

ILS TRENDS

WIE GUT GEHT ES SICH IN DER STADT? DORTMUNDER QUARTIERE IM FOKUS

Viele Menschen gehen ausgesprochen gern zu Fuß, vor allem in ihrer Freizeit. Das Zufußgehen ist fast allen Menschen möglich, es ist kostenlos, steigert das individuelle Wohlbefinden und bringt Bewegung in den Alltag. Trotzdem wird das Zufußgehen als elementarer Bestandteil städtischer Mobilität oft unterschätzt, auch weil im Alltag häufig der Pkw dominiert.

Dieses ILS-TRENDS zeigt Ergebnisse aus dem europäischen Forschungsprojekt WalkUrban – Walkable Urban Neighbourhoods, in dem das Zufußgehen in Dortmund, Göteborg (Schweden) und Genua (Italien) untersucht wurde. Dabei wurden für verschiedene Stadtquartiere deren Fußgängerfreundlichkeit bzw. Walkability untersucht und die Bewohner*innen zu ihren Einschätzungen rund um das Zufußgehen befragt. Im Fokus des Hefts stehen die Ergebnisse zu Dortmunder Stadtquartieren.

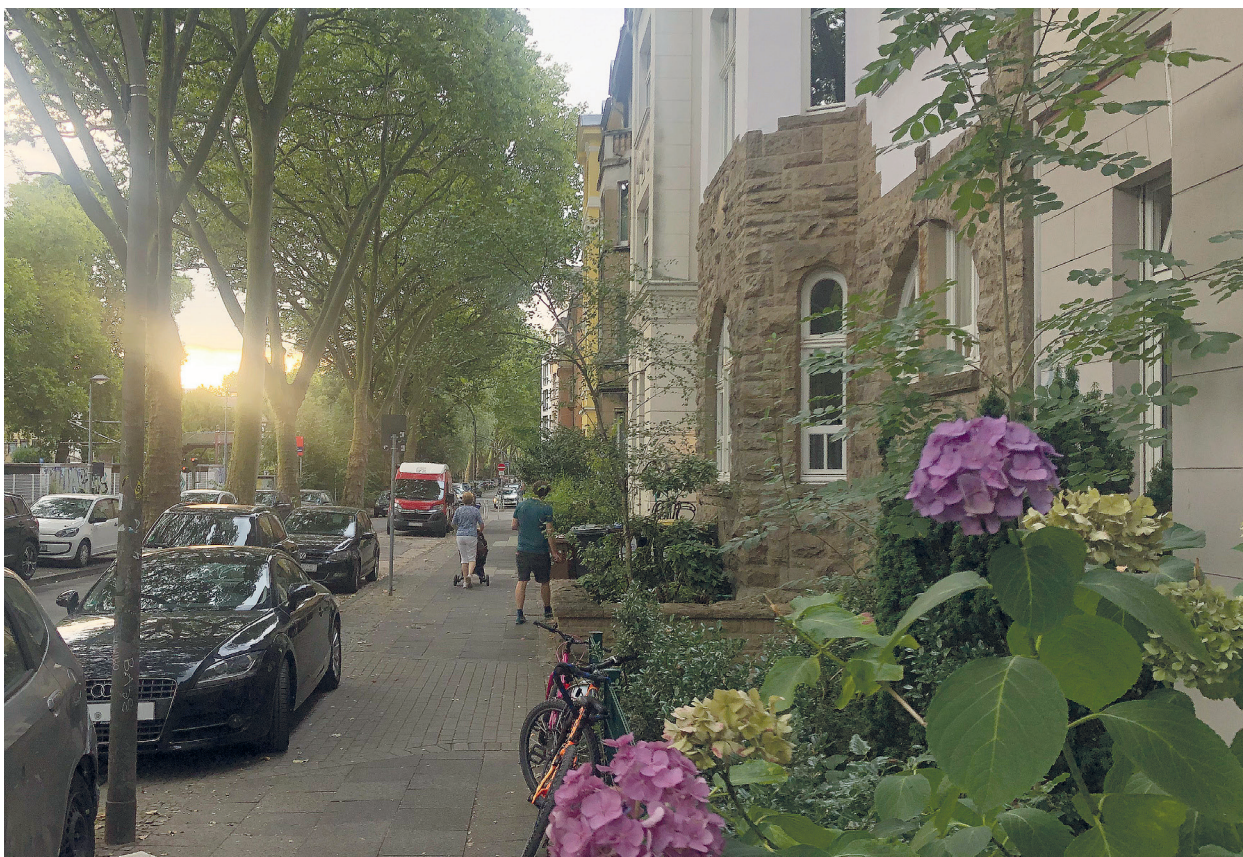
AUTOR*INNEN

Dr. Janina Welsch
janina.welsch@ils-forschung.de

Dr.-Ing. Anna-Lena van der Vlugt
anna-lena.vlugt@ils-forschung.de



Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung



WIE GUT GEHT ES SICH IN DER STADT? DORTMUNDER QUARTIERE IM FOKUS

Zu Fußgehen macht vielen Menschen Freude und ist gesund. Um diese aktive Art der Fortbewegung zu fördern, braucht es fußgängerfreundliche Strukturen wie ein gut ausgebautes, barrierearmes Fußwegenetz, verkehrsberuhigte Bereiche und Plätze sowie Park- und Grünanlagen. Im internationalen Forschungsprojekt WalkUrban wurden verschiedene Aspekte der Fußgängerfreundlichkeit bzw. Walkability erforscht (Erläuterung siehe Seite 3). Es ging um die Ausstattung von Quartieren, um das Mobilitätsverhalten im Alltag sowie um fördernde und hindernde Faktoren für das Zu Fußgehen. Eine zentrale Rolle spielte die Frage, wie die individuell wahrgenommene Walkability gemessen und das Zu Fußgehen als eigenständige Mobilitätsform für alle ermöglicht und angenehm gemacht werden kann (De Vos et al. 2023; WalkUrban-Website o. J.).

Die drei von Nord nach Süd über Europa verteilten Fallstudienstädte Göteborg, Dortmund und Genua haben mit etwa 600.000 Einwohnenden eine vergleichbare Größe, sind historische Handelsstandorte und in ihrer jüngeren Entwicklungsgeschichte (post-)industriell geprägt. Für detaillierte Untersuchungen wurden jeweils zwei urbane Quartiere als Untersuchungsgebiete ausgewählt, welche innerhalb von etwa 10 bis 15 Minuten zu Fuß durchquert werden können, eine gute Anbindung an das Stadtzentrum mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und fußläufig erreichbare Einrichtungen wie Schulen, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen aufweisen. Pro Stadt unterscheiden sich die Bewohner*innen in den untersuchten Quartieren jedoch in Bezug auf das Einkommen und demographische Faktoren wie Altersstruktur oder Herkunftsländer.

In den sechs ausgewählten Stadtquartieren wurde ein Methoden-Mix zur Erforschung des Zu Fußgehens und der Walkability eingesetzt (WalkUrban 2024, siehe Abbildung 2 auf Seite 4).

DORTMUNDER QUARTIERE: KREUZVIERTEL UND FUNKENBURG

In Dortmund wurden in Abstimmung mit lokalen Akteur*innen die gründerzeitlich geprägten Wohnviertel Kreuzviertel/Westfalahalle und Ostpark/Funkenburg gewählt. Das Kreuzviertel liegt innenstadtnah im Westen Dortmunds und zeichnet sich durch eine historische Baustruktur mit Restaurants und Cafés sowie einigen Geschäften und zwei Grundschulen aus. Mehrere ÖV-Linien (Stadt-/S-Bahn, Bus) sind fußläufig gut erreichbar. Funkenburg liegt östlich des Stadtzentrums und ist von diesem etwas weiter entfernt.

Es handelt sich um ein überwiegend durch Wohnbebauung geprägtes aber teilweise gemischtes Viertel mit einigen Geschäften und zwei Grundschulen und einem angrenzenden Gewerbegebiet. Es gibt eine Stadtbahnlinie und mehrere Buslinien. In beiden Quartieren werden die am Rande liegenden Friedhöfe auch zum Spaziergehen bzw. der Westpark auch als Freizeitort vielfältig genutzt. Das Kreuzviertel repräsentiert ein Gebiet mit mittleren bis höheren Haushaltseinkommen, das Quartier Funkenburg hat etwas höhere Bevölkerungsanteile mit Migrationshintergrund und mit sozialen Transferleistungen. Beide Quartiere haben mit etwa 7.200 Einwohnenden eine ähnliche Größe (Stadt Dortmund 2019).

EXKURS: WAS IST MIT WALKABILITY GEMEINT?

Der Begriff Walkability wird in Forschung und Planung häufig verwendet, um eine umfassende Fußgängerfreundlichkeit von bestimmten Gebieten zu beschreiben. In diesem multidimensionalen Konzept stehen die allgemeine Leichtigkeit des Zufußgehens im Gebiet sowie die Leichtigkeit der fußläufigen Erreichbarkeit von Zielen im Vordergrund (Wang/Yang 2019). Verschiedene Definitionen spiegeln sich in einem engen bzw. einem weiten Walkability-Verständnis wider (Bucksch/Schneider 2014).

Demnach wird Walkability in der Stadt- und Verkehrsplanung enger gefasst und hängt stark mit Flächennutzung, Nutzungsmischung sowie der Konnektivität bzw. dem Fußwegenetz zusammen, welche auch unter den 5 Ds zusammengefasst werden: Density (Dichte), Diversity (Vielfalt), Design, Destination accessibility (Zielort-Erreichbarkeit) und Distance to transit (Entfernung zum öffentlichen Verkehr) (Ewing/Cervero 2010). Das weite Walkability-Verständnis umfasst außerdem qualitative Elemente der gebauten Umwelt bzw. des Raumes und wird in der Public-Health-Forschung verwendet, die sich mit körperlicher (In-)Aktivität, Übergewicht und gesundheitlichen Auswirkungen des Bewegungsmangels befasst (Frank et al. 2006).

Grundlegende Indikatoren für eine gute Walkability in der Stadt sind das Vorhandensein und die ausreichende Qualität von (separaten) Gehwegen und Querungshilfen, die Sicherheit im Verkehr, die Qualität und Ästhetik der städtischen Umgebung, die Erreichbarkeit von Grün- und Sportflächen sowie Orte der sozialen Interaktion.

Auch qualitative Einschätzungen spielen eine Rolle in Bezug auf die Geschwindigkeit des Autoverkehrs, die Beschaffenheit von Bürgersteigen, eine ausreichende Trennung von Fahrrad- und Fußwegen, das Vorhandensein von Bäumen, die Qualität von Grünanlagen, eine abwechslungsreiche Architektur oder eine ansprechende Straßenmöblierung sowie eine als angenehm empfundene, belebte Nachbarschaft (Otsuka et al. 2021).

Menschen, die zu Fuß gehen, haben dabei verschiedene Bedürfnisse, die sich anschaulich in einer Pyramide darstellen lassen (Abbildung 1). An der Basis der Bedürfnispyramide steht, dass Wege für Zufußgehende vorhanden sein müssen und die Umgebung grundsätzlich begehbar sein muss. Ohne diese Grundlagen ist das Zufußgehen kaum möglich. Auf der nächsten



Ebene wird repräsentiert, dass verschiedene, relevante Ziele fußläufig erreichbar sein sollten. Dies betrifft die Versorgung im Alltag ebenso, wie Bildung oder Freizeit. Im Hinblick auf die Walkability ist auch die persönliche Sicherheit ein wichtiges Bedürfnis, sie umfasst dabei sowohl die Verkehrssicherheit als auch die persönliche Sicherheit. An der Spitze stehen Komfort und Qualität der Umgebung (z. B. Breite, Oberfläche von Wegen), denn letztendlich geht es auch darum, dass in einer umfassend fußgängerfreundlichen Umgebung das Zufußgehen angenehm sein sollte.

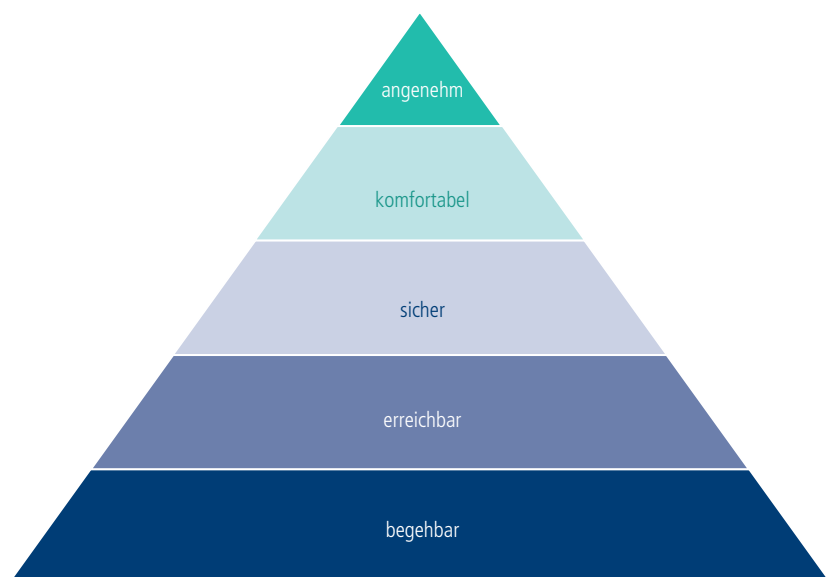


Abbildung 1: Pyramide der Bedürfnisse beim Zufußgehen (Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Alfonzo 2005: 820 und Institute for Transportation and Development Policy 2018: 13)



Die Einschätzung, ob eine Umgebung für die Zufußgehenden sicher, komfortabel oder angenehm ist, hängt wiederum von den eigenen Erfahrungen und individuellen Bedürfnissen ab.

Ob die gebaute Umwelt grundlegende Potenziale für eine gute Walkability bietet, kann mit Hilfe des Walk Score®, dem Walkability Index (Frank et al. 2010) und dem OS-Walk-EU-Tool (Fina et al. 2022) bzw. ILS-Walkability-Index analysiert und visualisiert werden. Im ILS-Walkability-Index werden neben der Distanz zu wichtigen Einrichtungen,

welche die fußläufige Erreichbarkeit bedingt, auch die Dichte und Durchlässigkeit des Fußwegenetzes sowie Grünflächen einberechnet.

Diese objektive Walkability kann allerdings die Mehrdimensionalität der Walkability nur eingeschränkt berücksichtigen, da Menschen die Fußgängerfreundlichkeit individuell bewerten und wahrnehmen (Otsuka et al. 2021; van der Vlucht et al. 2022). Diese subjektive Dimension findet deswegen in der Forschung zunehmend Berücksichtigung (Lättman et al. 2016; van der Vlucht

et al. 2019). Forschungsbedarf besteht insbesondere im Hinblick auf die wahrgenommene Walkability und deren Wechselwirkung mit dem Zufußgehen sowie in Bezug auf spezifische Bedürfnisse unterschiedlicher vulnerabler Zielgruppen (De Vos et al. 2023).

MIXED-METHODS-ANSATZ ZUR ERFORSCHUNG VON WALKABILITY

Im ILS wird die Walkability nicht nur im WalkUrban-Projekt, sondern in weiteren Projekten erforscht und methodische Ansätze weiterentwickelt (Gerten et al. 2023; van der Vlucht et al. 2019). In WalkUrban wurde ein Mix aus quantitativen und qualitativen Methoden angewendet (Abbildung 2). Die objektive bzw. berechnete Walkability wurde in einer GIS-Analyse räumlich modelliert. Dabei wird kleinräumig die Wohnumgebung anhand der Dichte und Durchlässigkeit des Fußwegenetzes, der Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen und der vorhandenen grünen Infrastruktur modulweise bewertet und in einem Walkability-Index zusammengefasst (WalkUrban 2024). Dabei wurde eine erweiterte Version des vom ILS mitentwickelten Open-Source-Tools OS-Walk-EU (Fina et al. 2022) eingesetzt. Als zweite Methode wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt und darin Mobilitätsverhalten, Einstellungen und Motivationen zum Gehen, Zufriedenheiten mit der Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen im Gebiet sowie die wahrgenommene Walkability im Wohnquartier abgefragt (van der Vlucht et al. 2025; Lättman et al. 2025).

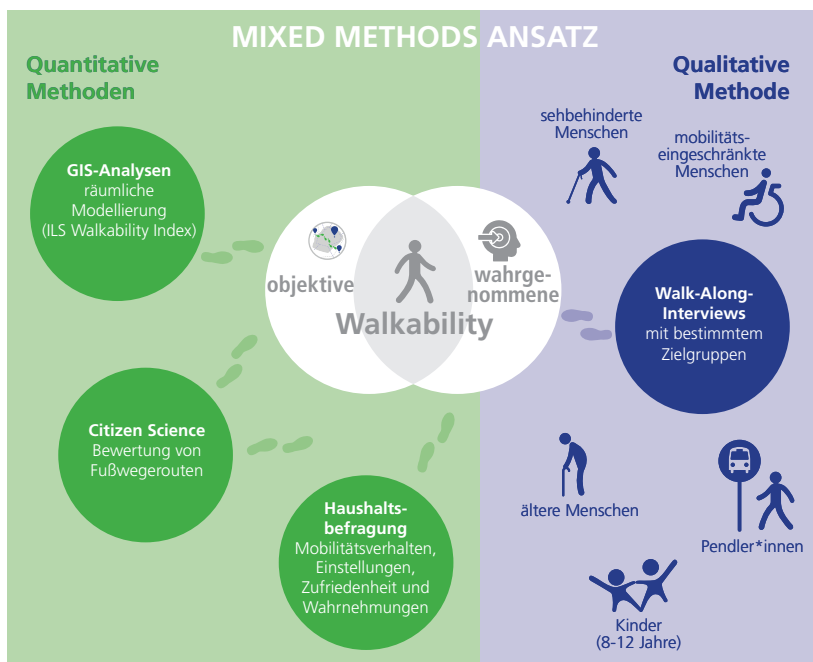


Abbildung 2: Mixed-Methods-Ansatz im internationalen Forschungsprojekt WalkUrban (eigene Darstellung © WalkUrban/ILS)

Über einen Citizen-Science-Ansatz konnten Bewohnende der Fallstudienstädte ihre Fußwegerouten mit Hilfe eines per Mobiltelefon ausfüllbaren Fragebogens selbst bewerten. Während bzw. nach einem Fußweg wurden Fragen zur Route beantwortet und positive oder negative Aspekte direkt eingetragen und dazu Fotos der betreffenden Umgebung übermittelt (Otsuka et al. in review). Mit der qualitativen Methode der Walk-Along-Interviews wurden die spezifischen Bedürfnisse von besonders vulnerablen Zielgruppen (Schulkinder, Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen und Ältere) sowie von und zur Arbeit pendelnden Menschen untersucht. Die Teilnehmenden wurden dafür auf einem ihrer Wege zu Fuß von den Forschenden begleitet. So konnten während des gemeinsamen Gehens direkt vor Ort persönliche Wahrnehmungen und Eindrücke mitgeteilt und darüber gesprochen werden (WalkUrban 2024). Das vorliegende Trends-Heft legt einen Fokus auf die Darstellung der Ergebnisse aus der quantitativen Haushaltsbefragung und den durchgeführten qualitativen Walk-Along-Interviews, bei denen ältere Menschen auf einem ihrer Wege in Dortmund begleitet wurden.

HAUSHALTSBEFRAGUNG ZUR WALKABILITY – AUSGEWÄHLTE ERGEBNISSE

Im Herbst 2022 wurden Haushaltsbefragungen zum Zufußgehen in der jeweiligen Landessprache durchgeführt. Neben soziodemografischen Daten wurden Informationen über die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel und Mobilitätsoptionen sowie zum Mobilitätsverhalten erfasst. Ein besonderer Fokus lag auf den Fragen zur wahrgenommenen Walkability, zur Motivation und zu den Einstellungen in Bezug auf das Zufußgehen.

In den einzelnen Städten wurden die Einladungen zur Haushaltsbefragung unterschiedlich verteilt, in Dortmund wurden alle Haushalte in den Quartieren durch das ILS per Postkarteneinwurf (Abbildung 3) zur Online-Teilnahme eingeladen.



Abbildung 3: Vorderseite der Einladungspostkarte zur Haushaltsbefragung in Dortmund (eigene Darstellung © WalkUrban/ILS)

Insgesamt konnten die Antworten von 1.095 Befragten ausgewertet werden: 418 aus Göteborg (Rücklauf 14 %), 467 aus Dortmund (Rücklauf 8 %) und 210 aus Genua (Rücklauf methodisch nicht erfassbar). Eine ähnliche Rücklaufquote von 8-10 % konnte bei vergleichbaren Feldzugängen erzielt werden (Welsch 2024).

Nachfolgend werden vor allem Ergebnisse für Dortmund dargestellt und in Teilen mit Ergebnissen aus Göteborg und Genua verglichen. In Dortmund sind die Befragten zwischen 19 und 88 Jahre alt. Sie sind mehrheitlich berufstätig und haben tendenziell einen hohen Bildungsabschluss und ein ebensolches Einkommen. Die große Mehrheit (87 %) verfügt über einen Pkw-Führerschein, mehr als zwei Drittel leben in Haushalten mit mindestens einem Pkw und etwa 40 % verfügen über ein (monatliches) ÖV-Ticket. Knapp 9 % haben eine Mobilitäts Einschränkung angegeben. Soziodemographisch vergleichbare Werte z. B. bei Alter und Geschlecht zeigt der Dortmunder Statistikatlas in den beiden Stadtteilen (Stadt Dortmund 2019). Der Anteil der Bevölkerung mit Hochschulabschluss und hohem Einkommen ist nicht bekannt, in der Stichprobe erscheinen diese überproportional hoch.

Für Göteborg und Genua ergeben sich ähnliche Werte (Tabelle 1).

In Dortmund gehen die Befragten vergleichsweise häufig zu Fuß. Durchschnittlich werden in Dortmund pro Tag rund 4,7 Fußwege zurückgelegt, dies ist eine deutlich höhere Anzahl im Vergleich sowohl zu Göteborg (3,2) als auch Genua (2,5). Am häufigsten werden Wege zum Einkaufen oder für anderweitige Besorgungen zu Fuß zurückgelegt, hier geben etwa 84 % der Dortmunder Befragten an, dass sie oft bzw. immer zu Fuß gehen (Göteborg: 64 %, Genua: 69 %). In Übereinstimmung mit diesen Ergebnissen ist die Mehrheit mit der Erreichbarkeit von Supermärkten oder sonstigen Läden im Wohnumfeld zufrieden. Etwa ein Drittel der Befragten aus Dortmund und Genua ist fast täglich zu Fuß unterwegs, ohne ein bestimmtes Ziel anzusteuern, z. B. zum Spazierengehen (Göteborg: 24 %). Trotzdem gibt es auch Barrieren, welche das Zufußgehen behindern oder weniger angenehm machen. Diese wurden anhand von Aussagen über das Wohnviertel erfasst (Skala 1 „stimme überhaupt nicht zu“ bis 5 „stimme voll und ganz zu“, Abbildung 4). Ähnlich wie in Genua treten auch in Dortmund vor allem störende Faktoren,

Tabelle 1: Soziodemographie, Mobilitätsvoraussetzungen und Anzahl Fußwege der Befragten

	DORTMUND (N=467)	GÖTEBORG (N=418)	GENUA (N=210)
SOZIODEMOGRAPHIE			
ALTER IN JAHREN Min. – Max. Mittelwert (SD)	19 – 88 44,3 (14,7)	20 – 86 48,4 (16,99)	18 – 82 46,4 (12,76)
GESCHLECHT männlich weiblich divers/ohne Angabe	50,4 % 47,6 % 1,9 %	42,6 % 55,7 % 1,7 %	46,7 % 50,0 % 3,3 %
BILDUNGSABSCHLUSS mit Hochschulabschluss	72,4 %	61,7 %	60,0 %
HAUSHALTSGRÖSSE Mittelwert (SD) 1 Person 2 Personen 3 Personen 4 und mehr Personen	2,0 (1,03) 39,2 % 35,4 % 14,0 % 11,4 %	1,8 (1,06) 54,3 % 26,2 % 9,6 % 9,9 %	2,5 (1,09) 20,2 % 33,5 % 25,6 % 20,7 %
HAUSHALTE MIT KINDERN mit mind. 1 Kind <18 Jahren	20,8 %	18,7 %	35,2 %
MOBILITÄTSVORAUSSETZUNGEN			
MOBILITÄTSEINSCHRÄNKUNG, DIE DAS GEHEN BEEINFLUSST, JA	8,8 %	11,2 %	4,3 %
ÖV-TICKET (Monatsticket), JA	42,0 %	45,0 %	23,3 %
FÜHRERSCHEIN (Pkw), JA	91,2 %	79,9 %	91,0 %
PKW (Anzahl pro Haushalt) Min. – Max. Mittelwert (SD)	0 – 5 0,91 (0,70)	0 – 4 0,57 (0,61)	0 – 6 1,31 (0,82)
FUSSWEGE			
FUSSWEGE WOCHENTAGS (Anzahl pro typischem Wochentag) Min. – Max. Mittelwert (SD)	0 – 15 4,8 (2,79)	0 – 15 3,5 (2,83)	0 – 10 2,2 (1,76)
FUSSWEGE WOCHENENDS (Anzahl pro typischem Wochentag) Min. – Max. Mittelwert (SD)	0 – 15 4,6 (4,0)	0 – 15 2,5 (2,05)	0 – 10 3,3 (2,09)
FUSSWEGE (mittlere Anzahl) ¹ Mittelwert (SD)	4,7 (2,32)	3,2 (2,25)	2,5 (1,59)

¹ Mittelwert aus der Anzahl der Fußwege pro Wochentag (x5) und pro Wochenendtag (x2). Hin- und Rückwege als je ein Weg gezählt.

die mit dem Pkw-Verkehr zusammenhängen, hervor. Besonders deutlich wird dies in Bezug auf parkende Autos, die die Fußwege (z. B. an Querungen und auf Gehwegen) verengen oder blockieren.

Insgesamt liegen in Göteborg alle durchschnittlichen Zustimmungswerte niedriger, die Bedingungen für das Zufußgehen in Göteborg wurden also deutlich besser bewertet. In Göteborg wurde außerdem häufiger zugestimmt, dass es zahlreiche Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende gibt (MW: 3,2, Dortmund/Genua: 2,9).

Zur Bewertung der wahrgenommenen Fußgängerfreundlichkeit haben wir eine kompakte Mess-Skala entwickelt (SPWS: Short-Perceived-Walkability-Scale). Damit wird die wahrgenommene Walkability im Wohnviertel hinsichtlich des Zufußgehens in der Freizeit, zu alltäglichen Zielen und zu Haltestellen des ÖV gemessen.

Unsere Auswertungen zeigen, dass die wahrgenommene Walkability hauptsächlich von den Einstellungen zum Zufußgehen und auch zu einem gewissen Grad vom räumlichen Kontext beeinflusst werden. Befragte mit einer höheren wahrgenommenen Walkability gehen insgesamt häufiger, länger und weiter zu Fuß. Die wahrgenommene Walkability von ÖV-Haltestellen hat vor allem einen Einfluss auf die Häufigkeit des Zufußgehens zu diesen Haltestellen. Die wahrgenommene Walkability in der Freizeit und diejenige von wichtigen alltäglichen Zielen zeigen hingegen signifikante Auswirkungen auf die allgemeine Anzahl der zu Fuß zurückgelegten

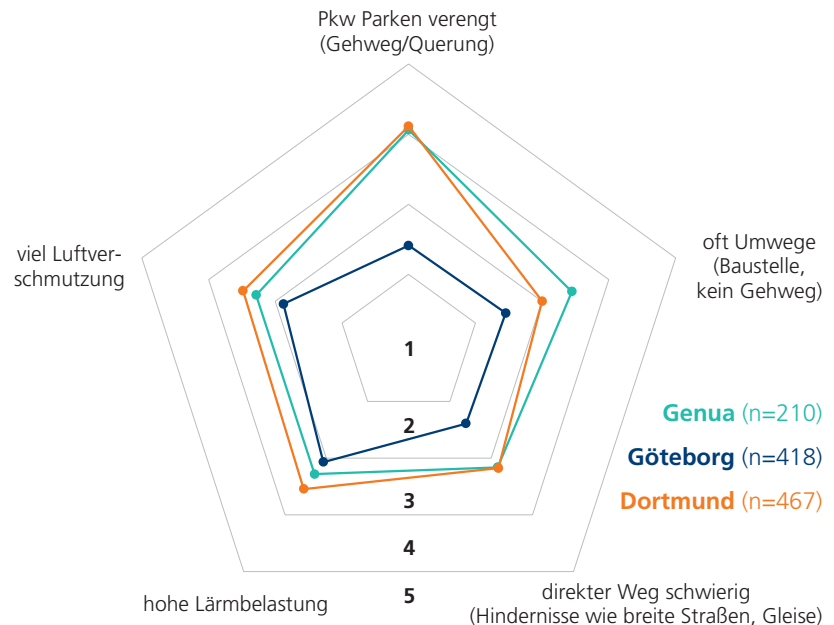


Abbildung 4: Barrieren im Wohnumfeld, mittlere Zustimmung (eigene Abbildung © Walk Urban/ILS)

Wege sowie auf deren Entfernung und Dauer (detaillierte Ergebnisse: van der Vlucht et al. 2025). Insgesamt wird die wahrgenommene Walkability in Göteborg besonders hoch bewertet, gefolgt von Dortmund und Genua (MW: 4,0; 3,7; 3,6). Diese Reihenfolge spiegelt sich auch in den Ergebnissen zur objektiven Walkability wider. Das Potenzial für das Zufußgehen wird dabei in einem Index zwischen 0 und 100 Punkten berechnet. Hier zeigen die Göteborger Quartiere ebenfalls höhere Werte als diejenigen in Dortmund und Genua, wobei im Kreuzviertel und in der Funkenburg Werte zwischen 58 und 94 liegen, was auf eine grundsätzlich gute bis sehr gute Fußgängerfreundlichkeit schließen lässt (WalkUrban 2024).

WALK-ALONG-INTERVIEWS MIT ÄLTEREN - ZWISCHEN ANGST UND FREUDE AM ZUFUSSGEHEN

Bei den Walk-Along-Interviews sind die Forschenden gemeinsam mit den Teilnehmenden einen Weg zu Fuß gegangen. Im Gespräch und durch Beobachtung konnten wir erfahren, wie sich die Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen unterscheiden, wie die Umgebung hinsichtlich des Zufußgehens wahrgenommen wird und das Zufußgehen beeinflusst. In jeder Fallstudienstadt wurden Interviews mit Schulkindern im Alter von 8 bis 11 Jahren sowie mit Teilnehmenden einer zweiten Zielgruppe durchgeführt (Dortmund: ältere Menschen ab etwa 65 Jahren, Genua: Menschen mit Behinderungen, Göteborg: zur Arbeit Pendelnde).



In Dortmund wurden acht Walk-Along-Interviews mit Älteren meist einzeln im Wohnumfeld und zwei mit Schulklassen in Gruppen in der Nähe der Schule geführt. Diese wurden per Audioaufnahme, Beobachtungsnotizen und Fotos dokumentiert. Anschließend wurden die Aufnahmen transkribiert und mit einer qualitativen Inhaltsanalyse (Mayring/Fenzl 2019) ausgewertet. Im Zuge dessen wurden Themen wie Sicherheit oder Gehwegzustand identifiziert, die wichtige Hinweise auf behindernde und fördernde Faktoren für das Zufußgehen liefern.

Im Folgenden wird ein Fokus auf die Ergebnisse der Interviews mit älteren Menschen in Dortmund gelegt. Sieben der neun Teilnehmenden waren mobilitätseingeschränkt und benutzten Gehhilfen in Form von Rollatoren oder einem Gehstock, alle konnten sich im Straßenraum jedoch selbständig bewegen. Die Route wurde jeweils durch die Befragten gewählt.

Bei den Walk-Along-Interviews in Dortmund wurden verschiedene Themen identifiziert, die je nach Situation und Gesundheitszustand unterschiedlich bedeutend für die einzelnen Teilnehmenden waren. So wurde die **Verkehrssicherheit** als ein elementares Thema und Einflussfaktor auf die wahrgenommene Walkability herausgearbeitet. Die We-

geführung wird hier insbesondere auf Grundlage sicherheitsbezogener Aspekte wie sichere Querungshilfen gewählt. Dabei spielt die Sorge um gesundheitliche Folgen eines möglichen Sturzes eine Rolle, wobei diese bei vorhandener Vorerkrankung erheblich verstärkt wird. Die erschwerte Querung von Straßen wurde besonders thematisiert. Zugeparkte oder fehlende Querungsmöglichkeiten sowie subjektiv als viel zu kurz empfundene Ampelphasen wurden dabei als besonders stark behindernde Faktoren genannt. Dieser Punkt konnte auch aus der Beobachtendenperspektive direkt bestätigt werden, da die Räumphasen (nach dem Umspringen auf Rot für Zufußgehende) für langsamere Ältere für eine sichere Querung zu früh einsetzen. So konnte beobachtet werden, dass sich auf die Querung vorbereitet wurde. Teilnehmende wirkten hoch konzentriert, still und gestresst und waren bestrebt, die kurze Ampelphase schnellstmöglich zu meistern, dies gelang jedoch nicht.

Insgesamt wurde deutlich, dass vorherige negative Erfahrungen die Wahrnehmungen prägten und sich dies hindernd auf das Zufußgehen auswirkte.

Neben verkehrsbezogenen Sicherheitsproblemen wurde darüber hinaus die hohe Stolpergefahr und damit einherge-

hend ein **persönliches Unsicherheitsgefühl** aufgrund schlechter Gehwegoberfläche oder fehlender/mangelhafter Infrastruktur (Gehwege, Bordsteinkanten) hervorgehoben. Mangelhafter Gehwegbelag mit Unebenheiten aufgrund fehlender oder lockerer Gehwegplatten oder hochstehendem Wurzelwerk, wie auch das Vorhandensein von Löchern in Gehwegen und Straßen stellen ein gefühlt erhebliches Sicherheitsrisiko dar und wurden ebenfalls als Hindernisse genannt, welche das Zufußgehen erschweren, unangenehm oder unmöglich machen können. Darüber hinaus wurde die **Behinderung durch parkende Pkw** häufiger als Sicherheitsrisiko benannt. Insbesondere die fehlende Einsehbarkeit der Straßen führte zu Problemen, da sich die Teilnehmenden weit in den Straßenraum vorwagen mussten, um herannahende Pkw oder Fahrräder überhaupt sehen zu können. Dieses Problem wurde ebenfalls von den Schulkindern benannt und in ähnlicher Weise beobachtet. Bei mobilitätseingeschränkten Personen ist es ein grundlegendes Problem, wenn bei Engstellen durch parkende Pkw die Straße nicht an der vorgesehenen Stelle überquert werden kann. Es ergeben sich größere Umwege und eine fehlende Planbarkeit in der Routenwahl. Temporäre Beeinträchtigungen des Gehwegs (in Breite) und der Querungsmöglichkeiten von Straßen





(Einschbarkeit, Engstelle) stellen somit ein bedeutendes wahrgenommenes Hindernis für das Zufußgehen dar.

Die Walk-Along-Interviews zeigen neben hindernden Faktoren auch fördernde Faktoren für das Zufußgehen auf. Darüber hinaus wird ein klarer Bezug zwischen dem Zufußgehen bzw. der damit verbundenen körperlichen Bewegung und der Förderung oder dem Erhalt der eigenen **Gesundheit** hergestellt. Der tägliche Gang zum Einkaufen oder in den Park spielt hier eine bedeutende Rolle. In diesem Zusammenhang wur-

den auch **soziale Kontakte** thematisiert, die u. a. wichtig für das Wohlbefinden sind. Dies umfasst sowohl zufällige Begegnungen und Interaktionen mit Verkäufer*innen, als auch Verabredungen mit Familie oder Freunden. Diese können aber außerhalb der eigenen Wohnung nur getroffen werden, solange die Älteren (noch) selbstständig zu Fuß bzw. in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr mobil sind. Insofern spielt das regelmäßige Zufußgehen eine herausragende Rolle, wenn es um die körperliche und mentale Gesundheit geht.

Ein weiteres zentrales Element in der Förderung des Zufußgehens älterer Menschen stellen **Grünflächen** dar. Grünflächen bieten neben Versorgungsaspekten einen erheblichen Anreiz dazu, zu Fuß zu gehen. Mehrheitlich bieten sie sichere Wege und dienen als Ort für einen Spaziergang oder für Begegnungen. Im Gegensatz zum Zufußgehen im Straßenraum bewirken sie außerdem einen Entspannungseffekt, der eindrücklich aus der Beobachterperspektive bestätigt werden kann. Beispielsweise konnte beobachtet werden, dass sich die Körperhaltung der Teilnehmenden mit dem





Eintritt in die Grünfläche entspannt und sich die Geschwindigkeit des Gehens deutlich verändert hat. Teilweise wurde sogar schneller gegangen oder begonnen, kleine Scherze zu machen oder Witze zu erzählen, was im öffentlichen Straßenraum eher selten vorkam.

Als weiteres Element zur Förderung des Zufußgehens kann die **Multifunktionalität** von Orten identifiziert werden. Insbesondere die nahräumliche Verbindung von Wohnen, Einkaufen und Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge wie Apotheken oder Arztpraxen wird mehrheitlich als fördernd für das Zufußgehen herausgestellt. Auch gastronomische Angebote wahrnehmen zu können wird als förderndes Element benannt. Teilweise werden wichtige Einrichtungen nicht nur im Wohnumfeld, sondern auch in Subzentren oder der Innenstadt genannt und die Bedeutung der Erreichbarkeit durch den ÖV herausgestellt.

Das Thema der **Adaption**, also das Anpassungsverhalten, konnte als weiterer Punkt identifiziert werden. Die Fähigkeiten zur Anpassung des Verhaltens ist bei der Zielgruppe der Älteren, u. a. aufgrund von Mobilitätseinschränkungen geringer, so dass die Bedeutung einer barrierefreien Infrastruktur zunimmt. Dies betrifft neben den Wegen auch den ÖV, dessen Nutz-

barkeit dann nur eingeschränkt oder gar nicht mehr möglich ist. Beispielsweise kann die Stadtbahn nicht genutzt werden, sobald z. B. eine Haltestelle nicht barrierefrei erreicht werden kann oder ein Fahrzeugeinstieg über Stufen erfolgt und ein Rollator nicht mehr selbst hineingehoben werden kann. Insgesamt fällt es Älteren teilweise schwerer, nicht vorhersehbare Einflüsse wie bspw. Baustellen oder falsch parkende Pkw auf den eigenen Wegen zu bewältigen, was einen erheblichen (negativen) Einfluss sowohl auf die wahrgenommene Walkability als auch auf das Zufußgehen und die eigenständige Mobilität hat. Insgesamt zeigt sich in den Interviews sowohl die Bedeutung der urbanen Umwelt als auch der Einfluss der persönlichen Umstände, welche auch individuelle Fähigkeiten und Vorlieben umfassen.

Die Ergebnisse weisen auf besondere lokale Verhältnisse hin, und untermauern grundlegende Erkenntnisse. Beispielsweise haben Amaya et al. (2024) in einem aktuellen Review zu Walk-Along-Interviews mit Älteren ebenfalls festgestellt, dass Infrastruktur und Sicherheit wichtige Themen sind, ebenso wie die Erreichbarkeit von alltäglichen Einrichtungen und Orten sowie die Bedingungen und die Attraktivität der Umgebung.

FAZIT

Grundsätzlich haben die Dortmunder Untersuchungsgebiete objektiv eine gute Voraussetzung fußgängerfreundlich zu sein, da die Erreichbarkeit von Einrichtungen gegeben ist und Gehwege und Grünflächen vorhanden sind. Die Haushaltsbefragung zeigt, dass die Dortmunder Befragten die Erreichbarkeit von Einrichtungen als gut bewerten und im Vergleich zu denen aus Göteborg und Genua häufiger zu Fuß gehen. Allerdings zeigt sich parallel, dass im Detail schwierige Bedingungen oder Hindernisse das Zufußgehen beeinträchtigen, da neben fördernden Faktoren ebenfalls (sehr) hindernde Faktoren identifiziert wurden.

Im Vergleich zu Göteborg hat sich im Projekt gezeigt, dass sowohl Dortmund als auch Genua in einigen Bereichen einen dringenden Handlungsbedarf aufweisen, denn die Verhältnisse vor Ort schränken ein sicheres und angenehmes Zufußgehen ein. Dies bezieht sich vor allem auf dringend notwendige stärkere Parkraumkontrollen zur Freihaltung von Gehwegen und Kreuzungen und auf Verbesserungen der Gehwegqualität (Oberfläche, Bordsteinabsenkungen), so dass Gehwege wieder für die eigentlich vorgesehene Nutzung – das Zufußgehen – verwendet werden können. Von einer stärkeren Priorisierung des Fußverkehrs bzw. von solchen

und weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs, wie Anpassungen von Ampelphasen und zusätzliche oder besser nutzbare Quermöglichkeiten (Zebrastreifen, Mittelinseln, vorgezogene Gehwegnasen) würden alle Menschen, die dort zu Fuß gehen, profitieren. Besonders wichtig wären sie jedoch für vulnerable Personengruppen wie Kinder, ältere Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Diese würden ebenfalls von einer Verbesserung, Pflege und Instandhaltung der Gehwege profitieren.

Auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels empfehlen wir deswegen, solche Maßnahmen dringend zu priorisieren für Standorte, die für diese Gruppen besonders relevant sind wie Kindergärten, Schulen, Seniorenheime oder Parks und Grünflächen. Insbesondere für Ältere ist ein barrierefreier Aus- und Umbau des ÖV inklusive des barrierefreien Zugangs im weiteren Umkreis um Haltestellen des ÖV von besonderer Bedeutung für die selbstständige Versorgung und gesellschaftliche Teilhabe.

Viele Menschen gehen gerne zu Fuß und nehmen hier insbesondere die Bewegung als wohltuend und gesundheitsfördernd wahr. Unsere Ergebnisse und die im Projekt erfolgten Diskussionen mit lokalen Akteuren, Planenden und internationalen Fachleuten zeigen, dass einerseits das Bewusstsein für die grundlegende Bedeutung des Zufußgehens und dessen für Mensch, Gesundheit und Umwelt positiven Nebeneffekte gestärkt werden sollten.

Dies gilt auch für eine stärkere Unterstützung auf unterschiedlichen politischen Ebenen. Soll konkret vor Ort eine Verbesserung der Walkability erreicht werden, bedarf es Investitionen in die Infrastruktur, was neben klassischen Maßnahmen wie bessere Gehwege oder Quermöglichkeiten auch eine bessere Beleuchtung oder qualitativ hochwertige Grünflächen umfasst. Aber auch kleinere Verbesserungen können sich positiv

auswirken, um die Bedingungen vor Ort zu verbessern. Hier wurden Aspekte zur kleinräumigen Attraktivierung benannt z. B. durch Blumenkübel, mehr Sauberkeit oder die Beseitigung kleinerer Schäden (Abbildung 5).

Aus Forschungssicht hat sich die eingesetzte methodische Vielfalt zwar als aufwändig dargestellt, aber auch als sehr fruchtbar erwiesen. Ebenfalls war das transdisziplinäre Arbeiten zwischen Wissenschaft und Praxis unter Einbezug der Zivilgesellschaft ein wichtiges Element.

Insgesamt konnten somit verschiedene Aspekte der Walkability und deren Wahrnehmung untersucht, zusammengeführt und Erkenntnisse und Empfehlungen für Forschung und Praxis entwickelt werden. Insbesondere die qualitativen Interviews haben die in den quantitativen Methoden gewonnenen Erkenntnisse vertieft und erweitert.

Es hat sich gezeigt, dass eine zielgruppenspezifische Analyse besonders wichtig ist, um unterschiedliche Bedürfnisse in Bezug auf die Walkability abbilden zu können.

Projektpartner

ILS Research gGmbH (Koordination), Stadt Genua, Universität Gävle, University College London (2021–2024).

Förderung

Europäische Kommission (Horizon 2020 ERA-NET Cofund scheme Urban Accessibility and Connectivity, grant agreement N°875022) und nationale Fördergeber (Deutschland: BMBF/FONA, Italien: MUR, Schweden: SWEA/FORMAS/VINNOVA Großbritannien: ESRC).



Danksagung

Die Autorinnen danken den Kooperationspartner*innen in Dortmund und dem Projektteam für die gute Zusammenarbeit, insbesondere Paola Debandi, Jonas De Vos, Katrin Lättman, Noriko Otsuka, Edward Prichard und Alessandra Vindigni.



Abbildung 5: WalkUrban Empfehlungen (eigene Darstellung © WalkUrban/ILS)

LITERATUR

Alfonzo, Mariela A. (2005): To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs. In: *Environment and Behavior* 37, 6, 808–836. <https://doi.org/10.1177/0013916504274016>.

Amaya, Valkiria; Chardon, Matthias; Moulaert, Thibault; Vuillerme, Nicolas (2024): Systematic Review of the Use of the Walk-Along Interview Method to Assess Factors, Facilitators and Barriers Related to Perceived Neighborhood Environment and Walking Activity in Healthy Older Adults. In: *Sustainability* 16, 2, 882. <https://doi.org/10.3390/su16020882>.

Bucksch, Jens; Schneider, Sven (Hrsg.) (2014): Walkability – Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune. Bern: Huber.

De Vos, Jonas; Lättman, Katrin; van der Vlucht, Anna-Lena; Welsch, Janina; Otsuka, Noriko (2023): Determinants and effects of perceived walkability: a literature review, conceptual model and research agenda. In: *Transport Reviews* 43, 2, 303–324. <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2101072>.

Ewing, Reid; Cervero, Robert B. (2010): Travel and the Built Environment. In: *Journal of the American Planning Association* 76, 3, 265–294. <https://doi.org/10.1080/01944361003766766>.

Fina, Stefan; Gerten, Christian; Pondi, Brian; D'Arcy, Lorraine; O'Reilly, Niamh; Vale, David Sousa; Pereira, Mauro; Zilio, Samuele (2022): OS-WALK-EU: An open-source tool to assess health-promoting residential walkability of European city structures. In: *Journal of Transport & Health* 27, 101486. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101486>.

Frank, Lawrence D.; Sallis, James F.; Conway, Terry L.; Chapman, James E.; Saelens, Brian E.; Bachman, William (2006): Many Pathways from Land Use to Health – Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality. In: *Journal of the American Planning Association* 72, 1, 75–87. <https://doi.org/10.1080/01944360608976725>.

Frank, Lawrence D.; Sallis, James F.; Saelens, Brian E.; Leary, L.; Cain, Kelli L.; Conway, Terry L.; Hess, Paul M. (2010): The development of a walkability index: application to the Neighborhood Quality of Life Study. In: *British Journal of Sports Medicine* 44, 13, 924–933. <https://doi.org/10.1136/bjsm.2009.058701>.

Gerten, Christian; Scheunert, Pauline; Schmitz, Julian; Kanning, Martina; Welsch, Janina; van der Vlucht, Anna-Lena; Novack, Tessio (2023): Wo geht's wirklich gut? Neue methodische Ansätze aus der Walkability-Forschung. ILS-TRENDS [EXTRA] 04/23. Dortmund. <https://doi.org/10.58122/pyr6-2y23>.

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) (2018): Pedestrians First – Tools for a Walkable City. New York. www.itdp.org.

Lättman, Katrin; Friman, Margareta; Olsson, Lars E. (2016): Perceived Accessibility of Public Transport as a Potential Indicator of Social Inclu-

sion. In: *Social Inclusion* 4, 3, 36–45. <https://doi.org/10.17645/si.v4i3.481>.

Lättman, Katrin; Welsch, Janina; Otsuka, Noriko; van der Vlucht, Anna-Lena; De Vos, Jonas; Prichard, Edward (2025): Walking travel satisfaction – A comparison of three European cities. In: *Journal of Urban Mobility* 7, 100109. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2025.100109>.

Mayring, Philipp; Fenzl, Thomas (2019): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Baur, Nina, Blasius, Jörg (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS, 633–648.

Otsuka, Noriko; Wittowsky, Dirk; Damerau, Marlene; Gerten, Christian (2021): Walkability assessment for urban areas around railway stations along the Rhine-Alpine Corridor. In: *Journal of Transport Geography* 93, 103081. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103081>.

Otsuka, Noriko; Welsch, Janina; Lättman, Katrin; Prichard, Edward; van der Vlucht, Anna-Lena; De Vos, Jonas (in review): Walking in urban neighbourhoods – insights from a mixed methods approach in walkability research.

Stadt Dortmund (2019): Statistikatlas 2019. https://www.dortmund.de/dortmund/projekte/rathaus/verwaltung/dortmunder-statistik/downloads/215_-_statistikatlas_-_2019.pdf.

Van der Vlucht, Anna-Lena; Curl, Angela; Scheiner, Joachim (2022): The influence of travel attitudes on perceived walking accessibility and walking behaviour. In: *Travel Behaviour and Society* 27, 47–56. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.11.002>.

Van der Vlucht, Anna-Lena; Curl, Angela; Wittowsky, Dirk (2019): What about the people? Developing measures of perceived accessibility from case studies in Germany and the UK. In: *Applied Mobilities* 4, 2, 142–162. <https://doi.org/10.1080/23800127.2019.1573450>.

Van der Vlucht, Anna-Lena; Lättman, Katrin; Welsch, Janina; Prichard, Edward; Otsuka, Noriko; De Vos, Jonas (2025): Analysing the determinants of perceived walkability, and its effects on walking. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*.

WalkUrban (2024): WalkUrban – Fußgängerfreundliche Quartiere. https://walkurban.eu/wp-content/uploads/2024/08/2024_WalkUrban_results_DE.pdf.

WalkUrban-Website (o. J.): www.walkurban.eu.

Wang, Hao; Yang, Yuqi (2019): Neighbourhood walkability: A review and bibliometric analysis. In: *Cities* 93, 6, 43–61. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.04.015>.

Welsch, Janina (2024): Parken – was sonst? Wie Bewohner*innen in Düsseldorf-Bilk Mobilität und Parken bewerten. Unter der Mitarbeit von Meike Küpper, Benjamin Bresser und Thomas Klinger. ILS-TRENDS 02/23. Dortmund. <https://doi.org/10.58122/z53d-wr49>.

IMPRESSUM

Herausgegeben vom

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Brüderweg 22–24
44135 Dortmund
Postfach 10 17 64
44017 Dortmund

Telefon +49 (0)231 90 51–0
poststelle@ils-forschung.de
www.ils-forschung.de

 ils-forschung

 stadt_land_forschung

 @ilsforschung@
wisskomm.social

 ilsforschung

Ausgabe TRENDS 03/25
© ILS 2025, alle Rechte vorbehalten

Gedruckt auf Recycling-Offset, aus
100% Altpapier, FSC® zertifiziert
und EU Eco-Label ausgezeichnet

ISSN: 2701-4738 (Print)
ISSN: 2701-4746 (Online)

<https://doi.org/10.58122/8vqn-y246>

Fotos

AdobeStock_234322368_bearbeitet,
_256360136,_142836312,_316200278,
© Walk-Urban-Team (Otsuka/Van der
Vlucht/Welsch/Prichard)

Layout

Silke Pfeifer

Kartografie

Jutta Rönsch



Die Institute der Johannes-
Rau-Forschungsgemeinschaft
werden vom Land NRW
institutionell gefördert.



Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung