

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 11 (1998)
Heft: [2]: "Neue Mobilität" : Tagungsband zu einer Veranstaltung der Metron über Verkehrsplanung am 30. Januar 1998 in Bern

Artikel: Die Erreichbarkeit von Innenstädten : Einstellungen und Verhalten von Besuchern und Einzelhändlern
Autor: Manheim, Rolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120815>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Erreichbarkeit von Innen

Einstellungen und Verhalten von Besuchern und Einzelhändlern

An der Frage der Erreichbarkeit von Innenstädten entzünden sich immer wieder kontroverse Diskussionen. Während die Innenstadtbesucher über den Autoverkehr klagen und die Planer immer weiterreichende Konzepte zur flächenhaften Verkehrsberuhigung entwickeln, fordern Einzelhändler eine bessere Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem Auto, weil sie ihrer Meinung nach nur so der Konkurrenz der grossflächigen Einzelhandelsbetriebe am Stadtrand entgegenreten können. Um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen, klagen sie darüber, wie schlecht sie von Autofahrern erreicht werden können. Bei der planungspolitischen Beschäftigung mit der Erreichbarkeit muss jedoch stärker differenziert werden:

- zwischen der «äusseren Erreichbarkeit» einerseits (d.h. wie man zur Innenstadt kommt) und der «inne-

ren» Erreichbarkeit andererseits (d.h. wie man von den Ankunftspunkten, wie PH, Haltestellen, zu seinen Zielen gelangt, insbesondere wenn man mehrere Erledigungen miteinander koppelt);

- zwischen der «objektiven» Erreichbarkeit einerseits (d.h. dem tatsächlichen Aufwand an Zeit, Mühe, Kosten) und der «wahrgenommenen» Erreichbarkeit andererseits (d.h. der Kenntnis und Bewertung durch die Beteiligten);

- zwischen der Erreichbarkeit für bestimmte Tätigkeitszwecke (z.B. Einkaufen, Arbeit) und der Erreichbarkeit allgemein;

- zwischen dem bestehenden Einzugsbereich und Modal Split des Zielverkehrs und den Sollvorstellungen verschiedener Interessengruppen (Bürger, Planer, Einzelhändler) über das, was anzustreben wäre.

Die Verkehrsmittelwahl im innenstadtbezogenen Zielverkehr ist das Ergebnis der gegebenen und wahrgenommenen äusseren Erreichbarkeit. Empirisch ist sie wesentlich schwerer zu erfassen als allgemein bewusst ist. Die Haushaltsbefragungen erfassen meist nur die Bewohner des jeweiligen Stadtgebietes und nur selten Besucher aus dem unmittelbaren Umland. Dabei gibt es zwischen beiden ganz erhebliche Unterschiede, da letztere kaum zu Fuss oder mit dem Fahrrad und besonders häufig mit dem Auto kommen. Vergleicht man die Verkehrsmittelwahl der aus dem eigenen Stadtgebiet kommenden Innenstadtbesucher, so zeigt sich zwar als Trend eine Abnahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und entsprechende Zunahme des öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) mit zunehmender Stadtgrösse. Stärker wirken sich aber die jeweilige Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur und Verkehrspolitik aus. Dabei treten die Städte in den altindustrialisierten Krisenregionen des Ruhr- und Saargebietes durch eine weit überdurchschnittliche Autoabhängigkeit hervor, während insbesondere in dienstleistungsorientierten und innovativen Städten der Umweltverbund wesentlich stärker ist.

Auto und Einzelhandel

Der in den Diskussionen meist in den Vordergrund gestellte Einzelhandel wird entgegen dem allgemein erweckten Eindruck fast immer deutlich unterdurchschnittlich mit dem Auto aufgesucht. Tatsächlich ist die Bedeutung der Autobenutzung sogar noch wesentlich geringer, als es die Anteile der Verkehrsmittelwahl im Zielverkehr erkennen lassen, da der entscheidende Engpassfaktor bei der Erreichbarkeit der Innenstadt der sog. ruhende Verkehr, also das Parken ist. Gliedert man dieses nach Zweck des Innenstadt-aufenthaltes, so zeigt sich, dass der mit Dauerparken verbundene Zweck Arbeit den grössten Teil der Kapazität in Anspruch nimmt. Dies ist insofern bedenklich, als seit Jahrzehnten alle offiziellen Erklärungen, z.B. auch der Arbeitsgemeinschaft der für Stadtplanung zuständigen Minister der deutschen Bundesländer, stets eine Reduzierung des Dauerparkens und eine Priorität für den sog. «notwendigen» Autoverkehr fordern. Zwar findet ein erheblicher Teil dieses Dauerparkens auf Betriebsflächen statt; diese sollten aber in Stadtzentren sinnvoller genutzt werden, zumal häu-



tädten

fig auch die städtebauliche Qualität darunter leidet. Vor allem in mittleren und kleineren Städten wird darüber hinaus in erheblichem Umfang öffentlicher Parkraum durch Dauerparker blockiert.

Parkraumbewirtschaftung

Die bis heute vorherrschende Fixierung der Diskussion auf die Zahl der Stellplätze verdrängt die Bedeutung der Parkraumbewirtschaftung aus dem Blickfeld. Ein Beispiel ist die Behauptung der Bundes-Arbeitsgemeinschaft der Mittel- und Grossbetriebe des Einzelhandels (BAG), je stärker die Parkmöglichkeiten im Zuge der Verkehrsberuhigung reduziert würden, desto mehr würde der Einzelhandel beeinträchtigt. Tatsächlich überwiegen jedoch stets die Fälle mit Umsatzzunahme. Vor allem wird aber die Frage der Parkraumbewirtschaftung überhaupt nicht erwähnt, obwohl gerade in kleineren Städten – nur dort spielt ja eine Verringerung des Strassenrandparkens durch Verkehrsberuhigung eine nennenswerte Rolle – in erheblichem Umfang die Strassenränder durch Dauerparker, nicht zuletzt Einzelhandelsbeschäftigte, blockiert sind (nicht selten sogar im Parkverbot).

In der Salzburger Innenstadt hat sich gezeigt, dass trotz einer Reduzierung des Strassenrandparkens auf die Hälfte durch Parkraumbewirtschaftung die Zahl der Parkvorgänge auf gleicher Höhe blieb – die Erreichbarkeit für Kurzparker also nicht beeinträchtigt wurde. Als eine Ausweichmöglichkeit bei Parkraummangel dient das P+R. Insbesondere in grossen Städten mit schienengebundenem ÖPNV wird der Ausbau von P+R-Plätzen mit erheblichen Mitteln vorangetrieben, obwohl es hier vielfältige Bedenken gibt. Aktuelle Passantenbefragungen in der Münchener Innenstadt haben ergeben, dass neben dem üblicherweise, z.B. in den regelmässigen Besucherbefragungen der BAG, von den Befragten spontan genannten P+R weitaus häufiger Autos für den Weg zur Haltestelle genutzt werden (BAG: 15 % Pkw, 2 % P+R, 73 % ÖV, Passanten mit Besuch von BAG-Betrieben: 15 % Pkw, 12 % Auto an Haltestelle geparkt, 61 % ÖV).

Verzerrte Wahrnehmungen

Der Druck von Interessengruppen, das Parkraumbewirtschaftungsgebot auszuweiten, wird verstärkt durch Wahrnehmungsverzerrungen. Dies zeigt sich z.B. bei aktuellen Erhebungen in Regensburg. Dort bewerten ÖV-Nutzer die Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Auto deutlich schlechter als die Autofahrer, weil sie von dem vorherrschenden Vorurteil geprägt sind und weniger über praktische Erfahrungen verfügen. Eine Unterscheidung zwischen den Merkmalen Anfahrt und Parken zeigt, dass vor allem letzteres die Erreichbarkeit beeinträchtigt. Vollkommen abweichend vom allgemeinen Urteil geben die Einzelhändler der Autoerreichbarkeit ganz schlechte Noten und vermuten die gleiche Einschätzung auch bei ihren Kunden. Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird von allen deutlich besser beurteilt, wobei sich auch hier Vorurteile darin zeigen, dass Autofahrer schlechter urteilen als ÖPNV-Nutzer.

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit spielen natürlich auch die Herkunftsgebiete der Innenstadtbesucher

eine Rolle. Dabei zeigt sich in den bedeutenderen Oberzentren eine bisher kaum ins Bewusstsein gebrachte, beträchtliche Ausweitung des Einzugsbereichs, insbesondere samstags; dann kommen z.B. in München 39 Prozent und in Nürnberg 30 Prozent von ausserhalb des eigentlichen zentralörtlichen Einzugsbereichs, selbst wenn man diesen recht grosszügig mit den jeweiligen Regierungsbezirken gleichsetzt. Dieser aus grösserer Entfernung anreisende Einkaufs-Ausflugsverkehr misst der Erreichbarkeit eine weitaus geringere Bedeutung zu als der Attraktivität des Ziels.

Attraktiv heisst fussgängerfreundlich

In ihrer Bedeutung für die Attraktivität einer Innenstadt erheblich unterschätzt wird deren innere Erreichbarkeit in dem Sinne, dass der Besucher sich im Zentrum problemlos, ja angenehm bewegen kann, was meist zu Fuss erfolgt. Ein grosser Teil der Besucher hat ja nicht nur ein Ziel. Passanten- und Haushaltsbefragungen (z.B. in Regensburg) ergeben stets, dass vielfältige Aktivitäten ausgeübt und von Einkäufern viele Geschäfte aufgesucht werden.

Die Länge der Wege zu Fuss ist nach Schätzung der Passanten ganz erheblich – durchschnittlich innerhalb des Stadtzentrums über 2 km. Besonders bemerkenswert ist dabei, dass diese Wege fast immer als angenehm oder sogar sehr angenehm und selten als unangenehm oder gar sehr unangenehm empfunden werden. Dabei ist diese Einschätzung nahezu unabhängig von der Gehweite; am zufriedensten sind sogar die Besucher mit den langen Wegen. Sie kommen überdurchschnittlich aus grösserer Entfernung, bleiben länger und unternehmen mehr – kurz, sie wollen das Erlebnis ihres Innenstadtbesuchs maximieren.

Besucher da, Händler dort

Wie wichtig den Besuchern der von Verkehrsstörungen freie Aufenthalt ist, zeigt die Frage nach der bevorzugten Leitlinie der Verkehrsplanung für die Innenstadt. Passantenbefragungen ergeben immer wieder, dass nur wenige eine Verbesserung der Autoerreichbarkeit, die meisten dagegen eine Verringerung des Autoverkehrs wünschen; viele sind allerdings inzwischen angesichts der oft grossflächigen Fussgängerbereiche mit den bestehenden Verkehrsverhältnissen zufrieden. Für Regensburg zeigt eine aktuelle Befragung der dortigen Einzelhändler, dass deren Meinung vollkommen von denjenigen der Besucher und Bürger abweicht; sie sind mit deutlicher Mehrheit für eine verbesserte Autoerreichbarkeit und vermuten diese Einstellung auch bei ihren Besuchern. Angesichts der Forderungen der Einzelhändler könnte man der Meinung sein, mit dem Ausbau umfassender Fussgängerbereiche habe man inzwischen über das Ziel hinausgeschossen. Tatsächlich finden jedoch weitaus die meisten Innenstadtbesucher auch einen Fussgängerbereich wie den Nürnberger mit ca. 9 km Netzlänge richtig, und die übrigen finden ihn eher zu klein als zu gross.

Interessant ist der Vergleich mit einer Passantenbefragung in Florenz, dessen Fussgängerstrassen sogar etwa 10 km umfassen, aber einige wichtige Bereiche

aussparen. Dort wird häufiger eine Erweiterung gewünscht und sind deutlich weniger mit der bestehenden Grösse zufrieden. Und obwohl Florenz eine nahezu die gesamte historische Altstadt umfassende «Zona a traffico limitato (ZTL)» besitzt, in der Autos nur mit Sondergenehmigung verkehren dürfen, besteht eine grosse Unzufriedenheit mit der Verkehrsbelastung, zu der nicht zuletzt Motorroller und Busse beitragen.

Zufahrt beschränken

Damit stellt sich abschliessend die Frage, wie die Erreichbarkeit der Innenstadt bewahrt und dennoch der Verkehrsdruck weiter spürbar verringert werden kann. In Nürnberg wurde die Altstadt 1992 in fünf Verkehrssektoren unterteilt, zwischen denen keine Durchfahrtmöglichkeit bestand; zusätzlich verkehrsberuhigend wirkten Tempo 30 km/h und 5 DM/h Parkgebühren am Strassenrand (kaum Parksuchverkehr!). Mit dem politischen Wechsel von Stadtratsmehrheit und Oberbürgermeister zu den «autofreundlicheren» Konservativen wurden wieder Durchfahrtmöglichkeiten zwischen den Verkehrszellen geschaffen (allerdings deutlich weniger genutzt als vor Einführung der Zellen) und die Parkgebühren auf 3 DM/h verringert. Aachen und Lübeck wurden jahrelang wegen der flächenhaften Zufahrtsbeschränkungen in ihren Innenstädten vehement angegriffen, obwohl diese nur samstags einige Stunden lang galten und die Parkmöglichkeiten ganz überwiegend weiterhin angefahren werden konnten. In Aachen wurde die Verkehrsbelastung inzwischen durch eine Unterbrechung der die Stadtmitte zerschneidenden Durchfahrt und flächenhaftes Anwohnerparken verringert. In Lübeck ist die Zufahrt in die Altstadt mit Autos seit 1996 an allen Wochentagen zwischen 11.30 und 18.00 Uhr nur für autorisierte Fahrzeuge gestattet, jedoch sind die Parkhauszufahrten und die ausgedehnten Parkplätze am Altstadtrand weiterhin uneingeschränkt anfahrbar.

Erreichbarkeit nur ein Faktor

Die Beschränkung des Autoverkehrs in der Altstadt auf autorisierte Fahrzeuge wurde in Italien seit Ende der achtziger Jahre in grösserem Umfang eingesetzt. So haben z.B. Bologna, Florenz, Mailand und Rom ausgedehnte Beschränkungszonen. Allerdings gelten diese meist nur tagsüber. Einschneidender wird die Erreichbarkeit mit dem Auto durch das wesentlich geringere Parkraumbewirtschaftungsangebot eingeschränkt, wobei auch der ÖV teilweise erhebliche Mängel aufweist. Die italienischen Stadtzentren weisen eine geringere Kommerzialisierung auf; insbesondere die in Deutschland typischen Magnetbetriebe fehlen weitgehend. Dies zeigt, dass die Frage der Erreichbarkeit stets auch im Zusammenhang mit den funktionalen Entwicklungsleitbildern gesehen werden muss. Bei einer ausgewogeneren Struktur der Innenstadt verringern sich die Zwänge. Vor allem aber ist die Erreichbarkeit nur einer unter zahlreichen Bestimmungsfaktoren für die Attraktivität der Innenstadt; bisher wurde seine Bedeutung meist überschätzt, während qualitative Merkmale wie Service, Stadtbild, Identität zu Unrecht vernachlässigt wurden.