



Quelle/Source: www.hercules-bikes.de | pdf

## **Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität**

# **Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität**

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Vorbemerkung</b>	<b>5</b>
<b>2. Veranlassung und Ausgangslage</b>	<b>7</b>
<b>3. Nahmobilität und Gesundheit</b>	<b>9</b>
<b>4. Nahmobilität und Klimaschutz</b>	<b>11</b>
<b>5. Zielperspektive Nahmobilität 2.0</b>	<b>12</b>
<b>6. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.</b>	<b>17</b>
<b>7. Ressortbeiträge zum Aktionsplan Nahmobilität</b>	<b>19</b>
<b>8. Zehn Bausteine</b>	<b>33</b>
<b>9. Schlussbetrachtung</b>	<b>35</b>
<b>10. Anhang</b>	<b>36</b>
<b>11. Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>37</b>
<b>Impressum</b>	<b>38</b>

# 1. Vorbemerkung

Im Land Nordrhein-Westfalen hat das Radfahren Tradition und der Radverkehr genießt seit den 70er Jahren eine kontinuierliche Förderung.

Zentrale Partnerin des Landes in allen Fragen der Nahmobilität ist seit mehr als 15 Jahren die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS), die auch bei dem im Jahre 1999 aufgelegten „Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW“ entscheidend mitwirkte, dessen formulierte Ziele und Programme – mit wenigen Einschränkungen – bis heute erreicht und umgesetzt werden konnten. Eine Tatsache, die wesentlich dazu beigetragen hat, dass NRW heute als „fahrradfreundlichstes Bundesland“ in der Republik gilt.

Mit „Nahmobilität 2.0“ hat die AGFS jetzt federführend eine neue Konzeptidee entwickelt, die dem vorliegenden „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ zugrunde liegt. Der aktuelle Aktionsplan steht zwar in der Nachfolge des vorausgegangenen, markiert aber auch entscheidende inhaltliche und programmatische Veränderungen. Zuvorderst wurde das ursprüngliche Zielbild der AGFS einer „fahrradfreundlichen Stadt/Gemeinde“ erweitert und ergänzt durch den Begriff „Nahmobilität“. Nahmobilität bezeichnet die individuelle Mobilität, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen nicht motorisierten Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten (Inliner, Skater etc.). Damit rückt jetzt neben dem Radverkehr mit dem Fußverkehr eine weitere Verkehrsteilnehmergruppe in den Mittelpunkt.

In Augenschein genommen wird aber auch der immer größer werdende Anteil der Bevölkerung, der in seiner Mobilität limitiert und zum Teil auf Rollatoren und Rollstühle angewiesen ist. Der in der UN-Behindertenkonvention formulierte Anspruch auf gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Verkehr gehört somit zu den zentralen Maßgaben des Aktionsplans, wenn es um die Ausgestaltung von Verkehrsräumen geht.

Als weitere, wesentliche Neuerung wurde im Rahmen des Zukunftskonzepts „Nahmobilität 2.0“ die Funktion und Bedeutung der Nahmobilität im Gesamtspektrum Mobilität neu definiert und Aussagen zu einer in Zukunft wesentlich strukturell und qualitativ veränderten Verkehrsinfrastruktur gemacht. Die gewonnenen Erkenntnisse überraschen nicht: Die gesellschaftlichen Ansprüche nach wohnverträglicher Mobilität, Gesundheit, Lebensqualität, Barrierefreiheit, Ökologie und Nachhaltigkeit erfüllt die Nahmobilität wie kein anderes Verkehrsmittel. Sie ist ein Thema für alle Bevölkerungsgruppen unter besonderer Berücksichtigung der Schutzbelange von Kindern und Älteren, hat Einfluss auf Gesundheit, CO<sub>2</sub>-Re-

duktion und Lärm, ist ein Wirtschaftsfaktor (Tourismus, Einzelhandel, Fahrrad- und Bauindustrie) und wirkt maßgeblich auf die privaten und gesellschaftlichen Kosten der Mobilität ein. Dabei nimmt einer der für die Zukunft wesentlichsten Faktoren einer nachhaltigen Planung – der demografische Wandel – eine besondere Stellung ein. Die Landesregierung sieht die Förderung der Nahmobilität als „ressortübergreifende“ Aufgabe. Dies begründet, dass alle Schlüsselressorts der Landesregierung bei der Entwicklung des Aktionsplans mit gestaltend beteiligt waren.

Die Intentionen des Aktionsplans sind:

- ▶ die zahlreichen auf Ressortebene laufenden Aktivitäten zu beschreiben und damit die Bandbreite der Nahmobilitätsförderung in Nordrhein-Westfalen zu veranschaulichen,
- ▶ die Bausteine sinnvoll zu koordinieren, programmatisch zu bündeln und in einen systemischen Gesamtzusammenhang zu bringen,
- ▶ eine effiziente Förderstrategie zu entwickeln, die einen zielgerichteten Mitteleinsatz gewährleistet, um die Inhalte und die Struktur der Förderung im Sinne der Konzeptidee „Nahmobilität 2.0“ auszurichten, sowie
- ▶ die hohe verkehrspolitische Bedeutung und den Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“ in die Städte und Gemeinden zu transportieren.

Der neue „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ steht für die Gleichwertigkeit und damit auch die Gleichbehandlung aller zur Mobilität zählenden Verkehrsarten zu Lande: Nahmobilität – öffentlicher Personenverkehr – motorisierter Individualverkehr.

Die Landesregierung sieht in der Nahmobilität den Grundbaustein für eine effiziente, gesunde, klima- und ressourcenschonende und nicht zuletzt bezahlbare Mobilität aller Altersgruppen. Sie ist als „Basismobilität“ Grundlage jeglicher Mobilität und unabdingbare Voraussetzung für ein gesundes und urbanes Leben in der Zukunftsgesellschaft. Nahmobilität unterstützt das von der AGFS und der Landesregierung avisierte Leitbild der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“. Im vorliegenden Aktionsplan werden die Potenziale der Nahmobilität, die zukünftige Konzeptidee „Nahmobilität 2.0“, die Ziele und Maßnahmen der einzelnen Ressorts sowie die Förderbausteine ausführlich vorgestellt.

## Nahmobilität im Wirkungszusammenhang



## 2. Veranlassung und Ausgangslage

Das Land NRW hat im Jahr 1999 den „Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW“ aufgelegt. In diesem Aktionsplan wurden, unter Einbeziehung verschiedener Ressorts, das Leitbild, die Potenziale, die Förderstrategie „Radverkehr als System“ sowie die Ziele und Bausteine der Radverkehrsförderung dargestellt.

Bis heute hat der Aktionsplan wesentlich dazu beigetragen, das Bewusstsein für eine qualitativ hochwertige Radverkehrsförderung in Städten und Gemeinden zu schaffen. An der Schnittstelle Land/Kommune kommt der AGFS dabei eine wichtige Rolle zu: Sie kommuniziert die Idee der fahrradfreundlichen Kommune in die Städte, Gemeinden und Kreise.

Die Initiative von Land und AGFS hat dazu geführt, dass Radverkehrsförderung heute in vielen Städten und Gemeinden selbstverständlicher Bestandteil kommunaler Verkehrspolitik ist. Dies erklärt auch, dass NRW heute als „fahrradfreundlichstes Bundesland“ in der Bundesrepublik gilt.

Eine Vielzahl der seinerzeit im Aktionsplan avisierten Ziele und Programme (Verkehrssicherheit, Potenzialsteigerung, Wirtschaftsfaktor, Image, Radfahren ...) konnte dem Anspruch der Förderprogramme gemäß weitestgehend umgesetzt werden. Als vorbildhaft – bis hin zu den europäischen Nachbarländern – gelten z.B. die AGFS, der Radroutenplaner, das Programm „100 Radstationen in NRW“, die landesweite Ausschilderung des Radverkehrsnetzes und der über die AGFS entwickelte Förderansatz „Radverkehr als System“.

Bereits heute kann NRW auf eine eindrucksvolle Bilanz verweisen: über 140 Millionen Zugriffe jährlich beim Radroutenplaner, über 14.000 ausgeschilderte Kilometer beim landesweiten Radverkehrsnetz, 70 realisierte Radstationen und einen Mitgliederzuwachs der AGFS von 13 (1993) auf heute 66 – Tendenz steigend.

### Aufbruch zu neuen Zielen

Mit dem Erreichen nahezu aller Projektziele stellte sich die Frage nach einer Fortschreibung bzw. einem neuen Aktionsplan – jedoch in einer inhaltlich und programmatisch deutlich erweiterten Fassung. Während der erste Aktionsplan ausschließlich auf die Belange des Radverkehrs fokussiert war, werden jetzt – entsprechend dem Leitbild der AGFS – mit dem Konzept „Nahmobilität“ auch die Ansprüche anderer, nicht motorisierter (Fort-)Bewegungsarten (Fuß-, Rollstuhl-, Rollator- und Radverkehr sowie per Inliner, Skates, Kickboards etc.) in den Handlungsrahmen mit einbezogen.

Insbesondere jedoch die Fußgängerinnen und Fußgänger, die – im Widerspruch zur tatsächlichen Bedeutung – als „im Straßenverkehr Vergessene“ im Schatten der anderen Mobilitätsarten stehen.

„Nahmobilität“ ist also der zentrale programmatische Begriff, der gleichermaßen das Handlungsspektrum des neuen Aktionsplans beschreibt und sich in einem zeitgemäßen Kontext mit allen Ressorts verbindet:

► Nahmobilität betrifft den Weg zur Schule und das Freizeitverhalten von Kindern und Jugendlichen, indem die Sicherstellung einer von Eltern unabhängigen und eigenständigen Mobilität gewährleistet wird.

► Nahmobilität befasst sich mit den Fragen einer teilhabenden Mobilität, in der es darum geht, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, zu denen auch viele ältere Menschen gehören, unabhängig von Auto und ÖPNV möglichst bis ins hohe Alter mit dem Rad, Rollator, Rollstuhl oder zu Fuß mobil sein können. Dabei spielt die Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle, denn neben Kindern und Jugendlichen sind bereits heute Ältere eine weitere besonders betroffene Altersgruppe. Fast jeder zweite tödlich verunglückte Mensch im Rad- und Fußverkehr ist 65 Jahre und älter.

► Nahmobilität bedeutet heute auch, dass auf Grundlage der UN-Behindertenrechtskonvention der Rechtsanspruch auf eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen (Inklusion) in die Überlegungen mit einbezogen werden muss. Nahmobilität fördert die Inklusion behinderter Menschen durch eine auf deren Belange abgestimmte Hilfe zur Orientierung (taktil, optisch, auditiv) und zur bodengleichen Erreichbarkeit.

► Nahmobilität entlastet die Städte von überbordendem Kfz-Verkehr, schafft Freiräume, stärkt die Lebensqualität und unterstützt das Leitbild „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“. Bedenkt man, dass 50 % des Autoverkehrs kurze Strecken bis 5 km sind, ließen sich viele dieser kurzen Wege problemlos mit dem Fahrrad oder zu Fuß abwickeln.

► Nahmobilität kann – wie keine andere Verkehrsart – zu einem „Hebelfaktor“ für den Klimaschutz, die Schadstoffreduzierung, die Lärmreduktion und die Ressourcenschonung im Allgemeinen und für eine Verringerung der Belastung der Anwohner im Besonderen werden.

▶ Nahmobilität fördert nachgewiesenermaßen Gesundheit über die regelmäßige körperliche Bewegung und entlastet damit das strapazierte, kostenintensive Gesundheitssystem.

▶ Und schließlich ist Nahmobilität ein Thema, das in seinen verschiedenen Facetten Männer und Frauen durchaus unterschiedlich betrifft.

Über die Kernthemen Städtebau/Verkehr, Gesundheit, Klima, Schule und altersgerechte Gesellschaft hinaus gibt es eine Vielzahl weiterer, wichtiger Aspekte wie Tourismus, Wirtschaft, Kosten, E-Mobilität etc., die relevante Bezüge zur Nahmobilität aufweisen. Eine ausführliche Beschreibung veranschaulicht in der Folge den Wirkungszusammenhang (s. S. 6: Nahmobilität im Wirkungszusammenhang).

# 3. Nahmobilität und Gesundheit

## Bewegungsmangel wiegt schwer

Bewegungsmangel – mit der typischen Begleiterscheinung Übergewicht ist einer der größten Krankmacher in Deutschland mit dramatischen Auswirkungen auf das öffentliche Gesundheitswesen und die privaten Gesundheitskosten. Mittlerweile ist jeder zweite Deutsche übergewichtig bzw. 20 % sind schon adipös (fettsüchtig). Die Folgen der „Volkskrankheit“ Übergewicht sind vielfältig: von orthopädischen Problemen mit Schwerpunkt Rückenschmerzen über Herz- und Kreislauferkrankungen bis hin zu Stoffwechselerkrankungen wie Diabetes mellitus oder Depressionen. Ein Problem, dass längst nicht nur Erwachsene betrifft. Je nach Studie hat sich die Leistungsfähigkeit der Kinder und Jugendlichen in den letzten 30 Jahren aufgrund von Übergewicht um 10 bis 20 % reduziert.

Expertinnen und Experten schätzen, dass uns die sogenannten Zivilisationskrankheiten jährlich über 50 Mrd. Euro kosten. Dabei könnte dem leicht abgeholfen werden, denn wissenschaftlich ist nachgewiesen, dass Bewegung und Ernährungsumstellung Schlüsselfaktoren zur Behebung vieler Probleme wären.

## Bewegung ist Leben

Genetisch ist der Organismus des Menschen auf Bewegung ausgelegt. Bleibt diese aus, ist das normale Funktionieren außer Kraft gesetzt und Krankheit ist die Folge. Inaktivität gilt heute als eigenständiger unabhängiger Risikofaktor, so ist beispielsweise bewiesen, dass langes, ununterbrochenes Sitzen ein Gesundheitsrisiko darstellt. Tägliche Bewegung gehört damit zu den wichtigsten Faktoren für Lebenserwartung, Lebensqualität und Gesundheit.

Insbesondere im Hinblick auf Erkrankungs- und Sterblichkeitsraten ist der Nachweis erbracht, dass es sich bei Bewegung um einen – wenn nicht den entscheidenden – Schutzfaktor bei einer Vielzahl von Zivilisationskrankheiten handelt. Dabei ist die vorbeugende Wirkung bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie der koronaren Herzkrankheit mit Todesfolge (Herzinfarkt) oder dem Schlaganfall besonders signifikant, zeigt sich aber auch bei Darm- und Brustkrebs, einer Vielzahl von Gelenkproblemen, Osteoporose und vielem mehr. Darüber hinaus konnte nachgewiesen werden, dass körperliche Aktivität das Gehirn besser trainiert als geistige – ein wichtiger und hoffnungsvoller Aspekt für die Therapie von Demenz- und Alzheimerpatienten. Und nicht zuletzt können

gesundheitliche Risikofaktoren wie „Diabetes“ oder „Übergewicht“ und deren negative Auswirkungen durch Bewegung teilweise kompensiert werden.

Insgesamt ist die Bilanz aktiver Menschen nachgewiesenermaßen positiver: Sie fühlen sich körperlich und psychisch gesünder, müssen weniger zum Arzt, seltener und kürzer ins Krankenhaus und haben signifikant weniger Arbeitsausfälle durch Krankheit.

## Von Bewegung profitieren alle

Der Nutzen von Bewegung für jeden Einzelnen liegt auf der Hand: Ein gesünderes Leben ist in der Regel auch immer ein glücklicheres Leben. Den größten Nutzen jedoch haben Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen. Junge Menschen legen mit ausreichender Bewegung den Grundstein für eine gesunde Zukunft – denn was in jungen Jahren versäumt wurde, kann im Alter nur noch teilweise nachgeholt werden. Ältere erhalten sich bis ins hohe Alter ihre Autonomie und individuelle Mobilität, die maßgeblich ihre Lebensqualität beeinflusst.

Daneben ist der volkswirtschaftliche Nutzen ein Hauptargument für grundlegende Bewegungsförderung. Mit der Senkung der Gesundheitskosten würde ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Stabilisierung der sozialen Sicherungssysteme geleistet, von dem alle profitierten.

## Bewegung im Alltag kann schon ausreichen

Damit die Gesundheitseffekte voll zur Wirkung kommen, empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation (WHO) täglich 30 Minuten Bewegung am Stück. Als Minimum gilt: wenigstens 5 x 30 Minuten pro Woche aktiv zu sein. Damit Jugendliche auf ihr Bewegungsminimum pro Tag kommen, müssen sie eine Stunde körperlich aktiv sein, Kinder sogar zwei bis drei Stunden.

In Zeiten, in denen die meisten Menschen sitzenden Tätigkeiten nachgehen und die Freizeitgestaltung durch steigenden TV- und Computer-Konsum geprägt ist, gewinnt Alltagsmobilität mehr und mehr an Bedeutung. So stoßen bspw. herkömmliche Maßnahmen der Bewegungsförderung, die mit bestimmten Programmen oder Projekten in den unterschiedlichen Lebenswelten (Arbeit, Freizeit, Verein, Gemeinde ...) ansetzen, an ihre Grenzen. Vielmehr muss es darum gehen,



Bewegung ohne viel Mehraufwand in den Alltag zu integrieren.

Dies kann nur gelingen, indem der öffentliche Raum als Bewegungsraum einbezogen und unsere direkte Umwelt bewegungsfreundlich und -motivierend gestaltet wird. Dabei geht es in erster Linie um eine Bewegung aktivierende Infrastruktur mit Anreizcharakter. Eine durchgängige, Umwege vermeidende Netzstruktur mit direkten, schnellen komfortablen und sicheren Fuß- und Radwegen ist eine Grundvoraussetzung, dass sich Menschen regelmäßig bewegen. Doch bewegungsfreundlich im verkehrlich-funktionalen Sinne ist sicherlich auf Dauer nicht alleine motivierend. Insbesondere für den Fußverkehr sind daher neben den städtebaulichen und sozialen Bedingungen auch Faktoren wie Gestaltqualität, Barrierefreiheit, Grüngestaltung, Beleuchtung wichtig, die das visuelle Erscheinungsbild wesentlich prägen. Nicht zu unterschätzen in ihrer mobilisierenden Kraft sind weiterhin öffentliche Kampagnen, die Bewegung als Teil eines modernen und gesunden Lebensstils abbilden.

### **Gesundheitseffekte von regelmäßiger, intensiver Bewegung im Überblick**

- ▶ Schon wenn man sich 2 x pro Woche bewegt, sinkt das Risiko einer Herz-Kreislauf-Erkrankung um das 20fache.
- ▶ Wer sich an die Empfehlung der WHO hält (5 x 30 Minuten Bewegung pro Woche), mindert das Herzinfarkt-Risiko um 50 % und das Risiko, einen Schlaganfall zu erleiden, um 60 %.
- ▶ Ein Mindestmaß an Bewegung ab der Lebensmitte senkt das Risiko, an Alzheimer zu erkranken, um 60 %.
- ▶ Sportliche Betätigung in Kombination mit gesunder Ernährung kann Diabetes (Typ 2) aufhalten und sogar umkehren.
- ▶ Das Darmkrebsrisiko sinkt mit Bewegung um 50 %, bei Brustkrebs sind es immerhin 30 bis 40 %.
- ▶ Je höher die Gehgeschwindigkeit, desto höher die Lebenserwartung.
- ▶ Mit regelmäßiger körperlicher Aktivität lässt sich der Alterungsprozess um 15 bis 20 Jahre nach hinten verschieben.

## 4. Nahmobilität und Klimaschutz

Der durch menschliche Aktivitäten verursachte Klimawandel bedroht die natürlichen Lebensgrundlagen von Mensch, Tier und Umwelt weltweit und zieht erhebliche volkswirtschaftliche Kosten nach sich – auch in Nordrhein-Westfalen. Wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge hat eine Erwärmung der Erdoberflächentemperatur von mehr als 2 Grad gegenüber vorindustriellem Niveau unumkehrbare und unbeherrschbare Folgen. Um diese Gefahr abzuwenden, gilt es, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren.

Die Landesregierung hat sich deshalb das Ziel gesetzt, die Gesamtsumme der in Nordrhein-Westfalen emittierten Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 25 % und bis 2050 um mindestens 80 % gegenüber dem Jahr 1990 zu senken.

Schädliche Klimagase entstehen vor allem bei der Verbrennung fossiler Energieträger, zum Beispiel bei der Stromerzeugung, aber auch in Verbrennungsmotoren alltäglicher Fahrzeuge des Straßenverkehrs. Nach Berechnungen des LANUV NRW ist der Sektor Verkehr mit über 34 Mio. t CO<sub>2eq</sub> für knapp 12 % der gesamten Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen verantwortlich (Stand 2009). Hauptverursacher ist der Straßenverkehr mit einer Emission von knapp 32 Mio. t CO<sub>2eq</sub>, während der Flug-, Schiffs- und Schienenverkehr in NRW nur zu einem geringen Teil zu den Gesamtemissionen des Verkehrssektors beitragen.

Deshalb steht der Straßenverkehr im Fokus einer effektiven Klimaschutzpolitik in NRW. Es geht darum, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern.

Gerade in einer so dicht besiedelten Region wie Nordrhein-Westfalen kann der Bereich Nahmobilität einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten, denn Nahmobilität setzt beim Kurzstreckenbereich (< 5 km) an, wo durch den „kalten Motor“ der Kraftstoffverbrauch und damit die Klimabelastung überproportional hoch sind. Bundesweit ist etwa die Hälfte der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer, ein Viertel sogar kürzer als drei Kilometer, sodass im Jahr 2005 insgesamt über 14 Mio. t CO<sub>2</sub> in Deutschland aufgrund von Autofahrten im Kurzstreckenbereich entstanden sind.

Ziel ist es, dass kurze Strecken nicht mehr mit dem Auto zurückgelegt werden, sondern zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Das Umweltbundesamt geht davon aus, dass es realisierbar ist, deutschlandweit die Hälfte aller Strecken innerorts unter fünf Kilometer mittelfristig auf den Rad- und Fußverkehr zu verlagern. Dadurch würden bis 2030 durchschnittlich 4,5 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden.

Dies kann durch eine Verkehr vermeidende Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, durch die Verbesserung von

Fahrzeugen, durch die Schaffung von baulichen, regulativen, organisatorischen und fiskalischen Anreizen für die Verbraucherinnen und Verbraucher sowie – und dies ist nicht zu unterschätzen – durch Information und Beratung gelingen. Bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern muss das Bewusstsein zur Notwendigkeit einer veränderten Mobilitätskultur geschaffen werden, d.h. zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum unmotorisierten Individualverkehr sowie auch z.B. zur Nutzung effizienter und klimafreundlicher Verkehrsmittel (Nachrüstung, Neuanschaffung etc.).

Im Bereich Nahmobilität insgesamt liegen große Potenziale zur Reduktion der Treibhausgasemissionen und damit für einen wirkungsvollen Beitrag zum Klimaschutz, die zum Teil mit vergleichsweise geringem Aufwand zu heben sind.

# 5. Zielperspektive Nahmobilität 2.0

## Situation heute

Unsere Zeit ist geprägt von vielfältigen Herausforderungen. Der Klimawandel und das zu Ende gehende fossile Zeitalter verlangen nach neuen Energie- und Mobilitätskonzepten. Der demografische Wandel mit den veränderten Mobilitätsansprüchen der altersgerechten Gesellschaft, die neue Urbanität wie auch die neue Lust auf Bewegung bedingen die Anpassung bestehender Lebensräume.

Ein neues Mobilitätszeitalter mit einer klimafreundlicheren, multimobilen und urbanen Mobilitätskultur beginnt, der Übergang ist bereits eingeleitet. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, wie die knappen Ressourcen „Energie, Raum und Zeit“ in Zukunft effizienter, gesünder und gerechter genutzt werden können. Mobilität auf eine ökologisch tragfähige und für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbare Basis zu stellen bedeutet, die Rollen der klassischen Verkehrsmittel Bahn, Bus, Auto, Fahrrad und anderer Formen der Fortbewegung wie z.B. des Gehens neu zu überdenken: bezüglich ihrer Effizienz, ihrer städtebaulichen und ökologischen Verträglichkeit wie auch hinsichtlich der privaten und gesellschaftlichen Kostenverteilung.

## Bestehende Räume neu definieren

Der begrenzte Raum in Städten und die expansive Inanspruchnahme der Verkehrsräume durch Autos einerseits und ein nicht adäquates Raumangebot für stetig wachsenden Fuß- und Radverkehr andererseits bedingen eine „Neudefinition des öffentlichen Raums“. Vor diesem Hintergrund lässt sich die „klassische“ Förderung des Radverkehrs – analog der Belange des Fußverkehrs – nicht einfach fortsetzen.

Die „klassische“ Radverkehrsförderung mit Radwegen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Abbiegehilfen, geöffneten Einbahnstraßen etc. stößt in zahlreichen Mittel- und Großstädten bereits heute an ihre Leistungsgrenzen, obwohl der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und seine Effizienzpotenziale noch lange nicht ausgeschöpft sind. Viele Straßen sind überfüllt mit fließendem und parkendem Kfz-Verkehr, Bürgersteige bieten oft nur noch Restflächen zum Gehen, der Radverkehr quält sich auf allzu schmalen Wegen und die in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit Behinderungen sowie Eltern mit Kinderwagen werden mit manchmal unüberwindbaren Barrieren bei ihrer Fortbewegung konfrontiert.

Dadurch werden die Freude am Gehen, der Fahrspaß des Radfahrens und die Bewegung insgesamt limitiert. Wenn jedoch adäquate Räume für die Nahmobilität fehlen, wird die Bereitschaft, mehr zu gehen und das Fahrrad öfter zu nutzen, auf Dauer stagnieren. Die allorts zu beobachtende „neue Lust“ auf Bewegung und die Bereitschaft, kurze und mittlere Wege statt mit dem Auto mit dem Rad zu absolvieren, würden einen erheblichen Dämpfer bekommen; von einer Ausschöpfung des Modal Split ganz zu schweigen.

Dabei ist insbesondere die verstärkte Nutzung des Fahrrads auch in einem vorrangigen Interesse des Gesamtverkehrs. Mehr Radverkehr entlastet die Städte vor dem überbordenden Kfz-Verkehr und schafft damit wieder Freiräume für den Anteil des Kfz-Verkehrs, der nicht verlagerbar und für die Funktionsfähigkeit der Städte wirtschaftlich bedeutsam ist. Im Hinblick auf eine zukunftsfähige Lösung mit wesentlich mehr, schnellerem und sicherem Radverkehr stellen sich demnach an die heutige Infrastruktur folgende Fragen:

- ▶ Ist das konventionelle Radverkehrsnetz für einen zu erwartenden wesentlich beschleunigten Radverkehr mit E-Bikes und Pedelecs geeignet?
- ▶ Sind Dimensionierung, Leistungsfähigkeit und Qualität heutiger (Rad-)Verkehrsanlagen ausreichend, um einem stetig wachsenden Radverkehrsaufkommen gerecht zu werden?
- ▶ Sind die bestehenden Radverkehrsanlagen für alle demografischen Gruppen und unterschiedliche Nutzungsansprüche in puncto Kapazität, Geschwindigkeit, Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Erlebnisqualität nutzbar?

Die heutigen infrastrukturellen Bedingungen werden trotz kontinuierlicher Förderung und unbestreitbarer Erfolge schon den aktuellen Ansprüchen nur bedingt gerecht, geschweige denn den zukünftigen Leistungs-, Komfort- und Sicherheitsansprüchen eines modernen Radverkehrsnetzes. Entscheidende Schwachpunkte sind in der Regel:

- ▶ Die bestehenden Radverkehrsnetze mit ihrer unterdimensionalen Infrastruktur erlauben keine „Massenverkehre“ (Potenzialausschöpfung):
  - Sie sind nicht kompatibel mit dem schnellen, sportlichen Radverkehr und sonstigen Alltagsverkehr (Alltagstauglichkeit).

- Sie erlauben nur in Ausnahmefällen (Freizeitrouten) das Nebeneinanderfahren (Fahrkomfort und Spaßfaktor) und das Überholen.

▶ Die heutige Infrastruktur ist aufgrund der Dimension und der fahrgeometrischen Bedingungen keine Option für die E-Mobilität mit zukünftig deutlich schnelleren Fahrrädern (Zukunftsfähigkeit).

▶ Die verkehrlichen Begleitparameter (Signalisierung, Verkehrsregelung, intermodale Schnittstellen, fehlende Ladestationen etc.) sind kaum dazu geeignet, die systembedingten Vorteile des Fahrrades „auszufahren“ (Effizienzpotenziale).

Die wesentlichen Defizite und Schwachpunkte der klassischen Radverkehrsinfrastruktur sind im Einzelnen:

- ▶ Keine adäquate Dimensionierung
- ▶ Keine Führungskontinuität, keine Stringenz in der Ausgestaltung
- ▶ Flächenkonkurrenz und Konflikte mit dem Auto
- ▶ Keine angemessene Berücksichtigung in der Signalisierung und Benachteiligung in der Verkehrsregelung
- ▶ Keine angemessene Ausrichtung an Sicherheitsbedürfnissen

Es ist häufig die Summe der Widerstände und Konflikte – insbesondere bei mittleren und längeren Distanzen –, die erheblich die Mobilitätsqualität, den Fahrspaß und letztlich auch die Verkehrssicherheit mindert. Genau diese Einschränkungen werden auf Dauer einer verstärkten Nutzung des Fahrrads entgegenstehen und auch das Umsteigen aufs Fahrrad nicht attraktiv machen.

## Nahmobilität 2.0 – das neue Konzept

Gesundheit, Effizienz, Ökologie, Kosten sowie städtebauliche und soziale Verträglichkeit sind die zentralen Kennwerte, für die Nahmobilität steht. Nahmobilität hat damit das strategische Potenzial, die Ansprüche einer zukunftsfähigen Mobilität zu erfüllen und dabei den individuellen und gesell-

schaftlichen Nutzen mit einer sozial-ökologischen und nachhaltigen Entwicklung in Einklang zu bringen.

Wenn heute „CO<sub>2</sub>-Bilanzen als globale Leitwährung“ (Matthias Horx) gelten, dann kann man zukünftig analog den Modal-Split-Wert für Nahmobilität als Indikator für die Lebens- und Bewegungsqualität einer Stadt ansehen.

Wenn künftig Energieverbrauch, Ressourcenschonung, Mobilitätskosten und Gesundheit eine existenzielle Bedeutung erhalten, dann muss es zum Primärziel einer jeden Kommune werden, das Potenzial der Nahmobilität voll auszuschöpfen. Vor dem Hintergrund, dass körperliche Bewegung einen überragenden Gesundheitsnutzen hat, wird regelmäßige, körperaktive Mobilität im Alltag die Basis der individuellen und der Gesamtmobilität bilden. Nahmobilität ist „Basismobilität“, Gemeinden, Städte und Stadtteile wandeln sich zu vitalen „Lebens- und Bewegungsräumen“, in denen Bewegung nicht erzwungen wird, sondern aus einem neuen Gesundheitsbewusstsein und Selbstverständnis erwächst und Spaß macht.

Insofern ist in diesem Aktionsplan – neben der ökologischen, sozialen und städtebaulichen Begründung für die Förderung – Gesundheit das zentrale Motiv für eine Stadt als Lebens- und Bewegungsraum.

### Strategie und Konzept 2.0

Die Umsetzung von Nahmobilität 2.0 muss sich auf drei strategisch wichtigen Handlungsfeldern vollziehen: Politik, Verkehrsinfrastruktur inklusive Finanzierung und Kommunikation.

#### ▶ Politik

Aufgrund der ausführlich dargestellten potenziellen Bedeutung der Nahmobilität für Gesellschaft, Stadt und Umwelt kann der Fuß- und Radverkehr nicht länger als „Additiv“ einer auf Auto und ÖV zentrierten Verkehrspolitik betrachtet werden. Dies bedeutet: Nahmobilität – öffentlicher Personenverkehr – motorisierter Individualverkehr sind als gleichrangig zu bewerten, was in der Folge auch eine verkehrsträgeradäquate Finanzierung nach sich ziehen würde.

#### ▶ Infrastruktur – neuer Planungsansatz

Ebenfalls gefragt ist ein neuer Ansatz in der Straßenplanung. Klassische Straßenplanung ist heute – von der Straßenmitte ausgehend – primär auf die vorrangige Flächenzuteilung für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr fokussiert. In der Folge müssen sich Fuß- und Radverkehr häufig mit „Restflächen“ am Straßenrand begnügen.

Nahmobilität als Basismobilität erfordert daher a priori eine adäquate Dimensionierung der Verkehrsanlagen für Fuß- und Radverkehr, die den Grundansprüchen nach Leistungsfähigkeit, Verkehrs- und sozialer Sicherheit, Geh- bzw. Fahrkomfort und nach Geschwindigkeit (E-Mobile/Fahrräder) gerecht werden. Das heißt: Die neue Straßenplanung beginnt am Straßenrand und klärt zuerst die Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs. Dieser Ansatz ist deckungsgleich mit der sogenannten „Städtebaulichen Bemessung“ in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06). Um den in der Regel erforderlichen Flächengewinn für die Nahmobilität zu realisieren, bedarf es je nach Straßensituation einer zumindest partiellen Verlagerung des Parkens in private Flächen und ggf. Umleitung des fließenden Verkehrs.

#### ► Infrastruktur – neue Netzstruktur

Die klassischen Fuß- und Radverkehrsanlagen sind häufig nicht nur unterdimensioniert, sondern stehen oft – wie im Fall der Fußwege – in einem Nutzungskonflikt mit Autoparkplätzen und sind daher z.T. nur eingeschränkt nutzbar. Hinzu kommt, dass in vielen fahrradfreundlichen Mittel- und Großstädten (Münster, Köln, Bonn u.a.) bereits heute vorhandene Kapazitätsprobleme mit dem Repertoire konventioneller Verkehrsplanung nicht mehr aufzulösen sind. Die zukünftige Netzgestaltung muss den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden Fuß- und Radverkehrs gerecht werden. Dies bedeutet, dass „Radverkehr in der Masse“ nur über zentrale durchgängige und leistungsfähige Velo-Routen sicher und effizient abgewickelt werden kann. Der Vorschlag orientiert sich an der Praxis der Autoverkehrsplanung, in Großstädten Durchgangsverkehr und stadtteilüberschreitende Verkehre über vierstreifige „Stadtautobahnen“ zu führen. Für die kommunale Praxis bedeutet das:

- Die bauliche oder markierungstechnische Realisierung durchgehender, nach Möglichkeit bevorrechtigter, adäquat dimensionierter ( $\geq 4,0$  m Breite) 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 – siehe das Projekt Radschnellweg Ruhr von Duisburg nach Hamm.

- Diese Netzelemente erfüllen in besonderer Weise die Leistungs- und Komfortansprüche langsamer wie auch schneller – sportlicher oder e-mobiler – Räder. Für die Realisierung zentraler Radverkehrsachsen bieten sich folgende Ausbauförmungen an:
  - der klassische Radweg,
  - der Fahrradstreifen (dann mit Überbreite und entsprechender Abgrenzung zum motorisierten Individualverkehr, MIV),
  - die „Fahrradstraße“ mit allen Möglichkeiten baulicher und/oder markierungstechnischer Gestaltung sowie straßenverkehrsrechtlichem Vorrang vor einmündenden Seitenstraßen und schließlich
  - 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).
- Nicht zuletzt empfiehlt sich angesichts der „Renaissance des Fußverkehrs“ analog zu der Radverkehrsnetzgestaltung je nach Menge des Fußverkehrs die Anlage von zentralen Fußwegachsen.

Die „Städtebauliche Bemessung“ verknüpft die Maßgabe einer adäquaten Flächenzuteilung für den Fuß- und Radverkehr und die Anlage zentraler Radschnellwege in der Stadtlage – diese sind die zentralen Bausteine im neuen Konzept „Nahmobilität 2.0“.

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 Gestaltung der Knotenpunkte. Vor diesem Hintergrund ist der im Rahmen dieses Aktionsplans vorgesehene Planungswettbewerb „Radschnellwege“ von zentraler Bedeutung. Aufgabe der Teilnehmer ist es, wichtige verkehrsplanerische und verkehrsrechtliche Fragestellungen in Verbindung mit der Anlage von Radschnellwegen zu bearbeiten.

Darüber hinaus enthält der Konzeptansatz Nahmobilität 2.0 weitere Bausteine. So die Optimierung der Signalanlagen für die Belange des Fuß- und Radverkehrs, die Führung und Ausgestaltung von Verkehrsanlagen für die spezifischen Sicherheitsanforderungen von Kindern, Menschen mit Be-

hinderungen, Älteren, Frauen und Männern und der 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). Nicht zuletzt geht es auch darum, den bereits ausgeprägten Fahrradtourismus in NRW mit weiteren Ideen zu attraktivieren. Diese und andere Konzeptideen werden ausführlich in der AGFS-Fachbroschüre „Nahmobilität 2.0“ ([www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de)) dargestellt und vertieft.

### **Der Fußverkehr – die vergessene Verkehrsart**

Der Fußverkehr ist die Verkehrsart, die in der Mobilität am meisten vernachlässigt wird. Dabei hat sie für die Städte und Gemeinden eine elementare verkehrliche, gesundheitliche und soziale Bedeutung. Im Modal Split rangiert sie mit 24 % Verkehrsanteil als zweitstärkste Verkehrsart hinter dem Pkw mit 58 % (Infas, Mobilität in Deutschland, 2008).

Die sich mit dem Fußverkehr verbindenden Themen und Einzelaspekte (Netzgestaltung, Infrastruktur, Verkehrsregelung, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Leit- und Orientierungssysteme u.a.) sind ebenfalls in der AGFS-Fachbroschüre „Nahmobilität 2.0“ vertiefend dargestellt. Im Rahmen dieses Aktionsplans stehen als programmatische Forderungen im Raum:

**1.** Den Fußverkehr nicht mehr mit „Restflächen“ abzuspeisen, sondern Bürgersteige im Rahmen der städtebaulichen Bemessung hinsichtlich Kapazität und Gehkomfort adäquat zu dimensionieren. Dabei sind auch die unterschiedlichen Anforderungen (Frauen, Männer, Kinder, Alte, Mobilitätseingeschränkte etc.) zu berücksichtigen. Generell gilt es, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Dies gilt speziell für die Möblierung durch eine befriedigende Anzahl von guten Sitzbänken insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen.

**2.** Fuß und Radverkehr innerstädtisch in der Regel zu trennen und nur in begründeten Ausnahmefällen auf gemeinsamen Flächen zu führen.

**3.** Die gängige Praxis in den Kommunen, das Parken auf Bürgersteigen zumindest halbseitig zuzulassen, sukzessive wieder rückgängig zu machen. Hierzu sind neue Strategien und Konzepte zur Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs erforderlich.

**4.** Im Hinblick auf die besonderen Schutzbedürfnisse des Fußverkehrs den Aspekt der Verkehrssicherheit bei der Planung zu priorisieren.

**5.** Das Queren einer Straße (Unfallursache bei ca. 80 % der verunglückten Fußgängerinnen und Fußgänger!) konsequent in der Form zu gestalten, dass eine optimale Sicherheit gewährleistet wird.

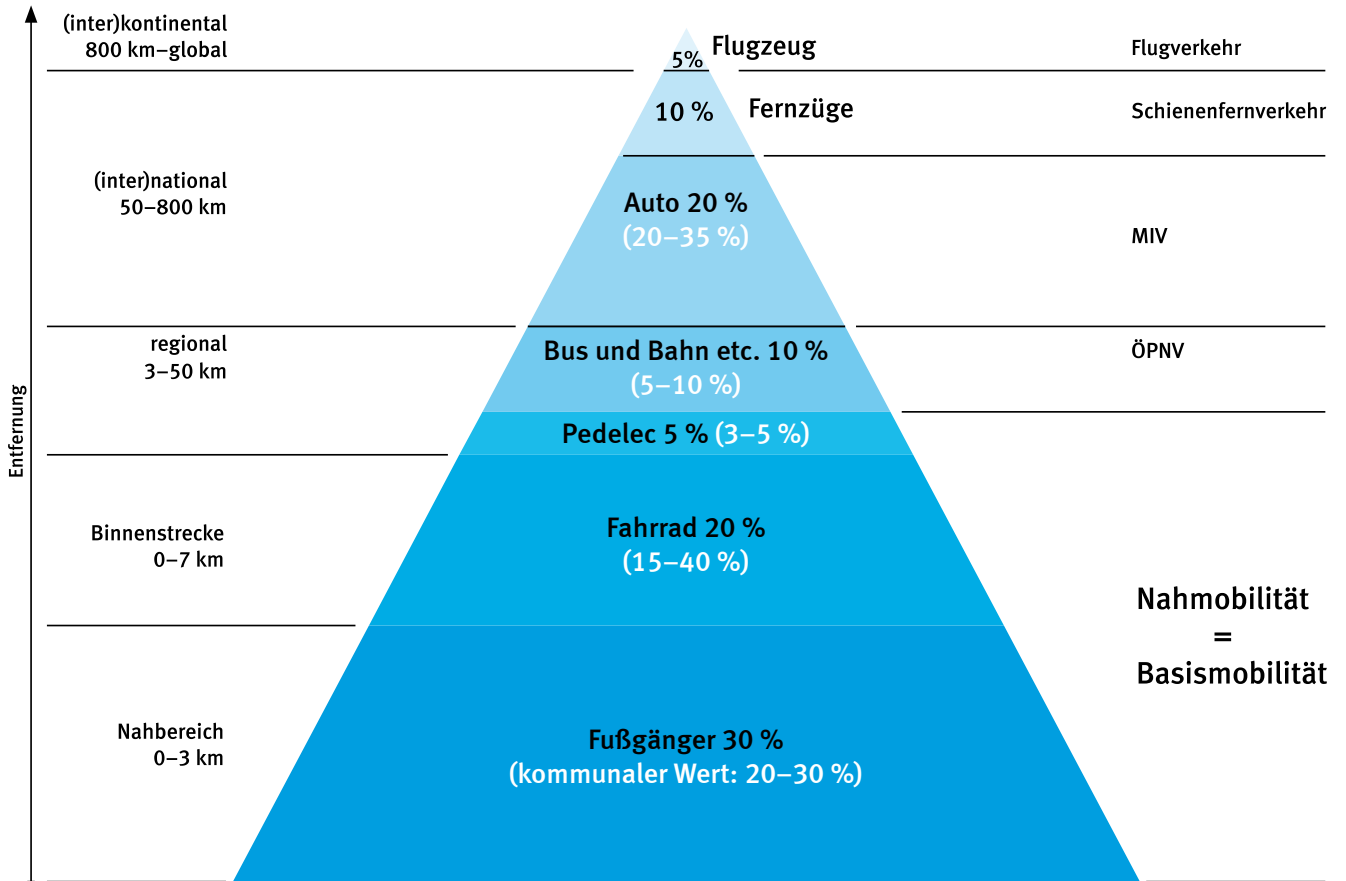
**6.** Vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskonvention und des Selbstverständnisses für die gleichberechtigte Teilhabe behinderter Menschen in unserer mobilen Gesellschaft ist eine umfassende Barrierefreiheit durch die Herstellung von entsprechend ausgestatteten Wegeketten oder lokalen Maßnahmen sicherzustellen.

### **Ausblick**

Die Stadt der Zukunft ist kompakt, urban, grün – und im besonderen Maße nahmobil. Das Ziel, im städtischen Modal Split auf 60 % zu kommen, ist ambitioniert, aber durchaus erreichbar. Dies ist in vielen Städten in den Niederlanden bereits Realität und einige NRW-Städte wie Münster sind auf dem besten Wege dorthin.

Der mit „Nahmobilität 2.0“ begründete Perspektiv- und Paradigmenwechsel mit dem Zielbild eines Bewegung aktivierenden „Lebensraums Stadt“ erfordert jedoch eine deutliche Akzentverschiebung in der Struktur, Dimensionierung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur. Voraussetzung ist, dass politisch eine Neubewertung der zukünftigen Rolle der unterschiedlichen Verkehrsträger und planerisch eine „Neudefinition“ des öffentlichen (Verkehrs-)Raums vorgenommen wird.

## Der ideale Modal Split (BRD)



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

13 Kommunen bildeten im Gründungsjahr 1993 die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Als Folgeprojekt des Landesförderprogramms „Fahrradfreundliche Städte“ entstanden, wurde damit der Grundstein für eine sehr erfolgreiche interkommunale Kooperation gelegt.

Die Mitglieder hatten sich seinerzeit das Ziel gesetzt, den Radverkehr in Politik und Planung zu priorisieren. Maßgabe war, ein durchgängig und sicher zu befahrendes Radverkehrsnetz zu realisieren und gleichzeitig ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen, das Menschen dazu bewegt, für kurze bis mittlere Strecken mehr und mehr das Fahrrad zu nutzen, wodurch die Innenstädte von übermäßigem Autoverkehr entlastet würden.

Beispielhafte und innovative Maßnahmen auf den Feldern Infrastruktur, Service und Kommunikation (Radverkehr als System) verdeutlichten den Charakter der Modellstädte und hatten sowohl eine Signalwirkung nach innen (Bürgerschaft) als auch nach außen als Impulsgeber für andere Städte.

### Seit 2003 auf neuen Wegen

Seit den Gründungstagen hat die AGFS einen graduellen Wandel vollzogen. Stand zunächst ausschließlich die Fokussierung auf den Verkehrsträger Fahrrad im Vordergrund, so wurde 2003 das bis dahin geltende Leitbild einer „Fahrradfreundlichen Stadt bzw. Gemeinde“ in der Form erweitert, dass heute Nahmobilität den zentralen Fördergegenstand bildet. Der Begriff „Nahmobilität“ steht dabei für nicht motorisierte, individuelle Mobilität, idealerweise auf qualitativ hochwertigen Verkehrsanlagen vorzugsweise zu Fuß, mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (z.B. Rollstühle, Rollatoren, Inliner, Roller, Skate- und Kickboards).

Der inhaltlichen Neuausrichtung folgte 2005 der strukturelle Wandel vom losen Zusammenschluss weniger Kommunen 1993 hin zu einem eingetragenen Verein. Unverändert stützt man sich bei der AGFS dabei auf die kommunale Zusammenarbeit als Schlüsselkompetenz, die ein effektives Vorgehen bei der Förderung von Nahmobilität ermöglicht.

Aktuell verzeichnet die AGFS 66 Mitgliedskommunen, die im Bereich Nahmobilität Vorbildfunktion besitzen. Entsprechend hoch ist die Anziehungskraft und damit Nachfrage bei Städten, Gemeinden und Kreisen für eine Mitgliedschaft. Aber der Einfluss der AGFS ist nicht allein auf Nordrhein-Westfalen begrenzt. Viele Kampagnen wurden bereits von Städten anderer Bundesländer übernommen und erfolgreich kopiert.

### Das Leitbild der AGFS: „Die Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft sind nicht nur auf die Förderung insbesondere des Fuß- und Radverkehrs fokussiert. Sie verstehen sich darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität, die für eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten plädiert, also auch das Auto mit einbezieht. Letztlich gilt es, zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten, um damit die Lebens- und Bewegungsqualität deutlich zu verbessern. Das entsprechende übergeordnete Leitbild lässt sich mit „Die Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ überschreiben.

### Modal Split

Die AGFS hat sich ambitionierte Ziele für die Förderung der Nahmobilität gesetzt, die bereits 2003 im Leitbild festgeschrieben wurden. Im Mittelpunkt steht dabei die Verlagerung eines Teils des motorisierten Individualverkehrs auf die umweltfreundliche Nahmobilität. Konkret möchte die AGFS einen Anteil der Nahmobilität am Gesamtverkehrsaufkommen von 60 % und eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf durchschnittlich 25 % in den Städten erreichen. Letzteres korrespondiert bereits mit dem Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs des Landes NRW aus dem Jahr 1999. Dazu werden eine flächendeckende Umsetzung von kommunalen Fuß- und Radverkehrsnetzen sowie die Schaffung eines „Nahmobilitätsfreundlichen Klimas“ im ganzen Land Nordrhein-Westfalen angestrebt.

Diese Ziele zu verfolgen erfordert von der AGFS eine kontinuierliche, inhaltliche und programmatische Anpassung an die sich ständig im Wandel befindenden Strömungen und Erfordernisse unserer Gesellschaft. Mit dem demografischen Wandel (altersgerechte Gesellschaft), den aus der UN-Behindertenrechtskonvention resultierenden Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität für Menschen mit Behinderungen, den Anforderungen des Klimaschutzes, dem Einstieg in die E-Mobilität und nicht zuletzt dem Megatrend Gesundheit und Bewegung, aber auch vor dem Hintergrund, dass der Radverkehr in vielen Großstädten bereits an seine Leistungsgrenze stößt, sind neue Konzepte zur Nahmobilität gefragt. So entwickelt die AGFS derzeit federführend einen neuen zukunftsfähigen Planungsansatz zur Nahmobilität, die



„Nahmobilität 2.0“, der auch die Zielperspektive und die programmatischen Aussagen für den Aktionsplan berücksichtigt.

## **Zentral entwickeln und lokal handeln ...**

... das ist der große Mehrwert bei der interkommunalen Zusammenarbeit, wie sie in der AGFS praktiziert wird. Die Mitgliedskommunen erhalten durch die zentrale Öffentlichkeitsarbeit der AGFS Info-Materialien und Kampagnen und können diese vor Ort umsetzen. Ein kostensparendes Konzept, da eine Kampagne nur einmal entwickelt werden muss, dann aber von vielen Kommunen ohne hohen finanziellen Einsatz auch über mehrere Jahre hinweg genutzt werden kann. Beispiele dafür sind die Kampagnen „Sehen und Gesehen werden – Nur Armleuchter fahren ohne Licht“, „Nina – Warum parkst du auf meinem Weg?“, „Ich fahre Rad, weil ...“ oder „Ich bin die Energie“ sowie Fachbroschüren und Flyer. Darüber hinaus unterstützen sich die AGFS-Kommunen gegenseitig bei fachplanerischen Fragestellungen. Sie partizipieren an den Erfahrungen der anderen Mitgliedskommunen, nicht nur bei der Umsetzung von Kampagnen, sondern auch bei fachlichen Problemstellungen, die in Workshops, Arbeitskreisen und Projektleiter-Treffen erörtert werden. Die AGFS entwickelt verkehrsplanerische Themen entsprechend weiter, so wurden z.B. „Fahrradparken“, „Sicherung von Baustellen für den Rad- und Fußverkehr“ und „Querungsstellen für den Radverkehr“ in eigenen Arbeitsgruppen behandelt und mit innovativen Ideen aufbereitet.

## **Die AGFS – Partnerin der Landesregierung**

Die AGFS ist als „Landesarbeitsgemeinschaft“ und enger Kooperationspartner des Verkehrsministeriums zentrale Anlaufstelle für alle Fragen der Nahmobilität in NRW. Parallel und ergänzend zum Aktionsplan des Landes erfolgt durch die AGFS die Herausgabe der Fachbroschüre „Nahmobilität 2.0“. Diese überträgt und vertieft fachplanerisch die Ziele und Ergebnisse des Aktionsplans. Als zentraler Partner der Landesregierung und im engen Dialog mit dem Referat „Mobilitätssysteme, Mobilitätsmanagement, Nahmobilität, Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung“ hat die AGFS die Aufgabe, das neue Konzept zur Nahmobilität über ihre Mitgliedskommunen hinaus in die Städte und Gemeinden NRWs zu transportieren und eine fachliche und politische Umsetzung zu initiieren.

Den heute in der Radverkehrsplanung geltenden strategischen Förderansatz „Radverkehr als System“ – Infrastruktur, Service, Kommunikation – hat die AGFS wesentlich geprägt. Auch der ebenfalls von der AGFS eingeführte Begriff „Nahmobilität“ hat bundesweit Eingang in die planerische und politische Dimension gefunden. Insbesondere die zentralen Fachbroschüren „Nahmobilität im Lebensraum Stadt“ und „Nahmobilität konkret“ wurden nicht nur bundesweit, sondern auch von den europäischen Nachbarländern nachgefragt. Insofern genießt die AGFS als Motor, Impulsgeber und Konzeptentwicklerin über die Bundesgrenzen hinaus eine hohe Reputation und ist damit ein wichtiger NRW-Botschafter für eine zukunftsfähige Mobilität.

# 7. Ressortbeiträge zum Aktionsplan Nahmobilität

## Sport

Das Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MFKJKS NRW) hat sich als eines von drei Bildungsministerien das Ziel gesetzt, Familien, Kindern und Jugendlichen optimale Chancen auf umfassende Bildung – auf Lebensbildung – und auf gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Körperbildung, Bewegung, Spiel und Sport legen bei Kindern und Jugendlichen die Grundlage für eine gute Entwicklung und individuelle Selbstentfaltung, helfen Krankheiten vorzubeugen und so bis ins hohe Alter fit zu bleiben.

Vor diesem Hintergrund will das Ministerium in Zusammenarbeit mit dem Landessportbund durch verschiedene Programme und Projekte alle Menschen für Bewegung und ein gesundes Leben begeistern. Jeder und jede Einzelne soll angesprochen und entsprechend seinen und ihren Voraussetzungen Bewegungs- und Sportmöglichkeiten erhalten sowie ausreichende Sporträume vorfinden.

### Aktuelle Projekte

#### ► Regionale Fachkonferenzen „NRW bewegt IN FORM – Bewegung und Ernährung“

Die Veranstaltungsreihe informiert über den Stellenwert von Bewegung und Ernährung für ein gesünderes Leben und mehr Lebensqualität, stellt Handlungsempfehlungen und „Good-Practice“-Beispiele vor und hilft Akteurinnen und Akteuren bestehender Projekte und Initiativen vor Ort, sich zu vernetzen.

#### ► Handlungsprogramm 2015 „Sport und Gesundheit“

Mit einem langfristig angelegten 9-Punkte-Programm, das die Ärztekammern und die Sportärzdebünde von Nordrhein-Westfalen und Lippe mittragen, werden das öffentliche Bewusstsein und die Unverzichtbarkeit von Bewegung und Sport für die Gesundheit geschärft, lokale Angebotsstrukturen ausgebaut und sportliche Angebote zur Prävention und Rehabilitation verbessert.

#### ► Handlungskonzept „Zukunft gestalten – aktiv und gesund älter werden in Nordrhein-Westfalen“

Die Initiative richtet sich speziell an Menschen ab 50 Jahren, die wieder mehr Bewegung in ihr Leben bringen wollen.

#### ► Kampagne „Überwinde deinen inneren Schweinehund“

Die Kampagne motiviert die Bürgerinnen und Bürger des Landes für mehr Bewegung und informiert über das breite gesundheitsorientierte Angebot der über 20.000 nordrhein-westfälischen Sportvereine.

#### ► Anerkannte Bewegungskindergärten

Die Zahl der anerkannten Bewegungskindergärten soll bis zum Jahr 2015 auf mindestens 1.000 gesteigert werden.

#### ► Landesweite Umsetzung „schwer mobil – Gesundheitsförderung für übergewichtige Kinder“

Die Landesinitiative sensibilisiert und qualifiziert Sportvereine, spezielle Gruppen für die wachsende Zahl übergewichtiger Kinder einzurichten.

#### ► Grenzüberschreitendes Euregioprojekt „Gesunde Kinder in gesunden Kommunen“ (gKgK)

Im Rahmen des Projektes wird grenzüberschreitend in einer lokalen Zusammenarbeit versucht, Kinder im Grundschulalter zu einem gesunden Lebensstil zu bewegen.

### Zielperspektive

Bewegung und Sport können auch unabhängig vom Vereinsleben gesundheitspolitische Ziele erreichen helfen. Regelmäßige alltägliche Bewegung zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad ist die unabdingbare Grundlage für Gesundheit. Bewegung wird in der Medizin als „Heilfaktor“ angesehen und hat nach der Ernährung den größten Einfluss auf Lebenserwartung, Lebensqualität und Wohlbefinden. Ziel ist es daher, eine „Veralltäglichung“ von Bewegung zu erreichen, d.h., einen Bewegung aktivierenden, barrierefreien Verkehrs- und Lebensraum zu schaffen, der dazu einlädt, sich möglichst regelmäßig und häufig zu Fuß, mit dem Rad oder anderweitig zu bewegen. Eine entsprechende Infrastruktur mit Anreizcharakter setzt neben der großzügigen Dimensionierung eine abwechslungsreiche und attraktive Gestaltung voraus. Die „Bewegung aktivierende“ Stadt kann vor dem Hintergrund explodierender privater und gesellschaftlicher Krankheitskosten als Antwort auf einen mehrheitlich verbreiteten inaktiven Lebensstil betrachtet werden.

### Leitsatz

Sport und regelmäßige alltägliche Bewegung sind die zentralen Voraussetzungen für ein gesundes Leben.

## Leitprojekte

- ▶ Aufgrund der hohen Bedeutung von Gesundheit und Bewegung erweitert das Ministerium die Zuständigkeit der Sportabteilung um die Aufgabe „Förderung der Alltagsmobilität“.
- ▶ Die Sportabteilung und die AGFS bilden mit anderen Partnern wie der Deutschen Sporthochschule in Köln und dem Landessportbund NRW eine Arbeitsgruppe, um Konzepte für eine Bewegung aktivierende Infrastruktur zu entwickeln.
- ▶ Die Arbeitsgruppe entwickelt einen Vorschlag für eine gemeinsame Kampagne zum Themenbereich „Gesundheit und Bewegung“ auf Basis der bestehenden Formate „Ich bin die Energie“ (AGFS) und „Überwinde deinen inneren Schweinehund“ (Land NRW und Landessportbund).
- ▶ Das Ministerium führt eine gemeinsame Fachkonferenz mit der AGFS zum Thema Gesundheit und Bewegung auf der FIBO 2013 (weltgrößte Messe für Fitness, Wellness und Gesundheit) durch.
- ▶ Es stimmt sich in Bezug auf Berührungspunkte bzw. Zuständigkeiten mit dem MWEBWV ab.

## Umwelt

Das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalens (MKULNV NRW) handelt nach dem Leitbild, dass der Staat Mensch und Umwelt schützen und das Naturerbe bewahren muss unter der Prämisse, dass ökologische Verantwortung und ökonomische Vernunft sich ergänzen müssen. In NRW, dem Bundesland mit der höchsten Verkehrs- und Industriedichte, leben bezogen auf die Fläche die meisten Menschen in Deutschland. Daher steht der umweltbezogene Gesundheitsschutz für die Menschen im Mittelpunkt.

### Aktuelle Projekte

- ▶ Zu diesem Zweck wurde das „Landes-Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit“ (APUG NRW) gemeinsam mit dem Bau- und Verkehrsministerium (MWEBWV NRW) sowie dem Gesundheitsministerium (MGEPA NRW) ins Leben gerufen. Das Thema Verkehr ist einer der Schwerpunkte des APUG NRW, denn Luft- und Lärmbelastungen beeinträchtigen die

Gesundheit des Menschen erheblich und schädigen Natur wie Klima. Gleichzeitig können sich die Menschen vor vielen der sog. Zivilisationskrankheiten durch mehr Mobilität aus eigener Kraft schützen. Das APUG NRW will diese Zusammenhänge verdeutlichen und Handlungsansätze zur Verbesserung der Luft- und Lärmsituation aufzeigen. Hierzu werden im APUG NRW verschiedene Projekte auf der regionalen bzw. lokalen Ebene durchgeführt, die praxisnahe Lösungsansätze und Informationen bereitstellen, wie Belastungen im Verkehr vermieden werden können.

### ▶ NRW-Klimakommune

Die „Aktion Klima<sup>plus</sup> – NRW-Klimakommunen der Zukunft“ ist ein Wettbewerb, der im Jahr 2008 vom NRW-Umweltministerium ins Leben gerufen wurde. Ziel war es, anhand von Modellstädten zu zeigen, wie Städte und Gemeinden Klimaschutz und Anpassung an die Folgen des Klimawandels miteinander verbinden können.

Die Stadt Bocholt konnte im Jahr 2009 mit ihrem „Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept“ überzeugen und gehört seitdem zu den NRW-Klimakommunen. Zu den Maßnahmen ihres Konzeptes gehört auch die Förderung des Radverkehrs. In diesem Rahmen wurde in diesem Jahr der erste Abschnitt eines neuen Radschnellwegs eingeweiht.

### ▶ Handbuch Stadtklima

Insbesondere in Städten und Ballungsräumen sind die Folgen des Klimawandels wie längere Hitzeperioden und Niederschlagsextreme schon heute zu spüren. Sie werden sich in den kommenden Jahrzehnten wahrscheinlich noch verstärken. Es ist nötig, Strategien zum Umgang bzw. zur Anpassung an diese geänderten Voraussetzungen zu entwickeln, um auch zukünftig die heutige Lebensqualität zu erhalten. Das Handbuch klärt Zusammenhänge und liefert Informationen sowie Maßnahmen, wie die Folgen abgemildert werden können.

### ▶ „Klimawandelgerechte Metropole Köln“

In Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV), dem Deutschen Wetterdienst (DWD) und der Stadt Köln werden in diesem Pilotprojekt Ideen und Konzepte für eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung Kölns erarbeitet. Mithilfe der Projektergebnisse zu Wärmebelastung und Starkniederschlagsereignissen sollen dabei auch aktuell gehandelte Trends (Verdichtung der Städte, innenstadtnahes Wohnen) im Lichte einer Anpassung an den Klimawandel neu überdacht und

gegebenenfalls modifiziert werden. Ziel des Projekts ist es zum einen, die Verwundbarkeit der Stadt Köln zu minimieren. Zum anderen sollen allgemeine Erkenntnisse zum Umgang mit der Veränderung des Klimas die Möglichkeit bieten, diese auf vergleichbare Stadtstrukturen zu übertragen und anzuwenden.

► Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität in Luftreinhalte- und Lärmaktionsplänen:

- **Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Duisburg:** Ausbau des lokalen Radwegenetzes.
- **Luftreinhalteplan Paderborn, 2011:** Im Zusammenhang mit einem Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung soll das Angebot an Diensträdern erhöht werden und eine geringe Kostenentschädigung für die dienstliche Nutzung privater Fahrräder vorgesehen werden.
- **Luftreinhalteplan Neuss, 2009:** Optimierung des Radwegenetzes (baulich hergestellte Bordstein-Radwege, markierte Radfahrstreifen, Bordsteinabsenkungen, Einrichtung von Radabstellanlagen).
- **Luftreinhalteplan Bonn, 2009:** Stärkung des Radverkehrs (Anlage von Schutzstreifen und Fahrradstreifen auf Fahrbahnen, Aufstellflächen in Knotenpunkten, Hinweisschilder, Öffnung von Einbahnstraßen, Schaffung von Fahrradabstellanlagen).

► Gemeinsame NO<sub>x</sub>-Minderungsstrategie mit dem MWEBWV  
Ziel dieser Strategie ist die Verminderung der Emissionen der gesundheitsrelevanten Stickstoffoxide. Knapp die Hälfte der Gesamtemissionen des Verkehrs wird durch den MIV emittiert. Eine Förderung von Rad- und Fußverkehr, z.B. durch den Ausbau der Wegenetze oder der Verknüpfungen zum ÖPNV, oder auch eine verkehrsmindernde Siedlungsentwicklung sollen dabei helfen, diese Emissionen zu reduzieren.

► Gemeinsam mit den Städten Dortmund, Hamm und dem Kreis Unna wird ein Modellprojekt zur Einführung und Auszeichnung von nachhaltiger Mobilität durchgeführt. Ziel des Modellprojektes ist die Verbreitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements im westlichen Ruhrgebiet. Das Projekt wird auf der Basis eines Kooperationsvertrages mit den Projektpartnern (Dortmund, Hamm, IHK zu Dortmund, Kreis Unna, MKULNV) durchgeführt, wobei die Federführung des Projekts bei der IHK zu Dortmund liegt. Wesentliche Eckpunkte des Projektes sind:

- gezielte Ansprache der Unternehmen durch die IHK,
- Beratung der Unternehmen (Bedarfsanalyse, Erarbeitung von Handlungsempfehlungen) durch die beteiligten Kommunen,
- Unternehmen, die das betriebliche Mobilitätsmanagement einführen, erhalten eine Auszeichnung (Qualitätssiegel).

► Emscher Landschaftspark (ELP) mit dem Scherpunkt der Entwicklung des Neuen Emschertals

Das Generationenprojekt „Emscher Landschaftspark“ zielt auf die Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität der Emscherregion als benachteiligte Zone in der Metropole Ruhr ab. Im Schwerpunkt dieser Entwicklung steht das „Neue Emschertal“ parallel zum notwendigen Umbau der Emscher von einem offenen Abwasserkanal zu einem lebendigen Gewässer. Das Neue Emschertal ist die Vision von einer neuen Stadt-Landschaft im nördlichen Ruhrgebiet, die das zukünftige Rückgrat der lebenswerten grünen Metropole Ruhr bilden soll. In diesem Zusammenhang erfolgt auch der Bau von Fuß- und Radwegen zur Erschließung des ELP. Zu nennen ist insbesondere der Emscher Park Radweg, ein Rundkurs im Neuen Emschertal auf rund 230 km von Duisburg bis Hamm. Bestandteile des Emscher Park Radweges sind herausragende Radverbindungen auf ehemaligen Zechenbahntrassen wie z.B. die Erzbahntrasse, der Zollvereinweg oder die HOAG-Trasse. Daneben sind auch die ehemaligen Betriebswege entlang der Emscher inzwischen zu einem rund 60 km langen Radweg entwickelt. Auf der Rheinischen Bahn, ebenfalls eine ehemalige Bahntrasse, entsteht zwischen Essen und Duisburg eine neue Radwegeverbindung im ELP zur Vernetzung der Innenstädte.

► Naturerleben

Ziel des Naturschutzes und der Landschaftspflege ist es, den Menschen Erlebnis und Erholung in einer schönen und vielfältigen Landschaft zu ermöglichen. Naturerlebnisangebote, die stets mit aktiver Bewegung wie Wandern oder Radfahren verbunden sind, sollen gezielt die Beobachtung von Pflanzen und Tieren sowie das Erleben von Natur und Landschaft ermöglichen.

► Förderung der ehrenamtlich tätigen Wandervereine bei der Markierung von Wanderwegen

Dem Naturerlebnis und der Erholungsnutzung der Menschen dienen auch die 14 nordrhein-westfälischen Naturparke. Daher unterstützt das MKULNV seit/ab 2012 die ehrenamt-

lich tätigen Wandervereine finanziell bei der Markierung von Wanderwegen in diesen Gebieten.

► **Barrierefrei unterwegs**

Förderung des Nationalparks Eifel und des Naturparks Nord-eifel bei dem weiteren Ausbau von barrierefreien Naturerlebnisangeboten, z.B. des 2011 im Nationalpark Eifel eröffneten, knapp fünf Kilometer langen Wanderweges im Kermeter, einem Gemeinschaftsprojekt von Natur- und Nationalpark, der die Natur für Menschen mit und ohne Behinderung erlebbar macht. Darüber hinaus werden auch Wanderungen für gehörlose Menschen mit Erläuterungen in Gebärdensprache angeboten.

► **Grüne Stadt**

Natur in den Städten wird als Erholungsraum immer wichtiger für Menschen, Tier- und Pflanzenarten. Dazu gehören vor dem Hintergrund des Klimawandels auch mehr Grüngürtel, naturnahe Gewässer, Stadtbäume, Gärten und Parkanlagen sowie Dach- und Fassadenbegrünung (s.a. S. 26: Initiative „Grüne Stadt“).

► **Naturparkwettbewerb**

Die Naturparke in NRW bedecken über ein Drittel der Landesfläche. Sie sind überall im Land schnell zu erreichen. Unter anderem bieten sie der Bevölkerung hervorragende Möglichkeiten der Nah- und Feierabend-erholung. Um die Naturparke in der Öffentlichkeit bekannter zu machen, um den Menschen zu zeigen, welche Naturschätze die jeweilige Region zu bieten hat, und um den Naturparken die Möglichkeit zur Umsetzung von besonderen Projekten zu geben, wurde ein Landeswettbewerb eingerichtet, der alle drei Jahre vom Umweltministerium unter den Naturparken ausgelobt wird. 2012 präsentieren sich die Naturparke Schwalm-Nette, Hohe Mark-Westmünsterland und Terra-vita als Gewinner des letzten Wettbewerbs. Unter dem Motto „Wanderbare Wasserwelt“ wurden z.B. vom Naturpark Schwalm-Nette zertifizierte Wanderwege entwickelt, entlang derer alle wasserrelevanten Themen erlebt werden können. Fachlich versierte Personen aus der Region wurden geschult, um auf ausgewählten Wanderrouten den Naturinteressierten die Besonderheiten der Wasserlandschaften zu vermitteln. Aktuell steht die Auslobung des nächsten Wettbewerbs an (Anfang 2012).

**Zielperspektive**

Weil ca. 50 % des Autoverkehrs im Kurzstreckenbereich (bis 5 km) stattfindet, kann die Förderung der Nahmobilität einen

wesentlichen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-, Schadstoff- und Lärmemissionsminderung beitragen. Denn verglichen mit allen anderen Maßnahmen hat die Nahmobilität das größte Minderungspotenzial im Personenverkehr. Sie hat gerade in Ballungsräumen hinsichtlich Luftreinhaltung und Lärminderung eine strategische Bedeutung, weil beides signifikant die Lebensqualität beeinflusst. Gleichzeitig wird die Nutzung fossiler Brennstoffe reduziert und die Umwelt und das Klima geschont.

In Erwartung, dass sich Nahmobilität verstärkt zur „Massenmobilität“ entwickelt, müssen zumindest in Mittel- und Großstädten Haupttrouten des Fuß- und Radverkehrs realisiert werden. Letztere als Radschnellwege, die neben einer hohen Kapazität auch eine Option für die schnellen e-mobilen Räder sind – im Sinne der Leitphilosophie „Nahmobilität 2.0“. Klimaschutz ist Pflichtaufgabe der Kommunen. Nahmobilität ist ein wesentlicher Faktor zur Reduzierung z.B. von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

**Leitsatz**

Die offensive Förderung des Fuß- und Radverkehrs hat im Personenverkehr die höchste Wirksamkeit, wenn es unter Umweltgesichtspunkten um Luftreinhaltung, Lärminderung und Klimaschutz geht.

**Leitprojekte**

► Das MKULNV, das MWEBWV und die AGFS entwickeln für den kommenden Klimaschutzplan des Landes das Modul „Nahmobilität“. Dabei beschreibt das Modul u.a. die Wirkungspotenziale der Nahmobilität hinsichtlich Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärminderung etc.

► Ein wesentliches Element des Masterplans Umwelt und Gesundheit wird die Reduzierung von verkehrsbedingten Gesundheitsbelastungen sein. In diesem Zusammenhang werden Mobilitätsmanagementstrategien zur Erhöhung der Effizienz im Verkehr und zur Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens eine wichtige Rolle spielen.

► Rad- und Wanderwege sollen bei der Aufstellung oder der wesentlichen Änderung von Landschaftsplänen im Rahmen des § 18 Abs. 1 Nr. 4 LG dargestellt werden.

► Förderung des Fuß- und Radwegebaus im Rahmen der Freiflächenerschließung im ELP durch das Ökologieprogramm Emscher Lippe (ÖPEL)

- ▶ Förderung von Naturerlebnis-Projekten
- ▶ Förderung barrierefreier Naturerlebnisangebote in Natur- und Nationalparks
- ▶ Auslobung des Naturparkwettbewerbs 2015
- ▶ Es soll geprüft werden, inwieweit die heute vorhandenen Daten der Lärmkartierung auch für den Radroutenplaner oder den Wanderroutenplaner nutzbar gemacht werden können.

## Gesundheit und Alter

Das Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter des Landes Nordrhein-Westfalen (MGEPA NRW) sieht seine Aufgabe darin, die gesetzlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass alle Menschen, ganz gleich welchen Alters und welchen Geschlechts, ihren Platz in der Gesellschaft finden und sich dabei individuell entfalten können. Hierfür zentral sind die Lebensbereiche Gesundheit, Bewegung und Mobilitätsteilhabe. Dazu gehört auch die Schaffung einer Umgebung, welche die Gesundheit der Menschen stärkt, statt sie zu schädigen. Ein Wohn- und Lebensumfeld, das dem Bedürfnis nach Bewegung entgegenkommt, sodass Menschen ihr Leben möglichst lange selbst bestimmen und aktiv gestalten können. Für ein Leben im Alter werden Selbstbestimmung und die dafür notwendige Unterstützung als selbstverständlich erachtet. Deshalb sind gerade im Alter Menschen auf ein breites Nahversorgungsangebot mit Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen in ihrer Nähe angewiesen. Derartige Nahversorgungsstrukturen benötigen angemessene Nahmobilitätsoptionen. Deshalb sollte speziell für die wachsende Zahl der älteren Menschen das Angebot an sicheren, barrierearmen und attraktiven Fuß- und Radwegen in der Nachbarschaft ausgebaut werden. Diese Angebote sollen auf der Basis beteiligungsorientierter Bedarfsanalysen, also unter Einbezug älterer Menschen und ihrer Verbände, realisiert werden. Das MGEPA fördert die nachhaltige Nutzung des urbanen Raums als gesunden Lebens- und Bewegungsraum – für alle Menschen. Vor diesem Hintergrund gibt es verschiedene Projekte mit Verbindungen zu Nahmobilität 2.0.

## Aktuelle Projekte im Bereich Gesundheit

- ▶ Landesinitiative Prävention von Übergewicht und Adipositas im Kindesalter
- ▶ Landesinitiative Prävention von Sturz und sturzbedingter Verletzung bei Seniorinnen und Senioren zur Förderung von Sicherheit, Selbstständigkeit und Mobilität
- ▶ Arbeit des Landesentrums Gesundheit Nordrhein-Westfalen (LZG.NRW)
  - Online-Leitfaden: Qualität in der Gesundheits- und Bewegungsförderung verbessern
  - Fachtagung „Bewegungsförderung in Lebenswelten“ (2011)
  - Publikationen des Zentrums für Bewegungsförderung Nordrhein-Westfalen (seit Januar 2012 Teil des LZG.NRW, zuvor Bestandteil des Landesinstituts für Gesundheit und Arbeit Nordrhein-Westfalen, LIGA.NRW) (2010):
    - „Gesundheit durch Bewegung fördern Empfehlungen für Wissenschaft und Praxis.“ LIGA Fokus 12
    - „Bewegungsförderung 60+ Ein Leitfaden zur Förderung aktiver Lebensstile im Alter.“ LIGA Praxis 6
    - „Bewegungsförderung 60+ Theorien zur Veränderung des Bewegungsverhaltens im Alter – eine Einführung.“ LIGA Fokus 10
    - „Alltagsnahe Bewegungsförderung 60+ Wissenschaftliche Grundlagen und Praxisimplikationen. Dokumentation der Regionalkonferenz Bewegung im Alter.“ LIGA Fokus 6
    - „Qualität in der Gesundheits- und Bewegungsförderung verbessern.“ LIGA Aktuell 9

## Aktuelle Projekte im Bereich Alter

- ▶ Masterplan Quartier
 

Mit dem Masterplan Quartier werden Kommunen bei einer „altersgerechten Quartiersentwicklung“ unterstützt. Dazu gehören der Abbau von baulichen Barrieren im unmittelbaren Wohnumfeld, fußverkehrsfreundliche Ampelphasen sowie ausreichend Ruhebänke und öffentliche Toiletten; oder auch das Vermeiden von Angst-Räumen sowie die Schaffung von Räumen und Plätzen für Begegnungen und soziale Kontakte. Ein Konzept, von dem schließlich alle Altersgruppen profitieren.



► „Im Quartier bleiben!“

In diesem Projekt wurden ältere Menschen an unterschiedlichen Standorten nach ihren Bedürfnissen und Wünschen zum möglichst langen Verbleib in ihrer vertrauten Umgebung befragt. Die Anregungen wurden der Öffentlichkeit vorgestellt und teilweise schon umgesetzt.

► „Im Quartier bleiben – Nachbarschaft leben“

Ein aktuelles Projekt, das an den Standorten des Vorgängerprojektes „Im Quartier bleiben!“ durchgeführt wird und auf dessen Strukturen aufbaut. Die Schwerpunkte dieses bis Mitte 2013 laufenden Projektes sind, aktive Nachbarschaft im Quartier zu initiieren, Generationen zu verbinden und das Miteinander der Kulturen zu fördern. Das Entstehen von belastbaren Nachbarschaften und die damit verbundene Einbindung der älteren Menschen soll deren möglichst langes Verbleiben im Quartier ermöglichen.

► Die Landesseniorenvertretung wird zusammen mit ihren örtlichen 155 Mitgliedern im Jahr 2012 Eckpunkte für eine bessere örtliche Nahmobilität – unter Teilhabe von Älteren selbst – entwickeln.

► „Altersgerechte Stadt“ – Das Handbuch „Partizipation älterer Menschen als Chancen für die Städte“.

### **Zielperspektive**

Dass Nahmobilität einen Schlüsselfaktor für ein gesundes Leben darstellt, ist bekannt. Darüber hinaus haben Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung für die „altersgerechte Gesellschaft“ eine besondere Bedeutung, ermöglichen sie doch eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, soziale Kontakte und Unabhängigkeit von Auto und ÖPNV. Voraussetzung für das generelle Ziel, eine eigenständige Mobilität bis ins hohe Alter zu gewährleisten, ist ein Wegesystem, das den Ansprüchen älterer Menschen hinsichtlich Wegeführung, Ausgestaltung, Orientierung und sicherer Querungsstellen gerecht wird. Hinzu kommen eine fußverkehrsfreundliche Signalisierung, ausreichende Sitzmöglichkeiten, öffentliche Toiletten und Bewegungsparks. Mit einem solchen Wegenetz wird auch die unabhängige und eigenständige Mobilität von Menschen mit Behinderungen deutlich erleichtert. Ein wichtiger Zusatznutzen: Die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen sind nahezu identisch mit denen von Kindern und Jugendlichen. Die Investition in ein altengerechtes Wohn- und Lebensumfeld ist folglich auch eine Investition

in Kinder, deren Mobilitätsbedürfnisse bislang stark vernachlässigt wurden.

### **Leitsatz**

Gute und sicherere Bedingungen für Nahmobilität gewährleisten die Eigenständigkeit und Mobilität bis ins hohe Alter. Regelmäßige Bewegung beeinflusst wie kein anderer Faktor die Gesundheit, sie fördert die körperliche und geistige Entwicklung bei Kindern und ist entscheidend für die Lebensqualität im Alter mit dem zusätzlichen Effekt einer nachhaltigen Entlastung des Gesundheitssystems.

### **Leitprojekte**

► Das MGEPA, das MWEBWV und die AGFS entwickeln einen Planungsleitfaden „Nahmobilität im Quartier“.

► Gesundheitsziele:

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich die Nationalen Gesundheitsziele zu eigen gemacht und setzt diese mit zahlreichen Institutionen und Organisationen um. Dem Abbau von Bewegungsmangel kommt in diesem Zusammenhang eine zentrale Bedeutung zu.

## **Verkehr, Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen**

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEBWV NRW) ist für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrswege, Städte und Orte zuständig, was eine Infrastrukturplanung und -erstellung ebenso beinhaltet wie die Verkehrssicherheit. Durch diese Fülle an Aufgaben ergibt sich eine große Zahl unmittelbarer Verbindungen zur Nahmobilität. Dies spiegelt sich in der Vielzahl der Projekte und Programme wider, mit denen die Nahmobilität direkt und indirekt gefördert wird.

### **Aktuelle Projekte**

- Förderung der Nahmobilität
  - Zusammenarbeit mit der AGFS als zentralem Partner für die Belange von Radverkehr und Nahmobilität.
  - Der kontinuierliche Ausbau und die einheitliche Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW.

- Das Programm „100 Radstationen für NRW“.
- „Radroutenplaner NRW“  
Die vereinfachte Radnutzung auf Freizeit- und Alltagswegen durch den im Internet veröffentlichten Radroutenplaner.
- „Modellprojekt Bürgerradwege“  
In diesem Modellprojekt unterstützt das Land den Radwegebau an Landesstraßen, auch wenn im normalen Bauprogramm dafür kurzfristig keine Mittel zur Verfügung stehen. Notwendig ist dafür das bürgerschaftliche Engagement vor Ort: Dann können mit Beteiligung lokaler Bauunternehmen und in Kooperation mit den beteiligten Kreisen, Städten und Gemeinden sowie dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen solche Fahrradverbindungen gebaut werden. Charakteristisch ist, dass die Radwege mit reduziertem Standard gebaut werden können – aber immer dem Stand der Technik und den Sicherheitsanforderungen entsprechen.
- Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“  
Das Land unterstützt den von Straßen.NRW erarbeiteten Leitfaden „Barrierefreiheit im Straßenraum“, der als 2. Fassung in 2012 veröffentlicht wird. Auf Grundlage einer Evaluation der 1. Fassung und neuerer Regelwerke soll der Leitfaden für alle Verantwortungsträger Motivation sein und die technischen Lösungen aufzeigen, die vor dem Hintergrund einer Vereinheitlichung umzusetzen sind.

#### ► Verkehrssicherheit

- „Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“  
Ziel dieser Initiative ist es, die in der Verkehrssicherheitsarbeit engagierten Akteure miteinander zu vernetzen. Dazu wurden Koordinierungsstellen in den fünf Regierungsbezirken eingerichtet, die die Kommunen in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit unterstützen und den Informations- und Erfahrungsaustausch untereinander pflegen. Über das Internet-Portal [www.verkehrssicherheit.nrw.de](http://www.verkehrssicherheit.nrw.de) haben Akteure die Möglichkeit, sich über aktuelle Entwicklungen und Ansätze der Verkehrssicherheitsarbeit zu informieren.
- Verkehrssicherheitsprogramm  
Das Verkehrssicherheitsprogramm verfolgt das Ziel, die Personenschäden und die Zahl der Unfälle zu minimieren. Mit der Vision Zero soll langfristig niemand mehr im Straßenverkehr ums Leben kommen; als Zwischenziel hat sich die Landesregierung die Halbierung der Zahl der Getöteten bis zum Jahr 2015 auf der Basis des

Jahres 2004 zum Ziel gesetzt. Maßstab für die Verkehrssicherheitsarbeit ist die Leistungsfähigkeit des Menschen, Verkehrssituationen wahrzunehmen und zu bewältigen.

- Projekte zur Verkehrssicherheit, z.B.:
  - Radwegdetektive,
  - Schulwegdetektive,
  - „Fahrrad macht Schule“.
- „SimplyCity“  
In diesem Modellprojekt geht es primär um Stadtentwicklung und Mobilität. Dem Kerngedanken „Weniger ist mehr“ folgend, soll die Mobilität unserer Städte konsequent von allem befreit werden, was überflüssig oder störend ist. Die Mobilität wird vereinfacht und dadurch für alle sicherer, weil sie einfacher begreifbar ist.

#### ► Mobilitätsmanagement

- Handlungskonzept „Betriebliches Mobilitätsmanagement“  
Unter Einbeziehung der Industrie- und Handelskammern wird ein Konzept entwickelt, mit dem Unternehmen motiviert werden sollen, betriebliches Mobilitätsmanagement zu implementieren. Ergebnis ist u.a. eine Broschüre, die die Vorteile des betrieblichen Mobilitätsmanagements verdeutlicht.
- Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements in zwei Modellkommunen  
In zwei Modellkommunen wird ein strategisches Mobilitätsmanagement verankert. In einer Evaluation werden nach der Umsetzung von Maßnahmen die verkehrlichen Effekte untersucht.
- Runder Tisch Mobilitätsmanagement  
Das MWEBWV hat mit den NRW-Koordinatoren aus dem Aktionsprogramm „effizient mobil“ und relevanten Vertretern von Universitäten, Forschungsinstituten und Organisationen einen Runden Tisch zur Weiterentwicklung des Themas gegründet.

#### ► Stadtentwicklung

- „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“  
Dieses Programm unterstützt integrierte Handlungskonzepte, mit denen Innenstädte und Stadtteilzentren langfristig gestärkt und aufgewertet werden.
- „Stadt macht Platz – NRW macht Plätze“  
Plätze sind die Kristallisationspunkte des öffentlichen Raumes. Sie stehen für Begegnung und Urbanität und verleihen der Stadt als Lebensraum eine besondere Qualität. Leider sind Plätze jedoch häufig funktionale



und gestalterische Problembereiche, denen die Alltags-tauglichkeit fehlt. Der Wettbewerb „Stadt macht Platz – NRW macht Plätze“ eröffnete den Kommunen die Chance, ihren Plätzen ein neues Gesicht zu verleihen. Prämierte Projektentwürfe wurden bei der Umsetzung unterstützt. Sie sollen als Vorbild für kreative Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes dienen.

- „Ab in die Mitte“  
Unter dem Motto „Mehr Leben – mehr Vielfalt – neue Visionen für die Stadt!“ setzt sich „Ab in die Mitte! Die City-Offensive NRW“ dafür ein, die Innenstädte zu stärken. Der alljährliche Wettbewerb wendet sich gegen die schwindende Attraktivität in den Stadtzentren: Leerstände, Filialisierung und Verkehrsprobleme prägen vielerorts das Stadtbild. In Kooperation von Stadt, Handel, Stadtnutzern aller Art sowie den Bürgerinnen und Bürgern werden Projekte erarbeitet, um Innenstädte wieder interessanter zu machen.
- „Stadtumbau West“  
Dieses Programm möchte Hilfestellungen zum Umgang mit schrumpfenden Städten geben. Das Ziel ist es, die Kommunen bei der Anpassung der baulichen und stadträumlichen Strukturen an die Veränderung von Bevölkerung (und Wirtschaft) zu unterstützen. Auch die Umnutzung von innerstädtischen Brachflächen wird gefördert.
- „Innovation City Ruhr“  
Die „Innovation City Ruhr“ ist ein Projekt des Initiativkreises Ruhr, das von der Landesregierung unterstützt wird. Das ehrgeizige Ziel von Innovation City Ruhr: Halbierung des Energieverbrauchs und Halbierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes – und das in nur zehn Jahren. Das Pilotgebiet umfasst die Innenstadt und den südlichen Teil von Bottrop. Die Ideen reichen von der energetischen Sanierung eines ganzen Stadtteils bis zum Ausbau der erneuerbaren Energien. Natürlich spielt auch die Mobilität eine wichtige Rolle. So soll der Anteil des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split deutlich ausgeweitet und der ÖPNV verbessert werden. Der interkommunale Austausch ist durchaus gewünscht und findet bereits jetzt schon statt.
- „Leitfaden Klimaschutz in der integrierten Stadtentwicklung“  
Der „Leitfaden Klimaschutz in der integrierten Stadtentwicklung“ stellt anhand zahlreicher Beispiele Handlungsfelder sowie Fördermöglichkeiten von Bund und Land übersichtlich dar und zeigt konkrete Schritte zur Umsetzung auf. Er wendet sich vor allem an Planer und

interessierte Kommunalpolitiker. Der Leitfaden enthält auch praktische Tipps zur Steigerung des Rad- und Fußverkehrs.

- Initiative „Grüne Stadt“  
Grün in der Stadt trägt erwiesenermaßen zur Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität bei. Radfahren und Zufußgehen machen besonders viel Spaß und steigern das Wohlbefinden, wenn die Wege von Grün gesäumt sind oder im Grünen zurückgelegt werden können. Auch der Koalitionsvertrag hebt die Bedeutung der „Grünen Stadt“ hervor. Dort heißt es: „Natur in den Städten wird als Erholungsraum immer wichtiger [...]. Deshalb starten wir ein Programm ‚Grüne Stadt‘.“
- Förderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden im ländlichen Raum“
- Internetplattform „Kinderfreundliche Stadtentwicklung“  
Über diese Plattform sind Informationen zu wesentlichen Aspekten einer Stadt in Bezug auf Kinder und Jugendliche abrufbar. U.a. werden erfolgreiche Projekte mit Kindern und Jugendlichen aus den Bereichen Stadtentwicklung und Architektur vorgestellt.
- Die REGIONALEN  
Als Gemeinschaftsplattform bündeln die REGIONALEN die strukturpolitischen Aktivitäten und Förderprogramme der verschiedenen Ressorts. Ihr Ziel ist, die jeweilige Region als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum wettbewerbsfähig zu machen. Auf die Region Köln/Bonn 2010 wird 2013 die Region Südwestfalen und 2016 das Münsterland folgen.

### **Zielperspektive**

Das MWEBWV ist für Nahmobilität das „Schlüsselministerium“ und zentraler Kooperationspartner der AGFS. Nahmobilität ist Ausgangspunkt jeglicher Mobilität und unabdingbare Grundlage für ein gesundes Leben in Städten und Gemeinden. Sie ist darüber hinaus Grundlage für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und sichert die eigenständige Mobilität aller Altersgruppen. Nahmobilität hat – wie keine andere Verkehrsgruppe – den höchsten Wirkungsgrad, wenn es um die Erhaltung der Gesundheit, CO<sub>2</sub>-Reduktion, die Lärminderung und die Entlastung der Straßen von übermäßigem Kfz-Verkehr geht. Vor diesem Hintergrund plädiert das MWEBWV für eine funktionelle und politische Neubewertung der Nahmobilität im Rahmen von Verkehrspolitik und Planung. Der damit verbundene Perspektivenwechsel ist wie folgt gekennzeichnet:

1. Nahmobilität steht im Hinblick auf ihren verkehrlichen Stellenwert gleichrangig neben dem ÖV und dem MIV.

2. Nahmobilität ist „Basismobilität“. Angestrebt wird, die verkehrsinfrastrukturellen und straßenverkehrsrechtlichen Bedingungen so zu attraktivieren, dass ein Optimum an Fuß- und Radverkehr (Modal Split ca. 60 %) stattfinden kann.

3. Bedingung hierzu ist, das Fuß- und Radverkehrsnetz in der Form auszugestalten, dass es den veränderten Ansprüchen nach Kapazität, Verkehrssicherheit sowie Geh- und Fahrkomfort entspricht. Wer sich mit dem Fahrrad oder zu Fuß durch die Städte in NRW bewegt, soll dies unter möglichst angenehmen und sicheren Bedingungen tun können. Es muss Freude machen, Rad- und Fußwege zu nutzen. Die gesamte Umgebung muss so gestaltet sein, dass sich die Nutzer wohlfühlen. Fuß- und Radwege sollten möglichst störungsfrei, flüssig und abwechslungsreich gestaltet sein.

4. Eine entscheidende strategische Aufgabe in diesem Verkehrsnetz spielt die Anlage von zentralen Hauptfußwegen und Radschnellwegen, die neben der hohen Transportkapazität auch eine Option für schnelle, e-mobile Fahrräder sind.

5. Eine weitere Maßgabe ist, dass mit dem Perspektivenwechsel hin zu einer Bewegung aktivierenden Stadt eine Neudefinition des öffentlichen Raumes und damit auch der Straßenraumgestaltung im Sinne einer wirklich städtebaulich integrierten Verkehrsplanung erfolgt. Dazu gehört, die verkehrlichen Rahmenbedingungen (StVO, Signalisierung, Verkehrssicherheit etc.) entsprechend dem Zielbild auszuweiten.

6. Hierzu kann eine integrierte Stadtentwicklungspolitik wertvolle Beiträge leisten:

- ▶ Sie steigert die Aufenthaltsqualität des Öffentlichen Raumes.
- ▶ Sie unterstützt die Barrierefreiheit von Plätzen, Gebäuden und städtischer Infrastruktur.
- ▶ Sie fördert die städtebauliche Integration und die baukulturelle Gestaltungsqualität.
- ▶ Sie verknüpft unterschiedliche Teilstrategien zu einer klimagerechten Stadtentwicklung.

### Leitsatz

Nahmobilität als Basismobilität verstanden, bedingt eine Neudefinition von öffentlichem Raum und damit auch von Straße. Das MWEBWV fühlt sich dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ verpflichtet, leistet einen Beitrag zur quartierbezogenen Nahversorgung und fördert hierdurch die Nahmobilität.

### Leitprojekte im Bereich Verkehr

- ▶ Der unter [www.radverkehrsnetz.nrw.de](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de) laufende Schadensmeldungsmanager wird um alle Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen ergänzt werden. Den Kommunen wird angeboten, sich kostenfrei zu beteiligen.
- ▶ Aufbau des Integrierten Verkehrsinformationsportals (VIP. NRW) unter Betrachtung von Nahmobilität, ÖV und MIV.
- ▶ Öffentliche Fahrradverleihsysteme in privater oder öffentlicher Trägerschaft werden im Rahmen der Infrastrukturförderung vom Land unterstützt.
- ▶ Es wird eine verbesserte Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle etc. im Nahverkehr angestrebt. Ziel: Jedes Fahrzeug im ÖPNV hat ein Mehrzweckabteil.
- ▶ In Zusammenarbeit mit der AGFS erarbeitet das MWEBWV einen Lösungskatalog für den nahmobilitätsfreundlichen Umbau von Umlaufsperrern zur Bahnübergangssicherung.
- ▶ Eine regionale Koordination zur Beratung von Kommunen und Unternehmen in Bezug auf die Einführung eines strategischen Mobilitätsmanagements wird aufgebaut. Verkehrsverursacher sollen Verantwortung für den von ihnen ausgehenden Personenverkehr übernehmen und darauf hinwirken, diesen Verkehr möglichst nachhaltig abzuwickeln.
- ▶ Eine verstärkte Kooperation der AGFS mit dem Netzwerk „Verkehrssicheres NRW“ wird stattfinden.
- ▶ In einer Kooperation mit der AGFS bringt das MWEBWV Vorschläge für eine möglichst mobilitätsfreundliche Gestaltung der StVO ein.
- ▶ Das Problem Gehwegparken ist erkannt. Zur Lösung des Problems entwickelt das MWEBWV gemeinsam mit der AGFS Strategien und Konzepte zur Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs. In diesem Zusammenhang werden

die Kampagnen „Parke nicht auf unseren Wegen“ und „Nina“ (AGFS) mit einem neuen Layout aufgelegt.

- ▶ Verstärkte Nahmobilitätsförderung von topografisch benachteiligten Regionen.
- ▶ Erstellung eines Fuß- und Wanderroutenplaners.
- ▶ VeRa – bundesweite Verknüpfung von Radroutenplanern.

### **Leitprojekte im Bereich Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen**

- ▶ Ein gemeinsamer Arbeitskreis mit der AGFS beschreibt Definition, Funktion und Ausgestaltung von Radschnellwegen. Gleichzeitig fördert das Land einen kommunalen Planungswettbewerb zur Anlage von Radschnellwegen.
- ▶ Das MWEBWV und die AGFS mit ihrem Leitbild „Nahmobilität in der Stadt als Lebensraum“ wird in zukünftigen Fachveröffentlichungen die Fußgänger neben dem Radverkehr als ernst zu nehmende Verkehrsart und die positiven Begleitumstände des Zufußgehens herausstellen.
- ▶ Der Mehrwert des Faktors „Grün“ bei der Ausgestaltung von Anlagen des Fuß- und Radverkehrs wird verstärkt kommuniziert.
- ▶ Im Rahmen der anstehenden Novellierung der Landesbauordnung (BauO NRW) soll geprüft werden, ob Ablösesummen auch für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eingesetzt werden können.
- ▶ Bei der anstehenden Novellierung der BauO NRW wird auch geprüft, ob diese künftig wieder eine Satzungsermächtigung für die Kommunen erhalten soll, mit denen sie Vorgaben für Zahl und Ausgestaltung von Fahrradabstellanlagen festlegen können.

## **Tourismus**

Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Nordrhein-Westfalen. NRW wird als attraktives Urlaubs- und Geschäftsreiseland zunehmend interessanter für Gäste aus dem In- und Ausland. Für ca. 35 % der Gäste ist das vielfältige Sportangebot das entscheidende Reisemotiv. Nord-

rhein-Westfalen etabliert sich immer mehr als Destination für Aktiv-, Gesundheits- und Wellnessurlaub. Diese touristischen Segmente haben mittlerweile einen Anteil von 14 % am gesamten NRW-Tourismusaufkommen. Die Errichtung von Qualitäts-Wanderrouten und -Radwegen hat dabei die Attraktivität von NRW deutlich gesteigert, wodurch auch die radaffine hiesige Bevölkerung zu Radurlauben angeregt wird. So hat sich der Radtourismus in NRW mit ca. 1,7 Mio. Übernachtungsgästen pro Jahr zu einem wichtigen touristischen Nachfragesegment entwickelt. Hinzu kommen noch einmal ca. 27,7 Mio. Tagesreisen mit dem Fahrrad. Alleine dadurch wird ein Bruttoumsatz von 553 Mio. Euro pro Jahr generiert. Rechnet man die vorgelagerten Umsatzbereiche wie Investitionen oder Reisekosten hinzu, steigt die Summe sogar auf 1,37 Mrd. Euro. Ausgehend vom durchschnittlichen Volkseinkommen in Deutschland bedeutet dies, dass ca. 25.500 Menschen in NRW direkt oder indirekt vom Radtourismus leben.

### **Aktuelle Projekte**

- ▶ „Masterplan Tourismus Nordrhein-Westfalen“  
Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft Nordrhein-Westfalens wurde der „Masterplan Tourismus Nordrhein-Westfalen“ entwickelt. Der Masterplan setzt den Orientierungsrahmen für die touristische Entwicklung des Bundeslandes. Dafür wurde eine ausführliche Zielgruppenanalyse erstellt, um die Kräfte des Tourismusmarketings effizient auf sechs ausgewählte und für Nordrhein-Westfalen besonders potenzialträchtige Zielgruppen zu konzentrieren. Ein zentraler Bestandteil des Masterplans ist eine intensive Auseinandersetzung mit der bisherigen Tourismuskonzeption auf Landesebene sowie den vorhandenen Vertriebs-, Kommunikations- und Marketingaktivitäten.
- ▶ „Tourismus NRW e.V.“  
Der Tourismus NRW e.V. wurde 1997 als touristischer Dachverband für Nordrhein-Westfalen gegründet. Zu den zentralen Zielen des Verbandes gehören die Profilierung des Tourismus als zukunftssträchtiger Wirtschaftsfaktor, die Optimierung der Rahmenbedingungen für das touristische Marketing sowie die Förderung der touristischen Kooperation in Nordrhein-Westfalen.

- ▶ Touristische Projekte mit landesweiter Vorbildfunktion, finanziert aus INTERREG und mit Ziel-2-Mitteln, wie z.B. die Verknüpfung mit unseren Nachbarländern (RAVEL), der Ruhrtalradweg, der Rheinradweg, die 3-Länder-Route; weitere

Premium-Radwege, wie der EmsRadWeg, die Römer-Lippe-Route, die Panorama Radwege zwischen Essen, Gummersbach und Rheinland-Pfalz oder die Wuppertaler Nordbahntrasse, befinden sich in der Umsetzung und werden das radtouristische Angebot in den nächsten Jahren erweitern.

### **Zielperspektive**

Für den Radtourismus wird die E-Mobilität zu einem immer wichtigeren Trend. Um diesen nutzbar zu machen, ist es unabdingbar, die Wegenetze so auszubauen, dass sie Touristen einen komfortablen Radverkehr ermöglichen. So können auch touristisch reizvolle Räume für den Radverkehr neu erschlossen werden, die bisher aufgrund von Steigungen etc. nur sportlich ambitionierten Fahrern zugänglich waren. Durch den Ausbau des Radverkehrsnetzes in einer solchen Qualität kann NRW seinen Rang als Fahrradland Nr. 1 in Deutschland weiter festigen.

Den Trend des Wanderns gilt es durch gut ausgebaute Wege und Servicemaßnahmen weiter zu unterstützen. Die Verknüpfung von hochwertigen touristischen Wegenetzen mit den kommunalen Rad- und Fußwegenetzen erleichtert Touristen den Besuch von abseits gelegenen Zielen in Städten und Gemeinden. Darüber hinaus wird den Einwohnern die Möglichkeit zur Naherholung zu Fuß oder mit dem Fahrrad deutlich vereinfacht.

### **Leitsatz**

Nahmobilität in urbanen Räumen erweitert und ergänzt die touristische Nutzung in Stadt und Landschaft. Dabei können mit e-mobilen Rädern auch neue, topographisch bewegte Räume erschlossen werden. Nahmobilität stärkt Nordrhein-Westfalen als Fahrradland Nr. 1 und als Tourismusziel.

### **Leitprojekte**

- ▶ Die Weiterentwicklung der touristischen Begleitinfrastruktur für den Rad- und Wandertourismus. Das gilt insbesondere im Hinblick auf Ladestationen für e-mobile Fahrräder.
- ▶ Die verstärkte Herausstellung des hohen gesellschaftlichen Wertes von Wandern und Gehen.
- ▶ Das Beheben von Lücken in der Erschließung touristisch relevanter Orte und Räume für den Rad- und Wandertourismus bzw. Unterversorgungen.

- ▶ Aufbau eines für Land und Kommunen kompatiblen Freizeitkatasters mit einheitlich dokumentierten Freizeitinformationen (Orte des Interesses, Freizeitwege), um so die Entwicklung von landesweiten Tourismus- und Freizeitanwendungen zu vereinfachen.

## **Finanzen**

Das Finanzministerium des Landes NRW (FM NRW) ist für die Aufstellung des Landeshaushalts zuständig und eng mit der Steuerpolitik verzahnt. Gemeinsam mit dem Bereich Finanzplanung und Steuerschätzungen obliegt ihm die Verteilung der Gelder auf die einzelnen Ressorts. Es ist für die Umsetzung und Durchführung der Steuergesetze zuständig und begleitet als oberste Steuerbehörde des Landes die Steuer- und Finanzgesetzgebung im Bundesrat.

### **Zielperspektive**

Das Finanzministerium strebt an, dass Mobilität generell umweltschonend, gesund und kosteneffizient stattfindet. Nahmobilität ist im besten Sinne dafür geeignet, diese Grundansprüche umzusetzen. Hier sieht das Finanzministerium das Land Nordrhein-Westfalen in einer Vorreiterrolle.

### **Leitsatz**

Nahmobilität ist wie keine andere Verkehrsart ressourcenschonend und reduziert die privaten und gesellschaftlichen Kosten der Mobilität.

### **Leitprojekt**

- ▶ Die Landesregierung demonstriert ihre Vorbildrolle als „Nahmobilitätsfreundlicher Arbeitgeber“. Viele landeseigene Dienststellen sind bereits mit einer fahrradfreundlichen Infrastruktur ausgestattet (Fahrradparker, Duschen/Umkleiden, E-Ladestationen, Schließfächer, Diensträder), weitere werden sukzessive folgen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit Dienstwagen durch Diensträder (auch E-Mobilität) ersetzt bzw. ergänzt werden können.

## **Schule**

Das Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen (MSW NRW) ist oberste Schulaufsichtsbehörde. Zu seinen Aufgaben gehört die Sicherung und

Weiterentwicklung des Bildungsangebotes und der Bildungschancen, die Schulaufsicht und die Stärkung der Selbstverantwortung des Einzelnen.

### **Aktuelle Projekte**

- ▶ Gesundheitsförderung (Landesprogramm „Bildung und Gesundheit“, BUG; gemeinsames Programm mit Trägern; [www.bug-nrw.de](http://www.bug-nrw.de))
- ▶ Schulsport (allgemein). Innerhalb der vier Handlungsfelder von „Bewegung, Spiel und Sport in der Schule“ sind Aspekte zur Förderung der Nahmobilität Teile der Schul(sport)-entwicklung der Einzelschulen ([www.schulsport-nrw.de](http://www.schulsport-nrw.de) und [www.schulsport-aktiv.de](http://www.schulsport-aktiv.de)). Entsprechend werden Maßnahmen vor allem in den Bereichen „Bewegungsfreudige Schule“, „Gesundheits- und Sicherheitsförderung“ und in der Initiative „Fit durch die Schule“ ([www.fit-durch-die-schule.de](http://www.fit-durch-die-schule.de)) bedarfsgerecht und schulpraxisnah durchgeführt.
- ▶ „Gesunde Kinder in gesunden Kommunen“, gemeinsames Projekt mit dem Sport- und Verkehrsministerium (s.a. S. 19)
- ▶ Zu Fuß zur Schule mit dem „Walking Bus“: Der Schulweg zu Fuß wird sicherer und macht mehr Spaß, wenn Kinder ihn gemeinsam zurücklegen. Hier setzt die Aktion „Walking Bus“ an. Von einem oder mehreren Erwachsenen begleitete Schülergruppen laufen wie ein Linienbus nach Fahrplan feste „Haltestellen“ an. So füllt sich nach und nach der „Walking Bus“ und bringt die Jungen und Mädchen sicher zur Schule und nach dem Unterricht wieder nach Hause.
- ▶ Radwegdetektive (s.a. S. 25)
- ▶ Schulwegdetektive (s.a. S. 25)

### **Zielperspektive**

Seit 1970 hat sich die Kindermobilität immer mehr zur Elternmobilität entwickelt, wobei Elternmobilität heute mehrheitlich mit dem Pkw stattfindet. Dies gilt insbesondere für den Schulweg. Ziel ist die Rückgewinnung von elternunabhängiger, eigenständiger Mobilität für Kinder mit dem Effekt einer gesunden körperlichen und geistigen Entwicklung, der Erziehung zu mehr Selbstsicherheit und der Erfahrung einer autonomen Mobilität.

Eine eigenständige Kindermobilität setzt eine Infrastruktur voraus, die es wirklich gemäß § 2 StVO erlaubt, dass

Kinder bis acht Jahre den Gehweg auch mit dem Fahrrad permanent nutzen. Dies bedingt, dass die Bürgersteige auf den Schulwegen nicht der Nutzungskonkurrenz durch Parker ausgesetzt sind. Des Weiteren ist es unabdingbar, dass definierte sichere Querungsstellen vorhanden sind. Eine für Kinder und Jugendliche gerechte Wegestruktur muss dabei nicht nur dem funktionellen Hauptanspruch nach Sicherheit Folge leisten, sondern auch Begleitelemente, die zum Spielen, Balancieren und kurzweiligen Aufenthalt einladen, enthalten. Wege- und Verkehrsbedingungen, die eigenständige Mobilität von Kindern zu Schule und Freizeit fördern, tragen wesentlich zur Entlastung der Eltern hinsichtlich Zeit- und Kostenaufwand für Bring- und Holfahrten mit dem Auto bei. Übergeordnetes Ziel des Landesprogramms BuG ist die Förderung der integrierten Gesundheits- und Qualitätsentwicklung in Schulen und Kindertageseinrichtungen.

### **Weitere wichtige Ziele sind:**

- ▶ Verbesserung der Bildungsqualität der Einrichtungen
- ▶ Verbesserung der gesundheitlichen Situation aller Personen in den Einrichtungen
- ▶ Förderung des Gesundheitsverhaltens und -erlebens sowie der Gesundheitseinstellungen und des Gesundheitsbewusstseins der Personen insbesondere in den gesundheitlichen Problembereichen Bewegung, psychische und soziale Gesundheit, Ernährung und Sicherheit

### **Leitsatz**

Grundlegend für das Landesprogramm „Bildung und Gesundheit“ ist das spezifische Verständnis der Wechselbeziehung von Gesundheit und Bildung. Gesundheit ist Voraussetzung und Ergebnis eines gelingenden Bildungsprozesses. Die Integration der Gesundheitsthematik in die Schul- und Bildungspolitik des Landes soll gefördert und optimiert werden. Das ist auch im Bereich der Nahmobilität möglich, denn die Schülerinnen und Schüler sollen „insbesondere lernen, Freude an der Bewegung und am gemeinsamen Sport zu entwickeln, sich gesund zu ernähren und gesund zu leben“ (§ 2 SchulG). Mit der Nahmobilität wird die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zur Schule und in der Freizeit sicher ermöglicht. Diese neue Eigenständigkeit trägt wesentlich zur Entlastung der Eltern bei, fördert die Selbstsicherheit und ermöglicht die so wichtige Erfahrung einer autonomen Mobilität.

## Leitprojekte

- ▶ Das „Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ entwickelt gemeinsam mit dem Schulministerium Empfehlungen für Mobilität und Verkehrssicherheit.
- ▶ Das „Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ wird den Kontakt mit den schulischen Fachberatern bezüglich des Themas Mobilität verstärken.
- ▶ Gemeinsam mit dem MWEBWV und der AGFS entwickelt das Schulministerium eine Kampagne zum Thema „Bewegung“, die sich direkt an Schüler (Kinder und Jugendliche) wendet.

## Inneres und Kommunales

Die Themenfelder Innere Sicherheit und Polizei des Ministeriums für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen haben besondere Bedeutung für die Nahmobilität. Über die Aspekte der Verkehrssicherheit und Unfallprävention hinaus bestehen in den Bereichen Kommunale Angelegenheiten sowie Vermessungs-, Kataster- und Geoinformationswesen indirekte Verbindungen zum Thema Nahmobilität.

### Zielperspektive

In den letzten Jahren hat es sich – verstärkt in 2011 – gezeigt, dass die Gruppe der älteren Menschen in der Nahmobilität zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern gehört. So sind die Opfer fast jedes zweiten tödlich verlaufenden Rad- oder Fußverkehrsunfalls 65 Jahre und älter. Vor dem Hintergrund, dass ältere Menschen ihre meisten Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen, muss dieser überproportionalen Unfallbeteiligung u.a. durch eine sichere Ausgestaltung des Fuß- und Radverkehrsnetzes entgegengetreten werden. Insbesondere sind sichere Querungsstellen und eine großzügige Dimensionierung der Wege für den Fuß- und Radverkehr, die auch das Begegnen und Überholen mit verschiedenen Geschwindigkeiten erlaubt, unabdingbare Voraussetzungen für eine eigenständige und sichere Mobilität von älteren Menschen. Mit diesen Merkmalen muss auch die Anbindung der (Stadtteil-)Zentren an die Wohngebiete erfolgen, damit eine gefahrlose Bewältigung der täglichen Erledigungen gewährleistet ist. Da die Bedürfnisse älterer Menschen in Bezug auf Mobilität denen von Kindern und Jugendlichen sehr ähneln, sind Wege für die altersgerechte Gesellschaft auch eine In-

vestition in die Zukunft. Insbesondere hohe Kfz-Geschwindigkeiten, aber auch Gehweg bzw. Radwegparken beinhalten besondere Verkehrsgefahren für den Rad- und Fußverkehr. Auch eigenes Fehlverhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern trägt zu dem Unfallgeschehen bei.

### Leitsätze

Menschen, die zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind, bedürfen eines besonderen Schutzes. Daher hat deren Verkehrssicherheit oberste Priorität bei der Nahmobilität. Als Grundlage für alle raum- und bodenbezogenen Informationssysteme, Planungen und Maßnahmen der Landesverwaltung und der Kommunen sind der einheitliche geodätische Raumbezug und die Geobasisdaten von Landesvermessungs- und Liegenschaftskataster (§ 1 VermKatG NRW<sup>1</sup>) zu verwenden. Alle darüber hinausgehenden Geodaten sind unter Berücksichtigung des GeoZG NRW<sup>2</sup> zu erheben, um flächendeckend auch über alle Verwaltungsgrenzen hinweg verwendet werden zu können.

### Leitprojekte

- ▶ Die Verkehrssicherheitsarbeit wird weiterhin die Zielgruppe der Senioren umfassen und hierbei einen Schwerpunkt bei den Verkehrsbeteiligungen Fußgänger und Radfahrer bilden.
- ▶ Geschwindigkeitsverstöße bei Kfz, Fahren unter Alkoholeinfluss bei Kfz- und Radverkehr, Rotlichtverstöße und Fahren von Radfahrern in der falschen Richtung auch auf Geh- und Radwegen werden verstärkt überwacht und konsequent geahndet.
- ▶ Unfälle mit Fuß- und Radverkehr werden für die Prävention, die Repression, die Verkehrsraumgestaltung und die gezielte Öffentlichkeitsarbeit weiterhin umfassend ausgewertet. Dabei werden zukünftig auch Pedelecs und E-Bikes differenzierter als bisher erfasst.

---

<sup>1</sup> Gesetz über die Landesvermessung und das Liegenschaftskataster

<sup>2</sup> Gesetz über den Zugang zu digitalen Geodaten Nordrhein-Westfalen



## Arbeits-, Sozial- und Integrationsbereich

Die Aufgabe des Ministeriums für Arbeit, Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen (MAIS) ist es, die Lebensbedingungen der Menschen in Nordrhein-Westfalen mit zu gestalten und die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu verbessern.

Derzeit leben in Nordrhein-Westfalen rund 2,5 Millionen Menschen mit Behinderung, darunter sind mehr als 1,7 Millionen Schwerbehinderte. Sie alle sind selbstverständlicher Teil unserer Gesellschaft, daher soll ihnen – unter anderem durch die Politik der Landesregierung – ein möglichst selbstbestimmtes und eigenständiges Leben ermöglicht werden.

### Aktuelle Projekte

► Erarbeitung des Aktionsplanes „Eine Gesellschaft für alle – NRW inklusiv“

Ein Konzept zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte behinderter Menschen

► Veröffentlichung eines Kriterienkataloges: „Anforderungen an die Barrierefreiheit“ in Zusammenarbeit mit der Agentur Barrierefrei NRW

► Veröffentlichung der Broschüre „Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden, Lösungsbeispiele für Planer und Berater“ in Zusammenarbeit mit der Agentur Barrierefrei NRW

► Veröffentlichungen des Beauftragten der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen im Jahr 2011:

- „Inklusion macht die Gesellschaft reicher. Durchsetzen, mitwirken, anregen“
- Workshopbericht „Sport und Behinderung in Nordrhein-Westfalen“
- Fachgespräch „Wirtschaftliche und sozioökonomische Aspekte des Segments ‚Menschen mit Behinderung‘“

### Zielperspektive

Ziel ist die inklusive Gesellschaft, die schrittweise erreicht werden soll. Dabei geht es um den barrierefreien Zugang zu allen gesellschaftlichen Bereichen. Die Mobilität aller Menschen im Nahbereich ist hierfür grundlegende Voraussetzung. Die Gestaltung inklusiver Sozialräume, die dies mit ermöglichen sollen, wird deshalb im Rahmen des Aktionsplans „Eine

Gesellschaft für alle – NRW-inklusiv“ durch gemeinsame Empfehlungen zur inklusiven Sozialraumentwicklung unterstützt.

Um die Herausforderung eines Lebens mit Behinderung zu meistern, ist ein selbsterklärendes und durchgängiges Fußwegenetz nötig, das sich durch leicht verständliche und barrierefreie Orientierungshilfen auszeichnet und dazu über eine ausreichende Dimensionierung verfügt, die auch das problemlose Nebeneinanderfahren und Beegnen von Rollstühlen oder Rollatoren zulässt. Radwege sind so auszubauen, dass auf ihnen problemlos Dreiräder oder Tandems fahren können. Ziel muss es letztlich sein, allen Menschen eine Basismobilität in ihrem direkten Umfeld zu ermöglichen und sie auf diesem Weg am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu lassen.

### Leitsatz

Die Qualität der infrastrukturellen Bedingungen für Nahmobilität entscheidet über Teilhabe und Aktionsradius der Menschen am gesellschaftlichen Leben. Zentrale Voraussetzung dabei ist die persönliche Mobilität, die besonders Menschen mit Behinderung eine selbstbestimmte und gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe erst ermöglicht.

### Leitprojekte

► Für den Radroutenplaner sowie den Wanderplaner wird angeregt, spezifische Informationen für behinderte Menschen anzuzeigen.

► Die Betreiber gemeinnützig betriebener Fahrradstationen werden auch weiterhin durch arbeitsmarktpolitische Programme unterstützt. Hierzu zählen insbesondere auch Programme zur Qualifizierung behinderter Menschen.

## 8. Zehn Bausteine

Die strategische Umsetzung des Aktionsplans erfolgt über folgende zehn Bausteine:

### 1. AGFS 100

Die AGFS ist das Kompetenznetzwerk und die zentrale Kooperationspartnerin der Landesregierung für alle Fachfragen der Nahmobilität. Ihre Mitgliedsgemeinden, -städte und -landkreise profitieren lokal von der zentralen Kommunikationsarbeit, erweiterten Fördermöglichkeiten und der gemeinsamen fachlichen Weiterentwicklung der Nahmobilität. Mit der neuen, wesentlich erweiterten Konzeptidee „Nahmobilität 2.0“ übernimmt die AGFS als Schnittstelle zwischen Kommunen und Land eine „Botschafterfunktion“, um die Konzepte und Bausteine in die kommunale Politik der Mitglieder, aber auch darüber hinaus zu transportieren.

Mit der erweiterten Rolle der AGFS und dem Tatbestand einer kontinuierlich hohen Nachfrage nach einer Mitgliedschaft wird angestrebt, die Zahl der Mitglieder bis zum Jahr 2020 von aktuell 66 auf 100 zu steigern. Damit verbunden wird eine weitere Professionalisierung der Geschäftsstelle sein.

### 2. Nahmobilität und Gesundheit

MWEBWV, MGEPA, MFKJKS und AGFS werden zukünftig in Fragen der Gesundheitsförderung durch Bewegung kooperieren. Vorgesehen ist – mit weiteren Partnerinnen und Partnern – die Gründung einer interdisziplinären, ständigen Arbeitsgruppe. Im Fokus steht dabei die gemeinsame Entwicklung einer gesunden, Bewegung aktivierenden Infrastruktur für Nahmobilität. Geplant sind ebenfalls gemeinsame Fachkampagnen mit entsprechenden Fachbroschüren, z.B. die Realisierung einer gemeinsamen Kampagne zur Förderung der Bewegung, die mit den bestehenden Aktionen „Ich bin die Energie“ (AGFS) und „Überwinde deinen inneren Schweinehund“ (MFKJKS) kombiniert werden könnte.

### 3. Die Landesregierung als nahmobilitätsfreundlicher Arbeitgeber

Durch die gezielte Verbesserung der Bedingungen für Nahmobilität in ihren Dienststellen will die Landesregierung mehr Bedienstete dazu anregen, häufiger zu Fuß oder mit dem Rad zur Arbeit zu kommen. Das Ziel ist, mittel- bis langfristig alle Dienststellen finanziell und planerisch dabei zu unterstützen, funktionsgerechte (diebstahl- und standsichere) Fahrradabstellanlagen, Umkleiden, Ladestationen für e-mobile Fahrräder und Schließfächer bereitzustellen.

Darüber hinaus sollen überall da, wo es sinnvoll ist, Dienstwagen durch Fahrräder (auch e-mobile) ergänzt oder ersetzt

werden. Damit tritt die Landesregierung in eine Vorbildfunktion für öffentliche und private Arbeitgeber.

Aus den praktischen Erfahrungen werden kurze Handlungsempfehlungen formuliert, die weitere öffentliche Stellen oder private Unternehmen bei ähnlichen Vorhaben unterstützen.

### 4. Radschnellwege

Radschnellwege erfüllen in der zukünftigen Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion hinsichtlich der Bündelung und Beschleunigung von massenhaftem Radverkehr insbesondere in hoch verdichteten, urbanen Räumen. Mit der Realisierung dieser neuen Trassen ergeben sich viele offene Fragen hinsichtlich der Ausgestaltung der Infrastruktur in Strecke und Knotenpunkten, der Verkehrsregelung und der Verkehrssicherheit. Das MWEBWV und die AGFS installieren gemeinsam einen Facharbeitskreis, der diese Fragen klärt und für die kommunale Verkehrsplanung aufbereitet. Begleitend wird ein kommunaler Planungswettbewerb „Radschnellwege“ durchgeführt und entsprechende Pilotprojekte realisiert.

### 5. „NRW initiativ“

Das Land NRW hat im Rahmen seiner langjährigen und akzentuierten Förderpolitik sowie nicht zuletzt über die Arbeit der AGFS viele Innovationen in der Nahmobilität – besonders im Radverkehr – erfolgreich umgesetzt. Ihrer Funktion als Motor einer neuen Nahmobilität entsprechend wird die Landesregierung den eingeschlagenen Weg fortführen und folgende Initiativen starten:

► Vorschläge für eine nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrs-Ordnung

► Überprüfung des Aktualisierungsbedarfs der Landesbauordnung hinsichtlich der stetig steigenden Fahrradnutzung

► Qualifizierte Darstellung von zentralen Fuß- und Radwegen in Regional- bzw. Landschaftsplänen bei wesentlicher Änderung bzw. Neuaufstellung derselben

### 6. Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist und bleibt eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik. Im Fokus stehen nach wie vor Kinder und Jugendliche, in ihrer Mobilität eingeschränkte, meist behinderte Menschen und Seniorinnen und Senioren. Insbesondere ältere Verkehrsteilnehmer sind überproportional betroffen, wie die bundesweite Statistik beweist: 50 % der im Verkehr



getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer sind über 65 Jahre alt. Im Mittelpunkt dieses Förderbausteins steht daher die Erarbeitung von Planungs- und Maßnahmenvorschlägen sowie Kampagnen zur Sicherheit der Mobilität in der altersgerechten Gesellschaft. Des Weiteren werden Vorschläge für eine Modifizierung des Unfallursachenkatalogs erarbeitet.

### **7. Fußverkehr**

Die elementare städtebauliche, verkehrliche, soziale und ökologische Bedeutung des „Gehens“ erfordert einen eigenen Förderbaustein. Die zentralen Erkenntnisse und wichtigsten Aussagen werden in einem Handlungsleitfaden „Nahmobilität im Quartier“ zusammengefasst und für die kommunale Praxis aufbereitet.

Unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs erhalten die bestehenden Aufnahmekriterien der AGFS eine neue Definition, sodass in zukünftigen Aufnahmeverfahren analog zur Fahrradfreundlichkeit auch die Fußgängerfreundlichkeit stärker bewertet wird. Damit avanciert Nahmobilität in einem ganzheitlichen Sinne zum entscheidenden Kriterium.

Die in den 1980er Jahren sehr erfolgreiche Landeskampagne „Parke nicht auf unseren Wegen“ wird mit einem zeitgemäßen frischen Layout neu aufgelegt und die AGFS-Kampagne „Nina“ wird fortgesetzt.

### **8. „Nahmobilität macht Schule“**

Die Rückgewinnung der eigenständigen und elternunabhängigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist eines der zentralen Ziele der Verkehrspolitik des Landes. Um dies zu befördern, wird in Abstimmung mit dem Schulministerium ein Wettbewerb initiiert, der Maßnahmen, Konzepte und Strategien auszeichnet, die mehr Fuß- und Radverkehr bei Schülern erzeugen. Es können sich Kommunen gemeinsam mit Schulen bewerben. Die aussichtsreichsten Projekte werden bei der Planung und Umsetzung durch eine Anschubfinanzierung des Landes unterstützt.

Um diese Projekte in ihrer Wirksamkeit zu stärken, wird flankierend eine landesweite „coole“ Kampagne entwickelt, die direkt Kinder und Jugendliche in ihrer Sprache und ihrem Mobilitätsverhalten anspricht.

### **9. Topografisch benachteiligte Regionen fördern**

In topografisch benachteiligten Regionen wie z.B. in Südwestfalen oder im Bergischen Land ist festzustellen, dass dort immer mehr Alltagsradverkehr und Fahrradtourismus

stattfindet. Eine Fahrradinfrastruktur ist jedoch, historisch bedingt, kaum vorhanden. Hier sieht die Landesregierung Nachholbedarf und wird diese Regionen im Bereich der Nahmobilität verstärkt fördern.

### **10. Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollstühlen und Rollibikes im ÖPNV**

Die vermehrte Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollstühlen und Rollibikes im ÖPNV scheitert oftmals an Kapazitätsproblemen sowie an den technischen Voraussetzungen von Fahrzeugen. Um hier Abhilfe zu schaffen, ist beabsichtigt, dass möglichst sämtliche neu anzuschaffenden Fahrzeuge einen Mehrzweckbereich erhalten. Im Berufsverkehr bietet er mehr Menschen Platz als ein entsprechend mit Sitzen ausgestatteter Bereich.

## 9. Schlussbetrachtung

In keinem anderen Handlungsfeld der Verkehrsplanung lassen sich individueller Nutzen (Gesundheit, Inklusion und Mobilitätskosten) und gesellschaftlicher Nutzen (Verkehrsentlastung, Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Reduzierung des Flächenverbrauchs) so vorteilhaft miteinander verbinden wie bei der Nahmobilität. Folgerichtig hat die Landesregierung Nahmobilität als ressortübergreifende Aufgabe deklariert und alle Schlüsselressorts an der Entwicklung des Aktionsplans beteiligt. Das Ergebnis ist ein – auf den Zielhorizont 2020 – datierter Aktionsplan, in den Aussagen und Empfehlungen der Ressorts eingeflossen sind.

Der Aktionsplan enthält eine ausführliche inhaltliche Beschreibung der Nahmobilität bezüglich Funktion, Stellenwert und Wirksamkeit im Gesamtspektrum der Mobilität. Dabei begründet er – auch vor dem Hintergrund des beginnenden postfossilen Zeitalters – neue Ansprüche und Erfordernisse, die sich an eine moderne, zukunftsfähige Infrastruktur für Nahmobilität stellen. In diesem Zusammenhang gehört auch der in der UN-Behindertenkonvention formulierte Anspruch auf gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Verkehr zu den zentralen Aussagen des Aktionsplans.

Ein weiteres wichtiges Themenfeld greift der Fachkurs „Nahmobilität und Gesundheit“ auf. Regelmäßige körperliche Bewegung hat einen alles überragenden Gesundheitsnutzen und beeinflusst maßgeblich Lebenserwartung, Lebensqualität und Gesundheit. Hinzu kommt der damit verbundene volkswirtschaftliche Nutzen, der schon alleine ein Hauptargument für eine grundlegende Bewegungsförderung wäre.

Ebenfalls eigenen Raum erhält die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ (AGFS). Die AGFS hat nicht nur federführend die diesem Handlungsplan zugrunde liegende Konzeptidee „Nahmobilität 2.0“ entwickelt, sondern ist auch zentraler Partner der Landesregierung, wenn es um Planung und Kommunikation zur Nahmobilität geht. Die AGFS wird in Zukunft in besonderer Weise die Ziele, Inhalte und programmatischen Aussagen des Aktionsplans über ihre Mitgliedskommunen hinaus in die NRW-Städte und Gemeinden transportieren und die fachliche und politische Umsetzung begleiten.

In Einzelbeiträgen der Ressorts wird dargelegt, mit welchen Projekten und Maßnahmen die Ressorts bereits in das Thema Nahmobilität involviert sind. Die ressortspezifisch formulierten Zielperspektiven und Leitprojekte verdeutlichen darüber hinaus die noch zu erschließenden Potenziale und Strategien, mit Hilfe derer das Thema Nahmobilität weiterentwickelt werden soll.

Schließlich: Die zehn Förderbausteine reflektieren die strategischen Handlungsfelder, auf denen in besonderer Weise Nahmobilität in Zukunft weiterentwickelt und gefördert werden soll. Auch hier dokumentiert sich der ressortübergreifende Handlungsansatz, denn in vielen Förderbausteinen ist die Kooperation mit anderen Ressorts bzw. externen Projektträgern gefragt.

Der Aktionsplan beantwortet auch die in den Fachgesprächen mit den Ressorts – unter Hinweis auf den „Umweltverbund“ – zuweilen erscheinende Frage, warum nicht auch der ÖPNV (auf der Kurzstrecke) Bestandteil der Nahmobilität ist? Der dem Begriff „Nahmobilität“ zugrunde liegende und seinerzeit von der AGFS formulierte gedankliche Ansatz war und ist, den nicht motorisierten, körperbasierten Verkehr als eigene Verkehrsgruppe von MIV und ÖPNV klar abzugrenzen. Daraus leitet sich auch eine zentrale Aussage in diesem Aktionsplan ab: Nahmobilität, ÖPNV und MIV sind als gleichwertige Gruppen im Gesamtverkehr Mobilität zu behandeln. Unabhängig davon kommt den Schnittstellen zwischen den Gruppen eine besondere Bedeutung zu. Hier können sich die Vorteile der verschiedenen Verkehrsarten ergänzen und so zu einem optimalen Ergebnis in der Reisekette führen.

Eine zweite grundlegende Aussage des Aktionsplans lautet: Nahmobilität ist Basismobilität. Wenn künftig Energieverbrauch, Ressourcenschonung, Mobilitätskosten und vor allem Gesundheit eine existenzielle Bedeutung erhalten, wenn die Nahmobilität als einer der zentralen Indikatoren für die urbane Lebensqualität und Bewegungsqualität einer Stadt angesehen wird, dann muss regelmäßige, körperaktive Mobilität im Alltag die Basis individueller und gesamtstädtischer Mobilität bilden. Daraus resultierend wird es zum Primärziel einer jeden Kommune, dass sich Städte, Stadtteile, Quartiere und Gemeinden zu vitalen „Lebens- und Bewegungsräumen“ wandeln, in denen Bewegung nicht erzwungen wird, sondern aus einem Selbstverständnis und Gesundheitsbewusstsein erwächst und Freude macht.

Vor diesem Hintergrund fungiert bei diesem Aktionsplan neben der städtebaulichen, verkehrlichen, ökologischen und sozialen Begründung für die dezidierte Förderung die Gesundheit als Leitbild des „Lebens- und Bewegungsraums Stadt und Land“.

# 10. Anhang

## Die 66 Mitgliedskommunen der AGFS

Stand: Februar 2012

Stadt Aachen	Stadt Krefeld
Städteregion Aachen	Stadt Lemgo
Stadt Bergkamen	Stadt Leverkusen
Stadt Bielefeld	Kreis Lippe
Stadt Bocholt	Stadt Lünen
Gemeinde Bönen	Stadt Marl
Stadt Bonn	Stadt Meckenheim
Kreis Borken	Stadt Minden
Stadt Brühl	Stadt Moers
Stadt Bünde	Stadt Mülheim an der Ruhr
Stadt Coesfeld	Stadt Münster
Stadt Dormagen	Stadt Oberhausen
Stadt Dorsten	Stadt Pulheim
Stadt Dortmund	Kreis Recklinghausen
Stadt Duisburg	Stadt Recklinghausen
Stadt Dülmen	Stadt Rees
Kreis Düren	Gemeinde Reken
Stadt Düsseldorf	Stadt Rhede
Stadt Erkelenz	Rhein-Erft-Kreis
Stadt Essen	Rhein-Kreis Neuss
Kreis Euskirchen	Stadt Rietberg
Stadt Euskirchen	Gemeinde Rommerskirchen
Stadt Gladbeck	Gemeinde Schöppingen
Stadt Haltern am See	Kreis Soest
Stadt Hamm	Stadt Soest
Stadt Herford	Kreis Steinfurt
Stadt Herne	Stadt Troisdorf
Stadt Herzogenrath	Kreis Unna
Stadt Ibbenbüren	Stadt Unna
Stadt Iserlohn	Gemeinde Velen
Stadt Kamen	Kreis Viersen
Stadt Kempen	Kreis Warendorf
Stadt Köln	Stadt Wesel

# 11. Abkürzungsverzeichnis

<b>AGFS</b>	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
<b>APUG NRW</b>	Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit Nordrhein-Westfalen
<b>BauO NRW</b>	Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen
<b>BUG</b>	Landesprogramm „Bildung und Gesundheit“
<b>CO<sub>2</sub></b>	Kohlendioxid
<b>CO<sub>2eq</sub></b>	Kohlendioxidäquivalent
<b>DWD</b>	Deutscher Wetterdienst
<b>ELP</b>	Emscher Landschaftspark
<b>FM NRW</b>	Finanzministerium des Landes Nordrhein-Westfalen
<b>GeoZG NRW</b>	Geodatenzugangsgesetz Nordrhein-Westfalen
<b>IHK</b>	Industrie- und Handelskammer
<b>Kfz</b>	Kraftfahrzeug
<b>LANUV NRW</b>	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
<b>LIGA.NRW</b>	Landesinstitut für Gesundheit und Arbeit Nordrhein-Westfalen
<b>LZG.NRW</b>	Landeszentrum für Gesundheit Nordrhein-Westfalen
<b>MAIS NRW</b>	Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen
<b>MFJKJS NRW</b>	Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen
<b>MGEPA NRW</b>	Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter des Landes Nordrhein-Westfalen e.V.
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>MKULNV NRW</b>	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen e.V.
<b>MSW NRW</b>	Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen
<b>MWEBWV NRW</b>	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
<b>NO<sub>x</sub></b>	Stickstoffoxide
<b>ÖPEL</b>	Ökologieprogramm Emscher Lippe
<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>ÖV</b>	Öffentlicher Verkehr
<b>Pkw</b>	Personenkraftwagen
<b>RAST 06</b>	Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen
<b>UN</b>	Vereinte Nationen
<b>VermKatG NRW</b>	Vermessungs- und Katastergesetz Nordrhein-Westfalen
<b>VIP.NRW</b>	Verkehrsinformationsportal Nordrhein-Westfalen
<b>WHO</b>	Weltgesundheitsorganisation

# Impressum

## **Herausgabe und Vertrieb**

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen,  
Wohnen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf

broschueren@mwebwv.nrw.de  
www.mwebwv.nrw.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Broschüre kann bei den Gemeinnützigen Werkstätten Neuss GmbH bestellt werden. Bitte senden Sie Ihre Bestellung unter Angabe der Veröffentlichungsnummer V-526 (per Fax, E-Mail oder Postkarte) an:

Gemeinnützige Werkstätten Neuss GmbH  
Am Henselsgraben 3  
41470 Neuss  
Telefax: 021 31/9234-699  
E-Mail: mwebwv@gwn-neuss.de

## **Autoren**

Franz Linder  
P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität  
und Planerbüro Südstadt  
Antwerpener Str. 6–12  
50672 Köln  
Telefon: 0221/20894-0  
E-Mail: info@p3-agentur.de  
www.p3-agentur.de

Peter London  
MWEBWV NRW, Ref. VII A 2

## **Druck**

Druckerei Bonn & Fries GmbH & Co. KG  
Frankfurter Straße 51  
57074 Siegen

© MWEBWV, 2012

---

**Herausgeber**

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen,  
Wohnen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf

[broschueren@mwebwv.nrw.de](mailto:broschueren@mwebwv.nrw.de)  
[www.mwebwv.nrw.de](http://www.mwebwv.nrw.de)