



Nahmobilität im Lebensraum Stadt



**Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise in
Nordrhein-Westfalen e. V.**
Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld

www.fahrradfreundlich.nrw.de
info@fahrradfreundlich.nrw.de



Nahmobilität im Lebensraum Stadt



*Eine Veröffentlichung der AGFS –
Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise in NRW e. V.*





Nahmobilität im Lebensraum Stadt





Vorwort



2

Probieren Sie's aus!

Fragen Sie jemanden oder machen Sie sich selbst in Gedanken ein Bild: Was macht eine attraktive Stadt aus, was haben diese Städte immer gemeinsam? Ganz gleich ob Sie's lieber klein und romantisch wie in Kempen mögen, naturnah und abwechslungsreich wie in Münster: Es sind immer Städte mit hoher Lebens- und Bewegungsqualität. Und diese hohe Lebens- und Bewegungsqualität ist nicht zuletzt das Ergebnis optimaler Nahmobilitätsbedingungen für die in diesen Städten!

Ist die Förderung und Stärkung der Nahmobilität also der Schlüssel für attraktivere Städte? Unserer Meinung nach eindeutig: JA!

Wir, die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V., möchten Ihnen deshalb mit dieser Broschüre unser Leitprinzip „Nahmobilität“ ans Herz legen. Denn Nahmobilität betrifft alle Städte, ob groß oder klein. **Wir haben selbst diese Erfahrung gemacht** und wissen wovon wir reden: Köln wie Hamm, Münster oder Brühl sind AGFS-Mitglieder – insgesamt derzeit 61 Städte, Kreise und Gemeinden aus NRW, mit steigender Tendenz. Dabei ist das Thema Nahmobilität weder besonders neu noch ein alter Hut. Nahmobilität setzt an dem Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ an. Die Stadt der kurzen Wege geht davon aus, dass die Grundbedürfnisse der Stadtbewohner in einem Nahmobilitätsradius erledigt werden. Wird die Stadt größer als dieser Radius, dann bilden sich Stadtviertel als selbstständige „Städte in der Stadt“. Hier, im städtischen Binnenverkehr, ist die Nahmobilität mit mehr als 50% an allen Wegen beteiligt.



Das Konzept der Nahmobilität erweitert den Ansatz der Stadt der kurzen Wege, da Nahmobilität spezifischer, konkreter und qualitätsorientierter ist.

Wir definieren Nahmobilität als individuelle Mobilität im näheren persönlichen Umfeld und aus eigener Kraft, also zum Beispiel mit dem Fahrrad, aber auch zu Fuß, mit dem Kickboard, im Rollstuhl oder auf Inlinern.

Die „fahrrad“-freundliche AGFS erweitert damit ihr Handlungsfeld entsprechend ihrem aktuellen Leitbild in zwei Dimensionen. Zum einen gehen wir über die Betrachtung des Radverkehrs hinaus und sehen uns in der besonderen Verantwortung nicht nur für den Radverkehr, sondern für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer. Zum anderen sehen wir die **Nahmobilität nicht nur als Teil der Verkehrsplanung, sondern immer auch im Kontext von Stadt als Lebensraum.** Denn fahrradfreundliche und im erweiterten Sinne Nahmobilität fördernde Städte bergen für alle Beteiligten große Vorteile – für die Bürger, für die Wirtschaft, für die Umwelt und für unsere Städte im interkommunalen Wettbewerb.

➤ **Chancen und Potenziale der NAHMOBILITÄT**

Diese Broschüre hat sich zum Ziel gesetzt, die Chancen und Potenziale der Nahmobilität als Antwort auf den Strukturwandel und die demographische Entwicklung aufzuzeigen. Sie möchte ein neues Verständnis für die integrierte Stadt- und Verkehrsplanung wecken, die Notwendigkeit einer Förderung der Nahmobilität begründen und kommunale Ansätze für eine akzentuierte Förderung aufzeigen. Die Broschüre richtet sich damit nicht nur an die kommunalen Entscheidungsträger

in Politik und Verwaltung. Sie versteht sich gleichermaßen als Ideengeber und Planungsgrundlage für Stadt- und Verkehrsplaner, die durch ihre tägliche Arbeit die Förderung der Nahmobilität kontinuierlich unterstützen können.

Eine anregende und aufschlussreiche Lektüre wünscht die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.



6 → Demographischer Wandel, Stadtentwicklung, Nahmobilität – Warum die AGFS „Nahmobilität“ zu ihrem Leitprinzip gemacht hat

- 8 → Die Stadt als Lebensraum
- 10 → Veränderte Lebensstile und verändertes Mobilitätsverhalten

12 → Unser Leitprinzip „Nahmobilität“ ist ein Qualitätsanspruch und somit mehr als die „Stadt der kurzen Wege“

- 12 → Unser Verständnis von Nahmobilität
- 14 → Nahmobilität, der heimliche Massenverkehr
– Tendenz steigend
- 15 → Die Verkehrsträger der Nahmobilität im Profil

18 → Nahmobilität bietet weit reichende Vorteile ...

- 20 → Nahversorgung
- 21 → Naherholung
- 22 → Nahmobilität und Verkehrssicherheit
- 24 → Nahmobilität und die veränderten Mobilitätsansprüche
durch die alternde Gesellschaft
- 26 → Nahmobilität und Umwelt
- 27 → Nahmobilität und Gesundheit
- 30 → Nahmobilität als Wirtschaftsförderung und als Chance
im interkommunalen Wettbewerb



32 → Nahmobilität ganz konkret fördern: 7 Handlungsansätze für die praktische Umsetzung

- 34 → Handlungsansatz 1
Stadt und Straße: Als Lebensraum begreifen
- 36 → Handlungsansatz 2
Komfortnetze: Für Fußgänger, Radfahrer und mehr
- 38 → Handlungsansatz 3
Die barrierefreie Stadt: Kindern und Senioren mehr
Mobilitätschancen schaffen
- 40 → Handlungsansatz 4
Platz schaffen: Die Re-Privatisierung des Autoparkens
- 42 → Handlungsansatz 5
Sicherheit zuerst: Verkehrssicherheit als dauerhafte
Qualitätsaufgabe
- 44 → Handlungsansatz 6
Kooperative Verkehrsplanung und Kommunikation:
Mitreden, Mitteilen, Mitgestalten
- 46 → Handlungsansatz 7
Nahmobilität als System: Wichtige Einzelmaßnahmen zu einem
mehrwertigen Ganzen verbinden

48 → Nahmobilität als nachhaltiges und zukunftsorientiertes Leitprinzip für die Stadt- und Verkehrsplanung – und als Gesundheitsrezept!



Demographischer Wandel, Stadtentwicklung, Nahmobilität – Warum die AGFS „Nahmobilität“ zu ihrem Leitprinzip gemacht hat



Die demographische Entwicklung – der Wettbewerb um Einwohner hat bereits begonnen ...

Seit 1972 sterben in Deutschland mehr Menschen als geboren werden. Heute ist bereits jede Kindergeneration um ein Drittel kleiner als die ihrer Eltern.

Die Geburtenrate liegt bei 1,4 Kindern/Frau. Um den Bevölkerungsbestand zu sichern, wäre eine Geburtenrate von 2,1 Kindern erforderlich.

Eine schrumpfende und überalternde Bevölkerung ist die Folge. Die Bevölkerung wird bis 2050 bundesweit um 15 bis 20 % zurückgehen – trotz der jährlichen Zuwanderung.

Zudem ist bereits 2010 jeder dritte Bundesbürger über 50 Jahre alt (2035 jeder zweite!). Es fehlen schon heute über 8,5 Mio. Kinder und der damit einherge-

hende Konsumbedarf, was zu unabsehbaren negativen wirtschaftlichen Folgen führen wird.

Um die Altersstruktur der Bevölkerung von heute aufrechtzuerhalten, bräuchte Deutschland bis zum Jahre 2050 die schier unglaubliche Zahl von 188 Mio. erwerbstätiger Zuwanderer.⁽¹⁾

Verlierer der demographischen Entwicklung sind auch die Städte und Gemeinden. Auf „Leerstand Ost“ wird „Leerstand West“ folgen. So ist allein im Ruhrgebiet mit einem Rückgang der Bevölkerung in den nächsten 20 Jahren um rund 450.000 Menschen zu rechnen. Die Folgen sind Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverluste und damit eine weitere Verschärfung der Finanzkrisen der Städte durch fehlende Steuereinnahmen.

„Die Bevölkerungsentwicklung wird in den kommenden Jahrzehnten in Nord-



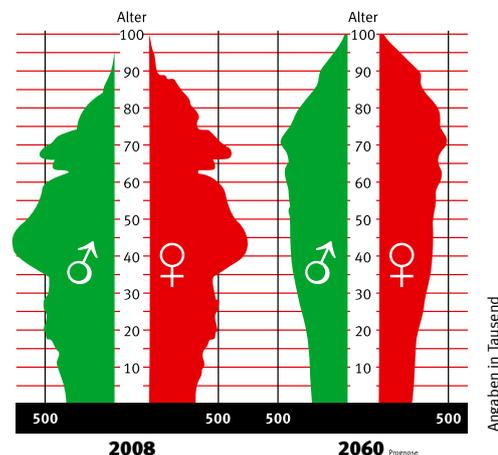
rhein-Westfalen und in ganz Deutschland zum zentralen Problem für die wirtschaftliche, infrastrukturelle und soziale Entwicklung der Gesellschaft. Sie zwingt auch die Kommunalpolitik zu grundlegend neuen Strategien.“⁽²⁾

Fazit

Die demographische Entwicklung, gekennzeichnet durch Überalterung, Kinderarmut und Bevölkerungsschwund – bei gleichzeitiger Pluralisierung der Arbeitsformen und Lebensstile –, führt auf lange Sicht unwiderruflich zu einem Konkurrenzkampf. Nicht nur zwischen Regionen, Städten und Umland, sondern auch zu einem verschärften interkommunalen Wettbewerb. Dieser – je nach Region – existenzielle Wettbewerb bezieht sich auf die Akquisition zahlungskräftiger Einwohner/junger Familien und auf die Ansiedlung zukunftsfähiger Dienstleistungs- und Wirtschaftsunternehmen. Zugleich erfordert die Schrumpfung der Städte einen neuen planerischen Umgang. Zukünftig lautet die entscheidende Frage: Welche Stadt/Gemeinde bietet ihren Bürgerinnen und

Bürgern neben einer überzeugenden lokalen Identität ein Höchstmaß an Lebensqualität und optimale Standortbedingungen für die Wirtschaft? Welche Kommune schafft es, bloße Wohnareale in urbane Lebensräume umzugestalten und eine urban-kulturelle Atmosphäre zu schaffen, die Leben, Arbeiten und Freizeit im Zusammenhang sieht? Welchen Stellenwert hat die Nahmobilität hinsichtlich der Zukunftsfähigkeit einer Stadt und was ist unter dem Leitbild „Stadt als Lebensraum“ zu verstehen?

→ **Altersstruktur der Bevölkerung in Deutschland**





➔ Die Stadt als Lebensraum

Die Menschheit zieht es in die Städte: Zum ersten Mal in der Geschichte lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. Zukunftsprognosen zufolge steigt dieser Anteil bis zum Jahr 2030 auf etwa 60 %, was einer Verdoppelung seit den 1950er Jahren entspricht. Entfielen Mitte der 1990er Jahre in Westdeutschland die Wohneigentums-Erweiterungen noch zu je 50 % auf Stadt und Land, verlagerte sich die Nachfrage seit 1998 mit heute 64 % in die Ballungsräume. Und die Tendenz ist steigend.⁽⁴⁾ Aber wie viele Menschen können die Städte vertragen, ohne dass es zu massiven Problemen kommt? Werden Ballungszentren zu Risikozonen? Sterben die Städte am Verkehrsinfarkt? Urbanität galt bisher als der positive Qualitätsbegriff für Stadtplaner. Zur Urbanität zählen Erlebnisinhalte des Stadtlebens und die „typischen“ Verhaltensweisen, die Stadt- von Landbewohnern unterscheiden. Doch eben diese Unterscheidung zwischen Stadt und Land wird künftig immer fragwürdiger, denn die

Grenzen werden immer fließender – insbesondere aufgrund der Mobilität. Die Menschen pendeln immer häufiger zwischen Citylife und Landluft, zwischen Entertainment und Entspannung. Nach einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU)⁽⁵⁾ zeichnet sich ab, dass das Einfamilienhaus seine Dominanz als Wohnleitbild verlieren wird. Der neue Wohntrend zeigt eindeutig in die Innenstädte. Dabei stehen in den Wunschvorstellungen der Bevölkerung die kurzen Wege ganz oben: zentral wohnen, wohnungsnah arbeiten, um die Ecke einkaufen, den Stadtpark vor der Haustür. Stadtparks (91 %) und Naherholungsgebiete (87 %), Restaurants (87 %) und Cafés (84 %), Fußgängerzonen (86 %) und Einkaufspassagen (83 %) stehen in der Gunst der Städter ganz oben. Inmitten von städtischem Grün wollen die Menschen Kommunikation und Kulinarisches genießen.



Aber welche Stadt kann insbesondere Familien einen angemessenen Wohnraum zu akzeptablen Preisen in innenstadtnahen Wohnquartieren bieten? So zieht es nach wie vor insbesondere junge Familien, die Eigentum suchen, an den Stadtrand. Dabei ist die Abwanderung von Familien aus stadtentwicklungspolitischer Sicht nicht erwünscht und von den Familien ebenso wenig gewollt.

In der Zukunftsgesellschaft eines langen Lebens und immer längeren Arbeitens wird Lebensqualität neu definiert: als Einheit von Wohnwert, Lohnwert und Freizeitwert. Der entscheidende (Wettbewerbs-)Faktor in der Stadt von morgen ist **LEBENSQUALITÄT** und die zentrale Frage lautet: Welche Stadt bietet mir ein Optimum an Lebens- und Bewegungsqualität?

Vor diesem Hintergrund ist eine Renaissance des urbanen Wohnens längst überfällig geworden. Neben Neugestaltung der Zentren, Neubau von Einkaufs- und Vergnügungsanlagen kommt dabei der Bewegungs- und Aufenthaltsqualität und damit der Förderung der Nahmobilität eine zentrale Bedeutung zu. Im Fokus einer gleichermaßen familien- und seniorenfreundlichen Verkehrsplanung stellen sich drei Grundansprüche an die zukünftige Stadtentwicklung: Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Das neue Leitbild unserer Städte muss lauten: „kompakt, urban, mobil und grün“.



.....> **Veränderte Lebensstile und verändertes Mobilitätsverhalten**

In der Stadt von morgen werden Senioren die größte Bevölkerungsgruppe stellen. Aber auch die steigende Lebenserwartung und die immer besser werdende Gesundheitsvorsorge werden zudem dazu führen, dass ältere Menschen immer länger gesund und mobil bleiben. Sie nehmen inzwischen wesentlich aktiver und häufiger am Straßenverkehr teil als früher. Dabei legen sie aber nicht mehr so weite Strecken zurück. Ihr Aktionsradius verringert sich von durchschnittlich 18 km im Erwerbsleben auf 5 km im Alter. Während 1995 nicht einmal jeder dritte Senior angab, regelmäßig Fahrrad zu fahren, sind es heute bereits 38 %. Ab dem 75. Lebensjahr werden zwei Drittel aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, ab dem 80. Lebensjahr sogar vier Fünftel.

Nicht nur das veränderte Mobilitätsbedürfnis der Senioren trägt zur wachsenden Bedeutung der Nahmobilität bei. Der offenkundige Wandel zur Singlegesellschaft – in manchen Großstädten übersteigen die Singlehaushalte schon heute die 50%-Marke – begünstigt einen Lebensstil, bei dem kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit angesagt sind.

Zudem wird die steigende Anzahl an Heimarbeitsplätzen zu einer Reduktion der beruflich zurückgelegten Wege führen, gleichzeitig aber die Anzahl der Freizeitwege erhöhen. Darüber hinaus gewinnen Gesundheit, Fitness und Wellness immer mehr an Bedeutung, hier insbesondere das Fahrradfahren, Walking oder Nordic-Walking.



Die zukünftige Stadt- und Verkehrsplanung muss also einerseits kinder-, familien- und seniorengerecht ausgerichtet sein und andererseits attraktive Bewegungsräume und Naherholungsbereiche in den Städten schaffen. Die Förderung der Nahmobilität ist somit die Grundvoraussetzung für die Stadt- und Verkehrsplanung der Zukunft, um den veränderten Lebensstilen und dem veränderten Mobilitätsverhalten gerecht zu werden. Denn wer die Nahmobilität fördert, schafft gleichzeitig kinder- und seniorengerechte Bedingungen, wird den gegenwärtigen demographischen Erfordernissen gerecht und schafft eine Option für eine Zukunft mit Kindern.



Unser Leitprinzip „Nahmobilität“ ist ein Qualitätsanspruch und somit mehr als die „Stadt der kurzen Wege“



Mit dem Beginn der verstärkten Radverkehrsförderung und der „Stadt der kurzen Wege“ begann in den 1980er Jahren eine Trendwende in der Verkehrspolitik. Radfahrer werden inzwischen vielerorts wieder als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer und nicht als Konkurrenz zum Kraftfahrzeugverkehr verstanden. Die „Stadt der kurzen Wege“ oder „Nahmobilität“ sind Leitbegriffe, die häufig synonym verwendet werden. Beide stehen für die konsequente

Verknüpfung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung. „Stadt der kurzen Wege“ ist jedoch vom Aussagegehalt her zu unspezifisch.

→ Unser Verständnis von Nahmobilität

Die AGFS versteht unter „Nahmobilität“ individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich vorzugsweise zu Fuß, mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (Inliner, Kickboards, Skateboards).

Die Teilnehmer stehen für aktive, wirklich automobiler (= „selbstmobiler“) und muskelbasierte Fortbewegung. Sie sind die eigentlichen „Individualverkehre“. Sie erfüllen in fast idealtypischer Weise die Ansprüche moderner, zukunftsfähiger Mobilität: nachhaltig, stadtverträglich, ressourcen- sowie energieschonend, CO₂-frei und gesund.

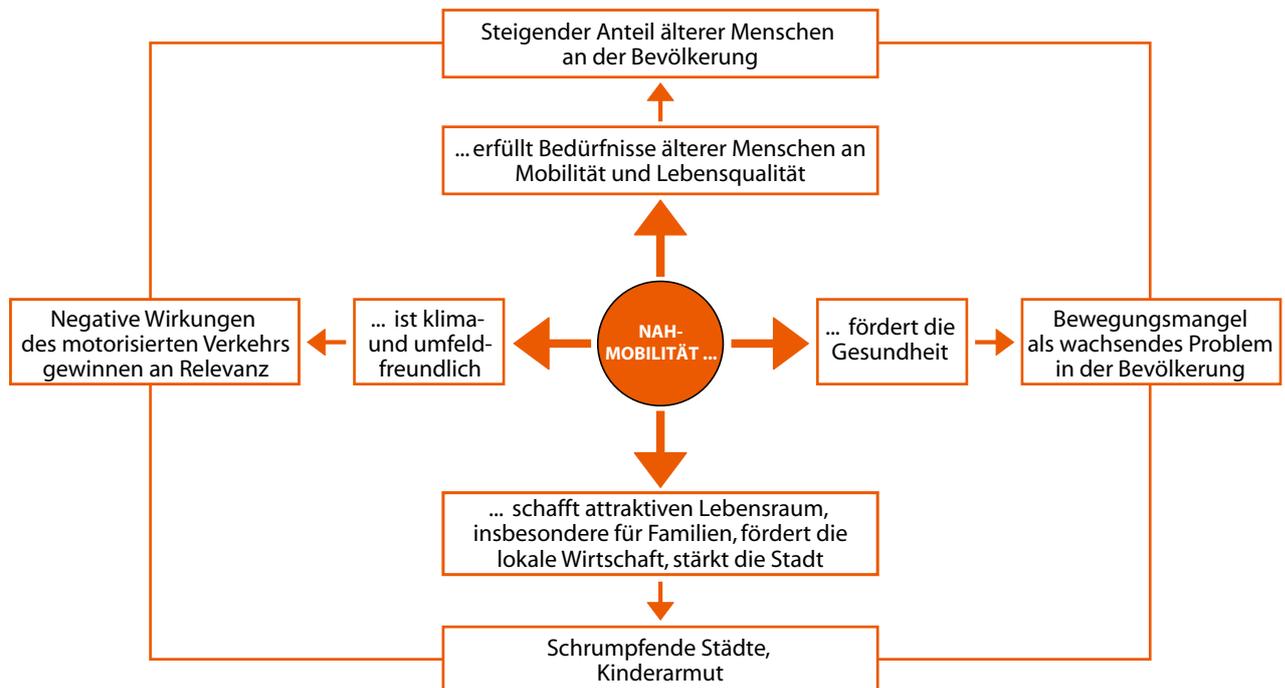
→ Exkurs:

Der Begriff „Nahmobilität“ ist vor dem Hintergrund der „Charta von Aalborg“ und des „New Urbanism“ in aktuelle Entwicklungen der Stadtplanung einzuordnen. Der Begriff „Nahmobilität“ wird in der Schweiz als „Langsamverkehr“ bezeichnet oder international als „active transport“ oder als „human powered mobility“. ←



Darüber hinaus beinhaltet „Nahmobilität“ für uns, die Mitglieder der AGFS, auch einen besonderen Qualitätsanspruch: Wir wollen die Gruppe der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer – insbesondere die Belange der Kinder, Familien und Senioren – besonders fördern und hierfür großzügig dimensionierte Aufenthalts- und Bewegungsflä-

chen mit hoher Gestaltqualität schaffen. Denn die Straße im Lebensraum Stadt ist nicht nur Bewegungsraum, sondern auch und gerade Aufenthaltsraum und erfüllt vielfältige soziale Funktionen. Die unten stehende Grafik verdeutlicht den Wirkungszusammenhang der Nahmobilität.





.....> **Nahmobilität, der heimliche Massenverkehr – Tendenz steigend**

Die Nahmobilität (NM) ist mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine der drei großen Verkehrsteilnehmergruppen, deren Ansprüche bei Stadt- und Verkehrsplanung gleichberechtigt zu berücksichtigen sind. Die Nahmobilität stellt dabei – auf Gesamtdeutschland bezogen – nach dem MIV und weit vor dem ÖPNV die zweitstärkste Verkehrsteilnehmergruppe dar. Mehr noch: Im städtischen Gesamtverkehr und vor allem im Binnenverkehr erreicht die Nahmobilität oftmals Anteile

von mehr als 50 % bei der Verkehrsmittelwahl (Anzahl der Wege pro Tag pro Einwohner) und übertrifft damit den MIV. Betrachtet man ausschließlich den Binnenverkehr, also die Verkehre, die zugleich Quelle und Ziel im Stadtraum haben, so stellt die Nahmobilität sogar die mit Abstand größte Verkehrsteilnehmergruppe dar. Im Zuge des demographischen Wandels, aber auch in Verbindung mit den Megatrends Gesundheit und Wellness ist mit einer deutlichen Zunahme der Nahmobilität zu rechnen.



→ Die Verkehrsträger der Nahmobilität im Profil

Fußgänger

Die Fußgänger stellen den mengenmäßig größten Anteil an der Nahmobilität. Dieser wird in seiner Bedeutung immer noch unterschätzt. Denn ohne Fußgängerverkehr im Vor- oder Nachgang würde es auch keine anderen Verkehrsformen geben: Jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg. Planungen für den Fußgängerverkehr sind daher existenzielle Voraussetzungen für einen funktionierenden Öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Zudem bleibt häufig unbeachtet, dass mehr als die Hälfte aller Wege bis zu 2 km Länge ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden. Der Anteil des Fußverkehrs an allen Wegen beträgt bundesweit 24 % und liegt damit weit vor den Anteilen des ÖV mit 9 % und des Radverkehrs mit 10 %.⁽⁶⁾

Und: Zufußgehen ist die sozialste Art der Mobilität, sie steht nahezu jedem jederzeit zur Verfügung, verursacht keine Emissionen und verbraucht wenig Fläche. Die hohe Bedeutung und die deutlichen Vorteile des Fußverkehrs stehen jedoch in einem krassen Missverhältnis zur gebauten Realität. Vielfach stehen Fußgängern nur noch Restflächen zur Verfügung. Komfortable und sichere Wegenetze mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität sind eher selten. Der Fußgänger kann zu Recht als vergessener Verkehrsteilnehmer bezeichnet werden.

Fahrrad

Dem Fahrradverkehr kommt im Rahmen der Nahmobilität eine besondere Stellung zu, da auch größere Distanzen aus eigener Kraft schnell zurückgelegt werden können und zudem jedes Ziel individuell angefahren werden kann. Obwohl er mengenmäßig nicht die gleiche Bedeutung hat wie der Fußgängerverkehr rangiert der Radverkehr bundesweit gleichauf mit dem ÖV. Im Binnenverkehr

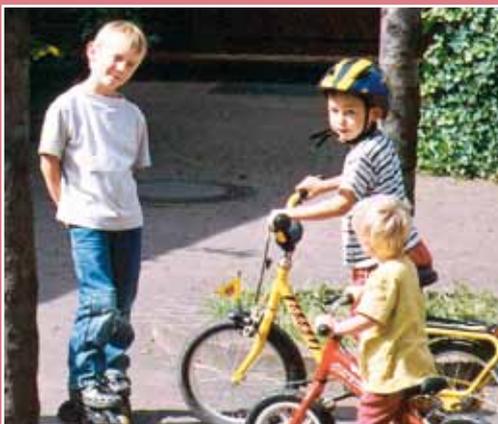


werden sogar weitaus mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt als mit dem öffentlichen Verkehr. Im Spektrum der Nahmobilität ist zwar der Fußgängerverkehr mit rund 25 bis 30 % – in Innenstädten sogar bis zu 65 % – dem Fahrradverkehr mit rund 15 bis 25 % deutlich überlegen. Dennoch, strategisch betrachtet bleibt der Radverkehr der wichtigste Aktivposten, wenn es um eine Veränderung des Modal-Splits geht. Das Fahrrad hat im Rahmen der Nahmobilität den weitesten Aktionsradius und das größte Substitutionspotenzial, wenn es um die Verlagerung von Kfz-Verkehr geht. Außerdem liegt die Stärke des Fahrrades in seiner flexiblen Einsatzweise im Kurzstreckenverkehr mit deutlichem Zeitvorteil gegenüber dem MIV und dem ÖV. Ein weiterer Vorteil ist seine hohe Verfügbarkeit, denn statistisch gesehen verfügt jeder Haushalt in Deutschland über 1,8 Fahrräder.

Inliner

Die Zahl der Inliner in Deutschland wird mittlerweile auf 12 bis 15 Millionen geschätzt. Inlinern kommt aber insbesondere im Rahmen der Freizeitmobilität und der sportlichen Betätigung eine wachsende Bedeutung zu. Inliner stellen gegenüber Fußgängern und Radfahrern höhere Ansprüche an die Verkehrswege, insbesondere hinsichtlich Oberflächenbeschaffenheit und Dimensionierung. Stimmen die Rahmenbedingungen, können mit Inlinern ähnliche Distanzen in ähnlicher Zeit wie mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.





Skateboard/Kickboard

Das Skateboard gilt bei der Jugend immer noch bzw. wieder als Kultobjekt. Kickboards haben sich inzwischen teilweise als Verkehrsmittel etabliert. Im Alltag findet es insbesondere als idealer Zubringer zum ÖV vermehrt Verwendung.

Neue Formen

Die Inline-Skates haben inzwischen die althergebrachten Rollschuhe und auch die Skater der 1970er Jahre abgelöst. Aber die Entwicklung ist noch nicht zu Ende. Schon wartet die Industrie mit neuen Ideen auf. Beispiele hierfür sind Heelys, Pliws, Skorpions oder easy-glider.

Heelys heißen die Schuhe mit den zwei eingebauten Rollen, die sich bei Bedarf ein- und ausklappen lassen. So erspart man sich das lästige Anschnallen der Inliner und ein zweites paar Schuhe. Pliws hingegen sind Rollen, die im Fersebereich unter den Schuh geschnallt werden und auf denen sich sanft dahingleiten lässt.

Ausblick

Inliner, Kickboarder, Skater und andere Rollerarten haben zwar keine Relevanz für den Modal-Split. Dennoch sollten auch ihre Erfordernisse und (Flächen-) Ansprüche stärker in das Blickfeld der Verkehrsplanung gestellt werden, zumal die Freizeitverkehre immer wichtiger werden.



Pliws



easy-glider



Skorpions



Nahmobilität bietet weit reichende Vorteile ...

... für die **Gesellschaft**, für die **Wirtschaft**, für unsere **Umwelt**, für die **Stadt!**

Ein nach den Leitprinzipien der Nahmobilität gestalteter Stadtraum hat für die **Gesellschaft** vielfältige Vorteile. Ganz direkt für jeden einzelnen Bürger, wenn es um die Aspekte Gesundheit/Fitness, Sicherheit, Komfort, Erreichbarkeit und Barrierefreiheit geht. Nahmobilität hat aber auch langfristig für uns einen hohen Nutzen, angefangen bei der Gestaltqualität unseres Lebensraumes, der Aufenthaltsqualität, dem Freizeitwert, dem Wohnwert und nicht zu vergessen in



hohem Maße für unser aller Gesundheit! Auch im Zuge der immer älter werdenden Gesellschaft bietet Nahmobilität neue Chancen, den veränderten Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden.

Das weiß auch die **Wirtschaft** zu schätzen. Denn da, wo Menschen gerne wohnen, dorthin lassen sich auch die umworbenen Fachkräfte mit ihren jungen Familien locken. Darüber freut sich wiederum der Einzelhandel genauso wie die Freizeitbranche.

Hohe Lebensqualität in einer Stadt beeinflusst maßgeblich die Standortentscheidung von Betrieben.



Gerade in dem Bezugsfeld aus Familienfreundlichkeit, Wohnwert, Lohnwert und Freizeitwert ist es von besonderem Vorteil, dass Nahmobilität in höchstem Maße **umweltschonend** ist. Mehr noch: In der aktuellen Klimadiskussion ist die energie- und ressourcensparende, nachhaltige Nahmobilität von besonderem Wert.

Nahmobilität ist nicht nur für die Gesellschaft gut, sondern auch **für die Stadt!** Nahmobilität kann zu deutlich geringeren Kosten unterhalten werden als die Verkehrsinfrastruktur für den Pkw-Verkehr und den ÖPNV.

Und wenn zudem Nahmobilität dem Bevölkerungsrückgang in der eigenen Stadt durch den Zuzug junger Familien entgegenwirkt, so ist dies ein nicht hoch genug einzuschätzender Vorteil im interkommunalen Wettbewerb.

Ein nutzergerecht dimensioniertes Wegenetz mit hochwertiger Gestaltung und Begrünung ist immer eine Visitenkarte für eine Stadt.



➔ Nahversorgung

Nahmobilität spielt eine wichtige Rolle zur Sicherung der Nahversorgung und Naherholung.

Insbesondere ältere Menschen sind in ihren Aktivitäten stark auf den Wohnort fokussiert und das Z Fußgehen ist ihre wichtigste Fortbewegungsart. Und je älter sie werden, desto mehr.

Aber nicht nur für ältere Menschen, auch für berufstätige Frauen mit Kindern spielt der Nahraum eine herausragende Rolle. „58 % all ihrer zurückgelegten Wege entfallen auf die Haus- und Familienarbeit. Dabei werden überwiegend kurze Fußwege unternommen, die zu 70 % in den direkten Nahraum“⁽⁷⁾ führen – oft mit dem Kinderwagen oder dem Fahrrad mit Kinderanhänger.

Die Nahversorgung hat eine wichtige soziale Funktion im Nahbereich der Wohnstandorte. Einkaufsmöglichkeiten im direkten Wohnumfeld bieten weniger mobilen Menschen oder Menschen ohne Auto die Chance, in Wohnungsnähe ihre Grundversorgungen zu erledigen. Untersuchungen zeigen, dass bis zu einer Entfernung von 1.000 m die Mehrheit zu Fuß geht.⁽⁸⁾

Die bestmögliche Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen wird durch ein differenziertes Warenangebot erreicht. Neben einem zwingend vorhandenen Lebensmittelmarkt zählen zu den Nahversorgungseinrichtungen auch die wichtigsten Dienstleistungen, wie Geldinstitut, Post, Apotheke etc. Wichtige Voraussetzung für eine funktionierende Nahversorgung ist eine gute Erreichbarkeit. Um diese herzustellen, ist ein verstärkter Ausbau des Rad- und Fußverkehrsnetzes mit der Einrichtung dezentraler Abstellanlagen von ebenso zentraler Bedeutung wie die Überwachung des ruhenden Verkehrs.



Zur Sicherung der Nahversorgung sind weiter gehende lokale und regionale Strategien notwendig (Einzelhandels-erlass etc.), die öffentliche Steuerung ist von übergeordneten Rahmenbedin- gungen abhängig (z. B. Trend zur Großflä- chigkeit). Nahmobilität bietet aber beste Möglichkeiten, eine gute Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren zu erzielen und damit eine langfristige Nahversor- gung zu sichern.

→ Naherholung

Wenn der Weg von A nach B nicht mehr nur Mittel zum Zweck ist, sondern der Weg selbst wieder Attraktivität besitzt, dann bietet Stadtraum auch Freizeitwert. Dann wird der Gang zum Markt wieder zum Erlebnis statt zum lästigen Ärger- nis. Dann beginnt Naherholung vor der Haustür.

Und dass dies keine romantische Fan- tasie ist, sieht man an den attraktiven Stadtvierteln von Krefeld, Münster oder Bonn – hier werden Gestaltqualität, Auf-

enthaltsqualität, Freizeitwert und Naher- holung zu einem Mehr an Wohnwert und damit zu einer wertvollen Aufwertung des Stadtraumes.

Naherholung beginnt bereits vor der Haustür. Durch hohe Attraktivität lädt die Straße zum Aufhalten, Begegnen und zum Verbringen der Freizeit ein. Die Straße muss nicht nur die Abwicklung des Verkehrs ermöglichen. Nicht nur große Parks und Plätze haben eine zen- trale Bedeutung für Naherholung, son- dern vielmehr wohnungsnahe Freiräume, die schnell erreichbar sind. Naherholung im „Erlebnisraum Stadt“ bedeutet die Vernetzung vorhandener Grünanlagen mit den urbanen Freiräumen, das heißt ein zusammenhängendes „grünes“ Fuß- und Radwegenetz, das City, Wohnge- biete, Park und Grünanlagen miteinan- der verbindet.



➔ Nahmobilität und Verkehrssicherheit

Nahmobilität wirkt der erhöhten Unfallgefahr von Senioren und Kindern entgegen.

Sicherheit ist ein wichtiges Handlungsfeld in der Verkehrsplanung. Deshalb ist es der unmittelbarste Vorteil und direkteste Nutzen der Nahmobilität, dass entsprechend gestaltete Bewegungs- und Aufenthaltsflächen insbesondere für jene ein deutliches Mehr an Verkehrssicherheit bringen, die auf Nahmobilität angewiesen sind und zugleich die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer darstellen: Kinder und Senioren. Das Queren der Straße war bei 80 % der verunfallten Fußgänger und bei 60 % der verunfallten Radfahrer der Hintergrund des Unfalls.

Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, ist für Senioren beinahe dreimal so hoch wie bei den 18- bis 64-Jährigen. Nach Aussagen des Statistischen Bundesamtes war 2007 fast die Hälfte aller getöteten Fahrradfahrer und Fußgänger mindestens 65 Jahre alt. Insgesamt ist die Zahl der verunglückten Senioren in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Und der demographische Wandel wird diesen Trend weiter fortsetzen.

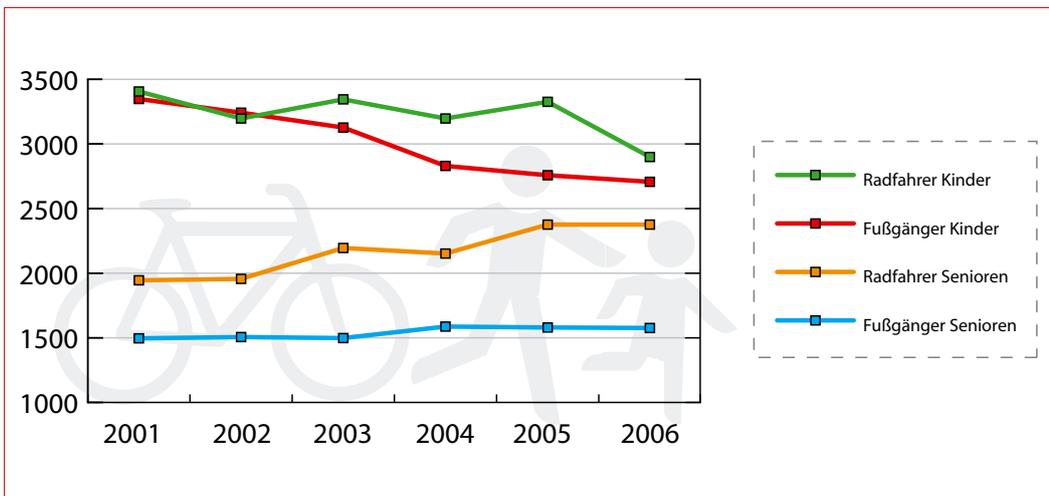
Und auch wenn die Zahl der verunglückten Kinder im Straßenverkehr in absoluten Zahlen rückläufig ist, so muss auch gesehen werden, dass sie auch immer seltener selbstständig am Verkehr teilnehmen. Das heißt, gemessen an der Zeit, die sie auf der Straße verbringen, verunglücken sie heute sogar deutlich öfter als vor 30 Jahren: als Fußgänger doppelt so oft, als Radfahrer sogar fast viermal so häufig.



Die Stärkung der Nahmobilität kann diesen Entwicklungen entgegenwirken. Insbesondere im Nahbereich bedeutet die Zunahme des Fuß- und Radverkehrs einen Gewinn für die Verkehrssicherheit. Wie eine Evaluation der AGFS zeigte, nimmt das relative Unfallrisiko des einzelnen Radfahrers bei starkem Radverkehr innerorts ab.

Eine qualitativ hochwertige Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer schafft nicht nur die Voraussetzung, dass auch wieder mehr Kinder eigenständig am Verkehr teilnehmen. Sie ist auch die beste Investition in die Verkehrssicherheit und kommt allen Verkehrsteilnehmern zugute.

→ Graphik Entwicklung Radfahrer-/Fußgänger-Unfallzahlen bezogen auf Altersgruppen (Kinder/Senioren)



(9)

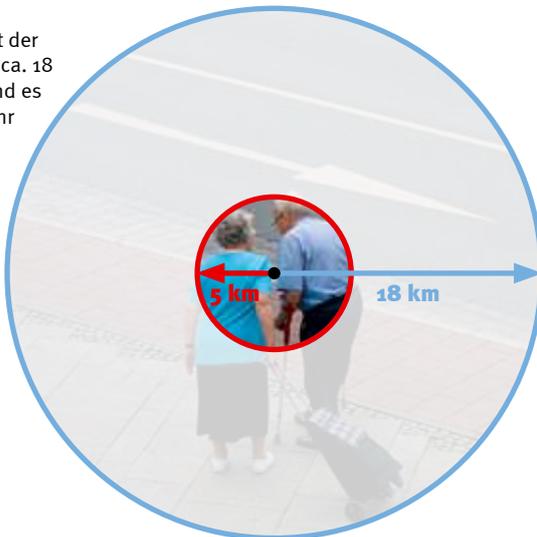


→ **Nahmobilität und die veränderten Mobilitätsansprüche durch die alternde Gesellschaft**

Die Bevölkerung in Deutschland altert und schrumpft. Die Alterspyramide wird sich umdrehen. Bereits 2035 wird mehr als die Hälfte der Bevölkerung über 50 Jahre alt sein und 2050 wird jeder dritte Deutsche sogar älter als 75 Jahre sein. Wie werden wir uns im Alter bewegen, einkaufen, Freunde und Kinder besuchen?

Die Zukunft:

Mit dem Alter sinkt der Aktionsradius von ca. 18 auf etwa 5 km – und es werden immer mehr Menschen, die es betrifft!



Senioren möchten so lange wie möglich (auto) mobil bleiben. Wer noch selbst Auto fährt, wird versuchen, altersbedingte Defizite durch einen mehr defensiven Fahrstil zu kompensieren. Und spätestens ab dem 75. Lebensjahr werden zwei Drittel aller Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt. Ab dem 80. Lebensjahr sogar vier Fünftel.

Ganz wichtig:

Im Alter reduziert sich der Aktionsradius, den der Erwerbstätige hat, von durchschnittlich 18 km auf 5 km. Das heißt: Im Alter sind vorrangig Nahmobilität, Nahversorgung, Naherholung gefragt. Sie sind die Parameter bei der Stadt- und Verkehrsplanung, die vorrangig den Mobilitätsbedürfnissen einer alternden Gesellschaft – aber auch Familien mit Kindern – entgegenkommen.



Die heutige Situation in vielen Städten und Gemeinden ist dagegen geprägt von überbordendem Kfz-Verkehr, einer zunehmenden Komplexität des Verkehrsgeschehens und einer Zentralisierung wichtiger Dienstleistungen. Kein Wunder, dass sich viele Ältere im Straßenverkehr überfordert und in ihrer Mobilität eingeschränkt fühlen und manche sich nur noch ungerne auf die Straße, geschweige denn über die Straße trauen. Altersgerechte Nahmobilitätsstrukturen im Sinne komfortabler und sicherer Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für das Gehen und Radfahren bedeuten für alte Menschen ein Stück Lebensqualität und sichern ihre Teilnahme am gesellschaft-

lichen Leben. Gerade in der heutigen Zeit, in der Familie, Verwandte und Freunde nicht mehr in der Nachbarschaft wohnen, wird eigenständige Mobilität der Alten zunehmend wichtiger. Kurze, direkte Wege und sichere Querungsstellen, Barrierefreiheit, eine Verlangsamung des wohnungsnahen Kfz-Verkehrs, eine bessere Sichtbarkeit der Verkehrsräume und nicht zuletzt eine differenzierende, anregende Gestaltung der Wege und des Wohnumfeldes sind Voraussetzungen für Lebensqualität und eigenständige Mobilität bis ins hohe Alter.



➔ Nahmobilität und Umwelt

Umwelt: ein „angestaubtes“ Thema? In der aktuellen Studie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit steht der Umweltschutz auf der Rangliste der wichtigsten Probleme Deutschlands auf Platz 2. Die anhaltende Klimadiskussion trägt in einem breiten gesellschaftlichen Diskurs dazu bei, über Lösungsmöglichkeiten hinsichtlich einer weiteren CO₂-Reduktion nachzudenken. Der Anteil des Kfz-Verkehrs an den CO₂-Emissionen beträgt heute in Deutschland 20%. Besonders dem Pkw kommt dabei eine große Bedeutung bei der Verringerung der CO₂-Emissionen zu.⁽¹⁰⁾ Er ist nicht nur für einen Großteil der CO₂-Emissionen verantwortlich, er trägt auch ganz entscheidend zur Feinstaubbelastung bei. Zwar sind die CO₂-Emissionen seit ihrem Höchststand im Jahr 1999 rückläufig, und die Feinstaub-

konzentrationen zeigen über die Jahre 2000-2008 einen abnehmenden Trend, die Emissionsminderungen hätten aber größer ausfallen können, wenn nicht das Verkehrsaufkommen insgesamt, das heißt der Fahrzeugbestand und die jährlichen Fahrleistungen, gestiegen wären.⁽¹¹⁾

Es stellt sich also die Frage: Welche Relevanz hat Nahmobilität für die Umwelt? Würden z. B. die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter 5 km mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt, könnten damit jährlich bundesweit über 4,5 Mio. Tonnen CO₂ eingespart werden. Das ist so viel wie der jährliche CO₂-Verbrauch aller Privathaushalte in Berlin. Als konkretes Beispiel kann die Stadt Troisdorf genannt werden. Nach gezielten Maßnahmen stieg dort die Fahrradnutzung in acht Jahren von 16% auf 21%. Das entspricht einem Plus von 30%. Gleichzeitig sanken die Pkw-Fahrten um 10%.



Der Radverkehr ist jedoch nur eine Seite der Nahmobilität. Rechnet man die Möglichkeiten des Zuzußgehens hinzu, dann kommt man auf ein Reduktionspotenzial, das deutlich über 20 % liegt. Nahmobilität setzt dort an, wo die Schadstoffbelastung beim Kfz-Verkehr überproportional hoch und die Wirkung des Katalysators deutlich eingeschränkt ist: im Kurzstreckenbereich. Insofern kann die Förderung der Nahmobilität zu einem wichtigen Instrument werden, wenn es um Schadstoffe und Klimaschutz geht. Zudem wirkt sie dem Flächenverbrauch entgegen.

→ Nahmobilität und Gesundheit

Da Bürgersteige oftmals nur noch Alibi charakter haben, macht Flanieren oder Zuzußgehen in der Stadt oft keinen Spaß.

Außerdem fehlt in der Regel die Vernetzung. Obwohl Fußgänger im Modal-Split hinter dem Autoverkehr (58 %) die Nr. 2 sind (23 %), stehen sie in der Wertehierarchie an letzter Stelle. Ihre stark defizitäre Verkehrsinfrastruktur ist z. T. auch dafür verantwortlich, dass max. 10 bis 20 % der Bevölkerung nur jene körperliche Minimalbeanspruchung erreichen, die der Gesundheit dient. Die Burdastiftung schätzt in einer Studie, dass rund ein Drittel der gesamten jährlichen Krankenkassenausgaben von rd. 157 Mrd. Euro auf das Konto von Krankheiten geht, die von Übergewicht, Fehlernährung und Bewegungsmangel verursacht werden.⁽¹²⁾ Drastisch zeigt sich dies bei den Kindern: 60 % der Schulanfänger



haben Haltungsschäden und 40 % weisen ein schwaches Herz-Kreislauf-System auf. Auch ist bekannt, dass viele Krankheitsprozesse, die wir bisher dem Altern zugeschrieben haben, in Wirklichkeit auf Bewegungsmangel beruhen. Dabei könnte – neuen Forschungen zufolge – regelmäßige Bewegung im Alltag wahre Wunder bewirken. Tägliche Bewegung – Mindestanforderung 30 Minuten – z. B. in Form etwas schnelleren Gehens bewirkt folgende Effekte:

- Neue Zellen entstehen in Organen und Geweben.
- In Verbindung mit geistiger Aktivität führt körperliche Bewegung auch zur Neubildung von Nervenzellen im Gehirn (Neurogenese).
- Bewegung kann sogar nicht nur gesundmachende Zellen im Körper wachsen lassen, sondern auch Krankheitsverläufe umkehren.⁽¹³⁾

Kurzum: Körperlicher Bewegung wird aktive „Heilkraft“ zugesprochen. Seit langem ist zudem bekannt, dass der tägliche kurze Weg mit dem Fahrrad zur Arbeit das Risiko einer Herz-Kreislauf-Erkrankung um das 20-Fache vermindert, das Immunsystem nachhaltig gestärkt wird, die Gefahr eines Schlaganfalls signifikant sinkt sowie Blutfette, Bluthochdruck und Krebsrisiko vermindert werden – ganz abgesehen von der Gewichtsreduktion und der Stärkung des gesamten Bewegungsapparates.



„Die Nahmobilität ist Gesundheitsprogramm.“

Die Nahmobilität ist somit auch ein Gesundheitsprogramm. Es ist erwiesen, dass Menschen, die in ihrer Nachbarschaft Geschäfte, Schulen, Freunde und Freizeiteinrichtungen gut zu Fuß oder per Fahrrad erreichen können, ihr Auto doppelt so häufig in der Garage lassen. Eine flächenhaft wirksame fußgänger- und fahrradfreundliche Infrastruktur würde sich im Vergleich zu den wenig beachteten öffentlichen Gesundheitsprogrammen geradezu signifikant positiv auf die Gesundheit – und damit auch die Folgekosten – auswirken.

In keinem anderen Handlungsfeld der Verkehrsplanung lassen sich persönlicher Nutzen (Gesundheit, Fitness) und gesellschaftlicher Nutzen (Verkehrsentlastung, Klimaschutz, Folgekosten) so vorteilhaft verbinden, wie das bei der Nahmobilität der Fall ist.

Was tun?

Das Infobüro Prävention des Bundesministeriums für Gesundheit empfiehlt, 3.000 Schritte pro Tag extra zu gehen. Das entspricht etwa einer Strecke von 2,4 km. Unter www.die-praevention.de hat das Ministerium eine Online-Community gegründet, an der man sich beteiligen kann.

→ Eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt stößt in der Bevölkerung auf eine sehr hohe positive Resonanz. Bei einer repräsentativen Befragung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wünschten sich 76 % der Befragten, dass dem Fahrradverkehr mehr Platz zur Verfügung gestellt wird, und 81 % wünschten sich mehr Raum für den Fußgänger.⁽¹⁴⁾ ←



➔ Nahmobilität als Wirtschaftsförderung und als Chance im interkommunalen Wettbewerb

Nahmobilität stärkt und profiliert den Wirtschaftsstandort Stadt, ob es um Einzelhandel, Tourismus oder um Fachkräfte geht.

Gerade der Einzelhandel in Stadtteilzentren und Nahversorgungszentren lebt nicht nur von Autokunden, sondern auch von Kunden, die im Nahbereich wohnen oder arbeiten. Rund die Hälfte aller Einkaufswege in den Städten ist kürzer als 1 km, etwa zwei Drittel sind kürzer als 3 km. Die Förderung der Nahmobilität kann daher als Baustein zur Wirtschaftsförderung für den lokalen Einzelhandel angesehen werden. Aber auch die Gastronomie profitiert laut Untersuchungen von Fußgängern und Radfahrern stärker als von Autokunden.

Aber auch die Stadt bzw. die Stadtviertel als Ganzes gewinnen: Ist es doch die vielschichtige, abwechslungsreiche, örtliche Mischung der mit der Stadt verbundenen Einzelhändler, die das

Gesicht einer Stadt oder eines Stadtviertels prägen und nicht der Filialist auf der grünen Wiese.

Zudem boomt der Fahrradtourismus und stellt damit einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor in Deutschland dar. Der Fahrradtourismus verbindet in geradezu idealer Weise das Bedürfnis nach individueller Mobilität mit den Aspekten der Gesundheitsvorsorge und der Fitness. Gerade in Zeiten, da der Jahresurlaub an Bedeutung verliert und der Trend hin zu mehreren kleinen Kurzurlaube und spontanen Freizeitaktivitäten geht, ist das Thema Tourismus und Naherholung mit dem Fahrrad von stetig steigender wirtschaftlicher Bedeutung. Rund 25 % der Deutschen nutzen in den Ferien das Fahrrad.⁽¹⁵⁾

Zu guter Letzt: Ein nahmobilitätsfreundlicher Standort hilft der Wirtschaft bei der Anwerbung von überregional gesuchten Fachkräften. Diese hoch qualifizierten, umworbene und, ganz gleich wo, gut bis hoch bezahlten Leistungsträger treffen ihre Entscheidung – für sich und ihre Familie – verstärkt nach dem Wohnwert.



„Nahmobilität stärkt
den Wirtschafts-
standort Stadt.“

Fazit

Die konsequente Förderung
der Nahmobilität

- reduziert Verkehrsbelastungen,
- reduziert Schadstoff-
und Lärmbelastung,
- reduziert Flächenverbrauch
und Flächenversiegelung,
- reduziert Unfälle,
- führt zu kinder- und senioren-
freundlichen Lebensräumen,
- verbessert die Lebensqualität,
- fördert die Gesundheit,
- bindet Einwohner, Wirtschaft
und Arbeitsplätze und
- verbessert die Chancen im
interkommunalen Wettbewerb.

Damit ist das Leitprinzip Nahmobilität
die zukunftsorientierte Antwort auf
den Strukturwandel und die demo-
graphische Entwicklung ...

... und beinhaltet einen hohen Spaß-
und Gesundheitsfaktor für Jung und Alt,
in Alltag und Freizeit gleichermaßen!



Nahmobilität ganz konkret fördern: 7 Handlungsansätze für die praktische Umsetzung

Die Städte und Gemeinden in Deutschland stehen vor oder befinden sich bereits in einem fundamentalen Umbruch, der durch folgende Entwicklungen gekennzeichnet ist:

- **Ökonomischer Wandel von der klassischen Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissenschaftsgesellschaft**
- **Demographischer Wandel, gekennzeichnet durch die Pole „Kinderarmut“ und „Überalterung“**
- **Pluralisierung und Differenzierung von Lebens- und Arbeitsstilen**
- **Klimawandel**

Der Strukturwandel zwingt die Kommunen zu neuen Handlungskonzepten, um sich in dem anstehenden interkommunalen Wettbewerb um Einwohner und Arbeitsplätze behaupten zu können. Nur die Kommunen, die zukünftig attraktive Wohn-, Freizeit- und Gewerbestandorte sind, werden auch auf Dauer ihre Existenz sichern.

Vor diesem Hintergrund bekommt das Thema „Wohnen und Leben in der Stadt“ einen neuen Stellenwert. Aktuelle Studien sehen das Ende der Suburbanisierung und belegen einen neuen „Trend zum Innenstadtwohnen“. Auch und gerade Familien sowie ältere Menschen sehen ihre Zukunft wieder in und mit der Stadt. Urbanität ist zum Leitbild und Wettbewerbsfaktor einer nachhaltigen Stadtentwicklung geworden.





Eine neue Stadtqualität ist daher gefragt, die gleichzeitig eine Chance für die Renaissance der Innenstädte eröffnet und die Potenziale der Nahmobilität aktiviert. Diese neue Standortqualität für Kommunen heißt: Kinder-, Senioren- und Familienfreundlichkeit. Für diese Personengruppen sind Erreichbarkeit, Sicherheit und Bewegungskomfort die zentralen Planungsparameter; für sie ist „der Weg wichtiger als das Ziel“, also Stadt als Lebens- und Bewegungsraum. Wie dieses Ziel erreicht wird, zeigen die folgenden 7 Handlungsansätze.



Handlungsansatz 1

→ Stadt und Straße: Als Lebensraum begreifen

Die Förderung von Nahmobilität kann nicht nur isoliert im verkehrlichen Kontext gesehen werden. Verkehrsprobleme sind zumeist auch Ausdruck und damit erst die Folge von Flächennutzungsproblemen. Nahmobilität bedingt daher die Schaffung geeigneter Siedlungsstrukturen und Standortqualität ganz im Sinne von Stadt als Lebensraum.

Das bedeutet:

- Eine baulich-räumliche Nutzungsmischung auf Quartiersebene
- Kompakte bauliche Strukturen mit hohem Wohnwert und einer „verträglichen Dichte“
- Ausgewogene Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit
- Erreichbarkeit, Wahlfreiheit und Chancengleichheit für alle Verkehrsmittel
- Kurze vernetzte Wege zwischen Wohnung und anderen Funktionsbereichen
- Hochwertige, wohnungsbezogene Freizeit- und Naherholungsangebote
- Großzügig dimensionierte, barrierefreie Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Nahmobilität





Die Leitidee „Stadt als Lebensraum“ bedingt einen Paradigmenwechsel in der Straßenplanung. Straßen sind neben der Architektur wichtiger und prägender Bestandteil der Stadt und mehr als nur Verkehrsraum: Sie sind Raum für Aufenthalt, Treffen, Kommunikation und Spiel. Straßenräume prägen durch ihre Gestaltung und Lebendigkeit die Qualität eines Wohnviertels und damit das Erscheinungsbild einer Straße. Straßen und Plätze identifizieren Städte und sind damit gleichsam „Visitenkarten“. Hinzu kommt: Die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse einer älter werdenden Gesellschaft, ein verändertes Freizeitverhalten und ein neues Gesundheitsbewusstsein zeigen auf, dass in Zukunft „Nahmobilität – Nahversorgung – Naherholung“ die entscheidenden Planungsparameter für die Ausgestaltung der Straßenräume bilden. Verkehrsfunktion und Sozialfunktion der Straßen sind mindestens als gleichrangig anzusehen.

Eine Straße gewinnt in ihrer Lebendigkeit und Attraktivität im Wesentlichen durch

Fußgänger. Sie sind es, die Urbanität erzeugen. Deshalb kommt bei der Straßenaufteilung der Dimensionierung der Gehwege eine entscheidende Bedeutung zu. So ist zu gewährleisten, dass für alle Altersgruppen sowohl ausreichend Bewegungsfläche als auch Aufenthaltsraum zur Verfügung steht. Einzuhalten ist eine Dreiteilung des Straßenraumes: Seitenraum, Fahrbahn, Seitenraum etwa im Verhältnis 3 : 4 : 3.⁽¹⁶⁾

Bäume bilden dabei ein wichtiges Gliederungselement, weil sie durch ihre Gestaltung und Lebendigkeit die Qualität des Wohnviertels und damit das Erscheinungsbild einer Stadt sehr wesentlich prägen.

Bei der „Renaissance der Stadt“ bekommt das Leitbild „Straße als Lebensraum“ eine dringliche Aktualität. Nach einer Phase starker verkehrstechnischer Ausprägung der „Verkehrsräume“ ist heute die Straße entsprechend ihrer sozialen Gebrauchsfähigkeit als Multifunktionsraum, nach außen verlagertem Wohnraum, kurzum als urbaner Lebensraum zu gestalten.

Diese Formel gewährleistet eine städtebaulich adäquate Dimensionierung und Aufteilung des Straßenraums



Handlungsansatz 2

→ **Komfortnetze: Für Fußgänger, Radfahrer und mehr**

Zur Förderung der Nahmobilität ist ein vernetztes Wege- und Verkehrssystem zu realisieren, das alle Möglichkeiten der individuellen, nicht motorisierten Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad, für Inliner, Kickboarder und Skater sowie für alle Altersgruppen bietet. Bei der Ausgestaltung ist ein komfortables und sicheres Netz für den Fuß- und Radverkehr von entscheidender Bedeutung.

Die Situation sieht heute aber anders aus: Fußgänger erhalten in der Regel nur so viel Platz, wie der fließende und ruhende Verkehr ihnen noch übrig lässt. Hinzu kommt, dass Laternen, Bäume, Abfallkörbe, Werbetafeln oder Fahrradständer die Gehwege weiter einengen. Bürgersteige sind nur noch Restflächen und die Gruppe der Fußgänger kann zu Recht als vergessener Verkehrsteilnehmer bezeichnet werden.

Von großzügig dimensionierten Aufenthalts- und Bewegungsflächen mit hoher

Gestaltqualität kann keine Rede sein.

Zur Förderung der Nahmobilität sind Mindestbreiten von 2,50 m erforderlich, um Platz zu schaffen für die mit bundesweit durchschnittlich 23 % zweitgrößte Gruppe der Verkehrsteilnehmer.

Für den Aufbau eines komfortablen Fußwegenetzes sind erforderlich:

- **Ausreichend breite Gehwege (mindestens 2,50 m) mit Ruhe- und Verweilzonen**
- **Genügend Querungsstellen anbieten, z. B. Mittelinseln, Fußgängerüberwege oder Lichtsignalanlagen. Diese gilt es zu sichern und konsequent von parkenden Autos freizuhalten.**
- **Freihaltung der Gehwege von parkenden Autos**
- **Vermeidung von kombinierten Geh- und Radwegen**
- **Gepflegte Infrastruktur**

Der Anlage und Form von sicheren Querungsstellen kommt eine erhöhte Bedeutung zu. Denn 80 % aller Unfälle mit Fußgängern geschehen beim Über-



queren einer Straße. Im Rahmen eines Forschungs- und Modellvorhabens konnte nachgewiesen werden, dass in vielen Fällen situationstypisch angepasste und gut gestaltete Zebrastreifen sicherer und kostengünstiger sind als Ampeln.

Für eine deutliche Steigerung der Nahmobilität gilt es, den Fußgänger endlich als eigenständigen Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen und ihm ein durchgängiges, kontinuierlich geführtes und beschildertes Wegenetz zur Verfügung zu stellen. Vereinzelt gut ausgebaute Abschnitte können nicht das Ziel sein.

Für die Radfahrer stellen sich ähnliche Ansprüche an Netz und Dimensionierung. Im übergeordneten Netz spielen

- **eigenständige Radverkehrsführungen wie bauliche Radwege,**
 - **Radfahrstreifen,**
 - **Schutzstreifen,**
 - **Abbiegespuren an Knotenpunkten und**
 - **entsprechende Abstellanlagen,**
- die wichtigste Rolle.

Im Nebennetz bieten

- **Fahrradstraßen,**
- **geöffnete Einbahnstraßen und**
- **Tempo-30-Zonen**

große Vorteile für die Durchlässigkeit eines Netzes.

Wenn es um die Flächenzuteilung für Fußgänger und Radfahrer geht, so ist zukünftig ein neuer Maßstab anzulegen. Wirkliche Chancengleichheit der Verkehrsteilnehmer, hohe Potenzialausschöpfung, optimale Sicherheit und Spaß an der Bewegung sind nur dann möglich, wenn der Paradigmenwechsel vom Minimalnetz mit Minimalbreite zum Komfortnetz mit bewegungsadäquater Dimensionierung gelingt. Gefragt sind also – im wahrsten Sinne des Wortes – „neue Wege“. Je nach Funktion im Straßennetz wird es hierbei zu unterschiedlichen Gestaltungsprinzipien kommen. Wichtig ist jedoch ein durchgehendes Netz für die Nahmobilität. Weiterhin sind insbesondere Freizeitrouten für den Inlinerverkehr vorzuhalten.



Handlungsansatz 3

→ Die barrierefreie Stadt: Kindern und Senioren mehr Mobilitätschancen schaffen

Barrieren im Verkehrsraum wie fehlende Bordsteinabsenkungen, enge Drängelgitter, schmale Geh-/Radwege, zugeparkte Gehwege, hohe Einstiege in öffentliche Verkehrsmittel etc. stellen Hindernisse

dar, die die Eigenständigkeit mobilitäts- eingeschränkter Personen im öffentlichen Verkehrsraum erschwert oder verhindert.

Dabei handelt es sich bei dieser Gruppe nicht nur um Personen im Rollstuhl oder mit einer starken Sehbehinderung. Vielmehr sind alle Menschen mit einer eingeschränkten Mobilität zu berücksichtigen. Dazu gehören auch Hörbehinderte, Kleinwüchsige, Schwangere, ältere Menschen, aber auch Personen mit Gepäck oder Kinderwagen. Insgesamt wird die Anzahl der mobilitätseingeschränkten Personen auf 30 % der Gesamtbevölkerung geschätzt, ohne Einrechnung von Kindern, die ebenfalls zu dieser Gruppe zu zählen sind.⁽¹⁷⁾

Bei Kindern resultiert die besondere Gefährdung aus der noch nicht abgeschlossenen körperlichen und geistigen Entwicklung. Bei älteren Menschen lassen körperliche und kognitive Fähigkeiten hingegen wieder nach. So führen altersbedingte Einschränkungen in

→ KINDER SEHEN UND REAGIEREN ANDERS!

- Drei- bis vierjährige Kinder können ein stehendes Auto nicht von einem fahrenden unterscheiden.
- Sechsjährige Kinder lassen sich noch zu stark von Umweltreizen ablenken.
- Bis zum siebten Lebensjahr gehen Kinder davon aus, dass Autofahrer sie immer sehen, wenn sie selbst das Auto sehen.
- Selbst achtjährige Kinder haben immer noch ein um ein Drittel kleineres Gesichtsfeld als Erwachsene.
- Achtjährige Kinder haben Schwierigkeiten zwei getrennte Wahrnehmungen zu koordinieren (z. B. Entfernung und Geschwindigkeit).
- Zehnjährige Kinder haben ihre motorische Entwicklung noch nicht abgeschlossen.

→ Diese Tatsachen sind zwar vielfach bekannt, werden aber in der Regel weder bei Stadt- und Verkehrsplanung noch bei den Kontrollen durch Ordnungsamt und Polizei adäquat berücksichtigt. →



der Bewegungs- oder Sehfähigkeit zu ähnlichen Gefährdungen wie bei Kindern. Bei den Senioren kommt noch eine verminderte Reaktionsfähigkeit hinzu. Um der berechtigten Forderung nach selbstständiger Mobilität von Senioren nachzukommen, sind deren spezielle Bedürfnisse bei der Verkehrsplanung zukünftig verstärkt zu berücksichtigen. Zumal diese Altersgruppe in absehbarer Zeit zu der zahlenmäßig stärksten Gruppe werden wird.

→ **Handlungsansatz:**

- Schaffung einer barrierefreien und nutzeradäquaten Wegeinfrastruktur
- Abbau vorhandener Barrieren
- Barrierefreie Ausführung von Neuplanungen
- Adäquate Dimensionierung von Verkehrsflächen
- Schaffung eines durchgängig vernetzten Wege- und Verkehrssystems
- Optische und taktile Begrenzungen

Aus Planersicht haben Kinder und Senioren viele Gemeinsamkeiten: Für beide Personengruppen sind Erreichbarkeit, Sicherheit und Bewegungskomfort die zentralen Planungsparameter. Diese sind weit wichtiger als eine hohe Geschwindigkeit.

Die barrierefreie Stadt kommt nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen zugute, sondern der Geh- und Fahrkomfort wird zugleich für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer erheblich gesteigert. Besonders die Kinder profitieren von einer großzügigen und sicheren Wegeinfrastruktur.

Eine kinderadäquate Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur ist eine doppelt wirksame Investition in die Zukunft: Sie schafft nicht nur Raum und Sicherheit für Kinder, sondern ermöglicht genau den Komfort, den „Ältere“ beim Gehen und Radfahren brauchen.



Handlungsansatz 4

...➔ Platz schaffen: Die Re-Privatisierung des Autoparkens

Den Flächenansprüchen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs wurde in der Vergangenheit bei Stadt- und Verkehrsplanung zumeist großzügig entsprochen. Verlierer sind Fußgänger und Radfahrer, die sich mit den Restflächen im Straßenraum begnügen müssen. Insbesondere das Straßenparken hat in den Städten dazu geführt, dass auch im Wohnumfeld nur noch Restflächen für Fußgänger übrig sind. Dort, wo früher breite Gehwege zum Flanieren und zum Aufenthalt einluden, wurden Stellplätze für Kraftfahrzeuge angelegt. Ergebnis: Stellplatz gewonnen – Bürgersteig verloren.

Gleiches gilt für viele reine Wohngebiete. Verkehrsberuhigte Bereiche, gemeinhin als „Spielstraße“ bezeichnet, haben ihre ursprüngliche Funktion längst verloren und können heute vielfach eher als Quartiersparkplätze angesehen werden. Der vorhandene Raum wird von parkenden Autos beansprucht, Spielen und Bewegen ist vielfach kaum mehr möglich.

Die Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen zudem, dass die Parkraumbewirtschaftung das Mengenproblem nicht löst.

Gefahr droht insbesondere Kindern durch auf oder am Bürgersteigrand parkende Fahrzeuge, nicht nur, weil sie den Kindern die Sicht auf die fahrenden Autos erschweren, sondern insbesondere, weil sie die Sicht der Kraftfahrer auf Kinder verhindern. Viele kommunale Unfallbilanzen belegen, dass ein Großteil der Kinderunfälle in Zusammenhang mit parkenden Autos steht.



Der aktuelle Trend zu reduzierten Stellplatzanforderungen im Wohnungsbau ist vom Denkansatz – Bauen preiswerter zu machen – zwar verständlich, wirkt sich jedoch verkehrlich und finanzpolitisch letztlich kontraproduktiv aus. Parkplätze werden auf die Straße verlagert und müssen von der Allgemeinheit bezahlt werden. Hier blockieren sie wertvolle Flächen für die Nahmobilität oder für die Freiraumgestaltung, häufig auch den fließenden Kfz-Verkehr und den ÖPNV. Es bedarf, im allgemeinen Interesse der Mobilitätssicherung aller Verkehrsteilnehmer, eines tiefgreifenden Einstellungswandels und einer durchgreifenden Problemlösung mit folgenden Eckpunkten:

- **Novellierung der Landesbauordnung hinsichtlich realistischer Stellplatzzahlen.**
- **Differenzierter Gebrauch der Stellplätze – Ablösepraxis, um private Investoren zu einem ausreichenden Angebot an privaten Stellplätzen zu bewegen.**

- **Zumindest Teilverlagerung der Parker vom öffentlichen Straßenraum in Parkhäuser, um Raumgewinn für Nahmobilität zu erzielen.**
- **Statt konventioneller Großgaragen mehr dezentrale kleinere Parkeinheiten, insbesondere flächensparende Lösungen mit „automatischen Parkeinrichtungen“ (Parksafe, Flurparker etc.) und Quartiersgaragen.**

Ohne eine zumindest partielle Verlagerung von Parken aus dem Straßenraum in andere – vornehmlich private – Stellplätze lässt sich das Leitbild „Lebensraum Stadt“ nicht verwirklichen, den veränderten Flächenansprüchen für Fußgänger und Radfahrer kann nur marginal entsprochen werden. Gefragt sind insbesondere neue Kooperationen und Finanzierungsmodelle, vielleicht im Sinne eines „public-private-parking“, wenn es um die Lösung der wichtigen Parkraumfrage geht.



Handlungsansatz 5

...> **Sicherheit zuerst: Verkehrssicherheit als dauerhafte Qualitätsaufgabe**

Zur Förderung der Nahmobilität hat die sichere Gestaltung der Bewegungs- und Aufenthaltsflächen oberste Priorität. Durch ein Mehr an Sicherheit können die Unfallzahlen reduziert werden.

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es neben der Reduzierung von Unfällen, gleichzeitig die selbstständige Teilnahme aller Bevölkerungsgruppen an der Mobilität zu fördern.

Die Verkehrssicherheitsarbeit setzt sich dafür ein, eine effizientere und sicherere Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen und insbesondere im Kurzstreckenbereich den Fuß- und Radverkehr zu fördern.

Hauptziel muss es sein, dass sich der Verkehr mehr an den Bedürfnissen seiner Nutzer orientiert als umgekehrt und die Grenzen der Leistungsfähigkeit des Menschen berücksichtigt werden. Und hier gilt es sich den schwächeren Verkehrsteilnehmern – Kindern und Senioren – anzupassen.

Verkehrssicherheitsarbeit darf keine einmalige, punktuelle Arbeit sein, sondern muss als dauerhafte Aufgabe gesehen werden.

Die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit umfasst folgende Handlungsfelder:



→ Verkehrsraumgestaltung

mit dem Ziel der Verlangsamung und Vereinfachung des Straßenverkehrs

→ Geschwindigkeit reduzieren, komplexe Situationen entzerren, ausreichend Querungsstellen anbieten, Verkehrsarten trennen, Nahmobilität fördern, Gehwegparken vermeiden, Straßen ausreichend beleuchten

→ Verkehrsüberwachung

→ Geschwindigkeitskontrollen insbesondere in Tempo-30-Zonen und auf Hauptstraßen, Überwachung des ruhenden Verkehrs (zugeparkte Gehwege, Radwege und Fußgängerüberwege)

→ Verkehrsaufklärung

→ Öffentlichkeitsarbeit, Mobilitäts-
erziehung, Kommunikation

→ Monitoring und Ursachenforschung

→ Unfallsteckkarten
→ Unfallkommissionen

Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit ist somit eine wesentliche Voraussetzung, um die Bewegungs- und Aufenthaltsqualität im „Lebensraum Stadt“ zu erhöhen und die Nahmobilität optimal zu fördern und sicher zu gestalten.



Handlungsansatz 6

...> Kooperative Verkehrsplanung und Kommunikation: Mitreden, Mitteilen, Mitgestalten

Die Rolle der Kommunikation in Stadt- und Verkehrsplanung wird auch heute immer noch stark unterschätzt und demzufolge nicht wirksam eingesetzt. Unzureichende Kommunikation ist auch mitverantwortlich dafür, dass nur etwa jeder vierte Deutsche (22 %) den Begriff „nachhaltige Entwicklung“ kennt.⁽¹⁸⁾ Nachhaltige Entwicklung zu realisieren heißt, einen komplexen Innovationsprozess in Gang zu setzen. Das ist mit den herkömmlichen Verfahren der Bürgerbeteiligung („Bürgeranhörung“) nicht zu machen. Neue Formen der Kommunikation und innovative Modelle kooperativer, bürger-schaftlicher Mitwirkung sind erforderlich.

Welche Prozessform zur Anwendung kommt, richtet sich nach den ortsspezifischen Bedingungen, muss also im Einzelfall entschieden werden. In kooperativen Planungsverfahren zur Straßenraumgestaltung mit Bürgern steht immer wieder die zentrale Forderung nach „Lebensqualität“ im Vordergrund – noch vor den verkehrsfunktionalen Ansprüchen. Dies drückt sich vor allem aus in den Wünschen nach Maximierung der Seitenflächen, nach Straßencafés, nach gut gestalteten Plätzen und Aufenthaltsräumen sowie nach intensiver Durchgrünung.



Nur wer weiß, welche Ziele, Werte und Ideale Bevölkerung, Politik, Verwaltung und Interessenverbände mit ihrer Stadt, ihrem Quartier und ihrer Straße verbinden, kann bedarfsgerecht planen. Dabei kommt der Entwicklung eines gemeinsamen Mobilitätsleitbildes eine besondere Bedeutung zu. Gerade das Thema „Nahmobilität“ bietet eine große Chance, alte Ideologiemuster zu überwinden und in einen qualitätsvollen und lösungsorientierten Dialog über Stadt als Lebensraum einzutreten. Erst wenn sich alle Beteiligten mit ihren Wünschen, Werten und Ansprüchen in der Planung wiederfinden, ist die Chance groß, auch tiefgreifende Konzepte erfolgreich zu realisieren. Klar sein muss jedoch, dass eine qualitätsvolle, nutzeradäquate Infrastrukturgestaltung die beste Werbung ist. Wenn eine solche Gestaltung nicht gegeben ist, kann auch die beste Werbung nichts ausrichten.



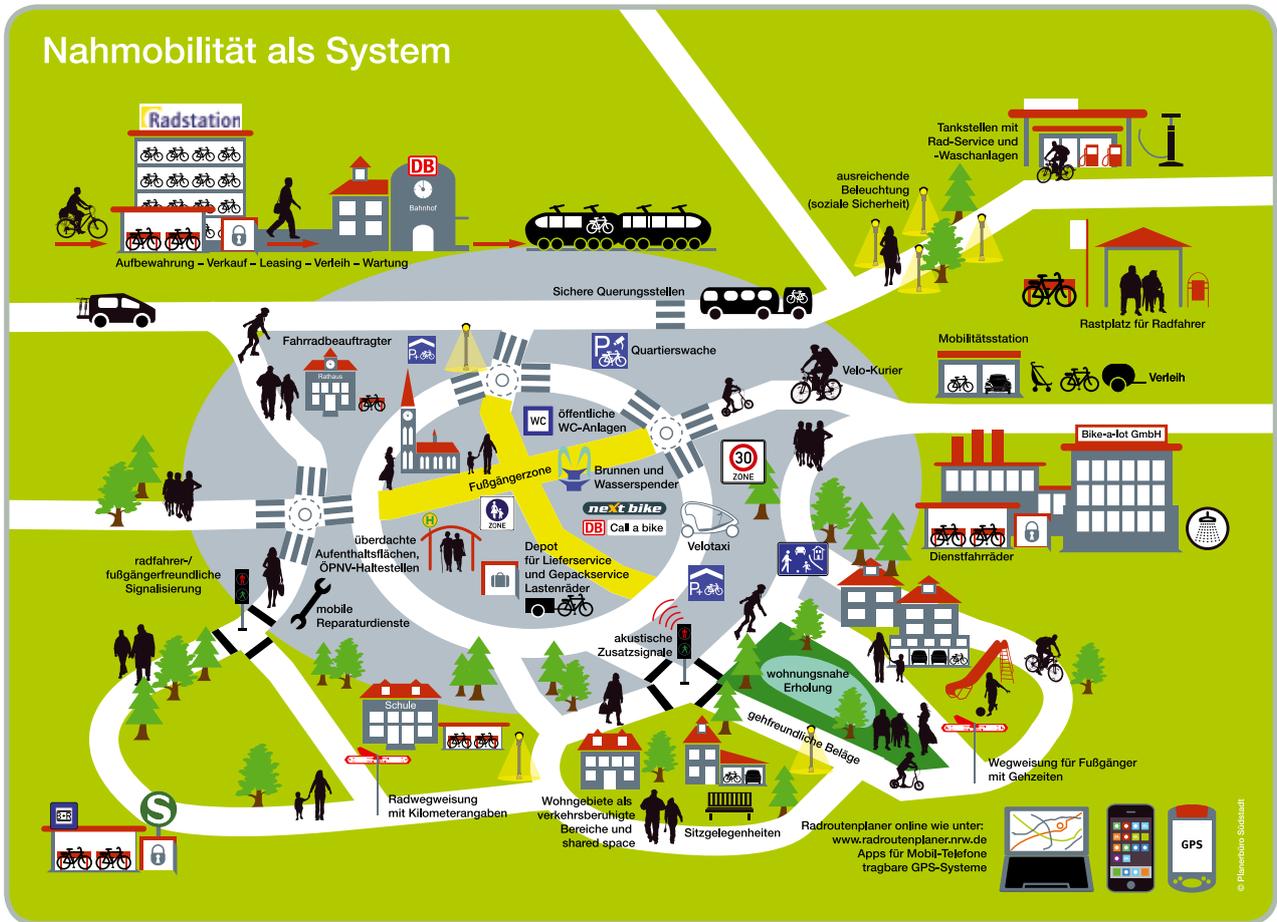
Handlungsansatz 7

...→ **Nahmobilität als System: Wichtige Einzelmaßnahmen zu einem mehrwertigen Ganzen verbinden**

Die vorgestellten Handlungsansätze stellen lediglich einen Ausschnitt aus dem Spektrum bzw. den spezifischen Handlungsfeldern zur Förderung der Nahmobilität dar. Die Umsetzung der Konzeptidee „Nahmobilität“ darf sich aber nicht alleine auf baulich-verkehrliche Maßnahmen beschränken, sondern muss sich ganzheitlich auf alle hier wesentlichen Handlungsfelder beziehen:

- ...→ Städtebau (Siedlungsstruktur)
- ...→ Verkehr (Infrastruktur)
- ...→ Partizipation und Kooperation
(bürgerschaftliche Mitwirkung und lokale Akteure wie Einzelhandel, Vereine etc.)
- ...→ Kommunikation
(Mobilitätsverhalten)
- ...→ Wirtschaftsförderung

Analog zu „Radverkehr als System“ ist auch „Nahmobilität als System“, bestehend aus den Komponenten Infrastruktur, Service und Kommunikation, als ganzheitlicher Förderansatz zu sehen. Darüber hinaus ist es unbedingt erforderlich, Nahmobilität als *Conditio sine qua non* in der Verkehrsplanung zu verankern. Die Verkehrsteilnehmer der Nahmobilität (NM) sind dabei als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmergruppen neben dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anzuerkennen.



HANDLUNGSANSÄTZE



Nahmobilität als nachhaltiges und zukunftsorientiertes Leitprinzip für die Stadt- und Verkehrsplanung – und als Gesundheitsrezept!



Die Stadt als Lebensraum, als Wirtschaftsstandort und als Kulturform ist ohne Mobilität nicht denkbar. Mobilität ist heute unverzichtbarer Bestandteil menschlichen Lebens und entscheidet über unsere Lebensqualität. Mehr noch: Mobilität ist Lebensqualität. Die Sicherung von Mobilität und die Wahrung der Mobilitätschancen aller sind daher die Eckpunkte jeglicher Verkehrspolitik.

Gute infrastrukturelle Bedingungen für Nahmobilität zu schaffen, kommt aktuellen Umfragen zufolge den Bedürfnissen der Menschen entgegen. Nach einer repräsentativen Studie des Umweltbundesamtes werden zwar Tempolimits auf der Autobahn von einer Mehrheit abgelehnt, andererseits sprechen sich 81 % der Befragten dafür aus, den Fußgängern mehr Platz zum Flanieren zur Verfügung zu stellen. 85 % votieren für den weiteren Ausbau des Radverkehrs.⁽¹⁹⁾



Nahmobilität ist auch eine Antwort auf veränderte demographische Strukturen. Die Alterspyramide steht Kopf. Im Jahr 1910 waren die meisten Menschen zwischen einem und zehn Jahre alt, im Jahr 2030 werden sie zwischen 60 und 70 Jahre alt sein.

Und: Nach Befragungen in den neuen Bundesländern bewältigen Rentner etwa 44 % ihrer Wege zu Fuß. Nahmobilität entspricht also sehr dem Wunsch älterer Mitbürger nach kurzen Wegen, gut dimensionierten, komfortablen sowie barrierefreien Wegen zum Gehen und Radfahren, nach wohnungsnahen Versorgungsgelegenheiten und Erholungsräumen. In gleicher Weise unterstützt Nahmobilität die aktuellen Forderungen der Politik nach familienfreundlichen Strukturen: Nahmobilität bietet die Sicherheit und Qualität an Aufenthalts- und Bewegungsräumen, die gerade Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld brauchen.

Nahmobilität setzt aber auch voraus, dass im Gegensatz zur heutigen Planungspraxis ein neuer Maßstab bei der Flächenzuteilung angelegt wird. So muss die zukünftige Dimensionierung von Verkehrsflächen für Nahmobilität nicht nur die funktionalen Erfordernisse der einzelnen Verkehrsteilnehmer differenzierter berücksichtigen, sondern auch zwei wichtige Kriterien erfüllen: Bewegungskomfort und Barrierefreiheit. Der Anteil mobilitätsbehinderter und mobilitätseingeschränkter Personen an der Gesamtbevölkerung beträgt bis zu 30 %. Durch den zunehmenden Anteil älterer Menschen in unserer Gesellschaft wird dieser Wert zukünftig noch deutlich ansteigen. Von Mobilitätsbehinderten werden zudem ca. 45 % aller Ortsveränderungen zu Fuß bzw. im Rollstuhl vorgenommen. Eine adäquate Berücksichtigung der Belange mobilitätsbehinderter bzw. mobilitätseingeschränkter Menschen in der Stadt- und Verkehrsplanung ist vor diesem Hintergrund zwingend erforderlich. Zudem wird durch die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen



zugleich auch der Geh- bzw. Fahrkomfort für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer erheblich gesteigert.

Nahmobilität ist nicht als Gegenstrategie zur Fernmobilität zu verstehen, auch wenn in der aktuellen verkehrspolitischen Debatte stets die Probleme und Defizite des Fernverkehrs im Vordergrund stehen. Stichworte: Anti-Stau-Programm, Güterverkehr, Telematik etc. Übersehen wird: Verkehr beginnt und endet in Städten. Gute Nahmobilitätsbedingungen insbesondere im direkten Wohnumfeld hemmen nicht nur die Suburbanisierung, sondern sind auch unverzichtbar, wenn wir die Funktionstüchtigkeit der Städte auf Dauer sichern und der „Stadt als Lebensraum“ eine neue Bedeutung geben wollen.

Das Auto wird sicherlich auch in Zukunft im Mittelpunkt aller verkehrspolitischen Überlegungen stehen. Aber erst die wirkliche Chancengleichheit und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und -systeme mit ihren unterschiedlichen Ansprüchen ermöglichen mobile, zukunftsfähige und lebendige Städte – für alle Bewohner.

Mit Nahmobilität kann sofort begonnen werden: bei jeder Quartiersplanung, bei jeder Straßenplanung, bei jeder städtebaulichen und verkehrsplanerischen Entscheidung. Sie ist sowohl als übergeordnetes Leitbild als auch als Konzept der vielen kleinen Schritte zu verstehen, so dass viele Akteure unabhängig voneinander aktiv werden können. Dabei ist zu beachten: Nahmobilität sollte in einem integrierten Ansatz, also in der konsequenten Verknüpfung von Stadt- und Verkehrsplanung, verwirklicht

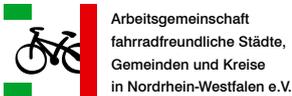


werden. Denn die Bürger wünschen sich ein Umfeld mit Wohlfühlcharakter. Die wichtigsten Kriterien dafür sind:

- Stadt als Lebens- und Bewegungsraum
- Wohnen und Leben in einem gesunden Umfeld
- Hochwertige, wohnungsbezogene Naherholung
- Großzügig dimensionierte barrierefreie Aufenthalts- und Bewegungsflächen mit hoher Gestaltqualität
- Akzentuierte kinder-, familien- und seniorenfreundliche Bedingungen

Nur die Städte, die diese Kriterien zukünftig erfüllen können, werden aus dem interkommunalen Wettbewerb als Gewinner um Einwohner und Wirtschaft hervorgehen.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. haben dies bereits in ihrem aktuellen Leitbild zur Förderung der Nahmobilität berücksichtigt und damit den ersten Schritt für einen zukunftsfähigen und nachhaltigen Wandel der Stadtentwicklung unternommen.⁽²⁰⁾



Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise
in Nordrhein-Westfalen e.V.

Geschäftsführerin Christine Fuchs
Konrad-Adenauer-Platz 17, 47803 Krefeld
www.fahrradfreundlich.nrw.de
info@fahrradfreundlich.nrw.de

Mit freundlicher Unterstützung von:

**Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**
www.mwebwv.nrw.de



Konzeption, Text und Gestaltung:

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln

Fachliche Begleitung:

PS Planerbüro Südstadt, Köln

2. Auflage, Juli 2010

Bildnachweise:

BUYspiele GmbH www.pliws.de – 17 unten
Gerd Schwagereit, planungsbüro schwagereit, Bremen – 19 li, 34 unten
Georg Pöhlein, Erlangen – 4, 5 re, 8 re, 10 li, 11, 14, 16 li, 17 li, 23 li, 25,
39 re, 43 li, 46 li, 47 li, 49 re, 50 li, 51 li
Metten, Stein und Design – 5 li, 7, 28 re, 30 li, 35 re, 36, 52 li
Marion Bugdoll – 21 li
Peter J. Obenaus, Köln, www.studio-obenhaus.de – Titel
P3 Agentur – 2, 3, 9, 10 re, 11 re, 13 li, 16 re, 17 re, 21 re, 22 li, 24 li, 27 re,
29, 31 re, 32, 33, 35 li, 37 re, 38, 39 li, 40, 41, 42, 44, 45, 48, 49 li, 50 re
Stadt Bonn – 18, 23 re, 30 re
Stadt Brühl – 28 li, 47 re
Stadt Bünde – 21 li
Stadt Ibbenbüren – 51 re
Stadt Köln – 34 re
Stadt Marl – 15 re, 19 re

Stadt Münster – 8 li, 12, 13 re, 15 li, 20, 24 re, 31 li, 37 li, 43 re, 46 re
Stadt Freiburg – 6, 34 li, 27 li (Garten- und Tiefbaumt)
www.pd-f.de – 22 re, 52 re (Gunnar Fehlau), 26 re (www.selleroyal.com)

Quellennachweise:

ADFC-Radreiseanalyse 2007 – Qualitätssicherung auch weiterhin nötig
(vgl. Webseite: www.adfc.de/4126_1, Stand: 8. März 2007) (15)

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinde und Kreise in
NRW e.V. (AGFS) (2003): Fahrradfreundlich und mehr ... Leitbild der AGFS –
Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“,
Krefeld (20)

Arndt, W.-H. (2005): Mobilitätsbarrieren im öffentlichen Verkehrssystem
und der Wohnumgebung – eine Bestandsaufnahme, Verkehrsforschung
online, Fachzeitschrift für Verkehrsforschung, 2-2005, Deutsche Verkehrs-
wissenschaftliche Gesellschaft e.V. (DVWVG), Berlin (17)

Birg, H. (2001): Auswirkungen und Kosten der Zuwanderung nach
Deutschland, Gutachten im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums
des Inneren, Bielefeld (1)

Boenke, D./Linder, F. (2004): Wandelgang statt Abstellplatz; In: Städte-
und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Städte- und Gemeinde-
rat, 04/2004 (16)

Brühl, H./Echter, C.-P./Frölich von Bodelschwing, F./Jekel, G. (2000):
Wohnen in der Innenstadt – eine Renaissance?, Deutsches Institut für
Urbanistik (DIFU) Berlin (5)

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)
(2004): Umweltbewusstsein in Deutschland 2004, Bonn (18)

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)
(Hrsg.) (2006): Umweltbewusstsein in Deutschland 2006, Paderborn (14,
19)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW)
(Hrsg.) (2006): Verkehr in Zahlen 2006/2007, Hamburg (6)

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)
(Hrsg.) (2007): Verkehr und Umwelt – Herausforderungen (10)

Der Spiegel (2006): Titelthema: Wie neue Nervenzellen entstehen. Laufen,
Lieben, Lesen. Das Fitnessprogramm fürs Gehirn. 60. Jg. 15.05.2006, Heft
20 (13)

Huwer, U./Kaufer, S. (1997): Frauen nehmen Nutzungsmischung an.
Eine Untersuchung zum Mobilitätsverhalten von erwerbstätigen Frauen mit
Kind aus PlanerIn - SRL-Mitteilungen für Stadt-, Regional- und Landesplan-
nung, 4/97 (7)

Innenministerium NRW (2006): Verkehrsunfallstatistik NRW 2001–2006 (9)
LBS-Research 2004 (4)

Statistisches Bundesamt (2009): Bevölkerung Deutschlands bis 2060?
12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Wiesbaden (3)

Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen (NWStGB) (Hrsg.) (2004):
Demografischer Wandel – Leitfaden, Düsseldorf (2)

Sims, D. (2004): Teures Übergewicht, Ungesunde Ernährung der Deutschen
verursacht Milliardenkosten, in „Die Welt“ vom 10.12.2004 (12)

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2009): Feinstaubbelastung in Deutschland,
Dessau-Roßlau (11)

Zumkeller, D./Chlund, B./Kuhnimhof, T. (2003): Paneldauswertung 2003,
Wissenschaftliche Begleitung, Auswertung, Hochrechnung und Dokumenta-
tion der Erhebungen zur Alltagsmobilität 2003 sowie zu Fahrleistungen/
Treibstoffverbräuchen 2004 des Mobilitätspanels, Schlussbericht zu
FE 70.0732/2003 für das BMW, Institut für Verkehrswesen, Universität
Karlsruhe (8)