



NAHMOBILITÄT

20





NAHMOBILITÄT

20

Inhalt

01 EDITORIAL	5	05 BEST PRACTICE	
02 STATUS QUO		Fußverkehr	59
Nahmobilitätsförderung –		Eine Fußverkehrsstrategie für Berlin	59
eine Erfolgsgeschichte	7	Düsseldorfer Gemeinschaftsinitiative	
Defizite und limitierende Faktoren	9	für mehr Fußgängersicherheit	60
03 NAHMOBILITÄT 2.0		Radverkehr	61
(Nah-)Mobilität der Zukunft	13	Niederlande	61
Nahmobilität 2.0 in der Praxis	15	Bocholt	62
Infrastruktur – Radverkehr	17	Kerpen-Manheim	62
Infrastruktur – Fußverkehr	24	Vorbildliche Nahmobilitätslösungen	
Kommunikation für mehr Nahmobilität	32	in Lemgo	63
Mehr Service in der Nahmobilität	36	Stellplatzsatzung Hilden	65
		Bike-Tower	66
04 ZEHN GUTE GRÜNDE		Service	67
FÜR MEHR NAHMOBILITÄT		Züriwerk bringt's	67
1. Potenziale aktivieren	39	Neue Medien und Apps	68
2. Mehr Verkehrssicherheit für alle	42	copenhagenize.com	68
3. Klima und Umwelt	44	App für den Radroutenplaner NRW	69
4. Gesund mit Alltagsmobilität	46	Kommunikation	70
5. Bedeutung für die Stadtentwicklung		Radfahrbüro der Stadt Frankfurt am Main	70
und für die Gesamtmobilität	48	DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS –	
6. Chancengleichheit für alle	50	best for bike	71
7. Die neue Herausforderung: E-Mobilität	51	Radlhauptstadt München	72
8. Mobilitätskosten	53	06 FAZIT	75
9. Mehr Lebensqualität durch Naherholung	54	Quellennachweis	78
10. Nahmobilität als wichtiger		Bildnachweis	79
Standortfaktor für Nahversorgung	57	Impressum	80



➡ Nahmobilität = individuelle Mobilität, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen nichtmotorisierten Verkehrs- bzw. Bewegungsmöglichkeiten (Inliner, Skater etc.)

Editorial

Der Übergang in ein neues Mobilitätszeitalter mit einer multmodalen und klimafreundlichen Mobilitätskultur ist bereits eingeleitet. In Zukunft wird sich Mobilität daran messen müssen, wie die knappen Ressourcen „Energie, Raum und Zeit“ gesünder und effizienter genutzt werden können. Insofern kann Nahmobilität eine elementare, sogar tragende Rolle spielen – wenn die Voraussetzungen stimmen.

Die vorliegende Broschüre beschreibt und begründet, dass die heutigen infrastrukturellen und verkehrlichen Bedingungen den zukünftigen Leistungs-, Komfort- und Sicherheitsansprüchen einer modernen Nahmobilität nur sehr bedingt gerecht werden. Mit Nahmobilität 2.0 wird daher ein neuer Konzeptansatz vorgestellt, der die Bedeutung und Funktion der Nahmobilität neu definiert und einen Perspektivenwechsel in der Ausgestaltung der Infrastruktur nahelegt. Für Fußgänger und Radfahrer werden perspektivisch die programmatischen Grundzüge, Bedingungsfaktoren und infrastrukturellen Möglichkeiten beschrieben. Erklärtes Ziel von Nahmobilität 2.0 ist: unsere Städte und Gemeinden zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen zu machen, die ein Optimum an Bewegungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer bieten.

Kurzum: Es geht um eine „neue“ Verkehrsinfrastruktur, die allein schon aufgrund ihrer einladenden Gestaltung und Raumangebote „bewegungsaktivierend“ ist. Die Zufußgehen und Radfahren selbstverständlich macht und damit Nahmobilität zur „Basismobilität“ aufwertet. Dabei soll Bewegung nicht erzwungen werden, sondern Ausdruck eines neuen Selbstverständnisses und Gesundheitsbewusstseins sein.

Im Schulterschluss mit der Landesregierung, die zeitgleich den „Aktionsplan zur Förderung der Nahmobili-

Infokasten

Bereits im Jahr 2002 entstand die Grundidee der Nahmobilität. Nach deren Weiterentwicklung und Konkretisierung brachte die AGFS 2007 die Fachbroschüre „Nahmobilität im Lebensraum Stadt“ auf den Markt. Ergänzt wurde sie durch die Broschüre „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“, die das Leitbild einer gesunden, bewegungsfreundlichen und lebendigen Stadt beschreibt. 2008 folgte die Herausgabe von „Nahmobilität konkret – was unsere Städte bewegt“, einer umfassenden Sammlung bereits realisierter Maßnahmen, die mit Blick auf die kommunale Praxis Handlungsmöglichkeiten und konkrete Umsetzungsmöglichkeiten der im Leitbild formulierten Aussagen aufzeigte.

Mit diesen Broschüren hat die AGFS auch über das Bundesland Nordrhein-Westfalen hinaus wesentlich dazu beigetragen, die Leitidee der Nahmobilität zu verbreiten und die damit verbundenen Chancen und Potenziale für die Stadt- und Verkehrsplanung aufzuzeigen. Unter Fachleuten im In- und Ausland gilt die AGFS als Avantgarde moderner Mobilitätspolitik und kompetenter Ansprechpartner.

lität“ herausgibt, fungiert die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) qua „Landesarbeitsgemeinschaft“ als zentraler Partner in allen Fragen der Nahmobilität. Die neue Broschüre ergänzt und vertieft die Aussagen des Aktionsplans und wirbt für die Umsetzung in der kommunalen Praxis.



Nahmobilitätsförderung – eine Erfolgsgeschichte

Die AGFS auf Landes- und kommunaler Ebene, der nationale Radverkehrsplan (NRVP) auf Bundesebene, ADFC, VCD und auch der ADAC sowie nicht zuletzt die kommunalen Spitzenverbände sind wichtige Akteure und Förderer der Nahmobilität. Sie alle haben, unterstützt von unzähligen Initiativen vor Ort, dazu beigetragen, dass zumindest die Radverkehrsförderung in vielen Städten und Gemeinden selbstverständlicher Bestandteil kommunaler Verkehrspolitik geworden ist. Mit anderen Worten: Die Idee der fahrradfreundlichen Kommunen ist in Planung und Politik angekommen. So gibt es bereits in vielen Städten z.T. flächendeckende Radverkehrsnetze oder zumindest Teilnetze. Den Verkehrsplanern steht heute ein breites Instrumentarium

zur Verfügung: bauliche und markierte Radwege in Form von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, Fahrradstraßen und für Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen. Separierte Abbiegespuren in Knotenpunkten, eine fahrradspezifische Signalisierung und flankierende Tempo-30- oder andere verkehrsberuhigte Regelungen. Dazu unterstützende Serviceleistungen wie Radabstellplätze, Fahrradstationen und sonstige „bike & ride“-Einrichtungen, eine eigene Wegweisung und unterschiedliche Modelle von Leihradsystemen und vieles mehr. Der Radverkehr als wichtiges Element der Nahmobilität bewegt sich im stetigen Aufwind und seine Erfolge lassen sich zumindest punktuell durch einige Zahlen belegen:

↻ **140 Mio.** Zugriffe auf den NRW-Radroutenplaner im Jahr ↻ **23.300 km** ausgeschilderte Radwege in NRW ↻ **21.332** im Straßenverkehr tödlich verunglückte Menschen im Jahr 1970 bei nicht einmal halb so vielen Kraftfahrzeugen wie heute¹ ↻ **10.434 km** Zuwachs des deutschen Fuß- und Radwegenetzes zwischen 1999 und 2009 – das entspricht, laut Focus, einem Plus von 40%² ↻ **5.000** = Zahl der „Bett+Bike“-Betreiber im Jahr 2010; zum Vergleich: 1995 waren es erst 216³ ↻ **3.648** im Straßenverkehr tödlich verunglückte Menschen im Jahr 2010⁴ ↻ **86%** = Anteil der deutschen Radurlauber, die 2010 auf deutschen Routen unterwegs waren, statt im Ausland zu radeln⁵ ↻ **70** = realisierte Radstationen in NRW ↻ **66** = Mitgliederzahl der AGFS im Februar 2012 – begonnen hatte man 1993 mit 13 Kommunen ↻ **17%** = Zuwachs der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, seit 2002⁶ ↻ **6%** = Zuwachs der Personenkilometer (zurückgelegte Entfernung pro transportierter Person) seit 2002⁷

„Radverkehr als System“ gilt heute als anerkannte Förderphilosophie. Dieser integrative Ansatz, der Infrastruktur, Service und Kommunikation als gleichwertige Bestandteile eines umfassenden Systems behandelt, hat sich in vielen Städten und Gemeinden durchgesetzt. Sie haben erkannt, dass man das Mobilitätspotenzial des Fahrrads nur dann erfolgreich ausschöpfen kann, wenn Infrastrukturausbau, die Ent-

wicklung flankierender Servicekomponenten und Kommunikationsmaßnahmen kombiniert werden. Nahmobilität ist im bundesweiten Modal Split mit 34% bereits die zweitstärkste Verkehrsteilnehmergruppe nach dem MIV (43% nur Fahrer) und rangiert deutlich vor dem ÖPNV (9%)⁸ – und das, obwohl der Fußverkehr in der Verkehrsplanung noch immer eine randständige Rolle spielt.



Das Fahrrad: Verkehrsmittel Nr. 1 in Kopenhagen

Defizite und limitierende Faktoren

Die Erfolgsbilanz macht aber auch deutlich, dass die Potenziale und Einsatzmöglichkeiten des Fuß- und Radverkehrs bei Weitem noch nicht ausgeschöpft sind. Denn: Die „klassische“ Nahmobilitätsförderung stößt in zahlreichen „fahrradfreundlichen“ Mittel- und Großstädten bereits heute an ihre Leistungsgrenzen. Der begrenzte Verkehrsraum in Städten und seine Übernutzung durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr einerseits sowie ein nicht adäquates Raumangebot für einen stetig wachsenden Fuß- und Radverkehr andererseits bergen die Gefahr, dass Fuß- und Radverkehr auf Dauer stagnieren und eine permanente Konfliktsituation erhalten bleibt.

Radfahrer, die sich in ständiger Flächenkonkurrenz mit dem Auto auf schmalen Wegen quälen, und Fußgänger, die sich mit Restflächen auf den zugeparkten Bürgersteigen abfinden müssen, werden auf Dauer wenig Freude am Gehen und nur limitierten Fahrspaß beim Radfahren empfinden. Die Lust auf gesunde Bewegung und die wachsende Bereitschaft, kurze bis mittlere Wege fußläufig oder mit dem Fahrrad zu absolvieren, werden empfindlich gehemmt.

Insbesondere der von der AGFS propagierte Denkansatz, Radverkehr und Fußgänger als Kernzielgruppe der Nahmobilität parallel zu entwickeln und zu fördern, findet zwar eine hohe Akzeptanz bei Stadt- und Verkehrsplanern, ist jedoch in der Politik noch nicht angekommen. So steht die finanzielle Förderung durch Bund, Länder und Kommunen – gemessen an MIV und ÖPNV – immer noch im deutlichen Gegensatz zur Verkehrsbedeutung der Nahmobilität.

Dadurch gerät vor allem der Fußverkehr als elementare Verkehrsart ins Abseits der Verkehrsplanung und bekommt seine Rolle als schwächste Verkehrsart dop-



Hier bleibt der Radlspaß auf der Strecke.

pelt zu spüren. So wurde z.B. vielfach der Flächengewinn für Radverkehre bei der Anlage von markierten Radwegen zulasten des Fußgängers „erkauft“.

Kinder und Jugendliche können nur noch eingeschränkt „autonom“ an der Mobilität teilnehmen, weil eine durchgängige fußverkehrs- und fahrradadäquate Infrastruktur, die das Gehen und Radfahren auch auf dem Bürgersteig (Kinder bis 8 Jahre) und beim Queren von Straßen sicher macht, nur noch in einzelnen Straßenzügen vorhanden ist.

Schließlich: Es fehlt ein Mobilitätsleitbild, das die kommunale Verkehrspolitik grundsätzlich und dauerhaft auf ein gemeinsames Ziel hin ausrichtet. Stattdessen erfolgt Verkehrsplanung bzw. -politik „reaktiv“.

Man „reagiert“ auf Staus, Unfälle, neue Themen (Shared Space), Fördertöpfe und Anträge aus Bürgerschaft, Politik und von Lobbyisten. Je nach Stimmungslage ist das heute die „Fahrradfreundliche Stadt“ oder die Klimagemeinde, morgen ein Autothema oder die Elektromobilität. Eine erstrebenswerte, ganzheitliche Vision des zukünftigen Stadtverkehrs fehlt.

Infrastrukturelle Schwachpunkte im Überblick

Fußverkehr

- Mangelnde Gehwegbreiten, die sowohl schnelles als auch entspanntes Nebeneinandergehen selten zulassen (Gehkomfort)
- „Zugestellte“ Bürgersteige mit Parkscheinautomaten, Schildermasten, parkenden Autos und Fahrrädern, Werbeanlagen etc. (Fremdnutzung)
- Uniforme Materialwahl – in der Regel graue Betonplatten und kaum stringente Begrünung (Erlebnisqualität)
- Erschwernisse beim Queren – durch fehlende definierte Querungsstellen und zu lange Wartezeiten bei Signalanlagen (Verkehrssicherheit)
- Zu wenig Raum, der abseits der Funktion als Gehfläche zum Verweilen und zur Kommunikation einlädt (Aufenthaltsfunktion)



Notlösung: Radweg zulasten des Fußverkehrs

Radverkehr

- Kapazität: Die bestehenden Radverkehrsnetze sind nur begrenzt leistungsfähig. Nur wenige Strecken und Knotenpunkte erlauben „Massenverkehr“ (Potenzialausschöpfung).
- Geschwindigkeit: Diese sind nicht kompatibel für schnellen und sportlichen Radverkehr (Effizienz).
- Bemessung: Die Dimensionierung der Streckenelemente berücksichtigt kaum die Anforderungen von Lastenrädern und Kinderanhängern (Transportfähigkeit).
- Fahrkomfort: Die aktuellen Radverkehrsnetze erlauben nur in Ausnahmefällen (Freizeitrouten) das Nebeneinanderfahren und bequemes Überholen (Alltagstauglichkeit und Spaßfaktor).
- E-Mobilität: Die heutige Infrastruktur bietet aufgrund der Dimensionierung und der fahrgeometrischen Bedingungen eine nur sehr eingeschränkte Option für die E-Mobilität mit zukünftig deutlich schnelleren Fahrrädern (Zukunftsfähigkeit).
- Die verkehrlichen Rahmenbedingungen (Signalisierung, Verkehrsregelung, intermodale Schnittstellen, fehlende Ladestationen etc.) sind häufig kontraproduktiv, d.h., sie lassen die Vorteile des Fahrrads als Massenverkehrsmittel nicht zum Tragen kommen (Effizienzpotenziale).

Es ist häufig die Summe der Widerstände und Konflikte – insbesondere bei mittleren und längeren Distanzen –, die den Geh- und Fahrspaß erheblich mindert und letztlich auch Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern produziert. Und genau diese Einschränkungen limitieren auf Dauer die verstärkte Nutzung der Nahmobilität.

Exkurs: Parken

Konzepte und Maßnahmen für eine offensive Förderung der Nahmobilität lassen sich auf neue Siedlungsvorhaben ohne Weiteres übertragen. In gewachsenen Stadträumen jedoch zeichnet sich seit Jahren ein Nutzungskonflikt zwischen den erklärten Flächenansprüchen für Fuß- und Radverkehre einerseits und Kfz-Abstellplätze andererseits ab. Augenscheinlich ist in vielen Städten unabhängig von der Stadtgröße die Nachfrage nach Stellplätzen größer als der vorhandene Raum. Die Folgen: verstopfte Straßen, die mehr und mehr zu einem Hemmnis für alle Verkehrsarten werden, und Fuß- und Radverkehr, die sich mit „Restflächen“ begnügen müssen, weil Gehwege und Radwege oftmals zugeparkt sind. Zudem wird die Anlage neuer Radverkehrswege im Straßenraum immer schwieriger, weil entweder der Straßenraum bereits „zugestellt“ ist oder die Vorhaltung von Stellplätzen in der kommunalen Praxis zumeist favorisiert wird.

Gefahr droht hierdurch insbesondere schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern. In einer Krefelder Unfalluntersuchung zeigte sich, dass in Knotenpunkten 60% der Kinderunfälle mit dem Fahrrad durch parkende Autos verursacht wurden. Eine Entwicklung, die sich heute in vielen kommunalen Unfallbilanzen widerspiegelt.

Fazit: Autoparken findet im Übermaß im öffentlichen Raum und vorzugsweise im Straßenraum statt. Wertvolle Flächen für Grün und Nahmobilität werden blockiert, Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende in ihrer Mobilität erheblich eingeschränkt. Eine offensive Förderung und eine Potenzilausschöpfung der Nahmobilität scheitert daran, dass die Qualitäts- und Flächenansprüche von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden hinsichtlich Dimensionierung, Führungskontinuität,

Bewegungskomfort und Verkehrssicherheit nicht in adäquatem Maße erfüllt werden können. Es bedarf zumindest einer Teilverlagerung der parkenden Kfz vom öffentlichen Straßenraum in Parkhäuser oder andere Parkgelegenheiten, um Raumgewinn für Bewegung und Anlagen der Nahmobilität zu gewinnen. Voraussetzung hierfür ist jedoch ein tief greifender Einstellungswandel vorrangig in der Politik und eine konsequente Problemlösung.



Gehweg oder Parkweg?



Parken ohne Ende

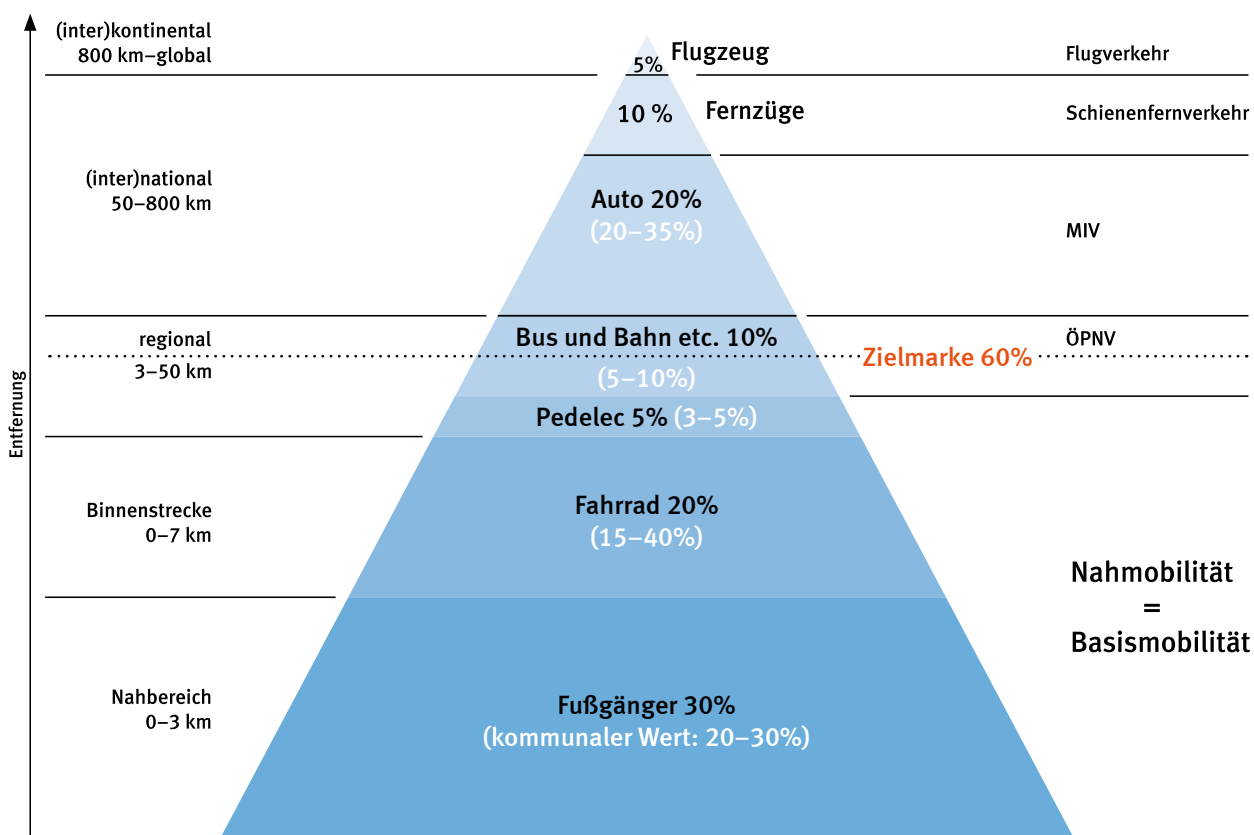


(Nah-)Mobilität der Zukunft

Die Mobilität zukünftiger Generationen wird entscheidend davon abhängen, wie effizient, gerecht und verträglich unsere immer knapper werdenden Ressourcen

„Energie, Raum und Zeit“ genutzt werden. Es gilt, Mobilität auf eine ökonomisch und ökologisch tragfähige und für alle Nutzer bezahlbare Grundlage zu stellen.

Der ideale Modal Split in Deutschland



Anmerkung: Fußgänger, Fahrrad und Pedelec bilden zusammen die Basismobilität – mit der Zielmarke 60% (rot). Die in Klammern gesetzten Zahlen (weiß) zeigen die Bandbreite für kommunale Modal-Split-Werte.

Im Einzelnen bedeutet dies:

❖ Die Rolle und Funktion der klassischen Verkehrsmittel Bahn, Bus, Auto, Fahrrad und das Zufußgehen neu zu überdenken: bezüglich ihrer Effizienz, ihres Energieverbrauchs, ihrer städtebaulichen und ökologischen Verträglichkeit, ihrer Bedeutung für Gesundheit und Soziales wie auch hinsichtlich der privaten und gesellschaftlichen Kostenverteilung.

❖ Eine „Neudefinition des öffentlichen Raums“ vorzunehmen, weil die Übernutzung der Verkehrsräume durch das Auto – insbesondere das expansive Parken – andere Nutzungen wie z.B. die Nahmobilität oder die Naherholung limitiert.

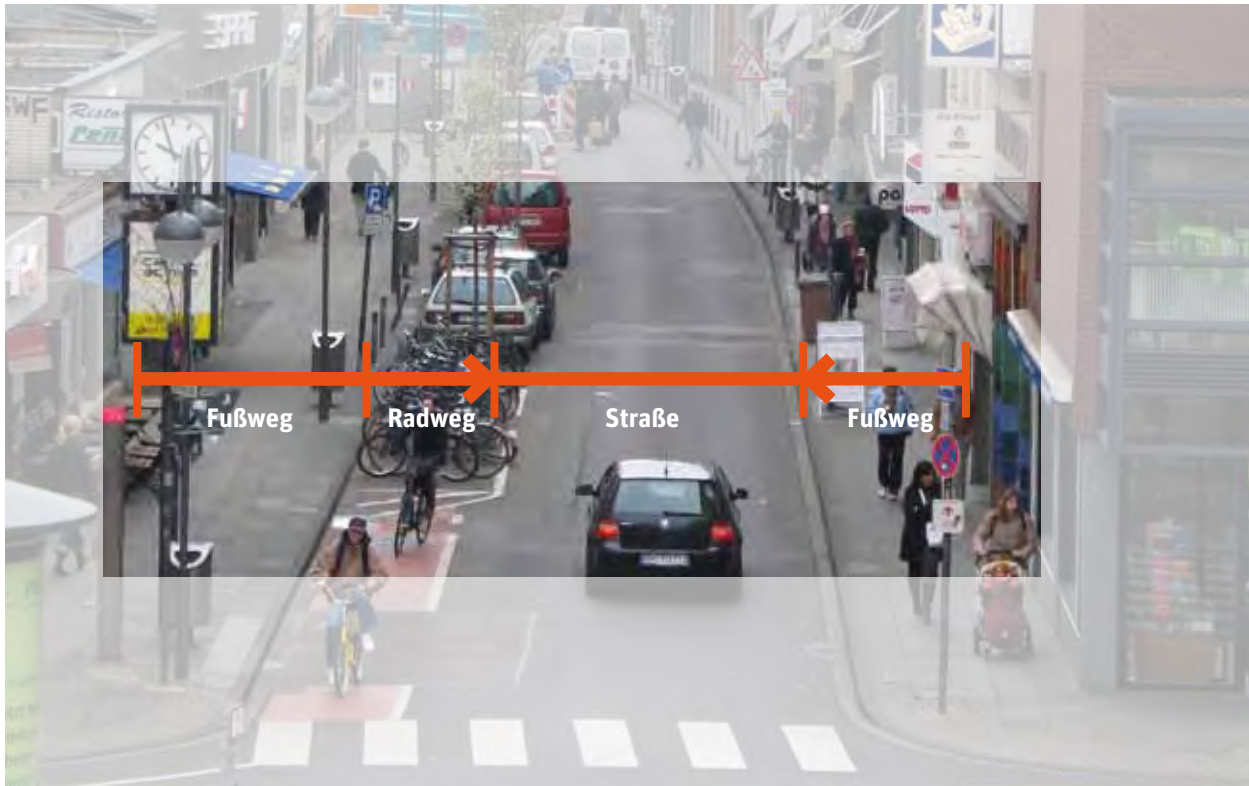
❖ Die zentrale Bedeutung der Nahmobilität als Basis-mobilität zu sehen, weil körperaktives Radfahren und Zufußgehen eine elementare Bedeutung für Klimaschutz und bezahlbare Mobilität haben und unabdingbar für die Gesundheit sind. Es bedeutet in der Folge auch, dass eine zukunftsfähige Nahmobilität mit mehr Fußverkehr und massenhaftem sowie schnellerem Radverkehr zu neuen Überlegungen hinsichtlich des Netzes und der Ausgestaltung der Infrastruktur führen muss – insbesondere beim Radverkehr.

Nahmobilität der Zukunft kann nicht die Fortsetzung der „klassischen“ Förderstrategie in der Infrastruktur bedeuten, sondern muss sich insbesondere an den Parametern Leistungsfähigkeit, Fahr- bzw. Gehkomfort, Geschwindigkeit, Effizienz und Kosten orientieren.



Aktionstag des österreichischen Vereins „walk-space.at“

Nahmobilität 2.0 in der Praxis



Neuer Ansatz in der Straßenplanung: erst Seitenräume, dann Fahrbahn dimensionieren

Die Umsetzung von Nahmobilität 2.0 in der kommunalen Praxis muss auf drei strategisch wichtigen Handlungsfeldern erfolgen: Politik, Kommunikation und Verkehrsinfrastruktur.

Politik

Die elementare Funktion der Nahmobilität in der Gesamtmobilität und der Gewinn für Gesellschaft, Stadt, Land und Umwelt erfordern eine verkehrspolitische Neubewertung. Nahmobilität kann nicht länger nur als

„Additiv“ einer auf Auto und ÖV zentrierten Verkehrspolitik betrachtet werden. Es gilt die Nahmobilität, den öffentlichen Personenverkehr und den motorisierten Individualverkehr als gleichrangige Verkehrsteilnehmergruppen zu etablieren. Neben der funktionalen und ideellen Neubewertung bedingt dies auch eine verkehrsadäquate Finanzierung. Um diesen „Denkprozess“ erfolgreich zu gestalten, müssen sich Kommunikationsmaßnahmen verstärkt auf die Zielgruppe der „politischen Entscheidungsträger“ richten.

Kommunikation

Die politische Relevanz von Themen wie die Neubewertung der Nahmobilität, der neue Planungsansatz, die Anlage von Radschnellwegen, die Reprivatisierung des Parkens und vieles mehr erfordert, dass über die Fachplanung hinaus administrative und politische Entscheider in umfangreiche Informations- und Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

Kommunikation hat hier die spezielle Aufgabe, die besondere Funktion und den Nutzen der Nahmobilität im Gesamtsystem Verkehr zu verdeutlichen, für die Akzeptanz der infrastrukturellen Veränderung zu werben und mit den Entscheidern in die Diskussion über eine die Zukunft gestaltende Verkehrspolitik einzutreten. Für die positive Ansprache der Politik, aber auch für die Mitwirkung der lokalen Wirtschaft, der Verbände und Institutionen hat Kommunikation somit eine Schlüsselfunktion.

Infrastruktur – neuer Planungsansatz

Klassische Straßenplanung ist heute – von der Mitte ausgehend – primär auf die vorrangige Flächenzuteilung für den fließenden und die Unterbringung des ruhenden Verkehrs fokussiert. Dies hat zur Folge, dass sich Fuß- und Radverkehr häufig mit „Restflächen“ am Straßenrand begnügen müssen. Nahmobilität als Basismobilität erfordert dagegen a priori eine adäquate Dimensionierung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr, die den Grundansprüchen nach Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Geh- wie Fahrkomfort und nach Geschwindigkeit (sportliche und e-mobile Fahrräder) gerecht wird. Gefragt ist folglich ein neuer Ansatz in der Straßenplanung, der am Straßenrand

beginnt und zuerst die Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs klärt. Um den in der Regel dafür erforderlichen Flächengewinn für die Nahmobilität zu realisieren, ist ein Umdenken in der Parkraumpolitik unabdingbar. Während für den fließenden Kfz-Verkehr und den ÖPNV die Fahrräume in der Regel ausreichend sind, bedarf es je nach lokaler Straßensituation zumindest einer partiellen Verlagerung des Parkens in private Flächen.

Für die Planung sind laut Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) folgende Anhaltswerte ideal:

- Bei Straßen ohne Mittelstreifen ist ein Verhältnis von Seitenräumen und Fahrbahn von 30% : 40% : 30% einzuhalten.
- Bei Straßen mit raumwirksamen Mittelstreifen sollte das Verhältnis von Seitenraum und Fahrbahn 50% : 50% auf jeder Seite des Mittelstreifens betragen.

- Der neue Ansatz ist deckungsgleich mit der sogenannten „Städtebaulichen Bemessung“ in den RAST 06.



Infrastruktur – Radverkehr



Nebeneinanderfahren – kein Problem in Zwolle, Niederlande

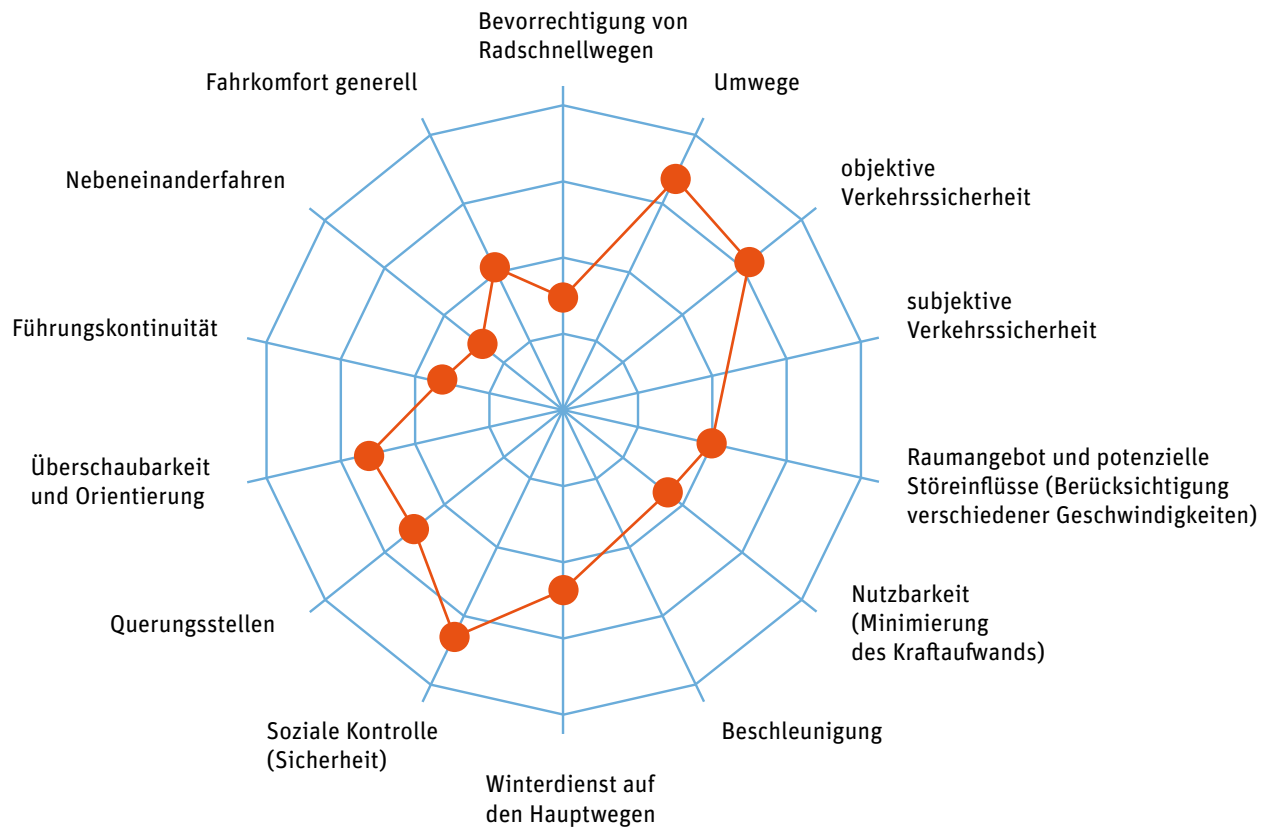
In vielen fahrradfreundlichen Mittel- und Großstädten (Münster, Köln, Bonn u.a.) zeigt sich trotz proaktiver Radverkehrsförderung, dass bereits heute auf zentralen Hauptrouten des Radverkehrs die Grenze der Leistungsfähigkeit überschritten wird. Mit dem Repertoire der konventionellen Radverkehrsplanung lassen sich weder die Kapazitätsprobleme noch die daraus resultierenden Konflikte auflösen. Das Kernproblem „mangelnde Leistungsfähigkeit“ resultiert aus der Netzgestaltung und der chronisch unterdimensionierten Radverkehrsinfrastruktur.



Radschnellweg in Nizza, Frankreich

Netz und Infrastruktur müssen zukünftig, um den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und z.T. beschleunigten Radverkehrs gerecht zu werden, in der Struktur und Dimensionierung angepasst werden. Dies bedeutet in der kommunalen Praxis, dass Radverkehr in der Masse nur mit zentral durchgängigen und leistungsfähigen Velo-Routen sicher, effizient und mit dem notwendigen Fahrkomfort abgewickelt werden kann. Der Vorschlag, die Netzstruktur um das „Element Radschnellwege“ bzw. „urbane Fahrradtrasse“ zu ergänzen, orientiert

Beispiel für eine qualitative Analyse eines Radverkehrsnetzes





Fahrradstraße in Köln

sich an der Praxis der Autoverkehrsplanung in Großstädten, den Durchgangs- und stadtteilüberschreitenden Verkehr auf zumeist vierstreifigen „Stadtautobahnen“ zu führen.

Für die Umsetzung bedeutet das:

- ❖ Die bauliche oder markierungstechnische Realisierung durchgehender, nach Möglichkeit bevorrechtigter, adäquat dimensionierter ($\geq 4,0$ m Breite im Zweirichtungsverkehr) Zentralrouten für den Radverkehr.
- ❖ Diese Radschnellwege bzw. „urbanen Fahrradtrassen“ ermöglichen insbesondere den massenhaften Radverkehr zu bündeln, um schnell, sicher und komfortabel auch größere Entfernungen zurückzulegen. Sie strukturieren den Rad-Binnenverkehr, eignen sich darüber hinaus aber auch für interkommunale Verbindungen.

❖ Radschnellwege erfüllen wie kein anderes Netzelement in besonderer Weise die Leistungs- und Komfortansprüche langsamer wie auch schneller – sportlicher oder e-mobiler – Räder.

Für die Realisierung zentraler Radverkehrsachsen bieten sich folgende Ausbauförm an:

- ❖ Der klassische bauliche Radweg
- ❖ Der Radfahrstreifen (dann mit Überbreite)
- ❖ Die „Fahrradstraße“ mit allen Möglichkeiten baulicher und/oder markierungstechnischer Gestaltung sowie straßenverkehrsrechtlichem Vorrang vor einmündenden Seitenstraßen
- ❖ Und für die Citylage – wo vorgenannte Lösungen ausscheiden – die verträgliche Führung in deutlich MIV-reduzierten und gestalteten Tempo-20-Zonen (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche, § 45 Abs. 1d StVO)

Insbesondere die Führung, Ausgestaltung und Implantation solcher Hochleistungsfahrbahnen bzw. -streifen für den Radverkehr im bestehenden Straßenraum ist eine neue Herausforderung für die kommunale Infrastrukturplanung. Dabei gilt es, einen verträglichen Ausgleich mit den Nutzungsansprüchen der anderen Verkehrsträger zu finden. Radschnellwege sind jedoch nur dann von Vorteil, wenn sie weitestgehend vorfahrtsberechtigt geführt werden. Dies stellt auch neue Anforderungen an die Verkehrsregelung und Gestaltung der Knotenpunkte. Hier sind sicherlich noch viele derzeit offene Fragen im Rahmen von Modellprojekten zu klären.

Darüber hinaus enthält der Konzeptansatz Nahmobilität 2.0 weitere Bausteine: die Optimierung der Signalanlagen für die Belange des Fuß- und Radverkehrs, die Führung und Ausgestaltung von Verkehrsanlagen für die spezifischen Sicherheitsanforderungen von Kindern und Älteren und den Ausbau einer Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität. Des Weiteren die Entwicklung fahrradbasierter Zustell- und Paketdienste, die Weiterentwicklung von Fahrradstationen in und außerhalb von Bahnhofsbereichen, den Ausbau öffentlicher Fahrradverleihstationen – jedoch mit der Maßgabe wirtschaftlich tragfähiger Betriebsmodelle – sowie die Entwicklung weiterer Zusatzmodule für den Radroutenplaner (Info-Paket für mobilitätsbehinderte Menschen und vieles mehr).

Radverkehrsplanung reduziert sich im Verständnis vieler Politiker immer noch auf den Bau straßenbeglei-



Abbiegen leicht gemacht in Bozen, Italien

tender Radwege, ergänzt durch einige Radfahrstreifen und komplettiert durch den gelegentlichen Einbau von Fahrradständern. Dabei ist moderne Radverkehrsplanung heute eine hochkomplexe Herausforderung mit vielen zu kombinierenden Bausteinen und Maßnahmenelementen – siehe Abbildung Seite 22/23.

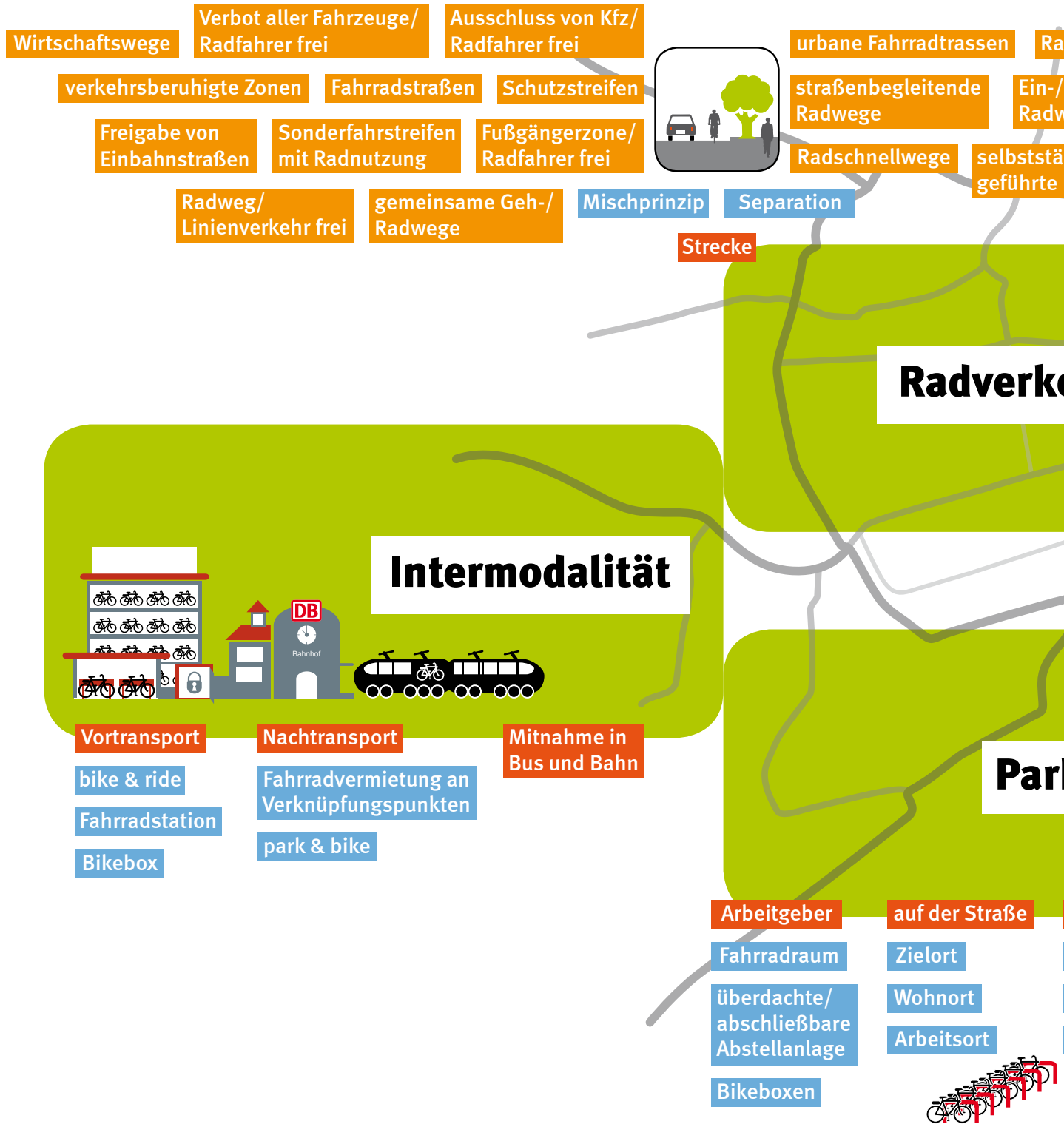
Die neue Netzhierarchie



© P3 Agentur

- | | |
|--|--|
|  Radschnellwege |  Nebenroutes |
|  Hauptroutes |  Erschließung |

Infrastruktur und Bausteine des Radverkehrs



dfahrstreifen

Zwei-Richtungs-
wege

ndig
Radwege

Mittelinseln

Kreisverkehre

Furten

Knotenpunkte,
Einmündungen

gesonderter
Linksabbiegerstreifen

aufgeweitete
Radaufstellflächen

Fahrradweiche

indirektes Linksabbiegen

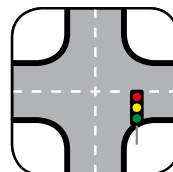
Führung für Linksabbieger

planfreie
Querungsstellen

gesonderte
Signalisierung

Zeitvorlauf Radverkehr

Rundum-Grün für Radfahrer



kehrsnetz

ken

Privat

in Garage/Haus

Fahrradport

Bikeboxen

an Haltepunkten
des ÖPNV

Fahrradstation

überdachte/
abschließbare
Abstellanlage

Fahrradwache

Bikeboxen

Wegweisung



Beschilderung



Leitsysteme und StVO-Beschilderung

© PS Agentur

Infrastruktur – Fußverkehr

Obwohl der Fußverkehr im Modal Split mit immerhin 24% Verkehrsanteil als zweitstärkste Verkehrsart hinter dem Pkw-Verkehr mit 58% (Fahrer und Mitfahrer)⁹ rangiert, sind Fußgänger seit Jahren die am meisten vernachlässigten Verkehrsteilnehmer. Und das, obwohl dem Fußverkehr in Städten und Gemeinden eine elementare, verkehrliche, soziale und gesundheitliche Bedeutung zukommt, denn: Gehen ist mehr als nur Fortbewegung! Gehen sichert Teilhabe an der Gesellschaft, vernetzt und belebt die Stadt, macht Quartiere erst lebendig und wirkt sich regelmäßig ausgeführt nachweislich positiv auf die Gesundheit aus. Da das Gehen darüber hinaus unzweifelhaft die effizienteste und umweltschonendste Fortbewegungsart ist, kann der Fußverkehrsraum nicht länger unter den Aspekt der „Restflächenverwertung“ gesetzt werden.

Die Aufwertung der Nahmobilität als „Basismobilität“ bedingt folglich, dass

- Fußverkehr als „eigenständige Verkehrsart“ wahrgenommen wird,
- Fußverkehr als elementare Verkehrsart einen eigenständigen Verkehrsraum für sich beansprucht und
- aufgrund der hohen sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Bedeutung des Zufußgehens eine adäquate Dimensionierung und Ausgestaltung des Verkehrsraumes unbedingt erforderlich ist.

Grundlage und Bedingung jeglicher Verkehrsplanung muss daher sein, ein sicheres und leistungsfähiges Fußwegenetz zu realisieren, dass Raum für alle Altersgruppen bietet und selbstverständlich barrierefrei ist. Des Weiteren soll es durch Raumangebot (Dimensionierung!) und qualitative Ausgestaltung „Aufforderungscharakter“ besitzen, sodass das Gehen im öffentlichen Raum effizient und attraktiv wird.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Zielvorstellung von „Lebensraum Stadt“ bzw. „Lebensraum Straße“ gerade für den Fußverkehr eine besondere Bedeutung: Fußverkehr ist neben Radverkehr unmittelbarer Ausdruck für die Urbanität und Lebendigkeit einer Stadt.

Eine fußverkehrsfreundliche Infrastruktur im Sinne von Nahmobilität 2.0 muss folgende Voraussetzungen erfüllen:

- 1.** Das Basisnetz ist so strukturiert, dass eine Netzhierarchie – von zentralen Fußwegeachsen, eigenständigen Gehwegen, straßenbegleitenden Bürgersteigen bis hin zu Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Straßen und Zonen sowie Shared Space – die unterschiedlichen Anforderungen hinsichtlich der Fußgängerdichte und der Nutzung unterstützt.
- 2.** Der Fußverkehr wird nicht mehr mit „Restflächen“ abgespeist. Stattdessen findet eine adäquate Dimensionierung des Verkehrsraums im Rahmen der städtebaulichen Bemessung statt. Der sozialen Funktion der Straße bzw. des Gehwegs entsprechend werden neben den funktionalen Gehflächen je nach lokalen Erfordernissen Flächen für die Verweil- bzw. Aufenthaltsfunktion reserviert.
- 3.** Bei der Ausgestaltung finden neben einer ansprechenden Materialwahl und der Begrünung auch unterschiedliche funktionale Anforderungen (Frau, Mann, Kinder, Alte, Mobilitätseingeschränkte etc.) Berücksichtigung. Barrierefreiheit ist für rund 10% der Bevölkerung zwingend erforderlich, für 30–40% notwendig und für 100% komfortabel.¹⁰



4. Fuß- und Radverkehr als eigenständige Verkehrsarten werden in der Regel separiert und sind nur in begründeten Ausnahmefällen auf gemeinsamen Flächen zu führen.

5. Die Eigenständigkeit des Fußverkehrsraums wird gesichert, sodass sowohl eine Fremdnutzung (z.B. Parken) als auch einschränkende Einbauten (Ampelmaste, Verkehrszeichen, Werbetafeln etc.) weitestgehend unterbleiben.

6. Die Praxis vieler Kommunen, das Parken auf Bürgersteigen zumindest halbseitig zuzulassen, wird sukzessive wieder rückgängig gemacht. Hier sind neue Strategien und Konzepte zur Überwachung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs erforderlich.

7. Das Queren einer Straße (Unfallursache bei ca. 80% der verunglückten Fußgänger)¹¹ erfolgt so, dass eine optimale Sicherheit gewährleistet ist. Hierzu dienen definierte Querungsstellen – insbesondere Zebrastreifen –, Signalanlagen, bauliche Hilfen oder situations-

spezifische Modelle der Verkehrsführung. Um Konfliktpunkte und -flächen mit anderen Verkehrsarten zu minimieren, bieten sich unterschiedliche Maßnahmen zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs an.

8. Auf der kleinteiligen Quartiersebene empfiehlt sich eine Umsetzung des Vorrangprinzips in der Form, dass nicht nur die Fahrbahnfläche, sondern auch der Gehweg möglichst durchgängig gestaltet wird.

9. Im Rahmen der lokalen Öffentlichkeitsarbeit werden neben den Dauerthemen wie Sicherheit und Schulverkehr der elementare Wert und die besondere verkehrliche, soziale und gesundheitliche Bedeutung des Fußverkehrs in der Kommune herausgestellt.

10. Schließlich: Im Hinblick auf den hohen Mobilitätswert und die besonderen Schutzbedürfnisse des Fußverkehrs genießt die Verkehrssicherheit bei der Verkehrsplanung Priorität.

Die plakative Darstellung „Gehen als eigenständige Verkehrsart“ verdeutlicht die Komplexität einer fußverkehrsfreundlichen Stadt/Gemeinde. Fußverkehr ist nicht nur wichtiger Bestandteil der Nahmobilität, sondern verbindet sich in besonderer Weise mit den Themen Naherholung und Nahversorgung (Laufkundschaft).

Eine zeitgemäße Verkehrsplanung für den Fußverkehr

- beginnt an der Haustür mit einem qualitativ hochwertigen Bürgersteig, der zum Gehen „einlädt“,
- nutzt – je nach Erfordernissen – unterschiedliche Wege und Infrastrukturelemente,
- hat sichere Querungsstellen,



Sichere Querung in Frankfurt am Main

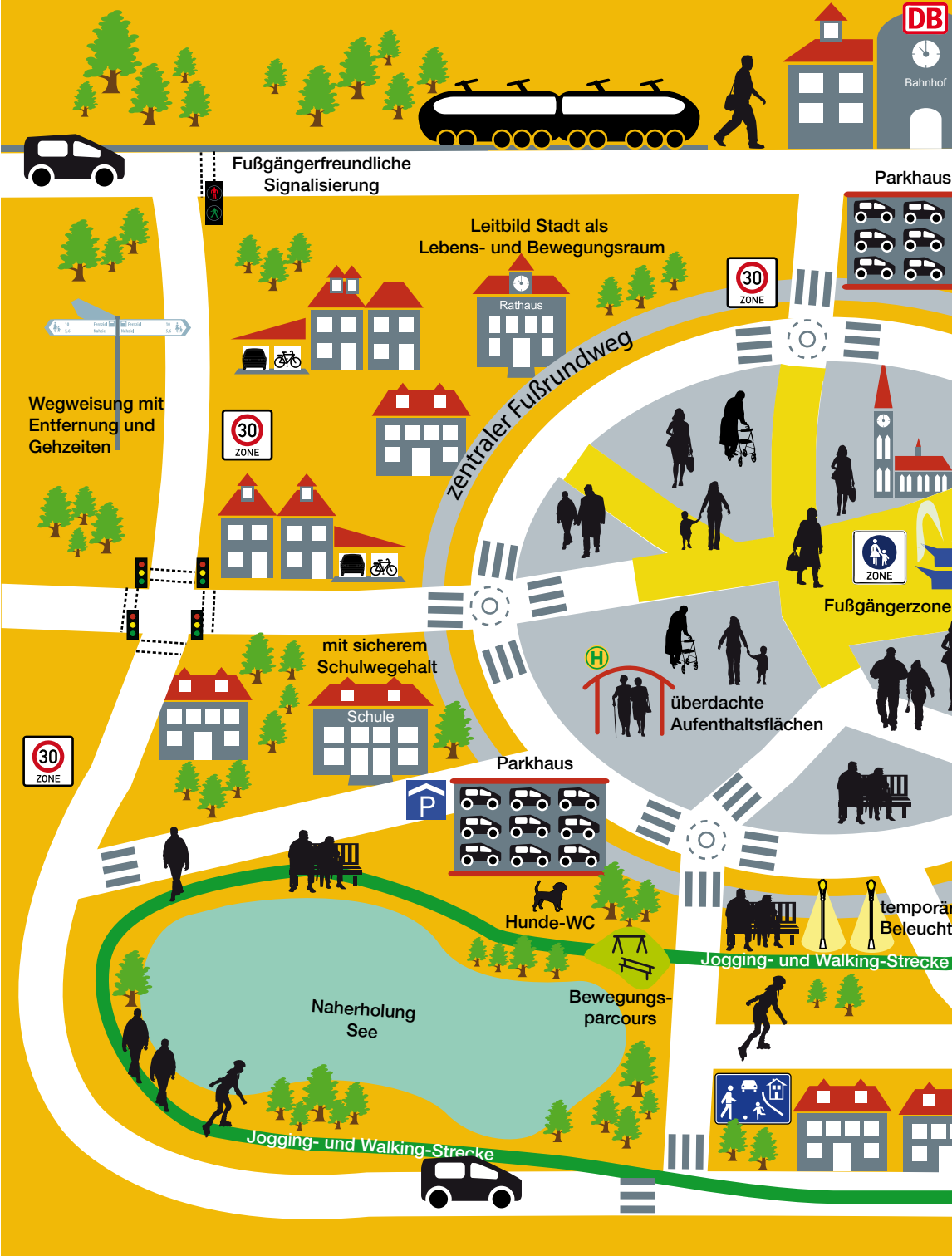
- setzt hohe Ansprüche in der Dimensionierung und baulichen Ausgestaltung,
- arbeitet mit unterschiedlichen Modellen der Verkehrsberuhigung,
- schafft eine Verträglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln,
- minimiert den Zeitaufwand und die Widerstände bei Knotenpunkten und
- ist in hohem Maße komfortabel und sicher.



Urbane Nahmobilität

Kurzum: Eine fußverkehrsfreundliche Stadt, die das Potenzial des Fußverkehrs voll nutzt und Wert auf besondere Qualität und Abwechslungsreichtum der Infrastruktur legt, erzeugt die Bereitschaft zu mehr und längeren Fußwegen.

Gehen als eigenständige Verkehrsart





Die neue Koexistenz

Mehr gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr mithilfe von Gestaltung und Verkehrsordnung – das ist das Ziel neuer verkehrsplanerischer Konzepte für die Anlage von innerstädtischen Straßenräumen.

Shared Space

Shared Space steht für einen radikalen Kurswechsel im Umgang mit dem öffentlichen Raum. Seine Kennzeichen sind die Aufhebung des Separationsprinzips (Niveaugleichheit) und ein weitgehender Verzicht auf Beschilderung sowie Vorschriften. Aufgrund der Deregulierung wird der Verkehr durch freiwillige Vereinbarungen zwischen den Verkehrsteilnehmern geregelt. Um die erforderliche Kommunikation via Blickkontakt zu ermöglichen, muss der Shared Space weitgehend von Sichthindernissen frei gehalten werden. Das Parken ist deswegen in der Regel verboten.



Bauschild oder Ortseingangsschild aus dem EU-Projekt (INTERREG) Shared Space

Begegnungszone

Begegnungszonen sind in der Schweiz als Alternative zur „Wohnstraße“ (vergleichbar mit StVO-Zeichen 325) entstanden und können auch in Geschäftsstraßen angewendet werden. Wichtige Merkmale einer Begegnungszone sind eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf maximal 20 km/h, Fußverkehr hat Vorrang gegenüber dem restlichen Verkehr und darf die gesamte Fahrbahn nutzen. Zusätzlich kann an jeder Stelle die Straße gequert werden – vorausgesetzt, er behindert den restlichen Verkehr nicht unnötig. Wie beim Shared Space soll auf Ampeln, Beschilderung etc. verzichtet werden. Die Aufhebung des Separationsprinzips oder eine Niveaugleichheit ist hier allerdings nicht zwingend erforderlich. Autos dürfen in gekennzeichneten Flächen auch parken.

Die Einrichtung einer Begegnungszone erfordert nur geringe Baumaßnahmen. Oftmals wird genügt eine Verengung der Fahrbahn am Anfang der Zone oder eine Mittelinsel bzw. ein nicht überfahrbarer Mittelstreifen als Querungshilfe. Die Wirksamkeit von Begegnungszonen sollte nach einem Jahr überprüft und gegebenenfalls durch die Kommune nachgebessert werden.

Gemeinschaftsstraße

Der Begriff „Gemeinschaftsstraße“ wurde vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) eingeführt¹² und bezeichnet Straßen, deren Gestaltung das Miteinander der Verkehrsteilnehmer und gegenseitige Rücksichtnahme fördert. Das Ziel sind barrierefreie öffentliche (Straßen-)Räume mit hoher Aufenthaltsqualität, bei denen die Verkehrs-



Mehr Sicherheit für Fußgänger in Köniz, Schweiz

sicherheit im Mittelpunkt steht. Diese Prinzipien sind grundsätzlich auf alle innerstädtischen Wohn- und Geschäftsstraßen anwendbar, in denen es ein hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen gibt. Sie können mit Tempo-30-Zonen, StVO 325, Begegnungszonen oder Wohnstraßen kombiniert werden. Gegenüber Shared Space steht bei der Gemeinschaftsstraße die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt, es gibt klare Einsatzkriterien und sie muss evaluiert werden.

Vergleichende Bewertung

Das generelle Ziel aller Modelle ist es, mehr Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu schaffen. Ihre Philosophie beruht dabei auf Interaktion und Freiwilligkeit, bei der Gemeinschaftsstraße und Shared Space zusätzlich auch auf Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer.

Gerade die Grundphilosophie von Shared Space – „Maximale Verunsicherung führt zu maximaler Verkehrs-



Gelebte Koexistenz nach dem Berner Modell

sicherheit“ – kommt jedoch da an ihre Grenze, wo die Verkehrsunsicherheit für ältere Menschen (Reaktionsfähigkeit nimmt ab), jüngere Kinder (noch nicht voll entwickelt) und vor allem auch sehbehinderte Menschen (Orientierung durch Straßenraumstrukturierung) so groß wird, dass ihre Grundbedürfnisse nicht mehr erfüllt bzw. ihre Fähigkeiten überfordert werden. Idealerweise kann Shared Space nur in zentralen Bereichen eingeführt werden, die sich durch eine hohe Fußverkehrsdichte, mäßigen Fahrradverkehr, relativ wenig Kfz-Verkehr und vorwiegende Aufenthaltsfunktion auszeichnen. Insofern ist Shared Space keine prinzipielle Lösung, sondern nur begrenzt einsetzbar.

Welches Konzept letztlich umgesetzt wird, muss jede Kommune anhand der Gegebenheiten vor Ort und der Stärken und Schwächen der Konzepte im Einzelfall entscheiden.

Kommunikation für mehr Nahmobilität

2010 gab das Umweltbundesamt eine repräsentative Bevölkerungsumfrage zum Umweltbewusstsein in Deutschland in Auftrag, die mit deutlichen Zahlen aufwartet. Darin sprachen sich 87% der Bevölkerung für die Schaffung verkehrsberuhigter Wohngebiete aus und 76% plädierten für eine Stadtentwicklung, bei der der Einzelne weniger auf das Auto angewiesen ist, sondern seine Wege vielmehr per öffentlichem Verkehrsmittel, Fahrrad oder zu Fuß erledigen kann. Eine hohe Zustimmung zur Nahmobilität, die zumindest „kognitiv“ eine hohe Bereitschaft zum Umstieg signalisiert.

Während noch in den 1990er Jahren Radfahren bestenfalls ein Thema der lokalen Presse war, ist es inzwischen fest in der Medienlandschaft verankert. Ob überregionale Presse, Politik- und Lifestylemagazine, ob Hörfunk, TV oder YouTube – unzählige Beiträge zeigen: Radfahren liegt im Trend. Die Fraunhofer Gesellschaft bringt es in ihrer „Vision für nachhaltigen Verkehr“ (2010) auf die Formel: „Fahrräder und hoch-effiziente, leichte Elektromobile sind die neuen Statussymbole der städtischen Bevölkerung.“

Zu der positiven Grundstimmung in Politik und Gesellschaft und dem neuen medialen Interesse haben viele Faktoren beigetragen. Neben der Ausgestaltung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in vielen Städten und Gemeinden und der breiten Diskussion um eine postfossile, klimaschonende Mobilität gehören die E-Mobilität, die Kostenexplosion im Autoverkehr, der Megatrend Gesundheit und nicht zuletzt eine intensive Kommunikation pro Radfahren dazu. Beispielhaft zu nennen sind hier unterschiedliche Themenkampagnen von ADFC und VCD, die Imagekampagne „Kopf



Plakat der AGFS-Kampagne „Nina“

an: Motor aus“ des Umweltbundesministeriums, das Konzept „Radlhauptstadt München“, das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) mit der Fahrradakademie und die AGFS mit „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“, „Nina – warum parkst du auf meinem Weg?“, „Ich bin die Energie“ oder auch das hervorragend gestaltete Magazin „fahrstil“ mit seinen Beiträgen. Die positive Entwicklung begünstigt haben ferner die kommunalen



Die AGFS wirbt mit „Ich bin die Energie“ für mehr Bewegung im Alltag.

Spitzenverbände jeweils mit ihrer klar proaktiven Haltung zu Nahmobilität, die in vielen Positionspapieren zum Ausdruck kommt.

Die vorausgegangene Aufzählung zeigt, dass Kommunikation eine Schlüsselfunktion hat, wenn es um die Förderung von Nahmobilität geht. Sie ist jedoch an zentrale Bedingungen geknüpft, wenn sie Wirkung zeigen soll:



Ziel der Kampagne „Kopf an: Motor aus“: null CO₂ auf Kurzstrecken

1. Ein qualitätsvolles Angebot für Radfahrer und Fußgänger muss vorhanden sein, das im Hinblick auf Chancengleichheit mindestens so attraktiv ist wie Autofahren.
2. Neben dem Budget für Infrastrukturausbau sind adäquate Finanzmittel für eine kontinuierliche Kommunikationsarbeit unerlässlich.



So wirbt man in München für den Radverkehr.



Die Fußgängerkampagne in Graz „Die Stadt liegt Dir zu Füßen“

3. Die Kommunikation ist fokussiert auf zentrale Handlungsfelder: Sie soll den baulichen Fortschritt erklärend und informierend begleiten und zugleich für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten der Nahmobilität werben.

4. Die lokale Öffentlichkeitsarbeit muss zuerst die politischen Entscheidungsgremien, die Planer und

über die Fachebene hinaus die administrativen Entscheider, lokalen Verbände, Interessengruppen und Initiativen – soweit relevant – ansprechen, ehe die breite Öffentlichkeit involviert wird. Während für die Planer ein gutes Angebot zum Informationstransfer in Form von Netzwerken wie der AGFS, der Fahrradakademie u.a. besteht, zielen die Kampagnen von ADFC und VCD primär auf die breite Öffentlichkeit.

5. Auf „ideologisierende“ und „polarisierende“ Wertung im Sinne einer Anti-Auto-Haltung wird verzichtet. Vielmehr gilt es, den persönlichen und gesellschaftlichen Nutzen von mehr Nahmobilität offensiv in den Vordergrund zu stellen. Starke Motive zur Verhaltensveränderung sind Gesundheit und Energiekosten, von sekundärer Bedeutung und kaum handlungsaktivierend sind dagegen Klima, CO₂-Reduktion, Ressourcenschonung etc. Die zu transportierende Botschaft müsste sinngemäß lauten: „Bewegung hält mich gesund und nebenbei rette ich die Welt!“

6. Bei der Ansprache der Politik bedarf es neuer Formate und Dialogformen. So hat etwa die AGFS mit dem „Politikforum“ eine Veranstaltungsform geschaffen, zu der ausschließlich lokale Vertreter der politischen Parteien, der Stadträte und die Mitglieder der Verkehrsausschüsse eingeladen werden. Diese Veranstaltung dient dazu, abseits der Hektik inhaltlich überfrachteter Ausschuss-Sitzungen über perspektivische Verkehrspolitik im Sinne der Nahmobilität zu informieren und in Dialog zu treten. Die mit Nahmobilität 2.0 verknüpften Perspektivwechsel bedingen, dass die politischen Entscheidungsträger involviert werden.

7. Schließlich: Eines der zentralen Defizite der Verkehrsplanung ist das Fehlen motivierender, handlungsaktivierender Leitbilder. Solange Verkehrsplanung bzw. Verkehrspolitik sich darauf begrenzen, auf aktuelle Anforderungen wie Parken, Staus, Unfälle, Fördertöpfe und Bürgeranträge zu reagieren, wird es kaum zu einer perspektivischen, die Zukunft gestaltenden Verkehrspolitik kommen, sondern man wird sich weiter in endlosen Maßnahmendiskussionen erschöpfen.

Kommunikation hat hier die Aufgabe, möglichst in einem kooperativen Prozess mit Politik, Wirtschaft und Bürgerschaft eine konsensuelle Zukunftsvision von Stadt und Mobilität zu entwickeln. Ein solches Mobilitätsleitbild vermittelt die Vision des zukünftigen Stadtverkehrs und kommuniziert die damit verbundenen Ziele, Leitwerte und zentralen Maßnahmen nach „innen“ (Verwaltung, Politik) und „außen“.

Bleibt abschließend der Hinweis, dass mobilitätsbezogene Werbung im Gegensatz zu Konsumgütern anderen Gesetzmäßigkeiten unterliegt. Hier gilt es, den Ergebnissen der sozial-ökologischen Forschung und Erkenntnissen der Umweltpsychologie zu folgen. In jedem Fall erfordern Interventionsvorhaben wie die Änderung der Verkehrsmittelwahl eine Werbung, die unterschiedliche Milieus anspricht und mit Spaß, Emotion, Nutzen, aber auch kreativer „Irritation“ für hohe Aufmerksamkeit sorgt. Dass dabei nach Möglichkeit alle Medienkanäle zu aktivieren sind, versteht sich von selbst.

Mehr Service in der Nahmobilität

Die Nutzung eines Autos wird heute durch einen nahezu perfekten Rundumservice in Alltag, Freizeit und Tourismus einfacher und attraktiver gemacht. Von der Garage oder dem Carport vor dem Haus führen Parkleitsysteme zu Stellplätzen, die man ohne auszusteigen mit einem Handyticket bezahlen kann. Während der Arbeit oder des Einkaufens tauschen mobile Werkstätten die Frontscheibe, und auf dem Rückweg kann man sein Auto in einer Waschanlage umfassend reinigen und pflegen lassen. Darüber hinaus wacht der TÜV über eine konsequente und kontinuierliche Wartung. Ein beispielhaftes Servicenetz, das in der Nahmobilität Nachahmung finden sollte, um das Zufußgehen und Radfahren über die funktionale Bewegung hinaus attraktiv zu machen. Servicemaßnahmen bauen Zugangs- und Nutzungsbarrieren ab und erleichtern dadurch das Zufußgehen und Radfahren im Alltag. Basiselemente sind Reparaturservices, Leihräder, Luftstationen, öffentliche Wasserspender, Rastplätze oder eine Waschanlage für das Fahrrad. Diese werden im Sinne von Nahmobilität 2.0 ergänzt um: Ladestationen für e-mobile Räder, Winterdienst auf den zentralen Rad- und Fußwegen, sichere, vorzugsweise bewachte Parkplätze für Fahrräder und vieles mehr.



Doppelstöckige Fahrradparker in Kamen



E-mobile Räder brauchen Strom.



Radfahren trotz Schnee – der Winterdienst macht's möglich.



1. Potenziale aktivieren

Der Übergang vom fossilen Zeitalter in das der Elektroenergie markiert einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik. Nachhaltigkeit, Energieverbrauch, Mobilitätskosten, Gesundheit und Lebensqualität – an diesen Kennwerten muss sich Mobilität messen lassen. Mehr Nahmobilität – das muss der Grundbaustein für eine zukunftsfähige Mobilität sein.

Die Nahmobilität hat in Deutschland einen Modal-Split-Anteil von 34%, davon entfallen 24% auf den Fußverkehr und 10% auf den Radverkehr.¹³ Der Einschätzung maßgeblicher Fachleute und Verbände folgend könnte alleine der Radverkehr in Deutschland jedoch einen Anteil von über 20% erreichen. Das ambitionierte Ziel der AGFS ist es, den Anteil der Nahmobilität am kommunalen Verkehrsaufkommen auf insgesamt 60% zu erhöhen. Um dieses Ziel zu veranschaulichen, wurden neue Richtwerte für einen nachhaltigen, umweltfreundlichen und auch gesundheitsfördernden kommunalen Modal Split formuliert:

→ Fußverkehr	20–30%
→ Radverkehr	15–40%
→ ÖV	5–20%
→ MIV	20–35%

(siehe auch Abbildung Seite 13: Pyramide)

Ca. 50% aller Kfz-Fahrten in Deutschland sind Kurzstrecken-Fahrten unter 5 km.¹⁴ Pauschale Aussagen zum Verlagerungspotenzial sind auf dieser Ebene kaum möglich, aber für den städtischen Kfz-Verkehr wurde am Beispiel Dresden gezeigt, dass mehr als die Hälfte (56%) der Fahrten nicht durch einen Sachzwang begründet sind und theoretisch auf andere Verkehrsmittel verlagert werden könnten.¹⁵ Nicht minder stei-

gerbar ist auch der Fußverkehr, der in vielen Städten seit Jahren stagniert oder rückläufig ist.

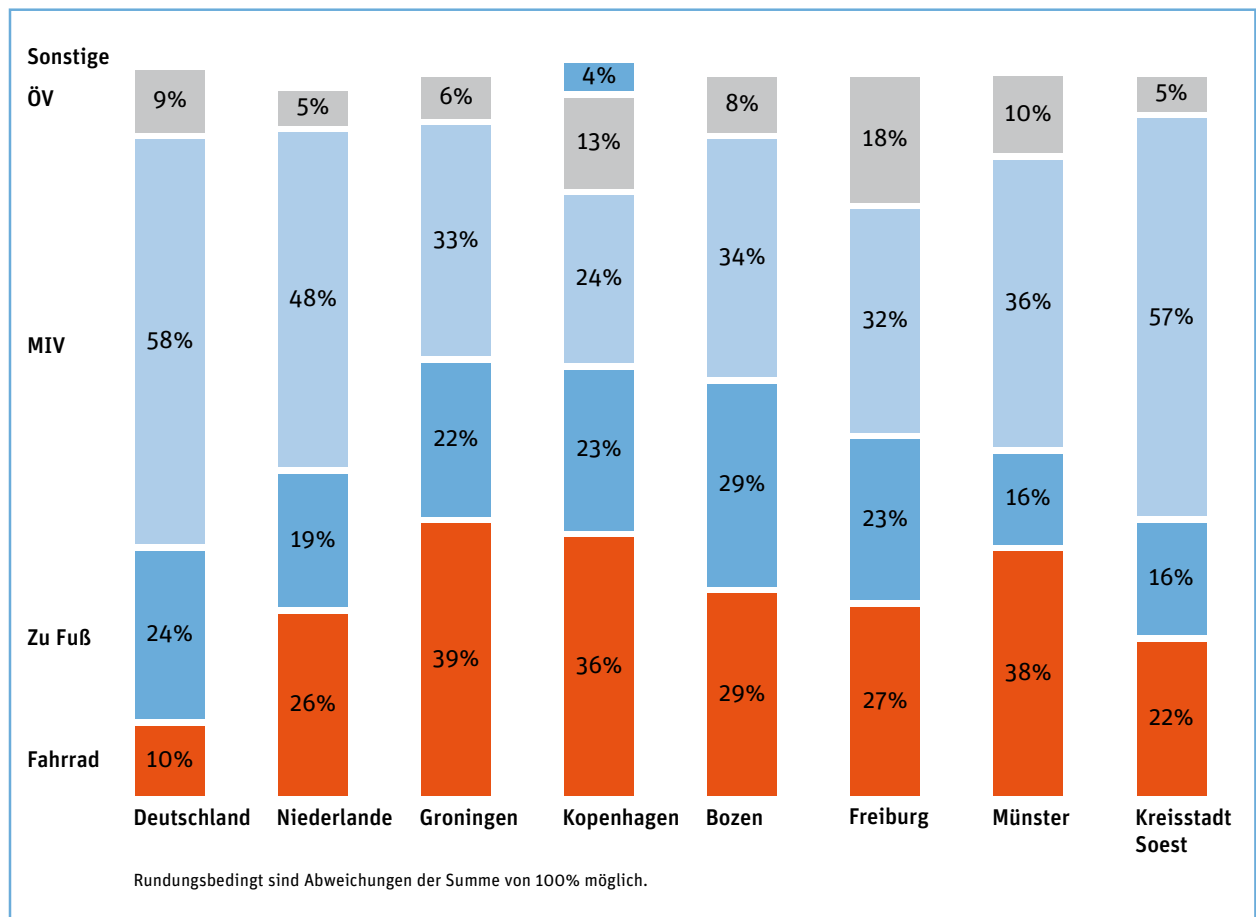
Kopenhagen zeigt sehr erfolgreich, dass dieses Ziel – 60% der Wege durch den Fuß- und Radverkehr zurückzulegen – erreichbar ist. Auch niederländische Städte wie Groningen haben diese Modal-Split-Verhältnisse schon erreicht, und in Deutschland sind Städte wie Münster oder Freiburg (siehe Abbildung Seite 40: Balkendiagramm) auf dem Weg dorthin.

Weiteres Potenzial liegt in der Entwicklung fahrradbasierter Paket- und Lieferdienste. Gerade bei der Feinverteilung von Lasten kann das Fahrrad einen wichtigen Beitrag leisten, weil es platzsparend und leise ist. Durch die E-Mobilität werden dabei neue Optionen eröffnet, weil die elektrische Zusatzkraft a) die Transportleistung der Räder auf bis zu 135 kg erhöht und b) auch längere Steigungen und höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können. Dieses Verlagerungspotenzial ist wichtig für die verkehrliche Entlastung von Innenstädten, hochverdichteten und verkehrlich sensiblen Räumen. Gerade der Entlastungseffekt bei übermäßigem Liefer- und Transportverkehr mit Kleinlastern ist vor dem Hintergrund von Feinstaub- und Lärmbelastung wichtig.

Um das Potenzial der Nahmobilität tatsächlich aktivieren zu können, müssen die Voraussetzungen stimmen. Denn die Verkehrsmittelwahl in Städten wird weniger durch die Topographie beeinflusst, als vielmehr durch die Infrastruktur, die Attraktivität des Umweltverbundes, die Siedlungsstruktur,¹⁶ eine im Sinne der Nahmobilität proaktive Verkehrspolitik und nicht zuletzt durch eine positive soziokulturelle Grundstimmung in der Stadt bzw. Gemeinde. Zwingende Grundlage ist ein engmaschiges und qualitativvoll ausgestattetes Fuß-

und Radverkehrsnetz, das neben den Grundansprüchen Sicherheit und Leistungsfähigkeit alle Möglichkeiten eines bequemen, komfortablen und effizienten Zufußgehens und Radfahrens ermöglicht. Gerade im Hinblick auf die „Konkurrenz“ mit dem Auto ist neben den verkehrsfunktionalen Bedingungen der Faktor

„Bequemlichkeit“ von entscheidender Bedeutung, wenn der Umstieg gelingen soll. Insbesondere in Mittel- und Großstädten bekommt auch die „Leistungsfähigkeit“ eine zentrale Bedeutung. Diese resultiert zum einen aus der Zunahme der e-mobilen Räder, zum anderen aus dem Raumbedarf eines stetig wachsenden



Quelle: Tørsløv, Niels: Bicycle City Copenhagen. Vortrag auf dem Nationalen Radkongress, Berlin, am 07.05.2009; Trendy Travel (10/2010): Trendy Cycling – 20 gute Gründe, Rad zu fahren



Radverkehrs, der mit dem Instrumentarium der konventionellen Radverkehrsplanung alleine nicht mehr bedient werden kann. Deshalb wird es erforderlich sein, den zu erwartenden massenhaften Radverkehr auf leistungsfähige, adäquat dimensionierte und durchgehende Radverkehrsachsen (Breite $\geq 4,0$ m) zu bündeln. Im interkommunalen Wettbewerb um Arbeitsplätze und Einwohner werden weiche Standortfaktoren, wie der Wohn- und Freizeitwert, immer wichtiger. Sie resultieren aus familien- und seniorenfreundlichen Bedingungen im Wohnumfeld, einer verträglichen Nutzungsmischung in den Quartieren sowie Nahver-

sorgung und Naherholung. Ganz wichtig aber ist ein Wegenetz, das all diese Funktionen sicher miteinander verbindet und gleichzeitig den Spaß an Bewegung aus eigener Kraft vermittelt. Adäquat dimensionierte und barrierefreie Aufenthalts- und Bewegungsflächen sind dafür grundlegend.

Generelles Ziel in einer bewegungsaktivierenden Stadt ist, dass regelmäßige, körperaktive Mobilität zu Fuß und/oder mit dem Rad die Basis der Gesamtmobilität und nach Möglichkeit den größten Teil des Verkehrs bildet. Ganz im Sinne: Nahmobilität ist Basismobilität.

2. Mehr Verkehrssicherheit für alle



Verkehrsunfälle sind die Schattenseite unserer mobilen Gesellschaft. Und obwohl sich von 1991 bis 2010 die Zahl der Schwerverletzten halbiert hat und mit 3.648 zwei Drittel weniger Menschen getötet wurden, besteht bei genauer Betrachtung immer noch großer Handlungsbedarf.¹⁷

Zwar werden immer weniger Kinder und Jugendliche als Fußgänger oder Radfahrer schwer verletzt oder getötet, doch das entpuppt sich leider nur zum Teil als ein Erfolg von Verkehrsplanung und -sicherheit. Tatsächlich ist immer mehr selbstständige Kindermobilität durch Elternmobilität ersetzt worden: Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre legen 42% ihrer Wege als Mitfahrer im MIV zurück.¹⁸ Der Grund liegt darin, dass vielen Eltern das Vertrauen in die Sicherheit ihrer Kinder fehlt, wenn diese alleine im Straßenverkehr unterwegs sind.

Eine sichere Mobilität braucht jedoch nicht nur infrastrukturelle Voraussetzungen, sie muss auch von Kindesbeinen an geübt werden. Grundsätzliche Sicherheitsbedenken hegen im Übrigen nicht nur Eltern. Laut der Befragung „Verkehrsklima in Deutschland“ fühlen sich nur 35% der Fußgänger und 32% der Fahrradfahrer im Straßenverkehr sicher.¹⁹

Ein weiterer Befund, der großen Anlass zur Besorgnis gibt, ist die starke Gefährdung von Menschen

über 65 Jahren im Rad- und Fußverkehr. Diese Altersgruppe umfasst 20% der Bevölkerung, stellte aber im Jahr 2010 ca. 50% der getöteten Radfahrer und Fußgänger.²⁰ Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels besteht hier akuter Handlungsbedarf.



Kinder sind besonders gefährdet.

Die Sicherheit muss bei der Entwicklung einer Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur vor die Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs gestellt werden. Die Sichtbeziehungen zwischen Fuß- und Radverkehr sowie dem Autoverkehr werden vielfach durch parkende Kfz gestört und sind dadurch insbesondere beim Queren von Fußgängerinnen und Fußgängern häufig die Unfallursache. Neben der Anlage von qualifizierten Querungsstellen erfordert dies, dass Sichtfelder insbesondere in Knotenpunkten oder in Höhe von Querungsstellen notfalls durch bauliche Maßnahmen unbedingt frei gehalten werden müssen. Auch hier gilt der Grundsatz: Verkehrssicherheit geht vor Parken!

Nur wenn Wegenetze nahezu umwegfrei und so komfortabel gestaltet werden, dass Regelverstöße durch Fuß- und Radverkehr die Ausnahme werden, lässt sich eine sichere und selbstbestimmte Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten. Nicht minder wichtig ist es, die Bedürfnisse der besonders gefährdeten

Kinder und Senioren zu berücksichtigen. Ihre Anforderungen an die Verkehrssicherheit sind vergleichbar und nutzen parallel auch allen Bevölkerungsgruppen. Dies ist eine Investition mit Perspektive, die sich doppelt rechnet: Kindern gehört die Zukunft und die altersgerechte Gesellschaft wird für die nächsten Jahrzehnte unsere Lebensrealität sein.

Schließlich und endlich ergeben sich auch mit der E-Mobilität beim Fahrrad neue Fragestellungen für die Verkehrssicherheit. Speziell die deutlich leichter zu erreichenden höheren Geschwindigkeiten können beim Begegnen oder Überholen von anderen Rädern zu mehr Unfällen führen. Die Fahrgeometrie und Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen ist daher ein wichtiges Attribut, um potenzielle Konflikte zwischen langsamen und schnellen Fahrrädern bzw. Autos im Vorfeld zu vermeiden.



Parkerfreie Kreuzung in Frankfurt am Main

3. Klima und Umwelt

Der anthropogene Klimawandel ist eine der zentralen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Um die Erde in ihrer jetzigen Gestalt und Artenvielfalt langfristig zu erhalten, muss die globale Klimaerwärmung langfristig stabilisiert und auf maximal 2°C in diesem Jahrhundert begrenzt werden. Dafür reichen technische Maßnahmen, wie z.B. der Umstieg auf Elektroautos, alleine nicht aus. Nach einer Untersuchung des Umweltbundesamtes verursacht unser Mobilitätsverhalten 23% der CO₂-Emissionen in Deutschland und steht damit an zweiter Stelle.

Selbst wenn in Deutschland das Ziel von 1 Mio. Elektroautos bis 2020 erreicht wird, führt dies gerade mal zu einer Einsparung von 0,4% der gesamten CO₂-Emissionen. Schaffen wir es bis 2030, die Zahl der Elektroautos auf 5 Mio. zu erhöhen, werden trotzdem nur ca. 2% CO₂ weniger ausgestoßen.²¹ Grund dafür ist der aktuelle Strom-Mix in Deutschland, durch den ein Elektroauto im Vergleich zu einem modernen Verbrennungsmotor kaum weniger CO₂-Emissionen produziert.

Klimaschutzziele

Bis 2050 müssen die weltweiten CO₂-Emissionen um 50% gegenüber dem Jahr 1990 verringert werden. Das heißt für die Industrieländer, sie müssen ihren CO₂-Ausstoß sogar um 80 bis 95% senken. NRW hat sich das Ziel gesetzt, seine Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 25% und bis 2050 um 80% gegenüber 1990 zu senken. Aktuellen Studien zufolge werden die fossilen Energieträger noch mindestens bis 2035 die vorherrschenden Energielieferanten sein.



Mit anderen Worten: Wir müssen unsere Mobilitätspraktiken hinterfragen. Unser Ziel muss es sein, mehr Kfz-Verkehr zu verlagern. Rund 50% aller Pkw-Fahrten sind heute kürzer als 5 km;²² diese werden im Jahr 2020 ca. 11 Mio. Tonnen CO₂ freisetzen. Verlagerte man die Hälfte aller Autofahrten im Kurzstreckenbereich – und das ist bis dahin laut Umweltbundesamt realistisch – auf den Fuß- und Radverkehr, ließen sich pro Jahr 5 Mio. Tonnen CO₂ einsparen.²³ Für eine vergleichbare Kompensation müsste man in Deutschland pro Jahr 400.000 Buchen (eine durchschnittliche Buche speichert während ihres Wachstums pro Jahr 12,5 kg CO₂) auf einer Fläche pflanzen, die gut dreimal so groß wie die Beneluxländer ist.



Förderung des Radverkehrs ist aktiver Klimaschutz.

Beispiel Köln

Im Klimaschutzkonzept der Stadt Köln kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass bei einer konsequenten Förderung des Radverkehrs pro Jahr 19.000 Tonnen CO₂ eingespart werden können. Die klare Botschaft ist: Alle Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs haben mit Abstand die größte Wirksamkeit beim Klimaschutz.²⁴

Der Oberbürgermeister

Stadt Köln



Ich fahre Rad, weil ...
Mama-Taxi mega-out ist.






Die AGFS-Kampagne „Ich fahre Rad, weil ...“ in Köln

4. Gesund mit Alltagsmobilität

Bewegungsmangel – mit der häufigen Begleiterscheinung Übergewicht – ist einer der größten Krankmacher in Deutschland. Mittlerweile ist jeder zweite Deutsche übergewichtig oder sogar adipös, also fettsüchtig (20%). Die Folgen der „Volkskrankheit“ Übergewicht sind vielfältig und reichen von orthopädischen Problemen bis hin zu Depressionen. Die Kosten der Zivilisationskrankheiten für das deutsche Gesundheitswesen werden auf immense 50 Mrd. Euro pro Jahr geschätzt. In Zeiten, in denen nicht nur unsere Arbeitswelt, sondern auch unsere Freizeit mehr und mehr von sitzenden Tätigkeiten geprägt wird, gewinnt Mobilität aus eigener Kraft an Bedeutung. Allerdings stoßen bspw. herkömmliche Sport- und Bewegungskurse zu festen Zeiten an die Grenzen unserer flexiblen Freizeitgestaltung. Viel mehr muss es darum gehen, Bewegung ohne Mehraufwand in den Alltag zu integrieren. Ziel ist die „Veralltäglichung“ von Bewegung.



„Ich bin die Energie“ ist die Gesundheitskampagne der AGFS.

Gesundheitseffekte von Bewegung im Überblick

- ➔ Bereits nach kurzer Zeit senken zwei Stunden moderater Sport pro Woche das Herzinfarktrisiko durchschnittlich um ein Viertel.²⁵
- ➔ Wer sich an die Empfehlung der WHO hält (7x30 Minuten Bewegung pro Woche), mindert das Herzinfarktrisiko um 50% und das Risiko, einen Schlaganfall zu erleiden, um 60%.²⁶
- ➔ Ein Mindestmaß an Bewegung ab der Lebensmitte senkt das Risiko, an Alzheimer zu erkranken, um 60%.²⁷
- ➔ Sportliche Betätigung in Kombination mit gesunder Ernährung kann Diabetes (Typ 2) aufhalten und sogar umkehren.²⁸
- ➔ Das Darmkrebsrisiko sinkt mit Bewegung um 50%, bei Brustkrebs sind es immerhin 30–40%.²⁹
- ➔ Mit regelmäßiger körperlicher Aktivität lässt sich der Alterungsprozess um 15–20 Jahre nach hinten verschieben.³⁰

Dies kann nur gelingen, indem der öffentliche Raum bewusst als Bewegungsraum einbezogen wird und unsere direkte Umwelt bewegungsfreundlich und -motivierend gestaltet ist. Dabei geht es in erster Linie um eine bewegungsaktivierende Infrastruktur mit Anreizcharakter. Eine durchgängige, Umwege ver-



meidende Netzstruktur mit direkten, schnellen, komfortablen und sicheren Wegen für Fuß- und Radverkehr ist eine Grundvoraussetzung, dass sich Menschen regelmäßig bewegen. Doch bewegungsfreundlich im verkehrlich-funktionalem Sinne ist sicherlich auf die Dauer nicht alleine motivierend. Insbesondere für den

Fußverkehr sind daher neben den städtebaulichen und sozialen Bedingungen auch Faktoren wie Gestaltqualität, Barrierefreiheit, Grüngestaltung und Beleuchtung wichtig, die das visuelle Erscheinungsbild wesentlich prägen.

5. Bedeutung für die Stadtentwicklung und für die Gesamtmobilität

„Die Stadt der kurzen Wege“ und Nahmobilität sind Leitbegriffe, die häufig synonym verwendet werden. Beide stehen für die konsequente Verknüpfung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung. Deshalb muss Nahmobilität sich über die alleinige Beschäftigung mit baulich-verkehrlichen Maßnahmen hinaus auch mit weiteren wichtigen Handlungsfeldern auseinandersetzen. Die vier wesentlichen sind:

- Stadtentwicklung (Siedlungsstruktur)
- Mobilität (Verkehrsinfrastruktur)
- Kommunikation (Mobilitätsverhalten)
- Partizipation (bürgerschaftliche Mitwirkung)³¹

Betrachtet man heutige Verkehrsprobleme, so zeigt sich, dass ihnen zumeist Flächennutzungsprobleme zugrunde liegen. Nahmobilität bedingt daher die Schaffung geeigneter Siedlungsstrukturen. Zu den zentralen städtebaulichen Erfordernissen gehören:

- Kompakte wohnliche Strukturen mit hohem Wohnwert (verträgliche Dichte)
- Ausgewogene Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit
- Kurze Wege zwischen Wohnen und anderen Funktionsbereichen
- Qualitätsgerechte Teilnahme- und Teilhabe (Arbeits-, Ausbildungsplätze, Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten u.v.m.)
- Hochwertige Naherholungs- und Freizeitangebote
- Soziale Durchmischung der Bevölkerung mit der Möglichkeit sozialer Kontakte
- Qualitätsvolle (Grün-)Gestaltung des öffentlichen Raums
- Barrierefreiheit von Plätzen, Gebäuden und städtebaulicher Infrastruktur



Straße als Lebensraum in Tübingen

Die Förderung der Nahmobilität im Städtebau erfordert jedoch nicht nur die Ausgestaltung positiver, sondern auch eine Vermeidung kontraproduktiver Rahmenbedingungen. Zu Letzteren gehört in erster Linie die Ansiedlung von Großeinrichtungen in Handel und Freizeit dort, wo eine ausreichende Verträglichkeit mit der Wohnfunktion nicht mehr gegeben ist und die Flächenansprüche von Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr nicht mehr in einem maßvollen Verhältnis stehen. Nicht minder nachteilig wirkt sich die Wahl von Siedlungsstandorten und -strukturen aus, welche die Benutzung des motorisierten Verkehrs praktisch erzwingen. Darüber hinaus fordern die fortschreitende Urbanisierung, der Klimawandel und Umweltschutz einen neuen, qualitätsvolleren Umgang mit den öffentlichen Räumen.

ZEHN GUTE GRÜNDE FÜR MEHR NAHMOBILITÄT

Letztlich ist nur dort, wo Städtebau, Straßen und Plätze Wohlgefühl, Sicherheit und Identifikation auslösen, der Anspruch einer städtebaulich integrierten Planung

erfüllt. Die Kurzformel für eine gesunde Stadtentwicklung muss daher lauten: Kompakt, urban, nahmobil und grün.



Nahmobilitätsförderung ist Stadtentwicklung.

6. Chancengleichheit für alle

Nahmobilität hat das Potenzial, allen Menschen eine eigenständige und sichere Mobilität zu ermöglichen. Dies gilt auch und gerade für gefährdete Zielgruppen wie Kinder und Senioren sowie im Besonderen für Menschen mit Behinderung.

Im Jahr 2009 lebten 7,1 Mio. schwerbehinderte Menschen in Deutschland.³² Das entspricht fast 9% der Bevölkerung, die ca. 45% ihrer Wege zu Fuß oder mit dem Rollstuhl zurücklegen.³³ Hinzu kommt, dass insgesamt über 30% der Bundesbürger im Laufe ihres Lebens zumindest zeitweise z.B. durch Knochenbrüche körperlich eingeschränkt sind. Da für viele Menschen Immobilität gleichbedeutend mit Vereinsamung ist, sollte es folglich das Ziel jeder Verkehrsplanung sein, mobilitätseingeschränkten Menschen eine selbstbestimmte und eigenständige Mobilität zu ermöglichen. Ein Anspruch, wie ihn auch die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen seit längerem formuliert.

Die persönliche Mobilität ist der Schlüssel zu einem gleichberechtigten Leben und einer Teilhabe an der Gesellschaft. Die Grundlage dafür ist die barrierefreie Erschließung des Nahbereichs durch ein geschlossenes Fußwegenetz, das über qualifizierte Querungstellen und leichtverständliche Orientierungshilfen verfügt. Die Ausgestaltung dieses Wegenetzes ist entscheidend für den Aktionsradius der Menschen. So müssen die Wege dem Platzbedarf sich begegnender Rollstühle und Rollatoren gerecht werden, damit nicht nur Nahversorgung und Naherholung leicht erreichbar sind, sondern auch die Haltestellen des ÖPNV barrierefrei erschlossen werden können. Dies erhöht die Reichweite der Menschen und die Erreichbarkeit von weiter entfernt liegenden Zielen deutlich.

UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen

Mit diesem völkerrechtlichen Vertrag wurden 2006 die Menschenrechte für die Lebenssituation von Menschen mit Behinderung konkretisiert. Die Ziele der Konvention sind die Förderung der Chancengleichheit für Menschen mit Behinderung sowie die Teilhabe und Teilnahme am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen – insbesondere bei der Bildung.



Mobilsein bis ins hohe Alter in Frankfurt am Main

Die Nahmobilität ist die wichtigste Verkehrsart für ein selbstbestimmtes Leben. Somit ist die Qualität der Fuß- und Radwege im Quartier entscheidend für den Grad an gesellschaftlicher Teilhabe von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

7. Die neue Herausforderung: E-Mobilität

Die knapper werdenden Ölreserven und der Klimawandel weisen unserer Gesellschaft den Weg in das postfossile Zeitalter. Dieser Wandel bedingt großen Veränderungsbedarf besonders im motorisierten Verkehr. Klimafreundlichere, verbrauchsarme Fahrzeuge wie Elektroautos sind derzeit hinsichtlich Batteriekapazität, Reichweite und Kosten noch lange nicht ausgereift. Außerdem: Auch Elektroautos beanspruchen den gleichen Verkehrsraum beim Fahren und Parken, lösen also das Platzproblem nicht. Im Vergleich zum Auto sind die e-mobilen Fahrräder (siehe Infokasten) bereits heute eine praxistaugliche Alternative auf kurzen und insbesondere mittleren Distanzen.

Bislang werden Pedelecs hauptsächlich in der Freizeit und im Tourismus genutzt. Ihre deutlichen Vorteile bei Geschwindigkeit, Steigungen und Reichweite erschließen neue Zielgruppen wie z.B. körperlich eingeschränkte Menschen oder „Anzugträger“. Dazu machen erweiterte Entfernungsbereiche (>10 km) und neue Landschaften (Mittelgebirgslagen etc.) Pedelecs im Alltagsverkehr auch zu einer Alternative für das Auto.

Mit ihrer elektrischen Zusatzkraft kann man problemlos Radanhänger zum Supermarkt oder zum Kindergarten ziehen und einfach mal lange Strecken per Rad zurücklegen, ohne „ins Schwitzen zu kommen“. Besonders interessant sind Pedelecs für Pendler, da sie einerseits längere Pendelstrecken für das Rad erschließen und andererseits – gerade im ländlichen Raum – die Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen mit dem Rad deutlich erhöhen. Das ist ein Potenzial, dass die Anschaffung eines (Zweit-)Autos unnötig machen kann. Dies zeigt sich auch in einer Kundenbefragung des Pedelec-Herstellers „Flyer“. Dort gaben 62% der Befragten an, dass sie mit dem Pedelec Autokilometer ersetzen.³⁴

Generell wird bei elektrisch betriebenen Fahrrädern zwischen Pedelec und E-Bike unterschieden:

Pedelecs sind Fahrräder mit begrenzter elektrischer Unterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Um die elektrische Unterstützung zu bekommen, muss man permanent treten. Da sie rechtlich als Fahrräder gelten, darf man Radwege benutzen. Pedelecs sind sehr energieeffizient und verbrauchen auf 100 km nur ca. eine Kilowattstunde Strom. Das entspricht der Energiemenge, die man für drei Minuten warmes Duschen verbraucht.

E-Bikes sind keine Fahrräder mehr und gelten als Krafträder. Ihr Elektromotor leistet permanent Unterstützung und beschleunigt sie bei gleichzeitigem Treten auf bis zu 45 km/h. Sie benötigen ein Kennzeichen und dürfen nicht auf Radwegen fahren.

2010 wurden gut 200.000 Pedelecs und E-Bikes verkauft. Es wird erwartet, dass sich der Absatz mittelfristig auf 400.000 bis 600.000 Räder pro Jahr erhöht.³⁵ Im Vergleich zu Elektroautos werden heute über 99% der E-Mobilität in Deutschland mit E-Bikes und Pedelecs realisiert.³⁶

Pedelecs können aber nur dann großflächig Alltagswege mit dem Pkw ersetzen, wenn es die Infrastruktur erlaubt. Um ihren Geschwindigkeits- und Reichweitevorteil nutzen zu können, sind Pedelecs in urbanen Räumen auf leistungsfähig dimensionierte Radverkehrsanlagen angewiesen, auf denen schnelle Rad-



fahrer die langsamen bequem und sicher überholen können. Auf interkommunalen Strecken sind deshalb Radschnellwege wichtig, die durch ihre Ausgestaltung die Reichweite und Geschwindigkeit des Radverkehrs

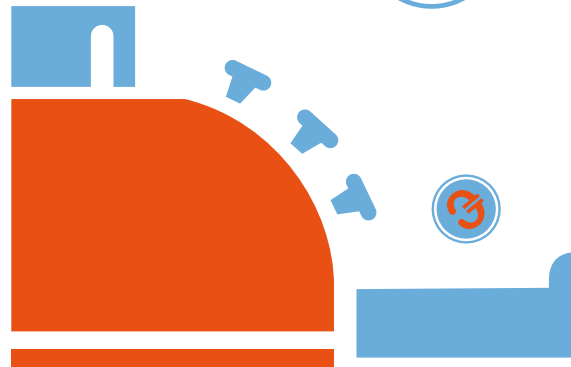
erhöhen. In den Niederlanden hält man Distanzen von bis zu 15 km pro Strecke mit dieser Kombination für realistisch. Damit wird das Fahrrad zu einer echten Alternative zum Auto im regionalen Verkehr.



8. Mobilitätskosten

Gerade der Kostenfaktor ist in Zeiten knapper privater, aber vor allen Dingen öffentlicher Kassen auch im Verkehrssektor ausschlaggebend. Der übermäßige Kfz-Verkehr belastet die Allgemeinheit mit sogenannten externen Kosten wie Luftverschmutzung, Lärmbelastung oder Unfallkosten. Allein im Jahr 2005 hat der MIV der Gesellschaft ein Minus von 46,8 Mrd. Euro aufgebürdet.³⁷ Durch Steigerung des Modal-Split-Anteils der Nahmobilität können diese enormen Kosten kompensiert werden – und zwar über den Gesundheitswert, der durch Mobilität aus eigener Kraft entsteht. Verdeutlicht wird dies am Beispiel der Stadt Wien: Dort betragen die externen Kosten des Kfz-Verkehrs pro Jahr 183 Mio. Euro. Der Radverkehr stellt dem jedoch einen positiven Effekt von 224 Mio. Euro gegenüber.³⁸ Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat diesen gesundheitlichen Mehrwert für jeden in den Radverkehr investierten Euro mit einem volkswirtschaftlichen Gewinn von drei bis vier Euro beziffert.³⁹ Auch für Privathaushalte lohnt sich Nahmobilität: Laut dem ADAC musste ein Single in der Stadt im Jahr 2010 für sein Auto 4.830 Euro aufwenden. Der Hauptgrund dafür sind die gestiegenen Treibstoffpreise mit einem Plus von 86% in den letzten 15 Jahren.⁴⁰ Nutzt man sein Auto hauptsächlich im Nahbereich, erhöhen sich die eigenen und die externen Kosten deutlich: Das Auto verschleißt schneller, der Dieselpartikelfilter kann die gesammelten Rußpartikel nicht verbrennen und der Kraftstoffverbrauch steigt bei einem Mittelklassewagen auf bis zu 20 l pro 100 km.⁴¹ Das Einsparungspotenzial von Fuß- und Radverkehr für die Kommunen wäre enorm. Würde jeder Deutsche genauso viel Rad fahren wie ein Niederländer, könnten

die Kommunen ca. 1,1 Mrd. Euro im Jahr einsparen.⁴² Auf der Kurzstrecke ergeben sich also gewaltige Einsparpotenziale, die mit einer Verkehrsverlagerung durch Nahmobilität 2.0 erschlossen werden könnten.



9. Mehr Lebensqualität durch Naherholung



Naherholung mitten in der Stadt – Grüngürtel in Köln

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Urbanisierung in unserer Gesellschaft sind innerstädtische Naherholungsmöglichkeiten von zentraler Bedeutung. Veränderte Lebens- und Konsumstile führen dazu, dass die Grenzen zwischen Alltags- und Freizeitmobilität heute fließend verlaufen. Gleichzeitig streben immer mehr Menschen ins „Grüne“ und sind bereit, dafür lange Wegestrecken – meistens mit dem Auto – in Kauf zu nehmen. Freizeit ist mit 32% der häufigste Wegezweck in Deutschland. Dabei werden durchschnittlich 14,1 km zurückgelegt. Zum Vergleich: Beim Einkaufen, dem zweitwichtigsten Wegezweck (21%), ist ein Weg nur 5,1 km lang.⁴³

Diese langen Wege deuten an, dass attraktive wohnortnahe Freizeitangebote fehlen. Grund genug, um für eine wohnungsbezogene, attraktive Naherholung in der Stadt zu sorgen. Ziel ist es, die Lebensqualität im direkten Wohnumfeld zu erhöhen, indem man die Attribute des Landlebens – wie z.B. grüne Freiräume, gute Luft oder Gewässer – in die Städte holt. Um dem Leitbild „Stadt als Lebensraum“ bzw. „Straße als Lebensraum“ gerecht zu werden, muss in den Quartieren das Wohnumfeld durch die Verbindung von Gestaltqualität, Aufenthaltsqualität, Naherholung und Freizeitwert aufgewertet werden. Eine kleinteilige Durchgrünung der Städte schafft Freiräume für die Bewohner, in denen sie sich weitläufig bewegen, zugleich





Naherholung in Lünen

aber auch Möglichkeiten zur Erholung und Kontemplation finden können.

Durch die Vernetzung von großen Freiflächen mit den Grünanlagen in den Quartieren entstehen dezentrale und zusammenhängende Naherholungsgebiete, die den Straßenraum und die kleinen Plätze einbinden. In ihrer Weitläufigkeit bieten diese Grünanlagen eine attraktive Alternative zu langen Autofahrten ins Umland. Über abwechslungsreich gestaltete und begrünte Fuß- und Radwege werden diese – im wörtlichen Sinn – Stadtparks an die Quartiere angeschlossen, sodass im direkten Wohnumfeld ein großzügiger Raum für Bewegung entsteht.

Die Stadt Leverkusen ist ein gutes Beispiel für die Möglichkeiten, die vernetzte Grünstrukturen bieten. Dort sind stadtteilübergreifende Joggingstrecken ausgewiesen worden, die vornehmlich durch Grünflächen führen – so beginnt Bewegung direkt vor der Haustür. Die großflächige Vernetzung der städtischen Grünflächen mit attraktiv gestalteten Rad- und Fußverkehrswegen steigert den Freizeitwert der Städte wesentlich und bildet die ideale Grundlage für eine attraktive Verknüpfung von Naherholung und regionalen (Rad-) Wanderwegen. Der so erzeugte Mehrwert kommt Einwohnern und Touristen zugute.

10. Nahmobilität als wichtiger Standortfaktor für Nahversorgung

Die Bedeutung kurzer Wege für die Versorgung der Bürger wird häufig unterschätzt. Untersuchungen zeigen, dass insbesondere die Einkäufe des täglichen Bedarfs zu knapp 50% in der näheren Umgebung des Wohnortes besorgt werden. Dabei legen mehr als 50% der Menschen Wege bis 1.000 m zu Fuß oder mit dem Rad zurück, bei Wegen bis 500 m sind es sogar mehr als 80%.⁴⁴

Die Nahversorgungsstandorte sind folglich auf Kunden, die zu Fuß oder mit dem Rad kommen, angewiesen. Zu ihnen gehören besonders ältere Menschen oder Frauen mit Kindern, aber auch Menschen, die sich ganz bewusst für Nahmobilität entscheiden. Durch die Diversifizierung der Gesellschaft sind Lebensstile entstanden, die Wert darauf legen, speziell ihren täglichen Bedarf ohne Auto „um die Ecke“ einzukaufen.⁴⁵ Nahmobilität leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Grundversorgung im Wohnumfeld. Durch die verstärkte Förderung – insbesondere des Zufußgehens – werden Nahversorgungsstandorte belebt, wodurch sich Geschäfte wichtige Kundenstämme sichern können.

Der starke Zusammenhang zwischen Nahversorgung und Nahmobilität zeigt sich in einem deutlich veränderten kommunalen Modal Split. In Gemeinden mit fußläufig gut erreichbaren Nahversorgungsstandorten ist der Anteil des Fußverkehrs um bis zu 22% höher als in Kommunen mit schlechteren Bedingungen für die



Nahversorgung. Die Summe der zurückgelegten MIV-Distanzen ist damit um 20 bis 30% niedriger.⁴⁶

Fazit: Durch Fußgänger und Radfahrer belebte Straßen sind nicht nur Ausdruck von Urbanität, sondern fördern auch die Lebendigkeit und Wirtschaftskraft eines Quartiers.





Fußverkehr

➔ Eine Fußverkehrsstrategie für Berlin

Berlin soll noch fußgängerfreundlicher werden, deshalb beschloss der Senat 2011 die „Fußverkehrsstrategie für Berlin“. Mit ihrer Hilfe soll ein direktes, geschlossenes und ansprechend gestaltetes Fußverkehrsnetz entwickelt werden, dass sowohl Alltags- und Freizeitwegen als auch verschiedenen Zielgruppen gerecht wird. Als Orientierung für die neue Strategie diente dabei das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ mit einer fußläufig erreichbaren Naherholung und Nahversorgung.

Um das neue Fußverkehrsnetz zu realisieren, verfolgt man in Berlin konkrete Teilziele: Die Zahl der schwerverletzten oder getöteten Fußgänger soll bis 2016 um 20% sinken, bis 2020 sollen stadtweit alle Kreuzungen und Einmündungen an wichtigen Fußverkehrsverbindungen barrierefrei sein und – besonders erwähnenswert – die finanzielle Förderung des Fußverkehrs wird langfristig an seinen Modal-Split-Anteil angepasst.

Ein wichtiger Baustein, um diese Ziele zu erreichen, ist die vermehrte Anlage von sicheren und komfortablen Querungsstellen mit fußgängerfreundlicher Signalisierung. Hinzu kommen Lückenschlüsse im bestehenden Netz „20 grüne Hauptwege“, Wegweisungen und die Freihaltung der Gehwege z.B. vom Fahrradparken durch mehr Radabstellmöglichkeiten. Die barrierefreie Gestaltung von Plätzen und Wegen ist bei allen diesen Maßnahmen eine grundlegende Voraussetzung. Ein weiterer Schwerpunkt des Konzeptes ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ein Instrument ist die verstärkte Kontrolle des Kfz-Verkehrs und eine konsequenter Ahndung von Verstößen (Geschwindigkeits-



übertretung, missachtetes Rotlicht oder Falschparken an Querungsstellen). Daneben werden mittels einer Schwachstellenanalyse zur Barrierefreiheit Gefahrenstellen erfasst und deren Abbau ermöglicht. Zur Steigerung der subjektiven Verkehrssicherheit sollen darüber hinaus Angsträume entschärft werden bzw. nicht mehr entstehen.

Für die Öffentlichkeitsarbeit entwickeln die Verantwortlichen ein Kommunikationskonzept unter der Dachmarke „Berlin zu Fuß“. Das Konzept verbindet zielgruppenspezifische Maßnahmen wie die Fortführung der Kampagne „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ für Kinder und Jugendliche mit themenspezifischen Aktionen, die z.B. das Miteinander im Verkehr ansprechen.

Das Besondere an der „Fußverkehrsstrategie für Berlin“ ist ihr ganzheitliches Vorgehen. Ähnlich dem Ansatz „Radverkehr als System“ werden die Bereiche Infrastruktur, Service und Kommunikation nicht getrennt voneinander betrachtet, sondern als gleichwertige Bestandteile des Systems Fußverkehr gefördert.

Weitere Informationen sind unter www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr verfügbar.



➔ Düsseldorfer Gemeinschaftsinitiative für mehr Fußgängersicherheit



„Achtung Fußgänger“ – unter diesem Motto startete im April 2009 in Düsseldorf eine gemeinsame Initiative zur Sicherheit im Straßenverkehr der Kooperationspartner Landeshauptstadt Düsseldorf, Rheinbahn AG, Verkehrswacht Düsseldorf e.V., Antenne Düsseldorf und Düsseldorfer Polizei.

Das primäre Ziel der Kampagne ist die Reduzierung der Fußgängerunfallzahlen in Düsseldorf. Dabei setzen die Initiatoren in erster Linie auf Information: einerseits über das richtige Verhalten im Straßenverkehr, andererseits über aktuell umgesetzte Maßnahmen im Straßenraum zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

So wurden an vielen Einfallstraßen in die Landeshauptstadt Schilder mit dem Kampagnenlogo aufgestellt, um die Autofahrer zu sensibilisieren. Info-teams bestehend aus Mitarbeitern der Polizei, des Ordnungsamtes, des Amtes für Verkehrsmanagement und der Rheinbahn machen anlässlich besonderer Aktionen im Stadtgebiet an problematischen Fuß-

gängerüberwegen, Kreuzungen oder Plätzen auf das Thema Verkehrssicherheit aufmerksam. Autofahrer und Fußgänger können auf Handzetteln die wichtigsten Verhaltenstipps nachlesen. Außerdem werden „Ich bin Vorbild!“-Karten verteilt. Ziel ist es, die Erwachsenen darauf aufmerksam zu machen, dass Kinder das Verhalten der „Großen“ beobachten und von diesen lernen. Der Klassiker ist das Beispiel, die Straße nur bei Grün zu überqueren – nicht nur zur eigenen Sicherheit, sondern auch als Vorbildfunktion.

Ein weiterer Schwerpunkt der Kampagne „Fußgängersicherheit“ ist ein deutliches Mehr an repressiven Maßnahmen seitens der Polizei, beispielsweise durch sogenannte „Anpfliff-Aktionen“. Hierbei werden „Rotgänger“ mittels Trillerpfeife von der Polizei angehalten und anschließend über ihr Fehlverhalten belehrt. Auch die Verkehrsüberwachung des Düsseldorfer Ordnungsamtes schreitet im Rahmen der Kampagne gegen Verkehrsverstöße wie Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Haltverbote besonders im Bereich vor Schulen, Kindergärten oder ähnlichen Einrichtungen gezielt ein und führt darüber hinaus auch Sonderaktionen mit der Polizei durch.

Aktuell führen die Kooperationspartner verstärkte Tempokontrollen in Düsseldorfer Stadtteilen durch. Hierbei stehen sechs Stadtteile mit besonders hohen Unfallzahlen je sechs Wochen im Fokus der Kontrolleure. Vor Ort stehen die Kooperationspartner für Anregungen zur Verfügung und laden die Bürger ein, weitere Kontrollpunkte vorzuschlagen bzw. auf Gefahrenstellen in ihrem Stadtteil hinzuweisen.

Radverkehr

Breiter, schneller, komfortabler – Radschnellwege:

Radschnellwege sind durch ihre Breite von mindestens 4,0 m deutlich leistungsfähiger und ermöglichen massenhaften sowie sicheren Radverkehr auch über 30 km/h. Für einen effektiven Betrieb sind neben den baulichen Voraussetzungen auch Serviceelemente wie Winterdienst, Rastplätze oder Beleuchtung zu beachten. Die Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass Radschnellwege eine Zunahme des Radverkehrs und damit eine Verkehrsverlagerung bewirken, durch die MIV und ÖPNV entlastet werden.

➞ Niederlande

In den Niederlanden werden Radschnellwege im Mittelstreckenbereich oder auch als regionale Verkehrsachsen angelegt, deren Ziel eine Verkehrsverlagerung vom MIV ist. Ein gutes Beispiel dafür ist das Projekt F35 in der Region Twente. Mit einem Kostenaufwand von rund 82 Mio. Euro soll dort bis 2020 ein durchgängiger Radschnellweg die zentrale Radverbindung zwischen den Orten dieses polyzentralen Raums bilden. Um die Verbindung so planfrei wie möglich zu realisieren, verläuft der F35 größtenteils parallel zu einer Bahntrasse. Die Anbindung an die lokalen Radwegenetze und den ÖV erfolgt dann an den Bahnhöfen und Stadtzentren.

Die „Slowlane“ in Eindhoven präferiert hingegen einen anderen Ansatz. Dort verbindet ein Radschnellweg Einzelstandorte verschiedener High-Tech-Firmen miteinander. Ziel ist es, einen Teil des Geschäftsverkehrs mit dem Radverkehr abzuwickeln.



Vorbildliche Radverkehrsanlagen in Zwolle, Niederlande



➔ Bocholt

Die „NRW-Klimakommune“ Bocholt ist ein Modellprojekt, in dessen Rahmen im Frühjahr 2011 die ersten Teilstücke von zwei neuen innerstädtischen Radschnellwegen eröffnet wurden. In ihrem Endzustand werden die Radschnellwege aus einer Kombination von Radwegen und Fahrradstraßen bestehen, bei denen Bestand und Neubaumaßnahmen eine harmonische Verbindung eingehen. So wurde z.B. eines der Teilstücke durch den Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radweges realisiert, bei dem auf einer Breite von 5 m ein optisch und taktil separierter Gehweg und ein Radschnellweg angelegt wurden.



Bocholt: Flott von A nach B dank Radschnellweg

➔ Kerpen-Manheim

Die kompakte Ortslage Manheims, die sehr gute Erreichbarkeit der Wohnquartiere einerseits und wichtiger Zielpunkte andererseits (Schule, Sport, Versorgung, Sozialeinrichtungen etc.) bilden heute nahezu idealtypische Voraussetzungen, um viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad abzuwickeln. Relativ schwache Kfz-Verkehrsbelastungen gewährleisten eine gute und sichere Verträglichkeit zwischen Kfz-Verkehren und Fußgängern/Radfahrern. Das heißt: Versorgung, Erreichbarkeit, kurze Wegedistanzen, soziale Sicherheit, Verkehrssicherheit und Verkehrsinfrastruktur bilden in der Summe nahezu optimale Mobilitätsbedingungen für die Nahmobilität. Im Zuge der Erweiterung des Tagebaugesbietes Hambach wird jedoch der Ortsteil Manheim umgesiedelt. Dabei wurden den Bewohnern gleiche „Lebens- und Mobilitätsverhältnisse“ zugesichert.

Entscheidende Unterschiede für die Nahmobilität heute und morgen ergeben sich durch die Verlagerung zentralörtlicher Versorgungseinrichtungen (z.B. Schulen), den Wegfall des Schulbusses als heutigem Transportmittel zu weiterführenden Schulen und die signifikant längeren Wegedistanzen, die sich zwischen den Wohnquartieren und den Zielorten in Kerpen ergeben. Dies betrifft Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen. Für Fußgänger liegen zukünftig wichtige Zielorte außerhalb fußläufig adäquater Aktionsradien; für Radfahrer ergeben sich aufgrund der großen Distanzen „Antrittswiderstände“. Betroffen sind vor allem Kinder (Schulwegverkehr) und Ältere (Versorgung, Freizeit etc.).



Veloroute Kerpen-Manheim

Vor diesem Hintergrund wurde folgende Lösung beschlossen:

- ❖ Die Anlage eines selbstständigen 4,0 m breiten Rad- und Fußweges – in der Primärfunktion eigentlich ein Radschnellweg. Die Trasse beginnt im Ortsmittelpunkt des neuen Wohnstandortes, verläuft durch freies Feld und endet im Bereich wichtiger Schul- und Versorgungseinrichtungen in der Randlage Kerpens.

- ❖ Als entscheidend für die Akzeptanz, Nutzung und Sicherheit der Veloroute wurde die Querung mit der Kreisstraße 17 angesehen. Eine allein schon aus Kostengründen angedachte plangleiche Lösung (Signalisierung) wurde aufgrund des hohen Gefährdungspotenzials – freie Strecke – insbesondere für Kinder und Senioren ausgeschlossen. Gebaut wird eine planfreie Lösung mit komfortabler Rampenneigung.

Eine direkte, sichere und komfortabel zu befahrende Radverkehrsbeziehung zwischen Mannheim-neu und Kerpen erfüllt die Grundbedingung, dass auch nach der Umsiedlung Schüler- und Seniorenmobilität sicher



Planfreie Kreuzung: Veloroute/Kreisstraße 17

abgewickelt werden können. Alleine schon die besondere Schutzbedürftigkeit dieser beiden Gruppen, aber auch die Ansprüche einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung rechtfertigen den erhöhten Kostenaufwand.

➔ Vorbildliche Nahmobilitätslösungen in Lemgo

Die Stadt Lemgo (Kreis Lippe) hat in den vergangenen Jahren vorbildliche Lösungen für die Nahmobilität in Bezug auf Beschleunigung, Verkehrssicherheit und Komfort umgesetzt.

Ein gutes Beispiel für eine fahrradfreundliche Kreuzung ist der Knotenpunkt „Konsul-Wolff-Straße/Leopoldstraße/Richard-Wagner-Straße“. Zur Erhöhung der Sicherheit wurden in der Kreuzung durchgängige aufgeweitete Radaufstellstreifen (OFOS) für das indirekte Linksabbiegen markiert. Über Druckknöpfe können die Radfahrer an den Aufstell- und Halteflächen Grün anfordern. Darüber hinaus erleichtern abgesenkte Bord-



Fuß- und radverkehrsadäquate Signalisierung

steinkanten (3,0 cm), taktile Elemente und akustische Signale an bzw. in den Fußgängerampeln körper- und sehbehinderten Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr.

Beim „Radweg auf dem Wall“, der den historischen Stadtkern von Lemgo umspannt, wurde der Komfort durch vorgezogene Ampeltaster erhöht und der Radverkehr deutlich beschleunigt. Wie an vielen anderen Knotenpunkten in der Stadt können Radfahrer ca. 30 m vor der Querung Grün anfordern und die Ampel ohne Halt passieren. Eine intelligente Ampelschaltung gestattet es, durch Betätigung der gleichen Taster die schon laufende Grünphase des Radverkehrs bis zu drei Mal um 9 Sekunden zu verlängern. Fußgänger

müssen zwischen 3 und 25 Sekunden auf ihre Freigabe warten, je nachdem wie lange der Kfz-Verkehr fahren konnte. Sehbehinderte haben zudem die Möglichkeit, die Grünphase durch eine „Blindenanforderung“ für sich auszudehnen. Als weitere Maßnahme wurde die Radwegfahrbahn zur Tempodämpfung im Bereich der Querungsstellen auf Gehwegniveau angehoben, was auch den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Menschen entgegenkommt.

Zwei kurze Beispiele, die belegen, mit welch einfachen Mitteln der Fuß- und Radverkehr wirksam gefördert und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Besonders positiv ist hervorzuheben, dass bei den Maßnahmen auf eine barrierefrei Ausführung geachtet wurde.

Platz da – fürs Fahrrad: Die positive Entwicklung des Radverkehrs hat in vielen Städten gerade im Umfeld von Bahnhöfen oder Stadtteilzentren zu einem bislang vor allem Autofahrern leidvoll bekannten Problem geführt: dem Parkplatzmangel für Fahrräder und der damit verbundenen Blockierung des öffentlichen Raums mit abgestellten Rädern. Um das Radfahren weiter attraktiv zu gestalten, wird daher die Schaffung von adäquaten und hochwertigen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder immer wichtiger.



Fahrradstellplätze in ausreichender Zahl in der City (Bristol, England)

➔ Stellplatzsatzung Hilden

Mit dem Ziel, beide Probleme – den Mangel an Fahrradstellplätzen und die Qualität der Abstellanlagen – zu lösen, hat die Stadt Hilden im Juni 2011 eine Satzung erlassen, die bei neu gebauten Fahrradparkmöglichkeiten Gestalt, Größe und Anzahl von Fahrradabstellplätzen regelt. Durch diese Satzung werden zukünftige Bauherren dazu verpflichtet, die benötigte Zahl an Fahrradstellplätzen zu erstellen. Außerdem macht die Stadt darin konkrete Vorgaben zum Platzbedarf der Stellplätze, der Erreichbarkeit und Einsehbarkeit des Abstellplatzes sowie der Funktionalität der Fahrradständer. Darüber hinaus wurde die Anzahl der Besucherstellplätze für Wohnhäuser mit mehr als drei Wohneinheiten (mindestens zwei) und den großflächigen Einzelhandel (mindestens zwanzig) festgelegt. Ziel der Maßnahmen ist es, durch bessere Abstellbedingungen die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr zu steigern. Weitere Informationen sind über die Website des Nationalen Radverkehrsplans (www.nationaler-radverkehrsplan.de) erhältlich.

Die Schaffung neuer Abstellflächen per Stellplatzsatzung greift allerdings nur dort, wo neu gebaut wird. In dicht besiedelten und gewachsenen Innenstadtkartieren tritt das Fahrradparken unweigerlich in Konkurrenz zu Pkw-Stellplätzen und den Flächen des Fußgängerverkehrs, der ohnehin oftmals nur mit Restflächen auskommen muss. In solchen Gebieten sind innovative Lösungen gefordert, um Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zu vermeiden.

➔ Bike-Tower

Eine innovative Lösung dieses Problems ist z.B. der Bike-Tower der Firma CYCLE iN. Der Bike-Tower ist ein voll automatisiertes Parkhaus für Fahrräder. Je nach Ausführung können auf 40 m² oberirdisch in mehreren Etagen bis zu 146 Fahrräder sicher und wettergeschützt abgestellt werden. Durch die geringe Grundfläche und den relativ unkomplizierten Bau ist der Bike-Tower nahezu ideal für stark frequentierte oder begrenzte Räume. Das System parkt Kinderräder bis



Der Bike-Tower bei Tag ...



... und bei Nacht

hin zu den neuesten Mountainbikes, wobei ein voll-automatischer Greifarm die Fahrräder nach der Übergabe in ca. 40 Sekunden an ihren Platz bewegt. Die Bedienung erfolgt über ein Computerterminal entweder mit EC- bzw. Kreditkarte für Kunden, die sich kurzfristig entscheiden, oder bei Langzeitmietern über RFID-Karten. Grundsätzlich ist auch eine Reservierung von Stellplätzen via Internet möglich.

Neben seiner Funktion als Parkhaus lässt sich der Bike-Tower auch sehr gut als Verleih- und zugleich Ladestation für Elektrofahräder nutzen. Die Akkus werden in einem Zusatzmodul des Bike-Towers eingeschlossen oder bei der induktiven Ladevariante direkt am Fahrradparkplatz während der Parkdauer geladen. Die Aus- und Rückgabe erfolgt wie bei einem normalen Rad. Bei der induktiven Ladevariante entfällt sogar, dass der Akku in das Pedelec eingesetzt werden muss. Im August 2011 hat die Gemeinde Meckenbeuren in Baden-Württemberg den ersten Bike-Tower in Betrieb genommen.

Service

➔ Züriwerk bringt's

„Züriwerk bringt's“ heißt ein außergewöhnlicher Lieferservice in Zürich, der für seine Auslieferungen auf Pedelecs mit Anhänger setzt. Zu seinem Leistungsangebot gehören nicht nur die Lieferung, sondern auch Entsorgungsaufträge für Altglas, elektrische Kleingeräte und vieles mehr. Kunden können ihre Einkäufe an vier Einzelhandelsstandorten im Stadtgebiet abgeben und bekommen ihre Sachen im ganzen Stadtgebiet für eine Pauschale von 8 bzw. 10 Schweizer Franken geliefert. Als zusätzlicher Service für Geschäftskunden werden auch maßgeschneiderte Angebote z.B. für Verteiler-Aufträge erarbeitet.

Der Lieferservice entstand auf Initiative der Stiftung Züriwerk, einem gemeinnützigen Unternehmen, das sich für die soziale und wirtschaftliche Integration von erwachsenen Menschen mit Behinderung einsetzt. Seit 2007 engagiert sich Züriwerk u.a. mit dem Lieferservice auch für die Integration von Sozialhilfeempfängern. Ziel ist es, die Selbstachtung der Menschen zu stärken und ihnen mittelfristig eine Chance auf dem ersten Arbeitsmarkt zu verschaffen.



Damit unterstützt der Lieferservice aus Zürich nicht nur den umweltfreundlichen Einkauf zu Fuß oder mit dem Rad, sondern bewirkt auch eine Verbesserung der Lebenssituation sozial schwacher Menschen.

„Züriwerk bringt's“ ist nicht nur ein gutes Beispiel für eine Serviceleistung, die das Einkaufen ohne Auto erleichtert. Durch den Transport mit Muskel- und Elektrokraft wird auch gezeigt, wie ein Teil des motorisierten Lieferverkehrs, der gerade in den Innenstädten viel Verkehrsraum beansprucht, umweltfreundlicher abgewickelt werden kann.



Neue Medien und Apps

Grenzenlose Kommunikation und Information sind die Zeichen der Zeit, in der sich die Informationsgesellschaft von heute bewegt. Durch Smartphones, Tablet-PCs oder Notebooks sind Informationen sowie internetbasierte Servicedienste jederzeit fast überall verfügbar und für viele Menschen wichtiger Bestandteil ihres täglichen Lebens geworden.

➔ **copenhagenize.com**

Das Blog copenhagenize.com ist ein gelungenes Beispiel für die Förderung der Nahmobilität durch Neue Medien. Es wurde 2007 von dem Photographen und Filmemacher Mikael Colville-Andersen ins Leben gerufen. Am Anfang stand die Veröffentlichung eines alltäglichen Fotos, das eine Frau im Rock zeigt, die mit ihrem Fahrrad an einer Ampel steht. Die Reaktionen zahlreicher Blogger – „Wie kann sie mit einem Rock Rad fahren?“ – zeigten jedoch, dass viele Menschen das Fahrrad nicht als alltagstaugliches Verkehrsmittel wahrnehmen. Angespornt durch diese Reaktionen begann Mikael Colville-Andersen Fotos, die das Rad und Radfahrer in Alltagssituationen zeigen, in einem eigenen Blog zu veröffentlichen. Bis heute wurde seine Website von 2,2 Mio. Menschen besucht.

copenhagenize.com ist nach knapp fünf Jahren seines Bestehens eines der wichtigsten Blogs weltweit für Meinungen und Informationen rund ums Radfahren. Mikael Colville-Andersen kommentiert Planung, Infrastruktur und Entscheidungen von Politik oder Verbänden zum Thema Radverkehr oder berichtet von seinen persönlichen Erfahrungen als Radfahrer. Der Erfolg hat schon mehrere Nachahmer wie z.B. amsterdamize.com, hamburgize.com oder „Münchenierung“. Darüber

COPEN HAGEN IZE COM



Bei Wind und Wetter unterwegs – der Blogger von copenhagenize.com

hinaus wird „to copenhagenize“ (kopenhagenisieren) mittlerweile als Verb auf der ganzen Welt benutzt. Es bedeutet sinngemäß „fahrradfreundliches Gestalten einer Stadt nach dem Vorbild Kopenhagens“. Der Autor ist durch den Erfolg von copenhagenize.com ein gefragter Experte für Kampagnen und Marketing für den Radverkehr geworden.

➔ App für den Radroutenplaner NRW

Der Radroutenplaner NRW ist seit mehreren Jahren online und mit über 140 Mio. Zugriffen jährlich ein sehr erfolgreiches Angebot. Da immer mehr Handys mit GPS-Empfänger und Internetzugang ausgestattet sind, wurde für das iPhone und Smartphones mit dem Betriebssystem Android eine spezielle App entwickelt. Im Gegensatz zu früher, als man sich eine Route als Karte ausdrucken oder Touren Daten auf ein GPS-Gerät laden konnte, bietet diese App die Möglichkeit, sich unterwegs direkt vom Radroutenplaner führen zu las-

sen. Per GPS wird die Position bestimmt und die Karte wandert während der Fahrt einfach mit. Neben der reinen Wegweisung kann so auch die Lage des nächsten Bahnhofs oder der Beginn einer Themenroute problemlos gefunden werden, da die mobile Anwendung alle Grundfunktionen des Radroutenplaners bietet. Die Radnutzung als Ortsfremder ist damit kein Problem mehr. Die Möglichkeit, sich Wege von und zu Bahnhöfen anzeigen zu lassen, stärkt im Übrigen auch die Multimodalität bzw. den Umweltverbund und macht

das Rad zu einer Alternative bei Geschäftsreisen. Dank moderner Technik kann man Smartphones heute quasi unbegrenzt beim Radfahren nutzen. Mittlerweile sind auch verschiedene Geräte am Markt, mit denen Strom vom Nabendynamo des Fahrrads zum Betrieb mobiler Geräte gewonnen werden kann.



Die Radroutenplaner-App weiß immer, wo's langgeht.



Kommunikation

➔ Radfahrbüro der Stadt Frankfurt am Main

Frankfurter Bürger genießen in Sachen Radfahren einen besonderen Service. Mit dem „Radfahrbüro“ hat die Stadt einen direkten Ansprechpartner geschaffen, der neben der externen Kommunikation auch die Koordinierung der Beläge des Radverkehrs innerhalb der Stadtverwaltung verantwortet. Die Förderung des gegenseitigen Respekts aller Verkehrsteilnehmer und eine Erhöhung der Sicherheit beim Radfahren sind dabei wichtige Aufgaben, um langfristig ein fahrradfreundliches Klima in Frankfurt entstehen zu lassen, das mehr und mehr Menschen zur Nutzung des Rades motiviert.

Ein zentrales Kommunikationsmittel ist die moderne Website des Radfahrbüros. Dort gibt es Tipps für Radfahrer, Radtouren in und um Frankfurt, Antworten auf die wichtigsten Fragen rund ums Radfahren, aber auch Hinweise zum richtigen Verhalten als Radfahrer im Straßenverkehr. Mit Geschichten und Ideen zum Radfahren aus aller Welt und Tipps zum Styling auf dem Rad will das Radfahrbüro zusätzlich neue Impulse geben und zeigen, dass Radfahren nicht nur Fortbewegung ist.

Über die Website ist auch die „Meldeplattform Radverkehr“ erreichbar, auf der Schäden, Verschmutzungen oder Mängel an Radverkehrsanlagen gemeldet werden können. Die Meldeplattform ist ein enormes Hilfsmittel, ermöglicht sie doch, dass kleinere Schäden oder Verunreinigungen kurzfristig behoben werden können. Damit signalisiert die Stadt ihren Bürgern, dass sie sich für den Radverkehr einsetzt, und minimiert gleichzeitig den Aufwand für die Erfassung von Schä-

den. Außerdem können aufwändigere Maßnahmen für die Radverkehrsinfrastruktur mit anderen anstehenden Baumaßnahmen einfacher koordiniert und eventuell Synergien genutzt werden.

Im Jahr 2011 gehörte der Service für den Radverkehr zu den Schwerpunktthemen des Radfahrbüros. Es wurden öffentliche Luftpumpen installiert und ein stadtweites Service-Netzwerk mit zurzeit 60 Standorten im ganzen Stadtgebiet gegründet. Dort können bei kleineren Pannen kostenlos Standluftpumpen, Flickzeug und Werkzeug ausgeliehen werden.

Alles zum Radfahrbüro unter: www.radfahren-ffm.de





➔ DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike

„DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike“ ist der bedeutendste Fahrradpreis in Deutschland. Der Wettbewerb ist ein Gemeinschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) und dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV). Das vorrangige Ziel des Preises ist es, das Fachpublikum in Städten und Gemeinden sowie politische und administrative Entscheidungsträger durch die Vorstellung von innovativen Best-Practice-Beispielen für mehr Radverkehrsförderung zu gewinnen. Weiterhin soll durch eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit die Popularität des Fahrrades als ideales Verkehrsmittel in Alltag und Freizeit gesteigert werden. Diese Zielsetzung ist im „Nationalen Radverkehrsplanes 2002–2012 – FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland“ (NRVP) verankert, weswegen „DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike“ zu dessen Umsetzung vom BMVBS finanziell und ideell gefördert wird.

Mit dem Preis werden nicht nur technische Innovationen oder bauliche Maßnahmen, sondern auch persönliches Engagement, Veranstaltungen, Serviceleistungen, fahrradspezifische Vergünstigungen oder Kommunikationsmaßnahmen in zwei Kategorien prämiert. In der Kategorie „Fahrradfreundlichste Entscheidung – Alltagsmobilität“ werden Projekte, Ideen, Konzepte und Aktivitäten ausgezeichnet, die das Radfahren als wichtiges Verkehrsmittel im Alltag für jeden Einzelnen noch attraktiver machen. Die „Fahrrad-

freundlichste Entscheidung – Freizeit/Tourismus“ wird ab dem Jahr 2012 für innovative oder einzigartige Projekte rund um das Radfahren im Urlaub oder in der Freizeit verliehen. Beide Auszeichnungen sind mit einem Preisgeld von je 5.000 Euro dotiert. Projekte, die hervorstechen, sich aber nicht zur fahrradfreundlichsten Entscheidung eignen, kann die Jury mit einem Sonderpreis auszeichnen. Darüber hinaus wird der Preis „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ an eine Persönlichkeit des öffentlichen Lebens verliehen, die sich direkt oder indirekt für den Radverkehr eingesetzt hat. Die breite Öffentlichkeit wird über einen Fotowettbewerb beteiligt, in dem eine Jury „Mein schönstes Fahrradfoto“ kürt und mit Sachpreisen auszeichnet.

Die Auswahl und Entscheidung in den Kategorien „Alltagsmobilität“ und „Freizeit/Tourismus“ liegen bei einer Jury aus Vertretern des BMVBS, der AGFS, des ZIV, des Landes NRW und des Hauptsponsors VSF sowie aus Fachleuten der Fahrradindustrie, der Verkehrsplanung, der Verbände sowie von Auftraggebern, Projektpartnern und Stiftern.

Für die „Fahrradfreundlichste Entscheidung“ gehen jährlich zwischen 70 und 90 Bewerbungen ein. Der Fotowettbewerb – erst im Jahr 2011 eingeführt – ist mit mehr als 700 eingereichten Fotos vor Ende der Anmeldefrist schon sehr erfolgreich. Gemessen an seiner Zielsetzung ist „DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS – best for bike“ ein voller Erfolg.

Mehr zum Deutschen Fahrradpreis unter:
www.der-deutsche-fahrradpreis.de

➔ Radlhauptstadt München

Die Stadt München möchte den Modal-Split-Anteil des Radverkehrs bis 2015 auf 20% steigern und eine der fahrradfreundlichsten Metropolen in Europa werden. Um mehr Bürger für das Radfahren zu begeistern, wirbt die Stadt seit 2010 unter dem Slogan „Radhauptstadt München“ intensiv für mehr Radverkehr. Im Mittelpunkt der „jungen“ Kampagne stehen die emotionalen Elemente des Radfahrens. Sie arbeitet mit einer Vielzahl außergewöhnlicher Kommunikations- und Marketingmaßnahmen und stellt einen lokalen Bezug her.



Tag der Lasten- und Transporträder auf der Radlschau-Woche

Neben Aktionen vor Ort ist das Internet mit den Sozialen Netzwerken Facebook und Twitter ein wichtiges Instrument der Öffentlichkeitsarbeit. Hier werden auch die Videos, die die Kampagnenaktivitäten dokumentieren, verbreitet. Ziel der Kampagne ist es, das positive Image des Radfahrens zu stärken und

die Vorzüge des Radfahrens erlebbar zu machen. So soll eine neue Kultur des Radfahrens in München entstehen. Der Erhöhung der Verkehrssicherheit kommt dabei eine wichtige Aufgabe zu, daher gehört ihr ein weiterer Schwerpunkt der Kampagne. So werden beim „Radl-Sicherheitscheck“ Fahrräder kostenlos auf ihre Verkehrssicherheit überprüft oder Schulkinder und ihre Räder im Rahmen der „Schultournee“ fit für den Straßenverkehr gemacht.

Mit ca. 2,2 Mio. Euro verursacht das Budget für die Jahre 2010 und 2011 hohe Kosten, denen jedoch bereits heute große Erfolge gegenüberstehen: Durch eine Reihe von Präsentationen auf Fachveranstaltungen ist „Radhauptstadt München“ mittlerweile eine international bekannte Marke geworden, deren innovative Inhalte – wie die Prämierung des „RadlSTAR“ oder auch der Titel „Radhauptstadt“ („Bike Capital“) – von anderen Städten aufgegriffen wurden.

Auch von den Münchner Bürgern wurde die „Radhauptstadt München“ gut angenommen. Im Rahmen einer Erhebung gaben 60% der Befragten an, die Kampagne wahrgenommen zu haben. Die große Mehrheit (80%) bewertete sie mit gut oder sehr gut. Besonders positiv: 24% der Befragten sagten dabei, dass sie mehr mit dem Rad fahren möchten, und 13% unterstrichen, dass sie inzwischen öfter mit dem Rad unterwegs sind. Die Erfolge haben die Stadt München überzeugt, die Kampagne bis 2014 zu verlängern. Geplant ist, in den kommenden drei Jahren weitere 1,6 Mio. Euro in die Aufwertung des Radfahrens zu investieren. Dabei soll in Zukunft auch das Thema „gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr“ weiter in den Fokus rücken.

Weitere Informationen zur Radlhauptstadt München unter: www.radhauptstadt.de



Landeshauptstadt
München

Wähle deinen



und **gewinne!**

Bis 12.6.2010 auf **www.radlhauptstadt.de**

Unterstützt von:

stilrad^{oo}

GORE
BIKE WEAR[™]



Radhauptstadt
München

Plakat zur Aktion RadlSTAR



Fazit

Wenn in der Zukunftsgesellschaft Energieverbrauch, Ressourcenschonung, Mobilitätskosten und Gesundheit eine existenzielle Bedeutung erhalten, dann wird es Primärziel einer jeden Kommune werden, das Potenzial der Nahmobilität voll auszuschöpfen.

Mehr Fuß- und Radverkehr als zentrale Option entlastet Städte und Gemeinden von übermäßigem Kfz-Verkehr und schafft damit wieder Freiräume für die Anteile des motorisierten Verkehrs, die nicht verlagerbar und für die Wirtschaftsfunktion einer Stadt notwendig sind.

Mehr Radverkehr stärkt nicht zuletzt durch seine Zubringerfunktion bei „bike and ride“ den ÖPNV. In Stadt und Land entstehen neue Verbindungen zwischen Bus und Rad, insbesondere wenn der ÖPNV in Gebieten schwacher Nachfrage weiter ausgedünnt wird und die Haltestellenabstände größer werden. Eine Lücke, die auch durch die Zunahme der Pedelecs geschlossen werden kann, die den Aktionsradius wie das Nutzungsspektrum erhöhen und damit die Erreichbarkeit verbessern.

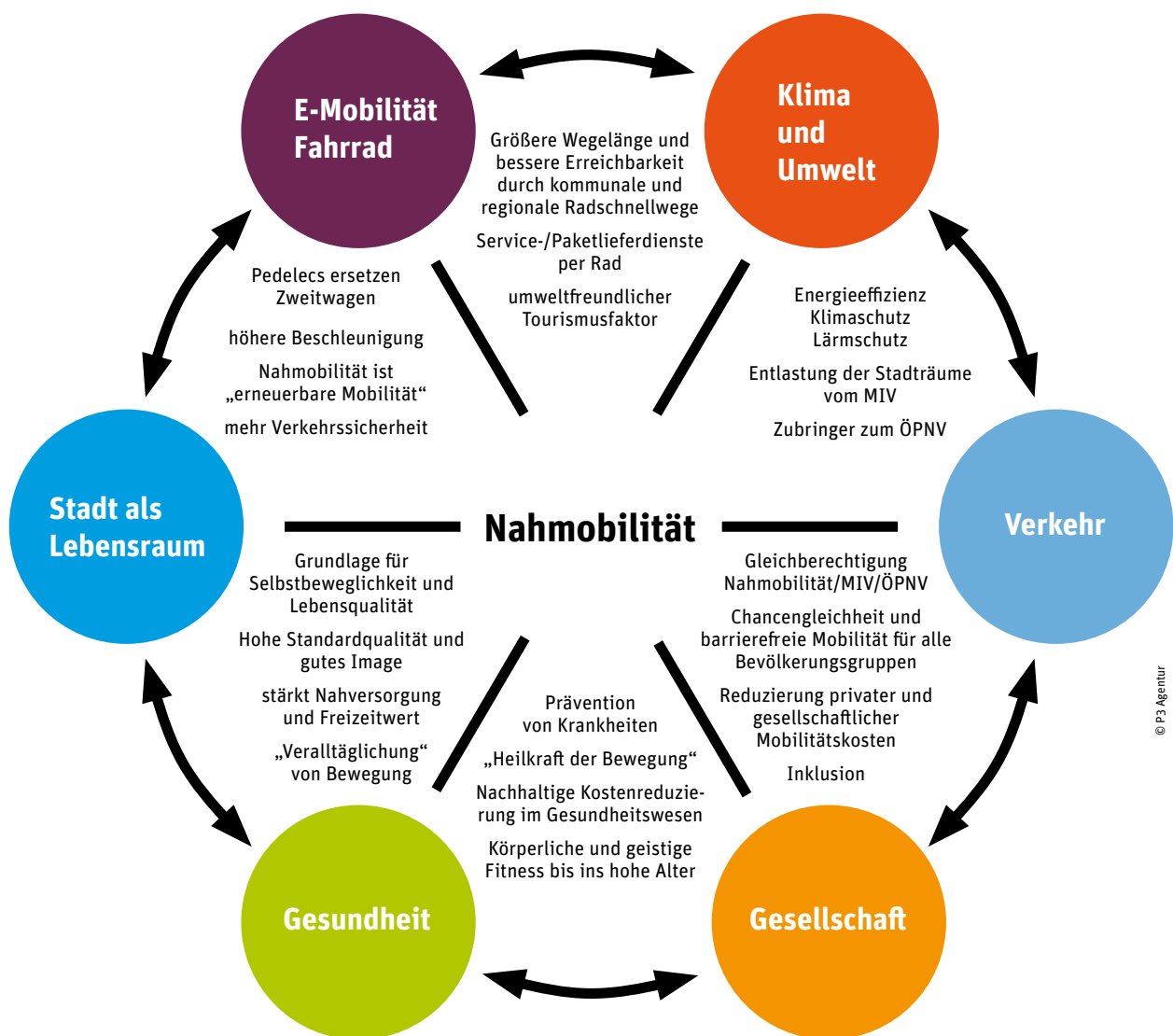
Zusätzlich zu der hohen verkehrsfunktionalen Bedeutung bietet Nahmobilität einen „Mehrwert“, der mit einem zentralen Leitwert der Gesellschaft korreliert: Gesundheit. Regelmäßige Bewegung in Form von Gehen und Radfahren hat einen überragenden Gesundheitsnutzen. Wenn die „Veralltäglichsung“ von Bewegung gelingt und es wieder „selbstverständlich“ wird, sich überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad fortzubewegen, dann kann hieraus nicht nur ein Hebelfaktor für die persönliche Gesundheit entstehen, sondern auch ein signifikanter Beitrag zur Reduktion der gesellschaftlichen Krankheitskosten. Insofern muss Nahmobilität aufgrund ihrer komplexen, positiven

Wirksamkeit für Stadt, Land, Mensch und Gesellschaft verkehrspolitisch neu bewertet werden: Nahmobilität ist Basismobilität! Und zwar in dem Sinne, dass regelmäßige körperaktive Mobilität die Basis unserer urbanen Mobilität bilden sollte. Die von der AGFS benannte Zielmarke von 60% im kommunalen Modal Split ist ambitioniert, aber mit stringenter und kontinuierlicher Förderung machbar. Nicht nur Kopenhagen, Münster und Bozen, auch die niederländischen Beispielstädte sollten dazu ermutigen.

Die Fachbroschüre „Nahmobilität 2.0“ ersetzt nicht die einschlägigen Richtlinien (ERA 2010, EFA 2002, RAST 2006 u.a.) und auch nicht die „Hinweise zur Nahmobilität“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Veröffentlichung voraussichtlich 2012). Vielmehr dient sie dazu, die Ziele und programmatischen Aussagen des „Aktionsplans der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ zu ergänzen, fachlich zu vertiefen und plakativ zu veranschaulichen. In diesem Zusammenhang hat die AGFS als zentraler Partner der Landesregierung die Aufgabe, die Ergebnisse des Aktionsplans in die Städte und Gemeinden zu transportieren. Mit Unterstützung der Fachbroschüre wirbt sie für eine Realisierung der Konzeptidee Nahmobilität. Deshalb richtet sich die Fachbroschüre vornehmlich an administrative und politische Entscheider, aber auch an Verbände, Initiativen und alle Akteure, denen Mobilität ein wichtiges Anliegen ist.

Nahmobilität ist im Sinne des Aktionsplans keine sektorale Fachplanung, sondern als ressortübergreifende Aufgabe zu sehen. Sie fungiert nicht als Additiv zu MIV und ÖPNV, sondern muss elementare Grundlage unserer Gesamtmobilität – eben Basismobilität – sein.

Nahmobilität 2.0 im Wirkungszusammenhang



Nahmobilität schafft die Voraussetzung für Gesundheit und Klimaschutz. Sie gestaltet mobiles Leben und fördert eine am Maßstab Mensch orientierte Stadtentwicklung. Zugleich ist sie Grundbedingung für eine auch in Zukunft bezahlbare private und gesellschaftliche Mobilität, die selbst den schwächsten Gliedern der Gesellschaft (Kinder, Senioren) eine autonome Teilhabe ermöglicht. Damit unterstützt Nahmobilität wie keine andere Verkehrsart das Konzept der „Selbstbeweglichkeit“.

„Stadt als Lebensraum“ liegt dem Aktionsplan und der Broschüre als Zielbild zugrunde. Gemeinden, Städte und Stadtteile wandeln sich zu vitalen Lebens- und Bewegungsräumen, in denen Bewegung nicht erzwungen wird, sondern aus Gesundheitsbewusstsein und ökologischem Selbstverständnis erwächst und Spaß macht. Dabei wird die Zunahme von Rad- und Fußverkehr zu wachsenden Ansprüchen bezüglich der Qualität einer Verkehrsinfrastruktur führen, die über ihre funktionale Bedeutung hinaus wirklich bewegungsaktivierend ist. Deren Ausgestaltung liegt vorrangig in den Händen der Kommunen, die im Aktionsplan und der vorliegenden Broschüre wertvolle Unterstützung finden.

Quellennachweis

- ^{1/2} Focus 01/11
- ^{3/5} Giebeler, B.; Froitzheim, T. (2011):
Die ADFC-Radreiseanalyse 2011. Abrufbar unter:
<http://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2011> (31.01.2012)
- ^{4/17} Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2011):
Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010.
Abrufbar unter: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Querschnittsveroeffentlichungen/WirtschaftStatistik/Verkehr/Unfallentwicklung2010,property=file.pdf> (31.01.2012)
- ^{6/7/8/9/13/18/43/44} Mobilität in Deutschland 2008 (MID 2008)
- ¹⁰ Neumann, P.; Reuber, P. (Hrsg.) (2004):
Ökonomische Impulse eines barrierefreien
Tourismus für alle. Münster
- ¹¹ Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand,
Energie und Verkehr des Landes NRW (2002):
Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung
von Fußgängerwegen
- ¹² Gesamtverband der Deutschen Versicherungs-
wirtschaft e.V. (GDV) – Unfallforschung der
Versicherer (2011): Gemeinschaftsstraßen
– attraktiv und sicher. Berlin
- ^{14/22/23/42} Umweltbundesamt (2010): CO₂-Emissionsminde-
rung im Verkehr in Deutschland. Texte 05/2010
- ¹⁵ Ahrens, G.-A.; Aurich, T.; Böhmer, T.; Klotzsch,
J.; Pitrone, A. (2010): Interdependenzen
zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen,
Strategien und Maßnahmen einer integrierten
Förderung in Städten. Dresden
- ¹⁶ C. Stöhr (2009): Verträglicher Alltagsverkehr
ohne Auto – Mobilität bezahlbar, gesund und
individuell. IzR 12.2009
- ¹⁹ GDV/UDV (2011): Jahresbericht 2010 – Mehr
Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin
- ²⁰ ADAC (2009): Verkehrsunfälle in Deutschland
- ²¹ Focus 12/2010
- ²⁴ Stadt Köln (Hrsg.) (2011): Klimaschutzkonzept
für die Stadt Köln – Teilbereich Verkehr. Kölner
Stadt-Anzeiger vom 13.09.2011
- ²⁵ Stern 11/2011
- ²⁶ Welt am Sonntag 46/2011
- ²⁷ Spiegel 5/2006
- ²⁸ Landesinstitut für Gesundheit und Arbeit des
Landes Nordrhein-Westfalen (LIGA.NRW) (2011):
Gesundheit durch Bewegung fördern –
Empfehlungen für Wissenschaft und Praxis.
LIGA. Fokus 12, Spiegel 5/2006
- ²⁹ Vital 2/2008
- ³⁰ Prinzip der komprimierten Morbidität nach Human
Nutrition Research Center on Aging der Tufts
University Boston
- ³¹ Beckmann, K.-J. (2001): Nahmobilität und Städte-
bau. SRL-Schriftenreihe. Bd. 49. Berlin
- ³² Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung 325
vom 14.09.2010
- ³³ Institut für Landes- und Stadtentwicklung des
Landes NRW (2001): Fußverkehr – eine Planungs-
hilfe für die Praxis. ILS Bausteine 24. Dortmund
- ³⁴ VCS-Magazin für zeitgemäße Mobilität 4/Juli 2011
- ³⁵ Zweirad-Industrie-Verband 2011
- ³⁶ ADFC NRW
- ³⁷ Umweltbundesamt (2009): Daten zum Verkehr.
Ausgabe 2009
- ³⁸ Trunk, G. (2010): Gesamtwirtschaftlicher Vergleich
von PKW- und Radverkehr. Abrufbar unter:
www.nationaler-radverkehrsplan.de (05.01.2012)
- ³⁹ ADFC (2011): Radverkehrsförderung entlastet die
Volkswirtschaft. News vom 25.05.2011.
http://www.adfc.de/6331_1
- ⁴⁰ Spiegel Online. Abrufbar unter:
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,759704,00.html> (04.05.2011)
- ⁴¹ Autobild 02/2008
- ⁴⁵ Martin, N. (2006): Einkaufen in der Stadt der
kurzen Wege. Mannheim
- ⁴⁶ BMVBS (2011): Nahversorgung und Nahmobilität –
Verkehrsverhalten und Zufriedenheit. BMVBS-
Online-Publikation 08/2011

Bildnachweis

Titelseite (v.o.n.u.): © Neiromobile – Fotolia.com /
Straßenszene aus Kopenhagen: www.copenhagenize.com
Seite 4: www.liix.net
Seite 6: Elsche Wilts, Stadt Emden
Seite 8: www.copenhagenize.com
Seite 9: Ernst Welski, ADFC Düsseldorf
Seite 10: P3 Agentur
Seite 11: P3 Agentur
Seite 12: Karsten Klama
Seite 13: P3 Agentur nach ARD.de/Netzwerk Slowmotion
Seite 14: Andreas Hauch, walk-space.at
Seite 15: P3 Agentur
Seite 16: © laurent dambies – Fotolia.com
Seite 17 (v.l.n.r.): Andreas Lübeck / P3 Agentur
Seite 18: P3 Agentur, erweitert nach Fietserbond, NL
Seite 19: Stadt Köln
Seite 20: P3 Agentur
Seite 25: P3 Agentur
Seite 26: Anja Schlamann, Frankfurt am Main
Seite 27: www.puky.de | pd-f
Seite 30: EU-Projekt INTERREG
Seite 31: Tiefbauamt des Kantons Bern,
Oberingenieurkreis II, Bern
Seite 32: AGFS
Seite 33 (v.l.n.r.): AGFS / fairkehr GmbH, Kopf an: Motor aus
Seite 34 (v.l.n.r.): © LH München / © Auftraggeber: Stadt Graz,
Abteilung für Verkehrsplanung; Konzeption: Managerie;
Design: EN GARDE Interdisciplinary Agency GmbH
Seite 36 (v.l.n.r.): www.r-m.de | pd-f / Stadt Kamen
Seite 37: www.copenhagenize.com
Seite 38: Gehsteig Guerrilleros, walk-space.at
Seite 41: © Nela Märki, helios
Seite 42: www.abus.de | pd-f
Seite 43 (v.l.n.r.): MEV, F1online / Stadt Frankfurt am Main
Seite 44: www.abus.de | pd-f
Seite 45: Stadt Köln
Seite 47: www.flyer.ch | pd-f
Seite 48: Universitätsstadt Tübingen
Seite 49: Universitätsstadt Tübingen
Seite 50: Stadt Frankfurt am Main

Seite 52: www.r-m.de | pd-f
Seite 54: P3 Agentur
Seite 55: www.liix.net
Seite 56: Stadt Lünen
Seite 57: www.abus.de | pd-f
Seite 58: Stadt Münster
Seite 59: Spath + Nagel Büro für Städtebau und Stadtforschung
Seite 60: Düsseldorfer Gemeinschaftsinitiative für mehr
Fußgängersicherheit
Seite 61: P3 Agentur
Seite 62: Stadt Bocholt
Seite 63 (v.l.n.r.): Stadt Kerpen, Graphisches Institut Eckmann
GmbH / V-KON.media GmbH Trier
Seite 64: Stadt Lemgo
Seite 65: P3 Agentur
Seite 66: CYCLE iN
Seite 67: Marc Straumann
Seite 68: www.copenhagenize.com
Seite 69: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Seite 70: Radfahrbüro Frankfurt am Main
Seite 72: © Günther Innerebner, helios
Seite 73: © LH München
Seite 74: www.hercules-bikes.de | pd-f

Impressum



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

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:

Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



www.mwebwv.nrw.de

Konzeption und Gestaltung:



www.p3-agentur.de

Fachliche Begleitung:



www.planerbuero-suedstadt.de

Autoren: Franz Linder, Benjamin Wühl

1. Auflage

Februar 2012

