

**M1-Studienprojekt
2019/2020
WALKABILITY IN
AUSGEWÄHLTEN
QUARTIEREN**

Impressum

Studienprojekt: M1-Studienprojekt: Walkability in ausgewählten Quartieren in Hamburg
Abgabe: 19. März 2020
Lehrende: Prof. Dr. Jörg Pohlen
Evgenia Yosifova, M.Sc
Lehrstuhl: Stadtentwicklung und Quantitative Methoden der Stadt- und Regionalforschung
Semester: Wintersemester 2019/20
Studiengang: Stadtplanung Master

Studierende: Matteo Benvenuti 6069677
Finja de Buhr 6040385
Paulina Domke 6039654
Jannik Gramm 6062354
Franziska Huber 6043015
Kilian Lober 6069685
Thies Lübsen 6069715
Atte Mäki 6064578
Arjama Mukherjee 6063598
Khashayar Sadri 6069677
Michel Slottag 6014902
Jacob Sürrie 6069731

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichern wir, die vorliegende Arbeit eigenständig verfasst zu haben. Alle von uns verwendeten Hilfsmittels sind angegeben. Die Stellen der Arbeit, die dem Wortlaut oder dem Sinn anderer Werke entnommen sind, wurden unter Angabe der Quellen und nach den üblichen Regeln des wissenschaftlichen Zitierens kenntlich gemacht.

Hamburg, 19. März 2020

Alle Karten sind genordet.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
2	Methodik	8
3	Diskussions- und Forschungsstand	10
	3.1 Gesundheit in der Stadt & Umweltgerechtigkeit	10
	3.2 Walkability	11
	3.3 Stand der aktuellen Forschung	11
	3.4 Städte für Menschen nach Jan Gehl	12
	3.5 Sicherheit im öffentlichen Raum	14
	3.6 Barrierefreiheit	15
4	Erhebung und Analyse	17
	4.1 Stadtteilprofile	17
	4.2 Begehung	24
	4.3 Kriterienkatalog	26
	4.4 HAW: Befragung der Bürger*innen	29
	4.5 Expert*inneninterviews	31
	4.5.1 Verkehrsplanung aus der Fußgänger*innenperspektive	32
	4.5.2 Sicherheit im öffentlich Raum	33
	4.5.3 Weitere Fachexpert*innen Interviews	34
	4.6 Walkability Index	36
	4.7 Zwischenfazit	39
5	Konzept	41
	5.1 Gestaltung der Gehwege	41
	5.2 Gestaltung der Straßenräume	42
	5.3 Gestaltung des öffentlichen Raums	50
	5.4 Mobilität	55
	5.5 Zusammenfassung	61
6	Fazit & Reflexion	64
7	Literaturverzeichnis	70
8	Abbildungsverzeichnis	73
	Anhang	75

1. Einleitung

„Wir sind zwar mobiler als je zuvor geworden, aber die (Fort-) Bewegung vollzieht sich weitgehend motorisiert. Autos, Rolltreppen, Fahrstühle lassen uns passiv werden, aktive Bewegung geschieht in unserem Alltag nicht mehr automatisch.“
(Tran, Schmidt 2014, 63)

Körperliche Bewegung und der Gesundheitszustand von Menschen, sowie ihr sozialer Status sind eng miteinander verbunden. Regelmäßige körperliche Aktivität stellt eine wichtige Voraussetzung für einen gesunden Lebensstil dar und beugt effektiv Krankheiten wie Krebs, Diabetes und Herzinfarkte vor (WHO 2018, 12). Die Häufigkeit körperlicher Bewegung wird dagegen wesentlich vom sozialen Status eines Menschen beeinflusst. Das heißt, dass sich Menschen aus sozial benachteiligten Gruppen weniger häufig bewegen als Menschen mit einem höheren sozialen Status (Bucksch, Schneider 2014b, 47).

Einen großen Einfluss auf die Häufigkeit körperlicher Bewegung hat das Lebens- und Wohnumfeld, dass in sozial benachteiligten Stadtteilen und Quartieren oft durch einen Mangel an Erholungsflächen, einer schlechteren Sicherheitslage sowie erhöhter Lärm- und Schadstoffmengen gekennzeichnet ist (vgl. Gesunde Quartiere 2020a). Daher erlangt die Bewegungsförderung seit einigen Jahren auch in der Verkehrs- und Stadtplanung zunehmend an Bedeutung. Studien belegen zudem, dass sich das Krankheitsrisiko bereits durch minimale Bewegungsumfänge und -intensitäten verringert (vgl. Bucksch, Schneider 2014a).

Der Walkability-Begriff beschreibt vor diesem Hintergrund eine Möglichkeit der Bewegungsför-

derung auf der Ebene eines Wohnquartiers. Ziel ist die bewegungsfreundliche und -förderliche Gestaltung des Quartiers, in dessen Fokus das Zufußgehen und Fahrradfahren steht (Bucksch, Schneider 2014a, 18ff). Dabei geht es nicht nur um die freizeithlichen Bewegungsaktivitäten sondern vielmehr um die bewegungsfreundliche Verkehrsmittelwahl bei der persönlichen Mobilität. Walkability beeinflusst nachhaltig die psychische und physische Gesundheit der Bewohner*innen und wirkt sich damit auch auf die Lebensqualität und das soziale Zusammenleben in einem Quartier aus. Darüber hinaus trägt die nicht-motorisierte Mobilität auch zum Klimaschutz bei (vgl. ebd., 20).

Um die Problemstellung aus unterschiedlichen Perspektiven zu untersuchen, arbeiten in diesem interdisziplinären Studienprojekt Bachelorstudierende des Studienfachs Gesundheitswissenschaften der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW) gemeinsam mit Masterstudierenden des Studiengangs Stadtplanung von der HafenCity Universität Hamburg (HCU). Diese Arbeit soll damit einen weiteren Beitrag zum Verständnis der Zusammenhänge zwischen Walkability, körperlicher Aktivität und sozialem Status leisten.

Das Studienprojekt ist eingebettet in das Forschungsprojekt „Gesunde Quartiere – Gesundheitsförderung und Prävention im Setting Quartier“. An diesem Verbundprojekt sind neben der HAW und der HCU auch das Zentrum für Psychosoziale Medizin des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf sowie die Otto von Guericke Universität Magdeburg beteiligt. Der Forschungszeitraum läuft von Juli 2017 bis

Dezember 2020. Ziel ist die Entwicklung gesundheitsfördernder Maßnahmen für sozial benachteiligte Quartiere und neben der Gesundheit in den Gebieten auch die Lebensqualität zu verbessern (vgl. Gesunde Quartiere 2020b).

In diesem Studienprojekt werden zwei Untersuchungsgebiete im Hamburger Osten betrachtet: Großlohe in Rahlstedt und Lohbrügge in Bergedorf. Beide Quartiere befinden sich in fußläufiger Entfernung zu Bahnhöfen, die eine schnelle Anbindung in die Hamburger Innenstadt ermöglichen. Dennoch ist die hohe PKW Anzahl in beiden Gebieten auffällig, die unter anderem durch eine im Hamburger Vergleich überdurchschnittlichen Bevölkerungsdichte bedingt ist. Großlohe hat etwa 2.650 Einwohner*innen und einen sehr niedrigen Sozialstatus. Lohbrügge hat demgegenüber über 4.300 Bewohner*innen und einen niedrigen Sozialstatus.

Vor dem Hintergrund der vorgestellten Problemstellung und der Zielsetzung ergibt sich folgende Fragestellung, die in diesem Projekt beantwortet werden soll:

Inwieweit sind die Quartiere in Rahlstedt und Lohbrügge als „walkable“ einzuschätzen und mit welchen individuellen Maßnahmen lässt sich die Walkability erhöhen?

Um diese Frage beantworten zu können, wird zunächst der aktuelle Zustand der Walkability in den beiden Untersuchungsgebieten erfasst und analysiert. Anschließend werden in einem Konzept Maßnahmen für beide Quartiere entwickelt und diskutiert, die die bewegungsfreundliche Mobilität fördern und somit die Walkability erhöhen. Während die Studierenden der HAW die Gesundheit der Quartiersbewohner*innen durch Befragungen und eine statistische Auswertung analysieren, untersuchen die Studierenden der HCU die Walkability durch die Erstellung und Auswertung eines Kriterienkatalogs

und durch die Berechnung eines Walkability-Index. Zudem wurden Quartiersbegehungen und Interviews mit verschiedenen Akteuren der beiden Quartiere durchgeführt. Nach einer Diskussion und Definition von Themen-Schwerpunkten für beide Untersuchungsgebiete, werden Maßnahmen zur Verbesserung der Walkability präsentiert. Einerseits wird auf spezifische Handlungsansätze und Lösungen eingegangen, andererseits werden übergeordnete Maßnahmen in einer zusammenhängenden Handlungsempfehlung vorgestellt. Abschließend werden die Arbeit in einem Fazit reflektiert.

2. Methodik

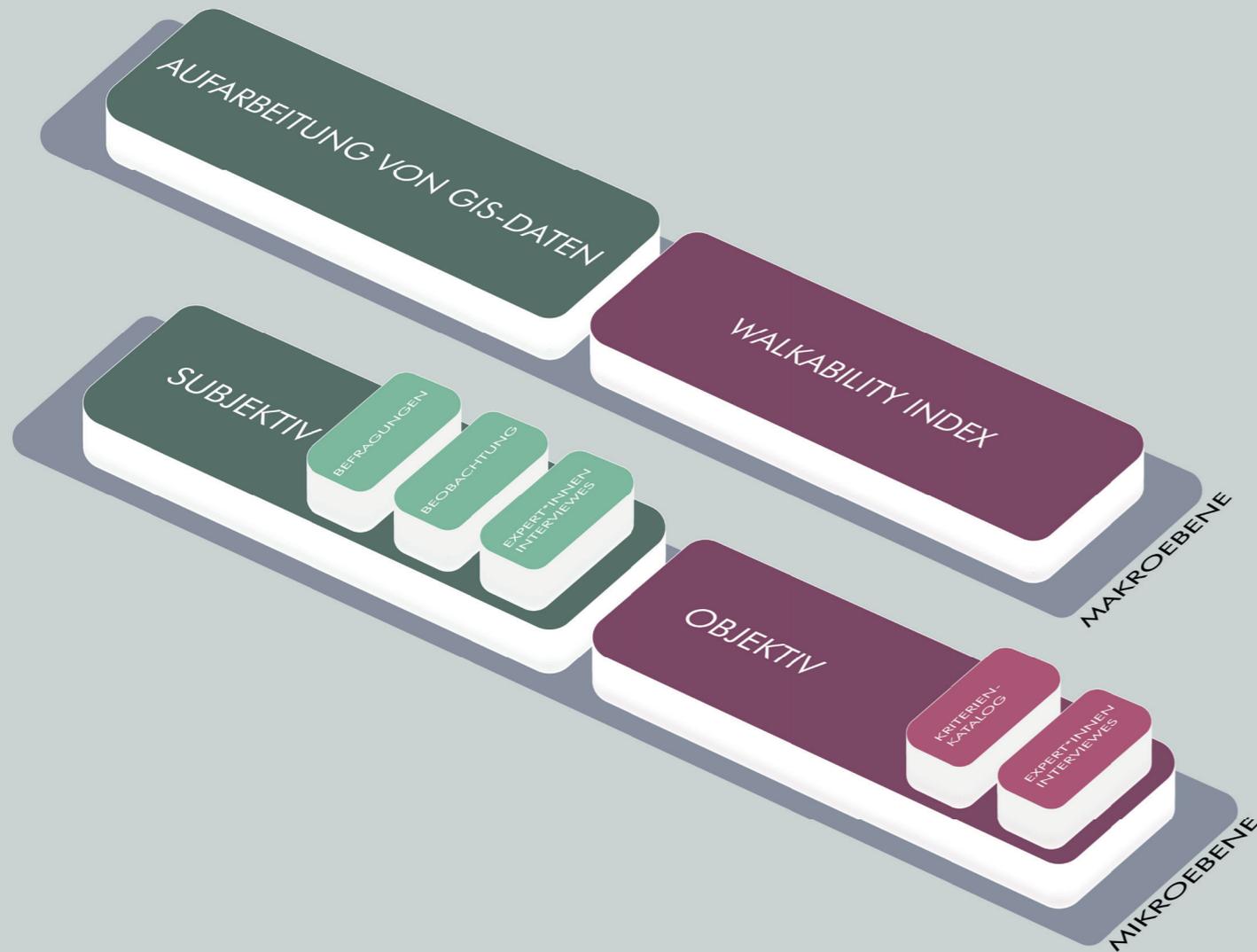


Abb 1: Übersicht Methodik (eigene Darstellung)

Im Folgenden wird das Forschungsdesign des Studienprojekts begründet dargestellt, welches den theoretischen Rahmen und die methodische Stütze der Forschung bildet. Der stadtplanerische Arbeitsprozess gliedert sich in die Erhebungsphase, Analysephase und Konzeptphase. Diese Phasen gehen fließend ineinander über, weshalb es teilweise auch Übergangsphasen gibt, die sich nicht eindeutig einer Arbeitsphase zuordnen lassen.

Die Erhebungsphase wird in eine Mikro- und Makroebene unterteilt. Zu der Mikroebene zählen Befragungen, Feldgespräche und unsystematische sowie teilstandardisierte Beobachtungen. Auf der Makroebene erfolgte eine GIS-Analyse.

Den Auftakt für die Forschungsarbeit bildet ein Dérive, bei dem erste, unvoreingenommene Eindrücke gesammelt werden sollen. Diese Forschungsmethode wird gewählt, um die untersuchten Quartiere in Rahlstedt und Lohbrügge individuell als Raum wahrzunehmen und subjektive Eindrücke entstehen zu lassen. Ergänzend zu den subjektiven Eindrücken, werden statistische Daten der Quartiere herangezogen und interpretiert. Darüber hinaus erfolgt eine umfangreiche Literaturrecherche zum Forschungs- und Diskussionsstand der Themen den Themengebieten Walkability, Freiraum- und Verkehrsplanung sowie Gesundheit in der Stadt. Ergänzend zu Recherche und Dérives, finden Gespräche mit Studierenden aus dem Bereich Gesundheitswissenschaften des Kooperationspartners HAW statt, die ihrerseits eine quantitative Befragung von Bewohner*innen und Besucher*innen der Quartiere vorbereiten. Des Weiteren werden leitfadengestützte qualitative Expert*inneninterviews mit Fachplaner*innen sowie lokalen Akteur*innen durchgeführt. Hierbei ist der Anspruch, die Expertise der Expert*innen und lokalen Akteur*innen zu dokumentieren und für den weiteren Forschungsverlauf zu nutzen. Teil der Interviews ist zudem die Bewertung von

Kriterien durch die Expert*innen für die weitere systematische Beobachtung. Mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse wird ein Kriterienkatalog erstellt dessen Ziel es ist, die Quartiere anhand ihrer physischen Eigenschaften und städtebaulichen Qualitäten zu bewerten.

Neben den qualitativen Erhebungen erfolgt eine Bewertung der Quartiere mithilfe von geographischen Informationssystemen (GIS). Durch die Anwendung eines Walkability-Index ist es möglich die Gebiete in den gesamtstädtischen Kontext zu setzen und ihre Walkability relativ zu erfassen.

In einem weiteren Schritt werden die Ergebnisse der Erhebungsmethoden auf Mikro- und Makroebene analysiert und bewertet sowie zentrale Handlungsfelder definiert. Die Ergebnisse aus dieser Analyse ermöglichen, das Forschungsinteresse auf die vier Aspekte Gehwege, Straßenräume, Grünräume und Mobilität einzugrenzen.

In der Konzeptphase kann aus den Konzeptbausteinen abschließend ein Gesamtkonzept für die ausgewählten Quartier erarbeitet werden, welches konzeptionelle Handlungsempfehlungen beinhaltet und Interventionen verortet. Einerseits wird auf spezifische Handlungsansätze und Lösungen eingegangen, andererseits werden übergeordnete Maßnahmen in einer zusammenhängenden Handlungsempfehlung vorgestellt. Abschließend werden die Maßnahmen in einem Fazit zusammengefasst. Ziel ist es langfristig die Walkability und die Aufenthaltsqualität der Quartiere zu erhöhen.

3. Diskussions- & Forschungsstand

3.1 Gesundheit in der Stadt & Umweltgerechtigkeit

In den letzten Jahrzehnten sind die Städte von rasantem Wachstum geprägt. Wohnbauflächen müssen ausgewiesen, Verkehrsinfrastruktur geplant und Investoren abgewickelt werden. Viele Prozesse laufen parallele und die Behörden arbeiten mit begrenztem Personal. Es ist normal, dass bei solchen Entwicklungen spezielle Themen in den Fokus geraten, aber genauso werden andere Thematiken vernachlässigt. Obwohl der Zusammenhang zwischen Gesundheit, Emissionen und betroffenen Gesellschaftsgruppen schon lange bekannt ist, brauchte es einige Zeit bis diese Thematik in dem gesellschaftlichen Diskurs angekommen ist. (vgl. Umweltbundesamt 2015)

Zur Gesundheit des Menschen zählen viele Faktoren, über das geistige, seelische und soziale Wohlbefinden fließt auch der Zustand des Körpers in die Verfassung einer Person ein. Anreize für die körperliche Aktivität und den sozialen Austausch bieten z.B. Grünanlagen, Veranstaltungen und andere fußläufig erreichbare Destinationen. (vgl. Bezirk Hamburg-Nord o.J.)

Die Gesundheit der Bewohner*innen einer Stadt wird jedoch nicht im gleichen Maße berücksichtigt. Ergebnisse mehrerer empirischer Studien belegen den unmittelbaren Zusammenhang zwischen dem „sozialen Status“ (u.a. durch das Sozialmonitoring Hamburg definiert) eines Menschen, dem Gesundheitszustand und der Lebenserwartung. In Berlin wurde eine integrierte Umweltgerechtigkeitskonzeption entwickelt um die Situation der Hauptstadt zu beleuchten. Die Kernindikatoren waren Lärm, Luftbelastung, Bio-

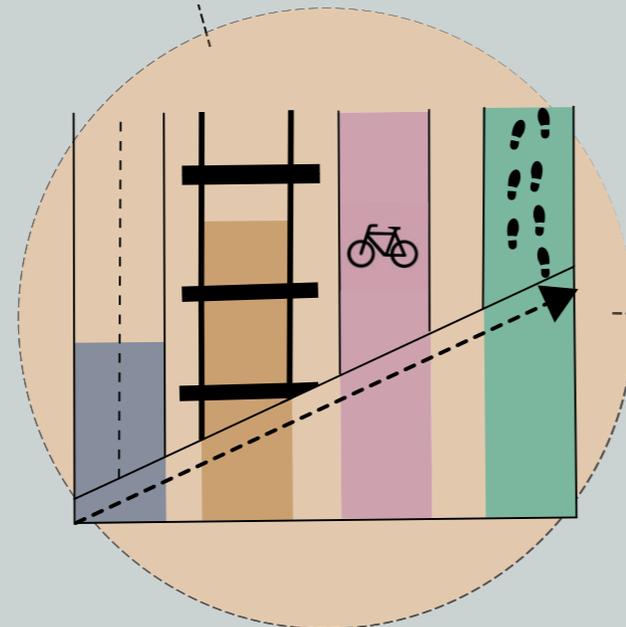


Abb. 2: Mobilitätsformen (eigene Darstellung)

Klima, Grünversorgung und die soziale Lage basierend auf dem Monitoring „Soziale Stadtentwicklung“ Berlins. Eine Überlagerung der verschiedenen Einflussfaktoren veranschaulicht die Korrelation zwischen hoher sozialer Problematik und starker gesundheitsrelevanter Emissionsbelastungen. (vgl. BMUB 2016)

Unter der „[...] Vermeidung und [dem] Abbau der räumlichen Konzentration gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen sowie die Gewährleistung eines sozialräumlichen gerechten Zugangs zu Umweltressourcen [...]“ (Umweltbundesamt 2015) versteht man den Begriff der Umweltgerechtigkeit. Doch wie konnte es dazu kommen, dass eine spezielle Gesellschaftsgruppe unter diesen Umweltbelastungen leiden muss. Liegt die Ursache der Entwicklung möglicher-

weise in fehlenden städtebaulichen Instrumenten? Diese Frage ist deutlich zu verneinen, eine Vielzahl an bestehenden Instrumenten bietet die Möglichkeit positive Prozesse anzustoßen oder im Vorhinein eine umweltgerechtere Lösung zu finden. Informelle Planungsinstrumente wie Stadt- und Quartiersentwicklungskonzepte oder ein Quartiermanagementbüro Vorort können die Problematiken frühzeitig berücksichtigen und Maßnahmen empfehlen die gesündere Rahmenbedingungen schaffen. Darüber hinaus können Fachplaner*innen z.B. durch Landschafts- und Verkehrspläne den Grundstein für die Bewahrung/ Entwicklung von Kaltluftschneisen, erreichbaren Grünflächen und fußgängerfreundlichen öffentlichen Räumen legen. Das wichtigste Instrument ist jedoch die Beteiligung, den Menschen die Möglichkeit zu geben ihre Bedürfnisse zu äußern und die städtebaulichen Defizite anzusprechen ist die effizienteste Lösung das Wohlbefinden der Betroffenen nachhaltig zu verbessern. (vgl. Difu o.J.)

3.2 Walkability

Gesundheitsbelastungen in Folge von Bewegungsmangel sind in Städten immer häufiger auftretende Phänomene. Die meist bewegungsarmen Berufe und Alltagsaktivitäten, Auto-orientierte Strukturen der Nachkriegszeit, fehlende Gestaltungsqualitäten im Straßenraum oder ein schlecht ausgebauter öffentlicher Nahverkehr können Faktoren sein, die dem Zufußgehen entgegenstehen (vgl. Tran 2018).

Das Konzept der Walkability wurde entwickelt, um die vielschichtigen Einflussfaktoren auf die aktive Alltagsmobilität zu definieren und um Wege aufzuzeigen diese, im Bezugsrahmen des Quartiers, zu verbessern. Walkability ist ein ganzheitlicher Ansatz, der über die Fußgängerfreundlichkeit hinausgeht und neben der Ausgestaltung der Verkehrswege auch Faktoren wie die Bebauung, die soziokulturelle Umwelt,

Grünflächen und Parks sowie die informationsbezogene Umwelt (mediale Vernetzung) beinhaltet (vgl. Bucksch, Schneider 2014a,19f).

Ziel ist es, durch die Messung und Erfassung dieser Daten in Bezug auf Walkability, die Planung sowie die Politik für die Wichtigkeit des Themas zu sensibilisieren und die bewegungsfördernde Gestaltung des Quartiers als feste Qualität im städtebaulichen Entwurf zu definieren. Der Stadtplaner Jan Gehl plädiert dafür, den Menschen als Ausgangspunkt der Planung zu begreifen und somit auch das Zufußgehen und das Radfahren als natürliche Form der Mobilität in den Entwurf zu integrieren (vgl. Gehl 2015a). Quartiere, die als „walkable“ beschrieben werden, weisen neben einer Förderung der Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner noch weitere positive Aspekte auf. In Bezug auf eine geringere CO2- und Feinstaub-Belastung durch die Reduzierung von privatem Autoverkehr, die Entsiegelung von Straßen/ Boden und der geringeren Erhitzung der Stadt durch Versiegelung hat die Priorisierung des Fußverkehrs einen positiven Einfluss auf das Stadtklima und trägt zur ökologisch nachhaltigeren Gestaltung der Quartiere bei. Zudem werden durch die fußgängerfreundliche und bewegungsfördernde Gestaltung der Wohngebiete der soziale Austausch und die Nachbarschaft gefördert. Neben einer zunehmenden Urbanität und Lebensqualität im öffentlichen Raum kommt es daher zu einer stärkeren Vernetzung und Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Stadtteil. (vgl. Manz et al. 2017)

3.3 Stand der aktuellen Forschung

Das Konzept der „Walkability“ und die Planung in Richtung begehrter Umgebungen haben in den letzten Jahren immer mehr an Popularität gewonnen. Ein Beitrag zur aktuellen Forschung leistet der amerikanische Stadtplaner Jeff Speck mit seinem Buch „Walkable City Rules:

101 Steps to Making Better Places“ wurde kürzlich gelobt. Es wirft einen kritischen Blick auf die globale Diskussion und Forschung über begehbare Städte. Das Buch enthält 19 Abschnitte oder Schritte, die die neuesten Regeln und Richtlinien zur Walkability enthalten (Speck 2018).

So gibt Speck (2018) in einem ersten Schritt Tipps, wie die Walkability in der aktuellen Planungspraxis gefördert wird oder zumindest gefördert werden sollte. Die erste Regel zielt beispielsweise darauf ab, Führungskräfte davon zu überzeugen, Verbesserungen der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit durch wirtschaftliche Faktoren zu unterstützen. Dies sind z.B. Erhöhung des Landwertes und die Attraktivität von talentierten Arbeitskräften. Auch im Zusammenhang mit dem Verkauf des Konzepts hebt Speck die guten Auswirkungen auf Gesundheit, Gerechtigkeit, Klimawandel und Gemeinschaft hervor. Fußgängerfreundliche Städte sind in der Regel sicherer, nachhaltiger und die Bürger gesünder. Die Walkability verringert auch den Bedarf an privaten Autos, die nicht für jeden eine Option darstellen, und fördert das kommunale Umfeld innerhalb der Stadt.

Das Buch gibt Richtlinien, wie man beispielsweise Verkehrsstaus reduzieren kann und widerlegt einige der falschen Annahmen, wie z.B. „die Anzahl der Fahrstreifen zu erhöhen ist eine praktikable Lösung“. Es werden Anreize und Planungsrichtlinien für das Radfahren sowie die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit durch Straßengestaltung hervorgehoben. Beim Parken wird zum Beispiel die Finanzierung des Parkens erwähnt und wie das Parken auf der Straße eine wichtige Rolle bei der Reduzierung der Geschwindigkeiten spielt. Auch die Bedeutung von Straßenkunst und anderen Attraktionen, die die Anziehungskraft städtischer Räume erhöhen, sind von entscheidender Bedeutung, während sie auf begehbare Städte abzielen

(Speck 2018). Der vielleicht interessanteste und bisher nicht so bekannte Ansatz ist „Komplexität nicht fixieren“ im Rahmen der 15. Regel. Speck (2018) stellt dazu fest, dass manchmal die verwirrendsten Kreuzungen am sichersten sind, da die Nutzer*innen zur Vorsicht und vor allem zur Verringerung der Geschwindigkeit bei der Annäherung an die Kreuzung gezwungen werden. Diese Lösung ist möglicherweise schwer zu rechtfertigen, da sie für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gefährlich sein könnte. Natürlich gilt sie auch nur dann, wenn die Kreuzung bei allen Verkehrsmitteln gleich verwirrend ist und nicht nur mit dem Gehen und Radfahren zu tun hat.

Obwohl diese Richtlinien in erster Linie auf Amerika ausgerichtet sind, sind sie auch in anderen Teilen der Welt gut anwendbar. Auch in unserer Studie in Hamburg haben wir irgendwann die meisten der im Buch genannten Regeln berücksichtigt.

3.4 Städte für Menschen nach Jan Gehl

Auch der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl hat sich intensiv mit dem Thema „Städte für Menschen“ und der Qualität von öffentlichen (Straßen-)Räumen, Freiräumen und Grünräumen im Zusammenhang mit ihrer Walkability beschäftigt. Laut einer UN-Studie werden im Jahr 2050 zwei Drittel der Menschheit in Städten leben (vgl. Süddeutsche Zeitung 2014). Für Gehl ist das oberste Ziel, Städte mit einer hohen Lebensqualität für Menschen zu schaffen. Für diese Vision fordert er einen neuen Fokus in der Stadtentwicklung. Das Paradigma der Moderne der autogerechten Stadt angelehnt an die Leitsätze, die in der Charta von Athen formuliert wurden, muss in Frage gestellt werden. Es geht darum, die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aufzubrechen und die Menschen und ihre Bedürfnisse in den Fokus der Aufmerksamkeit zu nehmen. Um bei planerischen Stadtentwicklungsprozessen seiner „put-

ting-people first“-Strategie gerecht zu werden, bedürfte es einer sehr intensiven Beobachtung und Detail-Analyse städtischer Räume, da jede Stadt einzigartig sei. Für ein tiefergehendes Verständnis müssen insbesondere folgende elementare Fragen beantwortet werden: Wie viele?, Wer?, Wo?, Was? und Wie lange?. Ziel muss es sein, herauszufinden, was sich die Menschen für ihre Stadt wünschen und wie die Bedürfnisse von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen aussehen. Erfolgreiche Stadtentwicklung brauche Kommunikation und eine plurale Diskussionskultur.

Jan Gehl sagt: „Je höher die Qualität der Außenbereiche, desto häufiger finden freiwillige Aktivitäten statt. Dadurch nehmen auch die sozialen Aktivitäten erheblich zu“ (Gehl 2012, 8). Spielende Kinder auf der Straße, Menschen, die das ganze Jahr bei jedem Wetter Fahrrad fahren, oder andere Aktivitäten im Freien sind daher für ihn ein wesentlicher Parameter, um die Qualität eines öffentlichen Raums beurteilen zu können. Öffentlicher Raum ist laut Hertzsch „[...] eine Synthese städtebaulicher, physischer Strukturen mit Prozessen des sozialen Handelns und Verhaltens der Akteure, den daraus resultierenden Machtansprüchen, sowie den erlernten Formen des Umgangs miteinander“ (Hertzsch 2010, 89). Ein öffentlicher Raum verlangt also mehr, als einen freien Raum in der Stadt als öffentlich zu definieren. Es braucht ein Zusammenspiel von „life“ und „form“, wie Gehl es ausdrückt (vgl. Gehl 2015b, 80-109). Eine zentrale Erkenntnis aus den Beobachtungen der Stadt Kopenhagen von Jan Gehl ist, dass langsamer Verkehr die Voraussetzung für eine lebendige und kommunikative Stadt ist. Verkehrsstädte mit hohen Geschwindigkeiten senken hingegen das Aktivitätsniveau.

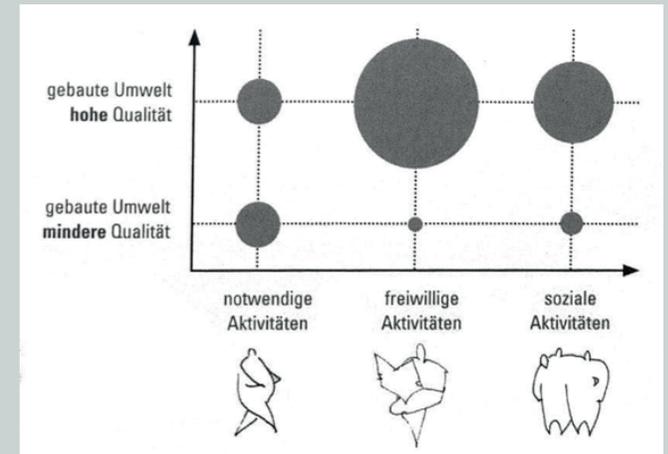


Abb. 3: Qualität der gebauten Umwelt im Zusammenhang mit dem Maß an notwendigen, freiwilligen und sozialen Aktivitäten (eigene Darstellung)

Erst wenn der Platz in der Stadt wieder den Menschen gehört, können Qualitäten und Leben im öffentlichen Raum und Aufenthaltsorte entstehen. Ziel muss es sein, das menschliche Maß wiederherzustellen. Gehwege stellen einen wichtigen Teil des öffentlichen Raums dar. Um allen die Nutzung zu ermöglichen, müssen deren Breite, Längs- und Quergefälle, die Materialität des Belags, die Bordsteinorientierung und -ausbildung und die Anordnung von Orientierungshilfen bei der Planung berücksichtigt werden (vgl. Skiba, Züger 2009, 66). Eine lebendige Stadt braucht nach Gehl zudem kurze direkte und logisch angelegte Wege, maßvolle Dimensionen und eine klare Hierarchie von kleinen und großen öffentlichen Räumen (vgl. Gehl 2015b, 32-37). Kurze Wege spielen besonders für mobilitätseingeschränkte Personengruppen (Senioren, Schwangere, Kinder, Kranke und Personen mit Kinderwägen) eine wichtige Rolle (vgl. Kohaupt, Kohaupt 2015, 36). Intelligente Wegeverbindungen, die Wohn- und Nahversorgungsbereiche verbinden, sind Bestandteil der barrierefreien Planung des öffentlichen Raums.

Da zu Fuß gehen mehr ist als nur eine lineare Vorwärtsbewegung und ein Gang durch die Stadt ganz verschiedene Varianten haben kann

(schnell, zielgerichtet, schlendernd...), braucht es eine gute Verkehrssituation für die Fußgänger*innen, zum Beispiel mit akzeptablen Weglängen. Gehl formuliert für die „Stadt auf Augenhöhe“ zwölf wesentliche Qualitätskriterien. Diese geben einen Überblick über die der menschenfreundlichen Stadtplanung zugrundeliegenden Prinzipien:

SCHUTZ	SCHUTZ VOR VERKEHR UND UNFÄLLEN – SICHERHEITSGEFÜHL - Schutz für Fußgänger - die Angst vor dem Verkehr nehmen	SCHUTZ VOR VERBRECHEN – SICHERHEITSGEFÜHL - belebter öffentlicher Raum - Augen auf zur Straße - überlappende Funktionen zwischen Tag und Nacht - gute Beleuchtung	SCHUTZ VOR UNANGENEHMEN SINNESWAHRNEHMUNGEN - Wind - Regen/Schnee - Kälte/Hitze - Luftverschmutzung - Staub, Lärm, blendendes Licht
KOMFORT	ANGEBOTE FÜR FUSSGÄNGER - genug Platz zum Gehen - keine Hindernisse - gute Bodenbeläge - für alle zugänglich - interessante Fassaden	AUFENTHALTS-GELEGENHEITEN - Randeffekt / attraktive Wartezonen - Stützelemente	SITZGELEGENHEITEN - spezielle Sitzbereiche - Vorteile nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen - gute Sitzplätze - Ruhebänke
	SEHENSWÜRDIGES - vernünftige Betrachtungsabstände - freie Sichtachsen - interessante Ausblicke - gute Beleuchtung bei Dunkelheit	ORTE FÜR KOMMUNIKATION - niedrige Lärmpegel - Straßenniveau als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“	ORTE FÜR SPIEL UND SPORT - bauliche Einladungen für kreative Aktivitäten, Bewegung, Sport und Spiel - bei Tag und bei Nacht - im Sommer wie im Winter
BEGLÜCKENDES	GRÖSSENVERHÄLTNISSE - Bauten und Räume nach menschlichem Maß	ANGENEHME KLIMATISCHE VERHÄLTNISSE - Sonne/Schatten - Wärme/Kühlung - leichte Brise	POSITIVE SINNES-EINDRÜCKE - gutes Design, gute Details - gute Materialien - schöne Aussichten - Bäume, Grünanlagen, Wasser

Abb. 4: Qualitätskriterien nach Jan Gehl

3.5 Sicherheit im öffentlichen Raum

Eine Voraussetzung, damit sich Menschen in öffentlichen Räumen wohl fühlen und diesen nutzen, ist die Sicherheit. Fußgänger*innen sind beispielsweise bereit 70% längere Distanzen zu akzeptieren, wenn die Umgebung attraktiv und sicher gestaltet ist (Tran, Schmidt 2014, 64). Historisch betrachtet wurde der Zusammenhang von Sicherheit und Raumgestaltung zuerst in Amerika diskutiert. Eine hohe städtische Kriminalitätsrate in den 70er Jahren führte dazu, dass ergänzend zu polizeilichen Interventionen

vermehrt über kriminalpräventive Strategien in der Stadtplanung nachgedacht wurde (Schubert 2005, 13). In den 80er und 90er Jahren wurden Angsträume in Städten und Gemeinden auch vermehrt in Deutschland identifiziert und thematisiert. Im Planungsalltag wurden bis dahin insbesondere die Bedürfnisse und Alltagserfahrungen von Frauen unzureichend berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund rückte die Planung einer „sicheren Stadt“ für alle Bevölkerungsgruppen in den Fokus der Stadtplanung (ebd., 30). Wichtig ist hierbei die Unterscheidung zwischen objektiver, faktischer Kriminalitätsbelastung und dem subjektiven, gefühlten Sicherheitsempfinden, dass eine hohe Bedeutung für die Bürger*innen hat. In einer Umfrage zur Wichtigkeit von Lebensbereichen steht der Schutz vor Kriminalität in Deutschland an vierter Stelle, unter anderem noch vor der Arbeit und dem Einkommen (Schnittger, Schubert 2005, 33f).

Ein wichtiger Aspekt der öffentlichen Sicherheit ist die sogenannte natürliche soziale Kontrolle eines Wohnquartiers durch die Bewohner*innen. Können sie sich mit ihrem Wohnumfeld identifizieren, zeigen sie sich eher verantwortlich und achten auf natürliche Weise darauf, dass unerwünschte Handlungen ausbleiben. Die einzelne Person kann sich jedoch umso weniger mit „ihrem“ Raum identifizieren, je mehr Menschen sich diesen Raum teilen. Die Kriminalitätsrate ist bei niedrigen Gebäuden daher geringer als bei hohen, vielgeschossigen Häusern. Während die Flure, der Eingangsbereich sowie Grünflächen bei niedrig geschossigen Häusern als halbprivate Räume wahrgenommen werden, werden diese bei komplexen Wohnblocks und Hochhäusern als halböffentlich bis öffentlich wahrgenommen, was die Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen, senkt (Schubert 2005, 18f). Eine hohe Bedeutung für die Kriminalprävention hat auch die Belebung des Wohnumfeldes, denn die ständige Präsenz von Passanten fördert die natürliche Kontrolle des Sehens und Gesehen-

werdens und damit die Sicherheit. Die ständige Präsenz von Passanten wird durch unterschiedliche Wohnungsgrößen und eine Nutzungsmischung, beispielsweise durch Einzelhandel im Erdgeschoss, gefördert (vgl. Schubert 2005, 21). Aufgabe der städtebaulichen und freiraumplanerischen Raumgestaltung ist auf dieser Basis, das menschliche Verhalten in öffentlichen Räumen positiv zu beeinflussen. Faktoren, die die Kriminalitätsrisiken senken können sind unter anderem die Beleuchtung, die Übersichtlichkeit, die Sauberkeit und die Anbindung sowie Vernetzung der Siedlungsbereiche zu ÖPNV-Stationen und Einkaufsmöglichkeiten (ebd.)

Ein weiterer Aspekt der Sicherheit ist das Vermeiden von Konflikten und Unfällen zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen. Durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr sind durch große Straßen Hindernisse mit wenig Querungsmöglichkeiten entstanden, die für Fußgänger*innen und insbesondere für Kinder eine Gefahr darstellen. „Die Straßen verloren ihren menschlichen Maßstab“ (Tran, Schmidt 2014, 63). Möglichkeiten, die Gefahren großer Straßen zu senken und, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen zu verhindern, ist einerseits eine Geschwindigkeitsreduzierung und andererseits die strikte Trennung der Verkehrsteilnehmer*innen. Dies geschieht andernorts bereits beispielsweise durch den Einsatz von sogenannten protected bike lanes. Diese Fahrradstreifen sind durch eine physische Barriere von den Fußwegen sowie dem Autoverkehr getrennt und verhindern Nutzungskonflikte (Speck 2018, 138).

3.6 Barrierefreiheit

„Vorbild für die gesetzlichen Definitionen der Barrierefreiheit in Deutschland ist § 4 BGG. Diese Definition hat maßgebend zu dem Verständnis beigetragen, dass die Bedarfe von Menschen mit Behinderungen bei der Gestaltung der Umwelt genauso gleichberechtigt zu berücksichtigen sind wie alle anderen Anforderungen auch. Das war bis dahin nicht selbstverständlich. Die bis dato vorherrschende Sichtweise setzte nicht bei der Umwelt, sondern bei den Menschen mit Behinderungen an. Diese sollten so trainiert oder mit Hilfsmitteln ausgestattet werden, dass sie mit der Umwelt zurechtkommen konnten.“ (Bundesfachstelle Barrierefreiheit o. J.)

Das Zitat verdeutlicht, dass Barrierefreiheit bei allen Bauvorhaben in Deutschland mitgedacht werden muss und die Umwelt so gestaltet wird, dass diese für alle Menschen zugänglich ist. Öffentliche Angebote, Wege und Einrichtungen müssen genutzt werden können, unabhängig vom Alter und den körperlichen Fähigkeiten. Weiterhin darf die Barrierefreiheit nicht nur auf eine oder wenige Arten der Behinderung reduziert werden, sondern muss alle Arten von Behinderungen oder Benachteiligungen bedenken und dafür effektive Lösungen und Maßnahmen vorsehen. Zudem haben körperlich beeinträchtigte Personen dieselben Ansprüche auf Mobilität, Zugänglichkeit und Teilhabe am öffentlichen Raum, wie es Menschen ohne Benachteiligungen haben.

Barrierefreiheit wurde in der langen Geschichte der Gestaltung von öffentlichen Räumen und Angeboten nicht immer ausreichend berücksichtigt. Daher ist es eine wichtige Aufgabe, neue Maßnahmen direkt barrierefrei für alle Bevölkerungsgruppen zu denken und ebenfalls bestehende Strukturen umzudenken und Barrierefreiheit auch nachträglich zu gewährleisten. Im weiteren Verlauf dieser Ausarbeitung wird das Thema der Barrierefreiheit bei allen Maßnahmen mitgedacht und in den räumlichen Auseinandersetzungen und Darstellungen aufgezeigt. Zudem ist die Barrierefreiheit

auch aus dem Grund bedeutend, dass durch die Schaffung von Zugänglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen eine Art der sozialen Segregation vorgebeugt werden kann. Somit gibt es keine direkte oder indirekte Ausgrenzung bzw. Ausschließung von benachteiligten Bevölkerungsgruppen. Barrierefreiheit ist ein Thema, welches auf vielen Maßstabsebenen berücksichtigt werden und in kleinen und großen Betrachtungsräumen geschehen muss. Somit gilt es die Zugänglichkeit auf Quartiersebene zu denken und sicher zu stellen, dass ein Quartier in seiner Gesamtheit für alle Personen zugänglich ist. Weiterhin ist es aber auch wichtig in kleineren Detailstufen zu denken, wie beispielsweise die Gestaltung von Wegen und Bürgersteigen bis hin zu Geländern und kleineren Hilfen. Zugänglichkeit beinhaltet nicht nur die räumliche Ebene, sondern auch den Aspekt der Informationsbereitstellung und der Kommunikation (vgl. Grossmann 2008, 9ff; Gerlach et al. 2007, 21ff; Stemshorn 1994, 23ff).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Begriff der Barrierefreiheit verschiedene Aspekte berücksichtigt, aber vor allem immer im Zusammenhang mit der gebauten Umwelt gedacht werden muss. Gerade im Bezug zur Walkability stellt die barrierefreie Gestaltung der Gehwege und öffentlichen Räume einen wichtigen Grundstein dar.

4. Erhebung & Analyse

Eine intensive Erhebungs- und Analysephase prägte die Projektarbeit zur Walkability in ausgewählten Hamburger Quartieren. Die Stadtteile werden in der Stadt Hamburg physisch und sozialräumlich eingeordnet. Auf Mikroebene wird nach vorangegangenen Begehungen mit dem Kriterienkatalog ein Instrument zur objektiven Bewertung von Quartieren entwickelt. Durch Befragungen und Expert*inneninterviews können ergänzende Erkenntnisse generiert werden. Auf Makroebene erfolgt die Anwendung des Walkability-Index.

4.1 Stadtteilprofile

Die Projektarbeit beschäftigt sich mit den statistischen Gebieten 74024 in Rahlstedt (Großlohe) sowie 75019 in Lohbrügge. Im Folgenden werden die Untersuchungsgebiete sozialräumlich in den Kontext der Stadt Hamburg eingeordnet. Hierfür werden Grundlageninformationen zur Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur in Bezug auf die Einwohnerdichte, die Alters- und Haushaltsstruktur herangezogen. Näher werden Daten des Sozialmonitorings der Stadt Hamburg sowie relevante Informationen zum Thema Verkehr und stadtplanerischen Entwicklungen und Projekten aufgegriffen.



Abb. 5: Übersicht Untersuchungsgebiete Gesunde Quartiere

Rahlstedt

Das Untersuchungsgebiet 74024 (weiter Rahlstedt) befindet sich am östlichen Rand des Stadtteils Rahlstedt im Bezirk Wandsbek. Der Untersuchungsraum Großlohe grenzt im Norden an Meiendorf, im Osten und Süden an Schleswig-Holstein und im Westen an Oldenfelde und liegt am östlichen Rand des Bezirks Wandsbek.

Im Stadtteil Rahlstedt im Bezirk Wandsbek leben insgesamt 91.740 Menschen auf einer Fläche von 26,6 km², (Statistikamt-Nord 2019a) wovon 2.662 Menschen im untersuchten Quartier leben (BSW 2018, 129). Mit einer Einwohnerdichte von ca. 3.342 Personen/km² (vgl. FHH 2015) erreicht der Sozialraum sowie der Stadtteil Rahlstedt eine deutlich höhere Dichte als der Bezirk mit 2.973 Personen/km². Der Jugendquotient mit 33,9 sowie der Altenquotient mit 38,2 liegen ebenfalls deutlich über dem Hamburger Durchschnitt von jeweils 28,6 bzw. 28,4. Mit einem Anteil von 20,4 % liegt auch der Anteil der Haushalte mit Kindern über dem Hamburger Durchschnitt von 17,8 %. Die allein-erziehenden Haushalte machen davon 27 % (Hamburger Durchschnitt 25 %) aus. (Statistikamt-Nord 2019a) Mit einem Wert 8,97 erreicht das Quartier Großlohe (Statistisches Gebiet 74024) lediglich den sehr niedrigen Status im Sozialmonitorings der Stadt Hamburg. Zu nennen sind hier hohe Werte für den Anteil der SGB-II-Empfänger*innen von 1,11, der Arbeitslosen von 1,43, der Kinder in Mindestsicherung mit 1,07 sowie der Mindestsicherung im Alter von 1,33. (BSW 2018, 160)

Das Quartier Großlohe zeichnet sich durch eine hohe Vielfalt sozialer, lokaler Initiativen und Ak-

teur*innen aus, die teilweise im Rahmen der Maßnahmen zur integrierten Stadtteilentwicklung ins Leben gerufen wurden. Zu nennen sind der Treff Großlohe im Süden des Quartiers, ein Kinder- und Familienzentrum, die Kirchengemeinden der Friedenskirche und der Gemeinde Alt-Rahlstedt sowie die Altenpflege im Westen des Quartiers. Im Treff Großlohe findet eine regelmäßige Stadtteilversammlung statt, die die Bewohner*innen einlädt mitzusprechen und ihr Quartier nach der RISE-Phase gemeinsam zu gestalten.

Das Quartier ist überwiegend durch Wohnnutzung und einem hohen Anteil an sozialem Wohnungsbau der städtischen Wohnungsgesellschaft SAGA sowie der vhw geprägt. Es lässt sich ein Verlauf von Grün- und Brachflächen im Osten hin zu der vorherrschenden Zeilenbebauung im Zentrum des Gebietes feststellen, welcher sich dann im Westen eher in Solitärtypologien und Sondernutzungen wiederfindet. Das Quartier weist insgesamt eine relativ geringe, städtebauliche Dichte auf.

Verkehrliche Infrastruktur

Das Quartier Großlohe liegt in einer „Zangensituation“ zwischen der „Sieker Landstraße“ und der „Stapelfelder Straße“. Beide Gemeindestraßen münden am westlichen Ende des Untersuchungsgebiets in die Rahlstedter Straße, sind in der typischen Form einer Stadteingangsstraße in Hamburg zweispurig und tragen vergleichsweise moderate Verkehrszahlen. Die Sieker Landstraße weist am Quartier eine KFZ-Verkehrsmenge von 11.000 stadtauswärts und 12.000 stadteinwärts pro Tag auf, wobei sich

diese Zahlen mehr als verdoppeln sobald die Querstraße Höltigbaum auf die Sieker Landstraße trifft. Zur A1 führend wird die Sieker Landstraße zur „Alte Landstraße“ und trägt in der Form pro Tag bis zur A1 ca. 24.000 Fahrzeuge stadtauswärts und 26.000 Fahrzeuge stadteinwärts. Die Stapelfelder Straße trägt hierbei eine untergeordnete Rolle. Mit einem Verkehrsaufkommen von 9.000 Fahrzeugen stadteinwärts und 8.000 Fahrzeugen stadtauswärts handelt es sich um überschaubare Massen. Die erhöhte Frequenz der Kraftfahrzeuge schlägt sich, wie zu erwarten in der Unfallstatistik nieder. Zählte man 2018 an der „Stapelfelder Landstraße“ zwei Unfälle mit Personenschäden, konnte an der „Sieker Landstraße“ fast das dreifache gezählt werden. Hier kam es zu sechs Unfällen mit Personenschäden (Unfallatlas 2018).

Das Untersuchungsgebiet wird hauptsächlich durch die Buslinien 9, 264, 364, 462 und 562 erschlossen. Diese stellen die Verbindung zum ca. 850 m entfernten Bahnhof Rahlstedt in 5-10-minütiger Taktung, mit insgesamt sechs Haltestellen im Gebiet, sicher. Vom Bahnhof Rahlstedt ist im 30-Minuten-Takt eine Verbindung an den Hamburger Hauptbahnhof sowie die Städte Bad Oldesloe und Lübeck gegeben. Der Busbahnhof bietet ergänzende Anbindungen innerhalb des Bezirks Wandsbek. Die StadtRad-Station am Rahlstedter Bahnhof stellt ein ergänzendes Mobilitätsangebot dar, wobei Fahrradwege im Untersuchungsgebiet wenig ausgeprägt und größtenteils sanierungsbedürftig sind.

Entwicklung

Das in den 1960er Jahren erbaute Quartier in Großlohe war von 1995 bis Anfang 2006 Teil des Hamburgischen Revitalisierungsprogramms Stadtteilentwicklung, kurz STEP (heute RISE) und zusätzlich von 1999 Teil des Bundesprogramms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - soziale Stadt“. (vgl. BMI 2020) Teil der Maßnahmen war eine umfangreiche

Sanierung und Instandsetzung der bestehen Wohngebäude. Südlich des Projektgebiets befindet sich das Gebiet Rahlstedt-Ost, welches bis 2025 Fördergebiet im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) ist. „Ziel ist es, Rahlstedt-Ost städtebaulich aufzuwerten und die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner im Quartier zu verbessern.“ (Buschhüter 2018).

In den kommenden Jahren soll das Einkaufszentrum und der „Treffpunkt Großlohe“ umfangreich saniert und aufgewertet werden. In diesem Zuge soll auch die Möglichkeit genutzt werden das Wohngebiet durch einen Neubau nachzuverdichten. Des Weiteren wird der Gewerbebestandort Großlohe ausgebaut. Mit dem Neubau im Gewerbegebiet soll ein neuer Grünraum, die sogenannte „Grüne Fuge“, als Mitgestaltungs-ort für Bewohner*innen entstehen. Konkrete Planungen liegen bisher nicht vor (vgl. Interview Gren).

Lohbrügge



Abb. 6: Nutzungen Rahlstedt (eigene Darstellung)



Abb. 7: Grünräume Rahlstedt (eigene Darstellung)



Abb. 8: Verkehrliche Infrastruktur Rahlstedt (eigene Darstellung)

Das Untersuchungsgebiet 75019 in Lohbrügge liegt nördlich des Nah- und Fernbahnhof Hamburg-Bergedorf im Bezirk Bergedorf. Das Quartier wird eingerahmt durch die Bahngleise im Süden, den Flusslauf der Bille im Osten sowie die Straße am Beckenkamp im Nordwesten. Der Fokus der Untersuchung liegt auf dem Wohnquartier Billebogen an der Straße „Am Beckenkamp“.

Im Stadtteil Lohbrügge im Bezirk Bergedorf leben 39.809 Personen auf 13 km² mit einer Bevölkerungsdichte von 3.052 Personen/ km². Damit liegt der Stadtteil deutlich über dem Bergedorfer Durchschnitt von 838 P/km² und dem Hamburger Wert von 2.505 P/km². (Statistikamt-Nord 2019b) Das Untersuchungsgebiet zählt dabei 4.297 Einwohner*innen. (BSW 2018, 129) Der Jugendquotient liegt mit 30,2 leicht über dem Hamburger Durchschnitt von 28,6, während der Altenquotient mit 39,5 signifikant über dem Hamburger Wert von 28,4 liegt. Die Haushalte mit Kindern machen einen Anteil von 18,4 % aus und befinden sich damit im Bereich des Hamburger Durchschnitts von 17,8 %. Der Anteil der alleinerziehende Haushalte beträgt 28,9 % (vgl. Hamburg Durchschnitt 25 %) (Statistikamt-Nord 2019b). Im Sozialmonitoring der Stadt Hamburg erreicht das untersuchte Gebiet mit einem Wert von 6,03 einen niedrigen Status (BSW 2018, 129). Hervorzuheben ist der Anteil an Arbeitslosen mit 1,06 und der Kinder in Mindestsicherung mit 0,93. (ebd., 162) Insgesamt ist der soziale Status des Quartiers höher zu bewerten, als der des Quartiers Großlohe.

Die Struktur im Quartier ist sehr heterogen. Es lässt sich ein Verlauf von den ruhigeren, lärmempfindlichen Wohngebieten und Grünräumen im Nordosten bis hin zu lärmintensiven/lärmresistenten, gewerblichen Nutzungen im Südwesten des Gebietes beobachten. Ebenfalls sind die Nutzungen im Norden klarer und großflächiger strukturiert, wobei im Süden eher kleinteilige und diversifizierte Nutzungen vorzufinden sind. Das nordöstliche Wohngebiet Billebogen ist wie das Quartier Großlohe geprägt von öffentlich gefördertem Wohnungsbau der SAGA sowie der Wohnungsbaugenossenschaft „Bergedorf Bille“. Parallel zur Nutzungsanalyse lässt sich ein Verlauf von kleinteiligeren Stadtbausteinen im Nordosten (Solitär, geringgeschossige Reihen/Zeilen) hin zu größeren, dichteren Strukturen im Südwesten (Gewerbekbauten, Bildungseinrichtungen, Sonderbauten, etc.) erkennen. Die relativ klare Zonierung der Typologien wird außerhalb des Gebiets, durch die Straßenräume getrennt.

Des Weiteren zeichnet sich nördliche Quartier durch dichtes Grün aus, während der Süden aufgrund der stärkeren gewerblichen, kommerziellen Nutzung überwiegend betoniert, nicht durchlässige Flächen aufweist. Hochverdichtete Wohnblöcke im Norden haben meist einen eigenen privaten Garten. Parks und Grünflächen zentrieren die Wohnblöcke, diese Grünflächen sind für die Bewohner dieser Wohnblöcke zugänglich und halböffentlich. Die privaten und halböffentlichen Grünflächen sind durch einen Puffer aus großen öffentlichen Grünflächen getrennt, während der Park am Billelauf das östliche Gebiets weitgehend abdeckt. Die

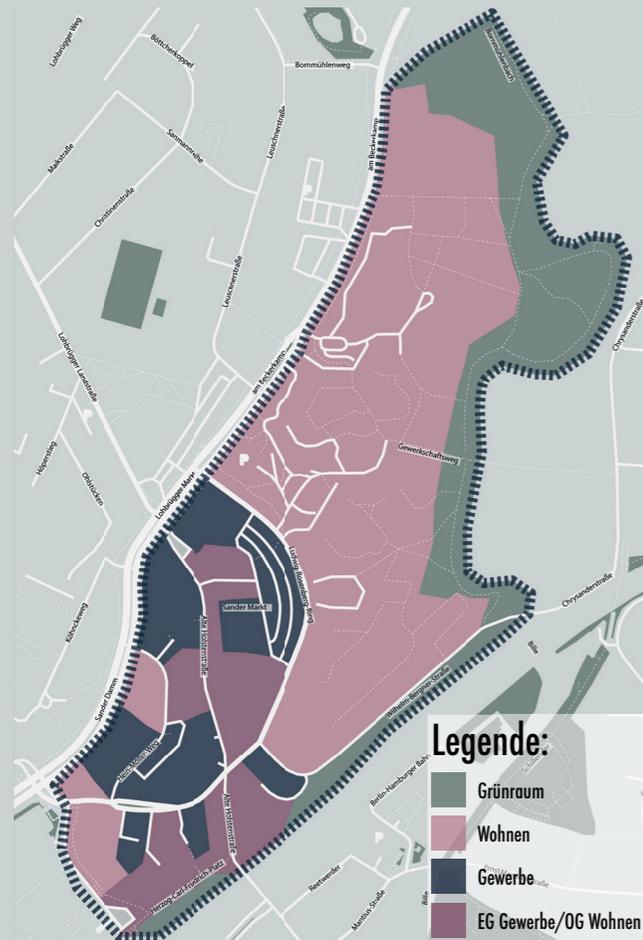


Abb. 9: Nutzungen Lohbrügge (eigene Darstellung)



Abb. 10: Grünräume Lohbrügge (eigene Darstellung)

Bahngleise im Süden des Quartiers wirken als Barriere zur südlich gelegenen Grünflächen.

Verkehrlich Infrastruktur

Der „Sander Damm“ kreuzt die „Bergedorfer Straße“ (B5), mündet zuerst in den „Lohbrügger Markt“ und anschließend in „Am Beckerkamp“ und ist mit 22.000 KFZ pro Tag stadtauswärts und 24.000 KFZ stadteinwärts die meistbefahrene Straße im Untersuchungsraum und wichtigster Zubringer ins Quartier. Eine Messung der Verkehrsmengen auf dem „Ludwig-Rosenberg-Ring“, erfolgte scheinbar nicht. Erwartungsgemäß sind gerade an den stark befahrenen Straßen, und mit einer Ballung im Bereich des Geschäftszentrums, vermehrt Unfälle mit Personenschaden zu verzeichnen. Im Jahre 2018 kamen im Gebiet Lohbrügge 17 Menschen zu Schaden. Die Unglücksorte liegen zumeist in schwierig einsehbaren Bereichen bzw. an Fußgängerüberwegen. (vgl. Unfallatlas 2018).

Über den Fern- und S-Bahnhof Bergedorf wird das Quartier zur Innenstadt mit den Linien S21 und S2 verbunden. Der RE1 verbindet die Bergedorfer darüber hinaus zum Hamburger Haupt-

bahnhof und nach Rostock. Das Untersuchungsgebiet ist durch viele Buslinien gut erschlossen, wobei unter anderem die Linien 122, 221, 136, 135 das Gebiet bedienen. Zwei StadtRad-Stationen am Bergedorfer Bahnhof und am Lohbrügger Markt ergänzen das Angebot. Ein vergleichsweise dichtes Radwegenetz im Untersuchungsgebiet zeigt die Relevanz des nichtmotorisierten Individualverkehrs auf.

Entwicklung
Die in den 1960er-Jahren erbaute gartenstädtische Wohnbausiedlung wurde von 2008-2013 im Rahmen von RISE gefördert. Neben der Sanierung von Wohngebäuden und Schulen wurden das Vereinsheim des „VfL Lohbrügge“ und ein Jugendzentrum sowie das „KIKU -Kinderkulturhaus Lohbrügge“ etabliert. Hinzu kam die Initiative für das BID in der Fußgängerzone „Alte Holstenstraße“ im südlichen Quartier, die daraufhin unter dem Motto „das Herz von Lohbrügge“ revitalisiert wurde (vgl. BMI 2013). In den kommenden Jahren soll ein leerstehender Edeka Markt an der Kreuzung Lohbrügger Markt und Ludwig-Rosenberg-Ring abgerissen und im Zusammenhang mit Wohnbebauung neu errichtet werden. Als Potenzialfläche für städtebauliche Entwicklung wird darüber hinaus die gegenüberliegende Stellplatzfläche neben dem Wochenmarkt Lohbrügge gesehen. (vgl. Interview Schmidtz)

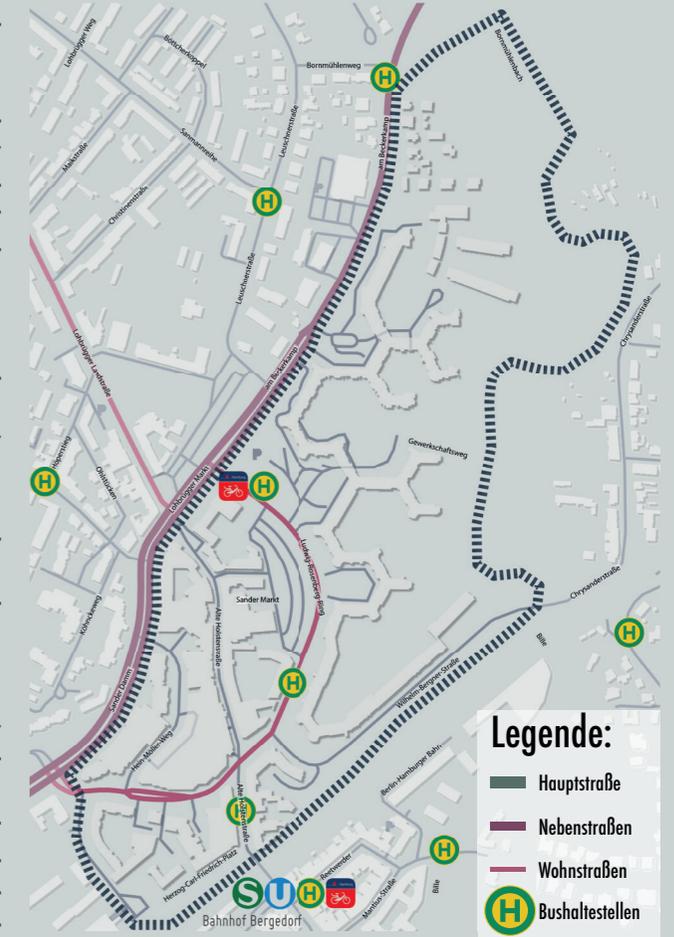


Abb. 11: Verkehrlich Infrastruktur Lohbrügge (eigene Darstellung)

Rahlstedt

4.2 Begehungen

Für die erste Begehung wurde ein Beobachtungsleitfaden erstellt, um die Ergebnisse der Gruppen vergleichbar darstellen zu können. Dies beinhaltet die Themen: Verkehr, Wohnen und speziell die Gehwege. Hierbei sollte auf die Beschaffenheit und die Barrierefreiheit der Gehwege geachtet werden.

Auffällig im Quartier Rahlstedt war die klare Trennung des Gebiets in zwei Teilbereiche. Der innere Bereich ist ein ruhiges Wohngebiet mit einer Tempo-30-Zone. Dieser innere Kern wird im Norden und Süden durch die zwei Hauptstraßen „Sieker Landstraße“ und „Stapelfelder Straße“ umschlossen. Das hohe Verkehrsaufkommen und die damit einhergehende Lärm- und Luftbelastung sind für Fußgänger*innen problematisch. Die Fußwege sind in beiden Quartiersteilen eher ungeeignet für Fußgänger*innen und mobilitätseingeschränkte Personen. Grund hierfür sind die häufig wechselnden Bodenbeläge, fehlende Leitelemente, Verengungen und abrupt endende Wegeführungen entlang der Hauptverkehrsstraßen. Durch die Trennung der ohnehin schmalen Bereiche in Fahrrad- und Fußwegen, wird die Situation verschärft. Innerhalb des Wohnquartiers sind die Wege ungetrennt, jedoch überwiegend schmal angelegt. Die Nutzung der inneren Wege wird stark durch parkenden Autos eingeschränkt. Im Norden und Süden des Quartiers sind Einkaufsmöglichkeiten vorhanden. Die geringe Anzahl an Fußgängerüberwegen erschwert die Verbindung von Nahversorgungszentren und Wohnort. Die Bebauung im inneren Quartier



Abb. 12: Erstbegehung in Rahlstedt (eigene Aufnahmen)

wird durch einheitlich gestaltete Geschosswohnungsbauten und Einfamilienhäusern geprägt.

Zusätzlich wurde mit der gesamten Projektgruppe sowie den Studierenden der HAW besucht. So entstand ein direkter Austausch über die aus stadtplanerischer und gesundheitswissenschaftlicher Perspektive relevanten Aspekte. Im Weiteren Verlauf der Arbeit wurde ein Kri-

Lohbrügge

terienkatalog zur Bewertung der Walkability erstellt. Um die Kriterienkataloge auszufüllen, wurden die beiden Quartiere erneut von einer kleinen Gruppe besucht. In der gesamten Projektzeit wurden weitere Begehungen durch kleinere Gruppen durchgeführt. Diese dienten dazu weiteres Bildmaterial und fehlende Informationen zu sammeln, um Probleme oder bekannte Themen zu konkretisieren und klare Aussagen treffen zu können. Im Süden des Quartiers Lohbrügge befindet sich der Bergedorfer Bahnhof, von dem man schnell in die Fußgängerzone „Alte Holstenstraße“ gelangt. Die Bebauung in diesem Bereich ist mehrgeschossig. Auf der Rückseite der Einkaufsstraße befinden sich die Ladezone des Einzelhandels, sowie mehrere Parkhäuser. Trotz Straßenbeleuchtung ist dieser Bereich am Abend dunkel und schlecht einsehbar. Westlich befindet sich die Hauptverkehrsstraße „Sander Damm“ mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen und extremen Lärmemission. Im südlichen Bereich sind Fuß- und Radwegen getrennt. Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf finden sich in der Einkaufsstraße sowie östlich der Hauptverkehrsstraße. Die geringe Zahl an Überquerungen erschwert den Fußweg zum Einkaufen. Nördlich der Fußgängerzone befindet sich das Wohnquartier Billebogen. Dieser Wohnkomplex ist wabenförmig angelegt und grenzt an den Parkbereich an der Bille an. Dieser Bereich ist im Vergleich zum umliegenden Straßenverkehrsraum sehr ruhig und entschleunigt. Neben den Bewohner*innen besuchen auch andere Menschen diesen Bereich des Quartiers zur Erholung. Auffällig sind die vielen Menschen die mit ihren Hunden spazieren gehen. Dies ist überwiegend am Tag zu beobachten, da die dunkle Parkanlage am



Abb. 13: Ersteindrücke in Lohbrügge (eigene Aufnahmen)

Abend schlecht einsehbar ist. Innerhalb des Wohnquartiers befinden sich kaum Straßen und es sind mehrere Spielplätze zu finden, die für unterschiedlichen Altersklassen ausgelegt sind. Im Wohnquartier führen Stichstraßen zu Stellplätzen und Tiefgaragen. Die Fußwege laufen entlang der Hauseingänge, eine Trennung zwischen Fuß- und Radwegen ist nicht vorhanden.

4.3 Kriterienkatalog

Ein weiterer Bestandteil der Mikroebene zur objektiven Erfassung ist der Kriterienkatalog und bildet die Basis für den „Integrierten Walkability Index“. Unter einem Index wird eine Messung anhand verschiedener Indikatoren verstanden. In Bezug auf die Walkability wurde der Kriterienkatalog auf Grundlage von Gebietsbegehungen in Rahlstedt und Lohbrügge entwickelt. Die Untersuchungen wurden von den Forschenden in jeweils zehn Standorten in Rahlstedt und in acht Standorten in Lohbrügge durchgeführt. Zudem wurden die Gebietsbegehungen von denselben Forschenden durchgeführt, um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Mit dem Kriterienkatalog wird versucht eine Bewertung und einen Vergleich der Gebiete im Hinblick auf ihre physischen Eigenschaften und ihre städtebaulichen Qualitäten herzustellen, die in einem Integrierten Walkability Index zusammengefasst werden. Der Kriterienkatalog wurde in Anlehnung an die Essener Studie entwickelt (vgl. Manz et. al. 2017). Hierzu wurden die Kategorien/Kriterien simplifiziert und auf die Gebiete angepasst.

Zu den physischen Eigenschaften gehören jegliche Elemente der gebauten Umwelt. Sie sind objektiv erfassbar, wie beispielsweise die Breite des Gehwegs und die Straßenart. Der Index der physischen Eigenschaften lautet nach der Essener Studie „Physical Features Index“ (PFI) (ebd.). Die städtebaulichen Qualitäten umfassen Faktoren, die subjektiv durch den Forschenden erfasst und bewertet werden. Zu den städtebaulichen Qualitäten gehören beispielsweise die Sauberkeit und Belichtung des öffentlichen Raums. Aufgrund unterschiedlicher Empfindungen der einzelnen Kriterien, ist es von Bedeutung die Bewertung des Kriterienkatalogs von denselben Forschenden durchzuführen zu lassen. Der Index der städtebaulichen Qualitäten lautet nach der Essener Studie „Urban Design Index“ (UDI) (ebd.).

Der Kriterienkatalog ist nach der Zusammenstellung der Kriterien erfolgt und jedes Kriterium ist durch verschiedene Kategorien beziehungsweise Merkmale klassifiziert. Es besteht für jedes Kriterium unterschiedliche Optionen, wie sie in den Untersuchungsstandorten vorkommen können. Für die Erhebung der Kriterien wurden verschiedene Datenquellen genutzt, wie zum Beispiel OpenStreetMap, Daten der Stadt Hamburg oder der Begehung der Quartiere.

Nach den ersten Testerhebungen in den Quartieren wurde deutlich, dass der Kriterienkatalog angepasst werden muss. Zum Beispiel erwies sich die Einordnung in Kreis- oder Gemeindestraßen als wenig aussagekräftig und wurde durch die Kategorisierung in Grün- bzw. Trampelpfade oder Anliegerstraßen ersetzt. Eine Überarbeitung des Bewertungssystems und die Anpassung verschiedener Kategorien verfeinerte das Kartierungsinstrument. Abschließend wurde evaluiert welchen Einfluss die einzelnen Faktoren des Kriterienkataloges auf den resultierenden Integrierten Walkability Index haben sollten. Die kleinteilige Gewichtung der Kriterien und Kategorien stellte die kontaktierten externen Expertinnen und Experten vor eine unerwartet große Herausforderung. Daraus folgend wurde die interne Lösung gefunden alle Faktoren gleichstark zu gewichten und in den Index einfließen zu lassen. Des Weiteren wurden die Gebietsbegehungen an mehreren Tagen durchgeführt um ein möglichst präzises Ergebnis zu erlangen.

Standortwahl

Um die Walkability für beide Quartiere zu ermitteln wurde ein Kriterienkatalog entwickelt. Hierfür wurden Standorte gewählt, die charakterisierend für das Quartier sind. Für das Quartier in Rahlstedt wurden zehn Standorte identifiziert die geeignet sind und für das Quartier in Lohbrügge sind es acht Standorte.

Rahlstedt

Die Untersuchungen im Gebiet Rahlstedt wurden an zehn unterschiedlichen Standorten durchgeführt. Der Kriterienkatalog wurde von den Studierenden an den jeweiligen Standorten ausgefüllt und bewertet. Im ersten Standort ist der Gebietseingang platziert und ist durch hohen Lärm der Landesstraße gekennzeichnet. Die Auswahl des zweiten Standorts ist durch den Grünbereich begründet, der sich in der Nähe des Gebietseingangs befindet. Der dritte Standort liegt gegenüber von verschiedenen Nahversorgungsmärkten, wobei keine Überquerungsmöglichkeiten vorzufinden sind. Im vierten Standort sind die Gehwege im Wohngebiet sehr eng ausgebaut. Der nächste Standort ist zentral im Gebiet vorzufinden und ist mit einem großen Spielplatz versehen. In dem östlichen Teil der „Siekerlandstraße“ befindet sich der sechste Standort, dieser widerspiegelt den nördlichen Teil des Quartiers. Der siebte Standort liegt am östlichen Rande des Gebiets und zeigt die Verbindung zum Gewerbegebiet. In der unmittelbaren Nähe des Gebiets befindet sich ein Nahversorgungszentrum und eine weitere Bushaltestelle im achten Standort. Im südlichen Teil befindet sich der neunte Standort der für den südlichen Rand des Quartiers steht. Der letzte Standort liegt am oberen Rand an einem öffentlichen Sportplatz mit schwer einsehbaren Fußwegen.

Lohbrügge

In Lohbrügge konnten acht Standorte ermittelt werden, die für die Bewertung mit Hilfe des Kriterienkataloges geeignet waren. Das Quartier ist im Süden angrenzend an den Bergedorfer Bahnhof. Im Umfeld befinden sich mehrere Einkaufsmöglichkeiten, sowie die Einkaufsstraße „Alte Holstenstraße“. Nördlich davon befindet sich das Wohnquartier, der Billebogen. In diesem Bereich befindet sich ausschließlich Wohnnutzung. Der erste Standort liegt in an der Hauptstraße, der nördlichen Gebietsgrenze.

Hier ändert sich die Bebauung von Geschosswohnungsbau zu Einfamilienhäuser. Außerdem ist es an dieser Stelle möglich das Quartier zu betreten und in den Kern zu gelangen. Der zweite Standort liegt innerhalb des Quartiers. Es spiegelt die Parkflächen, die sich am östlichen Rand des Quartiers entlang zieht, wider. Der dritte Punkt befindet sich innerhalb der Wabenförmigen Bebauung. Die Bewohner*inne und Besucher*innen nutzen diese Wege um zu den Hauseingängen oder zu den Parkflächen zu gelangen. Der vierte Standort befindet sich wieder an der Hauptstraße und liegt direkt am Übergang zwischen der Wohnnutzung und der Einkaufsstraße. Der fünfte Standort liegt ähnlich wie der dritte innerhalb des Wohnquartiers. Jedoch ist hier die Wabenstruktur der Bebauung aufgehoben worden und der Platz deutlich größer zwischen der Bebauung. Die letzten drei Standorte befinden sich ausschließlich in dem Bereich wo hauptsächlich Einzelhandel ansässig ist. Der Standort Sechs liegt an der Kreuzung des unteren Endes der Einkaufsstraße die eine reine Fußgängerzone ist. Der siebte Standpunkt liegt an einer Anlieferungsstraße des Einzelhandels und spiegelt damit auch die Rückseite der Einkaufsstraße wieder und Standort Acht befindet sich auf dem Vorplatz des Bergedorfer Bahnhofes.

Auswertung

Nachdem der Kriterienkatalog ausgefüllt worden ist, wurde dieser auf zwei Weisen ausgewertet. Zum einen gab es eine Vertikale Auswertung der Zeilen, der einzelnen Standorte. Hierbei wurden alle Punkte die den jeweiligen Standorten zugesprochen wurden addiert. Dies geschah jeweils in den beiden Teilen des Kriterienkataloges: städtebauliche Qualitäten und physische Eigenschaften. Diese Ergebnisse wurden zusätzlich addiert. Die Standorte konnten dann nach den jeweiligen Ergebnissen sortiert werden. Im Vorfeld wurde anhand der Höchstpunktzahl eine Skala erstellt die mit dem Prinzip einer Ampel zu vergleichen ist. Neben den drei Farben der Ampel, die die Kategorien gut, mittel und schlecht beschreiben, gibt es noch zwei weitere Abstufungen der Kategorien gut und schlecht: sehr gut und sehr schlecht.

	sehr schlecht -- < 85	schlecht -	mittel o 105	gut +	sehr gut ++ >116
Rahlstedt Großlohe	79 81	87 89	97 100 101 102 104	109	
Bergedorf Lohbrügge		91	97 105 105	106 107 111	129

Abb. 14: Auswertung der Standorte (eigene Darstellung)

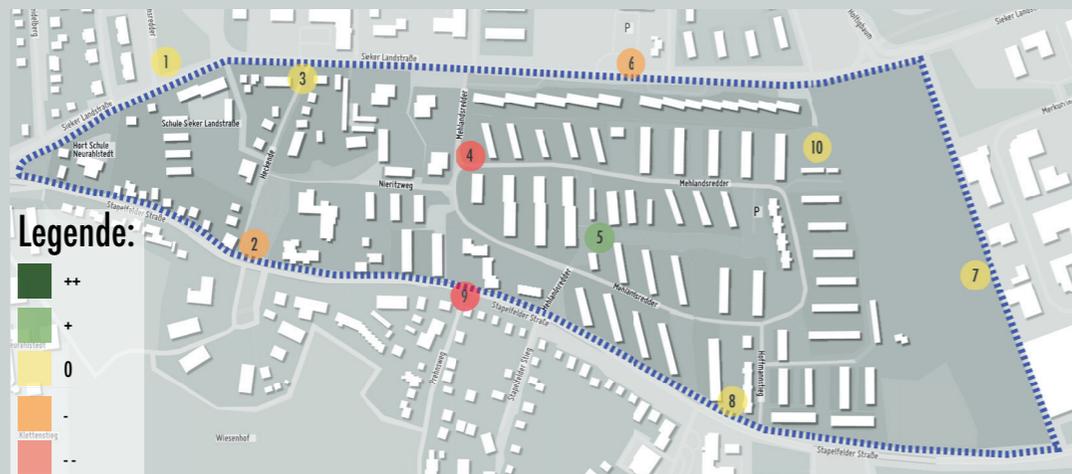
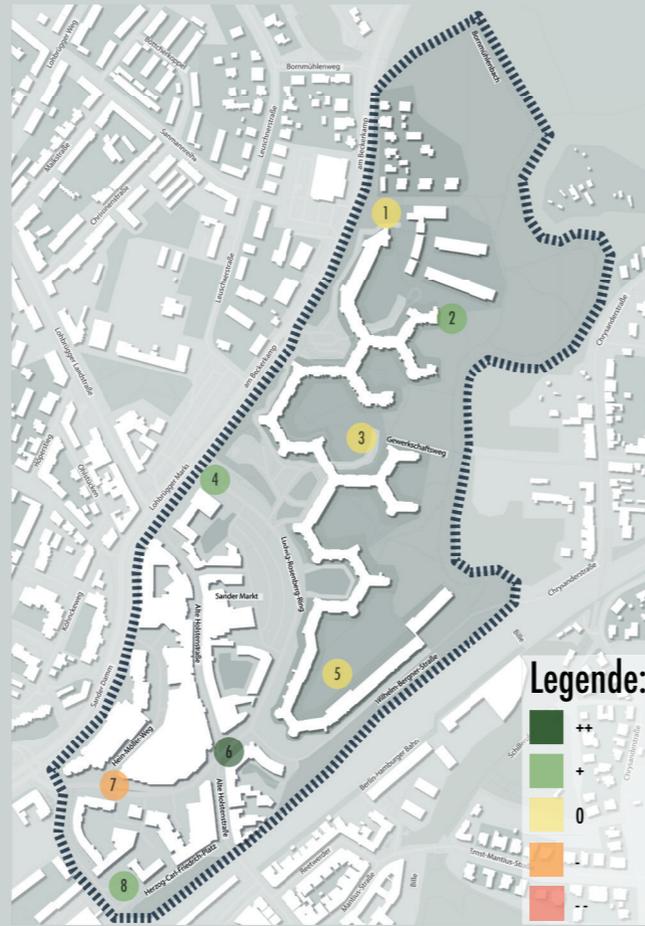


Abb. 15: Standortbewertung (eigene Darstellung)

Zusätzlich zu den vertikalen Auswertungen wurde jeder Wert eines Kriteriums ausgewertet. Ziel dabei war zu erkennen welche Kriterien besonders prägend für das Quartier sind. Bedeutet, wenn ein Kriterium an allen Standorten besonders schlecht bewertet wurde, lässt sich rückschließen das dieses Kriterium im gesamten Quartier bislang nicht zu tragen kam.

Geschwindigkeitsbegrenzung	Verkehrsberuhigter Bereich: Schrittgeschwindigkeit	5	4	3	3	4	5	3	5	3	3	5	38
30 km/h			4	3									
50 km/h			3										
> 50 km/h		1											

Abb. 16: Beispiel der Auswertung in Rahlstedt (eigene Darstellung)

Nach der Auswahl der schlechtesten Bewertungen der Standorte und der am schlechtesten bewerteten Kriterien konnten Überschneidungen festgestellt werden, welche Standorte unter den mangelnden Bedingungen leiden. So ist auffällig, dass in Lohbrügge sieben Kriterien unter der Schwelle von 25 Punkten liegen. Dieser Wert ist die Hälfte der gesamten Punktzahl die ein Kriterium erreichen kann. Auffällig ist das die meisten Punkte zu der Gestaltung des öffentlichen Raumes gehören. Am schlechtesten wurden die "Angsträume" bewertet, es wurden nur 20 Punkte erreicht. Darauf folgt mit 22 Punkten die Grünflächen, obwohl das Quartier viele Grünflächen aufweist gibt es keine durchgängige Grünstruktur. Außerdem fehlen Sitzmöglichkeiten und gastronomische Betriebe im öffentlichen Raum. Ein zweiter prägnanter Punkt ist der Verkehr im Quartier. An einigen Standorten ist es sehr laut und die Art der Überwege sind noch ausbaufähig. Mit 24 Punkten wurden die Komplexität der Fassaden bemängelt. Der am schlechtesten Bewertete Standort ist die Sieben. An diesem Ort sind vier der sieben schlecht bewerteten Kriterien negativ aufgefallen.

Im Quartier in Rahlstedt-Großlohe sind es nur sechs Kriterien die unter 25 Punkte erreichen konnten. Diese beziehen sich auf die Gehwege und die Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Im gesamten Gebiet wurden keine Taktilen Leitelemente gefunden, zudem fehlen Sitzmöglichkeiten und qualitative Grünflächen. An den Gehwegen wurde bemängelt, dass die Breite oft zu schmal ist, der Bodenbelag nicht in Ordnung ist und Fußgängerüberwege fehlen.

Drei Kriterien sind in beiden Quartieren auffällig, so fehlen Sitzmöglichkeiten, die Fußgängerwege sind qualitativ nicht ausreichend und die Grünflächen müssen mehr genutzt und gestärkt werden. Obwohl das Quartier in Lohbrügge insgesamt besser bewertet wurde, ähneln sich die Probleme der beiden Quartiere sehr.

4.4 HAW: Befragung der Bürger*innen

Die Studierenden der HAW übernahmen die Befragung der Bürger*innen in den Quartieren mit dem Ziel subjektive Eindrücke über die Untersuchungsgebiete zu generieren. In Kooperation mit den Studierenden der HCU wurde zunächst ein standardisierter Leitfaden erstellt. Die Befragungen wurden anschließend an mehreren Tagen in beiden Quartieren durchgeführt. Der Fragenkatalog beinhaltet vier Themen. Zunächst wurden statistische Informationen der Personen abgefragt. Hierbei wurde z.B. nach dem Alter oder dem Geschlecht gefragt. Der nächste Themenblock behandelt Fragen zum individuellen Mobilitätsverhalten. Dabei sollten die Befragten angeben mit welchem Verkehrsmittel sie am meisten und mit welchem Ziel sie zum Zeitpunkt der Befragung unterwegs sind. Der dritte Themenblock behandelt die Naherholung im Quartier. Hier wurde nach den Qualitäten der umliegenden Grünflächen sowie der Förderung

von Aktivitäten durch die Wohnumgebung gefragt. Der letzte Themenblock befasst sich mit der Wohnumgebung und der Verkehrssituation. Dabei wurde nach der Qualität der Umgebung, dem Sicherheitsgefühl und den Wegen für Fußgänger*innen gefragt.

Die Auswertung erfolgte durch die Studierenden der HAW mit Hilfe des Programms IBM SPSS Statistics. Aus den Ergebnissen die mit Hilfe des Programms generiert werden konnten, wurden zusätzlich noch Korrelationen, also mögliche Zusammenhänge von Themen aus den Fragebögen, ausgewertet. Eine detaillierte Auswertung, sowie der Abschlussbericht der Studierenden der HAW wurde an die Studierenden der HCU weitergegeben. Insgesamt wurden 79 Bürger*innen befragt. Im Quartier in Lohbrügge wurden 35 Personen um im Quartier in Rahlstedt 44 Personen befragt.

Rahlstedt

Im Quartier in Rahlstedt ergab die Auswertung der Befragung, dass die generelle Zufriedenheit mit den Gehwegen etwas schlechter ausfällt als im Quartier in Lohbrügge. Auffällig sind die Themen die am schlechtesten bewertet wurden: die Beleuchtung, das Sicherheitsgefühl, sowie die Qualität der Wege. Zudem wurde auch in diesem Quartier das Problem der auf den Gehwegen parkenden Autos angemerkt, die zum Teil dazu führen, dass die Fußwege nicht mehr begehbar sind. Die Vielzahl der Bäume und kleineren Grünflächen wird hingegen positiv bewertet, wobei die Erreichbarkeit der Grünanlagen und Spielplätze am besten bewertet wird. Die Korrelationen sind ähnlich derer im Quartier Lohbrügge. So gibt es auch in Rahlstedt einen Zusammenhang zwischen der Qualität der Fußwege sowie der Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten mit der Nutzung des Autos zum Einkaufen. Die weiteren Korrelationen weisen, aus Sicht der Gesundheitswissenschaft, wie im Quartier in Lohbrügge nicht auf

signifikante Probleme hin. Dennoch wird auch hier das Zusammenspiel von Belichtung und wahrgenommener Sicherheit in der Stadtplanung für wichtig erachtet.

Lohbrügge

Bei der Auswertung durch die Studierenden der HAW fällt auf, dass die Qualität der Fuß- und Radwege am schlechtesten bewertet wurde. Viele der Befragten äußerten in diesem Zusammenhang auch, dass die Radfahrer*innen wenig Rücksicht auf die Fußgänger*innen nehmen würden. Dies ist insbesondere auf die nicht vorhandene Trennung von Fuß- und Radwegen zurückzuführen, so die Aussage der Studierenden der HAW. Als weiterer auffallend negativer Aspekt wurden parkende Autos auf den Fußwegen angemerkt. Durch die genannten Punkte, ist die Sicherheit auf den Fußwegen für die Nutzer*innen nicht dauerhaft gewährleistet. Positiv wurden dagegen die Grünflächen sowie der Park bewertet. Der Parkbereich an der Bille wurde dementsprechend von den Befragten auch am häufigsten als Lieblingsplatz im Quartier genannt. Am positivsten wurde die Verfügbarkeit und Erreichbarkeit der Grünanlagen bewertet. Die Auswertung der Befragungen ergab, dass eine Korrelation zwischen dem Verzicht auf das eigene Auto und gut ausgebauten Gehwegen, die eine gewisse Sicherheit aufweisen und eine schnelle Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten bieten, besteht. Dies bestätigt sich darin, dass die Bewohner*innen im Quartier in Bergedorf-Lohbrügge eher mit dem Auto zum Einkaufen fahren, da die Fußwege in einem schlechten Zustand sind. Zudem wurde ein Zusammenhang zwischen der als unbefriedigend wahrgenommenen Sicherheit und der zum Teil fehlenden Beleuchtung festgestellt. Diese berechneten Korrelationen weisen, aus der Sicht der Gesundheitswissenschaft, auf keine signifikanten Probleme hin, da die Auswertung der Studierenden der HAW nach einem bestimmten Prinzip verläuft. Dennoch sind diese

Korrelationen ein Indiz für Probleme welche für die Stadtplanung existentiell wichtig sind und damit behandelt werden sollten.

Aus den vorgestellten Ergebnissen der Befragung wurden unterschiedliche Aspekte für die Erarbeitung des Konzepts verwendet. Die Beliebtheit der Grünflächen, die zudem ein hohes Potenzial bieten den öffentlichen Raum zu stärken, wurde im Konzept für Lohbrügge aufgegriffen. Es wurde die Idee entwickelt, ein Quartierszentrum zu schaffen sowie den Park attraktiver zu gestalten, sodass sich Bewohner*innen aller Altersstufen zu jeder Uhrzeit wohl und sicher fühlen.

Auch im Quartier in Rahlstedt ist eine Maßnahme im Konzept, durch mehr Beleuchtung im Straßenraum das Sicherheitsgefühl zu erhöhen. Zudem wurden Ideen entwickelt, wie die Parkraumsituation überarbeitet und ein alternatives Mobilitätsangebote geschaffen werden kann. Im Osten des Quartiers wird aktuell eine Fläche neu entwickelt, die mit einer Quartiersgarage den Parkraum entlasten soll und somit mehr Raum zur Kommunikation und Interaktion zwischen den Bewohner*innen im Quartier schaffen kann.

4.5 Expert*inneninterviews

Teil der Erhebungsphase waren auf der Mikroebene, ergänzend zu Begehungen und Befragungen, Expert*inneninterviews. Diese wurden genutzt, um spezifisches und konzentriertes Wissen ausgewählter Personen zu erfassen. Zur Strukturierung des Ablaufes der Interviews wurden qualitative Leitfäden konzipiert, die auf die/ den jeweilige/n Expert*in angepasst wurde. Dabei wurden sowohl übergeordnete Expert*innen wie der „Fuss e.V.“, als auch lokale Expert*innen befragt. Für das Quartier in Rahlstedt standen uns Daniel Gren, Ansprechpartner und Kümmerer des Treffpunkts Großlohe, und Herr Schmitz vom Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirks Wandsbek für Interviews zur Verfügung. Für das Gebiet in Lohbrügge konnten Herr Schneede vom Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirks Bergedorf sowie eine Bewohnerin aus dem Gebiet befragt werden. Hinzu kam ein Interview mit Mitarbeiter*innen des Polizeikommissariats 43 in Bergedorf zur Sicherheit im öffentlichen Raum, das aufgrund der vorangegangenen Analyseergebnisse angefragt wurde.

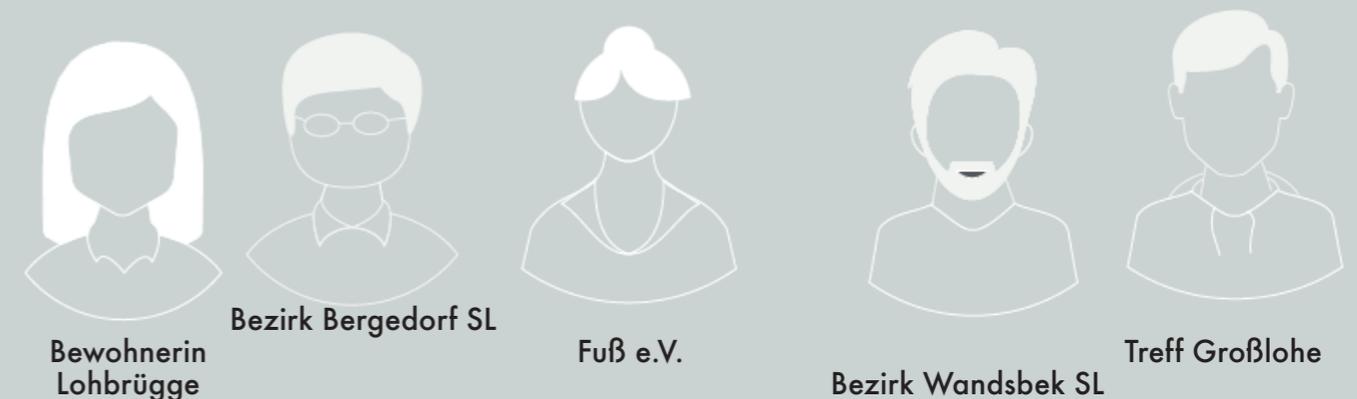


Abb. 17: Übersicht Interviewpartner*innen (eigene Darstellung)

4.5.1 Verkehrsplanung aus der Fußgänger*innenperspektive

Um eine erste professionelle Einschätzung zur Walkability aus Fußgänger*innenperspektive zu erhalten wurde ein Interview mit Frau Tesch vom Fuss e.V. geführt. Dieser bundesweite Fußgänger*innen-Fachverband ist die einzige Interessenvertretung von Fußgänger*innen in Deutschland (Interview Tesch, 02:10) und hat zum Ziel, „das Zufußgehen [...] angenehmer, gesünder und sicherer“ zu machen (Fuss e.V. Hamburg o. J.). Der Verband erhält in Hamburg von einigen Bezirken Straßenplanungen und kann hierzu aus Fußgänger*innensicht Stellung beziehen (Interview Tesch, 04:12). Die Bedeutung des Fuss e.V. als Fußgänger*innen-Interessenvertretung ist laut Frau Tesch insbesondere durch die Umstrukturierung der Verkehrsplanung von der Stadtentwicklungsbehörde zur Wirtschaftsbehörde unter Olaf Scholz gegeben. In Hamburg setzt das Umdenken, dass Fußgänger*innen die Stadt beleben und lebendig machen, im Vergleich zu anderen Städten erst langsam ein. Weiterhin ist mit Verkehr meist „nur der Autoverkehr gemeint - Fußgänger sind kein Verkehr“ (ebd., 02:10).

Die primären Problemlagen die Frau Tesch zufolge dazu führen, dass sich Bewohner*innen in ihren Quartieren weniger zu Fuß bewegen, sind der Zustand und die Breite der Gehwege, die oft schlechte Erreichbarkeit des ÖPNV sowie fehlende Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung. Hamburg ist gekennzeichnet von viel Straßenbegleitgrün, dass sehr positiv bewertet wird. Ein Problem jedoch ist, dass der Raum zwischen den Straßenbäumen in der Regel als Parkplatz genutzt wird und daher oft nur Platz für einen schmalen Gehweg bleibt. Platz für Begegnungen und zum Ausweichen ist dadurch nicht gegeben (ebd., 08:32). Eine Lösung wären laut Frau Tesch Quartiersgaragen, um den Platz, den der ruhende Verkehr im Straßenraum einnimmt, den Menschen zurückzugeben (ebd. 22:09). Öffentliche Sitzmöglichkeiten sind gerade für ältere

Menschen wichtig, aber auch im Alltag, um beispielsweise Einkaufstaschen abzustellen. Diese sind jedoch insbesondere in Wohnquartieren nicht vorhanden (ebd., 08:32). Die in Hamburg zur Straßenbeleuchtung verwendeten Bogenlampen, erleuchten meist nur die Fahrbahn. Der Gehweg ist durch die Bäume und parkenden Autos „ein dunkler Tunnel“, der im Zusammenspiel mit einem schlechten Zustand des Bodenbelags zu gefährlichen Situationen führen kann (ebd., 10:31). Ein weiteres Problem, dass Frau Tesch identifiziert, sind nicht vorhandene oder schlecht umgesetzte Querungsmöglichkeiten von Straßen. Kurze Ampelphasen wirken verunsichernd und im Zuge der aktuell vermehrten Einführung von Tempo-30-Zonen werden sichere Zebrastreifen entfernt (ebd., 12:16). Zudem befürwortet Frau Tesch Nutzungsmischungen, beispielsweise das dezentrale Verteilen von Nahversorgungsangeboten in Wohnquartieren, um die Straßen mit Menschen zu beleben (ebd., 49:59).

Kritik übt Frau Tesch an der Hamburger Polizei, die durch ihr Veto-Recht oftmals wichtige Vorhaben zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs verhindert, da ein negativer Effekt auf den Verkehrsfluss befürchtet wird (ebd., 27:33). Eine spezielle Auseinandersetzung zwischen der Polizei, der Stadt und den Interessenverbänden ist die innerstädtische Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30, welche in anderen Städten laut Frau Tesch bereits zu positiven Effekten, wie einem verbesserten Verkehrsfluss, geführt hat. Hier tritt die Polizei dennoch gelegentlich blockierend auf, auch wenn die Stadt und alle beteiligten Interessenvertreter eine Geschwindigkeitsreduzierung in einer Straße oder einem Straßenabschnitt vereint befürworten (ebd., 29:43). Ein anderes Hemmnis in der Umsetzung sind begrenzte finanzielle Mittel der Stadt und der Bezirke sowie ein Mangel an Wegewarten, die Gehwege regelmäßig ablaufen und Mängel feststellen sollen (ebd., 30:59).

Auch wenn noch viel Verbesserungsbedarf besteht, gibt es laut Frau Tesch ein langsames Umdenken in der Straßenplanung. Beispielsweise werden neue Gehwege vermehrt mit der geforderten Breite von 2,5m umgesetzt und in den Wahlprogrammen wird inzwischen (meist noch unkonkret) auch die Verbesserung der Fußgänger*innensituation erwähnt (ebd., 33:50). Auch bei Vor-Ort-Versammlungen erhält der Fuss e.V. nach eigener Aussage viel Zuspruch von den anwesenden Anwohner*innen für seine Forderungen (ebd., 35:35). Für neue Ansätze in der fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung, wie Shared-Spaces (alle Verkehrsteilnehmer*innen teilen sich denselben Raum) oder das Schweizer Modell (Begegnungsstraßen, in denen eine Trennung vorhanden ist, Fußgänger*innen jedoch Vorrang haben) bedarf es in Deutschland jedoch einer Änderung der Straßenverkehrsordnung durch den Bundesrat (ebd., 44:42).

4.5.2 Sicherheit im öffentlichen Raum

In den Untersuchungsgebieten in Rahlstedt und Lohbrügge wurde die Sicherheit, wie in Kapitel 4.4 vorgestellt, von einigen Befragten als ungenügend bewertet. Insbesondere Nachts fühlen sich die Befragten auf Grund der unzureichenden Beleuchtung in beiden Quartieren unsicher. Zudem führt der schlechte Zustand der Gehwege und die oftmals nicht vorhandene Trennung von Rad- und Fußwegen sowie ihre Nutzung als PKW-Parkplatz laut den Befragten regelmäßig zu Nutzungskonflikten und gefährlichen Situationen. Auch die oftmals fehlenden Querungsmöglichkeiten an großen Straßen wurden kritisiert.

Vor diesem Hintergrund wurde ein Interview mit Frau Moll und Herrn Löding vom Polizeikommissariat in Bergedorf geführt, in dessen Verantwortungsbereich das Untersuchungsgebiet in Lohbrügge liegt. Ziel war es herauszufinden, wie die Sicherheit aus Sicht der Polizei in diesem Quartier bewertet wird, welche Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit

umgesetzt werden, und in welchem Ausmaß die Polizei in die (Um-)Gestaltung des öffentlichen Raumes in Lohbrügge einbezogen wird. Frau Moll ist Leiterin der Abteilung Prävention und Präsenz des Polizeikommissariats Bergedorf. Herr Löding ist als bürgernaher Beamter unter anderem für den Bereich des Untersuchungsgebiets zuständig.

Das Quartier ist Frau Moll und Herrn Löding zufolge durch gemischte Strukturen gekennzeichnet. Viele Familien aber auch ein großer Anteil älterer Menschen wohnen hier (vgl. Interview Löding, Moll, 04:14). Im Vergleich zum Sozialmonitoring, in dem das Gebiet einen niedrigen sozialen Status aufweist (BSW 2018, 160), wird es im Interview von der Polizei als durchschnittlich eingestuft (vgl. Interview Löding, Moll, 04:14). Das Quartier lässt sich zudem „aus polizeilicher Sicht [und] aus Sicherheitsaspekten als völlig unauffällig zusammenfassen“ (vgl. Interview Löding, Moll, 02:28). Insgesamt folgt Bergedorf in der polizeilichen Kriminalstatistik von Hamburg dem Trend sinkender Kriminalitätszahlen. Für das Untersuchungsgebiet selbst ist jedoch keine genauere Auswertung möglich. Laut Frau Moll ist im vergangenen Jahr ein einziger Körperverletzungsdelikt im Grünzug des Gebiets vorgefallen (ebd., 03:12). Bezogen auf die geringe Anzahl der dortigen polizeilichen Einsätze, ist das Quartier gewissermaßen ein „Vorzeigobjekt“ (ebd., 04:12). Im Gegensatz zu den Aussagen einiger Befragten, die die Sicherheit und fehlende Beleuchtung bemängelten, sieht Herr Löding hier keinen Handlungsbedarf. Als bürgernaher Beamter ist er regelmäßig im Quartier mit den Bewohner*innen in Kontakt und hat bisher nicht vernommen, dass die Beleuchtung kritisiert wurde. Seiner Meinung nach ist diese überall ausreichend vorhanden und im Grünzug nicht flächendeckend erwünscht (ebd., 06:36). Er sagt jedoch auch, dass teilweise über die Erneuerung alter Lampen nachgedacht werden sollte (ebd., 10:48). Frau Moll kann sich

vorstellen, dass die Beleuchtung von einigen Befragten erst dann kritisiert wurde, als sie sich im Rahmen der Befragung durch die HAW-Studierenden Gedanken darüber gemacht haben (ebd. 09:46). Gefordert wird dagegen von beiden Polizeibeamten, dass es eine Verbesserung der Pflege öffentlicher Einrichtungen bedarf: „Alles was gebaut wurde wird hingestellt und dann wird es erstmal sich selbst überlassen, bis da nichts mehr geht“ (ebd., 12:14). Wenn Orte und Bauten gepflegt sind, verbessert das auch die Zufriedenheit und das Wohlbefinden der Bewohner*innen. Die Polizei kann erst aktiv werden, wenn eine Gefahrenstelle entsteht (ebd., 14:02).

Ein Problem, das die Polizei identifiziert, ist die Menge an PKW. Durch eine stetige Reduzierung der kostenlosen Parkplätze und dem gesamtgesellschaftlichen Trend zu mehr Autos, kommt es zu Falschparkern. Obwohl die gesamte Wohnanlage mit Tiefgaragen unterkellert ist, werden diese aus Kostengründen von den Bewohner*innen nicht angenommen. Hier ist die Polizei nach eigener Aussage jedoch gerade abends und am Wochenende regelmäßig dabei, Falschparker zu kontrollieren und damit Gefahrenstellen und Konfliktpotentiale zu beseitigen (ebd., 05:12). In Bezug auf Walkability wird mehrfach betont, wie gut die fußläufige Anbindung des Quartiers an ÖPNV-Stationen und die Bergedorfer Innenstadt ist. Laut Frau Moll und Herrn Löding sind die Bewohner*innen mit wenigen Ausnahmen nicht zwingend auf ein eigenes Auto angewiesen, dieses ist jedoch oft komfortabler (ebd., 14:59).

Als bürgernaher Beamter ist Herr Löding auch mit den Institutionen, die es im Quartier gibt, im Austausch. Laut seiner Aussage, gibt es viele verschiedene Einrichtungen für Kinder, Jugendliche und Senioren, deren Angebote jedoch oft durch fehlende finanzielle Mittel begrenzt sind (ebd., 14:59). Das Engagement der Polizei ist nach eigener Aussage insbesondere im Bereich der Kinder groß. Diese möchte man bereits früh

in Bewegung bringen. Daher werden an den Schulen unter anderem Fahrrad-Sicherheitstrainings angeboten und Sammelpunkte eingerichtet, zu denen die Eltern morgens ihre Kinder bringen und von wo diese dann sicher und in Gruppen den Weg zur Schule gehen können (ebd., 17:36).

Wenn Maßnahmen erforderlich sind, wird die Polizei an der Planung und Umsetzung beteiligt. Beim LKA ist eine Dienststelle angesiedelt, die sich mit städtebaulicher Kriminalprävention beschäftigt und Stellungnahmen bei Bauvorhaben abgeben kann (ebd., 29:58). Auch die zur Polizei gehörende Straßenverkehrsbehörde ist bei Bauvorhaben involviert. Sie nimmt Stellung zu Aspekten der Verkehrssicherheit und der allgemeinpolizeilichen Sicht (ebd., 30:46). Eine mögliche Maßnahme sind Notfallknöpfe, dessen Vor- und Nachteile auch innerhalb der Polizei diskutiert wurden. Herr Löding sagt, dass sich in seinem Kollegenkreis etwa ein Drittel dafür und zwei Drittel dagegen aussprechen. Diese sind nach Ansicht von Frau Moll und Herrn Löding in dem Untersuchungsgebiet nicht notwendig und können im Zweifel auch eher abschreckend wirken (ebd., 39:35).

4.5.3 Weitere Fachexpert*innen Interviews

Die vier weiteren Interviews wurden mit Expert*innen durchgeführt, die die Wünsche und Anforderungen der Bewohner*innen kennen bzw. in den Bezirksämtern an den durchgeführten und geplanten Maßnahmen beteiligt sind. Zentrale Aussagen, die in den Interviews für beide Gebiete genannt wurden, waren fehlende Sitzmöglichkeiten, eine unzureichende Sauberkeit und das Fehlen von Mülleimern. Hinzu kommt eine mangelhafte Beleuchtung bei Nacht und ein damit einhergehendes geringes subjektives Sicherheitsgefühl, insbesondere in den Grünräumen. Des Weiteren ist der sanierungsbedürftige Zustand der Gehwege zu nennen. Dieser kann zu gefährlichen Situationen bei mobilitätseingeschränkten und älteren Personen

führen. Die Erreichbarkeit der Gebiete durch den ÖPNV ist zwar gegeben, laut den Interviewaussagen jedoch ausbaufähig, um Anreize abseits vom motorisierten Individualverkehr zu schaffen (vgl. Interview Gren; Interview Anwohnerin).

Das Untersuchungsquartier in Rahlstedt wurde von Herrn Gren, Kümmerer im Treff Großlohe, als eher unterdurchschnittlich privilegiert bezeichnet, mit vielen hilfsbedürftigen Menschen, die Sozialleistungen beziehen. Neben den für beide Quartiere identifizierten Problemfeldern, wurde insbesondere für Rahlstedt zudem der ruhende Verkehr genannt, da dieser Fußwege und Querungen versperrt, sodass die Barrierefreiheit oft nicht gewährleistet sei. Kritisiert wurden auch fehlende Querungsmöglichkeiten und die Verkehrssicherheit an den Hauptstraßen. Die wenigen vorhandenen Zebrastreifen werden von Autofahrern oft nur als Empfehlung gesehen, besser wäre es laut Herrn Gren, an mehr Stellen Ampeln zu installieren (vgl. Interview Gren).

Die seit 20 Jahren im Untersuchungsquartier in Lohbrügge wohnende Interviewpartnerin bewertet die Lage ihres Wohnquartiers als positiv. In diesem Zusammenhang nennt sie die Nähe zum Bahnhof und ÖPNV, großzügige Grünflächen sowie die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten und Ärzten. Zudem sind ihr zufolge die Mietpreise normal und es gibt viele Akteure, die die Gemeinschaft im Quartier verbessern wollen. Die zentralen Kritikpunkte sind jedoch das Entfernen der Sitzmöglichkeiten als Maßnahme gegen Sammelpunkte für Trinker. Hierdurch fehlen alten und kranken Menschen Möglichkeiten sich kurz auszuruhen. Auch das Entfernen von Mülleimern wird negativ bewertet, weil der Müll nun oft trotzdem an den Orten, wo die Mülleimer standen, „entsorgt“ wird. Zudem wird das fehlende subjektive Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit genannt. Laut ihrer Aussage meidet sie selbst und viele Frauen abends und nachts bei Dunkelheit den Park und

alle nicht-beleuchteten Wege. Als Begründung nennt sie den Fund einer Leiche in der Bille, einen Drogenmord und eine Messerstecherei zwischen Kindern als Beispiele für regelmäßige Vorfälle (vgl. Interview Anwohnerin).

In den Bezirksämtern ist das Thema Walkability im Planungsalltag bisher noch nicht verankert und der Ansatz wird allenfalls bei Neuplanungen mitgedacht. Im Bestand gibt es dagegen aktuell keine konkreten Strategien, um die Walkability zu verbessern (vgl. Interview Schmitz; Interview Schneede). In Hinblick darauf, wurde auch der Bedarf einer/ eines Fußgänger*innenbeauftragten in den Bezirken genannt (vgl. Interview Schneede). Obwohl die Mobilitätswende in allen politischen Programmen steht, scheitert diese laut Herrn Schmitz in der Realität oft an der Thematik der Stellplatzreduktion. Ein Problem hierbei ist, dass Fahrrad- und insbesondere Autofahrer*innen starke Interessenvertretungen haben, Fußgänger*innen jedoch nicht. Für die Gestaltung der öffentlichen Räume stehen Herrn Schmitz zufolge nicht ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung, die vorhandenen Mittel werden bereits komplett für die Mindestinstandhaltung benötigt (vgl. Interview Schmitz).

4.6 Walkability Index

Auf der Makro-Ebene wurde eine Analyse mit Hilfe von geographischen Informationssystemen (GIS) durchgeführt. Das Ergebnis ist ein Walkability-Index für die gesamte Stadt Hamburg. Der Walkability-Index wurde von Professor Dr. Lawrence Frank und Arbeitskollegen der „University of British Columbia“ entwickelt und 2010 erstmals publiziert (Frank et al. 2010). Es handelt sich dabei um einen aus vier Indikatoren bestehenden Index, der eine Vergleichbarkeit der Walkability in unterschiedlichen Gebieten ermöglicht. Der Index fasst die verschiedenen objektiven Faktoren, die bei der Untersuchung der gebauten Umwelt eine Rolle spielen, zusammen und errechnet einen Gesamtwert. Die vier Einzelindikatoren nach Frank et al. sind:

- Intersection density
- Residential density
- Retail floor area ratio
- Entropy score/ landuse mix

Intersection density (Kreuzungsdichte) beschreibt die Konnektivität eines Gebietes. Diese wird anhand der Anzahl der Kreuzungen mit drei oder mehr Armen berechnet. Residential density bezieht die klassische Haushaltsdichte, mit der Anzahl der Haushalte dividiert durch die zur Verfügung stehende Wohnbaufläche, ein. Retail floor area ratio (FAR) gibt die Einzelhandelsverteilung an und der Entropy score gibt Auskunft über die Verteilung von verschiedenen Landnutzungsarten innerhalb eines Gebietes. Der Walkability-Index setzt sich anschließend aus folgender Formel zusammen:

$$\text{Walkability-Index} = (2 \cdot z\text{-intersection density}) + (z\text{-residential density}) + (z\text{-retail floor area ratio}) + (z\text{-landuse mix})$$

Die vier Indikatoren werden dabei z-standardisiert. Wird beispielsweise ein Wert von „1“ erreicht, dann bedeutet dies, dass dieser Wert, im Vergleich zu den anderen ermittelten Werten,

1 Standardabweichung über dem Mittelwert liegt. Intersection density wird mit einem Faktor von zwei im Index aufgenommen. Dies beruht auf der Tatsache, dass der Konnektivität eine für die Walkability hohe Bedeutung zugesprochen wird (Frank et al. 2010, 2). Aufgrund von zeitlichen Fristen und technischen Problemen konnte der landuse-mix nicht in den Walkability-Index für Hamburg aufgenommen werden. Dieser könnte zu einem späteren Zeitpunkt noch berechnet und ergänzt werden. Der Index dieser Studie wurde wie folgt ermittelt:

$$\text{Walkability-Index} = (2 \cdot z\text{-intersection density}) + (z\text{-residential density}) + (z\text{-retail floor area ratio})$$

In den folgenden Abschnitten wird nun, am Beispiel der Stadt Hamburg, genauer auf diese drei Indikatoren eingegangen und abschließend der Walkability-Index beschrieben. Zur Vereinfachung wird sich der deutschen Übersetzung der Begriffe bedient. Die Kreuzungsdichte gibt Auskunft darüber, wie gut die Konnektivität in den einzelnen statistischen Gebieten ist. Dafür werden die Anzahl aller Kreuzungen, mit mindestens drei Armen, durch die Gesamtfläche des statistischen Gebiets geteilt:

$$\text{Kreuzungsdichte} = \frac{\text{Anzahl der Kreuzungen mit } \geq 3 \text{ Armen}}{\text{Fläche des statistischen Gebiets (km}^2\text{)}}$$

Eine hohe Kreuzungsdichte korreliert mit einer guten Durchwegung des Gebiets und bedeutet für die Bewohner eine Vielzahl an Wegfindungsmöglichkeiten. Darüber hinaus erleichtert es zum Beispiel den Zugang zu ÖPNV-Anbindungen und Einzelhandelsstandorten (Leslie et al. 2007, 93f.). Abbildung 18 zeigt die Kreuzungsdichte für die 941 statistischen Gebiete Hamburgs. Diese nimmt dabei vom Zentrum der Stadt bis in die Stadtrandlagen generell ab und spiegelt auch die Siedlungsstruktur Hamburgs wider. So sind beispielsweise die Stadtteile Harburg und Bergedorf klar zu erkennen. Die

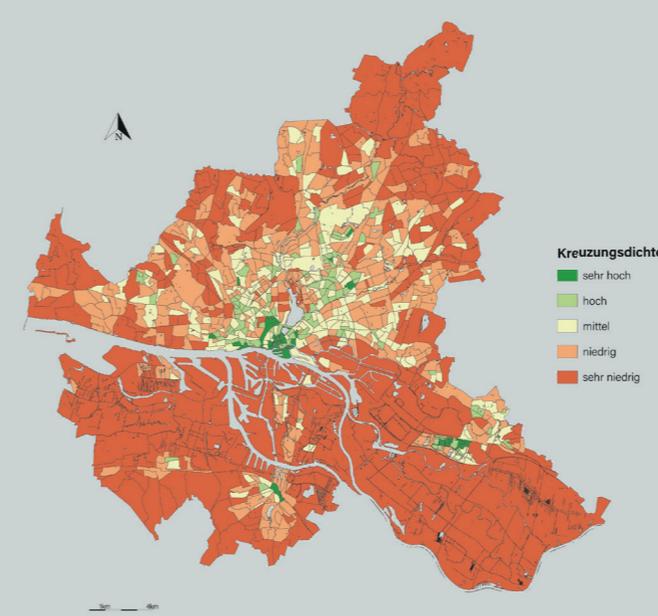


Abb. 18: Kreuzungsdichte in Hamburg (eigene Darstellung)

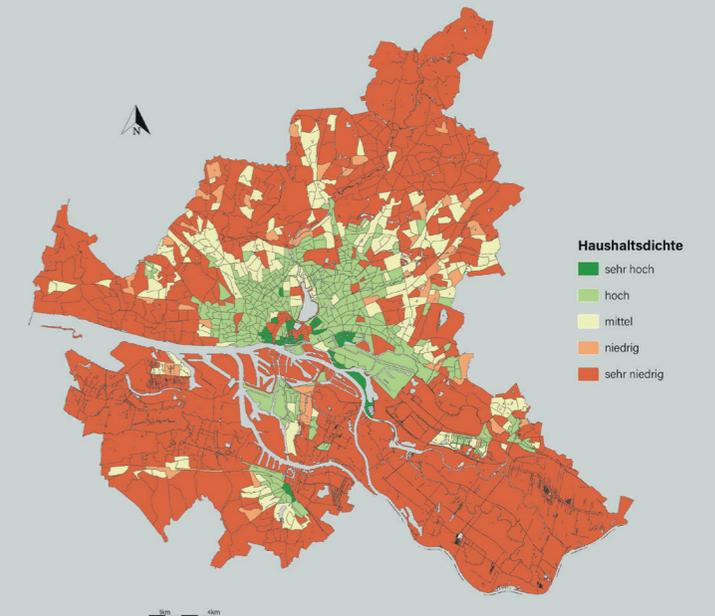


Abb. 19: Haushaltsdichte in Hamburg (eigene Darstellung)

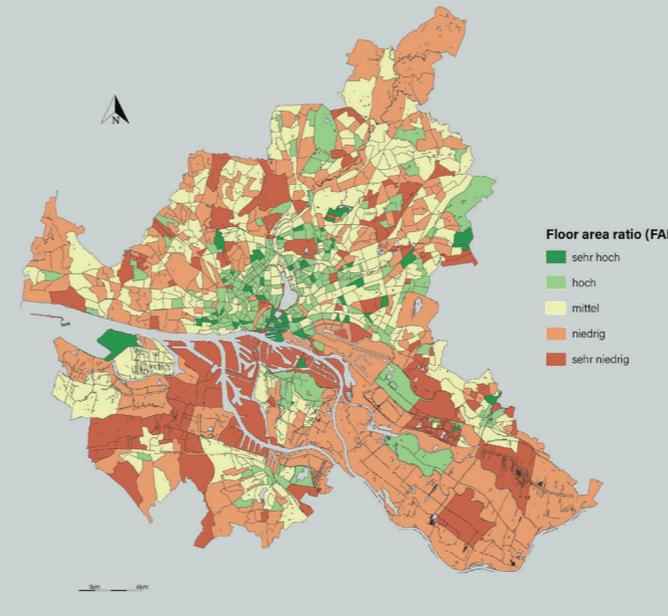


Abb. 20: Floor area ratio Hamburg (eigene Darstellung)

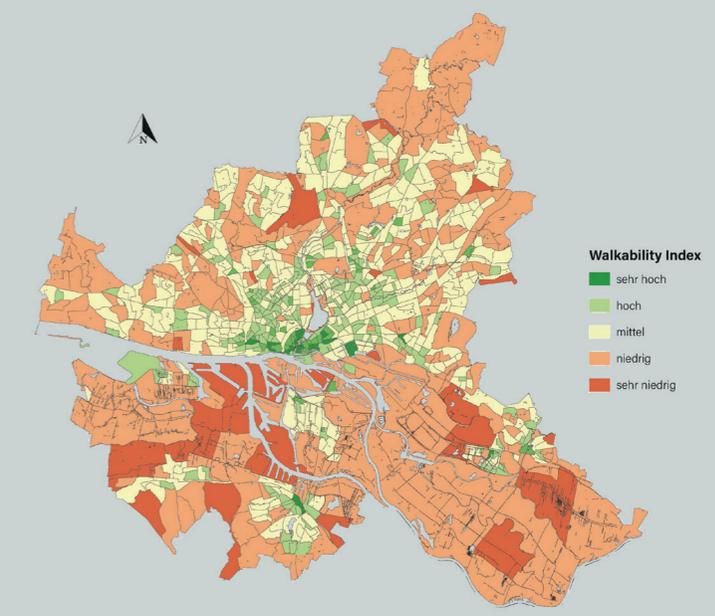


Abb. 21: Walkability Index Hamburg (eigene Darstellung)

für diese Studie zu untersuchende Gebiete in Rahlstedt und Lohbrügge weisen beide eine mittlere Kreuzungsdichte und daraus resultierende Konnektivität auf.

Die Haushaltsdichte berechnet die Anzahl der Haushalte im Verhältnis zur Wohnbaufläche der statistischen Gebiete:

Haushaltsdichte= Anzahl der Haushalte / Wohnbaufläche

Dieser Indikator gibt an, wie dicht die jeweiligen statistischen Gebiete besiedelt sind. Bei einer hohen Haushaltsdichte wird angenommen, dass auch die Dichte an anderen Angeboten im Gebiet, wie öffentliche und soziale Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und ÖPNV-Angebote erhöht sind. Diese hat dann wiederum einen positiven Effekt auf die Walkability, da ein Anreiz geschaffen ist kurze Wegstrecken zu Fuß zurückzulegen. Es ist jedoch darauf zu achten, dass gerade in Stadtrandlagen, wie im Untersuchungsgebiet in Rahlstedt, häufig reine Wohngebiete vorliegen, bei denen kein direkter Zusammenhang zwischen Haushaltsdichte und einem erhöhten Angebot im Quartier besteht. Hier ist beispielsweise kein Einzelhandel im Gebiet selbst angesiedelt, dafür aber im direkten Nachbargebiet. Eine grenzüberschreitende Betrachtung ist folglich mit dem Walkability-Index nicht möglich. Wie Abbildung 21 verdeutlicht, weist das statistische Gebiet in Rahlstedt eine mittlere und das Gebiet in Lohbrügge eine hohe Haushaltsdichte auf. Beim dritten Indikator geht es darum, das Verhältnis der für Einzelhandel genutzten Gebäude zur gesamt gewerblich genutzten Fläche zu berechnen. Die Formel für den FAR-Indikator lautet:

FAR= Grundfläche aller Gebäude mit Handelsfunktion /
Gesamt gewerblich genutzte Fläche

Der Grundgedanke nach Frank et al. (2010) ist, dass der Score Rückschlüsse auf das Parkplatz-

angebot des Einzelhandels liefern kann. Ein niedriger Wert bedeutet ein hohes Stellplatzangebot, während ein hoher Wert auf ein gemischteres, kleinteiligeres Einzelhandelsangebot mit wenig Parkplätzen schließen lässt (Dobesova, Krivka 2012, 186f.). Das hat wiederum Einfluss darauf, ob der Einzelhandel eher zu Fuß oder mit dem Auto erreicht werden kann oder vorzugsweise wird. In dem Gebiet in Lohbrügge liegt dabei ein hoher FAR-Indikator vor, wohingegen im Rahlstedter Quartier ein niedriger Wert festzustellen ist. Hier ist darüber hinaus kaum Einzelhandel vorhanden. Um den finalen Walkability-Index zu erhalten werden die drei Indikatoren, wie bereits beschrieben, addiert. Abbildung 21 zeigt den Index für die 941 statistischen Gebiete Hamburgs mit einer Unterteilung von „sehr hoher“ bis „sehr niedriger“ Walkability. Es ist wichtig zu verstehen, dass diese Daten nur relativ zu betrachten sind und daher nur im Stadtraum Hamburg vergleichbar sind. Eine Übertragung oder ein Abgleich mit ebenfalls durch den Walkability-Index gewonnenen Daten andere Studien ist nicht möglich. Das Untersuchungsgebiet in Rahlstedt wird mit einer niedrigen Walkability eingestuft. Auch wenn die Konnektivität im Hamburger Vergleich dem Mittelwert entspricht, sind es doch gerade der fehlende Einzelhandel im Quartier und die Ausrichtung als reines Wohngebiet, die zu diesem Ergebnis führen. Auch eine Inbezugnahme des nicht beachteten landuse-mix, hätte hier vermutlich zu einem ähnlichen Ergebnis geführt, da kaum unterschiedliche Landnutzungsarten vorliegen (siehe reines Wohngebiet). Maßnahmen, die die Walkability in diesem Gebiet erhöhen, sind folglich wünschenswert. Im Gegensatz dazu liegt in dem Gebiet in Lohbrügge eine hohe Walkability vor. Die gute Durchwegung in Kombination mit einem fußläufig erreichbaren Einzelhandel ermöglicht dieses Ergebnis. Dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Walkability liegt hier auf der Makro-Ebene folglich nicht vor.

4.7 Zwischenfazit

Mit den gewonnenen Ergebnissen der einzelnen Methoden stellt sich die Frage, inwieweit die beiden Quartiere Rahlstedt und Lohbrügge als walkable einzuschätzen sind und wie sich Makro- und Mikroebene miteinander vergleichen lassen?

Betrachtet man zunächst die objektiven Methoden der GIS-Analyse auf der Makroebene und dem Kriterienkatalog auf der Mikroebene, so liegt hier eine ähnliche Einschätzung der Walkability vor. Im Vergleich zu allen 941 statistischen Gebieten in Hamburg weist das Gebiet in Lohbrügge eine hohe und das Quartier in Rahlstedt eine niedrige Walkability vor (siehe Walkability-Index). Auch im direkten Vergleich, durch den Kriterienkatalog auf der Mikroebene, wird diese Erkenntnis bestätigt. Die Bewertung der einzelnen Standorte in den Quartieren ist auch hier in Lohbrügge überwiegend positiver als in Rahlstedt. Basierend auf diesen objektiv gewonnenen Ergebnissen ist das Quartier in Lohbrügge bereits als walkable einzuschätzen, während im Rahlstedter Gebiet noch Handlungsbedarf besteht.

Durch weitere Analysen und Auswertungen der vorgenommenen Interviews, Befragungen der HAW und Quartiersbegehungen sind jedoch noch weitere Bewertungsfaktoren der Walkability hinzugefügt worden, die das Gesamtbild schärfen. So wurde beispielsweise der Sicherheitsaspekt im Quartier Lohbrügge als ein Handlungsfeld erarbeitet. Diese subjektiven Einflüsse auf Walkability lassen sich nur schwer durch objektive Analysetools, wie dem Kriterienkatalog und dem Walkability-Index, erfassen. Sie bilden eher den groben Rahmen des Projektes und dienen dazu sich einen Überblick über die Ausgangslage zu verschaffen. Durch den Walkability-Index ist beispielsweise die problemlose Vergleichbarkeit aller statistischen Gebiete Hamburgs möglich. Der Kriterienkatalog kann hingegen genaue Angaben über Hardfacts der

Gebiete, welche die Walkability beeinflussen, liefern. Eine zielgerichtete, dem Quartier angepasste Handlungsempfehlung ist jedoch nur sinnvoll, wenn auf die subjektiven Belange vor Ort eingegangen wird und ein bedarfsgerechtes Konzept entwickelt wird.

5. Konzept

Um eine Handlungsempfehlung für die beiden Gebiete aufstellen zu können, wurde zunächst im Brainstormverfahren die gewonnenen Ergebnisse der Analysen geordnet, zusammengefasst und Themenschwerpunkte gebildet. Darauf aufbauend wurden, den Schwerpunkten zugeordnete, einzelne Konzeptideen entwickelt. Sie sollen entweder festgestellte Problemfelder in den Quartieren beheben oder die Walkability im Allgemeinen verbessern. Insgesamt wurden die Ideen in vier Maßnahmenblöcke unterteilt: „Gestaltung öffentlicher Raum“, „Gestaltung Gehwege“, „Gestaltung Straßenraum/Parken“

und „Alternative Mobilität“. Die einzelnen Konzeptideen werden nun in den folgenden Abschnitten separat vorgestellt und im Anschluss zu einer quartiersbezogenen Handlungsempfehlung zusammengefasst. Es ist darauf zu achten, dass nicht alle Konzeptideen in beiden Gebieten zur Anwendung kommen. Ist dies der Fall, dann wurde eine Maßnahmenergreifung hier als nicht notwendig erachtet. Die Themenblöcke „Aufenthaltsqualität“ und „Mobilität“ sind bewusst allgemeiner gehalten und beziehen sich sowohl auf das Rahlstedter- sowie das Lohbrügger Gebiet.

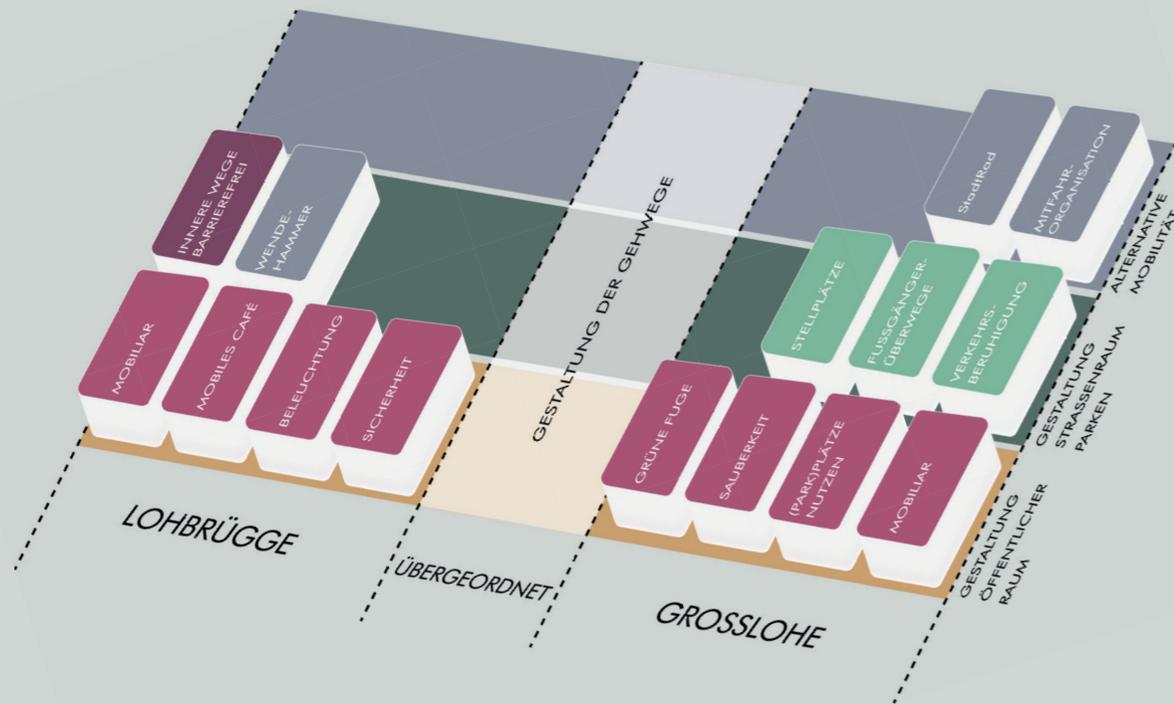


Abb. 22: Konzeptbausteine (eigene Darstellung)

Rahlstedt

5.1 Gestaltung der Gehwege

Ein Handlungsfeld, welches sowohl in den Begehungen der Quartiere, als auch bei den Befragungen, die von der HAW durchgeführt wurden, deutlich aufgefallen ist, ist die Qualität der Gehwege.

Um die Dokumentation der Problematik zu systematisieren, wurde für beide Gebiete eine erneute Analyse durchgeführt, die sich konkret mit dem Aspekt „Qualität der Gehwege“ befasst. Dabei wurden zum einen die Hierarchie der Wege und zum anderen der Bodenbelag untersucht. Die Ergebnisse wurden in Analysearten grafisch festgehalten. Das Thema „Hierarchie der Wege“ wurde untersucht, um darzulegen wie die Abgrenzung und Aufteilung der Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenraum organisiert ist, ob an Hauptstraßen Fußwege vorhanden sind oder ob es Bereiche (z.B. Fuß-

gänger*innenzonen) gibt, in denen das Zufußgehen gegenüber anderen Formen der Mobilität priorisiert wird. Ergänzend dazu wurde eine Erhebung zu dem Aspekt des Bodenbelages der Wege durchgeführt. Hierbei war das überwiegende Interesse festzustellen, inwieweit die Wege in Hinblick auf ihre Materialität barrierefrei sind. Während der Begehungen wurde zusätzlich zum Bodenbelag erfasst, in welchem Zustand sich die Wege befinden.

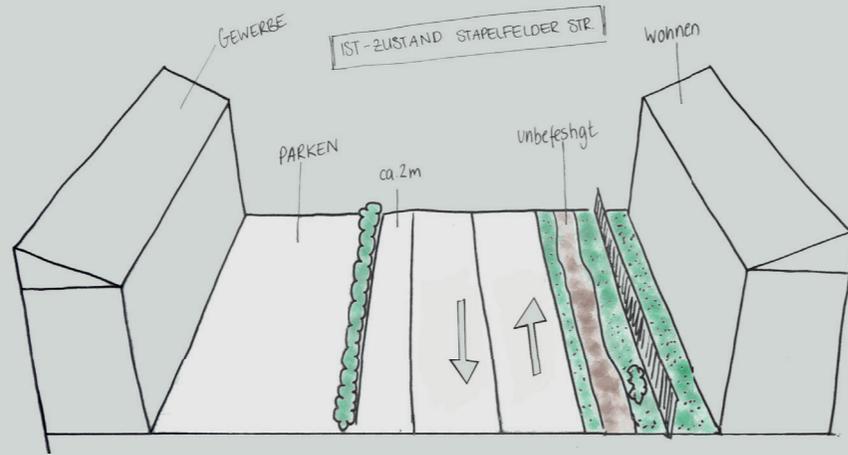
Rahlstedt

Ergebnisse der Analyse waren für das Quartier in Rahlstedt, dass das Gebiet im Norden und Süden durch die beiden Hauptstraßen stark vom Rest des Stadtteils abgegrenzt ist. Die Barrierewirkung wird dadurch verstärkt, dass wenig Querungsmöglichkeiten vorhanden sind. Die Durchwegung die im Quartier von Osten nach Westen verläuft, ist vor allem durch Haupt- und Erschließungsstraßen gegeben, während man



Abb. 23: Hierarchien der Wege (eigene Darstellung)

sich von Norden nach Süden hauptsächlich auf Anwohner*innenstraßen durchs Quartier bewegen kann. Generell ist bei der Kartierung aufgefallen, dass das Quartier in Rahlstedt eine gute Vernetzung an Fußwegen bietet. Fast alle Gehwege, die vorhanden sind, sind mit Gehwegplatten gepflastert. Diese sind in den meisten Fällen in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Beispielsweise haben Baumscheiben die Pflasterung aufgerissen oder die Pflasterung wechselt binnen weniger Metern zu Sandwegen. Dadurch entsteht insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen oder ältere Menschen ein Hindernis, da die Barrierefreiheit nur eingeschränkt gegeben ist. Hinzu kommt, dass teilweise gar keine straßenbegleitenden Fußwege vorhanden sind. Auch eine Abgrenzung von Fuß- und Fahrradwegen ist vielerorts nicht erkennbar. Besonders an Hauptstraßen wie der Stapelfelder Straße ist diese Situation auffällig und führt im Zweifelsfall zu Nutzungskonflikten der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen. Gerade die Grünräume, die für die Naherholung im Quartier eine entscheidende Rolle spielen und über die Spiel- und Grillplätze erschlossen sind, sind nur über unbefestigte Grünwege nutzbar.



Lohbrügge

In einem Teilbereich des Untersuchungsraums in Lohbrügge wurde im Jahr 2013 die Fußgänger*innenzone erneuert. In diesem Bereich ist auffällig, dass die Qualität der Wege im Vergleich zum Rest des Gebietes deutlich erhöht ist. Zudem entsteht durch die Fußgänger*innenzone ein Raum, in dem das Zufußgehen als priorisierte Nutzung festgelegt wurde. Auf den Straßenflächen der Hauptstraßen sind Fahrradspuren gekennzeichnet und eine klare Trennung der Nutzer*innen wird somit gewährleistet. Besonders in Bereichen, die noch nicht umgestaltet wurden, wie beispielsweise im Bereich der wabenförmigen Wohnstrukturen, kommt es jedoch weiterhin zu Nutzungskonflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen. Dies wurde auch in den Befragungen als Thema genannt. Besonders

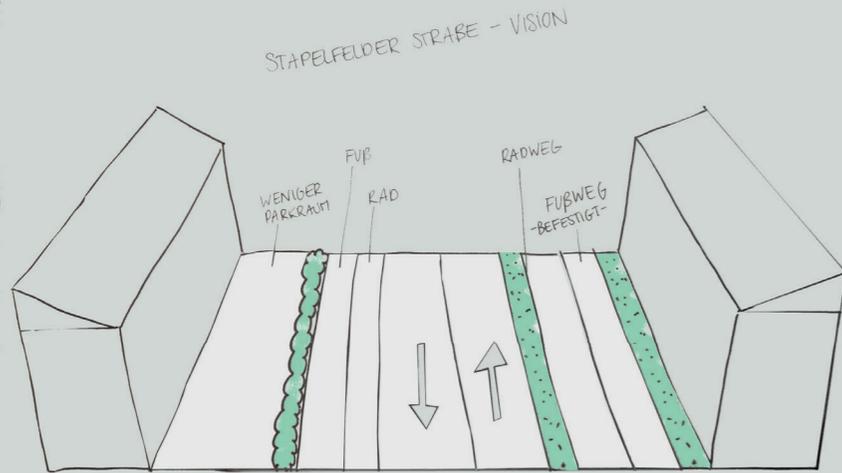


Abb. 24: Vorschlag Gestaltung der Gehwege (eigene Darstellung)

ältere Fußgänger*innen beschwerten sich über Radfahrer*innen. In Bezug auf den Bodenbelag wurde erhoben, dass Wohngebäude im Gebiet in Lohbrügge teilweise nur über unbefestigte Wege oder gegebenenfalls über Umwege erreichbar sind. Auch die Grünräume sind, ebenso wie im Quartier in Rahlstedt, nur über Grünwege nutzbar. Weiterhin fällt auf, dass viele Wege gepflastert sind. Dies schränkt die Barrierefreiheit stark ein.

Nach der Erhebung und Auswertung der Daten, wurden allgemeine Handlungsempfehlungen für die Quartiere entwickelt, die die Qualität der Wege verbessern sollen und somit ein Umfeld schaffen, welches die Nutzer*innen des Quartiers zum Zufußgehen animiert. Da sich Fußgänger*innen in allen Altersgruppen finden, ist eine Barrierefreiheit der Fußwege für alle Nutzer*innen unumgänglich. Zur Barrierefreiheit gehört eine Mindestbreite von 2,30m und eine durchgehende Oberflächenstruktur, sowie ein gleichbleibendes Bodenniveau und abgesenkte Bordsteine. Der demographische Wandel stellt eine zusätzliche Herausforderung dar und macht ein qualitativ gutes Fußwegesystem zwingend notwendig. Im Jahre 2050 wird voraussichtlich die Hälfte der deutschen Bevölkerung über 50 Jahre alt sein (vgl. Hafner, Wölfle 2007, 2). Dementsprechend wird es mehr Fußgänger*innen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Gehhilfen und Rollstühlen geben. Bereits heute wohnt in den beiden Untersuchungsgebieten eine hohe Zahl älterer Menschen, deren Mobilitätsbedarfe es zu berücksichtigen gilt (vgl. Abschnitt „Stadtteilprofile“). Die erste Handlungsempfehlung betrifft die Barrierefreiheit durch die Wahl eines geeigneten, einheitlichen Bodenbelages auf den Gehwegen für alle zu sichern. Auch abgesenkte Bordsteine müssen an allen Fußgängerüberwegen gegeben sein und frei sein. Des Weiteren wird vorgeschlagen, die Verkehrsflächen für die einzelnen Nutzer*innengruppen klar voneinander zu trennen, um Nutzungskonflikte zu vermeiden. Die Abbildung 3 zeigt skiz-

Lohbrügge

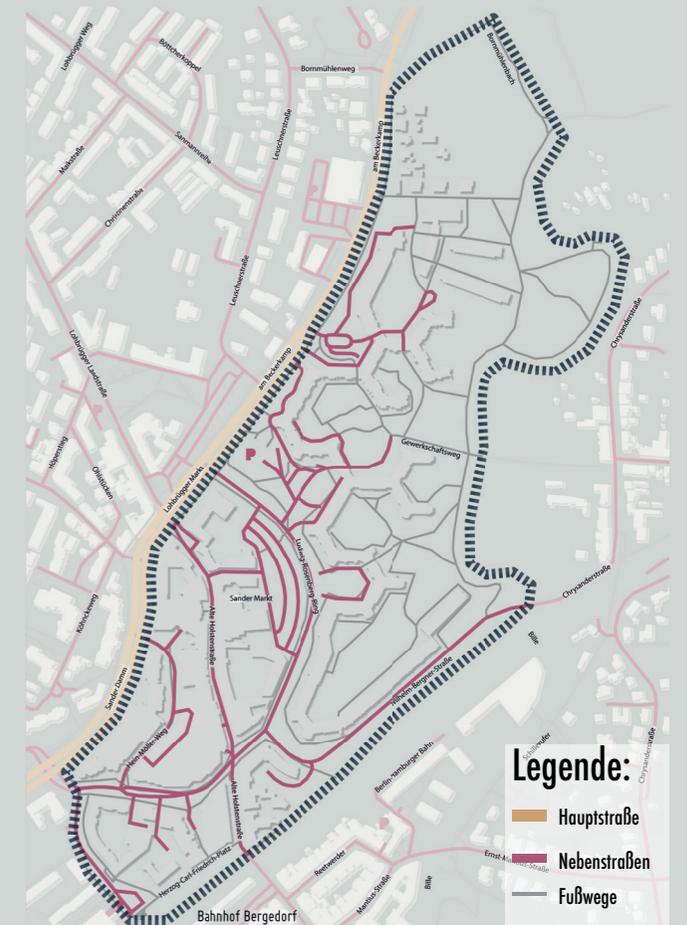


Abb. 25: Hierarchien der Wege Lohbrügge (eigene Darstellung)

zenhaft am Beispiel der „Stapelfelder Straße“ in Rahlstedt, wie eine solche Straßenaufteilung aussehen könnte.

Für eine langfristige Erhaltung der Qualität der Gehwege, muss gewährleistet werden, dass der Zustand der Wege regelmäßig überprüft und ausgebessert wird. Dafür ist gegebenenfalls auch ein Monitoring notwendig, dass über die aktuellen Angebote der Bezirke, in Form des Wegewarts und des Meldemichels, hinausgeht.

5.2 Gestaltung der Straßenräume

Um eine generelle Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit in beiden Quartieren zu erreichen, bedarf es der Schaffung von neuen und sicheren Straßenüberquerungen. Der Sicherheitsaspekt wird in dieser Handlungsempfehlung vor allem auf die Fußgängerfreundlichkeit durch Fußgängerüberwege bezogen. Die Fußgängerüberwege sorgen für eine Verlangsamung des Verkehrs und schaffen neue Gehwegmöglichkeiten. So wird die Gefahr genommen, unkontrolliert als Fußgänger*innen mitten über die Fahrbahn laufen zu müssen. Die geplante Installation von Fußgängerüberwegen orientiert sich an in der Analyse identifizierten Standorten. Dabei sollen vor allem die angrenzenden

Einzelhandelsstandorte für den Fußgängerverkehr besser zugänglich gemacht werden und so den Anreiz schaffen, Einkäufe zu Fuß zu erledigen. In Rahlstedt wird eine Überquerung an der nördlichen Begrenzungsstraße vorgesehen. In Lohbrügge wird ebenfalls ein Übergang im Nord-Westen über die Straße „Am Beckerkamp“ geplant, da dieses Belangen in der Analysephase identifiziert wer-

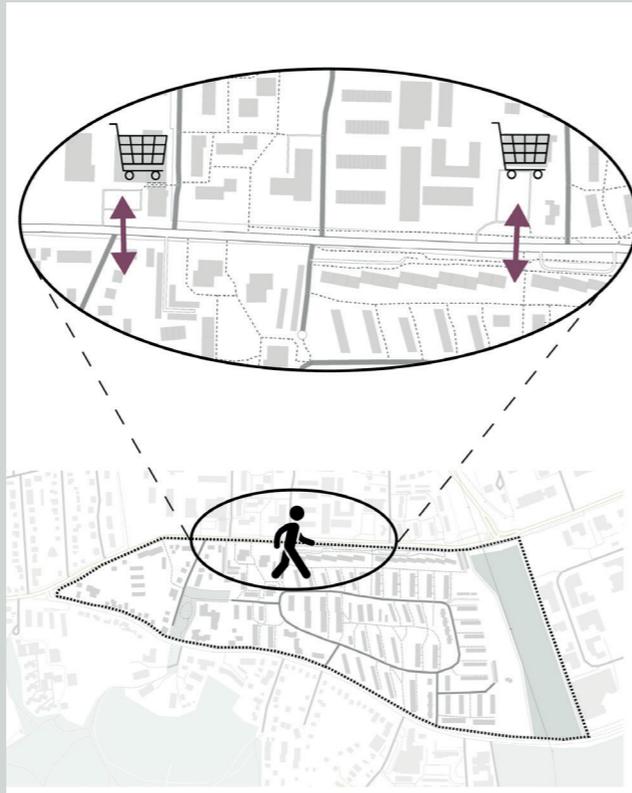


Abb. 26: Fußgängerüberwege Rahlstedt (eigene Darstellung)

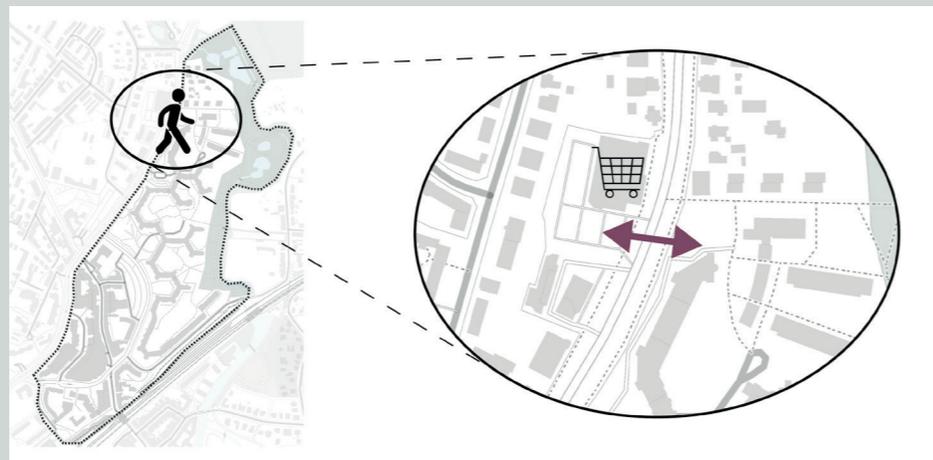


Abb. 27: Fußgängerüberwege Lohbrügge (eigene Darstellung)

den konnte. Aufbauend auf die Gestaltung der Gehwege gilt es die Gestaltung der Straßenräume zu betrachten. Dabei werden insbesondere die Aspekte der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen, im Hinblick auf die Verkehrsführung und Überquerungsmöglichkeiten, sowie die Aufteilung des Raumes berücksichtigt.

Bestandsaufnahme

Ein Handlungsfeld, welches sich im Rahlstedter Quartier herauskristallisiert hat, ist die Umgestaltung des Straßenraums. Durch Quartiersbegehungen und Rückmeldungen von Bewohner*innen, ist dabei in erster Linie die Parkraumsituation als problematisch eingeschätzt worden. Gerade im inneren Ring des Gebietes liegt eine ungeordnete Parksituation vor. Dies hat auch negative Auswirkungen auf die Walkability. So wird durch das Parken bis weit auf den Bürgersteig, der Straßenraum für Fußgänger*innen stark eingeschränkt. Zudem ist hier teilweise keine Barrierefreiheit mehr gewährleistet und das Fortbewegen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl nicht möglich. Eine Umstrukturierung des Parkraums soll folglich dazu dienen, Straßenraum für die Fußgänger*innen zurückzugewinnen und so die Walkability im Quartier zu stärken. Hierfür bedarf es zunächst einer Bestandsaufnahme der derzeitigen Situation. Im Untersuchungsgebiet Rahlstedt befinden sich laut Statistikamt Nord 1.281 Haushalte. Berechnet wird der daraus resultierenden Stellplatzbedarf mit einem Stellplatzschlüssel von 0,7. Das Ergebnis ist: knapp 897 Stellplätze werden im Quartier benötigt, um den derzeitigen Bedarf zu decken. Trotz der angespannten Parkraumsituation fällt auf, dass viele Flächen im Gebiet teilweise ungenutzt sind. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um privat

Rahlstedt



Abb. 28: Parksituation im Bestand (eigene Darstellung)

bewirtschaftete Flächen der „SAGA Unternehmensgruppe“, die ein kostenpflichtiges Parkraumangebot schaffen. Die Folge ist, dass viele Bewohner im öffentlich/kostenfreiem Raum parken. Grobe Hochrechnungen kommen nämlich zu dem Ergebnis, dass eigentlich ausreichend Fläche für die oben genannten 897 Stellplätze vorhanden ist. Diese beläuft sich auf ca. 32.000 m² und setzt sich aus knapp 15.000 m² privater und 17.000 m² öffentlicher Parkraumfläche zusammen. Umgerechnet mit der für einen Stellplatz benötigten Fläche würde dies ein Potenzial von ungefähr 1690 Stellplätzen bedeuten. Das sind 793 Stellplätze mehr als im Bedarf errechnet. Die vorangegangenen Zahlen veranschaulichen die unproportionale Verteilung von Wohneinheiten und der zur Verfügung stehenden Stellplätze. Die kontinuierliche Ausbreitung des Flächenbedarfs der PKWs im Quartier ergibt, bei Betrachtung des öffentlichen Raumes, ein zugespitztes Bild. Vor dem Hintergrund der globalen Trends (Urbanisierung, Ausbau des ÖPNV, Einschränkung des MIV) werden in diesem Abschnitt Maßnahmen skizziert die eine nachhaltige, zukunftsorientierte und fußgängerfreundliche Entwicklung anstoßen sollen.

Nach der Ermittlung aller vorhandenen Flächen die hauptsächlich der Nutzung Parken zuzuordnen sind (über 3 ha), wurde der reale Bedarf mit einem Stellplatzschlüssel von 0,7 errechnet. Obwohl in Stadtrandlage aktuell noch ein Stellplatzschlüssel von 0,8 verwendet wird, wurde sich hier bewusst für eine ambitionierte jedoch in der Zukunft nicht unrealistische Reduktion entschieden. Diese Rechnung ergibt eine notwendige Fläche von 1,5 ha, um das Quartier ausreichend mit Stellplätzen abzudecken (inklusive Besucherstellplätze). Dies entspricht etwa der Hälfte

des aktuellen Zustands bzw. der aktuell für Stellplätze vorgesehenen Flächen. Daraus folgend wurde die Handlungsempfehlung deklariert den vorhandenen Parkraum umzustrukturieren. Vorrangig müssen die ruhenden PKWs aus dem Straßenraum und vor allem von den Gehwegen verbannt werden.

Die radikal klingende Maßnahme hätte zur Folge, dass in dem Quartier wieder eine Balance der Flächeninanspruchnahme forciert werden würde. Fußgänger*innen könnten sich in dem Gebiet wieder freier bewegen und Rollstuhlfahrende wären nicht mehr gezwungen auf der Straße zu fahren.

Darüber hinaus wurde die Maßnahme entwickelt den inneren Ring des Quartiers als Einbahnstraße auszuweisen. Dieses Instrument würde den Verkehr strukturieren sowie sicherer und übersichtlicher gestalten. Zum einen vereinfacht es die Überquerung der Straße und zum anderen könnte die vorgesehene Buslinie ihren Betrieb wieder aufnehmen (der Busbetrieb im Planungsbereich wurde wegen mangelnder Ran-



Abb. 29: Private Sammelstellplatzflächen im Bestand (eigene Darstellung)

gierfähigkeit vorübergehend eingestellt). Diese Handlungsempfehlungen bilden den Sockel der langfristigen Perspektive des Quartiers Rahlstedt-Großlohe. Darauf aufbauende Szenarien werden im folgenden Abschnitt detaillierter erläutert. Um das langfristige Ziel der Reduktion und teilweisen Verbannung von PKW aus dem Straßenraum umzusetzen, müssen zunächst alternative Stellplatzkonzepte entwickelt werden.

Szenario 1

Im ersten Szenario werden alle öffentlichen und privat verwalteten Stellplatzflächen innerhalb des Quartiers zurückgebaut. Die benötigten Stellplatzflächen sind in sogenannten Quartiersgaragen mit einem Einzugsradius von 300m um das Quartier herum verteilt. Ein Stellplatz ist demnach in max. fünf Minuten durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit zu erreichen. Die ausgewählten Standorte der Quartiersgaragen befinden sich in der neu geplanten Grünen Fuge im Nordosten des Quartiers, auf den Flächen des Nahversorgungszentrums am südlichen Quartiersrand, dass in Kürze umgebaut werden soll sowie auf einer privaten Stellplatzfläche im Nordwesten. Dieses Szenario stellt eine langfristige Maximalvision dar. Es handelt sich um einen intensiven Eingriff, in die vorhandenen Aufteilung des Straßenraums und der Mobilitätsstruktur des Quartiers, der darüber hinaus durch den Neubau von drei Parkhäusern sehr kostenintensiv ausfällt. Darüber hinaus ist eine solche Planung im Baubestand komplizierter als auf neu beplanten Flächen. Dennoch ist eine langfristige Straßenraum wird über den ruhenden Verkehr hinaus nutzbar.

Szenario 2

Das zweite Szenario sieht eine teilweise Entlastung des Straßenraums durch eine Quartiersgarage und die Reduktion bzw. Neuordnung der vorhandenen Stellplatzflächen vor. Die Quartiersgarage wird in diesem Konzept in der noch

zu planenden Grünen Fuge verortet. Hier sollte das Potenzial der Neuplanung für die Integration eines neuen Stellplatzkonzepts genutzt werden. Des Weiteren werden die bereits vorhandenen öffentlichen und privaten Stellplatzflächen akquiriert. Eine Auswahl der Flächen soll straßenbegleitend und abseits der Straßenverkehrsflächen weiterhin für den ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen. Der Vorteil dieses Konzeptes ist die zunächst wenig aufwändige und flexible Umstrukturierung der Straßen- und Stellplatzflächen und gleichzeitige Reduktion der verwendeten Flächen.

Szenario 3

Für die dritte Version wird der Parkraum ohne größere Umbauten neu geordnet. Dafür ist, wie in der zweiten Vision, die Verwendung von bereits vorhandenen öffentlichen und privaten Stellplatzflächen vorgesehen. Die größte Veränderung stellt hier die Reduktion der möglichen Stellplätze dar.

Für alle Szenarien wird der ermittelte Stellplatzanzahlwert von ca. 897 angenommen. Ziel aller Visionen ist es mehrreihiges und illegales Parken zu vermeiden. Zu diesem Zweck muss auch über physische Barrieren im freigewordenen Raum nachgedacht werden, die das Parken unterbinden und gleichzeitig die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmer*innen nicht einschränken. Dies kann unter anderem durch Pflanzkübel und Mobiliar im Straßenraum geschaffen werden.

Das Ziel aller Maßnahmen ist eine langfristige Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV), hinzu bewegungsfreundlichen, bedarfsgerechten, multimodalen Mobilitätsangeboten. Kurzfristig kann schon mit einer einfachen Umstrukturierung der Flächen ein hoher Effekt erzielt werden. Aber auch die Nachnutzbarkeit der Flächen muss in zukunftsweisenden Konzepten Beachtung finden. Die Ausgangslage bildet oberirdischer Parkraum auf einfach versiegelten Flächen. Diese bestehenden Flächen sind

gut umnutzbar bzw. rückbaubar. Eine Umstrukturierung kann so inkrementell in Experimenten und unter Einbezug der Bewohner*innen herbeigeführt werden.. Beispielhaft können die bisher privaten Stellplatzflächen unter Zustimmung der Akteur*innen für einen bestimmten Zeitraum zur Benutzung freigegeben werden um eine freiwillige Verlagerung zu erproben. Diese stufenweise Umstrukturierung und gleichzeitige Beobachtung der Bedarfsentwicklung erfordert deutlich weniger finanzielle Ressourcen, während Quartiersgaragen einen größeren permanenten Eingriff darstellen.

Alle Szenarien stehen in starker Abhängigkeit zur Bereitschaft der Akteur*innen SAGA und vhw, die die privaten Stellplätze verwalten. Auch die Bewohner*innen des Quartiers müssen die Veränderungen mittragen und motiviert werden. Wichtige Ansprechpartner*innen sind in diesem Zusammenhang sowohl das zuständige Stadtplanungsamt des Bezirks Wandsbek für die Konkretisierung der Planung, als auch Lokalpolitiker*innen und Akteur*innen wie der Treff Großlohe für die Kommunikation und Reflexion vor Ort.

Fazit

Die physische und konzeptionelle Gestaltung der Straßen im Quartier kann vieles bewirken. Positive Beispiele gibt es in Städten rund um die Welt. Die Abwendung von dem Leitbild der autogerechten Stadt hin zu einem inklusiven öffentlichen Raum für die Menschen wirkt sich auf die Emissionsbelastung, den sozialen Austausch und die Gesundheit aus.

Das Paket an kurz- und langfristigen Handlungsempfehlungen zeigt das Potenzial für Großlohe auf. Der Weg führt zu einem Quartier indem die Bewohner*innen wieder im Fokus stehen.

Kinder spielen unbesorgt neben und manchmal auf der Straße, denn regelmäßig wird ein Quartierfest rund um den „inneren Ring“ gefeiert. Neben bunten Flohmarktständen und leckerer

kulinarischer Versorgung werden auch sportliche Wettbewerbe angeboten. Langjährige Nachbar*innen lernen sich kennen und etablieren einen offenen Skatabend im neuen Gemeinschaftshaus. Dies sind zwar blumige Beschreibungen, aber sie verdeutlichen welchen Einfluss die physischen Veränderungen auf das Leben im Quartier haben können. Darüber hinaus wirkt eine interessante und ansprechende Vision meist als Impulsgeber, der Menschen dazu motivieren kann gewohnte Alltagsrhythmen aufzubrechen. Nach diesem Prinzip sollen die genannten Maßnahmen eine fruchtbare Entwicklung im Quartier anstoßen und die Aufenthaltsqualität nachhaltig verbessern.



Abb. 30: Lageplan Szenario 1 (eigene Darstellung)



Abb. 31: Lageplan Szenario 2 (eigene Darstellung)



Abb. 32: Lageplan Szenario 3 (eigene Darstellung)

Sobald ein Sensor aktiviert wird, werden die nächsten beiden Lampen zusätzlich eingeschaltet. Die Besucher*innen können somit zu später Stunde oder in den Wintermonaten z.B. länger mit ihren Hunden spazieren gehen und können trotzdem erkennen ob andere Besucher*innen auch im Park unterwegs sind. Dies ist eine Lösung die den Menschen zu Gute kommt, aber auch für die ansässigen Tiere erträglich ist. Da es keine dauerhaft angeschalteten Lichtquellen sind, kommt es nur zu einer geringen Lichtverschmutzung im Parkbereich. Zudem gibt es Zeiten, in denen Nachts das Licht komplett ausgeschaltet bleibt, um Ruhephasen für die Naturräume zu gewährleisten. Die Beleuchtungsphasen variieren angepasst an die Jahreszeiten.

An einer der Lampen wird eine Notfallsäule eingerichtet. Diese Säule wird mit einem Sicherheitsdienst verbunden, der im Notfall die Polizei, den Rettungsdienst oder die Feuerwehr informieren kann. Obwohl die Polizei eine Notfallsäule in diesem Quartier für nicht notwendig hält, soll die Säule vielmehr als Angebot bei Notfällen aller Art gesehen werden. Beispielsweise soll die Notfallsäule gerade auch tagsüber körperlich geschwächten Nutzer*innen oder Menschen, die sich unwohl fühlen, dienen. Das erneute Aufstellen von Sitzmöglichkeiten ist in diesem Bereich dringend erforderlich, da momentan die Atmosphäre und Ruhe des Parks von den Nutzer*innen nicht aufgenommen werden kann. Die Einzelplatz-Sitzmöglichkeiten, erlauben es einzelnen Personen kurzweilig eine Pause einzulegen. Somit wird der Parkbereich auch für ältere Menschen oder Menschen mit Einschränkungen die Möglichkeit gegeben diesen Bereich des Parks wieder zu nutzen. Dieses Teilkonzept basieren auf der Grundlage des Interviews mit einer Bewohnerin des Quartiers, indem erkennbar wurde wie unsicher der abendliche Spaziergang mit dem Hund sein kann und welche Personengruppen diesen Ort im Dunkeln aufsuchen.

Da die Parkfläche sehr hoch frequentiert wird, ist eine Aktivierung Seitens der Bewohner gewünscht. Dafür könnte ein Sommercafé im Zentrum des Parks integriert werden. Dieses bietet den Bewohner*innen des Quartiers die Möglichkeit in Kontakt zu treten um die Gemeinschaft des Quartiers zu fördern. Hilfreich wäre es, wenn es in ein Mobiles Café wäre, welches im Winter den Standort verlassen kann um die Vegetation nicht zu schädigen. Angrenzend an das Sommercafé befindet sich bisher ein Spielplatz auf den die Kinder der Nachbarschaft aber auch die Kinder der Besucher*innen spielen können, während die Eltern im Café sitzen. Zusätzlich soll der Wendehammer als weitere Spielfläche umgenutzt werden und den Kern des Quartiers bilden. Mithilfe von einem gummierten Straßenbelages, kann hier das Fahrradfahren erlernt oder mit dem Skateboard gefahren werden. Dafür werden auf der Straße besondere Markierungen geben die das Lernen unterstützen können, z.B. Hüpfspielflächen oder Skatebahnen. Im Kern des Wendehammers ist eine Fahrradservicesäule geplant, damit schnelle Reparaturen am Fahrrad erledigt werden können. Neben einer Luftpumpe gibt es passenden Werkzeug für eine schnelle Reparatur. Am Rande des Wendehammers gibt es zudem noch Sitzmöglichkeiten die im Sommer Schattenspenden können.

Weiter südlich im Quartier, auf der Rückseite der Fußgängerzone, Richtung Bergedorfer Bahnhof, soll zudem eine weitere Notfallsäule installiert werden. An diesem Ort ist das Sicherheitsgefühl besonders niedrig eingeschätzt worden. Auch hier soll die Säule jedoch ein Angebot für Notfälle aller Art darstellen. In diesem Sinne soll es auch den Bewohner*innen vermittelt werden, damit es zu keinen Abschreckungseffekten kommt.



Abb. 35: Visualisierung Sommercafé (eigene Darstellung)



Abb. 36: Visualisierung Wendehammer (eigene Darstellung)

5.4 Mobilität

Neben der Gestaltung der physischen Gegebenheiten und der Schaffung neuer Quartiersangebote, ist es darüber hinaus essentiell alternative Mobilitätsformen in den Gebieten bereitzustellen. Es wird angestrebt, neue und zukunftsweisende Möglichkeiten der Mobilität oder der Fortbewegung aufzuzeigen, diese in die bestehenden Strukturen einzufügen und damit eine erhöhte körperliche Aktivität anzuregen. Anregungen hin zu einer bewegungsintensiven Mobilität oder Wegebewältigung zwischen den Mobilitätsangeboten ist ein elementarer Bestandteil der weiteren Ausarbeitung. Zunächst wird die Leitidee erläutert, um die weiteren Ansätze und Maßnahmen einzuordnen.

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätsbausteins ist es, den Übergang zwischen dem quartiersinternen Mobilitätssystem und dem lokalen, städtischen Verkehr so angenehm, effektiv und bewegungsfreundlich wie möglich zu gestalten. Die Vernetzung, Verortung und Zugänglichkeit von Angeboten spielt dabei eine entscheidende Rolle. Sowohl der Weg von der Haustür zum Mobilitätsangebot als auch die Verbindung der Wege zwischen einzelnen Angeboten muss berücksichtigt werden. Abgeleitet bedeutet dies, dass an zentralen und leicht zugänglichen Orten eine Kombination von Mobilitätsangeboten entstehen soll, um den Nutzer*innen an diversen Orten ein großes Angebot an unterschiedlich nutzbaren Möglichkeiten bereitzustellen. Dieser Ansatz wird schon in vielen Städten gedacht und umgesetzt. Die räumliche Bündelung von unterschiedlichen und vielfältigen Angeboten der Fortbewegung wird oft unter dem Begriff des Mobility Hubs beschrieben. Im Bezirk Bergedorf ist bereits die Umsetzung eines Mobility Hubs vorgesehen, der als zukunftsweisende Art des Mobilitätsangebotes angepriesen wird (IBA Hamburg 2019).

Da das eigentliche Konzept des Mobility Hubs für die beiden Quartiere überdimensioniert ist

und in urbanen und höher frequentierten Gebieten seine Effekte intensiver entfalten kann, wird es in Bezug mit dem jeweiligen Quartiersmaßstab gesetzt. Die Abbildung 15 zeigt typische Nutzungskreisläufe von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten in urbanen Räumen. Diese wurden verglichen mit den bereits bestehenden Angeboten der Quartiere. Bisher bestehen wenig bis keine Möglichkeiten, verschiedenen Angebote flexibel zu kombinieren und sich somit zeitlich effektiv und angenehm zu bewegen. Besonders im Rahlstedter Quartier ist zu beobachten, dass Mobilitätsangebote am Bahnhof Rahlstedt gebündelt sind und nicht in das Quartier hineinreichen. Zu nennen ist unter anderem das StadtRad-Netz. Ein Ziel zu erreichen (z.B. der Weg zur Schule, zur Arbeit, oder zum Einkaufen), bedeutet aktuell auch ein starrer Kreislauf von meist nur ein bis zwei Mobilitätsangeboten. Diese Problematik zeigt die Bedeutung, die Mobilität insgesamt in den Quartieren neu zu denken und den konzeptionellen Ansatz des Mobility Hubs zu berücksichtigen. Die logische und effektive Bündelung von Mobilitätsangeboten kann somit einen positiven Effekt auf die Nutzungskreisläufe ausüben.

Die Analyse der demographischen Strukturen der Untersuchungsgebiete zeigt, dass sowohl in Rahlstedt als auch in Lohbrügge ein hoher bzw. sehr hoher Anteil älterer Bewohner*innen vorhanden ist (siehe „Stadtteilprofile“). Diese Tatsache zeigt auf, dass ein Mobilitätsangebot benötigt wird, das neben mobilitätseingeschränkten Personen, auch die Reichweite älterer Menschen berücksichtigt. Darüber hinaus müssen entsprechende Angebote für Jugendliche und Familien mit Kindern geschaffen werden, um auch in Zukunft ein bedarfsorientiertes Angebot bereitzustellen. Aus diesen Rückschlüssen, ist das Konzept der Mobilitätsstationen für die beiden Quartiere entstanden, welches im weiteren Verlauf genauer erläutert, begründet und dargestellt wird.

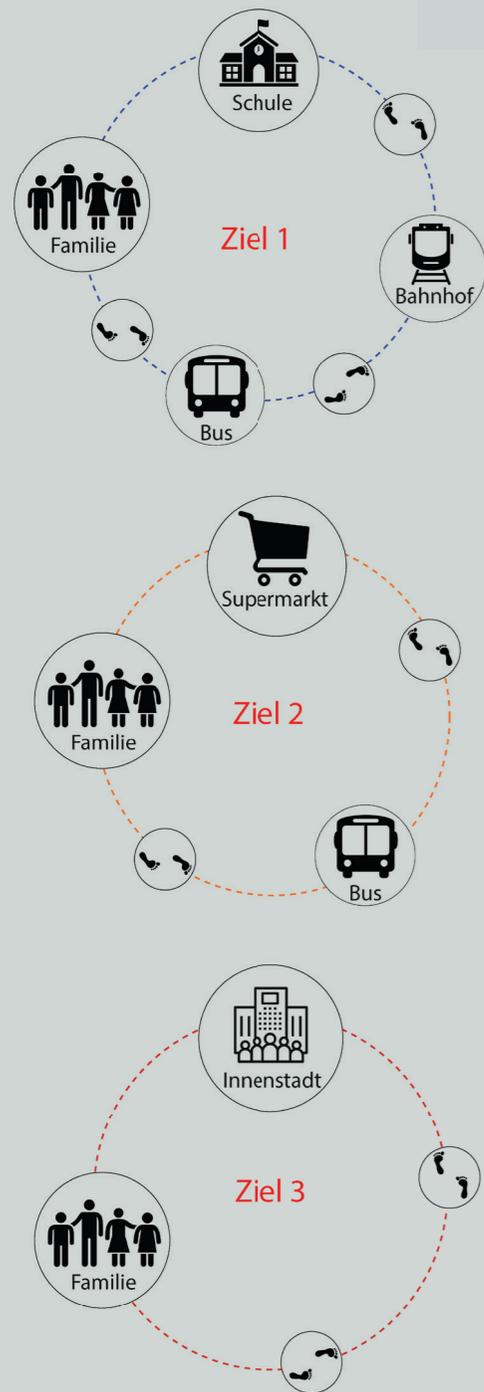


Abb. 37: Nutzungskreisläufe (eigene Darstellung)

Die verschiedenen Mobilitätsangebote sollen in Form einer „Mobilitätsstation“ an einem Ort gebündelt werden. Diese orientieren sich an inhaltlichen Schwerpunkten, die auf das Quartier und die jeweils vorhandenen Angeboten und deren Nutzer*innen abgestimmt sind. Hierbei ist bedeutend, dass die Mobilitätsstationen im Zusammenhang mit bereits bestehenden Strukturen gedacht werden und sich somit in den Bestand einfügen. Daher orientieren sich die Mobilitätsstationen an Bushaltestellen. Ziel ist es nicht nur die Angebote der neuen Mobilitätsstationen zu stärken, sondern einen Angebotszusammenhang zu schaffen. Mit der hinzugefügten Mobilitätsstation und ihren verfügbaren Angeboten, gibt es mehr Pullfaktoren für die Nutzer*innen, sich zu einer Haltestelle zu begeben.

Für das Quartier in Rahlstedt sind drei Stationen geplant. Die ausgewählten Standorte liegen in Strukturen, welche sich durch die umliegenden Nutzungen unterscheiden und somit auch jeweils unterschiedliche Anforderungen an die Mobilitätsstation stellen. Die südlich gelegene Mobilitätsstation greift die Bedarfe rund um den Schwerpunkt „Nahversorgung“ auf, da sich in der Umgebung Lebensmittelläden und weitere Einkaufsmöglichkeiten befinden. Im westlichen Quartier, in Richtung des Rahlstedter Zentrums befindet sich die zweite Station, die als „Innenstadt“-Station bezeichnet wird. Die dritte und nördlich gelegene Station befindet sich in direkter Nähe eines Schulstandortes. Das An-

gebotspektrum und die Größe bzw. Kapazität der Stationen richtet sich nach dem Themenschwerpunkt und der Flächenverfügbarkeit. Die erste Maßnahme ist eine StadtRad-Station, welche sich in das schon bestehende Netz der StadtRad-Stationen einfügen lässt. Das Fahrradfahren bietet eine Alternative zum mobilisierten Individualverkehr, mit der größere Strecken bewältigt werden können. Das Leihsystem besteht bereits und muss somit nicht neu entwickelt, sondern lediglich ergänzt werden. Ebenfalls ist in diesem Konzept geplant, dass sich Nutzer*innen mit besonderen Anforderungen oder Bedürfnissen spezielle Fahrräder ausleihen können. Zum Einkaufen oder Transportieren

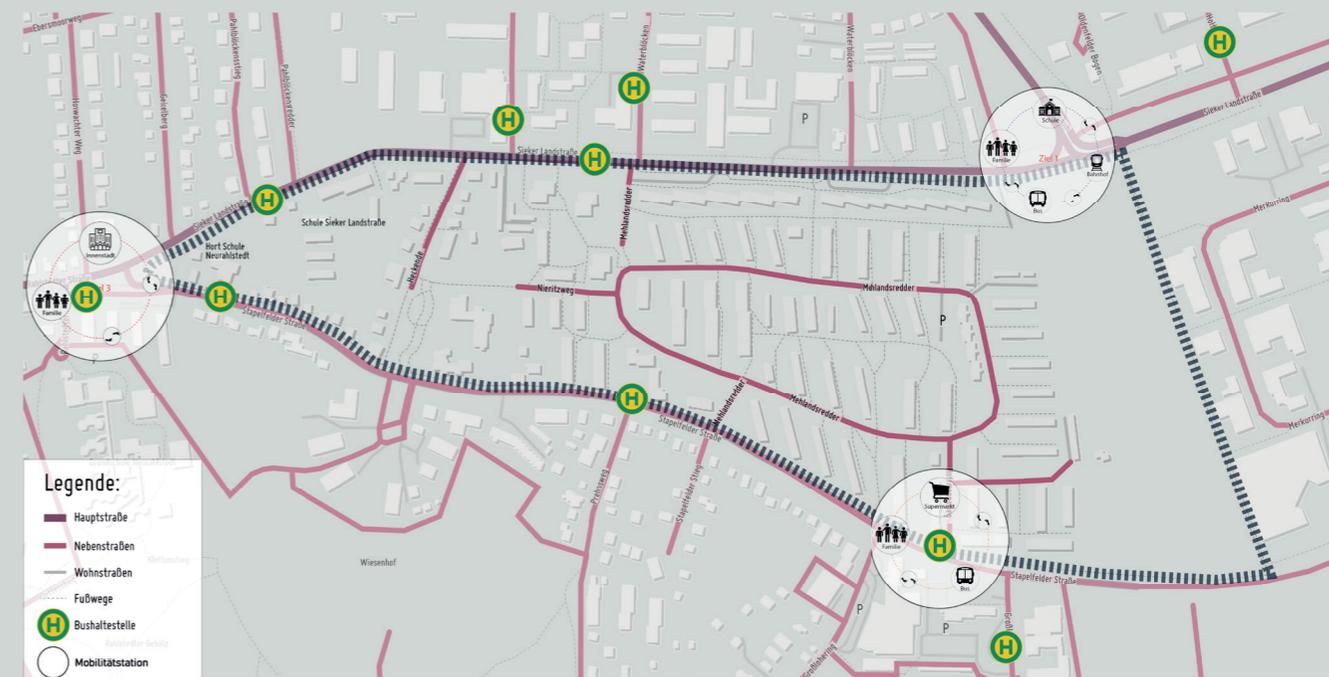


Abb. 38: Verortung Mobilitätsstationen Rahlstedt (eigene Darstellung)

Rahlstedt

von schweren Gegenständen werden beispielsweise Lastenräder angeboten. Für Nutzer*innen mit Kindern werden Fahrräder mit Kindersitzen oder Anhängern zur Ausleihe verfügbar sein. Eine überdachte Station für Schutz und Sicherheit eigener Fahrräder erweitert den Angebotspool. Durch eine kleine Fahrradreparatursäule wird das Fahrradfahren weiter gestärkt. Ein weiteres Angebot entsteht durch die Erweiterung des MOIA-Servicegebiets. Dies ist von MOIA in naher Zukunft geplant und wird den Bewohner*innen in Rahlstedt eine weitere Möglichkeit bieten, sich mobil fortzubewegen. Diese Art der Fortbewegung ist jedoch weniger bewegungsintensiv und wird daher in dieser Ausarbeitung nur als eine zukünftige und zusätzliche Möglichkeit im Zusammenhang mit den Mobilitätsstationen genannt. Um mit dem Thema der Vernetzung

und der Digitalisierung abzuschließen, ist geplant alle Angebote der Fortbewegung für alle Nutzer*innen digital zugänglich und einsehbar zu gestalten. Eine multimodale App, die Zugang zu allen Funktionen und Informationen bietet, soll den Bewohner*innen als Informations- und Kommunikationsplattform dienen und quartiersinterne Routinen und Abläufe entstehen lassen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Mobilitätskonzept insbesondere den Radverkehr und die Mobilität und Flexibilität der Nutzer*innen stärken soll. Durch die Bündelung von verschiedenen Mobilitätsangeboten an den drei vorgesehenen Orten, werden die Bewohner*innen darin bestärkt, Teile ihres Weges zu Fuß zurückzulegen und mit anderen Fortbewegungsformen zu kombinieren.

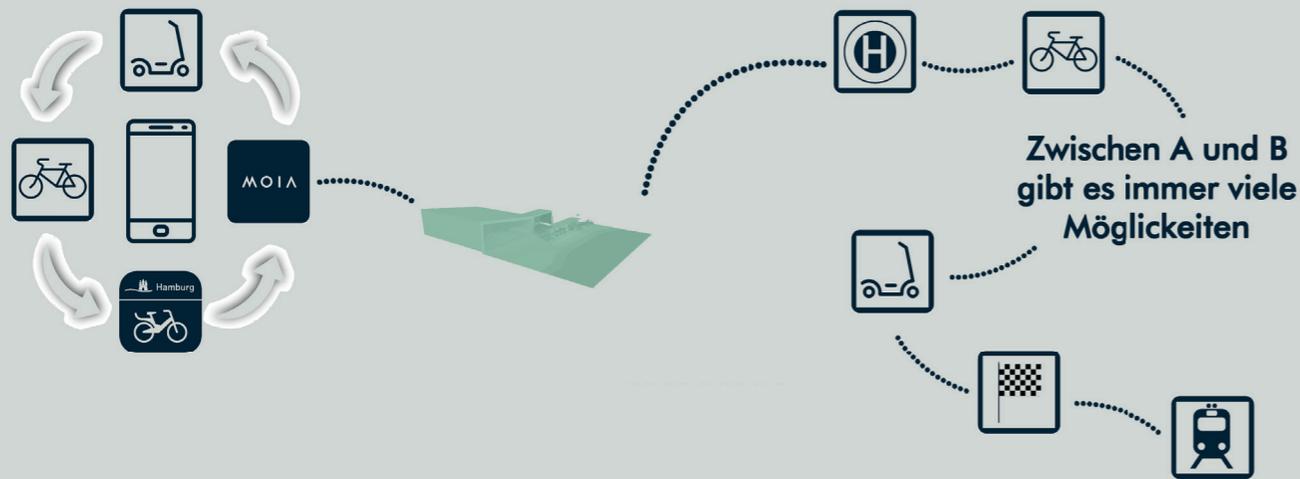


Abb. 39: Visualisierung Mobilitätsstation Rahlstedt (eigene Darstellung)

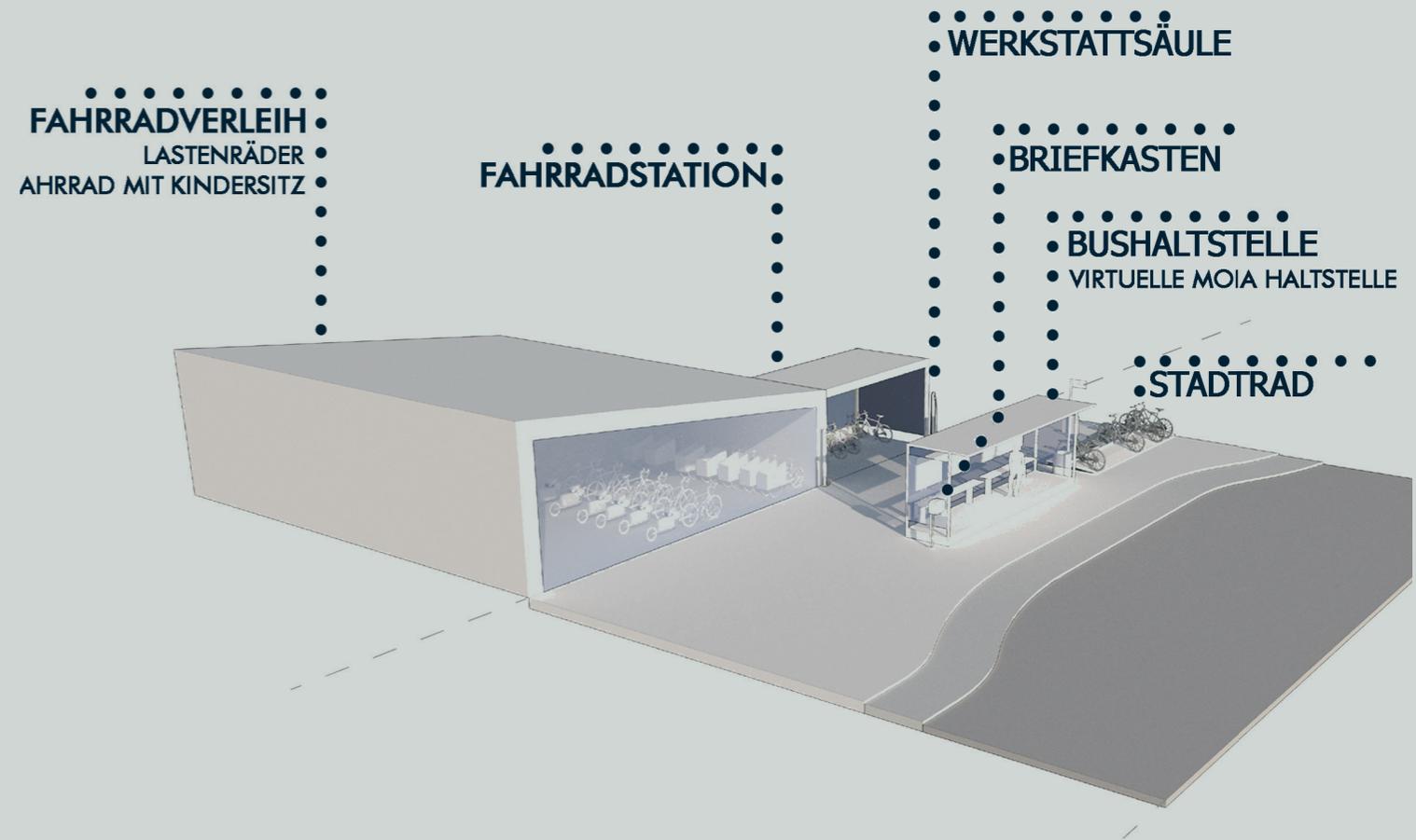


Abb. 40: Visualisierung Mobilitätsstation Rahlstedt (eigene Darstellung)

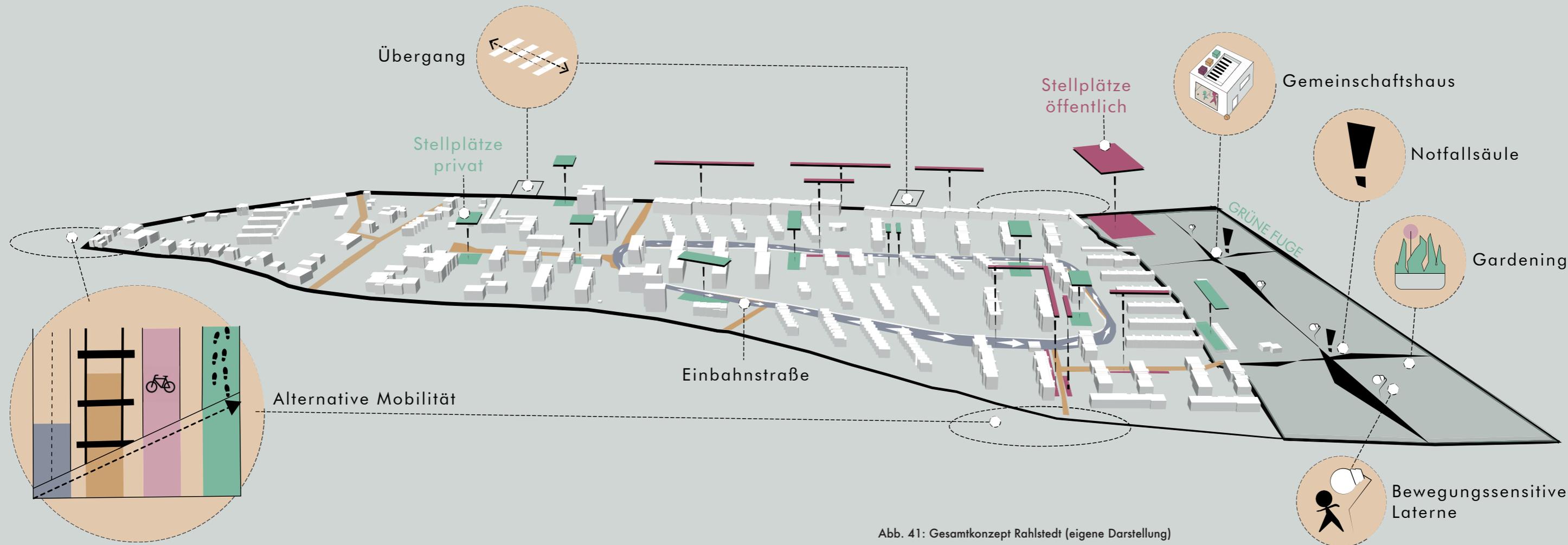


Abb. 41: Gesamtkonzept Rahlstedt (eigene Darstellung)

5.5 Zusammenfassung

Abschließend werden nun die einzelnen Konzeptideen in gebietsspezifischen Handlungsempfehlungen zusammengefasst und übersichtlich als Gesamtkonzepte dargestellt. Für beide Quartiere wird sich übergeordnet mit dem Thema der Gestaltung der Gehwege beschäftigt. Hierbei soll vor allem auf die Beschaffenheit der Wege und die Barrierefreiheit geachtet werden. Ein intakter Bodenbelag und gute Durchwegung der Gebiete sind die Grundbausteine, um eine Verbesserung der Walkability herbei zu führen.

Sie bilden die Basis, damit die weiteren Maßnahmen greifen und ihr volles Potenzial entfalten können.

Rahlstedt

In Rahlstedter Quartier sind insgesamt sechs Maßnahmen vorgesehen, um die Walkability zu verbessern. Zum Einen ist vorgesehen den inneren Straßenring zur Einbahnstraße umzubauen. Diese Maßnahme soll die Übersichtlichkeit im Straßenverkehr erhöhen und gleichzeitig das Parken entlang der Straße in Fahrtrichtung ordnen. Um der generellen Parkplatzproblematik

entgegenzuwirken wird zusätzlich eine Umstrukturierung des vorhandenen Parkraums vorgesehen. Hierfür wurden drei Umsetzungsvorschläge erstellt. Ziel dieser Maßnahme ist es, den Straßenraum für Fußgänger zurück zu gewinnen und die Gehwege innerhalb des Quartiers von parkenden Autos zu befreien. Ebenfalls soll im Norden des Gebietes zwei Fußgängerüberwege geschaffen werden, die eine sichere Überquerung der Straße ermöglichen und den dort vorhandenen Einzelhandel fußgängerfreundlich erschließen. Anreize sich im Gebiet generell zu Fuß zu bewegen sollen in der "Grünen

Fuge" realisiert werden. Unter Anderem ist hier der Bau eines Gemeinschaftshauses und Flächen für Urban Gardening vorgesehen. Die entstehende Grünanlage wird mit bewegungssensitiven Lampen ausgestattet, um auch im Dunkeln eine Durchwegung des Areals zu gewährleisten. Letztendlich ist zudem die Etablierung von drei Mobilitätsstationen im Quartier vorgesehen, um zusätzliche Mobilitätsangebote zu schaffen.



Lohbrügge

Hauptaugenmerk liegt hier auf der Gestaltung des öffentlichen Raums, insbesondere im nordöstlichen Teil des Gebietes. Im Park sollen hier ebenfalls bewegungssensitive Lampen sowie Notfallsäulen installiert werden. Diese Maßnahmen sollen das subjektive Sicherheitsgefühl erhöhen, den Raum auch im Dunkeln zugänglicher gestalten und so einen Anreiz schaffen sich hier zu Fuß zu bewegen. Außerdem ist der Bau eines Cafés geplant, um ein weiteres attraktives Angebot auch für Bürger*innen außerhalb des Quartiers zu schaffen. In Kombination mit der Verteilung von neuen Sitzmöglichkeiten wird hier eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen. Bei der Gestaltung des Straßenraums wird sich der Umgestaltung eines Wendehammers angenommen. Hier soll neben dem Austausch des Bodenbelags, Spielflächen, Sitzmöglichkeiten sowie eine Bikestation entstehen. Da durch die Analyse das Gebiet als durchaus walkable eingeschätzt wurde, beziehen sich viele Maßnahmen auf der Schaffung von zusätzlichen Anreizen sich in den Räumen auch zu Fuß zu bewegen. Hierzu gehört ebenfalls der Bau eines Fußgängerüberwegs im nordwesten des Quartiers, um auch hier den vorhanden Einzelhandel besser anzubinden.

Abb. 42: Gesamtkonzept Lohbrügge (eigene Darstellung)

6. Fazit & Reflexion

Alle Wege, die im Alltag zurückgelegt werden, beginnen und enden zu Fuß. In deutschen Innenstädten werden drei Viertel aller zwei Kilometer langen Wege zu Fuß zurückgelegt. Als ursprünglichste Form der Mobilität ist das zu Fuß gehen emissionsfrei, kostenlos und beansprucht wenig Verkehrsraum. Öffentliche Räume sind lebendig, wenn viele Menschen zu Fuß unterwegs sind und Belebtheit ist ein wesentliches Merkmal von Urbanität (vgl. Stadt Heilbronn 2012, 2). Die vier Konzeptbausteine Gestaltung der Gehwege, Gestaltung der Straßenräume, Gestaltung öffentlicher Räume und Mobilität und deren jeweiligen Handlungsempfehlungen ergeben das Gesamtkonzept. Das Gesamtkonzept zielt darauf ab die Bewohner*innen der Quartiere durch eine ansprechende, bedarfsgerechte Gestaltung der Verkehrs- und Freiraumflächen, sowie ergänzende Mobilitätsangebote zu aktivieren und die Grundvoraussetzung für eine walkable Quartiere zu schaffen. Die einzelnen Handlungsempfehlungen der Konzeptbausteine greifen ineinander und ergänzen sich. So wird etwa mit der gesteigerten Aufenthaltsqualität der Grünflächen, eine Aktivität und Mobilität im Quartier über das notwendige Maß hinaus, gefördert. Auch die Ansiedlung weiterer Angebote des ÖPNV und die Förderung des nichtmotorisierten Individualverkehrs tragen zu einer erhöhten Walkability bei, wenn Strecken zu diesen Angeboten zu Fuß zurückgelegt werden.

Um Konflikte zwischen den Nutzern*innen des motorisierten Verkehrs und den Fußgängern*innen und Fahrradfahrern*innen zu vermeiden, wurde im Konzept bewusst darauf geachtet, die verschiedenen Räume den Nutzergruppen klar

zuzuordnen. Den Fußgänger*innen wird dabei im Sinne der Walkability erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt und damit das Paradigma der autogerechten Stadt aufgebrochen. Im Gesamtkonzept erhalten alle Verkehrsteilnehmer*innen jedoch ein gleichwertiges Nutzungsrecht und keine Nutzergruppe ist er anderen hierarchisch unter- oder überlegen. So entstehen neue Qualitäten im öffentlichen Raum und die Quartiere entwickeln sich nach und nach immer mehr zu einem Ort für Menschen, angelehnt an die Vision des Stadtplaners Jan Gehl. Die Vision für die Untersuchungsgebiete steht in Zusammenhang mit den qualitativen Anforderungen, die Jan Gehl für eine "Stadt auf Augenhöhe" formuliert, die über die reine Verkehrssicherheit und Funktionalität des Raumes hinausgehen. Freiräume müssen auch ein Gefühl von Sicherheit geben und vor Verbrechen schützen. Um dies sicher zu stellen braucht es belebte öffentliche Räume, überlappende Funktionen von verschiedenen Räumen zwischen Tag und Nacht und eine gute Beleuchtung. Zudem muss das Ziel der Schutz vor Verkehrsunfällen sein. Die Handlungsempfehlungen für Gehwege, Straßenräume und öffentliche (Grün-)Räume knüpfen hier an. Die Aufwertung mittels neuer Gestaltungselemente und die Installation neuer Beleuchtungssysteme für Straßen- und Grünräume dient beispielsweise dazu, die Räume neu zu beleben und Sicherheit sowohl tagsüber als auch in der Nacht zu gewährleisten. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung wie Einbahnstraßen und sicheren Querungsmöglichkeiten geben insbesondere den Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen ein neues Gefühl von Sicherheit und dienen der Vermeidung von Verkehrsunfällen. Über diesen Aspekt hinaus, versucht das Konzept die Barriere-

freiheit im Raum zu stärken und herzustellen, um Räume für alle Menschen nutzbar zu machen, auch für diejenigen, die sich nicht zu Fuß fortbewegen können. Ein weiteres wichtiges Qualitätskriterium ist der Komfort. Städte für Menschen bieten den Bewohner*innen zahlreiche Möglichkeiten, sich im Freiraum wohlfühlen und zu bewegen und zu interagieren. Es werden neue Aufenthaltsmöglichkeiten, Orte der Interaktion und Kommunikation und Orte für Spiel und Spaß geschaffen. Die Handlungsempfehlungen des Konzeptbausteins Gestaltung öffentlicher Räume beinhalten die Integration attraktiver Sitzbereiche und Interaktionsräume. Positive Sinneseindrücke führen dazu, dass Menschen in einer Stadt und in den dazugehörigen Freiräumen glücklich sind und sich wohlfühlen. Das Design, die Wahl von guten Materialien, wie auch Bäume und Grünanlagen verstärken das beglückende Gefühl. Diese zentralen Erkenntnisse von Jan Gehl wurden in allen Konzeptbausteinen und den dazugehörigen Handlungsempfehlungen des Gesamtkonzepts berücksichtigt. Es braucht eine Stadt auf Augenhöhe.

Realisierbarkeit des Gesamtkonzeptes

Der Anspruch war, ein Konzept zu entwickeln, dass sich im Rahmen der rechtlichen und politischen Handlungsspielräume realisieren lässt. Dabei wird ein Fokus auf die Umsetzung der besonderen Maßnahmen wie die Neu- und Umgestaltung von Grünräumen gelegt. In den Expert*innenninterviews konnte in Erfahrung gebracht werden, dass besonders an diesen Orten, die über ihre reine Funktionalität hinaus gestaltet werden sollen Mittel fehlen. Stadtplanerische Interventionen setzen grundsätzlich einen politischen Beschluss und Rückhalt voraus. Um die Handlungsempfehlungen realisieren zu können wird ein planerisches und rechtliches Instrument auf regionaler Ebene benötigt. Eine Möglichkeit wäre das Gesamtkonzept in ein „Integriertes Entwicklungskonzept“ (INEK) bzw. bausteinweise auch in ein „Integriertes Freiraumentwicklungskonzept“ (INFEK) zu überführen. Solche

Entwicklungskonzepte können im Rahmen eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts oder als eigenständiges Fachkonzept aufgestellt werden. Ziel eines INFEKs ist eine verträgliche bauliche Dichte und Stadtentwicklung zu definieren und gleichzeitig urbane Freiräume zu sichern und zu entwickeln. INFEKs sind für Stadtteile und Quartiere mit besonderem Handlungsbedarf gedacht:

1. Gebiete mit Defiziten an wohnungsnahen öffentlichen und privaten Freiräumen (Freiraumbedarfsanalyse)
2. Gebiete mit besonderem Veränderungsdruck durch Verdichtungsmaßnahmen, Konversion, Umbau von Verkehrsräumen oder anderen städtebaulichen Transformationen
3. Gebiete mit städtebaulichen, funktionalen und /oder sozialen Defiziten (Programmgebiete Soziale Stadt)

Die Träger eines INFEKs sind Grün- und Stadtentwicklungsämter auf Bezirksebene. Bisher sind INFEKs lediglich im Rahmen der Städtebauförderung und des Besonderen Städtebaurechts rechtlich verankert. Auch der § 171 b BauGB umfasst Städtebauliche Entwicklungskonzepte. Dabei sind Belange der Freiraumsicherung und -entwicklung jedoch nur ein Belangen unter vielen und es fehlt eine genauere Beschreibung von Richtwerten wie „pro 500 m muss jedem Einwohner 6 m² Freiraum im Grünen zur Verfügung stehen“. Ein anderes Instrument sind Grünordnungspläne (GOP), welche sich auf den engeren Geltungsbereich des Bebauungsplans beschränken. Im Idealfall können sich INFEK und GOP ergänzen (vgl. BBSR 2017, 16 f.). Ein INFEK könnte zudem in einem Städtebaulichen Vertrag § 11 BauGB im Rahmen von Neuplanungen rechtlich verankert werden. Die Vorteile eines Städtebaulichen Vertrages sind die vielseitig möglichen Festsetzungen und eine ortsbezogene Detailplanung. Zudem können lokale Interessensgruppen adressiert und zur Pflege und Mitgestaltung

der Freiräume verpflichtet werden. Beispiel für ein INFEK ist das Freiraumkonzept „Spot ON Hamm Horn“, welches eine Grundlage für die zukünftige Rückgewinnung und Erhaltung urbaner Frei- und Grünräume in den Hamburger Stadtteilen Hamm und Horn erarbeitet hat. Es handelt sich um ein Pilotvorhaben der „Qualitätsoffensive Freiraum“, welches im Rahmen des Leitprojektes „Innenentwicklung von der Metropolregion Hamburg“ gefördert wird. „Wesentliche Bestandteile des Pilotvorhabens sind die Erstellung eines Integrierten Freiraumkonzepts in Verbindung mit einer prozessbegleitenden Bürgermitwirkung und der Einsatz eines Freiraummanagers. Das Freiraumkonzept wird von zwei Planungsbüros bearbeitet und von der Behörde für Umwelt und Energie in Zusammenarbeit, sowie dem Bezirksamt Hamburg-Mitte begleitet“ (BUE 2017).

Ein weiteres Beispiel sind die RISE-Fördergebiete der Stadt Hamburg. „Ziel des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) der Stadt Hamburg ist es, die Lebensqualität in Quartieren mit besonderem Entwicklungsbedarf durch städtebauliche Maßnahmen zu verbessern und den sozialen Zusammenhalt zu stärken“ (FHH o.J.). Beide untersuchten Quartiere waren bereits RISE-Fördergebiete. Dort zeigt sich ein Anknüpfungspunkt für weitere Förderprogramme. Die Stadt Hamburg hat ihre Entwicklungsziele in unterschiedlichen Förderprogrammen festgesetzt: Städtebauliche Sanierung, Stadtumbau West, Soziale Stadt, Aktive Stadt und Ortsteilzentren, Städtebaulicher Denkmalschutz und Landesförderung. Die Fördermittel können unter anderem Investitionen in die städtische Infrastruktur wie öffentliche Straßenbereiche, Plätze und Grünflächen unterstützen. Förderprogramme bieten also die Möglichkeit gezielt Entwicklungen in Teilräumen innerhalb der Stadt zu finanzieren. Für die Realisierbarkeit der Handlungsempfehlungen des Verkehrs- und Freiraumkonzepts könnte daher angestrebt werden, die Quartiere in Rahlstedt und Lohbrügge erneut

als Fördergebiete eines Programms zu erklären, welches beispielsweise auf mehr Grün in der Stadt oder eine fußgängerfreundliche Stadt abzielt. Die Städtebauförderung beginnt meist mit der Erstellung eines Quartierskonzepts. Da mit diesem Studienprojekt bereits ein erstes Entwicklungskonzept erarbeitet wurde könnte sich an dieser Stelle ein Mehrwert ergeben.

Die Instandsetzung der Straßenverkehrsflächen und Gehwege ist bereits eine laufende Aufgabe der Bezirke, hier geht es vermehrt um die Zielsetzungen in einem größeren Maßstab. Allen voran die Frage, welche Rolle Fußgänger*innen in der Stadt Hamburg einnehmen sollen. Dazu ist es zunächst angemessen, wie im Expert*inneninterview vorgeschlagen, Fußgängerbeauftragte in den Bezirken anzusiedeln, die die Belange der Walkability in aktuelle Planungen miteinbringen. Darüber hinaus sollten diese Belange auch Berücksichtigung in informellen Instrumenten wie dem Bezirksentwicklungsplan finden, der demnächst in Wandsbek aufgestellt werden soll. Nur so kann Walkability auf lange Sicht im Planungsalltag verankert und ein Bewusstsein für eine walkable, bewegungsfördernde, gesunde Stadt geschaffen werden.

Des Weiteren ergibt sich stadt- und verkehrsplanerisch die Notwendigkeit zur Installation und Erprobung neuer Konzepte z. B. für die Anordnung des ruhenden Verkehrs. Weitere Projekte im Hamburger Stadtgebiet zeigen, dass auch die Erprobung von besonderen Verkehrskonzepten möglich ist, wenn ein politischer Wille dahinter steht. Ein besonders markantes Beispiel dafür ist das Projekt „Ottensen macht Platz“, dessen Grundzüge selbst nach Gerichtsverfahren gegen die Verbannung von ruhendem Verkehr, weiterhin umgesetzt werden sollen. Auch weniger populäre Quartiere als Ottensen können diese Schritte wagen. In Großlohe etwa bietet sich die Gelegenheit das vorgeschlagene Parkraumkonzept in Stufen zu erproben und mit den Bewohner*innen weiterzuentwickeln, um so gemeinsam ein lebenswertes Quartier zu schaf-

fen. Die zahlreichen Einrichtungen und freiwilligen Akteur*innen in beiden Quartieren können unterstützen, einen gemeinschaftlichen und kooperativen Planungsansatz zu finden. Die Umsetzung und langfristige Verantwortung kann jedoch nicht alleine auf diese Stellen oder die Eigeninitiative einzelner Bewohner*innen übertragen werden. Das Verantwortungsbewusstsein kann zwar z. B. mit einem „Letter of Intent“ über die Pflege der öffentlichen Freiräume gestärkt werden, dieser hat jedoch keine Rechtswirksamkeit. Die Stärkung bürgerschaftlichen Engagements stellt daher eine zusätzliche Herausforderung dar, kann nicht vorausgesetzt und auch nicht alleine mit stadtplanerischen Interventionen hergestellt werden.

Es braucht Unterstützung und Willen der Hamburger Politik, um die Belange der Walkability umzusetzen.

Reflexion der Arbeit

Ziel der Arbeit war es, zu untersuchen inwieweit die Quartiere in Rahlstedt und Lohbrügge als walkable einzuschätzen sind.

Der Arbeitsprozess war geprägt durch eine intensive Erhebungs- und Analysephase. Dabei war der Anspruch durch umfassendes methodisches Vorgehen auf Mikro- und Makroebene möglichst umfangreiche Informationen zu der individuellen Situation beider Quartiere sammeln zu können. Dabei wurde versucht, durch den Kriterienkatalog ein Instrument zu entwickeln, das diverse Räume im Hinblick auf ihre Walkability vergleichbar macht.

Eine in Essen durchgeführte Studie zur Erfassung und Messung der Fußgänger*innenfreundlichkeit diente bei der Entwicklung des Instruments als Orientierung (vgl. Manz et al. 2017). Nach ersten Testerhebungen und anschließender Optimierung des Kriterienkatalogs wurde eine Gewichtung der einzelnen Faktoren durch externe Expert*innen vorgesehen. Diese Expertise konnte jedoch nicht von den kontaktierten Interviewpartner*innen eingeholt werden und wurde daraus folgend vernachlässigt. Abschließend

ist festzustellen, dass die wesentlichen Auffälligkeiten der Quartiere, auch ohne individuelle Gewichtung, nach der Durchführung der Erhebung festgestellt werden konnten. Eine essentielle Maßnahme bei diesem Instrument ist, dass nur eine Person die Erhebung vor Ort durchführt um eine einheitliche Bewertung zu gewährleisten. Nur in diesem Fall sind die Ergebnisse der Kartierungen untereinander vergleichbar.

Der Versuch einen Kriterienkatalog und damit ein Messinstrument zu erstellen ist auch relevant für zukünftige Projekte zur Erforschung und Verbesserung der Walkability.

Neben den Erkenntnissen zu physischen Gegebenheiten der Räume und der Betrachtung statistischer Daten, konnten besonders die qualitativen Interviews und quantitativen Befragungen weitergehende Hinweise auf Handlungsfelder liefern. So konnte beispielsweise die Thematik der Sicherheit im öffentlichen Raum als Bedarf identifiziert werden.

Im weiteren Arbeitsprozess sollten individuelle Maßnahmen entwickelt werden, um die Walkability in den Untersuchungsgebieten zu erhöhen. Durch die Kombination von Hard Facts und subjektiven Wahrnehmungen konnten die zentralen Handlungsfelder identifiziert und konzeptionelle Maßnahmen verortet und vorgeschlagen werden.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse in diesem Zusammenhang war, dass die Thematik der Walkability bisher nicht oder nur hintergründig in der Planungspraxis präsent ist. Bevor kleinteilige Konzepte umgesetzt werden können, muss ein grundlegendes Umdenken stattfinden und ein Bewusstsein für die Belange der Walkability entwickelt werden. Projektarbeiten wie diese und das Teilen der gewonnenen Erkenntnisse auf lokaler Ebene, bieten die Möglichkeit dieses Umdenkens voranzutreiben. Das Konzept hat keinen ganzheitlichen Anspruch und führt damit lediglich so weit, wie es im Rahmen der personellen und zeitlichen Ressourcen eines Studien-

projektes möglich war. Ein nächster Schritt für die Weiterentwicklung der Maßnahmen ist die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse mit Expert*innen und Bewohner*innen der Quartiere. Nur so kann ein fall- und bedarfsgerechtes Konzept entstehen. Auch die Legitimation von Maßnahmen wird durch die ergebnisoffene Diskussion langfristig erhöht. Die Entwicklung eines kommunikativen Prozesses ist ein Ansatzpunkt für weiterführende Arbeiten.

Darüber hinaus gilt es die gewonnenen Erkenntnisse in Bezug auf Walkability in den Kontext der gesunden Quartiere bzw. der gesunden Stadt einzuordnen und zu erforschen, inwiefern eine Verbesserung der Walkability in einem gesamtstädtischen Maßstab impliziert werden kann.

7. Literaturverzeichnis

- BBSR (2017):** Gartenstadt 21 Grün-Urban-Vernetzt. Band 2: Ein Modell der nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklung. Ein neues Leitbild für die Stadtentwicklung in verdichteten Ballungsräumen - Vision oder Utopie? Online unter: www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/Sonderveroeffentlichungen/2017/gartenstadt-21-band-2-dl.pdf (letzter Aufruf: 10.03.2020).
- Bezirk Hamburg-Nord (o.J.):** Interkultureller Permakulturgarten Hamburg. Gute Praxis zur Umweltgerechtigkeit. Online unter: www.hamburg.de/hamburg-nord/projekte-und-veranstaltungen/7352604/nachbarschaftsgarten-in-pela-umweltgerechtigkeit-in-der-sozialen-stadt/ (letzter Aufruf: 13.03.2020).
- BMI - Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2013):** Hamburg-Bergedorf, Lohbrügge-Ost. Online unter: www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/SozialeStadt/Programmgebiete/HH/Gebiete/HH_Bergedorf_2008_LohbrueggeOst.html (letzter Aufruf: 13.03.2020).
- BMI - Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2020):** Hamburg - Tabellarische Darstellung der Programmgebiete. Online unter: www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/SozialeStadt/Programmgebiete/HH/HH_inhalt.html (letzter Aufruf: 13.03.2020).
- BMUB-Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2015):** Grün in der Stadt - Für eine lebenswerte Zukunft. Berlin.
- BMUB - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2016):** Umweltgerechtigkeit in der Sozialen Stadt. Berlin.
- BSW - Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Hamburg (Hrsg.) (2018):** Sozialmonitoring. Integrierte Stadtentwicklung. Ergebnisbericht.
- BUE - Behörde für Umwelt und Energie Hamburg (2017):** Spot ON Hamm Horn - Hintergrund. <http://www.hamburg.de/spot-on-hamm-horn/hintergrund/> (letzter Aufruf: 10.03.2020).
- Bucksch, J. und Schneider, S. (2014a):** Walkability - Einführung und Überblick. In: Bucksch, J. und Schneider, S. (Hrsg.) (2014): Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Bern.
- Bucksch, J. und Schneider, S. (2014b):** Walkability aus Sicht der Public Health. In: Bucksch, J. und Schneider, S. (Hrsg.) (2014): Walkability. Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Bern.
- Bundesfachstelle Barrierefreiheit (o. J.):** Wie ist Barrierefreiheit definiert? Online unter: www.bundesfachstelle-barrierefreiheit.de/DE/Ueber-Uns/Definition-Barrierefreiheit/definition-barrierefreiheit_node.html (letzter Aufruf: 12.03.2020).
- Buschhüter, O. T. (2018):** RISE-Gebiet Rahlstedt-Ost startet mit Entwicklungskonferenz. Online unter: www.buschhueter.de/rise-gebiet-rahlstedt-ost-startet-mit-entwicklungskonferenz/ (letzter Aufruf: 12.03.2020).
- Difu (o.J.):** Toolbox Umweltgerechtigkeit. Instrumente - Konzepte, Planungen, Finanzierung. Online unter: <https://toolbox-umweltgerechtigkeit.de/> (letzter Aufruf: 13.03.2020).
- Dobesova, Z. und Krivka, T. (2012):** Walkability Index in the Urban Planning: A Case Study in

- Olomouc City. In: Burian, J. (Hrsg.) (2012): Advances in Spatial Planning. Olomouc.
- FHH - Freie und Hansestadt Hamburg (o. J.):** Ziele des Rahmenprogramms Integrierte Stadtentwicklung. Online unter: www.hamburg.de/ziele-und-grundlagen/ziele/ (letzter Aufruf: 10.03.2020).
- Frank, L.; Sallis, J.; Saelens, B.; Leary, L.; Cain, K.; Conway, T.; Hess, P. (2010):** The development of the walkability index: application to the neighborhood quality of life study. In: British Journal of Sports Medicine (2010): Volume 44, Issue 13.
- Fuss e.V. Hamburg (o. J.):** Wir engagieren uns in Hamburg. Online unter: <http://hamburg-zu-fuss.de/> (Aufruf: 12.03.2020).
- Gehl, J. (2012):** Leben zwischen Häusern. Berlin.
- Gehl, J. (2015a):** Leben zwischen Häusern. 2. Auflage. Berlin.
- Gehl, J. (2015b):** Städte für Menschen. Berlin.
- Geoportal Hamburg (2019):** Online unter: <https://geoportal-hamburg.de/geoportal/geo-online/> (letzter Aufruf: 20.11.2019).
- Gerlach, J.; Neumann, P.; Boenke, D. (2007):** Mobilitätssicherung älterer Menschen im Straßenverkehr-Forschungsdokumentation. Köln.
- Gesunde Quartiere (2020a):** Hintergrund. Online unter: www.gesundequartiere.de/index.php/hintergrund/ (letzter Aufruf: 07.03.2020).
- Gesunde Quartiere (2020b):** Home. Online unter: www.gesundequartiere.de/ (letzter Aufruf: 07.03.2020).
- Grossmann, H. (2008):** Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Bremerhaven.
- Hafner, T. und Wölflé, G. (2007):** Die barrierefreie Stadt für eine alternde Gesellschaft. In: Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. (Hrsg.): Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Heft 3/2007: Den demografischen Wandel gestalten.
- Hertzsch, W. (2010):** Wie kann mit Planung den Integrationsanforderungen im öffentlichen Raum begegnet werden? In: Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. (Hrsg.): Forum Wohnen und Stadtentwicklung, Heft 2/2010: Öffentlicher Raum – Infrastruktur für die Stadtgesellschaft.
- IBA Hamburg (2019):** Bundesförderung für Projekt "Mobility Hubs". Online unter: www.iba-hamburg.de/de/aktuell/bundesfoerderung-fuer-projekt-mobility-hubs (letzter Aufruf: 11.03.2020).
- Kohaupt, B. und Kohaupt, J. (2015):** Barrierefreie Verkehrs- und Außenanlagen. Freiraum nach DIN 18040 und weiteren Regelwerken. Köln.
- Leslie, E.; Cerin, E.; du Toit, L.; Owen, N.; Bauman, A. (2007):** Objectively Assessing `Walkability` of Local Communities: Using GIS to identify the Relevant Environmental Attributes. In: Lai, P. und Mak, A. (Hrsg.) (2007): GIS for Health and the Environment. Development in the Asia-Pacific Region. Berlin, Heidelberg.
- Luchterhandt (o. J.):** Drei Gemeinschaftshäuser für die HafenCity. Online unter: www.luchterhandt.de/essential_grid/1233/ (letzter Aufruf: 20.01.2020).
- Manz, C.; Nouri, F.; Tran, M. C. (2017):** Messung und Erfassung der Fussgängerfreundlichkeit von Stadträumen. Essen.
- Schnittger, A. und Schubert, H. (2005):** Beispiele für Kriminalprävention im Städtebau und in der Wohnungsbewirtschaftung. In: Schubert, H. (Hrsg.) (2005): Sicherheit durch Stadtgestaltung. Städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Kriminalprävention. Fachhochschule Köln. Köln.
- Schubert, H. (2005):** Sicherheit als Thema der Stadtgestaltung – eine Einführung. In: Schubert, H. (Hrsg.) (2005): Sicherheit durch Stadtgestaltung. Städtebauliche und wohnungswirtschaftliche

Kriminalprävention. Fachhochschule Köln. Köln.

Skiba, I.; Züger, R. (2009): Basics: Barrierefrei Planen. Basel.

Speck, J. (2018): Walkable City Rules. 101 steps to making better places. Washington.

Stadt Heilbronn (2012): Fußwegekonzept Heilbronn. SHP Ingenieure. Hannover.

Statistikamt-Nord (2019a): Regionaldaten für Rahlstedt. Online unter: <http://region.statistik-nord.de/detail/1110000110000000000/2/1719/227750/> (letzter Aufruf: 02.03.2020).

Statistikamt-Nord (2019b): Regionaldaten für Lohbrügge. Online unter: http://region.statistik-nord.de/detail_compare/11/1106/3/2/1720/227751/ (letzter Aufruf: 02.03.2020).

Stemshorn, A. (1994): Barrierefrei. Bauen für Behinderte und Betagte. Leinfelden-Echterdingen.

Süddeutsche Zeitung (2014): UN: Zwei Drittel der Menschheit lebt 2050 in Städten. Online unter: www.sueddeutsche.de/leben/bevoelkerung-un-zwei-drittel-der-menschheit-lebt-2050-in-staedten-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-140710-99-08796 (letzter Aufruf: 13.03.2020).

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

Tran, M. C. (2018): Walkability als ein Baustein gesundheitsförderlicher Stadtentwicklung und -gestaltung. Hannover.

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015): Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum - Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen. Dessau-Roßlau.

Unfallatlas (2018): Online unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> (letzter Aufruf: 20.11.2019).

Wentz, M. (2010): Der öffentliche Raum als das Wesentliche der Stadt. In: Havemann, A.; Selle, K. (Hrsg.): Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel; Analysen, Positionen und Konzepte. Detmold, Rohn.

WHO (2018): Global action plan on physical activity 2018-2030: more active people for a healthier world. Genf.

8. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersicht Methodik (eigene Darstellung)

Abb. 2: Mobilitätsformen (eigene Darstellung)

Abb. 3: Qualität der gebauten Umwelt im Zusammenhang mit dem Maß an notwendigen, freiwilligen und sozialen Aktivitäten (Gehl, J. (2015b): Städte für Menschen. Berlin, Jovis. S. 275)

Abb. 4: Qualitätskriterien nach Jan Gehl (Gehl, J. (2015b): Städte für Menschen. Berlin, Jovis. S. 275)

Abb. 5: Übersicht Untersuchungsgebiete Gesunde Quartiere. Bearbeitung: Evgenia Yosifova, HafenCity Universität. Link: www.gesundequartiere.de/wordpress/wp-content/uploads/2018/03/Untersuchungsgebiete.png (letzter Aufruf: 10.01.2020)

Abb. 6: Nutzungen Rahlstedt (eigene Darstellung)

Abb. 7: Grünräume Rahlstedt (eigene Darstellung)

Abb. 8: Verkehrliche Infrastruktur Rahlstedt (eigene Darstellung)

Abb. 9: Nutzungen Lohbrügge (eigene Darstellung)

Abb. 10: Grünräume Lohbrügge (eigene Darstellung)

Abb. 11: Verkehrlich Infrastruktur Lohbrügge (eigene Darstellung)

Abb. 12: Erstbegehung in Rahlstedt (eigene Aufnahmen)

Abb. 13: Ersteindrücke in Lohbrügge (eigene Aufnahmen)

Abb. 14: Auswertung der Standorte (eigene Darstellung)

Abb. 15: Standortbewertung (eigene Darstellung)

Abb. 16: Beispiel der Auswertung in Rahlstedt (eigene Darstellung)

Abb. 17: Übersicht Interviewpartner*innen (eigene Darstellung)

Abb. 18: Kreuzungsdichte in Hamburg (eigene Darstellung)

Abb. 19: Haushaltsdichte in Hamburg (eigene Darstellung)

Abb. 20: Floor area ratio Hamburg (eigene Darstellung)

Abb. 21: Walkability Index Hamburg (eigene Darstellung)

Abb. 22: Konzeptbausteine (eigene Darstellung)

Abb. 23: Hierarchien der Wege Rahlstedt (eigene Darstellung)

Abb. 24: Vorschlag Gestaltung der Gehwege (eigene Darstellung)

Abb. 25: Hierarchien der Wege Lohbrügge (eigene Darstellung)

Abb. 26: Fußgängerüberwege Rahlstedt (eigene Darstellung)

Abb. 27: Fußgängerüberwege Lohbrügge (eigene Darstellung)

Abb. 28: Parksituation im Bestand (eigene Darstellung)

Abb. 29: Private Sammelstellplatzflächen im Bestand (eigene Darstellung)

Abb. 30: Lageplan Szenario 1 (eigene Darstellung)

Abb. 31: Lageplan Szenario 2 (eigene Darstellung)

Abb. 32: Lageplan Szenario 3 (eigene Darstellung)

Abb. 33: Lageplan Grüne Fuge Rahlstedt (eigene Darstellung)

Abb. 34: Lageplan Grünfläche Lohbrügge (eigene Darstellung)

- Abb. 35: Visualisierung Sommercafé (eigene Darstellung)
- Abb. 36: Visualisierung Wendehammer (eigene Darstellung)
- Abb. 37: Nutzungskreisläufe (eigene Darstellung)
- Abb. 38: Verortung Mobilitätsstationen Rahlstedt (eigene Darstellung)
- Abb. 39: Visualisierung Mobilitätsstation Rahlstedt (eigene Darstellung)
- Abb. 40: Visualisierung Mobilitätsstation Rahlstedt (eigene Darstellung)
- Abb. 41: Gesamtkonzept Rahlstedt (eigene Darstellung)
- Abb. 42: Gesamtkonzept Lohbrügge (eigene Darstellung)

Kriterienkatalog - Städtebauliche Qualitäten

Städtebaulichen Qualitäten		
Kriterium	Kategorien/ Merkmal	Wert
Sauberkeit	Keine Verschmutzung	5
	Mittlere Verschmutzung	3
	Große Verschmutzung	1
Mülleimer	Mülleimer vorhanden	5
	Keine Mülleimer	3
Fahrradständer	Ja	5
	Nein	3
Haltestellen des ÖPNV	Ja	5
	Nein	3
Spielplätze	Ja	5
	Nein	3
Angsträume: Unsicheres, bedrohliches Gefühl des öffentlichen Raumes durch das Fehlen von sicherheitsrelevanten Aspekten (z. B. dunkle Unterführung etc.)	Nein	5
	Ja	1
Belichtung	Ja	5
	Nein	1
Komplexität der Fassaden (Gesamteindruck des Straßenraums)	Heterogen	5
	Überwiegend Heterogen	4
	Überwiegend Homogen	2
	Homogen	1
Instandhaltung der Häuser	Guter Zustand	5
	Mittlerer Zustand	4
	Beschädigte Gebäudelemente	3
	Schlechter Zustand	1
Präsenz von Kunst bzw. Objekten	> 1	5
	1	4
	Keine	3
Anzahl der gastronomischen Betriebe	> 1	5
	1	4
	0	3
Anzahl der gastronomischen Betriebe mit Außenbereich im Straßenraum	> 1	5
	1	4
	0	3
Taktile Leitelemente	Ja	5
	Nein	1
Sitzmöglichkeiten	Ja	5
	Nein	1

Kriterienkatalog - Bewertung Physische Eigenschaften Rahlstedt

Kriterium	Kategorie/Ausmaß	Standort 1	Standort 2	Standort 3	Standort 4	Standort 5	Standort 6	Standort 7	Standort 8	Standort 9	Standort 10	Ergebnis der Unterkriterien		
Gehweg	Breite des Gehweges	> 5 m 2,5 m - 5 m 1,5 m - 2,5 m < 1,5 m	5 4 3 2	2 2 3 2	2 2 3 2	2 2 2 2	2 2 2 2	2 2 3 3	3 3 3 3	3 3 3 3	3 3 3 3	24		
	Hindernisse (Störere, Gehweg ist durch sperrige Gegenstände wie z. B. Poller etc. blockiert und verhindert den Durchgang des Fußgängers)	Keine oder nicht störend störend	1 5	5 5	5 5	1 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5	46	
	Verhältnis der Breite des Gehwegs zur Straßbreite (Quelle: Essener Studie, Handbuch Walk Audits)	> 70 % 61 - 69 % 50 - 60 % 25 - 49 % ≤ 50 %	5 4 3 3 2	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	31	
	Straße	Stationiert	Güterweg, Trampelpfade Anliegerstraße Hauptstraße Landesstraße andere	4 3 3 2 1	3 3 3 3 3	3 3 3 3 3	2 5 2 5 3	2 5 2 5 3	2 5 2 5 3	2 5 2 5 3	2 5 2 5 3	2 5 2 5 3	31	
		Einbahnstraße	Nein, Fußgängerzone ohne Verkehr Ja	5 3	3 3	3 3	3 3	5 3	5 3	3 3	3 3	5 3	36	
		Art des Fußgängerüberwegs	Fußgängerzone Zebrastreifen Ampel Mittelmittel Zebrastreifen Zebrastreifen	5 4 3 3 3 2	1 1 1 1 1 1	24								
		Geschwindigkeitbegrenzung	Kein Überweg > 50 km/h 30 km/h 50 km/h	5 4 3 1	4 3 3 1	3 3 3 1	4 5 3 3	4 5 3 3	5 3 3 3	5 3 3 3	3 3 3 3	5 3 3 3	5	38
	Einzelnen	Fahrbahnen	1 2 > 2	3 3 1	3 3 1	3 3 1	4 5 1	3 3 1	4 5 1	3 3 1	3 3 1	3 3 1	5	37
		Parkende Autos auf dem Gehweg	Nein Ja	5 1	1 5	34								
		Grün	Bäume	Baumreihe: > 3 Bäume Einzeln Bäume Kein	5 3 1	3 5 3	3 5 3	36						
Grünflächen			Begrünte Grünfläche Nicht begrünbare Grünfläche Straßenbegleitendes Grün Nicht vorhanden	5 3 3 2	1 2 3 3	2 3 4 2	4 2 4 2	4 2 4 2	4 2 4 2	4 2 4 2	4 2 4 2	4 2 4 2	24	
Bodenbelag			Keine Einschränkung (leicht abgebar/befahrbar, rollstuhlgerecht) Mittlere Einschränkung: Beulen und Dellen Große Einschränkung: ungeeigneter Bodenbelag, Schlaglöcher Ja	5 3 1 1	3 3 3 1	26								
Hindernisse/Barrieren (Poller, Laternen, Zaune, Müllimer/Mülltonnen auf dem Gehweg)			Keine Steigung: < 3% Kleine Steigung: 3-6% Große Steigung: > 6% Abgesenkter Bordstein Abgesenkter Bordstein in vorhanden, aber nicht nutzbar (z.B. durch Bordsteinabwurf)	5 3 3 3 3	5 5 5 3 3	50								
Ergebnis		Summe	< 50 (A) 50 - 70 (B/A) > 70 (B/A)	5 3 1	3 3 3	3 3 3	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	5 5 5	30	
		Ergebnis PFI		52	39	53	40	70	49	66	48	35	68	

Kriterienkatalog - Bewertung Städtebauliche Qualitäten Lohbrügge

Kriterium	Kategorie/Ausmaß	Standort 1	Standort 2	Standort 3	Standort 4	Standort 5	Standort 6	Standort 7	Standort 8	Ergebnis der Unterkriterien															
Städtebauliche Qualitäten	Kriterium	Kategorie/Ausmaß	Wert	Standort 1	Standort 2	Standort 3	Standort 4	Standort 5	Standort 6	Standort 7	Standort 8	Ergebnis der Unterkriterien													
													Saubereit	Keine Verschmutzung Mittlere Verschmutzung Große Verschmutzung	3 1 3	5 5 5	3 5 5	3 5 5	5 5 5	3 5 5	3 3 5	3 3 5	3 3 5	32	
													Müllimer	Müllimer vorhanden Keine Müllimer	3 5	3 3	3 3	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	34	
													Fahrradständer	Ja Nein	3 3	3 3	3 3	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	34	
													Haltestellen des ÖPNV	Ja Nein	3 3	3 3	3 3	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	28	
													Spielplätze	Ja Nein	3 3	3 3	3 3	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	28	
													Angenehme, sicheres, behagliches Gefühl des öffentlichen Raumes durch das Fehlen von störenden Elementen (z. B. dunkle Unterführung etc.)	Ja Nein	5 1	1 5	1	20							
													Bekleidung	Ja Nein	5 1	5 1	5 1	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5	28
													Komplexität der Fassaden (Gesamteindruck des Straßennetzes)	Überwiegend heterogen Überwiegend homogen Homogen	4 2 1	5 2 2	2 2 2	4	24						
													Instandhaltung der Häuser	Guter Zustand Mittlerer Zustand Beschädigte Gebäudelemente Schlechter Zustand	5 4 3 1	4 4 4 3	5	33							
Präsenz von Kunst bzw. Objekten	> 1 1 Keine	4 3 3	4 3 3	4 3 3	4 3 3	4 3 3	4 3 3	4 3 3	4 3 3	4 3 3	3	27													
Anzahl der gastronomischen Betriebe	> 1 1 0	4 3 3	3 3 3	4	27																				
Anzahl der gastronomischen Betriebe mit Außenbereich im Straßenraum	> 1 1 0	4 3 3	3 3 3	4	25																				
Taktile Leitelemente	Ja Nein	5 1	5 1	5 1	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	1	28													
Sitzmöglichkeiten	Ja Nein	5 1	1 1	1 1	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	5 5	1	24													
Ergebnis (UO)		50	37	54	53	48	63	35	56	48	35	56													
Ergebnis PFI		47	74	51	56	57	68	56	50	68	56	50													
Ergebnis PFI (UO)		49	114	60	100	100	100	100	100	100	100	100													

Bürger*innenbefragung HAW

Mobilität	
1. Welchen Zielort möchten Sie erreichen?	_____
2. Wo kommen Sie her?	_____
3. Welche Fortbewegungsmittel nutzen Sie hauptsächlich?	<input type="checkbox"/> Auto <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> Zu Fuß <input type="checkbox"/> ÖPNV <input type="checkbox"/> Sonstiges _____

Naherholung	
4. Wie beurteilen Sie die Qualität der umliegenden Grünflächen / Parks? (1= sehr schlecht, 5= sehr gut)	1 2 3 4 5 Keine Angabe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie?	_____
Was gefällt Ihnen besonders gut?	_____
5. Empfinden Sie Ihre Wohnungsumgebung als förderlich, für körperliche Aktivität draußen? (1= stimme gar nicht zu, 5= stimme voll zu)	1 2 3 4 5 Keine Angabe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Wenn nein, welche Verbesserungsvorschläge haben Sie?	_____
Was gefällt Ihnen besonders gut?	_____

Wohnumgebung und Verkehrssituation	
6. Geschäfte, Märkte oder andere Einkaufsmöglichkeiten für die Dinge des täglichen Bedarfs sind von meiner Wohnung aus fußläufig gut zu erreichen. (1= stimme gar nicht zu, 5= stimme voll zu)	1 2 3 4 5 Keine Angabe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Bürger*innenbefragung HAW

7. In meiner Wohnungsumgebung gibt es gut erreichbare Grünanlagen und Spielplätze. (1= stimme gar nicht zu, 5= stimme voll zu)	1 2 3 4 5 Keine Angabe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
8. In meiner Wohnungsumgebung gibt es eine qualitative Begrünung entlang der Straße. (1= stimme gar nicht zu, 5= stimme voll zu)	1 2 3 4 5 Keine Angabe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
9. Ich fühle mich in meiner Wohnungsumgebung sicher. (1= stimme gar nicht zu, 5= stimme voll zu)	1 2 3 4 5 Keine Angabe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
10. Die Beleuchtung in meiner Wohnungsumgebung ist ausreichend. (1= stimme gar nicht zu, 5= stimme voll zu)	1 2 3 4 5 Keine Angabe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie?	_____
Was gefällt Ihnen besonders gut?	_____
11. Ich fühle mich als Verkehrsteilnehmer*in sicher. (1= stimme gar nicht zu, 5= stimme voll zu)	1 2 3 4 5 Keine Angabe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
12. Wie beurteilen Sie die Qualität der umliegenden Fußwege? (Unebenheiten, Breite, Sicherheit, Trennung zwischen Fuß- und Radweg, Parkende Autos etc.) (1= sehr schlecht, 5= sehr gut)	1 2 3 4 5 Keine Angabe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie?	_____
Was gefällt Ihnen besonders gut?	_____

13. Wie beurteilen Sie die Qualität der umliegenden Fußwege? (Unebenheiten, Breite, Sicherheit, Trennung zwischen Fuß- und Radweg, Parkende Autos etc.) (1= sehr schlecht, 5= sehr gut)

1 2 3 4 5 Keine Angabe

Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie? _____

Was gefällt Ihnen besonders gut? _____

14. Wie beurteilen Sie die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen an Straßen? (Anzahl, Lage etc.)

(1= sehr schlecht, 5= sehr gut)

1 2 3 4 5 Keine Angabe

Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie? _____

Was gefällt Ihnen besonders gut? _____

15. Zeichnen Sie Orte ein, an denen Sie sich als Verkehrsteilnehmer*in unsicher fühlen. (Karte)

16. Zeichnen Sie die lautesten und leisesten Orte ein. (Karte)

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Bewohnerin Lohbrügge
 Interview 28.12.19, 16.00

1. Wie lange wohnst du schon im Quartier?
 - 20 Jahre
2. Was sind positive und was sind negative Aspekte im Quartier?
 - positiv: Nähe zum Bahnhof, ÖPNV, Park, Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Wochenmarkt, normale Mieten,
 - viele Menschen, abhängig von der Umgebung: Asoziale Menschen, Bänke weggenommen weil weniger Sammelplätze für die trinker, wenig Mülleimer(es wurde welche weggenommen, aber die beutel liegen dann immernoch da, wo der Mülleimer mal stand), aber super viel Müll (Glasflaschen) und Hundebeutel stationen (aber immer Leer), nicht alleine mit dem Hund raus weil kein Licht, viele Haufen auf dem Boden, betrunkene Menschen auf den Spielplätzen, "Ein-Euro-Gärten" überflüssig - unterer Punkt (statt großer Spielplatz wie früher)
3. Gibt es Orte, die du besonders häufig aufsuchst/ Points of interest?
 - Park (mit den Hunden)
4. Gibt es Orte, die du meidest?
 - Nachts alle Wege ohne Licht (viele kleine Unterführungen wurden geschlossen damit sich da keiner mehr aufhält, aber wurden wieder aufgebrochen)
5. Wie ist dein subjektives Sicherheitsempfinden in deinem Wohnumfeld? (Auch zu verschiedenen Tageszeiten?)
 - dunkel: ok. viele frauen gehen abends nicht im park mit ihren hunden wenn es dunkel ist
 - hell: kein Problem.
6. Welchen Aktivitäten gehst (du) in deinem unmittelbaren Wohnumfeld (Quartier) nach?
 - spazieren gehen mit Hund, einkaufen, Jogger, Sportgeräte, Gruppen von Sportlern, Kanu fahren
7. Wie stark nutzt du den öffentlichen Raum in deinem Quartier? Für welche Aktivitäten?
 - a. Mit oder ohne Hund?
 - mit Hund mehr, zum Einkaufen, "Pokemon Stops"

Interviewleitfaden

Expert*inneninterview Bezirksämter Wandsbek, Bergedorf

Anfang: kurze Vorstellung des Projektrahmens, Walkability

Im Rahmen eines M1-Projektes, im Masterstudienprogramm Stadtplanung der HafenCity Universität Hamburg, soll der Zusammenhang von Walkability, körperlicher Aktivität und sozialem Status der Bewohner*innen tiefergehend untersucht werden. Dafür wird in Kooperation mit Studierenden der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW) die Walkability von zwei städtischen Quartieren in Rahlstedt (Großlohe) und in Lohbrügge ermittelt. Auf dieser Grundlage soll anschließend ein Konzept mit stadtplanerischen Maßnahmen und Gestaltungsvorschlägen zur Verbesserung der Walkability in den genannten Quartieren erarbeitet werden. Zur Bearbeitung der Aufgabenstellung erscheint uns eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Betroffenen, Anwohnern und Verantwortlichen als unabdingbar.

1. Bitte um Vorstellung/ Was ist Ihre Funktion?
2. Was sind aktuelle Themen im Stadtteil/ Quartier Großlohe? → Bezug zum geplanten Nahversorgungszentrum Großlohe
3. Wodurch wurde der Anstoß zur Entwicklung des neuen Nahversorgungszentrums gegeben?
4. Welche weiteren Problemlagen sind Ihnen im Analysebereich bekannt?
5. Welche dieser Aspekte hängen mit der Walkability zusammen?
6. Welche Maßnahmen haben Sie bereits ergriffen?
7. Inwieweit ist das Thema Walkability in Ihrem Arbeitsalltag verankert?
8. Mit welchen Problemen haben Sie bei der Umsetzung zu kämpfen?
9. Inwieweit ist der Walkability-Ansatz bereits in Planungen zur Entwicklung des Quartiers integriert?
10. Welche strategischen Ansätze zur Verbesserung der Walkability gibt es auf Quartiersebene?
11. (Inwieweit ist das Thema Walkability in Ihrem Arbeitsalltag verhaftet und welche Bedeutung nimmt Inklusion ein.)
12. Welche "Best-practice-Beispiele" oder Referenzbeispiele zum Thema Walkability würden Sie uns für eine genauere Betrachtung empfehlen?
13. Gab es bereits übergeordnete Projekte die auch Bezug auf die Verbesserung der Walkability nehmen?
14. (Wie sieht der Aufbau im Bezirk Wandsbek aus? Welche Stellen sind verantwortlich?)

Bitte um Gewichtung des Kriterienkatalogs

Für die Bewertung der Walkability in dem ausgewählten Quartier wurde ein Kriterienkatalog erstellt, der die Dimensionen Straßen, Gehwege, Grünräume, Barrierefreiheit und Emissionen umfasst. Wir möchten Sie bitte eine Gewichtung dieser Kriterien vorzunehmen.

Interviewleitfaden

Interview Fuss e.V.

Anfang: kurze Vorstellung des Projektrahmens, Walkability

Im Rahmen eines M1-Projektes, im Masterstudienprogramm Stadtplanung der HafenCity Universität Hamburg, soll der Zusammenhang von Walkability, körperlicher Aktivität und sozialem Status der Bewohner*innen tiefergehend untersucht werden. Dafür wird in Kooperation mit Studierenden der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW) die Walkability von zwei städtischen Quartieren in Rahlstedt (Großlohe) und in Lohbrügge ermittelt. Auf dieser Grundlage soll anschließend ein Konzept mit stadtplanerischen Maßnahmen und Gestaltungsvorschlägen zur Verbesserung der Walkability in den genannten Quartieren erarbeitet werden. Zur Bearbeitung der Aufgabenstellung erscheint uns eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Betroffenen, Anwohnern und Verantwortlichen als unabdingbar.

1. Bitte um Vorstellung/ Was ist Ihre Funktion?
2. Welche Rolle nehmen Sie im Planungsprozess bzw. bei Beteiligungsprozessen ein?
3. Welche Einflussfaktoren auf Gesundheit gibt es Ihrer Meinung nach in Quartieren?
4. Welche Problemlagen sind in Bezug auf Walkability ortsungebunden zu finden.

Welche Maßnahmen können ergriffen werden? (Einen Großteil kann man der Internetseite des Fuss e.V. entnehmen)

5. Welche "Best-practice-Beispiele" oder Referenzbeispiele würde Sie uns für eine genauere Betrachtung empfehlen?
6. Inwieweit ist das Thema Walkability in Ihrem Arbeitsalltag verhaftet und welche Bedeutung nimmt Inklusion ein.
7. Welche Probleme gibt es bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Walkability?
8. Welche strategischen Ansätze zur Verbesserung der Walkability gibt es auf Quartiersebene?

Interview Daniel, Treff Großlohe:

1. Bitte um Vorstellung/ Was ist deine Funktion?
2. Was charakterisiert das Quartier Großlohe?
3. Was sind aktuelle Themen im Quartier?
4. Gibt es Kooperationen mit Akteuren im Quartier?
5. Inwieweit ist das Thema Walkability in deinem Arbeitsalltag verankert?
6. Welche Problemlagen in Bezug auf Walkability sind im Analysebereich bekannt. Welche Maßnahmen wurden bereits ergriffen?
7. Inwiefern steht die Walkability mit dem sozialen Status in Verbindung? Was sagst du zu der These, dass sich Menschen mit niedrigem sozialen Status weniger bewegen/ ungesünder leben?
8. Ist der Sozialstatus Grund für die wenige Bewegung? Oder lädt die Umgebung nicht zur Bewegung ein?
9. Welche "Best-practice-Beispiele" oder Referenzbeispiele würdest du uns für eine genauere Betrachtung empfehlen?

