
RIFS STUDY

Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS)

Potsdam, März 2024

Umfragen zur Sicherheit in der Leipziger Straße in Berlin

Potsdam, 8. März 2024

Alexandre Caseiro, Dario Ritter, Immo Janssen,
Seán Schmitz, Dirk von Schneidemesser,
Erika von Schneidemesser



RIFS STUDY

Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS)

Umfragen zur Sicherheit in der Leipziger Straße in Berlin

Potsdam, 8. März 2024

Alexandre Caseiro, Dario Ritter, Immo Janssen,
Seán Schmitz, Dirk von Schneidmesser,
Erika von Schneidmesser



Zusammenfassung

Im Rahmen des Projektes „Aufbau und Betrieb eines erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems in Berlin (eUVM)“ wird die mögliche Aufhebung der Tempo-30-Zone in der Leipziger Straße und die Rückkehr zu Tempo 50 untersucht. In diesem Zwischenbericht werden die ersten Ergebnisse einer Messkampagne rund um die Leipziger Straße vorgestellt, insbesondere die Erfassung von Rad- und Fußverkehr und die Befragungen beider Gruppen bezüglich deren geschätzter Sicherheit.

Es wurden 28 Beobachtungsperioden des Radverkehrs im Juni und Juli 2023 an zwei Standorten (auf dem Leipziger Platz, 1038 Beobachtungen, und an der Kreuzung Leipziger Straße – Charlottenstraße, 975 Beobachtungen), in zwei bzw. vier Richtungen durchgeführt. Die Radverkehrsstärke lag zwischen 0,47 und 5,33 Fahrrädern pro Minute.

Radfahrerinnen und Radfahrer fahren meistens auf dem Radweg, falls vorhanden.

Der überwiegende Teil der befragten Fußgänger und Fußgängerinnen ist generell gerne zu Fuß unterwegs und fühlt sich eher sicher oder sehr sicher (83%), obwohl die Mehrheit (55%) die aktuelle Gestaltung der Leipziger Straße für Kinder als unsicher ansieht. Eine bei den befragten Fußgängern und Fußgängerinnen beliebte Verbesserungsmaßnahme ist Tempo 30 (von 81% befürwortet).

Nur 16% der befragten Radfahrer und Radfahrerinnen fahren in der Leipziger Straße gerne Rad, etwa ein Drittel aller Befragten fühlt sich eher unsicher (36%) und ein weiteres Drittel sogar sehr unsicher (38%). Als geeignete Maßnahme, um den Fahrradverkehr in der Leipziger Straße sicherer zu gestalten, werden von den Befragten zwei separate Führungsformen stark bevorzugt: 73% sprechen sich für einen gefärbten Radweg mit breitem Sicherheitstrennstreifen aus, 83% sprechen sich für die Variante aus Sicherheitstrennstreifen mit Trennelementen aus.

Danksagung

Die hier dargestellte Forschung wird als Rahmenvertrag "Evaluation der durchgeführten Maßnahmen im Rahmen des eUVM-Projektes sowie Vorschläge zur zeitnahen Nachsteuerung der verkehrlichen Maßnahmen", finanziert vom Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) im Rahmen der Forschungsinitiative "eUVM: Aufbau und Betrieb eines erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems in Berlin", gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Die Autoren möchten sich auch bei Philipp Breitenbach und Jonas Just für ihre Unterstützung bei den Messungen bedanken.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Verkehrszählungen und Umfragen	6
2.1	Beobachtungen des Fahrradverkehrs	6
2.1.1	Ort.....	7
2.1.2	Altersgruppe, Geschlecht und mitfahrendes Kind...	8
2.1.3	Art des Fahrrades	9
2.2	Radverkehrsbefragung.....	10
2.2.1	Altersgruppen- und Geschlechterverteilung.....	10
2.2.2	Sicherheitsgefühl	10
2.2.3	Verbesserungspotenzial und Einschätzung der Maßnahmen.....	11
2.3	Fußverkehrsbefragung	14
2.3.1	Altersgruppen- und Geschlechterverteilung.....	14
2.3.2	Sicherheitsgefühl	14
2.3.3	Verbesserungspotenzial und Einschätzung der Maßnahmen.....	16

1 Einleitung

Diese RIFS Study stellt die ersten Ergebnisse einer Messkampagne im Rahmen des Projektes „Aufbau und Betrieb eines erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems in Berlin (eUVM)“ rund um die Leipziger Straße vor, insbesondere die Bestandsaufnahme vor der möglichen Aufhebung der Tempo-30-Zone.

Das Ziel des Projektes ist die Senkung der Luftschadstoffbelastung in stark belasteten Straßen und städtischen Teilräumen durch verkehrliche Maßnahmen. Ziel dieses Berichtes ist es, eine Bestandsaufnahme in der aktuellen Tempo-30-Zone in der Leipziger Straße vorzulegen und die Rückkehr zu Tempo 50 zu untersuchen, vor allem, wie die Sicherheit empfunden wird bzw. was eine Änderung zu Tempo 50 bedeuten würde. Der Bericht befasst sich mit der Erfassung von Rad- und Fußverkehr, Befragungen beider Gruppen und deren wahrgenommener Sicherheit auf der Leipziger Straße.

Die Umfragen und Radverkehrsbeobachtungen sind vor der Maßnahmenumsetzung an vier Standorten durchgeführt worden (Ergebnisse in diesem Bericht) und sollen danach an denselben Orten wiederholt werden:

- Zwei Standorte auf dem Leipziger Platz (Richtung Ost-West und Richtung West-Ost)
- Zwei Standorte an der Kreuzung zwischen der Leipziger Straße und der Charlottenstraße (Richtung Ost-West und Richtung West-Ost).

2 Verkehrszählungen und Umfragen

2.1 Beobachtungen des Fahrradverkehrs

Es wurden 28 Beobachtungsperioden des Radverkehrs an zwei Standorten, in zwei bzw. vier Richtungen, durchgeführt:

- Leipziger Platz: 1038 Beobachtungen in 10 Beobachtungsperioden in den Richtungen Ost-West und West-Ost, am 7., 10., 11. und am 13. Juli, 2023.
- Kreuzung Leipziger Straße – Charlottenstraße: 975 Beobachtungen in 18 Beobachtungsperioden in den Richtungen Ost-West, West-Ost, Nord-Süd und Süd-Nord, am 10., 11. und am 12. Juli, 2023.

Tabelle 1 stellt eine Übersicht der Beobachtungen dar.

Tabelle 1 – Übersicht der Beobachtungen des Radverkehrs auf dem Leipziger Platz und an der Kreuzung von Leipziger Straße mit Charlottenstraße.

Straße	Richtung	Tag (in 2023)	Start – Ende	Beobachtungen	Verkehrsstärke (Fahrrad/Minute)
Leipziger Platz	Ost-West	07. Jul	15:30-16:00	53	1,8
	West-Ost	07. Jul	16:30-17:00	23	0,77
	Ost-West	10. Jul	16:25-16:55	105	3,5
	West-Ost	10. Jul	15:45-16:15	110	3,7
	Ost-West	11. Jul	8:30-9:00	160	5,3
	West-Ost	11. Jul	8:30-9:00	148	4,9
	Ost-West	13. Jul	8:40-9:10	119	4,0
	Ost-West	13. Jul	9:10-9:40	90	3,0
	West-Ost	13. Jul	8:40-9:10	146	4,9
	West-Ost	13. Jul	9:10-9:40	84	2,8
KP	Ost-West	10. Jul	10:30-11:00	56	1,9

Charlottenstr.	Ost-West	10. Jul	9:00-9:30	66	2,2
	Nord-Süd	10. Jul	9:30-9:45	23	1,5
	Ost-West	11. Jul	13:30-14:00	30	1,0
	Ost-West	11. Jul	16:00-17:00	77	1,3
	Süd-Nord	11. Jul	16:30-17:00	58	1,9
	West-Ost	11. Jul	13:00-13:30	54	1,8
	West-Ost	11. Jul	16:00-17:00	179	3,0
	Ost-West	12. Jul	10:15-10:45	26	0,87
	Ost-West	12. Jul	16:00-16:30	14	0,47
	Ost-West	12. Jul	16:30-17:00	78	2,6
	Ost-West	12. Jul	9:40-10:10	64	2,1
	Nord-Süd	12. Jul	11:00-11:30	40	1,3
	Nord-Süd	12. Jul	9:40-10:10	54	1,8
	Süd-Nord	12. Jul	8:05-8:35	67	2,2
	Süd-Nord	12. Jul	9:40-10:10	30	1,0
	West-Ost	12. Jul	7:35-8:05	20	0,67
	West-Ost	12. Jul	9:40-10:10	39	1,3

2.1.1 Ort

An dieser Stelle wird untersucht, ob Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Fahrbahn im Fließverkehr, auf dem Gehweg oder auf dem Hochbordradweg am Leipziger Platz bzw. im Fließverkehr oder auf dem Gehweg an der Kreuzung Leipziger Straße/Charlottenstraße (hier keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden) fahren. Diese Variable wurde bei 1.321 Beobachtungen der gesamten 2.013 Beobachtungen aufgezeichnet (Leipziger Platz: 599/1.038, Kreuzung Leipziger Str.-Charlottenstr.: 722/975).

Die Beobachtungsdaten zeigen (Abb. 1), dass Radfahrerinnen und Radfahrer meistens auf dem Radweg fahren, falls, wie auf dem Leipziger Platz, einer vorhanden ist (96% der Beobachtungen).

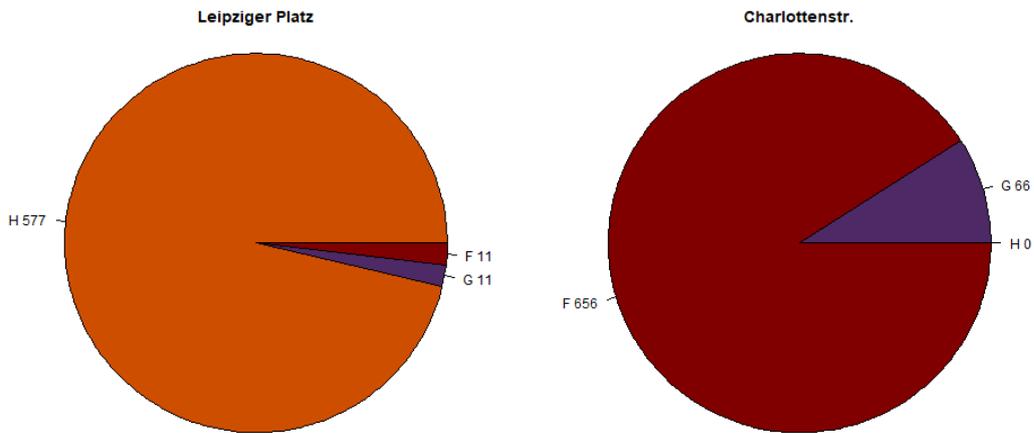


Abbildung 1: Verteilung der Radfahrer und Radfahrerinnen auf Fahrbahn, Fließverkehr (F), Gehweg (G) und Hochbordradweg (H, nur auf Leipziger Platz vorhanden).

2.1.2 Altersgruppe, Geschlecht und mitfahrendes Kind

An dieser Stelle wurde beobachtet, ob Radfahrer und Radfahrerinnen mit oder ohne Kind gefahren sind, außerdem wurde die Zugehörigkeit zu einer Altersgruppe geschätzt.

Die Variable Geschlecht wurde bei 2.003 der 2.013 Beobachtungen aufgezeichnet (Leipziger Platz: 1.030/1.038, KP Charlottenstr.: 973/975). Es waren mehr Radfahrer (1.188) als Radfahrerinnen (815). Die Proportion zwischen den Geschlechtern ist zwischen beiden Standorten sehr ähnlich (57% männlich am Leipziger Platz und 39% weiblich an der KP Charlottenstraße).

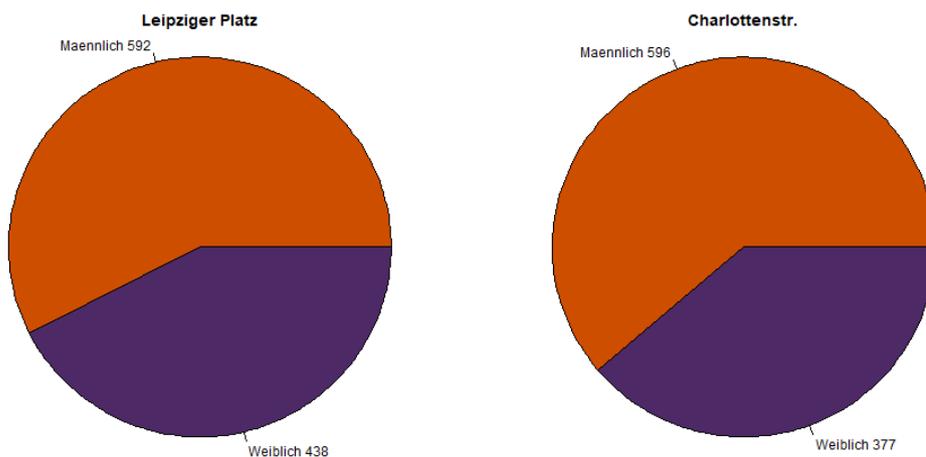


Abbildung 2: Verteilung der Radfahrer und Radfahrerinnen.

Der Zahl von Radfahrerinnen und Radfahrern mit Kind war immer gering, insgesamt waren, von 653 Beobachtungen, 23 Radfahrer oder Radfahrerinnen mit Kind unterwegs.

Die Variable Altersklasse wurde bei 1.900 Beobachtungen geschätzt. Bzgl. der Altersklasse der Radfahrerinnen und Radfahrer zeigen die Abschätzungen, dass Erwachsene (18 bis 65 Jahre alt) die Mehrheit bilden.

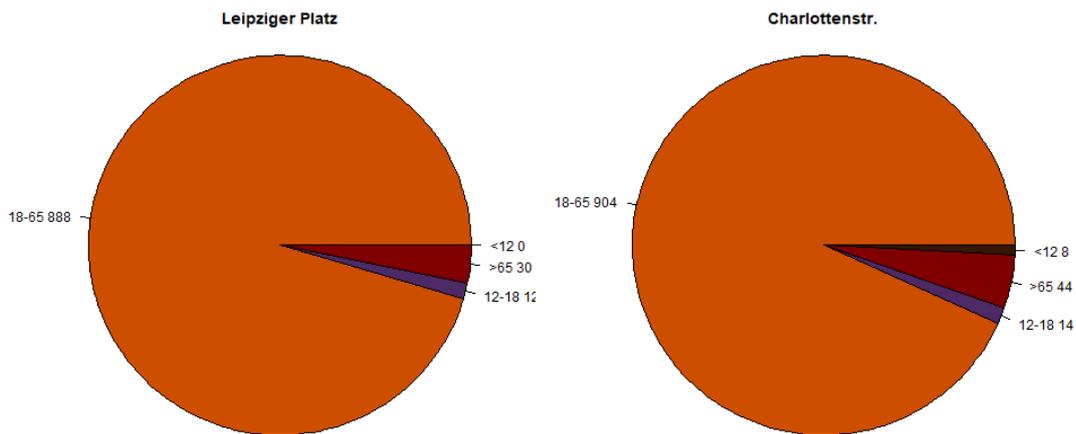


Abbildung 3: Verteilung der Radfahrer und Radfahrerinnen auf Altersklassen (geschätzt).

2.1.3 Art des Fahrrades

Die Art der Fahrräder wurde bei 1.888 Beobachtungen in fünf Fahrradklassen zugeordnet: Alltagsrad, Rennrad, Lastenrad, Sharing-Rad und elektrisches Alltagsrad.

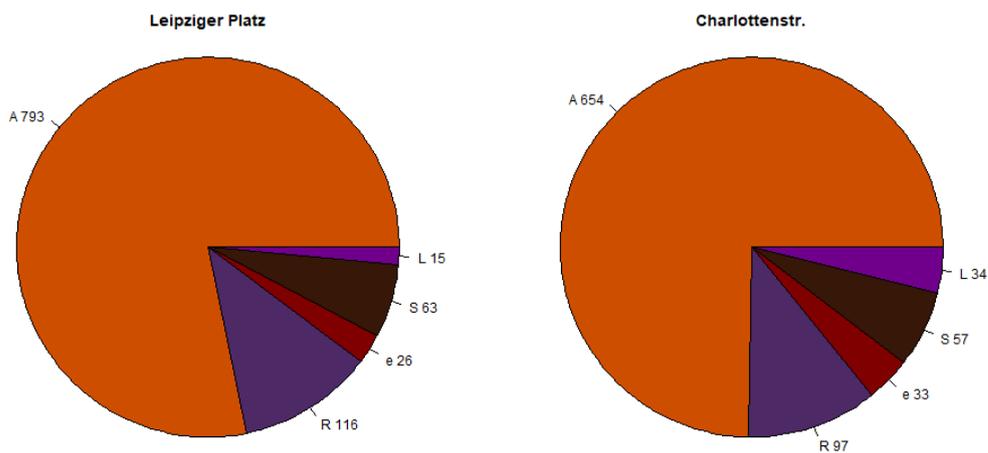


Abbildung 4: Verteilung der Fahrradklassen. Die Fahrräder wurden fünf Klassen zugeordnet: Alltagsrad (A), Rennrad (R), Lastenrad (L), Sharing-Rad (S) und elektrisches Alltagsrad (e).

2.2 Radverkehrsbefragung

Es wurden 64 Befragungen von Radfahrerinnen und Radfahrern an 3 Standorten durchgeführt (61 davon waren vollständig):

- Mall of Berlin an den Fahrradständern: Nordseite zwischen Leipziger Platz und Wilhelmstraße (23 Befragte)
- Leipziger Platz: Südseite, Befragung vor der Ampel im Fahrrad-Fließverkehr (sowie an dem Brunnen, wegen schlechter Antwortquote nach 4 Teilnehmern verlegt) (18+4 Befragte)
- Charlottenstraße: Nordseite der Ampel, Radverkehr hauptsächlich aus Charlottenstraße überquerend oder mündend in die Leipziger Straße (12 Befragte).

2.2.1 Altersgruppen- und Geschlechterverteilung

Die Geschlechterverteilung war relativ ausgeglichen mit 45% männlichen (29) und 55% weiblichen (35) Befragten.

Ein stark überwiegender Anteil der Befragten (95%) waren Erwachsene zwischen 18 und 65 Jahren. Sehr auffällig ist, dass aus den Gruppen Kinder (0%), Jugendliche (3%) und Senioren und Seniorinnen (2%) fast keine Teilnehmenden befragt werden konnten. Die Altersverteilung entspricht bei diesen Altersgruppen auch dem Ergebnis der Beobachtungen. Die Gruppe der 30-65-Jährigen fällt als etwas auskunftsfreudiger auf. Auch gemessen an der Altersspanne innerhalb der Gruppen ist das Verhältnis zwischen den Altersgruppen stark unausgewogen. Stark unterrepräsentiert ist die jüngste (<12 Jahre) Gruppe mit 0 Befragten, die Jugendlichen (12 bis 18, 2 Befragte) und der ältesten Gruppe der Senioren und Seniorinnen (>65 Jahre), mit 1 Befragten (2%).

Die überwiegende Mehrheit (73%) der Befragten fuhr ein durchschnittliches Alltagsrad, 10% waren mit einem Sport- bzw. Rennrad unterwegs. Die restlichen Personen nutzen Sharing-, Lasten- und elektrische Alltagsräder.

Keine der befragten Personen war in Begleitung eines Kindes unterwegs. Dies deckt sich mit der subjektiven Beobachtung der Teilnehmenden am Radverkehr: Generell sind Kinder im Raum der Leipziger Straße nicht als Teilnehmende am Radverkehr anzutreffen, weder selbstfahrend noch als Beifahrende. Anders ist es auf der Charlottenstraße, wo während der Befragungen einige Kinder als Beifahrende beobachtet wurden.

2.2.2 Sicherheitsgefühl

Nur 16% fahren gerne in der Leipziger Straße Rad. Der deutlich überwiegende Teil (84%) der Befragten fährt in der Leipziger Straße nicht gerne Rad. Hier besteht eine starke Diskrepanz zur Wahrnehmung der Befragten im Fußverkehr.

Die überwiegende Mehrheit (74%) der Befragten fühlt sich als Radfahrerinnen oder Radfahrer in der Leipziger Straße nicht wohl, etwa ein Drittel aller Befragten fühlt sich eher unsicher (36%, 23 Befragte) und ein weiteres Drittel sogar sehr unsicher (38%, 24 Befragte). Nur 14% (9 Befragte), fühlen sich eher sicher. Besonders auffällig: Sehr sicher fühlt sich keine der befragten Personen. Auch hier besteht eine große Diskrepanz bzw. quasi eine Umkehrung der Verhältnisse im Vergleich zum Fußverkehr.

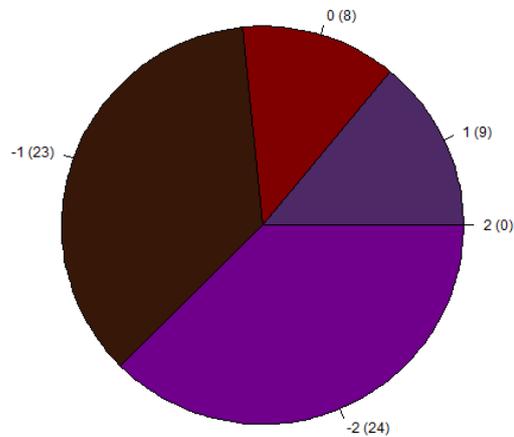


Abbildung 5: Antworten der Befragten (Radfahrerinnen und Radfahrer) bzgl. des Sicherheitsgefühls (-2: sehr unsicher, -1: eher unsicher, 0: weder sicher noch unsicher, 1: eher sicher, 2: sehr sicher).

Das Radfahren mit Kindern empfindet die stark überwiegende Mehrheit (80%) auf der Leipziger Straße als nicht sicher. Nur 14% würden hier auch mit Kind Rad fahren. Die Ergebnisse der Beobachtungen weisen jedoch darauf hin, dass der reale Anteil noch unter dieser Einschätzung liegt.

Anders als in der Fußgängerinnen- und Fußgängerbefragung ist hier kaum eine Abweichung im Vergleich zur Selbsteinschätzung (36% eher bzw. 38% sehr unsicher für sich selbst) zu erkennen. Auffällig ist, dass der Anteil derer, die in der Selbsteinschätzung die Sicherheit im Radverkehr als eher sicher beschrieben haben (14%) identisch ist mit dem Anteil (14%) derer, die angeben, dass sie mit Kind auf der Leipziger Straße Rad fahren würden.

Nur 31% der Befragten fühlen sich durch die Ampelschaltung berücksichtigt. Besonders das Linksabbiegen über die Leipziger Straße wird als gefährlich bzw. als aufwändig beschrieben. Manche schieben deshalb ihr Fahrrad über die Fußgängerrampe am Leipziger Platz. Diese wird mehrfach kritisiert, weil die Wartezeit zu lang sei.

Parallelstraßen zum Ausweichen nutzen etwa zwei Drittel (59%) der Befragten, 38% nutzen sie nicht. Die überwiegende Mehrheit derer, die eine Parallelstraße nutzen, geben an, dass sie es dort entspannter (21 Befragte; 33%) finden. Lärm spielt ebenfalls eine größere Rolle (insgesamt 6 Befragte; 9%).

2.2.3 Verbesserungspotenzial und Einschätzung der Maßnahmen

Als geeignete Maßnahme(n), um den Radverkehr in der Leipziger Straße sicherer zu gestalten, werden von den Befragten zwei separate Führungsformen stark bevorzugt: 73% sprechen sich für den gefärbten Radweg mit breitem Sicherheitstrennstreifen aus, 83% sprechen sich für die geschützte Variante mit Sicherheitstrennstreifen mit Trennelementen aus.

Für etwa die Hälfte der Befragten (48%) ist die Verkehrsleitung durch einen "Schutzstreifen in Kombination mit Tempo 30" noch akzeptabel.

Von nur 25% als überwiegend sicher bewertet wird dagegen die Variante "Schutzstreifen in Kombination mit Tempo 50". Die Verkehrsführung "im Fließverkehr ohne eigenständige

Radverkehrsführung bei Tempo 30" wird von der überwiegenden Mehrheit (97%) abgelehnt. Noch stärker bzw. sogar absolut ist die Ablehnung (100%) der Variante "Tempo 50".

Die Option "T50 im Kfz-Verkehr" bzw. "T30 im Kfz-Verkehr" wurde von allen (T50: 100%) bzw. fast allen (T30: 97%) der befragten Personen als inakzeptabler Zustand bewertet. Dies entspricht jedoch in weiten Teilen des untersuchten Abschnitts der aktuellen Situation für den Radverkehr.

Das Ergebnis deckt sich mit dem Ergebnis der Radverkehrsbefragungen zum Thema Sicherheit: keine bzw. keiner (0%) der Radfahrenden gab an, den aktuellen Zustand als "sehr sicher" zu empfinden. Die Situation für Radfahrende würde sich insbesondere durch eine Radverkehrsinfrastruktur, die vom Kfz-Verkehr entkoppelt (Vermeiden der Dooring-Gefahr; Einhalten von Mindestabständen) und durch Trennelemente geschützt (Falschparker) ist, bei Tempo 30, verbessern.

Die Geschwindigkeitsreduzierung und eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung wurden von einem Großteil der Befragten als stärkster Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr bezeichnet. Nach Angaben der Befragten sollte auch eine Trennung vom starken Fußverkehr am viel von Touristen frequentierten Leipziger Platz vorgenommen werden, da es auch hier zu Konflikten kommt.

Verbesserungen bei der (Rad-)Verkehrsführung an den aktuellen Baustellen und neben dem Busverkehr sowie die Notwendigkeit schneller bzw. dringender Verbesserungen bei der Infrastruktur wurden mehrfach genannt.

Mehr Grün und Bäume sowie eine Reduzierung der Hitzewirkung von Stein und Asphalt im Sommer wünschen sich mehrere Befragte. Auch die Reduzierung von Lärm- und Luftbelastung wurde genannt.

Neben dem sehr dominierenden Thema der Sicherheit bzw. mangelnder oder mangelhafter Radverkehrsführung wurden andere typische "Radverkehrsthemen" wie bspw. Fahrradstellanlagen kaum genannt.

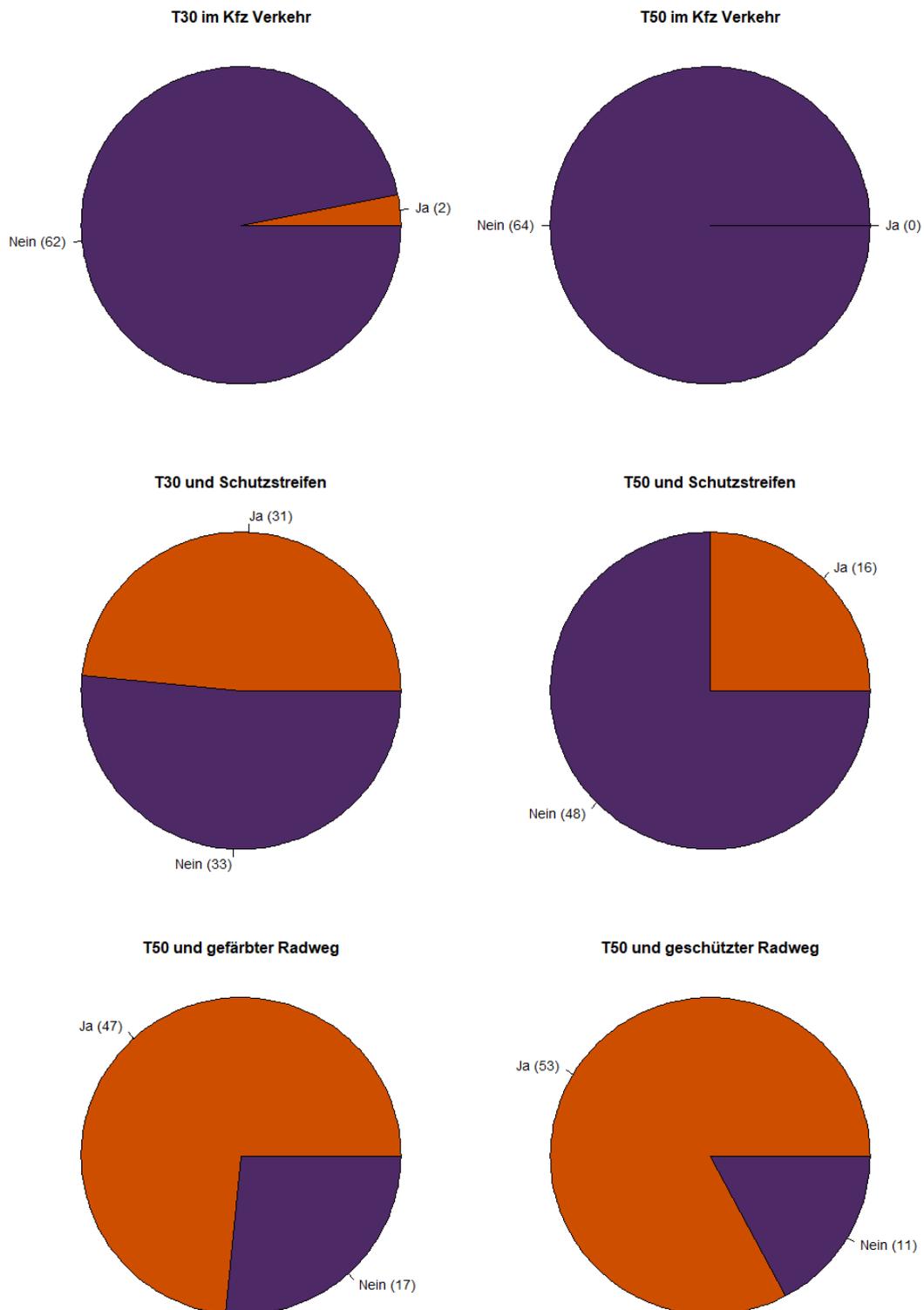


Abbildung 6: Antworten der Befragten (Radfahrerinnen und Radfahrer) bzgl. des Verbesserungspotenzials.

2.3 Fußverkehrsbefragung

An der Leipziger Straße wurden 64 Fußgängerinnen und Fußgänger befragt, an insgesamt 4 Standorten:

- Nordseite, ca. Hausnummer 118 am 4. August 2023 um ca. 10:30 (17 Befragte)
- Nordseite, ca. Hausnummer 129 am 4. August 2023 um ca. 11:30 (21 Befragte)
- Südseite, ca. Hausnummer 9 – 13 am 9. August 2023 um ca. 16:00 (20 Befragte)
- Ecke Leipziger Straße – Friedrichstraße, Nordseite, am 24. Juli 2023 (6 Befragte)

Bei den 4 Stichproben war das Wetter sonnig-bewölkt, ohne Regen.

2.3.1 Altersgruppen- und Geschlechterverteilung

Der größte Anteil (44%) waren Erwachsene zwischen 30 und 65 Jahren, gefolgt von jungen Erwachsenen (28%) zwischen 18 und 30 Jahren, gefolgt von den noch jüngeren (16%) und älteren (13%) Teilnehmern und Teilnehmerinnen. Gemessen an den Altersspannen innerhalb der Gruppen, ist das Verhältnis zwischen den Altersgruppen selbst relativ ausgewogen. Unterrepräsentiert ist jedoch die jüngste (<12 Jahre) Gruppe mit 1 Befragten (2% + 10% indirekte Beteiligung durch Antworten der begleitenden Eltern) und älteste Gruppe der Seniorinnen und Senoren (>65 Jahre), mit 8 Befragten (13%).

Bzgl. Geschlechterverteilung waren die Befragungen ausgeglichen, mit je etwa 50% männlichen (33) und weiblichen (31) Befragten.

2.3.2 Sicherheitsgefühl

Der überwiegende Teil (67% oder 43 Personen) der Befragten ist generell gerne zu Fuß unterwegs. Die überwiegende Mehrheit fühlt sich als Fußgänger oder Fußgängerin subjektiv eher sicher (45%, 29 Befragten). Sehr sicher fühlen sich 38% (24 Befragten). Nur 7% fühlen sich eher unsicher (2%, 1 Befragte(r)) oder sehr unsicher (5%, 3 Befragte). 6 (9%) Befragte fühlen sich weder sicher noch unsicher.

Eine Nacherhebung könnte hier ggf. stärker die Sicherheit beim Überqueren der Straße in den Fokus rücken, da alle gewählten Standorte abseits einer unmittelbaren Straßenüberquerung gewählt wurden und die Antworten auffällig von den Antworten bzgl. sicheren Überquerungen und Berücksichtigung von LSA abweichen (je ca. 45% "Nein").

Auffällig ist, dass die Mehrheit (55%, 35 Befragte) die aktuelle Gestaltung der Leipziger Straße für Kinder als unsicher ansieht, 42% (27 Befragte) als sicher. Besonders ins Auge fällt eine deutliche Diskrepanz im Vergleich zur Selbsteinschätzung: Während 55% die Straße für Kinder als unsicher einschätzen, schätzen nur 2% die Straße für sich selbst als eher unsicher bzw. 5% als sehr unsicher ein.

Beachtenswert ist zudem, dass von den Befragten, die selbst mit Kindern unterwegs waren, nur noch 20% die aktuelle Gestaltung als für Kinder sicher genug ansehen, die deutliche Mehrheit von 80% schätzt sie als unsicher für ihre Kinder ein.

Eine Nacherhebung könnte hier ggfs. noch stärker erfragen, für welche Verkehrsteilnehmerinnen oder Verkehrsteilnehmer / Fußverkehrstypen die aktuelle Gestaltung als sicher empfunden wird. Um zu einem Perspektivwechsel einzuladen, könnte hierfür ggfs. mit Personas gearbeitet werden.

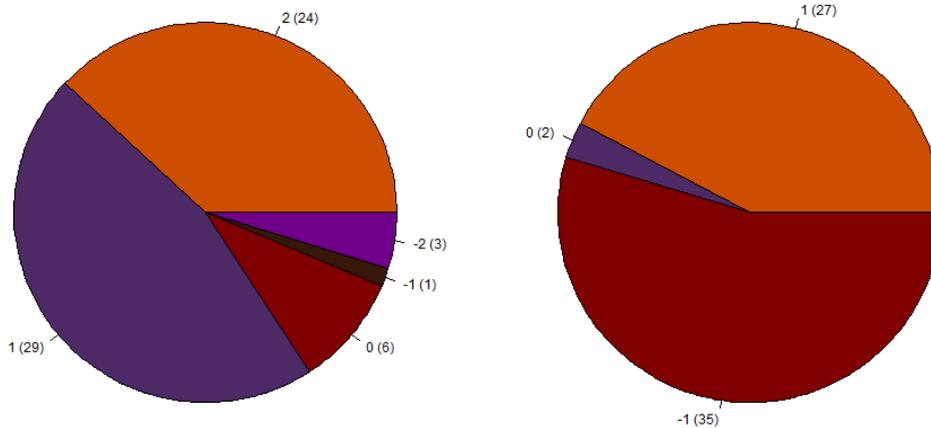


Abbildung 7: Antworten der Befragten (Fußgängerinnen und Fußgänger) bzgl. des Sicherheitsgefühls (links) (-2: sehr unsicher, -1: eher unsicher, 0: weder sicher noch unsicher, 1: eher sicher, 2: sehr sicher) und der Kindersicherheit (rechts) (-1: unsicher, 0: weder sicher noch unsicher, 1: sicher).

Die Befragten waren sich uneinig darüber, ob es genügend Überquerungen gibt. Während 52% die Frage bejahen, wird sie von 45% verneint, 3% sind sich unsicher. Überquerungen fehlen Befragten insb. in den langen Abschnitten ohne sichere Überquerungsmöglichkeit. Die Nennungen (insbesondere Mall of Berlin) konnten auch durch Beobachtungen im Feld bestätigt werden. Wo über ca. 300-500 m keine Überquerungen vorhanden sind, wird wild und z.T. sehr gefährlich, mitten im Verkehr, überquert. Das Vorhandensein von Zäunen hält davon nicht ab.

Auch darüber, ob Fußgängerinnen und Fußgänger an den Ampeln (LSA) genügend berücksichtigt werden, herrscht Uneinigkeit (44% ja, 44% nein). 13% sind sich unsicher. Hinweis: Insb. die LSA am Leipziger Platz wird als sehr einschränkend wahrgenommen. Hier bilden sich regelmäßig große Trauben Wartender.

Parallelstraßen zum Ausweichen nutzen etwa ein Drittel (33%) der Befragten, 38% nutzen sie nicht. Die überwiegende Mehrheit derer, die eine Parallelstraße nutzen, geben an, dass sie es dort entspannter (12 Befragte) und schöner (6 Befragte) finden. Lärm spielt ebenfalls eine größere Rolle (bei insgesamt 9 Befragten), sowie weniger Autoverkehr (4 Befragte). Hitze, Verkehrsgefahren, Ampeln und Raum zum Gehen sind weitere Gründe.

2.3.3 Verbesserungspotenzial und Einschätzung der Maßnahmen

Die Maßnahme Tempo 30 wird von der überwiegenden Mehrheit (80%, 51 Befragte) befürwortet. Nur 16% (10 Befragte) finden die Maßnahme nicht gut. Bei Befragten mit Kindern steigt die Zustimmung der Maßnahme auf 90%. 0% der Befragten mit Kindern lehnen die Maßnahme ab.

Die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger würde sich verbessern, wenn insb. mehr Grünflächen/Bäume gepflanzt sowie eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs (je 8 Befragte) erreicht werden würde. Außerdem wurden dessen Geschwindigkeit (3 Befragte), eine sicherere Gestaltung durch Organisation der E-Scooter bspw. in Abstellzonen (6 Befragte), bessere Radverkehrsinfrastruktur (5 Befragte) sowie eine Verbesserung des Sicherheitsgefühls, insb. für Frauen bei Nacht, u.a. durch Beleuchtung (5 Befragte), genannt. Jeweils 4x genannt wurden: Mehr Mülleimer/Sauberkeit, eine insb. für langsamere/ältere Personen sicherere/ schnellere Ampelschaltung sowie sicherere Überquerungsmöglichkeiten. Genannt wurde auch das Fehlen nachbarschaftlicher Angebote. Auch Umweltbelastungen (Hitze, Lärm, Luftverschmutzung) wurden mehrfach genannt.

RIFS
POTSDAM



Am **Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS)** werden Entwicklungspfade für die globale Transformation zu einer nachhaltigen Gesellschaft erforscht, aufgezeigt und unterstützt. Das Institut wurde 2009 als Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) gegründet und ist seit dem 1. Januar 2023 unter dem neuen Namen angebunden an das Helmholtz-Zentrum Potsdam – Deutsches Geoforschungszentrum GFZ und damit Teil der Helmholtz-Gemeinschaft. Der Forschungsansatz ist transdisziplinär, transformativ und ko-kreativ. Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern aus Wissenschaft, politischen Institutionen, kommunalen Verwaltungen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft werden von allen getragene Lösungen entwickelt. Zentrale Forschungsthemen sind unter anderem die Energiewende, der Klimawandel und soziotechnische Wandel, aber auch Fragen der nachhaltigen Governance und Partizipation. Ein starkes nationales und internationales Netzwerk verbunden mit einem Fellow-Programm unterstützen das Institut.

RIFS STUDY

März 2024

Kontakt:

Dirk von Schneidemesser: dvs@rifs-potsdam.de

Adresse:

Berliner Straße 130

14467 Potsdam

Tel: +49 (0) 331-28822-340

E-Mail: media@rifs-potsdam.de

www.rifs-potsdam.de

ViSdP:

Prof. Dr. Mark G. Lawrence,

Wissenschaftlicher Direktor, Sprecher

DOI: 10.48481/rifs.2024.006



HELMHOLTZ
SPITZENFORSCHUNG FÜR
GROSSE HERAUSFORDERUNGEN