

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

**W 1**

# Inhaltsübersicht

	Seite
<b>Einführung</b> .....	5
<b>1 Bedeutung und Potenziale der Nahmobilität</b> .....	6
<b>1.1 Gute Gründe für die Nahmobilität</b> .....	6
<b>1.2 Wichtige Rahmenbedingungen für die Nahmobilität</b> .....	7
<b>1.3 Begriffliche, thematische Einordnung</b> .....	9
<b>1.4 Strategische Ausrichtung der Nahmobilität</b> .....	10
<b>2 Konzeptionelle Qualitätsanforderungen zur Stärkung der Nahmobilität</b> .....	12
<b>2.1 Analyse des kleinräumigen Mobilitätsverhaltens</b> .....	12
2.1.1 Modal Split Anteile im Personenverkehr .....	12
2.1.2 Akzeptanz von Distanzen zu verschiedenen Einrichtungen ...	16
<b>2.2 Siedlungsstrukturelle Voraussetzungen</b> .....	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
<b>2.3 Erreichbarkeit als Verknüpfung zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrsangebot</b> .....	22
2.3.1 Erreichbarkeitsplanung als Strategie zur Entwicklung von Nahmobilitätskonzepten .....	22
2.3.2 Messung und Darstellung von Erreichbarkeit im Nahbereich .....	23
<b>2.4 Gestaltungsqualitäten des öffentlichen Raums</b> .....	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
<b>2.5 Attraktivität des Verkehrsangebotes</b> .....	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
<b>2.6 Marketing für Nahmobilität</b> .....	45

	Seite
<b>3 Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten . .</b>	47
<b>3.1 Integration von Nahmobilitätskonzepten in Planwerke   und in das Verwaltungshandeln . . . . .</b>	47
<b>3.2 Akteure eines Nahmobilitätskonzeptes . . . . .</b>	48
<b>3.3 Beteiligung bei der Entwicklung   von Nahmobilitätskonzepten . . . . .</b>	49
<b>3.4 Finanzierung von Nahmobilitätskonzepten . . . . .</b>	51
<b>4 Weiterer Handlungs- und Entwicklungsbedarf zur Stärkung der Nahmobilität . . . . .</b>	52
<b>5 Darstellung ausgewählter Beispiele . . . . .</b>	58
<b>5.1 Quartiers-/ortsteilbezogene Förderung der Nahmobilität   in Bestandsquartieren . . . . .</b>	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
<b>5.2 Quartiers-/ortsteilbezogene Förderung der Nahmobilität   in Neubauvierteln . . . . .</b>	63
5.2.1 München-Freiham . . . . .	63
<b>5.3 Quartiers- und ortsteilbezogene Förderung des Fußverkehrs   und des öffentlichen Raums . . . . .</b>	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
<b>5.4 Übergeordnete Strategien zur Förderung der Nahmobilität . .</b>	68
5.4.1 Aktionsplan zur Nahmobilität, Nordrhein-Westfalen . . . . .	68
5.4.2 Fußverkehrsstrategie Berlin . . . . .	69
<b>5.5 Kommunikation zur Förderung der Nahmobilität . . . . .</b>	70
5.5.1 Imagekampagne „Kopf an. Motor aus. Für null CO <sub>2</sub> auf Kurzstrecken“ . . . . .	70
5.5.2 „Ich bin die Energie“, Nordrhein-Westfalen . . . . .	71
5.5.3 Radlhauptstadt München . . . . .	72
<b>5.6 Verkehrstechnische Maßnahmen zur Förderung   der Nahmobilität . . . . .</b>	73
5.6.1 Queren von Fußgängerfurten mit Mittelinseln in einem Zug, München . . . . .	73
<b>Quellen- und Literaturverzeichnis . . . . .</b>	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 Fuß<sup>1)</sup>- 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).

---

<sup>1)</sup> 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.

Auch zum Thema Nahmobilität selbst sind bereits zahlreiche Veröffentlichungen erschienen, beispielsweise seitens der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V., des Umweltbundesamtes, ausgewählte Beiträge in den Tagungsdokumentationen von VELOCITY, Walk21 etc. sowie politische Grundsatzprogramme wie das Aktionsprogramm Nahmobilität der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen. Der FGSV-Foliensatz „Gender Mainstreaming im Verkehr – Mobil im Stadtquartier“ bietet ebenfalls bereits Anhaltspunkte für die Gestaltung von Nahmobilitätskonzepten. Nähere Angaben und Verweise dazu im Quellen- und Literaturverzeichnis.

In zahlreichen Kommunen werden inzwischen nicht nur Modellprojekte zur Nahmobilität umgesetzt, sondern die besonderen Belange der Nahmobilität auch explizit in Grundsatzbeschlüssen, Verkehrsgutachten und Erschließungskonzepten eingefordert und berücksichtigt.

Dem Thema Nahmobilität wird damit bereits in der fachlichen Planung eine zunehmende Bedeutung beigemessen und eine erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt.

Vor diesem Hintergrund sollen die „Hinweise zur Nahmobilität“ der FGSV die politischen Entscheidungsträger und die an der Planung beteiligten öffentlichen Aufgabenträger sowie die privaten Büros befähigen, attraktive Nahmobilitätskonzepte zu entwickeln und erfolgreich umzusetzen. Neben der Verkehrsplanung sind dabei auch die Stadtplanung/der Städtebau und die Freiraumplanung/Gestaltung öffentlicher Räume gezielt angesprochen. Weitere wichtige Zielgruppen bilden Verkehrs- und Bürgerinitiativen und Interessenverbände.

In den Hinweisen werden auch innovative Lösungsansätze, offene Fragestellungen und der weitere Forschungs- und Handlungsbedarf aufgezeigt.

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](http://www.fgsv-verlag.de)

ISBN 978-3-86446-083-8

