsprechend dem ausgeprägten einseitigen Charakter und der stärkeren Isolation der einzelnen Teilbereiche der City sind die berufspräferenzen deutlicher als in München.

Diese Unterschiede sind vor allem bei den Benutzern der zentralen Parkhäuser Schauspielhaus und Kaufhof „Kö“ (D4, D6) und den Haltestellen am Jan Wellem-Platz (D5) zu beobachten. Die Hausfrauen gehen von dort aus besonders häufig in östlicher Richtung in die Bereiche mit starker Waren- und Kaufhauskonzentration und seltener nach Westen in die Altstadt und nach Süden in die Königsallee. Die Schüler, Studenten und Erwerbstätigen (außer den Arbeitern) bilden die Kontrastgruppe zu den Hausfrauen: sie streben weniger in die massierten Kaufbereiche und stärker in Altstadt und Kö, die Erwerbstätigen außerdem etwas öfter in die von Verwaltungen eingenommenen Randbereiche.

Die hier nur ansatzweise angedeutete Analyse des gruppenspezifischen Wegeverhaltens soll vor allem vor kausalen Kurzschlüssen hinsichtlich der Bedeutung der Lage von Verkehrsquellpunkten warnen. Zwar haben Angaben über die durchschnittlichen Ausstrahlungsbereiche ihren Wert; man kann aber immer wieder feststellen, daß die gleichen Gegebenheiten von den einzelnen Gruppen sehr unterschiedlich wahrgenommen und in Verhaltensmuster umgesetzt werden. Dies kann dann von besonderer Bedeutung werden, wenn Planer oder Interessengruppen auf ein spezifisches Verhaltensmuster fixiert sind. Methodisch ist die Kenntnis gruppenspezifischer Verhaltensweisen auch wichtig, um die Aussagefähigkeit von Untersuchungen abzuschätzen, die sich speziell auf Teilgruppen aus dem Besucherspektrum der Innenstadt stützen, wie dies z.B. *Weeber* (1973) und *Frei* (1974) mit ihrer Beschränkung auf Hausfrauen tun.

7.4 Räumuster der Erledigungen

Die in den letzten Kapiteln analysierten Wege der Innenstadtbesucher sind, vom Stadtbummel abgesehen, nicht Selbstzweck, sondern sie dienen zum Erreichen bestimmter Erledigungsziele. Analysiert man die räumliche Verteilung dieser Erledigungen (wieder nach

Verkehrsquellpunkten getrennt), so ergeben sich in verschiedener Hinsicht wesentliche Veränderungen gegenüber den Wegmustern (Abb. 49, 50).

Im Unterschied zu entsprechenden Auswertungen des *Infas* („Wege in . . .“ 1967, „Wege in . . .“ 1968) wird nicht die Zahl der Erledigungen dargestellt, sondern der Anteil der Befragten, die in der jeweiligen räumlichen Bezugseinheit eine oder mehrere Erledigungen gemacht haben. Die Größe dieser räumlichen Bezugseinheiten ist in Bonn am geringsten (Vercodung nach Straßenabschnitten), in Düsseldorf teils ähnlich gering, teils größer und in München wesentlich größer; dies muß beim Städtevergleich berücksichtigt werden.

Düsseldorf

Die Erledigungen sind in Düsseldorf noch stärker auf wenige Straßenabschnitte konzentriert, als die Wege. Die am östlichen Cityrand abfahrenden Haltestellen- und Parkhausbenutzer (D1, D2) machen fast alle (93-98 %) im östlichen Abschnitt der Schadowstraße mindestens eine Erledigung – viele haben dort sogar mehrere Erledigungen (in Abb. 49 nicht dargestellt). Schon wenig weiter westlich sinkt der Anteil derjenigen, die in der Schadowstraße etwas erledigt haben, drastisch auf einen ganz geringen Wert (14-16 %). Die Haltestellenbenutzer machen darüber hinaus fast keine Erledigungen; von den Parkhausbenutzern erledigen einzelne auch noch etwas im mittleren Abschnitt der Haupteinkaufsstraße.

An den beiden zentralen Verkehrsquellpunkten (D4, D5) zeigt sich bei den Erledigungen ein differenziertes Verbreitungsmuster. Obwohl das Ostende der Haupteinkaufsstraße relativ weit entfernt ist, zieht es auch von hier die meisten Besucher an; mit 36 % bzw. 46 % ist die Konzentration jedoch deutlich geringer. Und obwohl diese Befragten den westlich vorhergehenden Teil der Schadowstraße passieren müssen, entfallen auf dieses Teilstück wieder deutlich weniger Erledigungen (20 % bzw. 13 %). In den beiden mittleren Abschnitten Fußgängerbereich Schadowstraße und Theodor-Körner-Straße (mit dem Kaufhof Kö) verhalten sich Parkhaus- und Haltestellenbenutzer deutlich unterschiedlich: erstere sind vor allem auf den Fußgängerbereich und dann die südlich davon abzweigende Kö orientiert (je 20 % machen dort Erledigungen), letztere „überspringen“ den Fußgängerbereich und eilen sofort in den Kaufhof an der Kö (25 %). Beide Gruppen suchen darüber hinaus noch wesentlich mehr Teile der Innenstadt zu Erledigungen auf als die am östlichen Cityrand befragten Innenstadtbesucher.

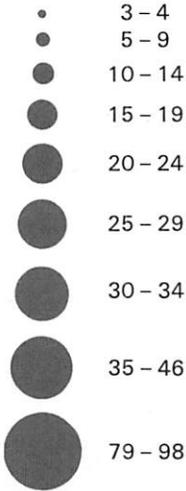
Daß Benutzer eines Warenhaus-Parkhauses ebenfalls ein räumlich weiter gestreutes Verhaltensspektrum aufweisen können, zeigt sich im Kaufhof an der Kö (D6). Zwar kaufen auch hier 79 % im engsten Kernbereich, meist im Kaufhof selbst, etwas ein (schon wegen der Erstattung von Parkgebühren), darüber hinaus werden jedoch sowohl in der Königsallee, wie in der westlichen Flingerstraße, wie in der Schadowstraße bis zu deren Ostrand von nennenswerten Teilen der Parkhausbenutzer Erledigungen gemacht. Von den Benutzern des Parkhauses Karstadt haben in 5 Teilbereichen mindestens 3 % etwas erledigt, von denen des Kaufhof-Parkhauses an der Kö dagegen in 15 Teilbereichen!

Bonn

Entsprechend der andersartigen Nutzungsstruktur und Wegemuster mit geringen Distanzen und vielfältigen Verflechtungen weist Bonn wesentlich andere Raummuster der Erledigungen auf (Abb. 49). An allen Verkehrsquellpunkten ergeben die Befragungen ein breit gestreutes Verhaltensspektrum. Die Innenstadtbesucher haben jeweils in 22-28 verschiedenen, in Bonn allerdings überwiegend kleiner bemessenen Straßenabschnitten etwas erledigt (einzige Ausnahme: Fußgängerunterführung Poppelsdorfer Allee mit 17 Abschnitten). Von allen Verkehrsquellpunkten aus haben in allen vier wichtigen Einkaufsstraßen (Remigiusstraße, Poststraße, Wenzelgasse, Sternstraße) mindestens 3 % der Befragten etwas erledigt. Die Bonner Innenstadt scheint direkt zu breiter gestreuten Tätigkeiten zu animieren: Konzentrationen wie in Düsseldorf gibt es nicht. Bei allen 8 Verkehrsquell-

Abb. 49: Raummuster der Erledigungen nach Verkehrsquellpunkten in Düsseldorf und Bonn

Anteil der Befragten, die in dem jeweiligen Cityteilbereich (Düsseldorf) bzw. Straßenabschnitt (Bonn) etwas erledigen, in % aller Befragten (dargestellt ab 3%)



Befragungsstandort (Verkehrsquellpunkt):



Nur Befragungen zur Geschäftszeit

Die Zahl der jeweils ausgewerteten Interviews ist in Klammern angegeben

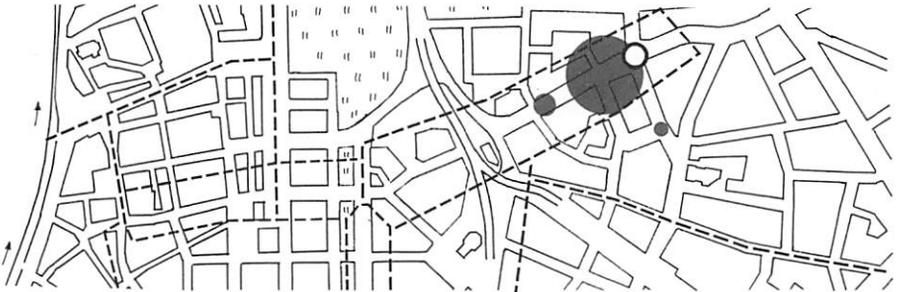
Auswertungen in Düsseldorf für Cityteilbereiche
 Auswertungen in Bonn für Straßenabschnitte

Quelle: Befragungen 1972-1974



Düsseldorf

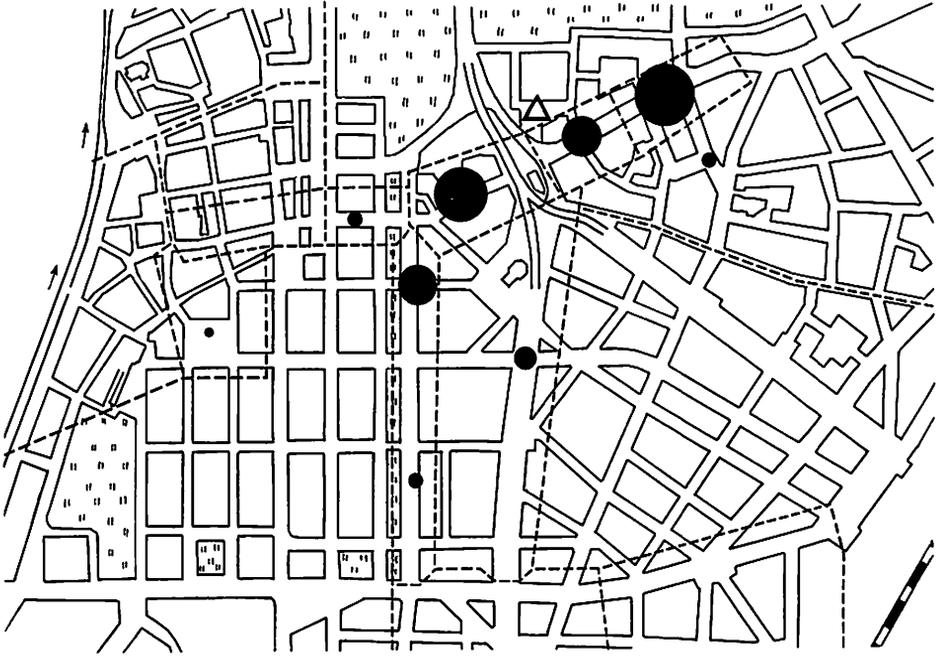
D1 H Schadowstraße / Tonhallenstraße (108)



D2 P Parkhaus Karstadt (65)



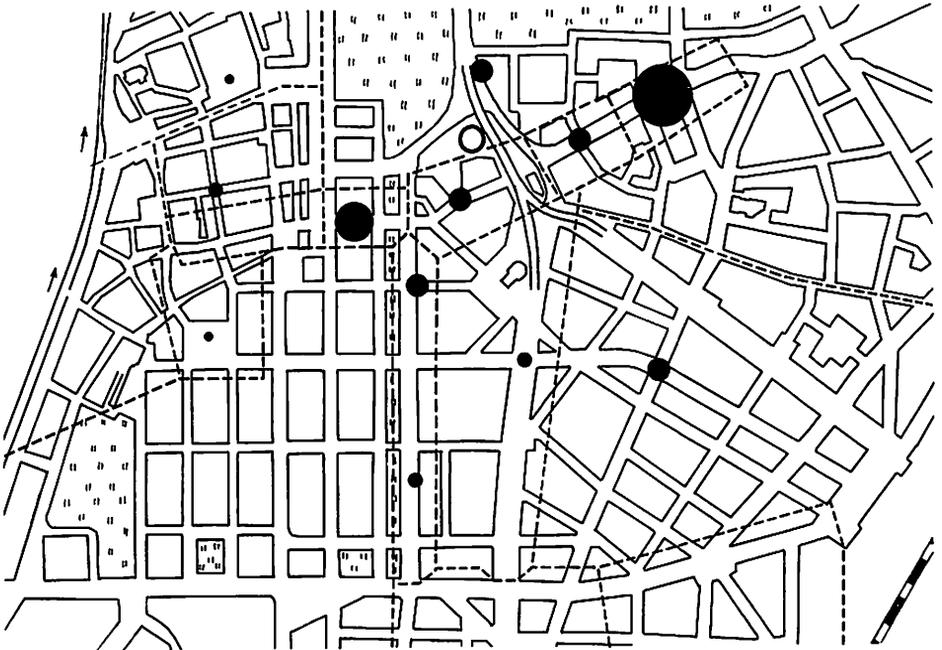
D 4 P Tiefgarage Schauspielhaus (54)



Düsseldorf

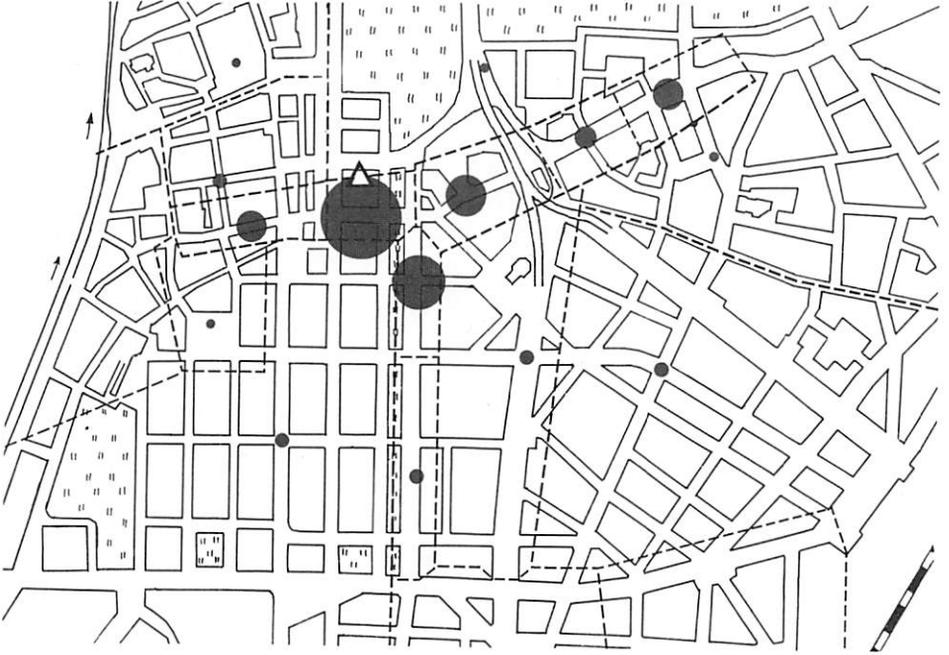
0 100 200 300 400 500m

D 5 H Jan-Wellem-Platz (81)



Düsseldorf

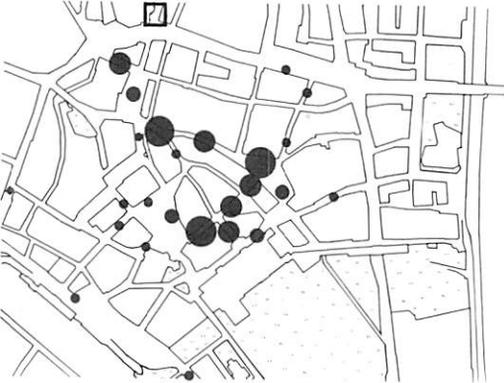
D 6 P Parkhaus Kaufhof Kö (73)



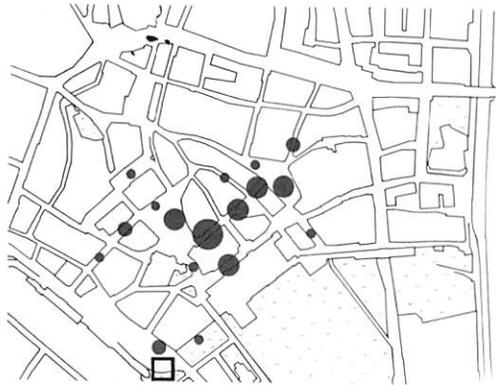
0 100 200 300 400 500m

Bonn

B 8 F Breite Straße (29)

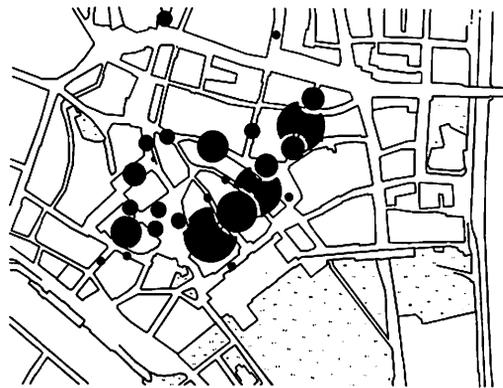


B 9 F Unterf. Poppelsdorfer Allee (50)

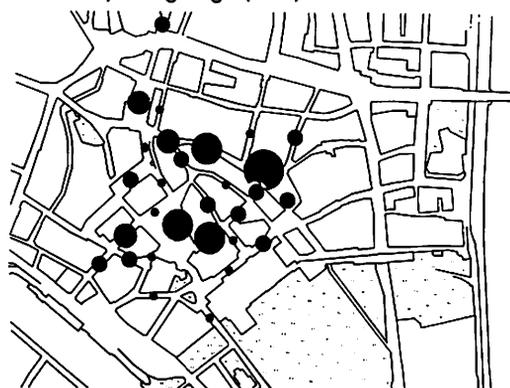


Bonn

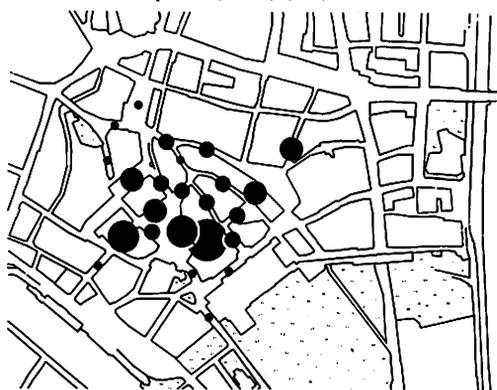
B1 H Bertha-von-Suttner-Platz (112)



B5 P City-Tiefgarage (106)



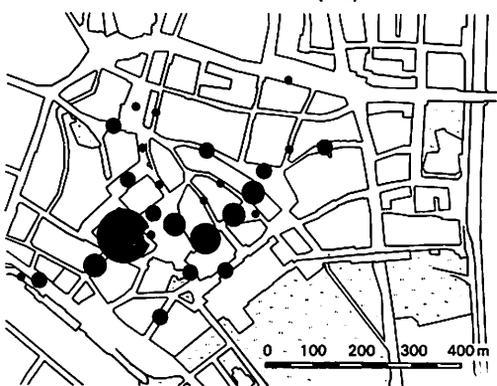
B2 H Münsterplatz (Post) (63)



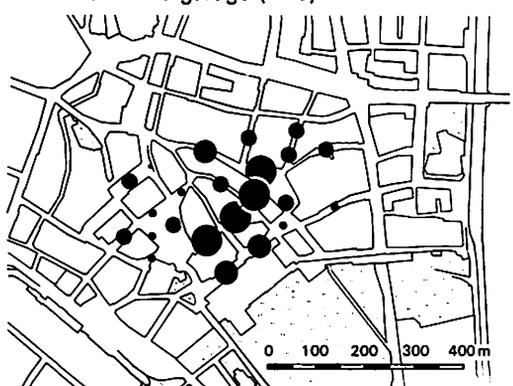
B6 P Kaufhof-Tiefgarage (215)



B4 H Zentraler Omnibus Bhf. (48)



B7 P Markt-Tiefgarage (123)



punkten erledigen in einem einzelnen Straßenabschnitt nur in 4 Fällen 30-39 % und in 11 Fällen 20-29 % der Befragten etwas. Die Remigiusstraße hat zwar als Haupteinkaufsstraße überwiegend den Abschnitt mit den meisten Erledigungen, doch ist der Abstand zu den nächstfolgenden Straßenabschnitten gewöhnlich gering.

Zwischen Haltestellen- und Parkhausbenutzern bestehen nur geringe Unterschiede. Nur das Parkhaus des Kaufhofs (B6) fällt durch eine relativ starke Konzentration der Erledigungen auf (dabei wird der Kaufhof von zwei Seiten aus angesteuert). Die zu Fuß die Innenstadt Verlassenden (B8, B9) haben etwas weniger Erledigungen bei ihrem Innenstadtbuchung gemacht, als die jeweils vergleichbaren Gruppen.

München

Die von den drei Münchener Parkhäusern aus gemachten Erledigungen streuen ebenso wie in Bonn über große Teile des Stadtzentrums (Abb. 50). Die Spitzenwerte sind überwiegend höher als in Bonn, aber niedriger als in Düsseldorf (37 %, 51 %, 55 %). Während die meistfrequentierten Straßen in Bonn relativ weit von den Befragungspunkten entfernt liegen (außer bei den zentralsten Tiefgaragen), befinden sie sich in München jeweils in deren unmittelbarer Nähe, d.h. also bei jedem Standort an einer anderen Stelle. Vom zentralen Färbergraben aus (M2) erfolgten die Erledigungen ganz überwiegend im Fußgängerbereich (33 - 51 %), doch ziehen darüber hinaus weitere 7 von 12 Bereichen 3 - 20 % der Befragten zu Erledigungen an. Vom Parkhaus am Stachus aus (M1) hat neben dem unmittelbaren Nahbereich nur noch der Fußgängerbereich eine nennenswerte Anziehungskraft (16-29 %). Von der Opern-Tiefgarage aus kommt es einerseits im Nahbereich zu den höchsten Spitzenwerten (42-55 %), andererseits zur stärksten räumlichen Streuung, die auch Nebengeschäftsstraßen und Büroviertel mit einbezieht (von den 12 übrigen Bereichen ziehen 8 3 - 19 % der Befragten zu Erledigungen an). Hohe Spitzenwerte bedeuten also nicht notwendigerweise einen eingeschränkten Aktionsraum; entscheidend für die Streuung der Erledigungen ist die Vielfältigkeit der Besuchergruppen und des Nutzungsangebotes, letztlich also die mehr oder weniger urbane Struktur. Dies zeigt sich bei den Erledigungen noch deutlicher als bei den oben analysierten Wegen.

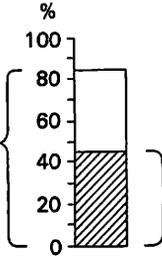
7.5 Länge der Wege zur Geschäftszeit

Bei der immer wieder aufflammenden Diskussion über die richtigen Abmessungen von Fußgängerbereichen spielen Annahmen darüber eine große Rolle, wie weit eigentlich Besucher einer Innenstadt zu laufen bereit sind. Da man allgemein davon ausgeht, daß der Wegaufwand, der für Erledigungen erforderlich ist, vom Innenstadtbuchung so gering wie möglich gehalten wird, neigt man dazu, die Weglängentoleranz sehr niedrig anzusetzen. So schreibt z.B. das INGESTA (*Fußgängerbereiche ...* 1964, S. 19 f.): „Im allgemeinen lehnen Autofahrer längere Fußwege als 300 m zwischen dem Parkplatz (Parkhaus) und ihrem Ziel ab“ – in kleineren Städten sollten sogar „Entfernungen von 200 m nicht überschritten werden“. Andererseits meinten bei einer Passantenbefragung in Frankfurt („*City Frankfurt . . .*“ 1972) 44 % der mit dem Auto gekommenen, daß zwischen ihrem Parkplatz und dem zuerst aufgesuchten Geschäft mehr als 300 m lagen! Nur 43 % schätzten, weniger als 300 m gegangen zu sein (12 % „weiß nicht“). Bei derselben Untersuchung antworteten auf die Frage „würden Sie gezielt in ein Parkhaus fahren, wenn es zwar weiter als 500 m von Ihrem Ziel-Geschäft entfernt wäre, Sie aber wüßten, daß es dort eine Parkmöglichkeit gibt?“ 24 % „ja, immer“, 35 % „ja, wenn es kostenlos wäre“ und 10 % „ja“ – unter bestimmten Bedingungen; nur 21 % meinten, dies wäre ihnen zu weit oder unbequem. (Für 2 % ist ein Parkhaus grundsätzlich zu teuer und 8 % sagten ohne nähere Begründung „nein“). Wenn man derartige Erklärungen auch nicht überbewerten darf und in Frankfurt besonders schwierige Parkverhältnisse herrschen mögen, so zeigt sich doch,

Abb. 50: Raummuster der Wege und Erledigungen nach Verkehrsquellpunkten in München

Anteil der Befragten, die in den jeweiligen Cityteilbereich gehen (gesamte Säule) und Anteil der Befragten, die in dem jeweiligen Cityteilbereich etwas erledigen (schraffierter Säulenabschnitt), in % aller Befragten (Die Zahl der jeweils ausgewerteten Interviews ist in Klammern angegeben)

Anteil der Befragten, die durch den Teilbereich gehen



Anteil der Befragten, die in dem Teilbereich etwas erledigen

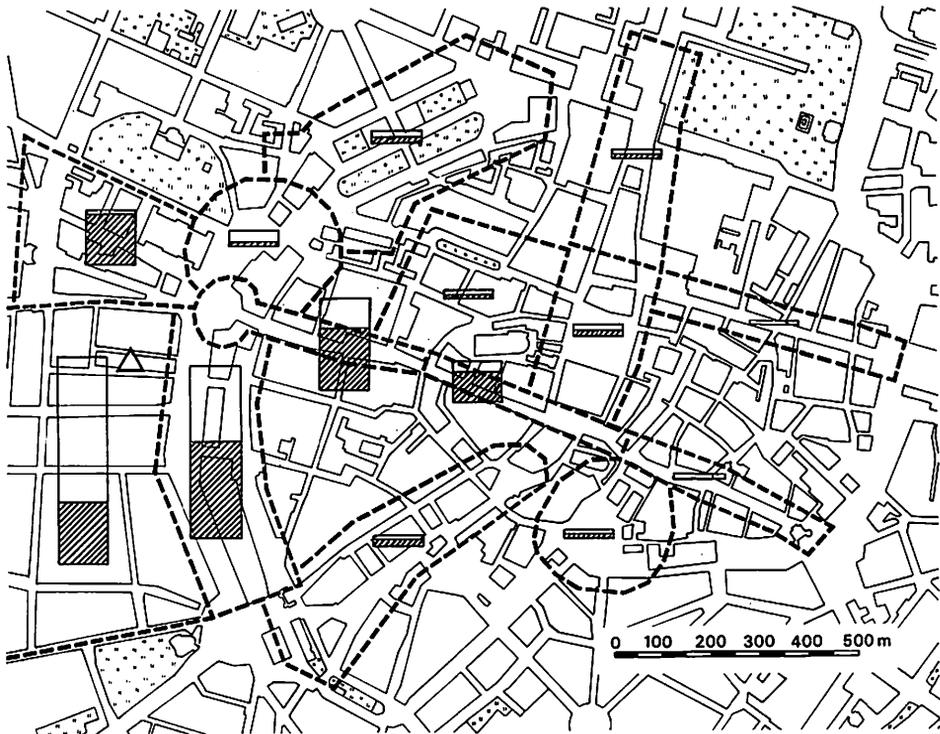
△ Befragungsstandort
(Verkehrsquellpunkt): Parkhaus, Tiefgarage

----- Cityteilbereichsgrenze

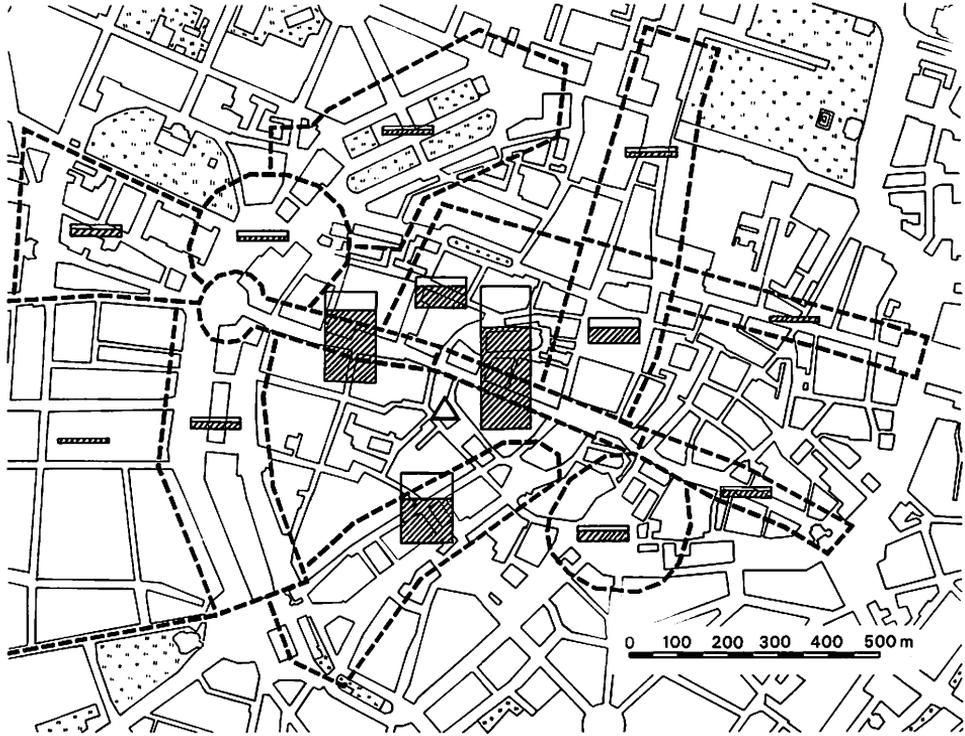
Quelle: Befragung 1974

M 1 P Parkhaus hinter dem Stachus (220)

München

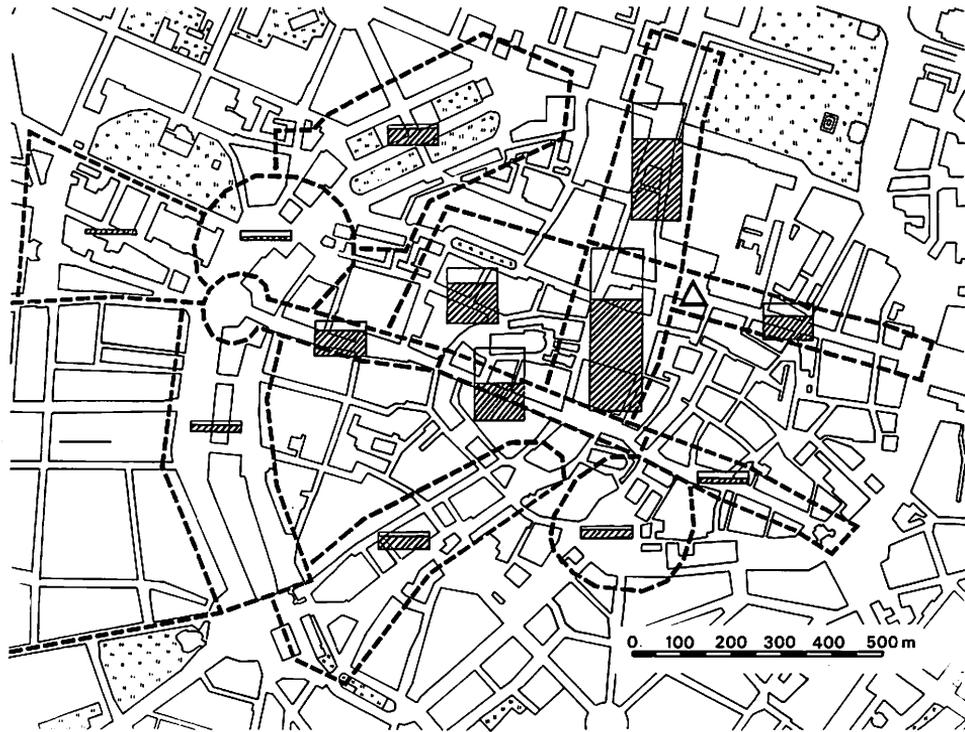


M 2 P Parkhaus am Färbergraben (220)



M 3 P Tiefgarage vor der Oper (220)

München



daß die gängigen Richtwerte einer näheren Überprüfung bedürfen. Erst danach sind weitere Überlegungen darüber sinnvoll, was sich aus dem Fußgängerverhalten für die Abmessung von Fußgängerbereichen ergibt (wobei das Fußgängerverhalten allerdings nur einen unter verschiedenen Gesichtspunkten für die Größe von Fußgängerbereichen bildet).

7.5.1 Weglängenverteilung und Weglängentypen

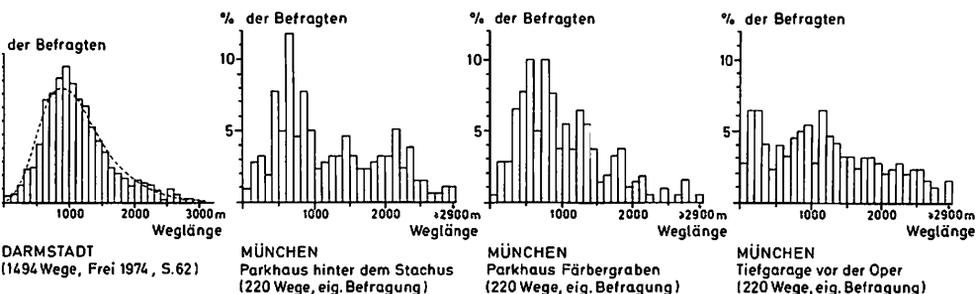
Die in Kap. 7.3.1 dargestellten Raummuster der Wege hatten bereits erhebliche Unterschiede zwischen den Verkehrsquellpunkten erkennen lassen, angesichts derer die Verwendung von Mittelwerten im gegenwärtigen explorativen Arbeitsstadium als wenig sinnvoll erscheinen muß. Während nämlich *Frei* (1974) bei der Zusammenfassung aller Fußweglängen von mit der Straßenbahn in die Darmstädter Innenstadt gekommenen Frauen eine regelhafte Verteilungskurve erhält (Extremal i. s. Abb. 51), bei der ein deutliches Häufigkeitsmaximum festzustellen ist, ergibt die standortspezifische Auswertung in Münchener Parkhäusern Befragter deutlich differenzierte Verteilungskurven mit jeweils mehreren Häufigkeitsspitzen und einer sehr verschiedenen Streuungsbreite.

Da die absolute Zahl der Befragten an den meisten übrigen Standorten erheblich geringer ist,¹ müssen für eine die Verkehrsquellpunkte vergleichende Darstellung der Häufigkeitsverteilungen der Weglängen die Wertspannen stärker als in Abb. 51 zusammengefaßt werden.

In Abb. 52 umfassen die Klassenbreiten bis 1000 m je 250 m und bis 2000 m wegen der dann meist schon geringeren Häufigkeiten je 500 m; alle längeren Wege sind in einer Klasse zusammengefaßt. Die unterschiedlichen Klassenbreiten müssen selbstverständlich bei der Interpretation der Klassenanteile (Säulenhöhen) berücksichtigt werden. – Zum Zweck einer Typisierung werden die Weglängen danach in Abb. 53a zu vier und in Abb. 53b zu drei Klassen zusammengefaßt.

Da die typischen Merkmale der jeweiligen Weglängenverteilungsdiagramme bereits bei einer relativ geringen Zahl von Befragungen hervortreten, werden auch statistisch weniger abgesicherte Befragungsstandorte in die Darstellung aufgenommen (auch *Weeber* hat überwiegend nur geringe Fall-

Abb. 51: Weglängen zur Geschäftszeit in Darmstadt (alle Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel) und München (getrennt für 3 Parkhäuser)



¹ Die absolute Zahl der Befragten ist in Abb. 52 jeweils unter der Standortkennziffer angegeben. Sie betrug zur Geschäftszeit an 6 Standorten 198 - 231, an 7 Standorten 102 - 151, an 3 Standorten 70 - 76 und an 7 Standorten 26 - 50.

zahlen). Diese können durchaus hinsichtlich der jeweiligen Trends, nicht aber hinsichtlich spezieller Prozentwerte interpretiert werden.

Von den 23 Verteilungsdiagrammen (Abb. 52) zeigen nur neun eine deutliche Ausrichtung auf eine hervorragende Spitze (mit 33 % – 64 % in einer Weglängenklasse). Die Spitze liegt an zwei Standorten bei unter 250 m, an einem bei 250 - 500 m und an sechs bei 1000 - 1500 m.² Die drei höchsten Spitzenwerte (55 - 64 %) hängen in ihrer Extremität mit der hier besonders geringen Zahl von Befragten zusammen (allerdings haben vier andere Standorte trotz ähnlich geringer Fallzahlen ausgeglichene Verteilungen).

Unter den übrigen Verteilungsdiagrammen zeigen – bei insgesamt meist un stetiger Abfolge – sieben einen vorwiegend abfallenden und zwei einen vorwiegend ansteigenden Verlauf; vier steigen in den mittleren Klassen an, ohne dabei die oben erwähnten extremen Spitzenwerte zu erreichen, und fallen danach wieder ab; drei haben zwei weiter auseinanderliegende Gipfel, haben also Schwerpunkte in sehr verschiedenen Weglängenklassen.

Um zu einer Typisierung der Verkehrsquellpunkte entsprechend der Anteile der Weglängenklassen zu kommen, werden die von den Besuchern zurückgelegten Fußwege zu vier Klassen zusammengefaßt (Abb. 53a): Sehr kurze und kurze Wege (unter 500 m), mittellange Wege (500 - 1000 m), lange Wege (1000 - 1500 m) und sehr lange Wege (über 1500 m). Entsprechend dem Verhältnis zwischen den Weglängenklassen werden 6 Weglängentypen gebildet. Die Typen 1 - 4 sind durch die deutliche Dominanz einer Weglängenklasse gekennzeichnet, wobei sich je nach den Anteilen der übrigen Klassen Untertypen bilden lassen. Der durch besonders hohe Anteile der kürzesten Weglängenklasse gekennzeichnete Typ 1 wird zusätzlich danach in Untertypen gegliedert, wie das Verhältnis zwischen sehr kurzen Wegen von weniger als 250 m und kurzen Wegen von 250 - 500 m ist. Typ 5 weist eine ausgeglichene Verteilung auf, bei der drei Klassen mindestens 23 % erreichen. Typ 6 weist eine zweipolige Verteilung mit hohen Anteilen bei zwei auseinanderliegenden Klassen auf.

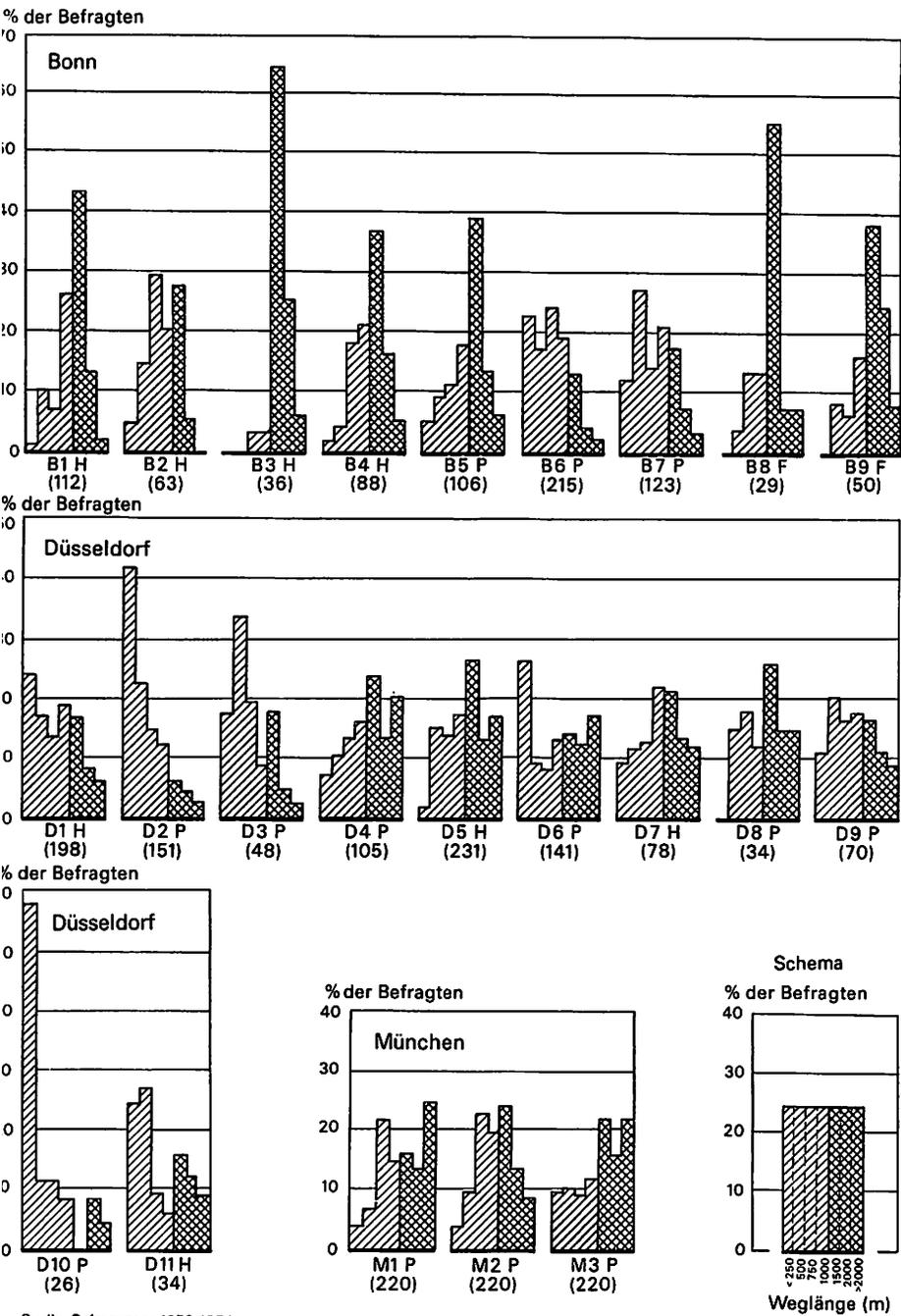
Als zusätzliche Veranschaulichung der erheblichen Unterschiede zwischen den Befragungsstandorten und der zur Typisierung verwendeten Schwellenwerte sind in einem Dreiecksdiagramm (Abb. 53b) für jeden Verkehrsquellenpunkt die Anteile der in der Planungsdiskussion meist besonders beachteten Klassen der sehr kurzen bis kurzen Wege (unter 500 m), der mittellangen Wege (500 - 1000 m) und der langen bis sehr langen Wege (über 1000 m) eingetragen.

Beide Abbildungen zeigen, wie wenig aussagefähig die üblichen Mittelwerte sind, die ja durchweg zwischen 1000 und 1500 m liegen. Unter den 23 zu Geschäftszeit³ erfaßten Verkehrsquellenpunkten haben nur fünf in dieser Weglängenklasse den höchsten Anteil; siebenmal bilden die Wege unter 500 m, siebenmal die Wege von 500 - 1000 m und dreimal die Wege über 1500 m die stärkste Klasse (einmal sind mittellange und sehr lange Wege gleich häufig). Die jeweils stärkste Klasse bestimmt aber nur bei der Minderzahl der Verkehrsquellenpunkte das Verhaltensspektrum; meist erreichen daneben noch andere Längenklassen erhebliche Bedeutung – vor allem bei der ausgeglichenen und der zweipoligen Verteilung (Typ 5 und 6). Im Folgenden sollen einige Faktoren für die unterschiedlich hohen Anteile der Weglängenklassen unter Hinzuziehung der Ergebnisse anderer Untersuchungen analysiert werden.

2 Hier ist zwar die verdoppelte Klassenbreite zu berücksichtigen, doch tritt andererseits bei der Hälfte der Diagramme diese Klasse trotz ihrer größeren Breite nicht besonders hervor, weshalb die Zusammenfassung vertretbar erschien.

3 Auf die Ergebnisse der außerhalb der Geschäftszeit abends und sonntagnachmittags durchgeführten Befragungen wird in Kap. 7.5.6 näher eingegangen.

Abb. 52: Weglängen nach Verkehrsquellenpunkten in Bonn, Düsseldorf und München



Quelle: Befragungen 1972-1974

Abb. 53a: Weglängentypen nach Verkehrsquellpunkten und Befragungszeiten

Typ	überwiegende Weglänge	nächsthäufigere Weglänge	Befragungsstandort ¹⁾
1	sehr kurz bis kurz (≤ 250/-500 m)		
1a	sehr kurz stark dominierend 42-58%	mittel	D2 P D10 P
1b	kurz > sehr kurz zusammen 50%		D3 P D11 H
1c	sehr kurz + kurz zusammen 39-44%	mittel 31-35%	D1 H B7 P B7 P
2	mittel (500-1000 m)		
2a	mittel 43%	sehr kurz > kurz zusammen 38%	B6 P
2b	mittel 33%	kurz > sehr kurz zusammen 36% sehr lang > lang zusammen 31%	D9 P
2c	mittel 49-50%	lang 25-27%	B2 H B2 H
2d	mittel 35-42%	lang + sehr lang zusammen 45%	M2 P D7 H
3	lang (1000-1500 m)		
3a	lang 39-55%	mittel 28-33%	B1 H B5 P B8 F B4 H
3b	lang 38-70%	sehr lang 22-33%	B3 H B9 F B9 F B1 H
4	sehr lang (>1500 m) sehr lang 37-48%	lang 21-40% z. T. mittel (dann 25-28%)	M3 P B1 H B4 H B4 H B9 F
5	ausgeglichene Verteilung 3 Klassen mit 23-33%, 4. Klasse 13-18%		D5 H D8 P D4 P B7 P
6	zweipolige Verteilung hohe Werte bei auseinanderliegenden Klassen sehr kurz + kurz 26+9% - sehr lang 29% mittel 35% - sehr lang 38%		D6 P M1 P

Schema

80 % der Befragten

Weglänge (m)

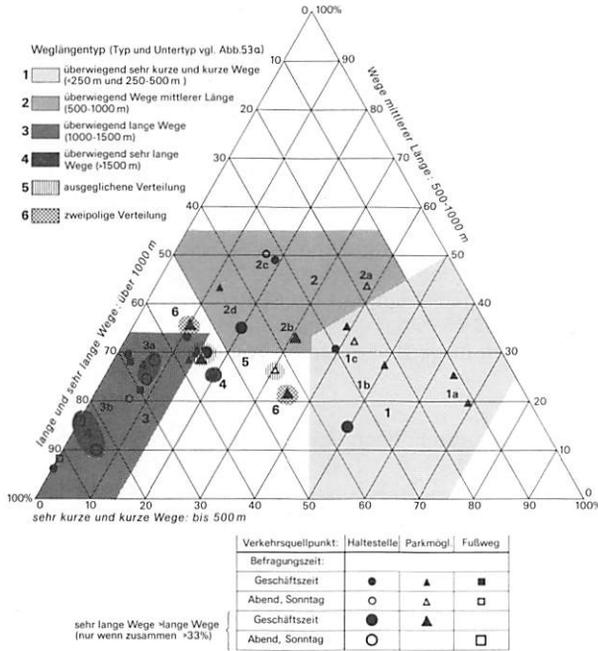
Befragungszeit

- Geschäftszeit
- Sonntagnachmittag
- täglich nach 19 Uhr

1) zur räumlichen Verteilung s. Abb.54, zu den Wegen, Zeiten und Kennziffern s. Abb. 47/48

Quelle: Befragungen 1972-1974

Abb. 53b: Dreiecksdiagramm der Weglängen nach Verkehrsquellpunkten und Befragungszeiten



7.5.2. Weglängen und benützte Verkehrsmittel

Die PKW-Benutzer gelten im allgemeinen als wesentlich „gefaulter“, als die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Dieses Bild erweist sich allerdings schon nach den bisher vorliegenden Untersuchungen als nicht allgemein gültig.

Ein Vergleich der vorliegenden Ergebnisse ist allerdings schwierig, weil die Erhebungs- und Auswertungsmethoden stark voneinander abweichen: INFAS hat in einer repräsentativen Haushaltsbefragung alle Erledigungsgänge in der Innenstadt an allen Tagen und zu allen Tageszeiten erfaßt („Wege . . .“ 1967, „Wege . . .“ 1968). Weeber (1973) und Frei (1974) haben nur Einkaufswege von Hausfrauen erfaßt, Frei die theoretisch kürzestmöglichen Verbindungen zwischen den aufgesuchten Zielen, Weeber die tatsächlichen Weglängen bei einer Mindestaufenthaltsdauer von einer Stunde bzw. die um einen Pauschalwert für jedes aufgesuchte Kaufhausgeschoß vergrößerten Weglängen.

Die Erhebungen des INFAS (Tab. 46) ergeben für Düsseldorf und Essen, daß PKW-Benutzer weniger weit gehen als Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel; sie lenken außerdem den Blick auf die zu Fuß ins Zentrum kommenden „Langstreckenläufer“. Daß die Wege der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel in Düsseldorf um 64 % und in Essen sogar um 93 % länger sind, als die der Pkw-Benutzer, erstaunt um so mehr, als zumindest ein Teil der ersteren die Möglichkeit hat, von einer anderen als der Ankunftsstelle zurückzufahren¹.

¹ Frei (1974, S. 145) stellte in Darmstadt fest, daß 58 % der Innenstadtbesucher nicht an der Ankunftsstation abfahren (je nach Haltestelle zwischen 32 % und 89 %).

Bei der Interpretation der Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln und zwischen den Städten muß man allerdings die Lage der Parkhäuser, Haltestellen und Zugangswege und die Struktur des zentralen Zielgebietes berücksichtigen. So liegen in Essen die Haltestellen am Cityrand, viele Parkhäuser aber innerhalb des Citykerns. In Düsseldorf stehen die von Einkäufern benutzten Parkhäuser z. T. unmittelbar neben den besonders häufig aufgesuchten Waren- und Kaufhäusern. Die erheblich längeren Wege der zu Fuß Kommenden innerhalb der City sind z. T. dadurch zu erklären, daß die City-Grenzen in den beiden Studien relativ weit gesteckt sind (1967, S. 7, 1968, S. 5) und dadurch Teile der Anmarschwege bereits als Innenstadtwege erfaßt wurden. Die insgesamt weitläufigere Stadtstruktur Düsseldorfs führt dazu, daß die durchschnittlich zurückgelegten Wege um 30 % länger sind².

Im Gegensatz zum INFAS stellt *Weeber* in den von ihm untersuchten Städten bei der Wegleistung keinen Unterschied zwischen Pkw-Benutzern und Bus- bzw. Straßenbahnbenutzern fest (Tab. 47). Allerdings muß man bei *Weeber* berücksichtigen, daß es sich nicht um eine Repräsentativbefragung handelt. So dürften die relativ weiten Fußwege der Autofahrer z. T. damit zusammenhängen, daß keine Warenhaus-Parkhäuser unmittelbar an den Haupteinkaufsstraßen erfaßt wurden und über die Hälfte der Parkhäuser 200 - 350 m vom Hauptgeschäftsbereich entfernt lag. Die kürzeren Wege der Busbenutzer sind darauf zurückzuführen, daß 85 % der entsprechenden Interviews aus dem kleinsten Zentrum Esslingen mit seinen insgesamt kürzeren Wegen stammen. Die besonders langen

Tabelle 46:

Weglänge beim Innenstadtbesuch nach Verkehrsmittel in Düsseldorf und Essen (Durchschnitt der Woche Mo - So).

Zum Weg in die Innenstadt benutztes Verkehrsmittel	Düsseldorf		Essen	
	Fußweg in m ¹	Verkehrsmittel in % ²	Fußweg in m ¹	Verkehrsmittel in % ³
Öffentl. Verkehrsmittel (Straßenbahn, Bus, DB ⁴)	1725	45	1400	47
Priv. Verkehrsmittel (Pkw, Krad, Rad)	1050	42	725	34
zu Fuß	2475	13	1625	19
Mittelwert aller Besucher	1550		1200	

1 ÖV: von - bis Haltestelle; PV: von - bis Parkplatz; zu Fuß: von - bis Grenze des Untersuchungsgebietes City. (1967, S. 33, 1968, S. 32).

2 Anteil der Besucher je Woche aus Düsseldorf und Umland (1967, S. 10).

3 Nur Besucher aus dem Essener Stadtgebiet (1968, S. 10); dadurch geringerer Anteil PV und höherer Anteil ÖV!

4 Anteil DB-Benutzer an allen Besuchern in Düsseldorf 1 %, in Essen 4 %.

Quelle: Erhebungen des INFAS („Wege...“ 1967, „Wege...“ 1968).

Fußwege der Eisenbahnbenutzer sind leicht aus der peripheren Lage der Bahnhöfe zu den Hauptgeschäftsbereichen in den Befragungsstädten Mannheim, Stuttgart und Frankfurt zu erklären³.

2 Dabei gibt es zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln auffällige Unterschiede: Die Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel gehen in Düsseldorf nur um 23 % weiter als in Essen, die Benutzer privater Verkehrsmittel dagegen um 45 % und die zu Fuß Kommenden (z.T. durch die weit gefaßte Citygrenze) um 52 %.

3 Bei der städteweisen Aufschlüsselung der Weglängen führen diese langen Wege der Bundesbahnbenutzer in Stuttgart und Frankfurt durch die geringe Interviewzahl und den relativ hohen Anteil dieser Gruppe (20 % bzw. 24 %) zu besonders hohen Anteilen der langen Wege (näher s.u. Kap. 7.5.3).

Tabelle 47:

Weglänge beim Einkaufen in der Innenstadt nach Verkehrsmittel

Quelle	Zum Weg in die Innenstadt benutzt. Verkehrsmittel	Zahl der Befragten	bis 600	Weglänge in m (%)			
				600 - 1200	1210 - 1800	1810 - 2400	über 2400
Weeber ¹ (1973, S. 73)	Pkw	123	10	38	28	17	8
	Straßenbahn	282	13	34	34	11	7
	Bus	88	8	45	24	10	12
	DB	47	2	6	15	17	60
Frei ² (1974, Abb. 22)	ÖV	1140	14	49	25	8	4

1 Wegleistungen einschließlich Weg in Kaufhäusern in 5 Städten (vgl. Tab. 49), Aufenthaltsdauer mindestens 1 Stunde.

2 Theoretische Kürzestwege auf Straßen in Darmstadt (% aus Abb. errechnet); ca. 16 % mit einer Aufenthaltsdauer von höchstens 1 Stunde.

In Darmstadt hat *Frei* (1974) bei den Benutzerinnen öffentlicher Verkehrsmittel nur geringfügig kürzere Fußwege festgestellt als *Weeber* (Tab. 47). Diese Unterschiede sind damit zu erklären, daß *Frei* auch kürzere Aufenthalte erfaßt (16 % waren höchstens eine Stunde im Zentrum), den theoretisch kürzestmöglichen Weg zugrunde legt (die tatsächlichen Wege dürften ca. 15 % länger sein) und Wege in Kaufhäusern nicht mit einbezieht. Berücksichtigt man diese Unterschiede, so kommt *Frei* eher zu etwas längeren Einkaufswegen.

Die von *Blicice* (1974) ermittelten Fußweglängen zum Arbeitsplatz sind nicht direkt vergleichbar, zumal seine Tabelle der Weglängen nur diejenigen Wege enthält, die länger als der kürzestmögliche Weg sind.

Dennoch sollten die von *Blivice* (1974, S. 139) aufgeführten durchschnittlichen Weglängen hier ergänzend wiedergegeben werden (in Klammern durchschnittliche Länge des kürzestmöglichen Weges): Unmittelbar von der Wohnung aus 1402 (1266) m, vom Hbf. 1334 (1201) m, von Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels 425 (347) m, vom Parkplatz 793 (700) m – jeweils einfacher Weg!

Die Relationen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln sind deutlich gegenüber dem Einkaufsverkehr verschoben, vor allem im Vergleich der Benutzer von Privatwagen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies hängt mit der in München verfolgten Politik der Verlagerung des Berufsverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel zusammen (in anderen Städten nehmen die Dauerparker nach wie vor einen großen Teil der Parkflächen im Zentrum ein): von den in der Tabelle ausgewerteten 534 Befragten kamen nur 13 % mit dem Pkw, 17 % kamen mit der Eisenbahn und 42 % mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln – 28 % kamen zu Fuß! Insgesamt ergibt sich (abgesehen von den öffentlichen Nahverkehrsmitteln) die Tendenz, daß die Arbeitswege (Hin- und Rückwege zusammen) länger sind, als die Einkaufswegen.

Wertet man entsprechend dem in der vorliegenden Arbeit gewählten Verfahren die Verkehrsquellpunkte des Öffentlichen Verkehrs und des Pkw-Verkehrs getrennt nach den typischen Anteilen der verschiedenen Weglängenklassen aus, so ergeben sich Parallelen, aber auch deutliche Unterschiede zwischen den Benutzern der beiden Verkehrsmittel (wobei allerdings die geringe Gesamtzahl von 21 Verkehrsquellpunkten verallgemeinernde Aussagen erschwert). Die Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel gehören überdurchschnittlich oft dem Typ mit überwiegend langen Wegen beim Innenstadtbesuch an. Unter den Parkgelegenheiten sind dagegen überdurchschnittlich oft sowohl Typen mit sehr kurzen und kurzen Wegen, als auch Typen mit sehr langen Wegen oder einer zweipoligen Verteilung der Weglängen anzutreffen. Insgesamt zeigt sich, daß zumindest bestimmte Gruppen von Pkw-Benutzern durchaus bereit sind, längere Wege zu

Tabelle 48:

Weglängentypen nach Verkehrsmittel in Bonn, Düsseldorf und München (nur Geschäftszeit)

Verkehrs- quellpunkt nach Verkehrsmittel	Weglängentyp ¹ überwiegende Weglänge	Anteile in %					
		1 bis 500 m	2 500 - 1000 m	3 1000 - 1500 m	4 über 1500 m	5 ausgeglich. zweipolige Verteilung	6 Verteilung
ÖV (n = 8)		25	25	38	0	13	0
Pkw (n = 13)		31	23	8	8	15	15

1 vgl. Abb. 53 a

Fuß zurückzulegen (bei fast der Hälfte der Parkmöglichkeiten ist mindestens jeder zweite Benutzer über 1000 m gegangen).

Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Quellpunkten desselben Verkehrsmittels wesentlich größer, als die Unterschiede zwischen Benutzern von Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Weglängentypen sind eher an bestimmte räumliche Situationen und Besuchszwecke gebunden. Diese Tatsache wird durch die gebräuchlichen Mittelwerte leicht verschleiert, ist jedoch gerade für die struktur- und raumbezogene geographische Interpretation des innerstädtischen Fußgängerverkehrs von großer Bedeutung.

7.5.3 Weglängen und Stadtgröße

In der Diskussion um die Ausdehnung von Fußgängerbereichen und die Lage von Verkehrsquellpunkten wird immer wieder betont, daß in Großstädten von den Innenstadtbesuchern längere Fußwege akzeptiert würden und deshalb Fußgängerbereiche umfangreicher und Verkehrsquellpunkte weiter von den Zielen entfernt sein könnten. Prüft man die aus Wegeprotokollen gewonnenen Ergebnisse, so wird diese Annahme keineswegs allgemein bestätigt.

Die repräsentativen Befragungen des INFAS („Wege . . .“ 1967, „Wege . . .“ 1968) zum Besuch der Zentren von Düsseldorf und Essen haben trotz nahezu gleicher Einwohnerzahl der beiden Städte mit durchschnittlich 1550 m bzw. 1200 m sehr unterschiedliche Weglängen ergeben; die Benutzer privater Verkehrsmittel unterscheiden sich mit 1050 m bzw. 725 m sogar noch stärker. Hier erweist sich die flächenmäßige Ausdehnung des Zielgebietes und speziell die Streuung der wichtigsten Besuchermagneten als entscheidender Faktor. Auch *Frei* (1974, S. 64) betont, daß die Ausdehnung des Kernbereichs und seine Erschließungsqualität die Gangweiten entscheidend beeinflussen und daß „eine hohe Konzentration von potentiellen Zielen auf eng begrenztem Raum trotz eines flächenmäßig großen Kerngebietes zu vergleichsweise geringen Gangweiten führen kann“.

In der Kleinstadt Chichester (*Thompson, Hart* 1968) (20 000 E.) sind die durchschnittlichen Fußwege innerhalb des Zentrums mit 1100 m kaum kürzer als in Essen (1200 m)! Auch wenn hier im Unterschied zu Essen und Düsseldorf der Berufsverkehr mit erfaßt wurde und der Anteil der zu Fuß gekommenen Innenstadtbesucher mit 32 % wesentlich größer ist als in Düsseldorf und Essen (13 % bzw. 19 %) und beide Gruppen relativ weit laufen, stellt das Ergebnis aus Chichester die gängigen Vorstellungen sehr in Frage. Immerhin waren auch bei einer Zusatzbefragung die Benutzer dreier ganz zentral gelegener Bushaltestellen durchschnittlich 950 m zu Fuß gegangen!

Tabelle 49:
Weglänge beim Innenstadtbesuch nach Stadt

Quelle	Stadt	Einw. 1970 in 1000	Zahl der Befragten	Weglänge in m (%)			
				bis 800	800 - 1600	1600 - 2800	über 2800
<i>Weeber</i> ¹ (1973, S. 70)	Eßlingen	88	120	30	55	9	6
	Karlsruhe	259	160	30	54	15	0
	Mannheim	332	160	25	36	29	7
	Stuttgart ²	633	44	17	38	29	16
	Frankfurt	670	42	28	50	7	15
<i>Frei</i> ³ (1974, Abb. 22)	Darmstadt	141	1140	29	54	15	2
<i>Thompson, Hart</i> ⁴ (1968)	Chichester	20		bis 400	400 - 1600	1600 - 2400	über 2400
			8	78	12	2	

- 1 Einkaufende Frauen, die mit Pkw, ÖPNV oder DB gekommen sind; Aufenthaltszeit mindestens 1 Stunde, nur auf der Straße zurückgelegte Wegstrecken (im Unterschied zu Tab. 47).
- 2 Nachträglich vom Verf. um den Anteil der überproportional erfaßten Benutzerinnen der DB verminderte Werte. Prozentanteile bei *Weeber* in Stuttgart (Reihenfolge wie in Tabelle): 15, 35, 32, 18, in Frankfurt: 24, 45, 11, 21.
- 3 Theoretische Kürzestwege von einkaufenden Hausfrauen, die mit ÖV gekommen sind (Aufenthaltsdauer bei 16 % höchstens 1 Stunde).
- 4 60 % Frauen, Besuchszweck: 54 % Einkäufe, 23 % Arbeit, Schule.

Auch die Anteile der einzelnen Weglängenklassen bei *Weeber* (1973), *Frei* (1974) und *Thompson/Hart* (1968) zeigen keinen eindeutigen Zusammenhang von Stadtgröße und Länge der Fußwege im Zentrum (Tab. 49). Zwar ist ein Vergleich zumal der nicht repräsentativen Erhebungen *Weebers* problematisch, doch geben die Größenordnungen immerhin einige Anhaltspunkte. So sind die für Esslingen (88000 E.), Darmstadt (141000 E.) und Karlsruhe (259000 E.) ermittelten Anteile der Weglängenklassen trotz sehr unterschiedlicher Einwohnerzahlen nahezu identisch! Auch in Chichester ergibt sich ein ähnliches Verteilungsbild. In München, Stuttgart und Frankfurt nehmen zwar die Anteile längerer Wege zu, doch bleiben die Größenordnungen zumal in Frankfurt durchaus vergleichbar. Die besondere Häufung längerer Wege in Stuttgart liegt wesentlich mit daran, daß dort drei Viertel der Befragungen an peripheren Standorten durchgeführt wurden.

Tabelle 50:
Weglängentypen in Bonn, Düsseldorf und München (nur Geschäftszeit)

Stadt (n = Zahl der Verkehrs- quellpunkte)	Weglängentyp ¹ überwieg. Weglänge	Anteile in %					
		1 bis 500 m	2 500 - 1000 m	3 1000 - 1500 m	4 über 1500 m	5 ausgeglic. Verteilung	6 zweipolige Verteilung
Bonn (n = 7) ²		14	29	57	0	0	0
Düsseldorf (n = 11)		45	18	0	0	27	9
München (n = 3)		0	33	0	33	0	33

- 1 vgl. Abb. 53a
- 2 ohne Verkehrsquellpunkte der zu Fuß Gekommenen.

Die Ergebnisse der vorliegenden Befragungen werden auch bei der städteweisen Auswertung (Tab. 50) nach Verkehrsquellpunkten getrennt und nicht als Durchschnittswerte oder Weglängen-Klassenanteile aller Wege jeder Stadt zusammengefaßt, zumal die Befragungsbeispiele nicht für alle Innenstadtbesucher repräsentativ sein können. Die Übersicht der in den Bonn, Düsseldorf und München an Haltestellen und Parkmöglichkeiten angetroffenen Weglängentypen zeigt trotz aller Heterogenität doch einige charakteristische Grundzüge.

In Bonn dominieren die mittellangen und langen Wegtypen. Verkehrsquellpunkte mit überwiegend sehr langen Wegen oder mit ausgeglichener bzw. zweipoliger Verteilung wurden nicht erfaßt (Befragte mit Wegen über 1500 m erreichen allerdings einer Haltestelle und einer Fußwegverbindung 33 % bzw. 32 %). In Düsseldorf ergibt sich eine zu Bonn nahezu spiegelbildliche Verteilung. Fast die Hälfte der erfaßten Verkehrsquellpunkte gehört zum Typ mit überwiegend sehr kurzen und kurzen Wegen (insgesamt liegt bei 7 der 11 Quellpunkte der Anteil der Besucher, die nicht weiter als 500 m gegangen sind, bei 31 - 66 %). Typen mit überwiegend langen oder sehr langen Wegen fehlen, dagegen gibt es drei Verkehrsquellpunkte mit ausgeglichener und einen mit zweipoliger Verteilung der Weglängenklassen (die jeweils auch hohe Anteile sehr langer, bei ausgeglichener Verteilung auch langer Wege haben). In München gehören die drei erfaßten Parkhäuser drei verschiedenen Typen an, doch ist ihnen gemeinsam, daß die sehr kurzen und kurzen Wege nur geringe Bedeutung haben (10 - 19 %); bei zwei der drei Parkhäuser gehen die meisten Befragten sehr lange Wege (37 - 38 %).

Die Tatsache, daß in Bonn relativ wenige Befragte sehr lange Wege gehen, kann sicher z. T. mit der geringen Ausdehnung des Einkaufszentrums erklärt werden (hier besteht eine Parallele zu Essen). Entsprechend kann man die längeren Wege in München z. T. als Folge der relativ großen Ausdehnung des in sich geschlossenen attraktiven zentralsten Bereichs sehen. Z. T. sind sie allerdings auch auf die relativ randliche Lage von zwei Befragungsstandorten zurückzuführen. Für zentral gelegene Parkhäuser dürfte dagegen eher das Parkhaus am Färbergraben repräsentativ sein (Typ 2 d). In Düsseldorf reagiert die Mehrzahl der Befragten auf das ausgedehnte, aber in sich nicht geschlossene Zentrum mit sehr kurzen oder kurzen Wegen und nur an vier Standorten kommen weiter gehende Befragte in spürbarem Umfang hinzu.

Insgesamt weisen alle Ergebnisse darauf hin, daß kein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Einwohnerzahl und den vorherrschenden Weglängen besteht. Die bei größeren Städten meist weitläufigere Ausdehnung des Zentrums führt zwar bei einigen Besuchergruppen zu längeren Wegen, der in diesen Städten geringere Zusammenhalt der verschiedenen Teilbereiche des Zentrums führt aber bei anderen Besuchergruppen gerade zu besonders kurzen Wegen, die sich auf ein enges Zielgebiet beschränken. Die Bedeutung der flächenmäßigen Ausdehnung des Zentrums wird also entscheidend modifiziert durch dessen räumliche Struktur und durch die jeweiligen Besuchszwecke.

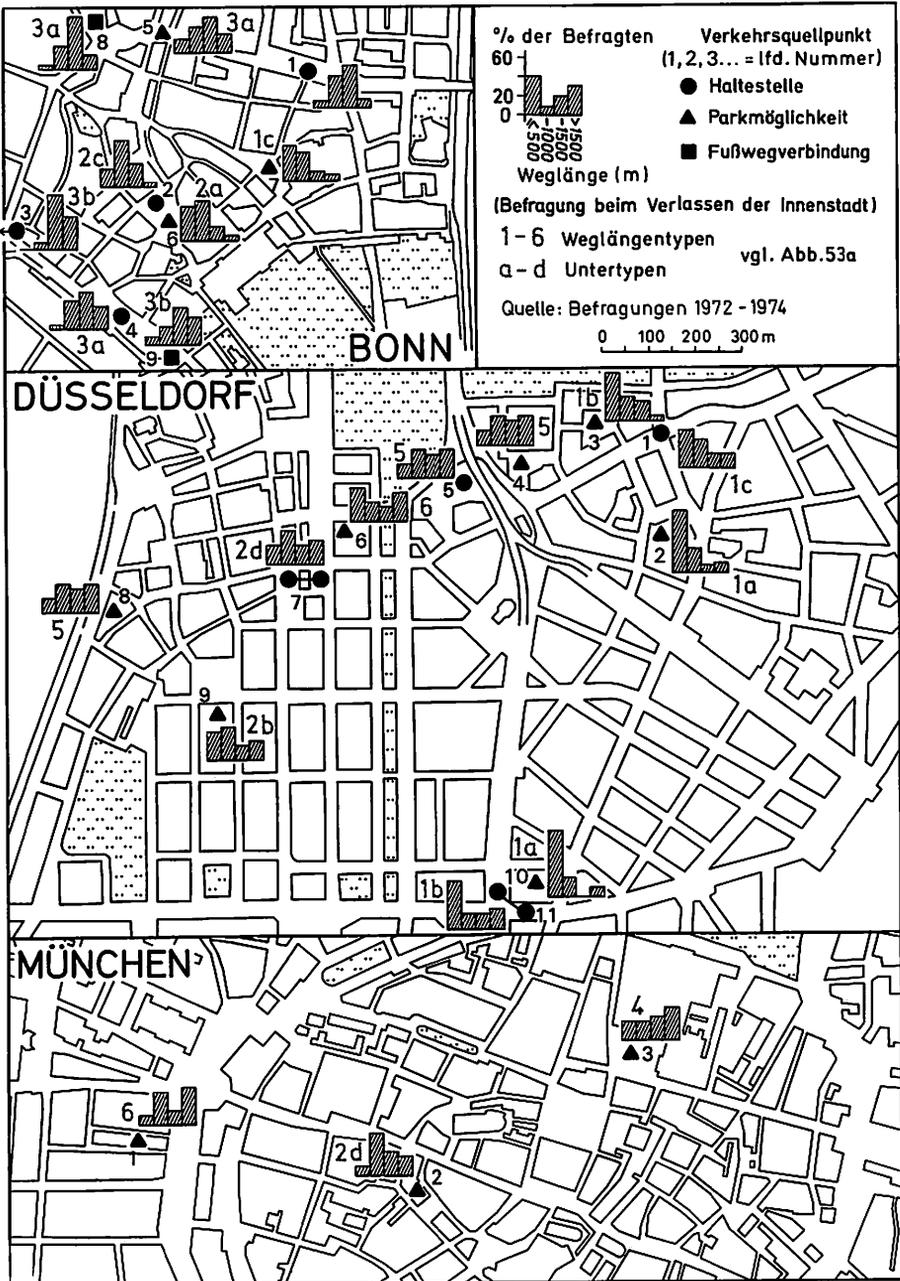
7.5.4 Weglängen und Lagebeziehungen

Wie die bisherigen Auswertungen gezeigt haben, ist es zum Verständnis der Weglängentypen erforderlich, die Lage der jeweiligen Verkehrsquellpunkte im innerstädtischen Funktionsgefüge zu berücksichtigen (vgl. hierzu auch oben Kap. 7.2 und 7.3.1) (Abb. 54).

Düsseldorf

In Düsseldorf sind die Wege dort überwiegend sehr kurz oder kurz (Typ 1), wo sich der Verkehrsquellpunkt in unmittelbarer Nachbarschaft des für diesen Quellpunkt wichtig-

Abb. 54: Weglängen und Weglängentypen zur Geschäftszeit nach Verkehrsquellpunkten in Bonn, Düsseldorf und München



sten Ziels bzw. Zielgebietes befindet und sich die Mehrzahl der Befragten auf den Besuch nur dieses Zieles bzw. eng begrenzten Zielgebietes beschränkt, also ein relativ homogenes wegminimierendes Verhalten aufweist.

Besonders typisch hierfür sind die am Cityrand von Düsseldorf gelegenen Warenhausparkhäuser von Horten (D 10) und Karstadt (D 2) (Typ 1 a/c). Von ihnen aus geht ein großer Teil der Befragten (37 % bzw. 54 %) nur in das unmittelbar anschließende Warenhaus, und die übrigen suchen außer diesem Warenhaus nur noch wenige Ziele auf (bei Karstadt zu 23 % den benachbarten Kaufhof). Beim Parkhaus Karstadt gehen 42 %, beim Parkhaus Horten 58 % nur bis zu 250 m durch die Innenstadt.

Ein ähnliches, wenn auch abgeschwächtes Gangverhalten findet man bei den Benutzern der den beiden Warenhäusern zugeordneten Haltestellen (D 11, D 1) und des Shell-Parkhauses hinter der Schadowstraße (D 3). Der Anteil der sehr kurzen Wege ist zwar erheblich geringer als bei den beiden Parkhäusern (17 - 23 % gehen nicht weiter als 250 m), dennoch überwiegen auch hier deutlich die sehr kurzen und kurzen Wege. Die Parallele im Verhalten beim Innenstadtbesuch zwischen Haltestellen- und Parkhausbenutzern zeigt sich auch darin, daß von den Benutzern der zwischen Karstadt und Kaufhof gelegenen Haltestellen (D 1) fast die Hälfte nur in diese beiden Warenhäuser und 89 % mindestens in eines der beiden Warenhäuser gehen.

Bei den Haltestellen Graf Adolf Straße/Berliner Allee sind noch zwei Besonderheiten zu beobachten: ein Teil der die Stadt verlassenden Straßenbahnbenutzer ist hier umgestiegen, wobei einige die Zeit zwischen zwei Bahnen zu einem raschen Einkauf bei Horten benutzt haben. Ein noch größerer Teil ist zu Fuß in die City gekommen (vor allem aus dem südlich anschließenden Gebiet); er beschränkt sich bei seinen Besorgungen meist auf den unmittelbaren südlichen Cityrand und fährt danach mit der Bahn heim.

Beide Gruppen wurden im Interesse mit den anderen Verkehrsquellpunkten vergleichbarer Ergebnisse von der Auswertung ausgeschlossen.

Die am alten Kaufhof gelegenen Haltestellen (D 7) haben einen deutlich geringeren Anteil sehr kurzer und kurzer Wege (20 %). Hier dominieren die mittellangen Wege (35 %), an zweiter Stelle stehen aber bereits die sehr langen Wege (24 %), so daß sich insgesamt ein wesentlich vielfältigeres Verhaltensspektrum ergibt – entsprechend der mit vielfältigeren Zielalternativen verknüpften Lage im Schnittpunkt von Altstadt, Schadowstraße und Königsallee.

Noch deutlicher wirkt sich diese Schnittpunktlage bei den drei übrigen, im zentralsten Abschnitt der Haupteinkaufsachse gelegenen Verkehrsquellpunkten in einem ausgesprochen breiten Weglängenspektrum aus. Vor allem überrascht dies bei dem im alten Kaufhof befindlichen Warenhausparkhaus (D 6), für das man zunächst ein den beiden anderen Warenhausparkhäusern entsprechendes Benutzerverhalten erwarten sollte. Augenscheinlich muß die Feststellung von *Frei* (1974, S. 142), „daß die Bereitschaft, weiter entfernt gelegene Ziele aufzusuchen, umso geringer wird, je günstiger eine Haltestelle bezüglich der Zuordnung zu den potentiellen Einkaufszielen liegt“, die zunächst bestätigt zu sein schien, doch relativiert werden.

Wie bereits die Untersuchung der räumlichen Wegmuster zeigte, sind die Benutzer dieser zentraleren Standorte in Düsseldorf nicht so eindeutig auf ein Ziel fixiert bzw. zu dieser auch dort vorhandenen Besuchergruppe (24 % der im alten Kaufhof Parkenden verlassen dies Warenhaus nicht) kommen Besucher, die lange und sehr lange Wege gehen. Die Abfolge im Anteil der nur in das jeweilige Warenhaus gehenden Parkhausbenutzer von Horten (54 %) über Karstadt (37 %) zum Kaufhof Kö (24 %) zeigt bei relativ isolierter, randlicher Lage ein sehr begrenztes, bei zunehmend zentraler Lage dagegen ein breiter werdendes Verhaltensspektrum. Dieses zum Zentrum hin zunehmend differenzierte Verhalten dürfte mit der besonders weitläufigen Struktur der Einkaufscity in Düsseldorf zusammenhängen.

Eine gewisse Abweichung von dem bisher festgestellten Grundmuster zeigt sich bei dem am Rathausufer gelegenen Parkplatz (D 8). Er ist einerseits auf die nahe Altstadt orientiert (45 % gehen höchstens 1000 m), andererseits aber durch gute Erreichbarkeit und geringe Parkgebühren auch für Besucher entfernter Citybereiche attraktiv (30 % gehen über 1500 m). Das Parkhaus am Karlplatz (täglich großer Markt) ist dagegen vorrangig auf die unmittelbare Nachbarschaft orientiert. Gerade der Vergleich dieser beiden etwa gleich weit vom Zentrum entfernten Parkmöglichkeiten zeigt, daß auch betriebliche Gesichtspunkte (Parkpreise, Erreichbarkeit) eine Rolle für die räumliche Reichweite spielen.

Bonn

Eine wesentlich andere räumliche Verteilung der Typen von Weglängenspektren als in Düsseldorf ist in Bonn zu beobachten – hier scheint sich eher die oben zitierte Beobachtung von *Frei* (1974, S. 142) zu bestätigen, daß von zentraleren Verkehrsquellpunkten aus die Reichweiten geringer sind. Zwar fehlen die Typen 1 a/b mit besonders hohen Anteilen sehr kurzer Wege, doch gehören die drei zentralsten Verkehrsquellpunkte zu den Typen sehr kurzer bis kurzer oder mittellanger Wege (1c, 2a, 2c).

Dabei muß zunächst überraschen, daß die Benutzer der Warenhaus-Tiefgarage (B 6 Typ 2a) längere Wege zu gehen scheinen, als die der freien Markt-Tiefgarage (B 7, Typ 1c). Dieser Eindruck täuscht jedoch etwas, wie ein Blick auf die differenzierteren Verteilungsdiagramme zeigt (s. o. Abb. 52). Der Anteil sehr kurzer Wege ist in der Kaufhof-Tiefgarage wesentlich höher (22 % gegenüber 12 % am Markt), was damit zusammenhängt, daß auch hier ein Teil der Parkhausbenutzer nur in das dazugehörige Warenhaus geht, und der Anteil langer und sehr langer Wege ist deutlich geringer (18 % zu 26 % am Markt). Das Maximum liegt dennoch am Markt bei den sehr kurzen und kurzen (39 %), am Kaufhof dagegen bei den mittellangen Wegen (43 %; sehr kurze und kurze Wege 38 %), was zu der unterschiedlichen Typeneinordnung führt.

Aufschlußreich ist ein Vergleich der am Münsterplatz unmittelbar übereinandergelegenen Verkehrsquellpunkte B 2 (inzwischen aufgelöste Haltestelle) und B 6. Zwar dominieren bei beiden die mittellangen Wege (46 % bzw. 43 %); bei der Kaufhof-Tiefgarage kommen hierzu jedoch ganz überwiegend kurze und sehr kurze Wege (38 %), bei der Straßenbahnhaltstelle Post überwiegend lange Wege (25 %). Hier zeigt sich also bei gleichen „Startbedingungen“ eine geringere Reichweite der Warenhausparker, wie sie ähnlich auch in Düsseldorf bei entsprechenden Situationen festzustellen war (D 1/D 2, D 10/D 11).

Die am Rand der City gelegenen Verkehrsquellpunkte zeigen in Bonn alle hohe Anteile langer und sehr langer Wege. Auffällig ist, daß vom nördlichen Cityrand aus die Haltestellenbenutzer (B 1), Tiefgaragenbenutzer (B 5) und zu Fuß Kommenden (B 8) sehr ähnliche Weglängentypen aufweisen. Die Quellpunkte am südlichen Cityrand unterscheiden sich dagegen stärker voneinander. Von dem sehr ungünstig zur City gelegenen Rheinfuhrbahnhof aus gehen fast alle lange (64 %) oder sehr lange (30 %) Wege. Auch die zu Fuß durch die Unterführung zur Poppelsdorfer Allee die Innenstadt verlassenden Befragten sind überwiegend lange (38 %) bis sehr lange (32 %) Wege gegangen. Am günstiger zur City gelegenen Zentralen Omnibusbahnhof haben dagegen 31 % mittellange und 41 % lange Wege zurückgelegt; auch hier haben die sehr langen Wege einen bedeutenden (26 %), die sehr kurzen und kurzen dagegen einen ganz unbedeutenden Anteil.

München

In München wurden ein zentral und zwei am Cityrand gelegene Parkhäuser erfaßt. Die Benutzer des unmittelbar am Fußgängerbereich gelegenen Parkhauses (M 2) gehen wie in Bonn überwiegend mittellange Wege (42 %), doch haben hier entsprechend der größeren Ausdehnung der City auch die langen und sehr langen Wege erhebliche Bedeutung (24 % bzw. 21 %). Sehr kurze und kurze Wege kommen dagegen trotz der äußerst zentralen Lage kaum vor.

Das Parkhaus am Stachus (M 1) zeigt besonders ausgeprägt den Typ des zweipoligen Weglängenspektrums: einerseits mittellange Wege in den Bereich des Cityrandes (Bahnhof, Stachus, Sonnenstraße) (35 %), andererseits sehr lange Wege in den Fußgängerbereich (38 %, darunter 24 % über 2000 m). Bei der am entgegengesetzten Rand der City gelegenen Tiefgarage vor der Oper gehen die meisten Besucher sehr lange Wege (37 %) – daneben sind jedoch alle anderen Weglängen mit Anteilen von 19 % - 22 % vertreten – ein Hinweis darauf, daß diese Tiefgarage zwar einerseits deutlich auf den relativ entfernten Citykern orientiert ist, andererseits aber daneben vielfältige Ziele im Bereich des nördlichen Cityrandes in ihrer Reichweite liegen.

Auffällig ist die Parallelität der Weglängen-Verteilungsdiagramme der Tiefgarage Schauspielhaus in Düsseldorf und der Tiefgarage vor der Oper in München (D 4, M 3). In beiden haben die Wege von über 2000 m Länge einen besonders hohen Anteil (20 % bzw. 22 %), und sie haben auch bei den übrigen Weglängensklassen nur um wenige Prozente voneinander abweichende Anteile. Dies deutet darauf hin, daß es zwischen den beiden Parkhäusern in der Benutzerstruktur Parallelen gibt.

Der kurze Überblick zeigte, daß die Stadtstruktur stärker als die Größe der Stadt und die Art des benutzten Verkehrsmittels die von den Verkehrsquellpunkten zurückgelegten Weglängen beeinflusst; dabei gibt es zwischen kompakt-konzentrierten und weitläufigen Cities deutliche Unterschiede. Als weiterer wesentlicher Einflußfaktor deuteten sich Besuchszwecke und Benutzerstruktur an; sie sollen in den folgenden Kapiteln untersucht werden.

7.5.5 Weglängen und Besucherverhalten

Die Unterschiede zwischen den Weglängenspektren verschiedener Verkehrsquellpunkte wurden bisher hinsichtlich gewähltem Verkehrsmittel, Stadtgröße und Lage im Gefüge der Innenstadt betrachtet. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Einflußfaktoren. So setzen sich die an den Verkehrsquellpunkten befragten Innenstadtbesucher aus sehr verschiedenen Gruppen zusammen, die sich unterscheiden hinsichtlich der Art und Zahl der von ihnen erledigten Tätigkeiten, hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Zeit und der Bereitschaft, den Weg durch die Innenstadt mit einem Bummel zu verbinden und dabei u. U. auch Umwege zu gehen sowie hinsichtlich der persönlichen Merkmale.

Frei (1974, S. 65 - 78) kommt bei seinen Untersuchungen möglicher Einflußfaktoren auf die Gangweiten (theoretische Kürzestwege) zu folgenden Ergebnissen: Mit dem Alter der Befragten besteht kein Zusammenhang. Mit der Häufigkeit der Innenstadtbesuche kann (z. T. aus Gründen der diesbezüglich nicht hinreichend sicheren Datenbasis) kein linearer Zusammenhang festgestellt werden. Mit der Aufenthaltsdauer besteht ein schwacher, mit der Dauer des Wegs in das Zentrum besteht kein Zusammenhang. Die deutlichste Abhängigkeit zeigt sich zwischen der Weglänge und der Zahl der aufgesuchten Ziele, wobei allerdings mit steigender Zahl der Ziele der durchschnittliche Wegaufwand je Ziel stetig abnimmt.

Es ist im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich, alle von den persönlichen Merkmalen der Besucher ausgehenden Einflüsse auf die Länge der zu Fuß zurückgelegten Wege zu analysieren. Dennoch sollen einige Zusammenhänge mit dem Besucherverkehr wenigstens im Ansatz geprüft werden, um die Hypothesenbildung für spätere Untersuchungen zu erleichtern, methodische Gesichtspunkte zu diskutieren und die bisherige Analyse der Weglängenspektren zu vertiefen (Tab. 51 - 53).

Da allgemeine Zusammenhänge aufgezeigt werden sollen, werden die Befragungsergebnisse nach Städten zusammengefaßt. Dabei muß jedoch nochmals darauf verwiesen werden, daß die Ergebnisse auf Grund der ungleichen Datenbasis nicht repräsentativ für die untersuchten Städte sind. Die folgende Interpretation beschränkt sich dementsprechend auf die grundsätzlichen Tendenzen und läßt Details unberücksichtigt.

Tabelle 51:

Weglänge und Tätigkeit beim Innenstadtbesuch in Bonn, Düsseldorf und München (jeweils Standorte zusammengefaßt während der Geschäftszeit Mo. – Fr.)

Stadt (ausgewertete Interviews)	Tätigkeit	Befragte in %	Weglänge in m (%)			
			bis 500	500 - 1000	1000 - 1500	über 1500
Bonn (864)	nur Einkauf	63	24	37	30	9
	Eink. + Sonstiges	29	13	35	32	20
	nur Sonstiges	8	33	35	19	15
Düsseldorf (381)	nur Einkauf	51	42	29	16	14
	Eink. + Sonstiges	33	26	26	18	32
	nur Sonstiges	16	23	33	25	20
München (660)	nur Einkauf	42	16	54	22	29
	Eink. + Sonstiges	26	6	23	24	47
	nur Sonstiges	32	33	33	16	17

Tabelle 52:

Weglänge und Zahl der Erledigungen beim Innenstadtbesuch in Bonn, Düsseldorf und München (jeweils für alle Standorte zusammengefaßt während der Geschäftszeit Mo. – Fr.).

Stadt (ausgewertete Interviews)	Zahl der Erledigungen	Befragte in %	Weglänge in m (%)			
			bis 500	500 - 1000	1000 - 1500	über 1500
Bonn (843)	1	23	52	30	12	6
	2	27	24	42	24	10
	3 und mehr	50	6	35	41	18
Düsseldorf (366)	1	35	44	25	19	12
	2	29	36	33	16	15
	3 und mehr	36	20	28	19	33
München (652)	1	39	41	39	9	11
	2	29	9	37	30	24
	3 und mehr	32	1	15	25	58

Art der Erledigungen

Die kürzesten Wege beim Innenstadtbesuch legen in Bonn und München diejenigen zurück, die nichts einkaufen und nur sonstige Erledigungen tätigen (jeweils 33 % unter 500 m). In Düsseldorf legen dagegen die „Nur-Einkäufer“ mit Abstand die kürzesten Wege zurück; der hohe Anteil sehr kurzer und kurzer Wege hängt hier zusammen mit den besonderen Merkmalen von drei der fünf ausgewerteten Passantenquellpunkte (64 % der Befragten), die jeweils in erheblichem Umfang auf unmittelbar benachbarte Warenhäuser bezogen sind. In Bonn und München liegen die Weglängen der Befragten, die nur einkaufen, etwa in der Mitte zwischen den beiden anderen Gruppen.

Tabelle 53:

Weglänge und Aufenthaltsdauer beim Innenstadtbesuch in Bonn, Düsseldorf und München (jeweils für alle Standorte zusammengefaßt während der Geschäftszeit Mo. – Fr.).

Stadt (ausgewertete Interviews)	Aufenthalts- dauer Stunden	Befragte in %	Weglänge in m (%)			
			bis 500	500 - 1000	1000 - 1500	über 1500
Bonn (842)	bis 1	41	37	43	17	4
	1 - 2	38	12	32	38	18
	über 2	21	9	29	41	21
Düsseldorf (333)	bis 1	25	54	24	5	17
	1 - 2	33	38	27	19	16
	über 2	42	24	29	22	25
München (660)	bis 1	30	28	46	14	12
	1 - 2	35	19	27	24	30
	über 2	35	11	22	22	45

Die längsten Wege gehen in allen Städten diejenigen, die Einkäufe mit sonstigen Erledigungen verbinden (in München gehen 27 % mehr als 2000 m!).

Dabei ist noch unklar, ob Einkäufe oder sonstige Erledigungen den primären Anlaß für den Innenstadtbesuch bilden. Hier kann die Höhe der Ausgaben bei den Einkäufen einen Anhaltspunkt bieten. Ganz allgemein liegen die Ausgaben bei „Nur-Einkäufern“ höher, als bei denjenigen Befragten, die Einkäufen mit sonstigen Erledigungen verbinden. Zwischen den einzelnen Befragungsstandorten gibt es allerdings deutliche Unterschiede. So geben am Stachus und Färbergraben von den „Auch-Einkäufern“ 15 %, von den „Nur-Einkäufern“ 3 % weniger als 10 DM aus, während sich diese beiden Gruppen an der Oper in dieser Hinsicht nicht voneinander unterscheiden.

Vor allem die Selbständigen machen oft Bagatell-Einkäufe im Vorbeigehen (in München 14 - 17 %, unter 10 DM) – ein Hinweis darauf, daß bei ihnen die sonstigen Erledigungen im Vordergrund stehen.

Zahl der Erledigungen

Daß diejenigen, die verschiedene Erledigungsarten miteinander verbinden, längere Wege gehen, liegt u. a. daran, daß die Weglänge eng mit der Zahl der beim Weg durch die Innenstadt getätigten Erledigungen korreliert (Tab. 52) und diese Gruppe ja mindestens zwei Erledigungen macht.

Der Anteil der sehr kurzen und kurzen Wege geht bei zwei Erledigungen gegenüber nur einer Erledigung in allen Städten sehr stark zurück; diese Abnahme setzt sich bei drei und mehr Erledigungen fort (BN.: 52/24/6 %, D.: 44/36/20 %, M.: 41/9/1 %!). Daß die Abnahme in Düsseldorf am geringsten ist, mag damit zusammenhängen, daß dort wichtige Passantenmagneten dicht beieinander liegen (besonders C & A, Karstadt, Neuer Kaufhof).

Dementsprechend nimmt mit steigender Zahl von Erledigungen der Anteil der langen Wege kontinuierlich zu. Befragte mit drei und mehr Erledigungen gehen in Bonn überwiegend 1000 - 1500 m (hier wirkt sich die kompakte Anlage des Geschäftszentrums aus) und in Düsseldorf großenteils, in München sogar ganz überwiegend (58 %) über 1500 m.

Dauer des Aufenthaltes

Mit zunehmender Aufenthaltsdauer (Tab. 53) sinkt in allen drei Städten der Anteil der Befragten, die sehr kurze und kurze Wege gegangen sind, in Bonn und München sinkt auch

der Anteil der Befragten mit mittellangen Wegen. Umgekehrt steigt mit der Aufenthaltsdauer der Anteil der Befragten mit langen (bes. Bonn) und sehr langen Wegen. Die Korrelation ist allerdings schwächer als bei der Zahl der Erledigungen. Beide hängen untereinander eng zusammen, da gewöhnlich mit einer zunehmenden Zahl von Erledigungen auch mehr Zeit für den Innenstadtbesuch benötigt wird.

Stadtbummel

Ein weiterer, eher psychologischer Zeitfaktor ist die Eile, mit der man den Innenstadtbesuch abwickelt. Als Indikator hierfür wurden in München alle Parkhausbenutzer gefragt, ob sie ihren Weg durch die Innenstadt möglichst rasch gemacht oder mit ihren Erledigungen einen Stadtbummel verbunden hätten. Dabei ergaben sich zwischen den drei Befragungsstandorten deutliche Unterschiede. Von den am zentralen Färbergraben (M2) Parkenden bummeln nur 19 % (die übrigen machen gezielt wenige Erledigungen), die an Stachus (M1) und Oper (M3) Parkenden lassen sich dagegen öfters Zeit (39 % bzw. 37 % bummeln). Zum Bummeln neigt vor allem, wer von der Wohnung oder von anderen Erledigungen außerhalb der Innenstadt kommt (37 % bzw. 43 %). Vom Arbeitsplatz kommende Parkhausbenutzer haben es dagegen besonders eilig (nur 14 % bummeln); diese Gruppe ist vor allem am Färbergraben anzutreffen. Wer nur geschäftlich in der Stadt ist, bummelt besonders selten (13 %), wer Einkäufe und andere Erledigungen miteinander verbindet, bummelt besonders häufig (53 %).

Wenn auch das Gefühl, zu „bummeln“, nicht notwendigerweise von der Aufenthaltsdauer abzuhängen bräuchte, so zeigt sich doch ein sehr enger Zusammenhang. Bei weniger als 90 Minuten Aufenthalt bummeln nur wenige (bis 30 Min.: 8 % . . . , 60 - 90 Min.: 21 %), bei längerem Aufenthalt wird zunehmend gebummelt (90 - 120 Min.: 37 % . . . , über 4 Stunden: 54 %). Ebenso wenig, wie die Aufenthaltsdauer bräuchte die zurückgelegte Weglänge mit dem Gefühl des „Bummels“ zusammenhängen, doch ist die Korrelation hier noch stärker. Der Anteil der „Stadtbummler“ steigt kontinuierlich mit zunehmender Weglänge von 5 auf 61 %¹.

Beide Zusammenhänge weisen darauf hin, daß die längeren Wege nicht nur eine notwendige Folge weit auseinanderliegender Erledigungsorte bzw. ungünstig gelegener Verkehrsquellpunkte sind, sondern daß sie zumindest teilweise mit der Neigung der Zentrumsbesucher zum Stadtbummel zusammenhängen. So zeigt eine Überprüfung der von der Opern-Tiefgarage (M3) aus zurückgelegten Wege, daß von den Befragten, die angaben, ihren Weg mit einem Bummel verbunden zu haben (= 37 %), ein Drittel kleinere Umwege (mindestens ca. 300 m), 22 % mittlere Umwege (ca. 500 m) und 14 % sogar beträchtliche Umwege (um oder über 1000 m) gemacht hatten, die nach der Lage ihrer Erledigungsorte bei rational-wegminimierendem Verhalten nicht nötig gewesen wären². Von denjenigen, die angaben, möglichst rasch gegangen zu sein, hatten 14 % kürzere, 7 % mittlere und 1 % lange Umwege gemacht. Hiermit zeigt diese zweite Gruppe (= 63 %) zwar insgesamt ein wegsparendes Verhalten, doch ist selbst hier festzustellen, daß die Annahme kürzester oder auch nur einigermaßen direkter Wege, wie sie dem Auswertungsverfahren von *Frei* (1974) zugrunde liegt, bei vielen Innenstadtbesuchern nicht zutrifft.

Die Bereitschaft, mehr als durch die Besorgungsstandorte zwingend vorgeschrieben durch die Innenstadt zu gehen, wird voraussichtlich bei zunehmender Neigung zum

1 Bis 500 m: 5 %, 500 - 1000 m: 25 %, 1000 - 1500: 32 %, 1500 - 2000 m: 47 %, über 2000 m: 61 %.

2 Es ist anzunehmen, daß die auf den Stadtbummel zurückzuführenden Umwege tatsächlich noch häufiger sind. Wird nämlich auf einem zunächst nicht notwendigen „Umweg“ spontan eine Erledigung getätigt bzw. ein Gebäude betreten, so wird aus dem Umweg ein (scheinbar) zielgerichteter Weg. Als „Umweg“ können bei den hier benutzten Kurzbefragungen nur „nicht durch verortete Ziele notwendige Wege“ definiert werden.

Stadtbummel, wie sie mit der Einrichtung von Fußgängerbereichen allgemein zu beobachten ist, in Zukunft eine noch größere Bedeutung erlangen.

Interessante Wege

Bei detaillierteren Analysen stellte *Weeber* (1973) deutliche Zusammenhänge zwischen Weglänge und der Intensität der Umweltwahrnehmung fest. Er stellte dazu die Frage, auf welchen der soeben durchlaufenden Wegabschnitte man besonders viel angeschaut hatte oder welche Wegabschnitte auf sonst eine Weise interessant waren. Interessante Abschnitte nannten daraufhin von den Befragten mit bis zu 600 m Wegleistung (einschließlich der Wege innerhalb von Warenhäusern) 41 %, von denjenigen mit 600 - 1200 m 56 % und von denjenigen mit über 2400 m 81 %. Interessante Abschnitte von über 400 m Länge nannten von den Befragten mit 1800 - 2400 m Wegleistung 39 %, von denjenigen mit über 2400 m 58 %. Man darf nun allerdings nicht umgekehrt schließen, daß alle nicht als „interessant“ bezeichneten Strecken als „uninteressant“ empfunden worden wären. Gerade die Kurzbesucher nehmen überwiegend gar keine Wertung vor – sie bleiben ihrem Weg gegenüber indifferent. Wer längere Wege zurückgelegt hatte, mußte auch eher uninteressante Abschnitte passieren, doch blieben deren Anteile wesentlich geringer.

Der Eindruck einer eher indifferenten Einstellung der Besucher mit kurzen Wegen bestätigte sich auch bei einer von *Weeber* (1973, S. 106 f.) vorgenommenen Analyse von Polaritätsprofilen dazu, wie man die Innenstadt an dem betreffenden Tag erlebt hatte. Bei grundsätzlich gleichlaufender Tendenz lagen die Kurzbesucher meist näher zum neutralen Mittelwert, während bei längeren Wegen die Urteile ausgeprägter wurden.

Damit ergaben sich als Typen von Innenstadtbesuchern die rational-aufwandminimierenden Kurzbesucher, die gleichsam mit „Scheuklappen“ durch die Stadt laufen, und die für einen Bummel und das Erleben ihrer Umwelt aufgeschlossenen Besucher mit längeren Wegen – und auch Umwegen.

7.5.6 Länge der Freizeitwege

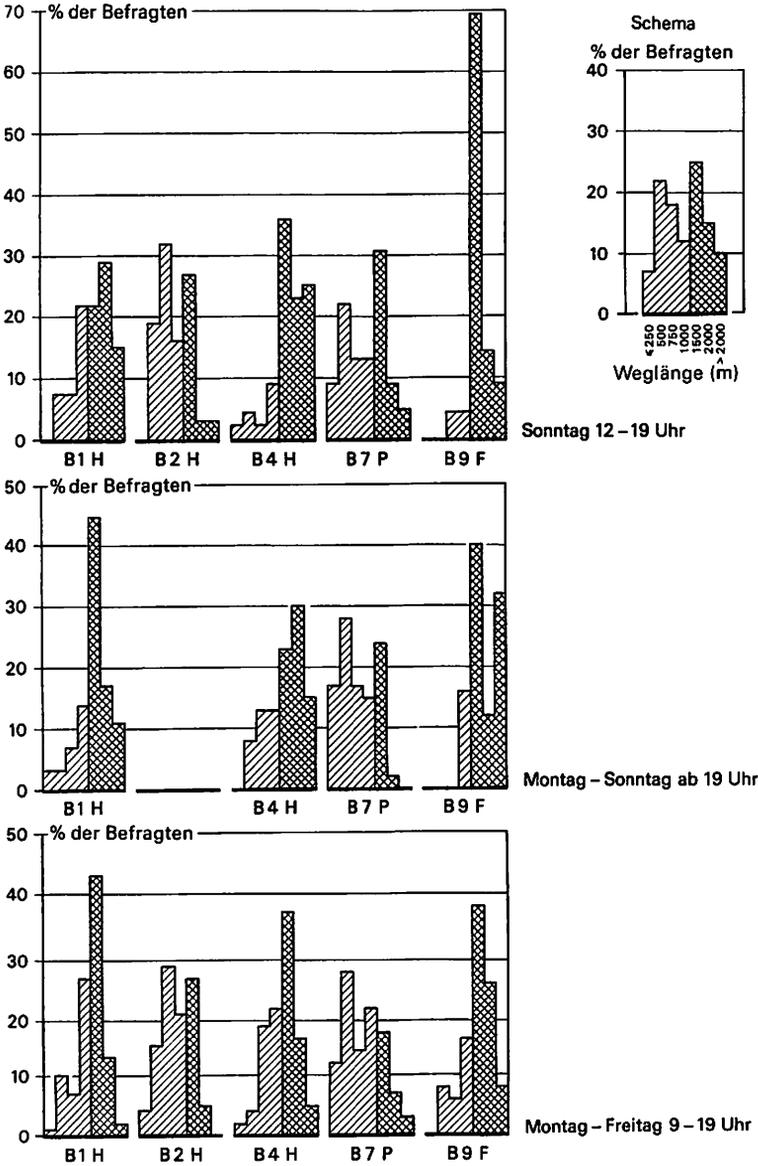
Mit der Frage nach dem „Stadtbummel“ wurde die Freizeitkomponente der Innenstadt als ein für die Weglängen wesentlicher Faktor erfaßt. Noch eindeutiger ist der Einfluß der Freizeitkomponente bei Befragungen außerhalb der Geschäftszeit an Abenden und Sonntagen. Vor allem die Sonntagsbefragungen erfassen einen reinen Freizeitverkehr, während die überwiegend an Wochentagen durchgeführten Abendbefragungen einen gemischten „Erledigungs- und Freizeitverkehr“ erfassen, da etwa zwei Drittel der in Bonn Befragten bereits während der Geschäftszeit in die Stadt gekommen sind¹.

Als allgemeiner Trend ist bei den Weglängenspektren außerhalb der Geschäftszeit eine Zunahme der längeren Wege festzustellen (vgl. Abb. 55 und Kap. 7.3.2). Besonders deutlich zeigt sich diese Zunahme bei den wichtigsten Haltestellen B1 und B4, wo vor allem die sehr langen Wege zugenommen haben. Bei der zentralen Haltestelle B2 ist fast keine Veränderung festzustellen. Bei der zentralen Markt-Tiefgarage sind auch abends viele Menschen sehr kurze, kurze und mittellange Wege gegangen; es handelt sich dabei vor allem um die Besucher der umliegenden Kinos und Gaststätten²; sonntags gehen die Befragten hier ebenso wie von den anderen Verkehrsquellpunkten aus relativ längere Wege.

1 Etwa ein Drittel der Befragten hat noch etwas eingekauft, ein Fünftel bis ein Viertel hat sonstige Erledigungen gemacht. Die Freizeitkomponente dominiert jedoch eindeutig: 72 - 85 % sind eingekauft, haben eine Freizeitveranstaltung besucht oder einen Privatbesuch gemacht.

2 Die Markt-Tiefgarage wird nach Geschäftsschluß nochmals voll belegt; an Wochenenden werden die Stellplätze sogar abends mehr als einmal besetzt.

Abb. 55: Weglängen nach Verkehrsquellpunkten und Befragungszeiten in Bonn



Quelle: Befragungen 1973/1974

Die sonntags längeren Wege sind besonders bemerkenswert insofern, als fast die Hälfte der Befragten auf ihrem Weg durch das Stadtzentrum keinerlei Erledigungen macht (auch nicht einkehrt) – also nach der für die Geschäftszeit gewählten Definition nur „Umwege“ macht. Diese „Umwege“ außerhalb der Geschäftszeit sind also länger, als die „Wege“ während der Geschäftszeit – ein deutlicher Hinweis darauf, wie wichtig die Rahmenbedingungen des Innenstadtbesuchs für die vorhandenen und zumutbaren Gehweiten sind.

Die außerhalb der Geschäftszeit höheren Anteile längerer Wege führen dazu, daß bei der Einordnung nach Weglängentypen fünf der acht erfaßten Verkehrsquellpunkte einem anderen Typ zuzuordnen sind (vgl. oben Abb. 53a).

7.6 Einzugsbereiche der Verkehrsquellpunkte

7.6.1 Wegradien

Die Verkehrsplaner interessiert im allgemeinen weniger die Länge des insgesamt im Stadtzentrums zurückgelegten Fußwegs, als der Radius des Einzugsbereichs von Verkehrsquellpunkten. So enthält z.B. der von *Ludmann* (1972) bearbeitete Band über Fußgängerbereiche in seinen Karten des öffentlichen Verkehrs und der Parkplätze in Flächenschraffur die Radien von 100 und 200 m. Zwar ist es im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich, ausführlicher auf diese Frage einzugehen, doch sollen zumindest einige Ergebnisse wiedergegeben und einige dabei auftretende, aus der Stadtstruktur sich ergebende Probleme angedeutet werden.

Ganz allgemein sind die Radien geringer als die Gangweiten. Wenn nur ein Gangziel aufgesucht und für Hin- und Rückfahrt derselbe Verkehrsquellpunkt benutzt wird, beträgt die Gangweite das Doppelte des Radius. Da meist mehrere Ziele aufgesucht werden, die gewöhnlich Umwege erforderlich machen, ist die Gangweite noch länger. *Frei* (1974, S. 154) errechnet für Darmstädter Hausfrauen ein mittleres Verhältnis der Ganglänge zum Radius von 4 : 1, d.h. diese gehen beim Weg durch die Innenstadt doppelt so weit, wie es für den direkten Hin- und Rückweg zum entferntesten Ziel nötig wäre.

Frei hat seine Befragungsergebnisse eingehend hinsichtlich der Haltestellenradien analysiert. Er kommt zu dem Ergebnis, „daß die Angabe eines allgemeingültigen Wertes für einen Haltestellen-Einzugsbereich im Stadtkerngebiet nicht möglich ist, da die Lage einer Haltestelle im Untersuchungsraum zu sehr die räumliche Ausdehnung ihres Einzugsbereiches prägt. Es läßt sich der Zusammenhang ablesen, daß die Bereitschaft, weiter entfernt gelegene Ziele aufzusuchen, umso geringer wird, je günstiger eine Haltestelle bezüglich der Zuordnung zu den potentiellen Einkaufszielen liegt“ (*Frei* 1974, S. 141 f.)¹. An acht Haltestellen wurden von ihm folgende Durchschnittsradien ermittelt (in m): 256, 288, 305, 312, 330, 359, 435, 453. Sehr viele Haltestellenbenutzer entfernen sich jedoch wesentlich weiter von den Haltestellen. Aus den Verteilungsdiagrammen kommt *Frei* zu einem Grenzwert des Haltestelleneinzugsbereichs bei jeweils 90 % der Benutzer. Diese 90 %-Werte der beobachteten Radien liegen überwiegend zwischen 400 m und 550 m (in einem Fall 740 m), also weit über den gängigen Erfahrungswerten.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sollen keine weiteren Berechnungen von Verkehrsquellpunkt-Radien vorgenommen sondern nur Aspekte des räumlichen Bezugsfeldes stärker ins Blickfeld gerückt werden. Bei allen Raummustern der Fußwege sind die 300 m- und 500 m- Luftlinienradien eingetragen (die entsprechenden Wege sind selbstver-

1 Diese zunächst trivial erscheinende Feststellung muß allerdings nach den in Düsseldorf erzielten Ergebnissen modifiziert werden: Gerade von den zentral gelegenen Haltestellen und Parkhäusern aus werden dort relativ weite Wege zurückgelegt. Wichtiger als die Lage des Verkehrsquellpunktes ist dort die Vielfältigkeit der Erledigungszwecke.

ständig länger). Bei der Mehrzahl der Verkehrsquellpunkte (44 %) geht der Einzugsbereich an ein bis zwei Straßen deutlich über den 500 m- Radius hinaus (D1, D4, B1, B3, B8, M1, M3). Bei 31 % der Quellpunkte erstreckt sich der Einzugsbereich bei Befragtenanteilen von mindestens 15 % an ein bis zwei Straßen noch bis auf 400 - 500 m (D5, B4, B5, B9, M2). Nur bei 25 % der Quellpunkte sind jenseits eines oft als äußerste Grenze angenommenen Radius von etwa 300 - 350 m Luftliniendistanz nur noch wenige Befragte anzutreffen (kein Straßenabschnitt mit über 14 % der Befragten) (D2, B2, B7) oder es wird sogar die äußere Grenze des Einzugsbereichs erreicht (B6).

Die Karten zeigen vor allem, daß die gebräuchliche Darstellung der Einzugsbereiche von Verkehrsquellpunkten durch Kreisflächen dem tatsächlichen Benutzerverhalten vollkommen widerspricht. Einerseits gibt es in unmittelbarer Nähe der Verkehrsquellpunkte Sektoren, die wenige oder keine Besucher anziehen, andererseits gibt es attraktive Straßenzüge, auf denen ein nennenswerter Anteil der Befragten sich 800 - 1000 m in Luftlinienentfernung (d.h. tatsächlich noch weiter) radial vom Verkehrsquellpunkt entfernt. Typische Beispiele hierfür sind die Wege auf der Schadowstraße von D1 aus, die Wege auf der Königsallee von D4 aus und Wege auf der Kaufinger-Neuhauser-Straße von M1 aus. In Bonn ist der Durchmesser des Stadtkerns so gering, daß nur von wenigen Quellpunkten aus attraktive Straßenabschnitte über den 500 m-Radius hinausreichen.

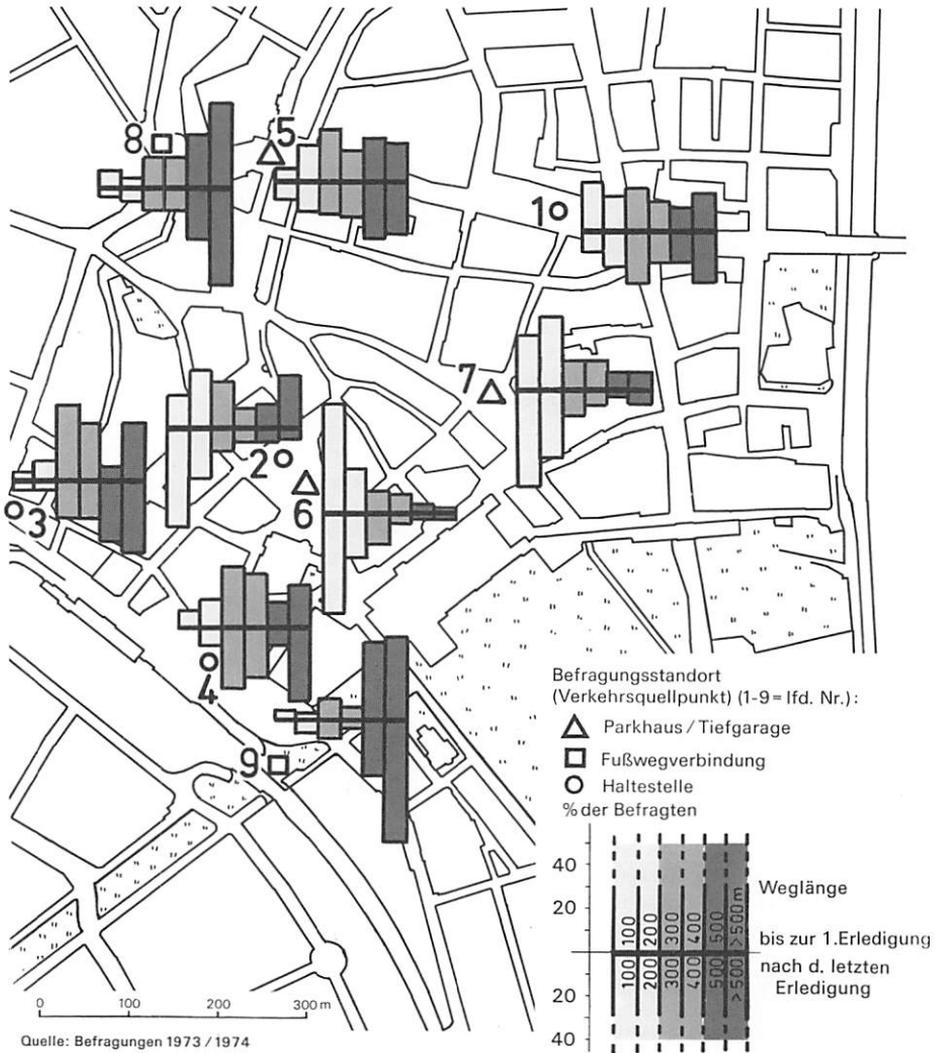
7.6.2 Weglängen bis zur ersten und nach der letzten Erledigung

Ein aufschlußreicher Indikator für die Lagegunst der Verkehrsquellpunkte ist die Länge der Wegstrecke, die zwischen Verkehrsquellpunkt und erstem bzw. letztem Ziel zurückgelegt wurde. Da viele Innenstadtbesucher in ihrer psychologischen Einschätzung von Weglängen auf die An- und Abmarschwege besonders kritisch reagieren dürften, kommt diesen Werten eine starke planerische Bedeutung zu. Aus diesem Grund sollen für Bonn die Weglängen bis zur ersten und nach der letzten Erledigung gesondert ausgewertet werden (Abb. 56).

Dabei kann von den Verteilungsdiagrammen der Weglängen nur die untere Diagrammhälfte mit dem Weg nach der letzten Erledigung eindeutig auf den zum Heimweg benutzten Verkehrsquellpunkt bezogen werden. Der Weg vom Ankunftsort bis zum ersten Ziel geht bei den Tiefgaragen fast ausnahmslos von demselben Verkehrsquellpunkt aus, während die Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln und Fußwegverbindungen häufiger an einer anderen als der Heimwegstelle angekommen sind.

Die Auswertung für Bonn ergibt, daß die längeren Wege von den randlichen Verkehrsquellpunkten aus in gewissem Umfang mit einem größeren „Leerlauf“ zwischen Verkehrsquellpunkt und Zielen zusammenhängen. Viele der dort die City Verlassenden haben von ihrer letzten Erledigung bis zum Ende ihres Weges durch die City über 500 m zurückgelegt: Besonders hoch ist dieser Anteil bei den Fußwegverbindungen (B8: 45 %, B9: 56 %) – hier ist gleichzeitig die Zahl der jeweiligen Erledigungen auf dem Weg durch die City am geringsten (63 % bzw. 64 % haben nur eine oder zwei Erledigungen gemacht). An den Fußwegverbindungen ist dementsprechend umgekehrt der Anteil kürzerer Wege (unter 200 m) von der letzten Erledigung aus besonders niedrig (10 % bzw. 6 %). Bei den randlichen Haltestellen haben die Benutzer des besonders abseitig gelegenen Rheinuferbahnhofs den meisten „Leerlauf“ (33 % über 500 m, 6 % unter 200 m). Zentraler Omnibusbahnhof und Berta von Suttner-Platz sind zwar etwa gleich weit vom Stadtmittelpunkt entfernt; vom zentralen Omnibusbahnhof aus sind jedoch zunächst relativ unattraktive Geschäftsstraßen zu passieren (nur 8 % haben näher als 200 m noch eine Erledigung vor dem Heimweg gemacht) und es werden stärker entfernte Ziele in der nördlichen Cityhälfte frequentiert (34 % über 500 m), während die am Berta von Suttner-Platz Abfahrenden häufiger noch auf dem Rückweg in der Wenzelgasse letzte Erledigungen machen (25 % unter 200 m) und seltener in entfernteren Cityteilen ihr letztes Ziel haben (23 % über

Abb. 56: Weglängen bis zur ersten und nach der letzten Erledigung nach Verkehrsquellpunkten in Bonn



500 m). Bei allen drei Haltestellen ist der Anteil von Besuchern mit nur einer Erledigung besonders niedrig, während derjenige der Besucher mit 4 und mehr Erledigungen relativ hoch ist.

Die ebenfalls am Cityrand gelegene City-Tiefgarage weist hinsichtlich der Weglänge bis zum ersten und vom letzten Ziel fast das gleiche Verteilungsbild auf, wie die Haltestelle Berta von Suttner-Platz; dies, obwohl die Entfernung zum Stadtmittelpunkt größer und die durchschnittliche Zahl der Erledigungen geringer ist.

Bei den drei zentral gelegenen Verkehrsquellpunkten ist der Anteil derjenigen, die unmittelbar am Ende ihres Innenstadtbesuchs noch etwas erledigt haben, ganz besonders hoch: Am Münsterplatz sind 47 % (Haltestelle B2) bzw. in der Tiefgarage sogar 55 %, in der Markttiefgarage sind 44 % nach ihrer letzten Erledigung nicht weiter als 100 m gegangen (unter 200 m: 71 %/ 76 %/ 75 %). Dementsprechend ist kaum jemand nach seiner letzten Erledigung länger als 300 m (13 %/ 10 %/ 13 %) gegangen. Hinsichtlich der Gesamtzahl der Erledigungen nehmen diese drei Verkehrsquellpunkte zusammen mit der City-Tiefgarage eine mittlere Position ein (48 % - 54 % mit 1 - 2 Erledigungen).

Vergleicht man den Weg bis zum ersten Ziel mit demjenigen vom letzten Ziel, so zeigt sich bei der Hälfte der Verkehrsquellpunkte ein geringfügig höherer Anteil sehr kurzer Wege (bis 100 m) bis zum ersten und bei fast allen ein etwas höherer Anteil langer Wege (über 500 m) nach dem letzten Ziel. Auffällig abweichend verhalten sich die Benutzer der Markt-Tiefgarage (der bei ihnen viel höhere Anteil sehr kurzer Wege nach der letzten Erledigung könnte auf „gewichtige“ Obsteinkäufe an den darüberliegenden Marktständen unmittelbar vor dem Heimfahrt zurückzuführen sein) sowie der Haltestelle Münsterplatz. Insgesamt ist der Anteil der „Leer-Wege“ über 300 m bei allen zentralen Verkehrsquellpunkten bis zur ersten Erledigung deutlich größer (16 % - 41 %) als nach der letzten Erledigung (10 % - 18 %), während er bei allen randlichen Verkehrsquellpunkten insgesamt wesentlich größer, dabei aber umgekehrt bis zur ersten Erledigung mehr oder weniger deutlich geringer (42 % - 79 %) als nach der letzten Erledigung (51 % - 85 %) ist.

Es kann hier nicht beurteilt werden, ob die in Bonn festgestellten Weglängen auch von den Betroffenen als zumutbar angesehen werden. Immerhin widersprachen die Ergebnisse aller randlichen Verkehrsquellpunkte, denen für den Besuch der Innenstadt die weitaus größte Bedeutung zukommt, ganz klar der bisher vorherrschenden Annahme, daß die Entfernung der Verkehrsquellpunkte von den Erledigungszielen 200 - 300 m auf keinen Fall überschreiten dürfte. Jeweils 42 % - 79 % gehen vor ihrer ersten und 51 % - 85 % gehen nach ihrer letzten Erledigung mehr als 300 m! Zwar werden dort, wo eine freie Wahl zwischen zentralen und randlichen Verkehrsquellpunkten besteht, die zentralen Punkte bevorzugt. Wo diese Wahlmöglichkeit jedoch nicht gegeben ist, werden auch randliche Verkehrsquellpunkte akzeptiert, zumal wenn, wie in Bonn, die Zugangswege zum Zentrum größtenteils attraktiv sind. Andererseits zeigt die Auswertung der ersten und letzten Wege nochmals die bereits bei den Weglängenspektren sichtbar gewordenen Standortvorteile des Individualverkehrs mit seinen zentralen Tiefgaragen gegenüber dem öffentlichen Verkehr mit seinen peripheren Haltestellen (die zentrale Haltestelle Münsterplatz wurde 1974 im Zuge der Erweiterung des Fußgängerbereiches aufgegeben).

7.7 Zumutbare Weglänge

Bei der Analyse der Wege beim Innenstadtbesuch wurde bereits mehrfach die Frage gestreift, welche Fußweglängen noch als zumutbar angesehen werden können. Dabei hat sich immer wieder gezeigt, daß die tatsächlich zurückgelegten Wege überwiegend deutlich länger sind, als in der Planung allgemein als zumutbar angesehen wird. Daraus könnte zunächst gefolgert werden, daß die Erschließung der analysierten Städte durchweg ungünstig ist, weil sie den Richtwerten nicht entspricht. Man könnte allerdings auch die gängigen Erfahrungswerte in Zweifel ziehen.

Eine objektive Feststellung darüber, bis zu welcher Entfernung ein Fußweg noch als zumutbar angesehen werden kann, erweist sich als außerordentlich schwierig¹. Selbst *Frei*

1 Auch im vorliegenden Forschungsprojekt wurde 1972 bei den Vortests in Düsseldorf nach der Zumutbarkeit des soeben abgeschlossenen Weges gefragt. Wegen der Inkonsistenz der Ergebnisse wurde jedoch später auf diese Frage verzichtet.

(1974) gelingt in seiner speziell mit dieser Frage befaßten Arbeit keine eindeutige Antwort auf diese Frage.

Frei ließ von den Befragten den jeweils zurückgelegten Weg hinsichtlich seiner Weglänge beurteilen. Dazu wurden von ihm 6 Alternativen angeboten (in Klammern Anteile der Nennungen): „ist für mich nicht ausschlaggebend“ (14 %), „habe mir keine Gedanken gemacht“ (14 %), „angenehm kurz“ (40 %), „mußte ziemlich weit laufen, um alles zu erledigen“ (11 %), „gerade noch annehmbar“ (20 %), „unzumutbar lang“ (1 %). Ablehnende Urteile waren also selten. Zum weiteren Vergleich faßte *Frei* deshalb die indifferent (1 + 2), positiv (3) und eher negativ (4 + 5 + 6) bewerteten Wege jeweils zu Gruppen zusammen.

Die gruppenweisen Verteilungsdiagramme der diesen Urteilen zugrunde liegenden Weglängen überschneiden sich stark. Die mittleren Weglängen sind bei indifferentem Urteil 1160 m, bei positivem 940 m und bei ablehnendem Urteil 1367 m.

Aus der Überlagerung der gruppenweisen Summenkurven ermittelte *Frei* eine „Unmutsschwelle“ zwischen 1050 m und 1150 m, „die quantifiziert wird durch die Schnittpunkte der Summenhäufigkeitslinie der als unangenehm empfundenen Weglängen mit den jeweiligen Summenhäufigkeitslinien der positiv bzw. indifferent beurteilten Gangweiten“ (*Frei* 1974, S. 88 und Abb. 35). Dieser Grenzbereich ist nahezu deckungsgleich mit Medianwert (1040 m) und arithmetischem Mittel (1140) aller Befragten.

Als Ergebnis der von *Frei* vorgenommenen Auswertungen kann man festhalten, daß es keine klare Grenze zwischen zumutbaren und unzumutbaren Weglängen gibt, daß jedoch die positiv bzw. indifferent beurteilten Wege mit 940 m bzw. 1160 m beachtlich lang sind.

Weeber (1973) geht es bei einer ähnlichen Frage nicht um einen Grenzwert der Zumutbarkeit, sondern allgemein um die Ermüdungserscheinungen beim Innenstadtbesuch. Er kommt dabei zu einem zunächst überraschenden Ergebnis: „Die physischen und psychischen Anstrengungen, die die Befragten empfanden, scheinen nicht primär mit der Wegleistung zusammenzuhängen. Eine deutliche Schwelle für einen Kräfteabfall ergibt sich erst bei 2400 m Wegleistung“ (S. 86). Andererseits fühlten sich diejenigen, die unter 600 m gegangen waren, kaum seltener müde und nervöser bzw. kaum häufiger entspannter und erfrischer als diejenigen, die weiter gegangen waren. *Weeber* sieht wohl zu Recht die Erklärung für dieses scheinbar unsinnige Ergebnis im Bereich der Motivation und Perception: „Da vieles darauf hindeutet, daß die kürzeren Besuche häufiger notwendige und auf das Notwendige beschränkte Besuche sind . . . und daß an diese Art von Besuchen wenig zusätzliche Erwartungen geknüpft werden, ist auch in diesem Resultat ein Hinweis auf den Einfluß der Motivation auf die Wahrnehmung von Anstrengungen zu sehen“ (S. 87).

Damit ist auch ein entscheidendes Problem des von *Frei* aus seinem mehr verkehrstechnischen Ansatzpunkt heraus gewählten Verfahrens angesprochen: *Frei* geht, wie oben gezeigt, von den kürzestmöglichen Wegverbindungen zwischen den bei einem Innenstadtbesuch getätigten Erledigungen aus, unabhängig davon, welche Wege tatsächlich zurückgelegt wurden. Selbst beim Arbeitsweg, der die größte Wegrationalität besitzt und gegen Verzögerungen am empfindlichsten ist, gehen jedoch, wie *Blivice* (1974) in München nachweisen konnte, nur 55 % tatsächlich den kürzestmöglichen Weg. Auch von den übrigen meinten viele, sie hätten den kürzestmöglichen Weg gewählt, obwohl sie durchschnittlich 87 m Umweg gegangen waren. Diejenigen, die angaben, nicht den kürzestmöglichen Weg gegangen zu sein, waren sogar 141 m weiter als nötig gegangen (durchschnittlicher Mehrweg 105 m bei 903 m Gesamtweg = 13 %). *Blivice* führt dies u.a. darauf zurück, daß die theoretischen Kürzestwege oft durch verwinkelte, unübersichtliche Seitenstraßen verlaufen würden, daß tatsächlich aber übersichtliche Straßen- und Platzfolgen bevorzugt werden (*Frei* hat einen entsprechenden raumbezogenen Test nicht durchgeführt).

Auch bei den hier erfaßten Wegen konnte festgestellt werden, daß vielfach Umwege gemacht werden. Vor allem diejenigen, die ihren Weg durch das Zentrum mit einem Bummel verbinden, machen dabei überwiegend Umwege von z.T. beträchtlicher Länge (von der Opern-Tiefgarage in München aus machten 36 % der Besucher mit Bummel Umwege von

500 m bis über 1000 m). Angesichts des bei Passantenbefragungen festgestellten hohen Anteils von Innenstadtbesuchern, die angeben, einen Stadtbummel zu machen (33 %), muß man also damit rechnen, daß Umwege, die nicht durch bestimmte Erledigungen erzwungen werden, für die Länge der Gesamtwege eine erhebliche Rolle spielen.

Damit stellt sich die Frage nach den zumutbaren Weglängen in einem anderen Licht. Sie ist nur im Zusammenhang mit den „äußeren“ und „inneren“ Bedingungen des Innenstadtbesuchs zu beantworten.

Unter „inneren“ Bedingungen sollen hier verstanden werden die persönlichen Merkmale des Innenstadtbesuchers (vor allem die körperliche Konstitution), der spezifische Ablauf des Innenstadtbesuchs (Zahl und Art der Erledigungen, Gewicht und Volumen der zu tragenden Gegenstände, zur Verfügung stehende Zeit) und die Grundeinstellung zum Innenstadtbesuch (Aufnahmebereitschaft für „Urbanität“ oder gereizte Eile).

Unter „äußeren“ Bedingungen sollen hier verstanden werden die funktionale Struktur des Zielgebietes (kompakte oder disperse Lage der Ziele, Mischung oder Trennung von Funktionen), die „urbane“ Qualität der Bauten (Vielfältigkeit der von Grund- und Aufriß und Nutzungen ausgehenden Informationen und „Aufforderungen“) und des Besucherverkehrs und die fußgängergerechte Erschließung (Lage und vor allem Anbindung der Verkehrsquellpunkte, Beeinträchtigung durch Verkehrsstörungen, übersichtliche und ansprechende Wegführungen) – schließlich auch die Witterungsbedingungen.

Die vorliegende Arbeit hat sich vor allem mit den äußeren Bedingungen befaßt, ohne dabei allerdings speziell auf die zumutbaren Weglängen einzugehen. Eine wesentliche Funktion der fußgängergerechten (und das heißt letztlich benutzergerechten) Fortentwicklung der Innenstadt ist es, die objektive und die subjektive Belastung durch die Fußwege zu verringern und die Möglichkeiten einer entspannenden und anregenden Wirkung zu verbessern. Hierbei kann die bauliche Umgestaltung der Straßen nur eine Initialzündung geben, die entsprechend Entwicklungen in anderen Bereichen fördert. Zumutbare Weglängen werden in diesem Zusammenhang also weniger, wie bisher üblich, als Begrenzungen für den Ausbau von Fußgängerbereichen und die Lage von Verkehrsquellpunkten gesehen (die Bedeutung dieser Aspekte soll damit nicht geleugnet werden), sondern vor allem als veränderbare, von vielen Maßnahmen abhängige Wahrnehmungsgrößen. Da bei negativer Einstellung auch schon kurze Wege ermüden und nervös machen können, wird nicht eine Verringerung der erforderlichen Weglängen, sondern vor allem eine Verbesserung der mit den Wegen verbundenen Eindrücke den Anteil als zumutbar empfundener Wege steigern. Je höher der Grenzbereich liegt, bis zu dem Wege als angenehm bzw. zumutbar empfunden werden, desto besser ist ein Fußgängerbereich.

8 Zusammenfassung

Die Einführung und die weitere Entwicklung von Fußgängerbereichen stehen in enger Wechselwirkung mit allgemeinen Trends der Stadtentwicklung. Die erste Generation von Fußgängerstraßen, die 1926 - 1960 in 35 Städten entstand, wurde hauptsächlich als punktuelle Verkehrsordnungsmaßnahme konzipiert, wobei die Geschäftswelt fast überall dagegen war. Erst nachdem der Handel seit Mitte der 60er Jahre allmählich die durch Fußgängerbereiche bewirkten Umsatzsteigerungen erkannte, fanden diese ein zunehmendes Interesse. Der neuen Zielsetzung entsprechend wurden die Fußgängerbereiche nun möglichst kundengerecht umgestaltet. Die eigentliche Ausbreitung der Fußgängerbereiche erfolgte dann in den 70er Jahren: Anfang 1970 gab es in der Bundesrepublik Deutschland 214 und Mitte 1977 etwa 350 - 400 Fußgängerbereiche. Gleichzeitig wuchs ihr Umfang rasch; die Durchschnittslänge der 13 größten Fußgängerbereiche stieg von 1960 = 646 m über 1967 = 1554 m auf 1973 = 2185 m. Die beschleunigte Bedeutungszunahme der Fußgängerbereiche in den 70er Jahren wurde einerseits durch die zunehmende Konkurrenz nicht integrierter Einkaufszentren am Stadtrand, andererseits durch erweiterte Zielsetzungen der Stadtentwicklungsplanung (Stadtbildpflege, Freizeitwert, Umweltschutz, Imageverbesserung, „Urbanität“, Innenstadtwohnen) bewirkt. – Nach ihrer planerischen Grundkonzeption lassen sich bis heute zwei Grundtypen von Fußgängerbereichen unterscheiden:

1. Vorrangig auf die Einkaufsfunktionen des Stadtzentrums ausgerichtete, räumlich möglichst eng begrenzte Fußgängerbereiche als integrierende Bestandteile eines autogerechten Stadumbaus, zu dem gleichzeitig neue Cityringe, Lieferstraßen und Parkbauten gehören. Planungsvorbilder sind die Shopping Centers auf der grünen Wiese. Typische Vertreter dieser bis Anfang der 70er Jahre vorherrschenden Konzeption sind Duisburg, Essen, Kassel, Offenbach und Stuttgart. Verschiedentlich führte dieses Planungskonzept auch zur Erstellung neuer Stadtzentren (Leverkusen) oder zur Errichtung integrierter Innenstadt-Einkaufszentren im Rahmen von Stadtsanierungen (z.B. Böblingen, Northeim, Hüttental).

2. Multifunktionale Fußgängerbereiche, die neben dem Einkaufen Erfordernisse der Freizeit- und Wohnfunktion, der historischen Stadtgestalt und des Umweltschutzes einbeziehen. Sie beschränken sich nicht auf „lohnende“ Haupteinkaufsstraßen, sondern umfassen vielfältige Teilbereiche der Innenstadt und erreichen dadurch meist eine beträchtliche Ausdehnung. Die Erschließung für den Autoverkehr wird den umfassenderen Zielsetzungen untergeordnet. Typische Vertreter der neueren Konzeption sind Bonn, Freiburg, Göttingen, Nürnberg und Osnabrück, z.T. auch Aachen und München.

Die detaillierte Analyse zahlreicher Fallbeispiele zeigt, daß deren Entwicklung vielfach durch Kompromisse zwischen sich widersprechenden Konzeption bestimmt wurde und Sprünge, ja Kehrtwendungen aufweist. Beispiele für solche Trendwechsel sind die Fußgängerbereiche von Dortmund, Frankfurt und Duisburg.

Die Einführung von Fußgängerbereichen bewirkt fast überall eine deutliche Zunahme des Fußgängerverkehrs, und zwar um so stärker, je größer der Fußgängerbereich ist. Dabei gibt es auffällige tageszeitliche Unterschiede. Die höchsten Zuwachsraten verzeichnet der kombinierte Einkaufs- und Freizeitverkehr (Mittag und früher Nachmittag) und der reine Freizeitverkehr (Abend). Der reine Einkaufsverkehr nimmt weniger stark zu und der Berufsverkehr geht sogar meist zurück. Insgesamt wird die tageszeitliche Verteilung ausgeglichener. Bei Vergleichszählungen müssen diese Änderungen unbedingt berücksichtigt werden.

Ursachen der zunehmenden Passantenzahlen sind einerseits die intensivere und vielseitigere Nutzung des Stadtzentrums auch als „Freizeit-Freiraum“ mit längeren und vielfältigeren Wegen sowie größerer Verweildauer der Besucher, andererseits eine räumliche Umverteilung von Passanten zugunsten der Fußgängerstraßen, die gegenüber Geschäftslagen mit Fahrverkehr innerhalb des Zentrums und in nachgeordneten Zentren attraktiver und durch die verbesserte Verkehrserschließung meist auch leichter erreichbar werden.

Außerhalb der Geschäftszeit entwickelt sich ein beachtlicher Freizeitverkehr (vorwiegend Stadtbummel), dessen abweichende räumliche Verteilung der Planung wichtige Hinweise auf die Erlebnisqualität der Innenstadtstraßen geben kann. Multifunktionale und baulich reizvolle Nebengeschäftsstraßen erreichen sonntagnachmittags 40 - 60 % und mehr der Werktags-Passantenzahlen.

Im Geschäftsverkehr kommt es je nach der Konzeption des Fußgängerbereichs zu stärkeren oder geringeren räumlichen Umverteilungen der Passantenströme und zu entsprechend veränderten Lagequalitäten. Je begrenzter der Fußgängerbereich angelegt ist, desto größer sind die dadurch bewirkten Wettbewerbsverzerrungen. Dies kann deutlich am Beispiel Nürnberg belegt werden, wo 1963 - 1979 zehn flächendeckende Passantenzählungen erfolgten: Eine lange nicht für Autos gesperrte Hauptgeschäftsstraße fiel zunächst erheblich gegenüber einer parallelen Nebengeschäftsstraße zurück, die als erste Fußgängerbereich wurde; mit der großflächigen Erweiterung des Fußgängerbereichs verteilten sich die Passantenströme wieder gleichmäßiger und gewann schließlich auch die alte Haupteinkaufsstraße wieder an Attraktivität. Die Gesamtzahl der Passanten nahm mit dem Ausbau rasch zu.

Besucherstruktur und Besucherverhalten erweisen sich als wichtige Indikatoren für die Qualität von Fußgängerbereichen. Mehrpersonengruppen (besonders auch mit Kindern) und „Sehleute“ sind vor allem nachmittags überrepräsentiert. Dann werden Besucherstruktur und Verhaltensweisen vielfältiger. Die Besucher gehen nach dem Betreten des Fußgängerbereiches langsamer und weniger gezielt; sie bleiben öfters stehen oder setzen sich hin (besonders ältere Menschen). Die Vielfalt der Tätigkeiten ist im Sommer am größten; dann geht nur knapp die Hälfte der Anwesenden, während die übrigen zu vielerlei Zwecken stehen oder sitzen. Insgesamt bieten Besucherbeobachtungen und qualitative Passantenzählungen noch zu wenig genutzte Bewertungsmöglichkeiten für die Qualität von Fußgängerbereichen und die Bedürfnisse ihrer Besucher.

Die Passantenzählungen und Beobachtungen zeigen, daß die primär technisch-ökonomische Konzeption möglichst eng begrenzter Fußgängerbereiche nach dem Vorbild neuer Einkaufszentren in vieler Hinsicht problematisch und unangemessen ist. Zwei ausführliche Befragungsreihen, bei denen die Tätigkeiten, die Verkehrsmittelwahl und die zu Fuß im Zentrum zurückgelegten Wege in 15 Städten erfaßt wurden, bestätigen ebenso wie die Auswertung von anderen Forschern und Institutionen durchgeführter Befragungen die Notwendigkeit und Berechtigung möglichst umfassender, komplexer Fußgängerbereichsplanungen.

Erfaßt man die Anlässe des Innenstadtbesuchs, so zeigt sich, daß zwar die meisten Innenstadtbesucher etwas einkaufen (69 %), daß aber die Einkäufe nur 40 % aller Besuchszwecke ausmachen. Nur 30 % aller Innenstadtbesucher kommen ausschließlich zum Einkaufen; ebensoviele kombinieren Einkäufe mit freizeitbezogenen Besuchszwecken. Jeder Dritte macht einen Stadtbummel – ein Zeichen, wie wichtig eine ansprechende Umweltqualität ist.

Der Charakter der Innenstadt als Freizeitraum tritt vor allem mittags und spätnachmittags hervor. Dies hängt wesentlich mit den Herkunfts- und Zielorten der Besucher zusammen: Nur die Hälfte kommt direkt von der Wohnung in die Stadt, während mittags jeder Vierte in einer Arbeits- oder Schulpause kommt und spätnachmittags ebensoviele auf

dem Heimweg von Arbeitsplatz oder Schule sind, den sie gerne für andere Aktivitäten nutzen. Vor allem die in einer Arbeitspause Kommenden nehmen bevorzugt das Gastronomie-, Bummel- und Kommunikationsangebot der Innenstadt wahr (jeder Zweite kauft nichts ein); die unmittelbar von der Wohnung kommenden und anschließend dorthin zurückkehrenden Besucher kaufen dagegen ganz überwiegend ein (85 %) und haben am häufigsten nur diesen Besuchszweck.

Nach Vergleichsbefragungen in Mülheim nehmen Freizeittätigkeiten als Hauptgrund des Innenstadtbesuchs nach der Umgestaltung eines Fußgängerbereichs deutlich zu. Auch die Begründungen, warum fast alle Innenstadtbesucher die Einführung des Fußgängerbereichs gut finden, beziehen sich nach dem Umbau häufiger auf Gesichtspunkte von Freizeit und Atmosphäre und seltener auf Verkehr und Einkaufen, als vorher.

Das Spannungsverhältnis zwischen Einkauf und Freizeit wird bisher kontrovers bewertet. Aufgrund der vorliegenden Verhaltensbeobachtungen, nach denen z.B. freizeitorientierte Besucher mehr unternehmen, weiter gehen und weniger ermüden, scheint hier jedoch – im Unterschied zu einigen betont konsumkritischen Autoren – die Freizeitfunktion der Innenstadt für den Besucher von wesentlichem Wert (soweit sie über die in Einkaufszentren übliche Manipulation hinausgeht).

Die Erreichbarkeit der Innenstadt und speziell des Fußgängerbereichs spielt in der Planungsdiskussion eine besondere Rolle. Dabei finden die mit dem Pkw Kommenden Besucher die stärkste Beachtung, gefolgt von den Benutzern öffentlicher Verkehrsmittel. Vier bundesweite Besucherbefragungen, die 1965 - 1976 von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels (BAG) in Waren- und Kaufhäusern organisiert wurden, ermöglichen genauere Aussagen über das Verkehrsmittelwahlverhalten dieser für die Stadtzentren wichtigen, wenn auch nicht für alle Innenstadtbesucher repräsentativen Personengruppe (51 % aller Innenstadtbesucher und 74 % aller Einkäufer haben ein Waren- oder Kaufhaus aufgesucht). Der Anteil mit dem Pkw Kommender hat zwar zwischen 1965 und 1976 zu Lasten der übrigen Verkehrsarten stark zugenommen (besonders seit 1971); es kamen aber auch 1976 noch an normalen Wochentagen fast ebensoviele mit öffentlichen Verkehrsmitteln und nicht viel weniger zu Fuß oder mit dem Rad (39 % Pkw, 34 % ÖV, 27 % zu Fuß + Rad). Die Pkw-Benutzung hat in Kleinstädten am stärksten zugenommen; diese stehen hierbei seit 1971 an der Spitze, während sie 1965 noch den geringsten Anteil hatten (1965: 23 %, 1976: 46 %). In Großstädten über 500.000 E. nahm dagegen die Autobenutzung kaum zu (27 % : 33 %); sie haben dadurch seit 1971 den geringsten Anteil mit dem Pkw Kommender. Noch stärker sind die personengruppenspezifischen Unterschiede im Verkehrswahlverhalten. So kamen vor allem Männer und 26 - 40 Jährige mit dem Pkw (gut jeder Zweite), während demgegenüber von den über 65 - Jährigen nur 9 % den Pkw benutzten, aber 55 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 36 % zu Fuß oder mit dem Rad kamen. Die bisherige Planung bevorzugt also einseitig bestimmte Gruppen.

Die eigenen Befragungen richten sich an alle Innenstadtpassanten. Sie unterscheiden zwischen dem Weg unmittelbar von dem letzten vorhergehenden Aufenthaltsort ins Zentrum und dem Weg von der Wohnung aus. Bei ersterem bilden die zu Fuß Gekommenen die wichtigste Besuchergruppe (39 %); öffentliche Verkehrsmittel und Pkw werden etwa gleich häufig benutzt (29 % / 28 %). Von der Wohnung aus haben die drei Verkehrsarten etwa die gleiche Bedeutung (34 % Pkw, 31 % ÖV, 31 % zu Fuß). Auswertungen des Pkw-Benutzungsverhaltens nach Beruf, Alter, Geschlecht und Wohnort zeigen, daß dieses ganz entscheidend nicht durch sachliche Notwendigkeiten, sondern durch soziale Bedingungen bestimmt wird.

Der Fußgängerverkehr innerhalb des Stadtzentrums wird hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit oft unterschätzt. Wege- und Tätigkeitsprotokolle am Ende des Innenstadtbesuchs, die an 23 Verkehrsquellpunkten (Parkeinrichtungen, Haltestellen, Fußwegverbindungen)

in 3 Städten erhoben wurden, ergeben ebenso wie gleichzeitige Untersuchungen anderer Autoren, daß die meisten Innenstadtbesucher über 1000 m, viele sogar über 1500 m innerhalb des Zentrums laufen. Wie die kleinräumige Auswertung nach Verkehrsquellpunkten zeigt, hängt die Länge der zurückgelegten Wege entscheidend ab von der jeweiligen städtebaulichen und funktionalen Situation, der Art und Vielfalt der Besuchszwecke sowie der Einstellung zum Innenstadtbesuch (ob dieser z.B. mit einem Stadtbummel verbunden wird); demgegenüber sind die Stadtgröße und das zum Weg ins Zentrum benutzte Verkehrsmittel von geringerer Bedeutung. Außerhalb der Geschäftszeit (abends und sonntags) laufen die Besucher besonders weit durch die Innenstadt. Verallgemeinernd lassen sich als gegensätzliche Verhaltenstypen unterscheiden die zweckrational weg- und zeitminimierenden Innenstadtbesucher (sie sind besonders im unmittelbaren Einzugsbereich von Waren- und Kaufhauskonzentrationen zu beobachten) und die erledigungs- und eindrucksmaximierenden Innenstadtbesucher (typisch z.B. im Bereich der Düsseldorfer „Kö“ und des Münchner Theaterviertels).

Die Grenze zumutbarer Weglängen kann nicht eindeutig festgestellt werden. Die anregende und motivierende Qualität des Weges und die persönliche Einstellung beeinflussen entscheidend die Distanzempfindlichkeit. Aus der räumlichen Verteilung der Wege ergibt sich, daß die in Planungskarten üblichen Kreisdarstellungen der Reichweite von Verkehrsquellpunkten, die meist mit maximal 200 - 300 m angenommen wird, nicht dem Verhalten der Innenstadtbesucher entsprechen. Dies entfernen sich vielmehr in attraktive Richtungen über 500 m Luftliniendistanz vom Verkehrsquellpunkt, während in unattraktive Richtungen nur wenige über 100 m gehen. Die tatsächlich von den Verkehrsquellpunktbenutzern bis zur ersten und nach der letzten Erledigung zurückgelegten An- und Abmarschwege sind ebenfalls überwiegend länger, als von Planern für zumutbar gehalten wird. So scheint der bisher oft gegenüber einer Erweiterung von Fußgängerbereichen vorgebrachte Einwand fragwürdig, daß dadurch die Gehweiten unzumutbar lang würden.

Insgesamt korrigiert die Untersuchung des Fußgängerverkehrs und der Innenstadtbesucher zahlreiche gängige Annahmen, die bisher die Entscheidungen über die Entwicklung der Innenstädte und speziell der Fußgängerbereiche bestimmt haben. Es gibt ein breites Verhaltensspektrum der Innenstadtbesucher, das durch entsprechende Planungsmaßnahmen gefördert werden kann. Die einseitige Orientierung vieler Planer am Modell neuer Shopping Centers entspricht nicht den Bedürfnissen der Mehrzahl der Innenstadtbesucher. Gerade die Vielfalt der beim Innenstadtbesuch verknüpfbaren Tätigkeiten und Erlebnismöglichkeiten dürfte künftig den entscheidenden Wert und Standortvorteil der Innenstädte ausmachen. Hierzu können entsprechend komplex konzipierte Fußgängerbereiche einen wesentlichen Beitrag leisten.

9 Summary¹

This study deals with pedestrian precincts and pedestrian traffic in the inner city under a normative applied approach. For the study of the pedestrian precincts two inquiries were conducted among planning offices of city corporations and two among planning experts (1973 - 1976). The analysis of the pedestrian flows is based on the counting of pedestrians in 28 cities. The study of the activities of the visitors to the city is based on interviews in 14 city centres and the study of the 'walking behaviour' on interviews in 3 city centres.

The introduction and further development of pedestrian precincts cannot be understood as autonomous processes, but only in interrelation with other trends of urban development. For a long time the needs of car traffic were all important. Only since the end of the sixties a new urban development policy has started, which subordinates the role of traffic to the multiple functional demands of the city centre. The author of this study is committed to these new norms.

In four cities the first streets for pedestrians evolved already in the thirties and in several others in combination with urban reconstructions after the war. During this time, traffic regulation for cars dominated the scene and nearly everywhere shopkeepers were in opposition to pedestrian zones. The real breakthrough of this innovation came not until the mid-sixties, when the shopkeepers realised the advantages to be gained from pedestrian streets. Since this time pedestrian streets have been rebuilt in order to be more adequate for shoppers. In the seventies the number and extension of the pedestrian precincts grew rapidly: At the beginning of 1970 there were 96 pedestrian precincts in the Federal Republic of Germany, at the end of 1973 (when the inquiries were conducted) there were 214 and in 1977 about 350 - 400 pedestrian precincts. Due to the new concepts introduced at this time as for instance townscape management, environmental protection, leisure time values, urbanity and improvement of image, the concepts and effects of pedestrian precincts changed. Depending on the goals, there are two opposite basic concepts of pedestrian precincts:

- Pedestrian precincts are an integral part of the restructuring of city centres for the needs of traffic and shopping i.e. for technical and economical reasons. Other consequences of this concept are new ring roads around the cities, streets for loading and parking houses. This planning model is linked to the new shopping centres in the urban periphery. This concept dominated till the beginning of the seventies. Typical examples are Duisburg, Essen, Kassel and Stuttgart.
- Pedestrian precincts are part of a new concept of a more human configuration of the inner city with the intention of preserving a true urban variety, based on the historical role and structure of the city. Typical examples for this new concept are Freiburg, Göttingen, Nürnberg and Osnabrück and - partially - Aachen and Munich. Due to the new goals older planning ideas were considerably changed several times for example at Dortmund, Frankfurt and Duisburg.

Almost everywhere the result of the introduction of pedestrian precincts is an increase in the number of pedestrians. This increase seems to be proportional to the size of the precinct and is due to different patterns of behaviour: the precinct is used more intensively and for different purposes, which means that pedestrians stay longer and walk around more: the precinct has become more attractive and often it can be reached more easily than stores in streets with regular traffic in the inner city and in secondary centres which both lose customers.

¹ Translation by Dr. Gudrun Kane

After the rebuilding of pedestrian precincts the distribution of pedestrian flows changes throughout the day as well as in its spatial pattern. After closing time for the shops there is a growing leisure-time pedestrian traffic. The spatial distribution of this leisure-time traffic is different from the shopping-time traffic. This depends upon the functional and environmental structure of the inner city.

The structure and behaviour of the visitors is an important indicator for the quality of pedestrian precincts. The results of direct observations of pedestrians have enlarged and partially modified the results of the traditional method of counting pedestrian flows.

The activities of the visitors of the inner city are an important aspect in the formulation of a town planning policy. Interviews asking for the purpose of the visit to the pedestrian precinct show that shopping is only one purpose among many. Of all declared purposes it constitutes 40 %. Even though most visitors (69 %) do buy something, only 30 % come for shopping alone. The same percentage of visitors combines shopping and recreational activities. One third of the visitors takes a stroll through the precinct; this fact emphasizes the relevance of the quality of the precinct environment.

Interviews in Mülheim before and after the alteration of the precinct environment show the increase of leisure activities as major reason for a visit. When visitors to the inner city were asked why they approved of the precincts, they more frequently mentioned the aspect of leisure time and atmosphere while they used traffic or shopping arguments less often after the alteration than before.

The mode of transportation by which the visitors reach the inner city (= "modal split") is very important for the planning of the accessibility. In this respect four series of interviews were carried out between 1965 and 1976 by the union of middle and large sized stores in nearly all cities of the Federal Republic of Germany. They show, that an increasing number of department store visitors, who form 51 % of all visitors to the inner city, came by car. Nevertheless, even in 1976 the number of people who came by public transportation was almost as large as the number that came by car (34 % : 39 %). In addition, the number of visitors coming by bicycle or on foot was not much smaller (27 %). There were considerable differences, depending upon the size of the city as well as upon the age and sex of the people interviewed.

The interviewers in our study were interested in all inner city visitors, not only in those visiting medium or large stores. The analysis differentiates between the mode of transportation used by the visitors from the last place they stayed in before entering the city, and the mode of transportation from home. For transportation from the last place, walking was dominant (39 %), while a similar number of people used public transportation and private cars (29 % : 28 %). In starting from home, the three modes of transportation were rather similar to each other.

There is a tendency to underestimate the distance walked by pedestrians within the city centre. Interviews at the end of the visit to the city indicate that most pedestrians walk more than 1000 meters, many even more than 1500 meters. The length of the walk is mainly determined by the environmental and functional quality of the area visited, by the purpose of the visit and by the individual attitude towards it, e.g. whether shopping is connected with a stroll. The size of the city and the way the inner city is reached (car vs. public transportation) are less influential for the length of the walk. It was not possible to determine how far visitors can be expected to walk. However, it became obvious that the environmental quality of the way covered on foot as well as personal attitudes influence how far people are willing to walk.

Until now, most planning maps have suggested that pedestrians will walk within a radius of 200 to 300 meters from a traffic stop or parking facility. The interviews show that this is not an adequate assumption. If a sector is attractive, pedestrians tend to walk

500 meters and more from their starting point (areal distance). However, if a sector is unattractive, few will walk more than 100 meters. The pattern of walking varies greatly, depending upon the structure of the city and upon specific behaviours of the visitors.

To summarize, this study corrects a number of assumptions which, until now, have determined decisions on inner cities and especially on pedestrian precincts. A normative approach revealed a wide range of behavioural patterns of inner city visitors, which can be influenced through specific planning. Planning models for the inner city should not be based on those of the new shopping centres, because such models do not reflect the needs of the majority of inner city visitors. In the future, the major advantage of the inner city will be that it provides the visitors with a wide variety of activities and experiences. This can be further enhanced through a multifaceted concept of pedestrian precincts.

Anhang-Tabellen

Quelle aller Anhang-Tabellen:

Leverkusen: Erhebung *Riesenbeck* 1976, eigene Auswertung; Mülheim: Erhebung INFAS 1974, Auswertung unveröff. Zwischenberichte; alle übrigen Städte: eigene Befragungen 1973 - 1975, z.T. in Zusammenarbeit mit örtlichen Lehrern und Kollegen.

Anhang-Tabelle 1:

Beruf und Alter der zur Geschäftszeit Befragten nach Stadt und Befragungszeit

Stadt	Befragungszeit	Befragte insgesamt	Beruf des Befragten (in %)							Alter (in %)				
			Hausfrau	Schüler	Student	Rentner	Arbeiter, Facharbeiter	Angestellter, Beamter	Selbständiger	16 - 24	25 - 34	35 - 49	50 - 64	über 64
Aachen														
	9-12	328	33	3	14	16	6	24	5	17	18	22	24	18
	12-14	307	23	2	17	11	4	37	7	24	25	24	16	11
	16-19	315	19	3	16	10	10	37	6	18	27	26	20	10
	insg.	950	25	3	15	12	7	32	6	20	23	24	20	13
Bielefeld														
	11-13	258	27	12	5	13	15	25	5	21	14	29	22	14
Bochum														
	10-12	207	14	14	10	14	15	28	5	33	13	24	17	13
	12-14	270	22	13	8	7	11	35	2	33	15	26	18	9
	14-16	142	14	28	12	4	13	28	1	47	17	17	13	6
	16-19	193	15	13	12	5	14	36	5	38	22	19	16	6
	insg.	812	17	16	10	8	13	33	4	37	16	22	16	9
Bonn														
	9-12	400	21	1	10	10	8	38	6	17	23	28	19	12
	12-14	271	14	2	19	8	4	47	4	21	31	23	13	11
	14-16	300	11	3	26	8	5	41	6	25	27	21	18	9
	16-19	355	15	5	19	5	7	44	6	22	28	25	18	7
	insg.	1326	16	3	20	8	6	42	6	21	27	25	17	10
Bonn-Bad Godesberg														
	9-12	253	47	4	3	10	3	29	5	13	20	32	23	12
	12-14	78	22	8	5	9	4	49	4	23	25	29	17	7
	14-16	183	36	9	1	8	4	37	6	14	24	31	18	13
	16-19	78	28	15	3	10	1	41	1	26	26	26	12	12
	insg.	595	38	8	3	9	3	36	5	17	23	30	19	11
Dortmund														
	11-12	170	32	7	19	5	12	21	5	16	17	28	20	19
Düsseldorf														
	9-12	301	25	3	7	18	3	36	9	16	17	23	21	24
	12-14	302	14	15	6	8	5	42	10	27	24	22	18	10
	16-19	310	20	7	4	9	7	47	7	21	22	24	18	15
	insg.	913	20	8	6	12	5	42	8	21	21	23	19	17
Essen														
	11-13	291	25	7	7	6	22	27	5	41		32	27	
Hamm														
	17-19	128	23	5	2	6	21	41	2	27	20	31	17	6
Koblenz														
	9-12	164	29	7	15	5	4	34	4	24	17	26	14	18
	12-14	152	17	7	3	5	5	39	3	28	23	25	15	8
	14-16	78	31	12	8	6	5	33	4	36	21	14	14	15
	16-19	205	20	8	3	5	9	49	5	29	18	24	20	9
	insg.	599	23	8	7	5	6	46	4	29	19	24	16	12

Stadt/ Befragungszeit	Befragte insgesamt	Beruf des Befragten (in %)							Alter (in %)				
		Hausfrau	Schüler	Student	Rentner	Arbeiter, Facharbeiter	Angestellter, Beamter	Selbständiger	16 - 24	25 - 34	35 - 49	50 - 64	über 64
Leverkusen													
10-12	95	30	14	2	16	16	20	3	18	11	40	19	13
12-14	358	24	20	2	8	12	32	3	29	15	23	22	11
16-18	100	19	15	1	10	23	29	3	24	17	29	16	13
insg.	553	24	18	2	10	14	30	3	26	14	27	21	12
Mülheim													
10-12	227	22	12		28	39			25	14	16	45	
12-14	106	20	20		13	46			32	21	18	28	
14-16	188	32	12		12	43			26	18	19	37	
16-18	203	17	10		13	59			27	18	25	30	
insg.	724	22	12		17	47			27	17	20	36	
Opladen													
9-12	213	26	21	5	13	7	24	3	29	17	20	17	17
12-14	116	41	20	4	11	4	18	2	30	14	25	16	16
16-19	118	22	18	3	5	13	36	3	27	21	23	20	9
insg.	447	29	20	4	11	8	25	3	29	17	22	18	14
Soest													
9-12	93	52	10	14	7	3	12	2	28	22	22	16	12
12-14	100	16	11	5	12	8	45	3	30	24	26	14	6
14-16	100	43	13	14	1	6	21	2	24	20	17	19	20
16-18	18	39	6	0	6	22	28	0	33	28	17	17	6
insg.	311	37	11	10	6	7	26	2	28	22	21	17	12
Mittel aller Städte und Zeiten													
	8077	25	19		9	48			24	21	24	18	13

Anhang-Tabelle 2:

Besuchstyp entsprechend vorhergehendem und anschließendem Aufenthalt nach Stadt und Befragungszeit.

I = Innenstadt, W = Wohnung, A = Arbeitsplatz, S = Schule, Universität, Ü = Übriges

Stadt	Befragungszeit	Besuchstyp (in %)						Übrige
		WIW	WIA AIW	WIS SIW	WIÜ ÜIW	AIA	SIS SIA AIS	
Aachen	9 - 12	70	5	4	13	5	1	2
	12 - 14	49	6	5	9	24	4	2
	16 - 19	60	19	4	11	2	1	4
	insg.	60	10	4	11	10	2	3
Bielefeld	11 - 3	57	6	7	6	18	4	2
Bochum	10 - 12	42	7	5	23	7	5	11
	12 - 14	48	8	9	13	14	1	9
	14 - 16	34	7	12	29	4	3	10
	16 - 19	40	22	4	19	1	2	12
	insg.	42	11	7	20	7	3	10
Bonn	9 - 12	61	10	4	11	9	2	4
	12 - 14	43	10	8	8	26	2	4
	14 - 16	47	9	8	12	12	2	10
	16 - 19	52	18	4	13	3	2	8
	insg.	52	12	6	11	12	2	6
Bonn-Bad Godesberg	9 - 12	73	10	2	6	8	0	0
	12 - 14	41	15	3	9	28	1	3
	14 - 16	76	5	2	10	6	0	1
	16 - 18	63	17	0	15	3	0	3
	insg.	68	10	2	9	9	0	1
Dortmund	11 - 12	62	4	8	8	13	4	1
Düsseldorf	9 - 12	54	11	1	11	16	1	6
	12 - 14	33	7	10	7	39	1	4
	16 - 19	58	22	2	12	2	0	4
	insg.	48	13	4	10	19	1	4
Essen	11 - 13	52	6	7	15	12	5	3
Hamm	17 - 19	53	34	1	10	0	0	2
Koblenz	9 - 12	36	4	3	28	12	2	15
	12 - 14	20	5	5	14	41	3	12
	14 - 16	24	12	5	36	7	0	17
	16 - 19	29	24	2	25	5	1	16
	insg.	28	12	3	25	16	1	15
Leverkusen	10 - 12	63	6	5	17	4	0	4
	12 - 14	43	9	14	10	17	2	5
	16 - 18	43	19	1	18	6	0	13
	insg.	47	10	10	13	13	1	6
Mülheim	10 - 12	59	10	6	12	6	0	5
	12 - 14	49	12	12	11	11	0	5
	14 - 16	58	14	3	12	4	0	6
	16 - 18	56	22	1	10	0	0	5
	insg.	56	15	6	11	5	0	5
Opladen	9 - 12	55	6	7	20	5	4	5
	12 - 14	54	4	10	14	6	2	12
	16 - 19	43	17	6	17	6	2	9
	insg.	52	8	7	17	5	3	8
Soest	9 - 12	61	3	9	9	9	8	2
	12 - 14	15	16	13	9	36	6	5
	14 - 16	77	6	3	12	2	0	0
	insg.	51	9	8	10	15	4	2
Mittel aller Städte und Zeiten		50	12	5	15	11	1	7

Anhang-Tabelle 3:

Tätigkeitsart beim Innenstadtbesuch nach Stadt und Befragungszeit.

Spaltenbezeichnungen: 1 = Befragungszeit, 2 = Einkauf, Friseur, Reinigung, 3 = Behörde, 4 = Bank, Post, Versicherung, Reisebüro, 5 = Arzt, Anwalt, Architekt, 6 = Kultur, Politik, 7 = Café, Sport, Restaurant, 8 = Privatbesuch, Verabredung, 9 = Stadtbummel, 10 = Schule, Universität, 11 = Arbeit, 12 = %-Summe der Tätigkeitsarten

Stadt	Tätigkeitsart in % (Mehrfachnennungen)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Aachen	9-12	79	8	19	15	3	16	6	36	3	6	191
	12-14	79	5	14	7	2	23	8	44	1	14	197
	16-19	80	1	13	8	3	17	11	38	1	7	179
	insg.	79	5	15	10	3	18	8	39	2	9	188
Bielefeld	11-13	60	9	8	15	1	20	4	26	3	12	158
Bochum	10-12	59	11	5	13	1	1	2	10	3	9	114
	12-14	73	8	7	10	2	13	7	24	2	11	157
	14-16	65	4	1	6	1	3	4	21	1	8	114
	16-19	69	4	6	9	2	17	9	37	2	12	167
insg.	67	7	5	10	1	9	6	23	2	10	140	
Bonn	9-12	79	6	14	9	2	11	7	29	10	8	173
	12-14	73	2	11	6	3	26	7	44	10	15	189
	14-16	66	4	12	4	5	24	5	32	5	4	161
	16-19	70	3	10	7	5	23	8	39	5	3	173
insg.	72	4	12	7	4	20	7	36	8	7	177	
Bonn-Bad Godesberg	9-12	82	5	15	19	1	2	2	17	1	6	150
	12-14	65	4	9	8	1	18	4	24	4	9	146
	14-16	69	3	12	12	1	4	7	21	2	8	139
	16-18	64	4	3	8	4	14	15	35	0	8	155
insg.	73	4	11	14	1	7	5	22	2	7	146	
Dortmund	11-12	72	14	6	12	1	12	7	27	5	7	163
Düsseldorf	9-12	64	8	6	13	2	20	7	28	2	18	168
	12-14	60	5	6	6	4	38	12	42	12	40	225
	16-19	72	3	4	6	5	36	17	43	4	20	210
	insg.	65	5	5	8	3	31	12	38	6	26	199
Essen	11-13	57	14	10	13	1	11	7	35	6	11	155
Hamm	17-19	74	2	4	5	0	7	5	36	0	13	146
Koblenz	9-12	66	7	7	15	0	15	7	24	4	7	152
	12-14	62	1	5	10	1	28	3	31	1	4	146
	14-16	68	5	6	13	0	17	15	37	0	3	164
	16-19	64	2	6	12	1	12	16	25	1	2	141
insg.	65	4	6	12	1	17	10	28	1	4	148	
Leverkusen	10-12	73	4	19	12	1	8	12	32	0	2	163
	12-14	65	4	14	3	2	9	12	33	1	7	149
	16-18	74	6	10	7	2	11	12	36	0	5	163
	insg.	68	4	14	5	2	9	12	33	1	6	154
Mülheim	10-12	75	38		14			14	42	10		
	12-14	65	29		20			15	41	17		
	14-16	63	38		15			17	50	10		
	16-18	67	25		23			24	39	9		
insg.	68	33		18			17	43	11		189	
Soest	9-12	82	13	25	38	1	20	3	55	5	2	244
	12-14	38	3	7	2	0	21	2	38	4	23	138
	14-16	81	2	12	5	1	7	8	37	1	5	159
	insg.	67	7	14	15	1	16	4	43	4	10	171
Mittel aller Städte und Zeiten		69	5	10	9	2	16	8	33	3	10	165

Anhang-Tabelle 4:

Einkäufer (E) und Nichteinkäufer (NE) nach Gesamtzahl der Tätigkeitsarten und Art der Tätigkeit nach Stadt

Spaltenbezeichnungen: 4 = Stadtbummel, 5 = Behörde, Arzt, Bank, Post, usw., 6 = Freizeit (ohne Stadtbummel), 7 = Ausbildung, Arbeit.

Stadt	absolute Zahl N/NE	% - Anteil der Befragten nach Gesamtzahl der Tätigkeitsarten (einschl. Einkaufen)				Durchschnitt Tätigkeits- arten ohne Einkaufen	% - Anteil der von den Befragten genannten Tätigkeitsarten (ohne Einkaufen)			
		0	1	2	3		4	5	6	7
Aachen	E 752	–	29	46	27	1,09	40	30	32	7
	NE 198	17	52	28	3	1,20	39	33	24	24
Bielefeld ¹	E 154	–	44	40	16	0,78	23	25	26	4
	NE 104	6	64	27	3	1,29	30	42	25	32
Bochum	E 548	–	55	36	10	0,58	20	16	14	8
	NE 264	9	74	16	2	1,11	30	36	23	22
Bonn	E 951	–	34	44	22	0,92	33	21	25	13
	NE 375	4	60	33	3	1,34	43	23	44	24
Bonn- Bad Godesbg.	E 435	–	51	39	8	0,61	17	29	10	5
	NE 160	10	74	14	2	1,09	34	32	21	22
Dortmund ¹	E 122	–	48	34	18	0,77	24	28	19	6
	NE 48	6	65	23	6	1,30	35	46	21	28
Düsseldorf	E 599	–	25	40	35	1,23	40	17	44	12
	NE 316	6	44	38	12	1,60	34	23	51	52
Essen ¹	E 165	–	–	–	–	0,85	30	28	19	8
	NE 125	–	–	–	–	1,34	42	47	17	28
Hamm ²	E 95	–	54	36	10	0,49	35	8	12	4
	NE 33	6	79	15	0	1,08	39	18	12	39
Koblenz	E 387	–	47	39	14	0,68	24	22	19	3
	NE 212	7	76	16	1	1,11	35	20	44	12
Leverkusen	E 378	–	45	48	7	0,62	29	18	14	2
	NE 176	4	60	35	2	1,34	43	35	40	16
Soest	E 207	–	30	36	34	1,14	47	45	18	4
	NE 104	11	67	20	2	1,15	36	18	29	32
Mittel aller Städte	E	–	42	40	18	0,81	30	24	21	6
	NE	8	65	24	3	1,25	37	31	29	28

1 Befragung nur vormittags.

2 Befragung nur spätnachmittags.

Anhang-Tabelle 5:
Tätigkeitstyp beim Innenstadtbesuch nach Stadt und Befragungszeit.

E = Einkauf, Friseur, Reinigung, F = Kultur, Kino, Politik, Café, Restaurant, Sport, Privatbesuch, Verabredung, Stadtbummel, S = Sonstige Erledigungen, Ausbildung, Arbeit.

Stadt	Befragungszeit	Tätigkeitstyp (in %)				
		1 nur E	2 E+F(+S)	3 E+S	4 F(+S)	5 nur S
Aachen	9 - 12	23	40	19	9	10
	12 - 14	19	48	14	13	6
	16 - 19	29	44	11	12	4
	insg.	24	43	15	11	7
Bielefeld	11 - 13	27	23	11	19	20
Bochum	10 - 12	47	3	10	11	29
	12 - 14	34	27	14	14	10
	14 - 16	51	9	7	21	12
	16 - 19	24	37	13	20	7
	insg.	38	20	11	16	15
Bonn	9 - 12	30	28	19	14	8
	12 - 14	19	40	14	20	7
	14 - 16	25	31	11	25	9
	16 - 19	23	39	10	22	7
	insg.	25	34	14	20	8
Bonn- Bad Godesberg	10 - 12	43	14	27	6	10
	12 - 14	38	16	13	25	9
	14 - 16	38	18	15	13	16
	16 - 18	24	37	5	25	8
	insg.	38	18	19	14	11
Dortmund	11 - 12	35	26	12	14	13
Düsseldorf	9 - 12	27	29	10	15	19
	12 - 14	9	37	14	30	10
	16 - 19	15	47	12	21	6
	insg.	17	38	12	22	12
Essen	11 - 13	26	24	10	22	19
Hamm	17 - 19	41	31	4	11	14
Koblenz	9 - 12	31	20	17	17	15
	12 - 14	29	27	7	33	5
	14 - 16	29	34	7	21	9
	16 - 19	34	26	7	26	7
	insg.	31	25	10	25	9
Leverkusen	10 - 12	31	27	16	15	12
	12 - 14	31	24	11	24	10
	16 - 18	30	35	9	14	11
	insg.	31	26	12	20	11
Soest	9 - 12	8	58	18	8	9
	12 - 14	13	28	6	37	21
	14 - 16	41	31	9	13	6
	insg.	21	38	11	19	12
Mittel aller Städte und Zeiten						

Literatur

Im Rahmen der beim Deutschen Städtetag veröffentlichten Dokumentation „Fußgängerbereiche“ (*Monheim* 1975a) wurde eine umfassende Bibliographie zum Thema „Fußgängerbereiche“ und zu den im weiteren Rahmen damit zusammenhängenden Fragen zusammengestellt (610 Titel). Das folgende Literaturverzeichnis beschränkt sich deshalb auf die in der vorliegenden Arbeit zitierte Literatur.

- Abel, A.: *Regeneration der Städte – des Villes – of Towns*. Erlenbach – Zürich 1950.
- Bahrdt, H.-P.: *Die moderne Großstadt*. Hamburg 1961 (2. erw. Aufl. 1969).
- Baier, R., P. Doetsch und H. Kennepohl: *Herleitung und Anwendung von Planungsgrundsätzen für Fußgängerzonen*. In: *Stadt Region Land* 36, Aachen 1976, S. 91 - 132.
- Bartels, D.: *Zwischen Theorie und Metatheorie*. In: *Geographische Rundschau* 22 (1970), S. 451 - 457.
- Beckmann, K.J.: *Fußgängerverkehr in Innenstädten*. Unveröff. Manuskript einer Großen Entwurfsarbeit am Inst. f. Stadtbauwesen der TU Braunschweig, Braunschweig 1973.
- : *Fußgängerbeobachtungen – Einsatzmöglichkeiten als Instrumente zur Entwicklungsbeobachtung*. In: *Stadt Region Land* 46 (1978) S. 1 - 23.
- und H. Habekost: *Gesetzmäßigkeiten der zeitlichen und räumlichen Verteilung von Fußgängerströmen in der Innenstadt Braunschweig*. Unveröff. Berichte i.A. der Stadt Braunschweig, Braunschweig 1976, 1977 (Auswertung 1976/77), 1979 (Auswertung 1978).
- Die Bedeutung der Fußgängerzonen für den Strukturwandel im Einzelhandel*. R. Spannagel, Forschungsstelle für den Handel Berlin, Berlin 1978.
- Die Belegung der abendlichen Aachener Innenstadt – soziologische und städtebauliche Voraussetzungen*. Institut für Städtebau und Landesplanung, Dir. E. Kühn, in Zusammenarbeit mit dem Soziologischen Institut der Reichsuniversität Utrecht. Unveröff. Untersuchungsbericht, Aachen 1968.
- Better Towns with less Traffic*. OECD Conference, Paris 1975, Proceedings, Paris 1975.
- Bishop, D.: *User response to a foot street*. In: *Town Planning Review* 46, (1975), S. 31 - 46.
- Blicive, S.M.: *Pedestrian route choice: A study of walking to work in Munich*. Diss. Michigan 1974.
- Bobek, H.: *Stellung und Bedeutung der Sozialgeographie*. In: *Erdkunde* 2 (1948) S. 118 - 125; wieder abgedr. in: *Storkebaum, W.* (Hg.): *Sozialgeographie*, Darmstadt 1969, S. 44 - 62 (Wege der Forschung LIX).
- Boeminghaus, D.: *Fußgängerzonen – Bereiche und Gestaltungselemente*. Stuttgart 1976.
- Boesler, K.-A.: *Gedanken und Konzept der Politischen Geographie*. In: *Die Erde* 105 (1974) S. 7 - 23; wieder abgedr. in: *Matznetter, J.* (Hg.): *Politische Geographie*, Darmstadt 1977, S. 423 - 459 (Wege der Forschung CCCCXXXI).
- Buchanan, C.: *Verkehr in Städten*. Essen 1964.
- Buchhofer, E., V. Jülich und P. Jüngst: *Innerstädtische Funktionsverlagerungen im Gefolge einer Warenhausniederlassung am Beispiel Marburgs*, Marburg 1977 (Planung – Information H. 6).
- Burano. *Kommunikation, Sozio-Ökonomie, Städtebau. Eine Stadtbeobachtungsmethode zur Beurteilung der Lebensqualität*. Arbeitsbericht von Dellemann, C. u.a., Bonn – Bad Godesberg 1972.
- City Frankfurt*. SAMPLE Handelsforschung GmbH, Hamburg 1972. (Permanent-Research-Programm 1972/II).
- Curdes, G.: *Einzugsbereiche, Kundenstruktur und Warennachfrage in Geschäftszentren des Ruhrgebietes*. In: *Raumf. u. Raumordn.* 32 (1974) S. 167 - 171.
- Danielewski, G.: *Wo der Fußgänger König ist*. Neue Wege der Cityplanung. Düsseldorf 1974.
- Dardel, B. u. a.: *Städtischer Freiraum. Gebaute Umwelt, Sozio-ökonomie, Kommunikation. Beurteilung von Umweltqualitäten alter und neuer Stadtstrukturen*. Behringersdorf 1975.
- Denecke, D.: *Göttingen. Materialien zur historischen Stadtgeographie und zur Stadtplanung. Erläuterungen zu Karten Plänen und Diagrammen*. Göttingen 1979 (Begleitheft zur Ausstellung Göttingen; zugl.: Göttingen. Planung und Aufbau H. 17).
- Denkmalpflege in der Bundesrepublik Deutschland*. Geschichte, Organisation, Aufgaben, Beispiele. Ein Beitrag zum Europäischen Denkmalschutzjahr 1975, München 1974.
- DIERCKE-Weltatlas*: Neubearbeitung, Braunschweig 1974.
- Durth, W.: *Zur gesellschaftlichen Funktion von Kritik und Theorie der Stadtgestaltung*. Diss. Darmstadt 1976.
- : *Thesen zur Kritik der Stadtgestaltung*. In: *Methoden der Stadtgestaltung: Dokumentation Lehre und Studium* 4, TU Berlin, Berlin 1977, S. 103 - 113.

- Einkaufsmagnet Fußgängerzone.** Hg.: Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT), Bonn 1979.
- Die Entwicklung der Göttinger Innenstadt.** Entwurf eines Planungsbildes, Stand Oktober 1974. Göttingen 1974 (Göttingen. Planung und Aufbau H. 20).
- Entwicklungskonzept Altstadt.** Nürnberg 1972 (Beiträge z. Nürnberg-Plan, Reihe G, H. 2).
- Erlangen,** Strukturplanung für die historische Innenstadt. Erlangen 1974.
- Die Erneuerung der Göttinger Innenstadt.** Entwurf eines Planungsleitbildes. Göttingen 1970 (Göttingen. Planung und Aufbau 8).
- Das Experiment Fußgängerzone Saarbrücken.** Erfahrungen und Meinungen im Spiegel einer nachträglichen Nutzerbefragung. M. Zwick, Institut für Entwicklungsforschung und Sozialplanung (isoplan). Saarbrücken 1973.
- Ernst, E.:** Kassel – ein Muster neuzeitlichen Städtebaus. In: Hessen in Karte und Luftbild, Topographischer Atlas Teil I, Neumünster 1969, S. 160.
- Falk, B.:** Methodische Ansätze und empirische Ergebnisse der Kundenforschung in Einkaufszentren (shopping center) unter besonderer Berücksichtigung der Beobachtungsmethode. Berlin 1975 (Betriebswirtsch. Schr. 79).
- Fischer, W.:** Aachen: „Rund um den Hühnerdieb“. In: Baumeister 71 (1974), S. 1086 - 1088.
- Framke, W. und W. Taubmann:** Løkken. Fremdenverkehrsgeographische Analyse eines jütischen Badeortes. Aarhus 1972 (Skrifter fra Geografisk Institut ved Aarhus Universitet 30).
- Franz, L.:** Möglichkeiten zur Reduzierung des Fahrverkehrsaufkommen im Rahmen der Flächennutzungsplanung. In: Stadt, Region, Land 46 (1978) S. 23 - 42.
- Frei, H.:** Untersuchungen zum Gangverhalten im innerstädtischen Einkaufsverkehr. Diss. Darmstadt 1974.
- : Das Bewegungsfeld von Fußgängern in städtischen Kerngebieten. In: Ber. z. Raumf. u. Raumplanung 21 (1977), 3, S. 33 - 40.
- Das Freizeitgeschäft für Handel und Dienstleistungen in der Bundesrepublik Deutschland bis 1985.** Institut für Freizeitwirtschaft und Freizeitinfrastruktur, München 1978.
- Frick, D.:** Wechselwirkungen zwischen Fußgängerverkehr und Gebäudenutzung. Theoretische Einordnung und empirische Abhandlung einer Fallstudie aus der Stadt- und Regionalplanung. Diss. Berlin 1973.
- Friedrichs, J.:** Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. Hamburg 1977.
- Frieling, H.-D.v.:** Erneuerung der Göttinger Innenstadt. Ein Beispiel für die Sicherung des Citywachstums durch kommunale Planung. In: Geographische Rundschau 31 (1979), S. 170 - 178.
- Fußgänger auf der II. Ebene.** Cityerneuerung Offenbach a. M., Stadt Offenbach, Dez. VI, Offenbach 1970.
- Für Fußgänger.** Erfahrungen mit autofreien Geschäftsstraßen. Hg.: Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT), Bonn 1973.
- Fußgängerbereiche.** Planung und Integration. H. Walcha, Institut für Gebietsplanung und Stadtentwicklung (ingesta), Köln 1974 (Beiträge zur Entwicklungsplanung 2).
- Fußgängerstraßen in Essen.** Hg.: Stadtplanungsamt Essen, Essen 1971.
- Fußgängerstraßen und Fußgängerbereiche.** Für und wider. Hg.: BAG (Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels), Köln 1976.
- Fußgängerzonen City Hamburg.** Auswirkungen auf die Straßenverkehrserschließung. Untersuchungsbericht. Bearb. im Institut für Verkehrsplanung und Verkehrswesen der TU München (Prof. Schaechterle) durch G. Krasser, H. Lang und P. Schmitz. Hamburg, Teil I 1973, Teil II 1974.
- Fußgängerzonen in der City Darmstadt.** Erfahrungsbericht eines Bauträgers. Heimbau GmbH, Darmstadt o. J..
- Gad, G.:** Büros im Stadtzentrum von Nürnberg. Ein Beitrag zur City-Forschung, Erlangen 1968 (Erlanger Geographische Arbeiten 23).
- Ganser, K.:** Image als entwicklungsbestimmendes Steuerungsinstrument. In: Stadtbauwelt 26 (1970), S. 104 - 109.
- : Die Rolle der Stadtforschung in der Stadtentwicklungsplanung. In: Stadtbauwelt 29 (1971), S. 12 - 15.
- Garbrecht, D.:** Zu Fuß Gehen – Anmerkungen zu einem alltäglichen Verhalten in der städtischen Umwelt. In: Lammers, G. und E. Reichenbach (Hg.): Verhalten in der Stadt. Institut für Städtebau und Landesplanung, Karlsruhe 1977, S. 225 - 273.
- u. a.: Entscheidungshilfen für die Freiraumplanung. Verhaltenswissenschaftlich-empirischer Teil Band 1 (Text) und Band 2 (Tabellen). Dortmund 1978 (Schriftenr. Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Materialien 4.010/I und 4.010/II).
- Gehl, J. u. a.:** Mennesker til fods. In: Arkitekten 1968, S. 429 - 446.
- u. a.: Studier i Venedig. In: Arkitekten 1972, S. 317 - 332.

- Geipel, R.:** Probleme der Universitätsstadt München. In: Mitt. d. Geogr. Ges. München 57 (1972), S. 7 - 49.
- Geist, J. F.:** Passagen, ein Bautyp des 19. Jahrhunderts. München 1969.
- Gellinek, Ph. O.:** Fußgängerbereiche als Element einer Strategie der Innenstadtverdichtung – gezeigt am Beispiel Mühlheim a. d. Ruhr. In: Stadt Region Land 38, Aachen 1976, S. 1 - 30.
- Generalverkehrsplan der Städte Nürnberg und Fürth**, Teil Nürnberg: Verkehrssystem Altstadt. Hg.: Stadt Nürnberg 1975 (Beiträge zum Nürnberg - Plan, Reihe G, H. 3).
- Gesamtfußwegenetz Bielefeld.** Untersuchung und Planungsvorschlag. Bielefeld 1972 (Planen + Bauen 6).
- Glaser, H. (Hg.):** Urbanistik. Neue Aspekte der Stadtentwicklung. München 1974.
- Göttingen.** Altstadtsanierung 1969 - 1979. Göttingen o. J. (1979) (Göttingen. Planung und Aufbau 27).
- Göttinger Fußgängerzone.** Eine Dokumentation. Göttingen 1979² (¹1977) (Göttingen. Planung und Aufbau 19).
- Gruen, V.:** Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien 1973.
- Grundlagenuntersuchung zur Integration des Fern- und Stadtbahnknotts in die Bonner City.** Teilbericht 1: City, Citybesucher und Verkehr. P. Lukkes, u. a., Vereinigte Bedrijven Bredero, Bonn 1972.
- Günter, R.:** Eine Stadtbeobachtungsmethode. In: Bauwelt 64 (1973), S. 64 - 66.
- Hamerla, H. - J. und K. - G. Noll:** Besucher eines Warenhauses in der Essener Innenstadt. Essen, Gesamthochschule, Fachbereich Architektur, Essen 1974.
- Hantschk, W.:** Geschäfte in Etage und Passage. Eine Studie über die Münchner Innenstadt. In: Stadtbauwelt 20 (1968), S. 1491 - 1495.
- Hartenstein, W. und H. R. Iblher:** Visitors' records: a method of analyzing the flow of people in the C. B. D. In: Urban Core and Inner City, Proceedings of the International Study Week, Amsterdam 1966. Leiden 1967, S. 497 - 502.
- Hartke, W.:** Die Passage. Ein neues Element der Stadtlandschaft. In: Frankfurter Geographische Hefte 37, Frankfurt 1961, S. 297 - 310.
- Hartmann, R.:** Das räumliche Verhalten junger nordamerikanischer Touristen in Bayern – Ein Beispiel für Städtetourismus. Unveröff. Diplomarbeit, München 1976.
- Hartog, R.:** Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert. Stuttgart 1962 (Schriftenreihe des Vereins zur Pflege Kommunalwiss. Aufgaben e. V. Berlin 6).
- Haubrich, H.:** Fußgängerbereiche. Westermann Planspiel. Braunschweig 1974.
- Heidemann, C.:** Gesetzmäßigkeiten städtischen Fußgängerverkehrs. Bad Godesberg 1967 (Forschungsarbeit aus dem Straßenwesen, N. F. 68).
- Heinemeyer, W. F.:** The urban core as a centre of attraction. In: Urban Core and Inner City, Proceedings of the International Study Week, Amsterdam 1966, Leiden 1967, S. 82 - 99.
- Heuer, H. und R. Schäfer:** Stadtflicht. Instrumente zur Erhaltung der städtischen Wohnfunktion und zur Steuerung von Stadt-Umland-Wanderungen. Stuttgart usw. 1978 (Schriften des DIfU 62).
- Heyn, E.:** Zerstörung und Aufbau der Großstadt Essen. Bonn 1955 (Arb. zur Rhein. Landeskunde 10).
- Hildebrandt, D.:** Die Straße als Massenmedium. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 22. 2. 1968.
- Hinweise für die städtebauliche Planung von Parkbauten für Kernbereiche.** Bearb.: ARGEBAU = Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder, Fachkommission „Städtebau“. In: GABI Baden-Württemberg 1974, 4, S. 92 - 96.
- Hövelmann, A. H.:** Verkehrsberuhigung in den Niederlanden. In: Verkehrsberuhigung. Ein Beitrag zur Stadterneuerung. Bonn 1979, S. 231 - 240 (Schriftenr. „Städtebauliche Forschung“ des BM für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 03.071).
- Hübschmann, E. W.:** Die Zeil. Sozialgeographische Studie über eine Straße. Frankfurt 1952. (Frankfurter Geogr. Hefte 26).
- Ideenwettbewerb Fußgängerbereich Duisburg Innenstadt.** Duisburg 1977.
- Innenstadt Düsseldorf –**Bericht und Zielvorstellungen. Düsseldorf 1974 (Beiträge zur Stadtentwicklung und Stadtforschung 8).
- Die Innenstädte haben sich behauptet.** Untersuchung Kundenverkehr der BAG. In: BAG-Nachrichten 12 (1962), 12, S. 3 - 6.
- Innenstadt und Erneuerung.** Eine soziologische Analyse historischer Zentren mittelgroßer Städte. U. Herlyn, u. a. Bonn - Bad Godesberg 1972 (Schriftenr. „Städtebauliche Forschung“ des BM für Städtebau und Wohnungswesen 03.007).
- Jacobs, J.:** Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Bauwelt Fundamente 4, Berlin, Frankfurt, Wien 1963.

- Jansen, A. C. M.:* On theoretical foundations of policy-oriented Geography. In: *TESG* 67 (1976), S. 342 - 351.
- Jensen, H.:* Die Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses und der Altstadtstruktur. Ihre Anpassung an die Erfordernisse unserer Zeit. In: *DV Mitteilungen*. Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung 1968, 4, S. 8 - 11.
- Jong, R. de:* Wiedereroberung der Straße? Sozialökonomische Entwicklung im neunzehnten und zwanzigsten Jahrhundert. In: *Die Straße – Form des Zusammenlebens*. Ausstellungskatalog. Düsseldorf 1973, S. 15 - 23.
- Jülich, V. und P. Jüngst:* Freizeit und Kommunikation auf dem Marburger Flohmarkt – Ein Beitrag zur Wiederbelebung unserer Innenstädte. In: *Wahrnehmung und Nutzung städtischer Umwelt*. Kassel 1977, S. 72 - 130 (*Urbs et Regio* 6, 1977, *Kasseler Schr. zur Geogr. und Planung*).
- Jüngst, P., T. Rhode-Jüchtern und H. J. Schulze-Göbel:* Wahrnehmung und Nutzung innerstädtischer Versorgungsbereiche am Beispiel Marburgs – Ein Selbstversuch zum Verhältnis von theoretischem Anspruch und ‚eigentlicher Arbeit‘ in der geographischen Verhaltensforschung. Kassel 1977, S. 132 - 171 (*Urbs et Regio* 6, 1977, *Kasseler Schr. zur Geogr. und Planung*).
- Jüngst, P., H. Schulze-Göbel und P. Zöfel:* Verkehr und Einkauf als Einflußgrößen innerstädtischer Funktionen. Ergebnisse einer intergrierten Verkehrs- und Einkaufsbefragung in der Marburger Oberstadt. Marburg 1973 (*Planung-Information* 4/74).
- Jüngst, P. u. a.:* Bewertung und Nutzungsdifferenzierung innerstädtischer Versorgungsbereiche am Beispiel Marburgs. Marburg 1976 (*Planungs-Information* 5/76).
- Kemper, F. - J.:* Verödete Städte? Die Innenstadt als Freizeitraum. In: *Werk und Zeit* 23 (1974), 10, S. 4.
- : Inner- und außerstädtische Naherholung am Beispiel der Bonner Bevölkerung. Ein Beitrag zur Geographie der Freizeit. Bonn 1977 (*Arbeiten zur rheinischen Landeskunde* 42).
- Köln.* Stadtentwicklungsplanung. Gesamtkonzept. Köln 1978.
- Kraus, T.:* Die Altstadtbereiche westdeutscher Großstädte und ihr Wiederaufleben nach der Kriegszerstörung. In: *Erdkunde* 7 (1953), S. 94 - 99.
- Kühn, A.:* Geographie, Angewandte Geographie und Raumforschung. In: *Erde* 93 (1962), S. 170 - 186.
- : Möglichkeiten und Grenzen der Angewandten Geographie. In: *Angewandte Geographie (Scheu-Festschr.)*, Nürnberg 1966, S. 27 - 33 (*Nürnberger Wirtsch. - u. Sozialgeogr. Arb.* Bd. 5).
- Kuhn, W.:* Geschäftsstraßen als Freizeitraum. Synchrone und diachrone Überlagerung von Versorgungs- und Freizeitfunktion, dargestellt an Beispielen aus Nürnberg. Kallmünz 1979 (*Münchner Geogr. Hefte* 42) (a).
- : Wechselbeziehungen zwischen Einkaufen und Freizeit in Fußgängerbereichen – Nürnberg als Beispiel. In: *Freizeitverhalten in verschiedenen Raumkategorien*. Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie 3, Trier 1979, S. 45 - 78 (b).
- Lamy, B.:* The use of the inner city of Paris and social stratification. In: *Urban Core and Inner City, Proceedings of the international Study Week, Amsterdam 1966*. Leiden 1967, S. 356 - 367.
- Lehmbrock, J. und W. Fischer:* An die Verfasser der Charta von Machu Pichu In: *Stadtbauwelt* 62 (1979), S. 138.
- Lenz-Romeiss, F.:* Freizeitraum Stadt. In: *W. Peht* (Hg.): *Die Stadt in der Bundesrepublik Deutschland*. Stuttgart 1974, S. 281 - 294.
- Lewis, G. J.:* Pedestrian flows in the central area of Leicester: A study in spatial behavior. In: *East Midland Geographer* 6 (1974), S. 79 - 91.
- Ludmann, H.:* Fußgängerbereiche in deutschen Städten. Beispiele und Hinweise für die Planung. Zusammengestellt von der Planerzusammenkunft des Deutschen Städtetages. Planthemen und Systematik: *H. Adrian*. Köln 1972.
- Lynch, K.:* *Das Bild der Stadt*. Gütersloh 1968.
- Machtemes, A.:* Raum für Fußgänger. Ein Beitrag zur Stadtplanung. Materialband, Teil I, Teil II. Dortmund 1977 (*Materialien zur Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen*).
- : Raum für Fußgänger – Straße und Stadtgestalt. Düsseldorf 1978 (*Forschungsarb. i. A. des Innenministers NW*).
- : Raum für Fußgänger in Wohnbereichen. Düsseldorf 1978 (*Forschungsarb. i. A. des Innenministers NW*).
- Marchand, B.:* Pedestrian traffic planning and the perception of the urban environment: a French example. In: *Environment and Planning A*, 1974, S. 491 - 507.
- Menke, R.:* Stadtverkehrsplanung. Ein neues Konzept für die städtische Generalverkehrsplanung. Stuttgart 1975 (*Schriften des DfU* 53).
- : Verkehrsplanung – für wen? Der Vertrauensschwund in die Verkehrsplaner als Signal für eine notwendige Umorientierung. In: *Stadtbauwelt* 53 (1977), S. 19 - 23.

- Meschede, W.:** Kurzfristige Zentralitätsschwankungen eines großstädtischen Einkaufszentrums – Ergebnisse von Kundenbefragungen in Bielefeld. In: *Erdkunde* 28 (1974), S. 207 - 216.
- Meyer, G.:** Junge Wandlungen im Erlanger Geschäftsviertel. Ein Beitrag zur sozialgeographischen Stadtforschung unter besonderer Berücksichtigung des Einkaufsverhaltens der Erlanger Bevölkerung. Erlangen 1978 (Erlanger Geogr. Arb. 39).
- Mielitz, G.:** Der Fußgängerverkehr in Einkaufszentren Westberlins. In: *Raumforschung und Raumordnung* 21 (1963), S. 14 - 17.
- Mit weichen Maßnahmen kann eine stärkere Benutzung des Fahrrades im Nahverkehr unterstützt werden?** Ges. für Landeskultur GmbH, Bremen. Bonn 1978 (Schriftenr. „Städtebauliche Forschung“ des BM für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 03.066).
- Monheim, H.:** Verkehrsberuhigung – Von verkehrstechnischen Einzelmaßnahmen zum städtebaulichen Gesamtkonzept. In: Verkehrsberuhigung. Ein Beitrag zur Stadterneuerung. Bonn 1979, S. 19 - 47 (Schriftenr. „Städtebauliche Forschung“ des BM für Raumordnung Bauwesen und Städtebau 03.071) (a).
- – – : Grundzüge einer alternativen Stadtverkehrsplanung. In: *Verkehr in der Sackgasse – Kritik und Alternativen, Technologie und Politik* 19, Hamburg 1979, S. 71 - 128 (b).
- Monheim, R.:** Fußgängerbereiche in deutschen Städten. In: *Informationen* 23 (1973), S. 27 - 41 (a).
- – – : Entwurf einer Zielhierarchie für Fußgängerbereiche. In: *Informationen* 23 (1973), S. 415 - 427 (b).
- – – : Fußgänger und Fußgängerstraßen in Düsseldorf. Zur Feldarbeit im Geographieunterricht. In: *Geographische Rundschau, Beiheft* 3 (1973), 3, S. 56 - 64 (c).
- – – : Fußgängerbereiche setzen sich durch – über 200 Stadtzentren haben Fußgängerstraßen. Ergebnisse einer Umfrage. In: *Der Städtetag* 27 (1974), S. 62 - 69 (a).
- – – : Fußgängerbereiche – zunehmend auch in Klein- und Mittelstädten. In: *Städte- und Gemeinderat* 28 (1974), S. 99 - 104 (b).
- – – : Fußgängerbereiche. *Werk und Zeit – Forum* 3/1974. In: *Werk und Zeit* 23 (1974), 8/9, S. 6 - 7 (c).
- – – : Freizeitaktivitäten beleben Fußgängerbereiche. In: *Baumeister* 71 (1974), S. 1092 - 1096 (d).
- – – : Fußgängerbereiche. Bestand und Entwicklung. Köln 1975. (Reihe E, DST-Beiträge zur Stadtentwicklung 4) (a).
- – – : Sind unsere Fußgängerbereiche schon zu groß? In: *Kommunalpolitische Blätter* 27 (1975), S. 951 - 955 (b).
- – – : Fremdenverkehrsgeographie oder Geographie des Freizeitverhaltens? In: *Geographische Rundschau* 27 (1975), S. 519 - 521 (c).
- – – : Das Verhalten von Parkhausbenutzern in der Münchner Innenstadt. Unveröff. Bericht, Bonn, München 1975 (d).
- – – : Stadtzentren in Unterrichtsreihen. Konzeptionen und Ergebnisse sozialgeographischer Feldarbeit. In: *Beiheft Geographische Rundschau* 7 (1977), 2, S. 59 - 60 (a).
- – – : Fußgängerbereiche: Von ‚kraftverkehrsfreien Kaufstraßen‘ zur sozialen Mitte. In: *Transfer* 3, Köln, Opladen 1977, S. 134 - 154 (b).
- – – : Von der Fußgängerstraße zur Fußgängerstadt. Grundlagen, Ziele und Konzeptionen einer dynamischen Stadtentwicklung. In: *Peters, P.* (Hg.): *Fußgängerstadt*, München 1977, S. 11 - 34 (spanische Ausgabe: *De la calle a la ciudad para peatones. Bases, objetivos y concepciones para un desarrollo dinámico de la ciudad.* In: *Peters, P.* (Hg.): *La ciudad peatonal*, Barcelona 1979, S. 11 - 32) (c).
- – – : Koexistenz als Verkehrssystem: Modell einer Fußgängerstadt, dargestellt am Beispiel Bonn. In: *Peters, P.* (Hg.): *Fußgängerstadt*, München 1977, S. 112 - 123 (spanische Ausgabe: *Coexistencia como sistema de tráfico: Modelo de una ciudad para peatones, ilustrado con el ejemplo de Bonn.* In: *Peters, P.* (Hg.): *La ciudad peatonal*, Barcelona 1979, S. 105 - 115) (d).
- – – : Müssen Fußgängerbereiche ein Alptraum sein? In: *Baumeister* 75 (1968), S. 162 - 163 (wieder abgedr. in: *BAG Nachrichten* 18 (1978), 8, S. 6 - 7).
- – – : Wohnungsversorgung und Wohnungswechsel in der Großstadt – Probleme einer mobilen Gesellschaft aus siedlungs- und sozialgeographischer Sicht. In: *Geographische Rundschau* 31 (1979), S. 17 - 28 (a).
- – – : Die Stadt als Fremdenverkehrs- und Freizeitraum. In: *Freizeitverhalten in verschiedenen Raumkategorien*, Trier 1979, S. 7 - 43 (Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie 3) (b).
- Müller, K. W.:** Keine Veranlassung zu Pessimismus. – Bemerkungen zur BAG-Untersuchung Kundenverkehr aus der Sicht der öffentlichen Verkehrsunternehmen. In: *BAG Nachrichten* 17 (1977), 12, S. 19 - 22.
- Müller, P.:** Fußgängerverkehr in Wohnsiedlungen. Forschungsberichte aus dem Forschungsprogramm des Bundesverkehrsministeriums und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., Bonn 1971 (Straßenbau und Verkehrstechnik 121).

- : Fußgängerverkehr in Wohnsiedlungen. In: Deutsche Bauzeitung 1973, S. 1713 - 1734.
- Müller, R.: Probleme des Nutzungswandels in der Nürnberger Altstadt. In: Die Altstadt als großstädtischer Mittelpunkt. Nürnberg 1975, S. 45 - 60 (Nürnberger Wirtschafts- und sozialgeographische Arbeiten 24).
- Müller, W. H.: Kraftverkehrsfree Kaufstraßen. Möglichkeiten und Grenzen. In: Ingesta Report 1968, 3, S. 4 - 7.
- Mulzer, E.: Der Wiederaufbau der Altstadt von Nürnberg 1945 - 1970. In: Mitt. der Fränk. Geogr. Ges. 19 (1972), S. 1 - 225.
- Niemeier, G.: Citykern und City. In: Erdkunde 23 (1969), S. 290 - 306.
- Orgeig, H. D.: Der Einzelhandel in den Cities von Duisburg, Düsseldorf, Köln und Bonn. Wiesbaden 1972 (Kölner Forsch. z. Wirtschafts- und Sozialgeographie 17).
- Partzsch, D.: Zum Begriff der Funktionsgesellschaft. In: Mitt. d. Dt. Verb. f. Wohnungswesen, Städtebau u. Raumplanung 1964.
- Patellis, S.: Innenhöfe in der Münchner Altstadt. „Öffnet die Höfe“ – Aktion zur besseren Ausnutzung städtischer Räume. Initiative: Münchner Forum, Arbeitskreis „Wirtschaft und Funktion der Münchner Innenstadt“. In: Baumeister 68 (1971), S. 864 - 865.
- Peters, P.: Stadt für Menschen. Ein Plädoyer für das Leben in der Stadt. München 1973.
- : Sind Fußgängerzonen nur für die Käufer da? In: Garten und Landschaft 84 (1974), S. 690 - 694.
- Petzoldt, H.: Fußgängerstraßen am Beispiel der Innenstadt Nürnbergs. In: Geographische Rundschau 23 (1971), S. 192 - 199.
- : Innenstadt-Fußgängerverkehr. Räumliche Verteilung und funktionale Begründung am Beispiel der Nürnberger Altstadt. Nürnberg 1974 (Nürnberger Wirtschafts- und Sozialgeogr. Arb. 21).
- Pieper, F.: Grundlagen für die Planung von Fußgängerbereichen und Parkbauten in Innenstädten. In: K. Giesen (Hg.) Straßennetze in Städten, Haus der Technik, Vortragsveröff. 109, Essen 1967, S. 45 - 54.
- Pöhlmann, W.: Organisation und Funktionsweise innerstädtischer Fußgängerzonen – unter besonderer Berücksichtigung der Annastraße in Augsburg. Unveröff. Staatsarbeit, München 1973.
- Poschwatta, W.: Wohnen in der Innenstadt. Strukturen, neue Entwicklungen, Verhaltensweisen, dargestellt am Beispiel der Stadt Augsburg. Neusäß/Augsburg 1977 (Augsburger Sozialgeogr. Hefte 1).
- Preiser, W. F. E.: Übersicht über umweltpsychologische Konzepte mit zwei Fallstudien über Fußgängerverhalten in öffentlichen Räumen. In: G. Lammers und E. Reichenbach (Hg.): Verhalten in der Stadt. Institut für Städtebau und Landesplanung, Karlsruhe 1977, S. 59 - 92.
- Reilstab, U.: Straße frei! Experiment für Stadtverbesserer. Zürich, München 1976.
- : Aktion „Fröhlicher Sommer“ in Zürich. In: Peters, P. (Hg.): Fußgängerstadt, München 1977, S. 155 - 159.
- Rhode-Jüchtern, T.: Geographie und Planung. Eine Analyse des sozial- und politikwissenschaftlichen Zusammenhanges. Marburg 1975 (Marburger Geogr. Schr. 65).
- Riesenbeck, B.: Räumliche Analyse der Leverkusener City und ihres Einzugsbereiches. Unveröff. Staatsarbeit, Bonn 1976.
- Rönnebeck, R.: Stadterweiterung und Verkehr im neunzehnten Jahrhundert. Stuttgart, Bern 1971 (Schriftenr. d. Inst. f. Städtebau der Technischen Hochschulen und Universitäten 5).
- Schaechterle, K.: Verkehrsentwicklung in deutschen Städten. München o. J. (ADAC-Schriftenreihe Straßenverkehr 6).
- Schaetzle, C.: Finanzierung und Durchführung neuer Stadtzentren. In: Wirtschaftliche Aspekte der Stadtplanung, Städtebauliche Beiträge, München 1971, 2, S. 124 - 134.
- Schaffer, F. und W. Pöhlmann: Besucherverhalten in Fußgängerzonen. Beobachtungen in der Annastraße im Stadtzentrum von Augsburg. In: Mitt. der Geogr. Ges. in München 60 (1975), S. 37 - 54.
- Schmeißner, H.: Nürnbergs Wiederaufbau. In: Garten und Landschaft 84 (1974), S. 437 - 439.
- Schöller, P.: Die deutschen Städte. Wiesbaden 1967 (Erdkundliches Wissen 17).
- : Unterirdischer Zentrenausbau in japanischen Städten. In: Erdkunde 30 (1976), S. 108 - 125.
- Schütze, G.: Untersuchung „Kundenverkehr“ der Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e. V.. Vergleich zwischen den 11 größten Städten der Bundesrepublik (ohne Berlin). In: BAG Nachrichten 6 (1966), 5, S. 3 - 8.
- : Anteil der Fußgänger unter den Besuchern des städtischen Einzelhandels. In: BAG-Nachrichten 13 (1973), 10, S. 18 - 19 (a).
- : Anteil der Auto-Benutzer unter den Besuchern des städtischen Einzelhandels. In: BAG-Nachrichten 13 (1973), 11, S. 10 - 11 (b).
- : Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei der Einkaufsfahrt. In: BAG-Nachrichten 13 (1973), 12, S. 3 - 4 (c).

- : Sperrung der Innenstädte vom Autoverkehr? In: BAG-Nachrichten 14 (1974), S. 8 - 12.
- : Fußgängerstraßen im Spiegel der Kritik. In: BAG-Nachrichten 15 (1975), 8, S. 12 - 13.
- : Nun kritisiert mal schön. Zwischen Fußgängerstraßen-Euphorie und der Verteufelung als „Kaufhausrennbahn“ liegt die Bandbreite der Kritik. In: BAG-Nachrichten 18 (1978), 8, S. 8 - 10.
- Schulz-Heising, J.:** Innerstädtische Fußgängerbereiche. Auswirkungen auf Wohnqualität, Attraktivität und Nutzung. Beispiel Mülheim a. d. Ruhr. Dortmund 1978 (Schriftenr. Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. Materialien 4.015).
- Schwertfeger, W.:** Wer geht schon heute noch zu Fuß . . . – Ein Beitrag zur Korrektur eines Planerweltbildes. In: Verkehrsberuhigung. Bonn 1979, S. 61 - 74 (Schriftenr. „Städtebauliche Forschung“ des BM für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 03.071).
- Sicherheit für den Fußgänger.** Vorschläge für die kommunalen Bemühungen um die Verkehrssicherheit. Ergebnisse und Schlußfolgerungen aus dem Städtewettbewerb 1975. Hg.: BM Verkehr, ADAC, o. O. u. J. (München 1977).
- Siedlungsstrukturelle Folgen der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen in Kernbereichen.** Bericht zur Vorstudie, Heinz W. u. a. Studiengruppe Wohnungs- und Stadtplanung (Unveröff.) Frankfurt 1975.
- Siedlungsstrukturelle Folgen der Errichtung verkehrsberuhigter Zonen in Kernbereichen.** Heinz, W. u. a., Studiengruppe Wohnungs- und Stadtplanung Frankfurt. Bonn - Bad Godesberg 1978 (Schriftenr. „Städtebauliche Forschung“ des BM für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 03.065).
- Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk:** Gebietsentwicklungsplan. Regionale Infrastruktur. Entwurf. Essen 1972.
- Sieverts, T.:** Vom Denkmalschutz über Stadtbildpflege zur Stadtgestaltungspolitik. In: Stadtbauwelt 48 (1975).
- Spannagel, R.:** Strukturwandel im Einzelhandel durch Fußgängerzonen. FfH Mitteilungen, Hg. von der Forschungsstelle für den Handel Berlin, NF XX (1979), 1.
- Skrzypczak-Spak, M.:** Der Fußgängerverkehr in den Städten und seine Erschließungsmöglichkeiten. Diss. Hannover 1961.
- : Der Fußgängerverkehr bestimmt die Stadtstruktur. In: Baumeister 59 (1962), S. 351 - 366.
- Soldner, H.:** Die City als Einkaufszentrum im Wandel von Wirtschaft und Gesellschaft. Berlin 1968 (Betriebswirtschaftliche Schriften 27).
- „Spitalerstraße“ – Kommentar zur Untersuchung für die Freie und Hansestadt Hamburg.** Schaefer-Marktforschung, Unveröff. Bericht, Hamburg 1971.
- Stadtgeographisches Praktikum,** Wintersemester 1964/65. Leitung: W. Kuls und H. Hahn. Unveröff. Bericht, Bonn 1965.
- Stadtplanung und Denkmalpflege.** Entschließung des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 6. 10. 1966. In: Städtische Kulturpolitik. Köln 1971, S. 85 - 90 (Neue Schriften des Deutschen Städtetages 26) (zuerst in: Der Städtetag 19 (1966), S. 585 f.).
- Stadtsanierung Ahlen.** Gutachten Teil II: Gewerbeplanung. Institut Gewerbebetriebe im Städtebau (ingesta), Düsseldorf, Köln 1969.
- Stadtentwicklungsplan Innenstadt.** Dezernat Planung, Frankfurt 1976.
- Static form versus dynamic function.** Report of Section 3. In: Urban Core and Inner City, Proceedings of the International Study Week, Amsterdam 1966, Leiden 1967, S. 533 - 536.
- Steinmüller, G.:** Der Münchner Stadtkern. Eine sozialgeographische Studie. In: Mitt. der Geogr. Ges. in München 43 (1958), S. 7 - 45.
- Straße und Platz.** Das Gesicht unserer Stadt – Gestaltung und Funktion. Ausstellungskatalog. Hg.: Heidelberger Kunstverein. Heidelberg 1975.
- Strukturgerechte Verkehrsbedienung der Kernstadt – Stellungnahme des Forschungsausschusses „Raum und Verkehr“ der Akademie für Raumforschung und Landesplanung.** In: Die Kernstadt und ihre strukturgerechte Verkehrsbedienung. Hannover 1974, S. 167 - 170 (Veröff. der Akademie für Raumf. und Landesplanung, Forsch. u. Sitzungsber. 92).
- Tesdorpf, J. C.:** Stadt Singen. Materialien zur Umwidmung der Scheffelstraße in eine Fußgängerzone. Geographisches Institut II der Universität Freiburg, Freiburg o. J. (1973).
- : Die Mikroanalyse. Eine Anleitung für stadtgeographische Praktika und Schüler-Arbeitsgemeinschaften. In: Freiburger Geogr. Mitt. 1974, H. 1/2, S. 33 - 96.
- Toepler, H.:** Die Bonner Geschäftsstraßen. Räumliche Anordnung, Entwicklung und Typisierung der Geschäftskonzentration. Bonn 1968 (Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde 26).
- : Fußgängerzählungen als Mittel zur Erfassung der Stadtstruktur und für die Stadtplanung. In: Zeitschr. f. Wirtschaftsgeographie 1972, 1, S. 14 - 17.
- Trieb, M. und A. Markelin:** Stadtbild in der Planungspraxis Stadtgestaltung. Vom Flächennutzungsplan bis zur Ortsbausatzung als Element der kommunalen Arbeit. Stuttgart 1976 (Veröff. der Forschungsgemeinschaft Bauen und Wohnen, Stuttgart, 104).

- Tzschaschel, S.:* Der öffentliche Bereich der Münchner Fußgängerzone als Raum sozialen Verhaltens. Unveröff. Diplomarbeit, München 1977.
- : Der innerstädtische Fußgängerbereich als Rahmenbedingung für Freizeitverhalten – eine Analyse der Verhaltensspielräume in kleinräumigen Strukturen der Münchner Fußgängerzone. In: Freizeitverhalten in verschiedenen Raumkategorien, Trier 1979, S. 79 - 100 (Materialien zur Fremdenverkehrsgeographie 3).
- Untersuchungsbericht über die Fußgängerzone in Lemgo.* Engelbert-Kämpfer-Gymnasium, Erdkunde-Grundkurs 11. 2. (1976), Kursleiter: *W. Eilmes.* Vervielfältigt durch die Alte Hansestadt Lemgo, Lemgo 1976.
- Die Verkehrserschließung der Frankfurter City.* Vorbericht zum Stadtteilentwicklungsplan Innenstadt. Frankfurt 1974.
- Vergleichende Interpretation der Untersuchungsdaten der City Hamburg mit den Hamburger Einkaufszentren Alstertal, Elbe-Einkaufszentrum, Hamburger Straße.* SAMPLE Handelsforschung GmbH, Hamburg 1973 (Permanent-Research-Programm 1973/II).
- Verkehrsberuhigung.* Ein Beitrag zur Stadterneuerung. Bonn 1979. (Schriftenr. „Städtebaul. Forschung“ des BM für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 03.071).
- Vidolovitz, L.:* Fußgänger im öffentlichen Raum – Urban Design in Theorie und Praxis, Stuttgart 1977 (Techn. Diss. Stuttgart 1976).
- Vogel, H. - J.:* Die Straße – Form des Zusammenlebens. Eröffnungsansprache in der Städtischen Kunsthalle Düsseldorf. Pressemit. des Bundesmin. für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung, Bonn 1973.
- Vogel, H.:* Das Einkaufszentrum als Ausdruck einer kulturlandschaftlichen Innovation, dargestellt am Beispiel des Böblinger Regionalzentrums. Trier 1978 (Forsch. z. deutschen Landesk. 209).
- Wachholz, F.:* Untersuchung Kundenverkehr 1976. In: BAG Nachrichten 17 (1977), 10, S. 16 - 18.
- Weeber, H.:* Als Fußgänger in der City. Leistungsbereitschaft, Zeitaufwand und beeinflussende Faktoren beim Einkaufsweg in der Innenstadt. Diss. Stuttgart 1973.
- Wege in der City.* Untersuchungen über das Verhalten von Besuchern und Verbrauchern in der Düsseldorfer Innenstadt. Institut für angewandte Sozialwissenschaft (INFAS), unveröff. Bericht, Bad Godesberg 1967.
- Wege in der Essener City.* Untersuchung über das Verhalten von Besuchern und Verbrauchern in der Essener Innenstadt. Institut für angewandte Sozialwissenschaft (INFAS), unveröff. Bericht, Bad Godesberg 1968.
- Wege zur menschlichen Stadt.* Entschließung des Deutschen Städtetags. In: Wege zur menschlichen Stadt. Köln 1973, S. 91 - 96 (Neue Schriften des Deutschen Städtetags 29).
- Wohnen in Fußgängerbereichen.* Untersuchungen zur Nutzung innerstädtischer Freiräume am Beispiel der Innenstadt Mülheim/Ruhr. Bericht 1: Grundergebnisse der Haushaltsbefragung vom März 1974; Bericht 2: Grundergebnisse der Passantenzählungen und Passantenbefragungen vom März 1974; Bericht 3: Grundergebnisse der Befragungen vom September 1974 und Vergleich mit den Ergebnissen vom März 1974; Bericht 4: Detailanalysen. Institut für angewandte Sozialwissenschaften (INFAS), unveröff. Berichte, Bonn-Bad Godesberg 1974 - 75 (vgl. *Schulz-Heising* 1978).
- Wolf, K.:* Stadtteil-Geschäftsstraßen. Ihre geographische Einordnung, dargestellt am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main. Frankfurt 1969 (Rhein-Mainische Forschungen 67).
- Zur Diskussion:* Freiburg Innenstadt. Freiburg 1971. Fortgeschriebene Neuauflage, Freiburg 1975.