
Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitstudien zum Thema „Radquerung des Nürnberger Hauptmarktes“

Projektarbeit im Modul 3.2 Praxis Theorie Transfer

bei M.A., Dipl.-Soz.Päd. (FH) Ulrike Krämer

Verfasser*innen:

Gerhard, Jonathan

Matrikel-Nr.: 2315834

Röder, Corinna

Matrikel-Nr.: 2504352

Unter der Mitarbeit von:

Bastein, Heike

Gögelein, Gisela

Luber, Jonas

Schmidt, Theresa

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Projektbeschreibung.....	5
3. Stichprobenbeschreibung.....	5
3.1 Vorbefragung	6
3.2 Nachbefragung	6
4. Datenauswertung, -analyse und -interpretation	6
4.1. Zustimmungswerte der befragten Parteien im Vorher-Nachher-Vergleich	7
4.2. Situationswahrnehmung der befragten Parteien im Vorher-Nachher-Vergleich.....	10
4.3 Situationswahrnehmung Tourist*innen (Nachuntersuchung).....	12
4.4 Interpretation der Ergebnisse	12
5. Fazit und Empfehlung.....	13
Literaturverzeichnis	
Anhang.....	

1. Einleitung

Das Aufeinandertreffen vieler Menschen mit sehr heterogenen Vorstellungen bedeutet auch ein Aufeinandertreffen unterschiedlichster Perspektiven auf die Frage, wie öffentlicher Raum genutzt, geplant und gestaltet werden sollte. Infolgedessen kommt es zwangsläufig zu Konflikten, um die konkrete Nutzung des öffentlichen Raumes, den sogenannten Nutzungskonflikten.

In Bezug auf den öffentlichen Verkehrsraum sind die Anforderungen der verschiedenen Nutzer*innengruppen relativ kongruent. Sowohl die motorisierten als auch die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen haben den Wunsch, den Verkehrsraum sicher und schnell durchqueren zu können.

Das gestaltet sich auf innerstädtischen Plätzen schwierig. Diese sind über die einfache Durchquerung hinaus - als städtische Knotenpunkte - nicht nur attraktiv für die Wirtschaft (Handel, kommerzielle Veranstaltungen, Werbung, Promotion), für politische und religiöse Akteur*innen aller Art, die im öffentlichen Raum aktiv werden wollen (Parteien, Bürger*inneninitiativen, Kirchenverbände etc.), für die Kommunen selbst als „Aushängeschild“ und für die Bevölkerung, welche das in der Regel breite Angebot an Gastronomie, Einzelhandel, Kultur, sowie die Möglichkeit zur sozialen Interaktion nutzt.

Der Nürnberger Hauptmarkt ist einer der zentralen Plätze in der Altstadt Nürnbergs, welcher sich auf etwa 5000 Quadratmeter erstreckt und im täglichen Leben der Nürnberger eine wichtige Rolle spielt. Der Marktplatz-Charakter blieb seit dem Mittelalter erhalten, da der Hauptmarkt auch heute noch die meiste Zeit des Jahres mit Marktständen belegt ist, an denen in erster Linie frisches Gemüse und Obst verkauft wird. Gleichzeitig ist der Hauptmarkt jedoch auch Veranstaltungsort. Vom weltbekannten Christkindlesmarkt mit mehr als zwei Millionen Besucher*innen pro Jahr bis hin zum „Red Bull District Ride“, einem Mountainbike-Freeride-Event oder Beachvolleyball-Turnieren des Deutschen Volleyball-Verbandes (DVV), finden auf dem Hauptmarkt vielfältige Aktivitäten statt. Der Hauptmarkt ist somit wohl auch der

umstrittenste Platz Nürnbergs, weil hier die unterschiedlichsten Nutzungsinteressen aufeinandertreffen und somit auch Konflikte entstehen.

Im Jahr 2015 rückte das Thema „Radquerung am Hauptmarkt“ nach vielen vorangehenden Diskussionen endgültig in den politischen Fokus, nachdem Markus Schildhauer vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) bereits 2012 die Öffnung des Hauptmarkts für Radfahrer*innen forderte (Nürnberger Nachrichten, 05.08.2012). Bereits zu Beginn der Diskussion um eine probeweise Öffnung des Hauptmarkts, angestoßen von der SPD-Fraktion des Nürnberger Stadtrats und dem Verkehrsplanungsamt, querten nach Zählungen der Stadt Nürnberg täglich bis zu 1800 Radfahrer*innen den Hauptmarkt (Fischer, 22.10.2015). Die Anzahl ist in den letzten Jahren stetig angestiegen. Die vermeintlichen Gründe hierfür liegen bei der immer weiter wachsenden Bedeutung des Zweirads als modernem Verkehrsmittel im urbanen Bereich. Protest gegen eine Öffnung des Hauptmarkts für Radfahrer*innen kam von der CSU-Fraktion, dem Wirtschaftsreferat sowie dem Behindertenrat Nürnberg, welcher befürchtete, dass „durch die Öffnung Behinderte, Senioren, Kinder und Touristen in ihrer Freiheit beeinträchtigt werden.“ (Fischer, 22.10.2015).

In der Sitzung des Nürnberger Verkehrsausschusses vom 22.10.2015 wurde trotz der Einwände der Kritiker*innen beschlossen, den Hauptmarkt im Rahmen eines einjährigen Testlaufs für Fahrradfahrer*innen zu öffnen. Verbunden damit war die Auflage, dass dieser Testlauf wissenschaftlich zu begleiten und zu evaluieren sei (vgl. Anlage 1). Das Verkehrsplanungsamt entschied sich infolge dessen dazu, die Technische Hochschule Nürnberg – Georg Simon Ohm mit der wissenschaftlichen Begleitung und Evaluierung des Probelaufs zu beauftragen.

Seit dem 16. April 2016 besteht die offizielle Erlaubnis, mit dem Fahrrad über den Nürnberger Hauptmarkt zu fahren. Radfahrer*innen können den Hauptmarkt seitdem zwischen der Brautkehre neben der Frauenkirche und der Waaggasse legal überqueren. Die zur Verfügung stehende Zone für die Radler*innen erstreckt sich über etwa 100 Meter. Die ca. einjährige,

testweise Erlaubnis für Radler*innen sollte zeigen, ob sich die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen dadurch beruhigen oder verschärfen. (Fischer, 22.10.2015).

2. Projektbeschreibung

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung und Evaluierung sollte vor der probeweisen Öffnung des Hauptmarkts eine Voruntersuchung stattfinden, in deren Verlauf am Nürnberger Hauptmarkt Fußgänger*innen, Radfahrer*innen sowie die dort beheimateten Marktbesucher*innen zu ihrer Meinung betreffend des Themas Hauptmarktquerung für Radfahrer*innen befragt werden sollten.

Das Team, welches die Voruntersuchung leitete, bestand aus Studierenden der Fakultäten Bauingenieurwesen und Sozialwissenschaften. Es wurde eine Verkehrsstromanalyse durchgeführt und die Studierenden arbeiteten für jede Zielgruppe einen eigenen Fragebogen aus. Das Studiendesign entstand in Absprache mit dem Verkehrsplanungsamt. Nach der anschließenden Befragung wurden die Ergebnisse ausgewertet und dem Verkehrsplanungsamt präsentiert. Die Nachuntersuchung nahm die Erfahrungen aus der April-Befragung auf. Die Fragebögen wurden, nach Absprache mit dem Radverkehrsbeauftragten im Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg um weitere Fragestellungen erweitert. Zum einen hinsichtlich der Wahrnehmung der Verkehrsschilder. Außerdem wurden die Markthändler*innen gefragt, ob sie eine Standortverlegung in Erwägung zögen. Es wurden des Weiteren Tourist*innen zu ihrer Wahrnehmung der Situation auf dem Platz befragt. Ansonsten wurden die standardisierten Fragebögen nicht verändert, denn die Ergebnisse der Vor- und Nachuntersuchung sollten miteinander vergleichbar sein.

3. Stichprobenbeschreibung

Um sicher zu stellen, dass ein breiter, möglichst diversifizierter Querschnitt an Personen befragt wird und damit die verschiedenen Motive für die Querung sichtbar werden, wurde die Befragung eine Woche lang jeden Tag zu jeweils verschiedenen Uhrzeiten durchgeführt. Die Befragungszeiten reichten von 06:00 morgens bis 18:00 am Abend.

3.1 Vorbefragung

Den standardisierten Befragungen gingen systematische Beobachtungen voraus. Diese hatten den Zweck, die Routenwahl der Fahrradfahrer*innen, ihre Geschwindigkeiten und mögliche Konflikte zu erforschen. Sie wurden zumeist mit Kamera aufgezeichnet. Für die Verkehrsstromanalyse, sowie Konfliktbeobachtungen entstanden 4,5 Stunden Videomaterial. Diese Beobachtungen fanden am 29. und 30.01.16 und am 18.03.16 (Pretests), sowie am 09., 12. Und 20.04.16 statt.

Die Befragungen erfolgten in der Woche vom 04.04.16 bis 10.04.16.

Als Stichprobengröße waren je 250 Radfahrer*innen und 250 Fußgänger*innen vorgesehen. Während dieses Ziel für die Zielgruppe der Fußgänger*innen erreicht wurde, konnten in der Gruppe der Radfahrer*innen lediglich 229 befragt werden. Die Befragten waren zu 51,8% weiblich und zu 48% männlich.

Für die Zielgruppe der Marktbeschicker*innen wurde eine Vollerhebung angestrebt. Im Ergebnis nahmen 14 von den bis zu 26 Marktbeschicker*innen, die gewöhnlich auf dem Platz arbeiten, teil.

3.2 Nachbefragung

Die Befragungen dieser Untersuchung wurden im Zeitraum 07.10.16 bis 13.10.16 durchgeführt. Die Anzahl der Befragten in den verschiedenen Nutzergruppen sollte in der Nachbefragung mit derjenigen aus der Vorbefragung übereinstimmen. Es konnten 260 Fahrradfahrer*innen und 141 Fußgänger*innen erreicht werden. Die Befragten waren zu 51,9% weiblich und 48,1% männlich. Bei der Nachbefragung konnten alle auf dem Hauptmarkt gemeldeten Marktbeschicker*innen (n=26), sowie zusätzlich 46 Tourist*innen (23 männlich und 23 weiblich) befragt werden.

4. Datenauswertung, -analyse und -interpretation

Insgesamt lässt sich nach Auswertung der Daten feststellen, dass eine Mehrheit der befragten Personen die probeweise Öffnung des Hauptmarkts für ein Jahr begrüßt. Vor allem

Fußgänger*innen und Radfahrer*innen standen dem Modellversuch offen gegenüber. Die am Hauptmarkt ansässigen Marktbeschicker*innen hingegen sahen das Probejahr kritisch, haben ihre Meinung zwischen Vor- und Nachbefragung jedoch leicht zum Positiven hin revidiert.

Im Folgenden wird auf deskriptiver Ebene dargestellt, wie sich die Zustimmung zum Pilotprojekt „Radquerung am Hauptmarkt“ zwischen der Vor- und der Nachbefragung entwickelt und verändert hat. Ein Fokus liegt weiterhin auf der Darstellung der Situationswahrnehmung der einzelnen Gruppen: Wer nimmt die Situation auf dem Hauptmarkt wie wahr?

Zum Abschluss soll, soweit möglich, eine Interpretation der Daten stattfinden.

4.1. Zustimmungswerte der befragten Parteien im Vorher-Nachher-Vergleich

Die probeweise Öffnung des Hauptmarkts wurde innerhalb der befragten Stichprobe mehrheitlich positiv aufgenommen:

Meinung zum Probejahr, Voruntersuchung (links) und Nachuntersuchung (rechts)

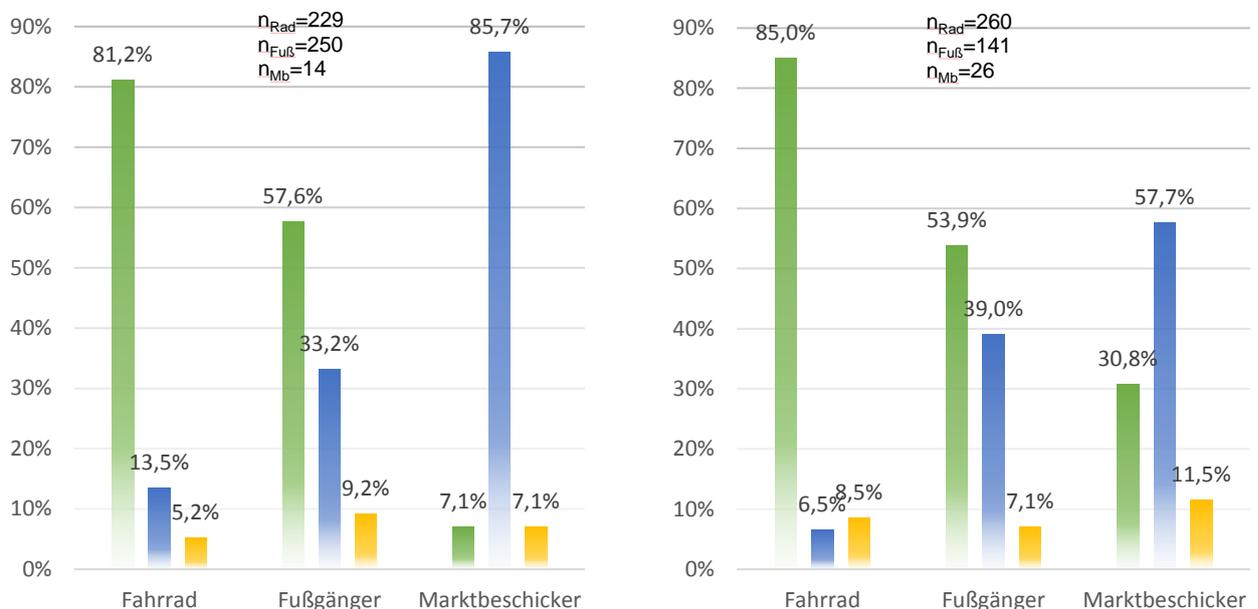


Abbildung 1: Meinung zum Probejahr im Vergleich Vor- und Nachuntersuchung

Bereits vor dem Start des Probezeitraums im April 2016 ($n_{VB_Fuß_Rad}=479$) gaben 330 der 479 befragten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen an, einer probeweisen Öffnung des

Hauptmarkts für Radfahrer*innen positiv gegenüber zu stehen. Dies entspricht einer Zustimmungsrate von 68,9%. Lediglich 7,3% der Befragten gaben an, keine Meinung zu dem Thema zu haben, während 23,8% der Befragten die Öffnung ablehnten. Bei der Nachbefragung im Oktober 2016 ($n_{NB_Fu\ddot{u}\beta_Rad}=401$) lag die Zustimmungsrate unter den Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bereits bei 74,1%, während die Ablehnungsrate 18% und die Enthaltungsrate 8% betragen.

Betrachtet man hingegen nur die Antworten der befragten Fußgänger*innen und Marktbeschicker*innen, so zeichnet sich ein etwas anderes Bild ab: Unter den Fußgänger*innen sank der Zustimmungswert zwischen der Vorbefragung im April ($n_{VB_Fu\ddot{u}\beta}=250$) und der Nachbefragung im Oktober ($n_{NB_Fu\ddot{u}\beta}=141$) um wenige Prozentpunkte von 57,6% auf 53,9%.

Ein anderer Trend ließ sich bei den Marktbeschicker*innen feststellen: Während bei der Voruntersuchung im April ($n_{VB_Mb}=14$) 7,1% der Befragten für eine Öffnung waren, betrug dieser Wert bei der Nachuntersuchung im Oktober ($n_{NB_Mb}=27$) bereits 30,8%.

Zusammenfassend lässt sich mit Blick auf die Daten der Vor- und Nachuntersuchung feststellen, dass die Mehrzahl der Befragten der Öffnung des Hauptmarkts für den Radverkehr zustimmt. Obwohl die Zustimmung innerhalb der Gruppe der Fußgänger*innen zwischen Vor- und Nachuntersuchung leicht gesunken ist, liegt sie immer noch bei über 50%. In der kritischen Gruppe der Marktbeschicker*innen war sogar ein Zuwachs bei der Zustimmungsrate um 23,7 Prozentpunkte zu verzeichnen.

Eine differenziertere Betrachtung und Untergliederung der befragten Zielgruppen bietet darüber hinaus Anhaltspunkte zur Beantwortung der Frage, welche Kriterien sich förderlich respektive hemmend auf die Einstellung zum Probejahr für Radfahrer*innen auswirken:

Differenziert man bei den befragten Radfahrer- und Fußgänger*innen nach dem von ihnen am häufigsten genutzten Verkehrsmittel (zur Auswahl standen: Fahrrad, Auto, ÖPNV), so zeigt sich, dass sich die höchste Zustimmungsrate unter denjenigen findet, die angeben, dass das

Fahrrad das von ihnen am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist (VB: 78,8%, NB: 86,8%). Doch auch die Zustimmungsraten bei Autonutzer*innen und Nutzer*innen des ÖPNV liegen mit 62,1 respektive 59,7 Prozent in der Vorbefragung sowie 55,0 respektive 57,0 Prozent in der Nachbefragung im Bereich der Zustimmung (vgl. Anlage 2-5).

Fragt man nach dem Grund, aus dem der Hauptmarkt zum Zeitpunkt der Befragung genutzt oder gequert wird, ergibt sich folgendes Bild:

Wer den Hauptmarkt auf dem Weg zur Arbeit (VU: 75,2%, NU: 76,6%) oder zu einer Bildungseinrichtung (VU: 71,4%, NU: 83,9%) quert, ist einer Öffnung tendenziell eher zugeneigt als Passant*innen, die zum Zwecke der Freizeit (VU: 65,6%, NU: 69,9%), des Einkaufs (VU: 66,9%, NU: 76,1%) oder aus „Sonstigen Gründen“ (VU: 66,7%, NU: 71,9%) auf dem Hauptmarkt anzutreffen waren (vgl. Anlage 6 und 7).

Interessant ist, dass selbst diejenigen Passant*innen, die angeben, bereits einen Konflikt am Hauptmarkt erlebt oder beobachtet zu haben, in der Vorbefragung mit 58,6% und in der Nachbefragung sogar mit 62,0% für eine Öffnung stimmten. Diejenigen, die noch keinen Konflikt erlebt oder beobachtet haben, sind dem Probejahr gegenüber zu 70,7% (VB) bzw. 77,0% (NB) positiv eingestellt (vgl. Anlage 8 und 9).

Die höchste Zustimmungsraten findet sich unter denjenigen, die durch die Öffnung des Hauptmarkts keine erhöhte Gefahr für Radfahrer- oder Fußgänger*innen erwarten (VB: 85,6%, NB: 92,9%). Doch auch diejenigen, die davon ausgehen, dass nach einer Öffnung die Gefahr für Radfahrer- und/oder Fußgänger*innen steigt, sprechen sich noch zu 64,7% (VB) bzw. 49,4% (NB) für das Probejahr aus (vgl. Anlage 10 und 11).

Anhand dieser Differenzierung wird deutlich, dass eine Zustimmung zum Probejahr zumindest tendenziell davon abhängt, welche Vorerfahrungen die befragten Passant*innen auf dem Hauptmarkt gemacht haben, welche Form(en) der Mobilität sie im Alltag nutzen und aus welchem Grund sie auf dem Hauptmarkt unterwegs sind.

4.2. Situationswahrnehmung der befragten Parteien im Vorher-Nachher-Vergleich

Neben ihrer Meinung zur probeweisen Öffnung des Hauptmarkts wurden alle Befragten nach ihrer Meinung zum sozialen Miteinander zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen auf dem Hauptmarkt befragt.

Auch hier unterschieden sich die Antworten der Marktbeschicker*innen signifikant von den Antworten der anderen befragten Gruppen:

Haben Sie am Hauptmarkt bereits ein Konflikt erlebt und/oder beobachtet? „Ja“-Antworten, Voruntersuchung (links) und Nachuntersuchung (rechts)

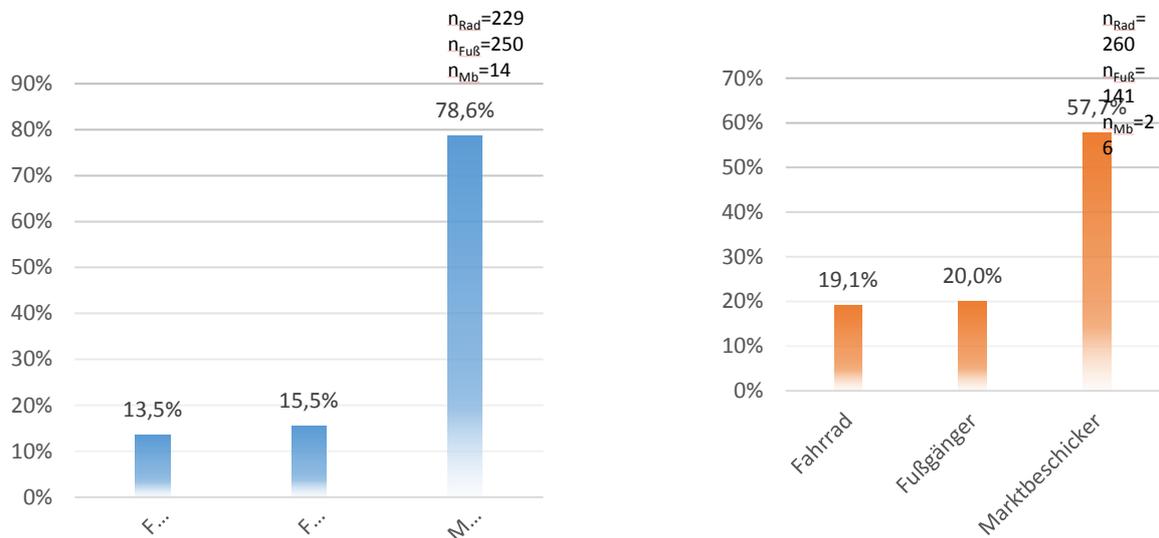


Abbildung 2: Konflikterleben auf dem Hauptmarkt im Vergleich Vor- und Nachuntersuchung

13,5% der befragten Fußgänger*innen und 15,6% der befragten Radfahrer*innen gaben in der Vorbefragung an, auf dem Hauptmarkt schon einmal einen Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen selbst erlebt und/oder gesehen zu haben. In der Nachbefragung lag dieser Wert bei 19,1% (Fußgänger*innen) respektive 20,0% (Radfahrer*innen) und ist somit leicht gestiegen.

Bei den Marktbeschicker*innen zeigt sich bezogen auf die Konfliktwahrnehmung ein anderes Bild: 78,6% der 14 Befragten aus der Vorbefragung gaben an, bereits einen Konflikt selbst

erlebt und/oder beobachtet zu haben. Bei der Nachbefragung mit 27 TN waren es lediglich 57,7%.

Danach gefragt, ob die Radfahrer*innen am Hauptmarkt Rücksicht auf die anwesenden Fußgänger*innen nehmen, konnte zwischen den Marktbesucher*innen und betroffenen Fußgänger*innen erneut eine sehr unterschiedliche Situationswahrnehmung festgestellt werden:

Haben Sie den Eindruck, dass die Radfahrer*innen am Hauptmarkt Rücksicht auf Fußgänger*innen nehmen? „Ja“-Antworten

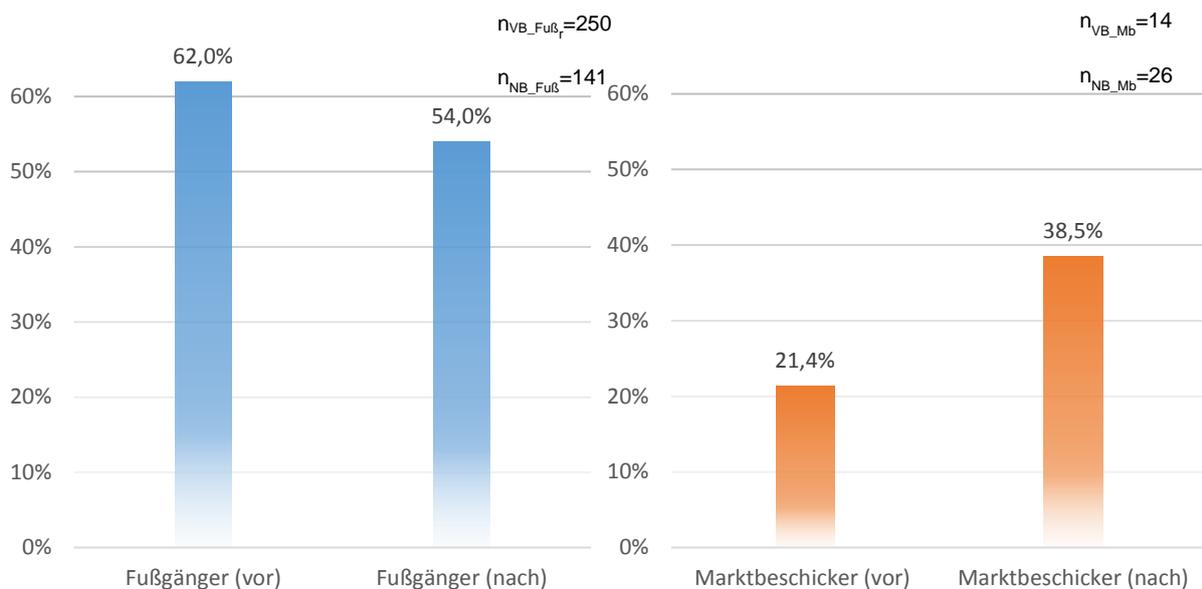


Abbildung 3: Einschätzung der Rücksichtnahme von Radfahrer*innen gegenüber Fußgänger*innen im Vergleich Vor- und Nachuntersuchung

Während bei der Voruntersuchung noch 62% der befragten Fußgänger*innen ($n_{VB_Fu\ddot{u}\beta}=250$) angegeben haben, dass sie das Gefühl haben, dass die Radfahrer*innen auf dem Hauptmarkt Rücksicht auf sie nehmen, verschlechterte sich dieser Wert in der Nachbefragung um acht Prozentpunkte auf 54% ($n_{NB_Fu\ddot{u}\beta}=141$).

Ogleich die Einschätzung der Marktbesucher*innen insgesamt negativer ausfällt, lässt sich in der Nachbefragung eine Verbesserung im Vergleich zur Vorbefragung feststellen. Im Rahmen der Vorbefragung gaben 21,4% der Marktbesucher*innen an, dass sie das

Verhalten der Radfahrer*innen gegenüber den Fußgänger*innen als rücksichtsvoll wahrnehmen ($n_{VB_Mb}=14$). Bei der Nachbefragung verbesserte sich dieser Wert auf 38,5%, was einer Steigerung um 17,1 Prozentpunkte entspricht ($n_{NB_Mb}=27$).

Es lässt sich festhalten, dass die Fußgänger*innen generell eine positivere Wahrnehmung des Miteinanders auf dem Hauptmarkt haben als die Marktbeschicker*innen, auch wenn eine geringfügige Verschlechterung im Rahmen der Nachbefragung festzustellen war. Bei den Marktbeschicker*innen fällt hingegen die Einschätzung der Situation in der Nachuntersuchung positiver aus.

4.3 Situationswahrnehmung Tourist*innen (Nachuntersuchung)

Die Zielgruppe der Tourist*innen wurde nur im Rahmen der Nachuntersuchung befragt.

Alle befragten Tourist*innen ($n=46$) gaben an, während ihres Aufenthalts am Hauptmarkt keine Konflikte mit Radfahrer*innen erlebt oder beobachtet zu haben. Befragt zu ihrem allgemeinen Eindruck vom Miteinander zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen in Nürnberg gaben 83,3% der befragten Tourist*innen an, dass dieses ihrer Meinung nach gut funktioniere. Die Antworten „funktioniert sehr gut“ und „funktioniert schlecht“ wurde von jeweils drei Personen (7,1%) angekreuzt. Lediglich eine Person (2,4%) schätzt das Miteinander von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen in Nürnberg als sehr schlecht ein.

4.4 Interpretation der Ergebnisse

Auffällig an den Ergebnissen der Vor- und Nachuntersuchung ist die große Diskrepanz zwischen der Wahrnehmung der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf der einen und der Wahrnehmung der Marktbeschicker*innen auf der anderen Seite.

Eine rein quantitative Untersuchung kann keine definitiven Antworten darauf geben, warum die Wahrnehmung zwischen den befragten Gruppen in diesem Maße auseinandergeht. Dennoch gibt es objektiv betrachtet Unterschiede zwischen der Gruppe der Marktbeschicker*innen und den Gruppen der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Während Fußgänger*innen und Radfahrer*innen den Hauptmarkt in erster Linie als öffentlichen Platz wahrnehmen, den sie entweder gezielt aufsuchen (Einkauf, Freizeit) oder

auf dem Weg zu einem anderen Ziel queren, stellt er für die Marktbeschicker*innen einen Arbeitsplatz dar, der ihre materielle Existenz sichert und auf dem sie mehrere Stunden pro Tag verbringen.

Da die Marktbeschicker*innen insgesamt deutlich mehr Zeit auf dem Hauptmarkt verbringen als alle anderen befragten Parteien, ist innerhalb dieser Gruppe auch die Wahrscheinlichkeit, bereits einen Konflikt erlebt und/oder beobachtet zu haben, statistisch deutlich erhöht. Dies spiegelt sich in den Befragungsergebnissen wider. Nach Ansicht der mit der Untersuchung betrauten Studierenden könnte diese verstärkte Konfliktwahrnehmung, basierend auf der faktisch längeren Anwesenheit am Hauptmarkt, einer der Hauptgründe für die Ablehnung des Probejahrs innerhalb der Gruppe der Marktbeschicker*innen sein.

Weiterhin ist auffällig, dass in der Nachbefragung mehr Radfahrer*innen und Fußgänger*innen angegeben haben, einen Konflikt erlebt und/oder beobachtet zu haben. Die Steigerung beträgt in beiden Gruppen gut fünf Prozentpunkte. Dennoch hat die Polizei laut einem Bericht der Nürnberger Nachrichten bis kurz vor dem Ende des Probejahres offiziell nur einen einzigen Unfall registriert, der einen Polizeieinsatz nötig gemacht hat (Stauber 04.04.2017).

Es ist daher davon auszugehen, dass es sich um alltägliche Konflikte handelt, wie sie in einem von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen genutzten Verkehrsraum regelmäßig auftreten.

5. Fazit und Empfehlung

Bereits vor der Voruntersuchung ergaben die Zählungen des Verkehrsplanungsamtes Nürnberg einen wachsenden Radverkehr in der Stadt (Stadt Nürnberg Baureferat, 2016, S.7). Dies wirft die Frage auf, ob ein Verbot denn sinnvoll ist, angesichts der Tatsache, dass immer mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen und dieses aus verkehrsplanerischer Sicht auch wünschenswert ist. Schon in der Voruntersuchung wurde festgestellt, dass die Situation, bis auf Ausnahmen, insgesamt eher als rücksichtsvolles Miteinander beschrieben werden kann. Beobachtet wurde, dass die Radfahrer*innen stets ihre Route flexibel wählten, um

Menschenansammlungen oder Fahrzeuge zu meiden. Auffallend in den durchgeführten Beobachtungen war beispielsweise, dass alle Radfahrer*innen, die vom Burgberg her kamen und somit sehr schnell unterwegs waren, zügig abbremsten, sobald sie den Hauptmarkt erreichten¹. Dadurch kam es auch hier zu keinen Konflikten. Die Fußgänger*innen sind mehrheitlich der Meinung, dass die Radfahrer*innen auf sie Rücksicht nehmen.

Insgesamt war die Mehrheit der Radfahrer*innen als auch der Fußgänger*innen in der Nachbefragung dem Probejahr gegenüber positiv eingestellt. Die Marktbesucher*innen waren nach wie vor dagegen, jedoch mit gesteigener Zustimmung.

Das erörterte Thema ist komplex und muss daher vielschichtig betrachtet werden. Die vielen verschiedenen Blickwinkel und vor allem die Bedeutung des Hauptmarktes als zentraler Platz der Altstadt spielt dabei eine wichtige Rolle.

Die Befragungen haben deutlich gemacht, dass die Befürchtungen bezüglich möglicher Konflikte eher aus der subjektiven Einschätzung herrühren und nicht objektiv belegt werden konnten. Insgesamt hatte der Großteil der Befragten noch keinen Konflikt auf dem Hauptmarkt und hat auch keinen solchen beobachtet.

Aufgrund der obigen Ergebnisse empfehlen wir eine Öffnung des Hauptmarktes für den Radverkehr. Sinnvoll wäre es jedoch, die Nutzer*innen des Hauptmarkts für die rechtlichen Rahmenbedingungen der Hauptmarktbeachtung und die gegenseitige Rücksichtnahme stärker zu sensibilisieren. Durch die Befragungen wurde festgestellt, dass das Wissen um die rechtliche Lage am Hauptmarkt selbst nach der Aufstellung von Schildern immer noch mangelhaft ist (vgl. Anlage 12). Zudem erscheint es aufgrund der Beobachtungen sinnvoll, die Routenwahl nicht festzuschreiben, sondern diese den Radfahrer*innen, angepasst an die aktuellen Gegebenheiten, wie beispielsweise ein erhöhtes Aufkommen von Menschenansammlungen entlang der jetzt vorgesehenen Route, treffen zu lassen und die komplette nördliche Seite des Hauptmarktes freizugeben. Generell ist bei der Nachbefragung

¹ Vgl. Bericht „Untersuchung der Auswirkungen einer Öffnung des Nürnberger Hauptmarktes für den Radverkehr“ (liegt dem Baureferat vor)

aufgefallen, dass die Mehrheit der Befragten aller Nutzergruppen die Schilder gar nicht wahrgenommen hatten (vgl. Anlage 13).

Anzumerken ist weiterhin, dass das Wachstum der Stadt (Stadt Nürnberg Amt für Stadtforschung und Statistik 2016, S.15), bei keiner Änderung des Verkehrsverhaltens, zu einer absoluten Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führt. Deshalb wäre im Sinne der Auszeichnung Nürnbergs zur „Fahrradfreundliche[n] Stadt“ (Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr 26.07.2013) und der Kampagne „Nürnberg steigt auf“, eine Steigerung der Attraktivität für den umweltfreundlichen Radverkehr wünschenswert.

Literaturverzeichnis

- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNERN, FÜR BAU UND VERKEHR (26.07.2013):
Auszeichnung ‚Fahrradfreundliche Stadt‘ für Nürnberg.
<http://www.bayern.de/auszeichnung-fahrradfreundliche-stadt-fuer-nuernberg>
(abgerufen am 27.07.2017)
- FISCHER, André (22.10.2015): *Endlich! Nürnberger Hauptmarkt ist ab 2016 für Radler frei.*
<http://www.nordbayern.de/region/nuernberg/endlich-nurnberger-hauptmarkt-ist-ab-2016-fur-radler-frei-1.4736585> (abgerufen am 24.07.2017)
- NÜRNBERGER NACHRICHTEN (05.08.2012): *Fahrrad-Club: Hauptmarkt für Drahtesel freigeben.*
<http://www.nordbayern.de/region/nuernberg/fahrrad-club-hauptmarkt-fur-drahtesel-freigeben-1.2254273> (abgerufen am 24.07.2017)
- STADT NÜRNBERG AMT FÜR STADTFORSCHUNG UND STATISTIK (2016): *Demographiebericht Nürnberg 2016 Statistische Nachrichten für Nürnberg Teil II: Bevölkerungsvorausberechnung 2016 für Nürnberg.*
https://www.nuernberg.de/imperia/md/statistik/dokumente/veroeffentlichungen/berichte/sonderberichte/sonderbericht_2016_s250_demographiebericht_nuernberg_teil2_bevoelkerungsvorausberechnung.pdf (abgerufen am 27.07.2017)
- STADT NÜRNBERG BAUREFERAT (2016): *Verkehrszählung 2016. Neues aus dem Baumeisterhaus.*
https://www.nuernberg.de/imperia/md/verkehrsplanung/dokumente/qz_bericht_gesamt.pdf (abgerufen am 27.07.2017)
- STAUBER, Claudine (04.04.2017): *Hauptmarkt-Route: "Rambo-Radler" sorgen für Ärger. 56-Jähriger brutal umgefahren - Händler halten Pilotprojekt für gescheitert.* Nürnberger Nachrichten. <http://www.nordbayern.de/region/nuernberg/hauptmarkt-route-rambo-radler-sorgen-fur-arger-1.5955723> (abgerufen am 27.07.2017)

Anhang

Anlage 1: Protokoll Verkehrsausschuss Stadt Nürnberg, TOP 4.8, 22.10.2015.....	3
Anlage 2: Kreuztabelle „Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Vorbefragung).....	4
Anlage 3: Kreuztabelle „Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel (Fahrrad) * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)	5
Anlage 4: Kreuztabelle „Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel (Auto) * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)	6
Anlage 5: Kreuztabelle „Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel (ÖPNV) * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)	7
Anlage 6: Kreuztabelle „Grund des Weges * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Vorbefragung)	8
Anlage 7: Kreuztabelle „Grund des Weges * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)	9
Anlage 8: Kreuztabelle „Konflikterlebnis * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Vorbefragung).....	10
Anlage 9: Kreuztabelle „Konflikterlebnis * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung).....	11
Anlage 10: Kreuztabelle „Einschätzung Gefahrenpotenzial * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Vorbefragung)	12
Anlage 11: Kreuztabelle „Einschätzung Gefahrenpotenzial * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung).....	13
Anlage 12: PowerPoint-Präsentation Verkehrsausschuss, Folie 13.....	14

Anlage 13: Häufigkeitsauswertung „Haben Sie die angebrachten Schilder gesehen?“ (SPSS-
Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)15

Anlage 1: Protokoll Verkehrsausschuss Stadt Nürnberg, TOP 4.8, 22.10.2015



I. **Beschluss**

TOP: 4.8

Verkehrsausschuss
Sitzungsdatum 22.10.2015
öffentlich

Betreff:

Querung des Hauptmarkts für den Radverkehr
Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in der Altstadt
hier: - Antrag der Ausschussgemeinschaft FDP - FW - ÖDP vom 02.06.2009
- Antrag der ÖDP vom 07.01.2013
- Antrag der FDP vom 07.03.2013
- Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.06.2014
- Antrag der SPD Stadtratsfraktion vom 15.07.2015

Abstimmungsergebnis:

- einstimmig
 angenommen / beschlossen, mit 9 : 4 Stimmen
 abgelehnt, mit Stimmen
 angenommen mit großer Mehrheit
 abgelehnt mit großer Mehrheit

Beschlusstext:

1. Der Verkehrsausschuss beschließt die Öffnung des Hauptmarkts für den Radverkehr in einem einjährigen Testversuch. Dieser ist durch eine Evaluierung wissenschaftlich zu begleiten.

II. **Ref.VI/Vpl**

III. Abdruck an:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ref. I/OrgA | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Ref. II/Stk | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Vorsitzende(r):

Referent(in):

Schriftführer(in):

Anlage 2: Kreuztabelle „Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Vorbefragung)

Verkehrsmittel am häufigsten * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

			Meinung ggü. Probejahr			Gesamt
			positiv	negativ	keine Meinung	
Verkehrsmittel am häufigsten	Fahrrad	Anzahl	175	36	11	222
		% innerhalb von Verkehrsmittel am häufigsten	78,8%	16,2%	5,0%	100,0%
	Auto	Anzahl	72	36	8	116
		% innerhalb von Verkehrsmittel am häufigsten	62,1%	31,0%	6,9%	100,0%
	ÖPNV	Anzahl	83	40	16	139
		% innerhalb von Verkehrsmittel am häufigsten	59,7%	28,8%	11,5%	100,0%
	999,00	Anzahl	0	2	0	2
		% innerhalb von Verkehrsmittel am häufigsten	0,0%	100,0%	0,0%	100,0%
	Gesamt	Anzahl	330	114	35	479
		% innerhalb von Verkehrsmittel am häufigsten	68,9%	23,8%	7,3%	100,0%

Anlage 3: Kreuztabelle „Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel (Fahrrad) * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)

Verkehrsmittel häufigsten: Fahrrad * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

			Meinung ggü. Probejahr			Gesamt
			positiv	negativ	keine Meinung	
Verkehrsmittel häufigsten: Fahrrad	Ja	Anzahl	203	17	14	234
		% innerhalb von Verkehrsmittel häufigsten: Fahrrad	86,8%	7,3%	6,0%	100,0%
	Nein	Anzahl	94	55	18	167
		% innerhalb von Verkehrsmittel häufigsten: Fahrrad	56,3%	32,9%	10,8%	100,0%
Gesamt		Anzahl	297	72	32	401
		% innerhalb von Verkehrsmittel häufigsten: Fahrrad	74,1%	18,0%	8,0%	100,0%

Anlage 4: Kreuztabelle „Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel (Auto) * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)

Verkehrsmittel häufigsten: Auto * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

			Meinung ggü. Probejahr			Gesamt
			positiv	negativ	keine Meinung	
Verkehrsmittel häufigsten: Auto	Ja	Anzahl	44	29	7	80
		% innerhalb von Verkehrsmittel häufigsten: Auto	55,0%	36,3%	8,8%	100,0%
	Nein	Anzahl	253	43	25	321
		% innerhalb von Verkehrsmittel häufigsten: Auto	78,8%	13,4%	7,8%	100,0%
Gesamt		Anzahl	297	72	32	401
		% innerhalb von Verkehrsmittel häufigsten: Auto	74,1%	18,0%	8,0%	100,0%

Anlage 5: Kreuztabelle „Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel (ÖPNV) * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)

Verkehrsmittel häufigsten: ÖPNV * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

		Meinung ggü. Probejahr			Gesamt	
		positiv	negativ	keine Meinung		
Verkehrsmittel häufigsten: ÖPNV	Ja	Anzahl	49	26	11	86
		% innerhalb von Verkehrsmittel häufigsten: ÖPNV	57,0%	30,2%	12,8%	100,0%
	Nein	Anzahl	248	46	21	315
		% innerhalb von Verkehrsmittel häufigsten: ÖPNV	78,7%	14,6%	6,7%	100,0%
Gesamt		Anzahl	297	72	32	401
		% innerhalb von Verkehrsmittel häufigsten: ÖPNV	74,1%	18,0%	8,0%	100,0%

Anlage 6: Kreuztabelle „Grund des Weges * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Vorbefragung)

Grund des Weges * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

			Meinung ggü. Probejahr			Gesamt
			positiv	negativ	keine Meinung	
Grund des Weges	Arbeit	Anzahl	94	24	7	125
		% innerhalb von Grund des Weges	75,2%	19,2%	5,6%	100,0%
	Bildung	Anzahl	20	6	2	28
		% innerhalb von Grund des Weges	71,4%	21,4%	7,1%	100,0%
	Freizeit	Anzahl	103	38	16	157
		% innerhalb von Grund des Weges	65,6%	24,2%	10,2%	100,0%
	Einkauf	Anzahl	83	32	9	124
		% innerhalb von Grund des Weges	66,9%	25,8%	7,3%	100,0%
	Sonstiges	Anzahl	30	14	1	45
		% innerhalb von Grund des Weges	66,7%	31,1%	2,2%	100,0%
Gesamt		Anzahl	330	114	35	479
		% innerhalb von Grund des Weges	68,9%	23,8%	7,3%	100,0%

Anlage 7: Kreuztabelle „Grund des Weges * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)

Grund des Weges * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

			Meinung ggü. Probejahr			Gesamt
			positiv	negativ	keine Meinung	
Grund des Weges	Arbeit	Anzahl	72	18	4	94
		% innerhalb von Grund des Weges	76,6%	19,1%	4,3%	100,0%
	Bildung	Anzahl	26	2	3	31
		% innerhalb von Grund des Weges	83,9%	6,5%	9,7%	100,0%
	Freizeit	Anzahl	109	28	19	156
		% innerhalb von Grund des Weges	69,9%	17,9%	12,2%	100,0%
	Einkauf	Anzahl	67	19	2	88
		% innerhalb von Grund des Weges	76,1%	21,6%	2,3%	100,0%
	Sonstiges	Anzahl	23	5	4	32
		% innerhalb von Grund des Weges	71,9%	15,6%	12,5%	100,0%
Gesamt		Anzahl	297	72	32	401
		% innerhalb von Grund des Weges	74,1%	18,0%	8,0%	100,0%

Anlage 8: Kreuztabelle „Konflikterlebnis * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Vorbefragung)

Konflikt/kein Konflikt * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

			Meinung ggü. Probejahr			Gesamt
			positiv	negativ	keine Meinung	
Konflikt/kein Konflikt	Kein Konflikt erlebt	Anzahl	289	87	33	409
		% innerhalb von Konflikt/kein Konflikt	70,7%	21,3%	8,1%	100,0%
	Konflikt erlebt	Anzahl	41	27	2	70
		% innerhalb von Konflikt/kein Konflikt	58,6%	38,6%	2,9%	100,0%
Gesamt	Anzahl	330	114	35	479	
	% innerhalb von Konflikt/kein Konflikt	68,9%	23,8%	7,3%	100,0%	

Anlage 9: Kreuztabelle „Konflikterlebnis * Meinung gegenüber Probejahr“ (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)

Konflikterlebnis_dichotomisiert * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

			Meinung ggü. Probejahr			Gesamt
			positiv	negativ	keine Meinung	
Konflikterlebnis_dichotomisiert	Konflikt erlebt	Anzahl	49	22	8	79
		% innerhalb von Konflikterlebnis_dichotomisiert	62,0%	27,8%	10,1%	100,0%
	Kein Konflikt erlebt	Anzahl	248	50	24	322
		% innerhalb von Konflikterlebnis_dichotomisiert	77,0%	15,5%	7,5%	100,0%
Gesamt		Anzahl	297	72	32	401
		% innerhalb von Konflikterlebnis_dichotomisiert	74,1%	18,0%	8,0%	100,0%

Anlage 10: Kreuztabelle „Einschätzung Gefahrenpotenzial * Meinung gegenüber Probejahr“
 (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Vorbefragung)

Gefahr/keine Gefahr * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

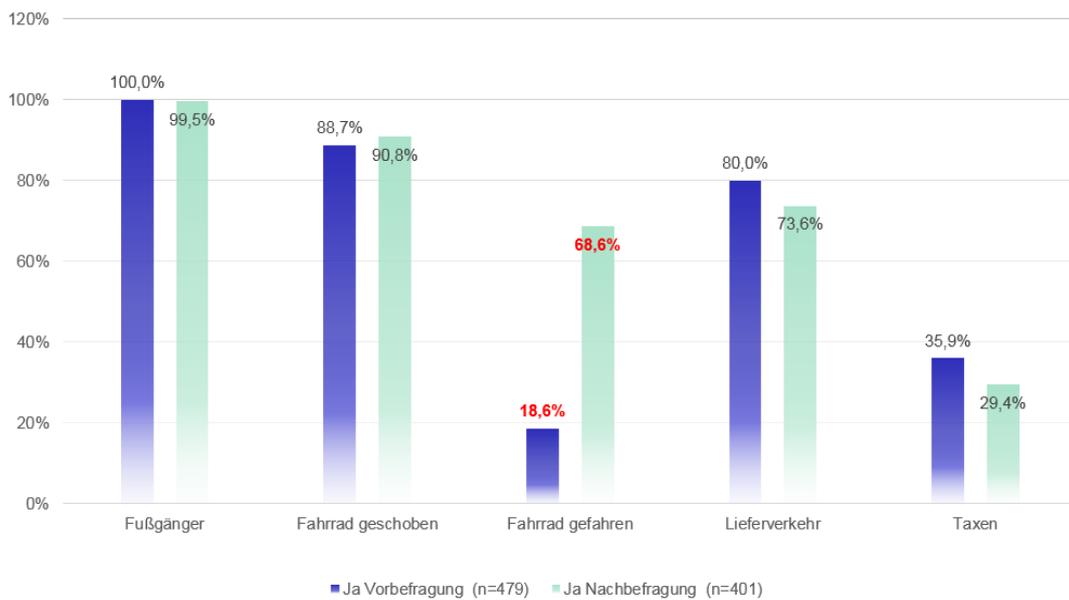
		Meinung ggü. Probejahr			Gesamt	
		positiv	negativ	keine Meinung		
Gefahr/keine Gefahr	Keine Gefahr	Anzahl	83	6	8	97
		% innerhalb von Gefahr/keine Gefahr	85,6%	6,2%	8,2%	100,0%
	Gefahr	Anzahl	247	108	27	382
		% innerhalb von Gefahr/keine Gefahr	64,7%	28,3%	7,1%	100,0%
Gesamt	Anzahl	330	114	35	479	
	% innerhalb von Gefahr/keine Gefahr	68,9%	23,8%	7,3%	100,0%	

Anlage 11: Kreuztabelle „Einschätzung Gefahrenpotenzial * Meinung gegenüber Probejahr“
 (SPSS-Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)

Einstellung: Keine Beeinträchtigung * Meinung ggü. Probejahr Kreuztabelle

			Meinung ggü. Probejahr			Gesamt
			positiv	negativ	keine Meinung	
Einstellung: Keine Beeinträchtigung	Ja	Anzahl	210	7	9	226
		% innerhalb von Einstellung: Keine Beeinträchtigung	92,9%	3,1%	4,0%	100,0%
	Nein	Anzahl	86	65	23	174
		% innerhalb von Einstellung: Keine Beeinträchtigung	49,4%	37,4%	13,2%	100,0%
	3	Anzahl	1	0	0	1
		% innerhalb von Einstellung: Keine Beeinträchtigung	100,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Gesamt		Anzahl	297	72	32	401
		% innerhalb von Einstellung: Keine Beeinträchtigung	74,1%	18,0%	8,0%	100,0%

Wer darf sich derzeit auf dem Hauptmarkt bewegen? (Fußgänger*innen/Radfahrer*innen)



Anlage 13: Häufigkeitsauswertung „Haben Sie die angebrachten Schilder gesehen?“ (SPSS-
Auswertung auf Basis eigener Daten, Nachbefragung)

		Schilder			
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	Ja	150	37,4	37,4	37,4
	Nein	251	62,6	62,6	100,0
	Gesamt	401	100,0	100,0	