

Hinweise zur Nahmobilität
Strategien zur Stärkung
des nichtmotorisierten Verkehrs
auf Quartiers- und Ortsteilebene

W 1

Inhaltsübersicht

	Seite
Einführung	5
1 Bedeutung und Potenziale der Nahmobilität	6
1.1 Gute Gründe für die Nahmobilität	6
1.2 Wichtige Rahmenbedingungen für die Nahmobilität	7
1.3 Begriffliche, thematische Einordnung	9
1.4 Strategische Ausrichtung der Nahmobilität	10
2 Konzeptionelle Qualitätsanforderungen zur Stärkung der Nahmobilität	12
2.1 Analyse des kleinräumigen Mobilitätsverhaltens	12
2.1.1 Modal Split Anteile im Personenverkehr	12
2.1.2 Akzeptanz von Distanzen zu verschiedenen Einrichtungen ...	16
2.2 Siedlungsstrukturelle Voraussetzungen	19
2.2.1 Städtebauliche Dichte als Grundlage	19
2.2.2 Nahversorgung als wesentlicher Baustein der Nahmobilität ...	20
2.2.3 Nutzungsmischung und Vielfalt an Gelegenheiten	21
2.3 Erreichbarkeit als Verknüpfung zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrsangebot	22
2.3.1 Erreichbarkeitsplanung als Strategie zur Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten	22
2.3.2 Messung und Darstellung von Erreichbarkeit im Nahbereich	23
2.4 Gestaltungsqualitäten des öffentlichen Raums	25
2.4.1 Grundlegende Anforderungen an die Gestaltungsqualität ...	25
2.4.2 Städtebauliche Dimensionierung statt Dominanz des Kfz-Verkehrs	26
2.4.3 Verträgliche Geschwindigkeiten durch Verkehrsberuhigung ...	27
2.4.4 Städtebauliche Gestaltungsqualitäten und subjektive Sicherheit	28
2.4.5 Barrierefreiheit und Design für Alle	29
2.5 Attraktivität des Verkehrsangebotes	30
2.5.1 Funktionen und Strukturen des Fuß- und Radverkehrsnetzes	30
2.5.2 Gestaltung von Knotenpunkten für den Fuß- und Radverkehr	35
2.5.3 Nahmobilität und Parken	41
2.5.4 Nahmobilität als Teil eines multimodalen Mobilitätsangebotes	42
2.6 Marketing für Nahmobilität	45

	Seite
3 Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten . .	47
3.1 Integration von Nahmobilitätskonzepten in Planwerke und in das Verwaltungshandeln	47
3.2 Akteure eines Nahmobilitätskonzeptes	48
3.3 Beteiligung bei der Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten	49
3.4 Finanzierung von Nahmobilitätskonzepten	51
4 Weiterer Handlungs- und Entwicklungsbedarf zur Stärkung der Nahmobilität	52
5 Darstellung ausgewählter Beispiele	58
5.1 Quartiers-/ortsteilbezogene Förderung der Nahmobilität in Bestandsquartieren	59
5.1.1 Stadtviertelkonzept Nahmobilität Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, München	59
5.1.2 Nahmobilität Nordend, Frankfurt am Main	60
5.1.3 „Stadt fair teilen“ Mariahilf, Wien	61
5.2 Quartiers-/ortsteilbezogene Förderung der Nahmobilität in Neubauvierteln	63
5.2.1 München-Freiham	63
5.3 Quartiers- und ortsteilbezogene Förderung des Fußverkehrs und des öffentlichen Raums	65
5.3.1 Aufwertung zentraler Quartiersplätze, Duisburg	65
5.3.2 Beispielbare und beSITZbare Stadt Griesheim	66
5.3.3 Walk London (GB)	67
5.4 Übergeordnete Strategien zur Förderung der Nahmobilität . .	68
5.4.1 Aktionsplan zur Nahmobilität, Nordrhein-Westfalen	68
5.4.2 Fußverkehrsstrategie Berlin	69
5.5 Kommunikation zur Förderung der Nahmobilität	70
5.5.1 Imagekampagne „Kopf an. Motor aus. Für null CO ₂ auf Kurzstrecken“	70
5.5.2 „Ich bin die Energie“, Nordrhein-Westfalen	71
5.5.3 Radlhauptstadt München	72
5.6 Verkehrstechnische Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität	73
5.6.1 Queren von Fußgängerfurten mit Mittelinseln in einem Zug, München	73
Quellen- und Literaturverzeichnis	74

Einführung

Nahmobilität bezieht sich auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff der „Nahmobilität“ ist dabei aus wissenschaftlicher Sicht zunächst nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien zielen jedoch auf eine Stärkung des Fuß¹⁾- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten. Diese Konzepte beziehen sich auf attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements. Letztlich sind aber alle Verkehrsarten zu berücksichtigen, der motorisierte Individualverkehr (MIV) beispielsweise in Hinblick auf die Straßenraumgestaltung, Geschwindigkeitsniveaus und das Parkraummanagement, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) beispielsweise in Hinblick auf die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen, die lokale Vernetzung und die Verbindungen über die Quartiers- und Ortsteilebene hinaus.

Die grundlegenden Potenziale der Nahmobilität für eine nachhaltige, lokale Verkehrsentwicklung sind bislang vielfach vernachlässigt worden und sind durch räumlich disperse Standortentwicklungen und durch eine Ausrichtung auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Kfz-Verkehr gefährdet.

Die Veröffentlichung der „Hinweise zur Nahmobilität“ soll damit die Entwicklung und Umsetzung von Strategien zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene unterstützen, zu einer verbesserten Wahrnehmung der Nahmobilität in der Fachwelt der Stadt- und Verkehrsplanung und zu einer stärkeren Berücksichtigung der entsprechenden Belange in der Verkehrspolitik beitragen. Damit stehen die Potenziale der Nahmobilität, die konzeptionellen Ansätze und erfolgversprechende Umsetzungsprozesse einer integrierten, verkehrsmittelübergreifenden, standortbezogenen Planung im Vordergrund.

Die Hinweise zur Nahmobilität beziehen sich auf die vorhandenen FGSV-Regelwerke aus den Bereichen Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen und ergänzen diese um übergreifende konzeptionelle Aspekte und Anregungen zur Weiterentwicklung.

In diesem Zusammenhang sind besonders zu nennen:

- „Leitfaden für Verkehrsplanungen“, FGSV 116
- „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN), FGSV 121
- „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt), FGSV 200
- „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr“, FGSV 321
- „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA), FGSV 288
- „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), FGSV 284
- „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete“ (ESG), FGSV 230
- „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ), FGSV 289.

Diese Regelwerke spiegeln den jeweils aktuellen Stand der Gestaltung von Verkehrsnetzen, Verkehrsanlagen und Straßenräumen wider, so dass auf die Darstellung entwurfsspezifischer Details in den „Hinweisen zur Nahmobilität“ verzichtet werden kann. Ein Überprüfungs- und Weiterentwicklungsbedarf aus Sicht der Nahmobilität wird aufgezeigt.

Ergänzende Hinweise zu verwandten Fragestellungen können weiteren FGSV-Veröffentlichungen entnommen werden, u. a.

- „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA), FGSV 212
- „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens“, FGSV 200/1
- „Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion“ (Entwurf)
- „Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung“, FGSV 152
- „Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung“, FGSV 161
- „Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung“, FGSV 162
- „Übergänge in den postfossilen Verkehr“ (Bericht, Entwurf).

¹⁾ Arbeitsausschuss und Arbeitskreis haben sich in diesem Arbeitspapier für den aktuellen Begriff Fußverkehr entschieden, der sich nicht in den „Begriffsbestimmungen, Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb“, Ausgabe 2012, befindet.

Herstellung und Vertrieb:

FGSV Verlag GmbH

50999 Köln · Wesselinger Straße 17

Tel.: 0 22 36/38 46 30 · Fax: 0 22 36/38 46 40

Internet: www.fgsv-verlag.de

ISBN 978-3-86446-083-8



W 1