



Nahmobilität konkret

– was unsere Städte bewegt





→ „Nahmobilität im Lebensraum Stadt“

Mit der im Jahr 2007 erschienenen Broschüre zeigen die inzwischen 48 Mitgliedsgemeinden der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) Chancen und Potenziale der Nahmobilität auf. Die AGFS erweitert damit ihr Handlungsfeld in zwei Dimensionen. Zum einen geht sie über die Betrachtung des Radverkehrs hinaus und sieht sich nicht nur in der Verantwortung für den Radverkehr, sondern für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Fußgänger. Zum anderen ist die Nahmobilität nicht nur Teil der Verkehrsplanung, sondern steht im Kontext von der „Stadt als Lebensraum“.

„Nahmobilität“ bietet vielfältige Lösungsansätze, aktuellen Herausforderungen, wie z.B. dem Strukturwandel oder der demografischen Entwicklung, adäquat zu begegnen. „Nahmobilität“ ist im Verständnis der AGFS individuelle, nicht motorisierte Mobilität im näheren Umfeld. Nahmobilität ist nicht nur Teil der Verkehrsplanung, sondern als umfassendes Handlungskonzept zu verstehen, welches eine lebendige Stadt mit attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer, aber auch attraktiven Nahversorgungs- und Naherholungsangeboten zum Ziel hat.

In der Broschüre „Nahmobilität im Lebensraum Stadt“ werden auf 52 Seiten ausführlich Hintergründe, aktuelle Entwicklungstrends, die vielfältigen Vorteile der Nahmobilität und schließlich sieben Handlungsansätze zur Umsetzung der Nahmobilität beschrieben.

Nahmobilität im Lebensraum Stadt

Die Broschüre ist auf große Resonanz gestoßen und bundesweit nachgefragt worden. Namhafte Organisationen wie der Städte- und Gemeindebund NRW haben die Broschüre als Lektüre empfohlen. Auch auf internationalen Kongressen wie der Velo-City-Konferenz 2007 in München ist das neue Leitkonzept der AGFS vorgestellt worden.

→ Was ist „Nahmobilität konkret“?

Mit der aktuellen Broschüre „Nahmobilität konkret“ bringt die AGFS ihr Leitbild auf eine konkrete Ebene. Die AGFS führt damit konsequent den eingeschlagenen Kurs weiter, Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung als Ideengeber und Ansprechpartner zum Thema „Nahmobilität“ zu unterstützen. Die AGFS reagiert mit dieser Broschüre auf zahlreiche interne und externe Anregungen und Anfragen, das übergeordnete Leitbild durch konkrete Beispiele zu ergän-

zen. Die AGFS baut mit dieser Broschüre ihre Vorreiterstellung in Bezug auf die Nahmobilitätsförderung weiter aus.

→ Ziel und Zweck von „Nahmobilität konkret“

Ziel und Zweck dieser Broschüre ist es, für die sieben Handlungsansätze aus dem Leitbild „Nahmobilität im Lebensraum Stadt“ konkrete Beispiele aufzuzeigen, wie Nahmobilitätsförderung im Detail umgesetzt werden kann. Dabei geht es nicht nur um eine bloße Beschreibung der Maßnahmen, sondern es werden auch Hintergründe und Handlungsanlässe beschreiben. Für weiter gehende Nachfragen oder für potenzielle Nachahmer werden für jedes Beispiel Ansprechpartner mit Kontaktdaten genannt.



→ Entstehung dieser Broschüre

Im Projekt „Nahmobilität konkret“ sind viele Vorschläge und Gedanken der Mitglieder der AGFS eingegangen. In einem Praxisworkshop wurden die hier vorgestellten Beispiele eingehend diskutiert. Besonderer Dank gilt insofern allen Teilnehmern für ihre Mitwirkung. Um verschiedene fachliche Sichtweisen mit abzubilden und zu berücksichtigen, wurde darüber hinaus ein Fachbeirat beteiligt. Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach vom Fachzentrum Verkehr der Bergischen Universität Wuppertal brachte seine Forschungstätigkeit zu den Ansprüchen älterer Verkehrsteilnehmer und zur barrierefreien Gestaltung mit ein. Dipl.-Ing. Sabine Degener vom Gesamtverband

der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (Unfallforschung der Versicherer, Leiterin Abteilung Verkehrsverhalten/-pädagogik) vertrat die Anforderungen von Kindern an den Straßenraum. Ulrich Syberg bündelte die Sichtweisen



eines Radverkehrsexperten und eines Stadtratvertreters. Um die ganzheitliche Sicht auf die Ansprüche an die Straßenraumgestaltung zu gewährleisten, wirkte Herr Dr. Roman Suthold vom ADAC Nordrhein (Leiter: Verkehr und Umwelt) im

Fachbeirat mit. Weiterhin waren u.a. Herr Peter London aus dem MBV (Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW) und Herr Harald Hilgers sowie Frau Christine Fuchs seitens der AGFS im Fachbeirat vertreten.

Allen Mitwirkenden aus der kommunalen Praxis, der Forschung und den Verbänden sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt! Nur durch verschiedene Sichtweisen und Perspektiven und die Diskussionen und Gespräche mit Praxisvertretern war es möglich, die zahlreichen und unterschiedlichen Beispiele in dieser Broschüre herauszuarbeiten!

Ihnen wünschen wir nun ein anregende Lektüre, viele Impulse und neue Ideen!



..... Inhalt

8 → Stadt und Straße: Als Lebensraum begreifen

- 8 → Der Handlungsansatz 1
- 9 → Die Beispiele
- 10 → Der „Roermonder Platz“ in Kevelaer
- 12 → Der „Platz am Stern“ in Brühl
- 14 → Die „Königstraße“ in Bocholt
- 16 → Der „Kamper Acker“ in Düsseldorf
- 18 → Die „Friedrichstraße“ in Bonn
- 20 → Die „Hospeltstraße“ in Köln-Ehrenfeld

22 → Komfortnetze: Für Fußgänger, Radfahrer und mehr

- 22 → Der Handlungsansatz 2
- 23 → Die Beispiele
- 24 → Fuß- und Radverkehrsnetz in Houten, Niederlande
- 26 → Das Radverkehrsnetz in Münster
- 28 → Fahrrad- und Fußgängernetz in Coesfeld-Nord-West
- 30 → Achsen in der Altstadt von Kempen
- 31 → Rad- und Fußgängerkreuzung/Unterführung in Leverkusen
- 32 → Rad- und Fußgängerbrücke in Willich

34 → Die barrierefreie Stadt: Mobilität für Kinder und Senioren

- 34 → Der Handlungsansatz 3
- 34 → Exkurs: Anforderungen älterer Menschen an den Straßenraum
- 36 → Die Beispiele
- 38 → Der „Marbacher Weg“ in Marburg
- 40 → Barrierefreies Wien
- 42 → Umbaumaßnahmen im Rahmen der „Kinderstadtteilpläne“ in Unna

44 → Platz schaffen: Re-Privatisierung des Autoparkens

- 44 → Der Handlungsansatz 4
- 45 → Die Beispiele
- 46 → Der „Klemensplatz“ (Westseite) in Düsseldorf
- 48 → Der „Platz am Ulrichswall“ in Unna
- 50 → Der „Platz am Behnisch Haus“ in Krefeld
- 52 → Automatische Anwohner Tiefgarage in München

54 → Sicherheit zuerst: Als dauerhafte Qualitätsaufgabe

- 54 → Der Handlungsansatz 5
- 55 → Die Beispiele
- 56 → Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“
- 58 → Initiative „Krefelder Fairkehr“
- 60 → Projekt K.i.d.S. (Kinder in der Stadt) in Hamm

62 → Verkehrsplanung: Mitreden, Mitteilen, Mitgestalten

- 62 → Der Handlungsansatz 6
- 63 → Die Beispiele
- 64 → Kinderzebrastreifen-Projekt in Köln
- 66 → Verkehrsforum zur „Kölner Straße“ in Düsseldorf
- 68 → Die „Wörthstraße“ in Oberhausen

70 → Nahmobilität als System: Viele Wege zum „großen Ganzen“

- 70 → Der Handlungsansatz 7
- 70 → Die Beispiele
- 72 → Kopenhagen
- 74 → London

76 → Nachwort

Stadt und Straße: Als Lebensraum begreifen

→ Der Handlungsansatz 1

Die Leitidee „Stadt als Lebensraum“ bedingt einen Paradigmenwechsel in der Straßenplanung. Straßen sind ein wichtiger und prägender Bestandteil der Stadt und mehr als nur Verkehrsraum: Straßen sind Raum für Aufenthalt, Treffen, Kommunikation und Spiel. Bei der Straßengestaltung kommt der Dimensionierung der Gehwege eine entscheidende Bedeutung zu. Einzuhalten ist eine Dreiteilung des Straßenraums: Seitenraum– Fahrbahn– Seitenraum etwa im Verhältnis 3 : 4 : 3.

Nach den aktuellen Richtlinien der FGSV (RASt) ergibt sich eine Seitenraumbreite für straßenbegleitende Gehwege von 2,50 m als Mindestmaß. Diese Seitenraumbreite ermöglicht die Begegnung zweier Fußgänger mit entsprechenden Sicherheitsabständen zur Fahrbahn und zur Hauswand. Bei intensiven Nutzungen entlang der Straße

sind noch breitere Gehwege vorzusehen. Diese Breitenangaben gehen aus Sicht der AGFS genau in die richtige Richtung. Wichtig ist es, auch Taten folgen zu lassen und diese Anforderungen in die Praxis umzusetzen. Im Praxisworkshop wurden folgende Kriterien herausgearbeitet, die die „Straße als Lebensraum“ beschreiben.

Danach soll der Straßenraum...

- **attraktiv und sauber sein,**
- **selbsterklärend sein,**
- **lebhaft und schön sein,**
- **Grünflächen beinhalten,**
- **auch Flächen für Kinderspiel enthalten,**
- **attraktive Aufenthaltsflächen beinhalten,**
- **im Sommer auch Schatten spenden,**
- **für alle Verkehrsteilnehmer zugänglich und nutzbar sein,**
- **für alle Verkehrsteilnehmer leistungsfähig sein,**
- **für alle Verkehrsteilnehmer sicher sein,**
- **das Miteinander der Verkehrsarten fördern.**



Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft verstehen sich also nicht nur als „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise“, sondern darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität und unterstützen alle Maßnahmen, die die „Stadt als Lebensraum“ stärken – fahrradfreundlich und mehr.

Die Beispiele

Der „Roermonder Platz“ in Kevelaer, der „Platz am Stern“ in Brühl und die „Königstraße“ in Bocholt weisen Ähnlichkeiten mit dem Konzept „Shared-Space“ auf, welches auf den Niederländer Hans Mondermann zurückgeht. Es beinhaltet die gemeinsame Nutzung des Straßenraums durch verschiedene Verkehrsteilnehmer. Verkehrsregeln sollen hierbei durch soziale Regeln ersetzt werden. Verkehrsschilder, Ampeln und Markierungen sowie bauliche Trennung der Verkehrswege für verschiedene Nutzer sollen möglichst aufgehoben werden. Auch wenn die Prinzipien von Shared Space in den drei Beispielen nicht vollständig zum Tragen kamen, handelt es sich doch um neuar-

tige Lösungen zur Gestaltung von Hauptgeschäftsstraßen, die zu einem rücksichtsvollen Verkehrsverhalten beitragen.

Der „Kamper Acker“ in Düsseldorf ist ein Beispiel für eine Umwandlung von Straßenraum zu einem Fußgängerbereich in einem Stadtteil(zentrum) einer Großstadt. Die „Friedrichstraße“ in Bonn veranschaulicht den fußgängerfreundlichen Umbau einer innenstadtnahen Geschäftsstraße.

Die „Hospeltstraße“ in Köln zeigt zuletzt eine Straßenraumgestaltung aus einem innerstädtischen hochverdichteten Wohnquartier aus Köln.

Weitere Beispiele in dieser Broschüre verdeutlichen die „Stadt als Lebensraum“. Hierzu zählen:

- **Der „Klemensplatz“ in Düsseldorf (siehe Handlungsansatz 4)**
- **Der „Platz am Behnisch Haus“ in Krefeld (siehe Handlungsansatz 4)**
- **Die „Kölner Straße“ in Düsseldorf (siehe Handlungsansatz 6)**
- **Die „Wörthstraße“ in Oberhausen (siehe Handlungsansatz 6)**

Linke Seite:

„Roermonder Platz“
vor Umbau,

Rechte Seite:

„Roermonder Platz“
nach Umbau



10

Der „Roermonder Platz“ in Kevelaer

Anlass:

Anlass für das Projekt war die Herabstufung der Landesstraße 491 (Bahnstraße, Roermonder Platz, Marktstraße). Die städtebauliche Zielrichtung war, diese bis dahin als Hauptzufahrt vom überregionalen Straßennetz genutzte Innenstadtzufahrt attraktiver zu gestalten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Beschreibung:

In der Stadt Kevelaer wurden im Jahr 2003 der Roermonder Platz sowie Teile der Bahn-/Markt- und Gelderner Straße umgebaut. Den Roermonder Platz frequentierten vor dem Umbau rund 10.500 Kfz/Tag neben zahlreichen Fußgängern und Radfahrern.

Entstanden ist eine niveaugleiche Platzanlage mit diagonal verlaufenden Pflasterbändern.

Der neue Roermonder Platz wurde als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) ausgewiesen. Innerhalb des verkehrsbe-

ruhigten Bereichs gelten die „Rechts-vor-links“-Regelung und eine Beschränkung auf Schrittgeschwindigkeit, was mit entsprechender Beschilderung angezeigt wird. Fußgänger und Radfahrer dürfen den Platzbereich in seiner ganzen Breite uneingeschränkt nutzen. Parken ist nur in dazu gekennzeichneten Flächen erlaubt – Poller verhindern Falschparken.



Nach Einschätzung der Stadtverwaltung hat sich der Umbau bewährt. In Bezug auf Unfallzahlen, insbesondere mit Fußgängerbeteiligung, hat sich die Situation gegenüber der vorherigen, ampelgesteuerten Lösung nicht verschlechtert – die Aufenthaltsqualität sowie die gegenseitige Rücksichtnahme haben sich deutlich verbessert.

Ansprechpartner:

Herr Karl-Ulrich Maas
Stadtverwaltung Kevelaer
Bauverwaltungsamt
Peter-Plümpe-Platz 12
47623 Kevelaer
Telefon: 0 28 32/1 22-4 03
Fax: 0 28 32/1 22-7 74 03
E-Mail: karl-ulrich.maas@stadt-kevelaer.de

Eckdaten:

Einwohner:
28.124 (Stand 2007), Kreis Kleve

Einwohner je km²:
280

Jahr der Umsetzung:
2003

Kosten/Finanzierung:
1,3 Mio. Euro (einschließlich Bahnstraße)

11

Linke Seite:

„Platz am Stern“
vor Umbau,
Planung

Rechte Seite:

„Platz am Stern“
nach Umbau



12

Der „Platz am Stern“ in Brühl

Anlass:

Der Anlass für die Umgestaltung war der Bau eines Einkaufszentrums auf einem innenstadtnahen, ehemaligen Brauereigelände. Zwischen den vorhandenen Einzelhandelsstandorten und dem neuen Einkaufszentrum sollte eine attraktive Verbindung für den Fußverkehr geschaffen werden. Auf der anderen Seite hat der vorhandene Straßenraum auch für den Autoverkehr eine wichtige Erschließungsfunktion.

Beschreibung:

Der ehemalige Kreisverkehr am Stern in Brühl wurde in einen Platzbereich umgebaut, der den Gestaltungsprinzipien von „Shared Space“ ähnelt. Vor dem Umbau bestand eine Knotenstrombelastung von 860 Kfz in der Spitzenstunde, nach dem Umbau nur noch von 524 Kfz. Die Reduzierung ist aber auch auf andere, vorwiegend verkehrslenkende Maßnahmen in der Umgebung zurückzuführen.



An allen Zufahrten verdeutlicht ein rotes Pflasterband quer zur Fahrbahn den Übergang in den sensiblen Bereich. Die Oberfläche des Platzes wurde niveaugleich mit diagonal laufenden Pflasterbändern gestaltet. Der Fahrzeugverkehr wird durch Poller und Absperrgitter kanalisiert. Hinter diesen Gittern befinden sich Fahrradabstellanlagen. Auf Markierungen wurde komplett verzichtet. Bewusst wurde das Raster auf dem Platz nicht an den Straßenachsen orientiert, um besondere Rücksichtnahme und Geschwindigkeitsreduktion seitens der Autofahrer zu erreichen.

Der Platz ist an den Zufahrten als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325) ausgewiesen. Insgesamt münden fünf Straßen (davon zwei Einbahnstraßen) in versetzter Form in den Platz. Die Vorfahrt ist durch „Rechts vor links“ geregelt. In den beiden Einbahnstraßen wird Radfahren entgegen der Einbahnrichtung durch Beschilderung erlaubt (Zusatzzeichen 1022-10). Die Stadtverwaltung zeigt sich zufrieden mit dem Ergebnis des Umbaus. Das „Miteinander“ der unterschiedlichen Verkehrsmittel funktioniert.

13

Ansprechpartner:

Herr Stoiber
Herr Kaiser
Stadtverwaltung Brühl
Uhlstraße 3 (Rathaus)
50321 Brühl
Telefon: 0 22 32/79 50 50, 79 51 00
Fax: 0 22 32/79 51 90
E-Mail: kkaiser@bruehl.de

Eckdaten:

Einwohner:
44.563 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
1.234

Jahr der Umsetzung:
2006

Kosten/Finanzierung:
ca. 760.000 Euro

Linke Seite:

„Königstraße“
vor Umbau

Rechte Seite:

„Königstraße“
nach Umbau



→ Die „Königstraße“ in Bocholt

Anlass:

Die Umgestaltung der Königstraße in Bocholt erfolgte im Rahmen einer Neugestaltung und Aufwertung der Bocholter Innenstadt im Jahr 2002.

Beschreibung:

Der ca. 250 m lange Abschnitt der Königstraße ist eine innerstädtische Erschlie-

ßungsstraße und als „Tempo-10-Zone“ ausgewiesen. Die Königstraße quert in Einbahnrichtung den zentralen Markt der Stadt Bocholt und hiermit die Fußgängerzone.

Der Fahrbahnverlauf wird durch unterschiedlich verlegte Pflastersteinformate für Fahrbahn, Rinne und Fußgängerbereich auf dem Marktplatz kenntlich gemacht. Auf eine betonte Separierung der Verkehrsfläche wurde zugunsten einer stadtgestalterisch einheitlichen



Ausführung verzichtet. Auf Anregung der Bezirksregierung wurde durch Aufbringen von Markierungsknöpfen die Verkehrsfläche leicht separiert.

Radfahren ist im Zuge der Königstraße uneingeschränkt, in der Fußgängerzone nur in den Nachtstunden erlaubt. Verkehrsrechtlich wird dem Kfz- und Radverkehr der Königstraße Vorfahrt eingeräumt. Faktisch nimmt sich eher der Fußgängerverkehr den Vorrang – mittels Kommunikation zwischen Autofahrern und Fußgängern.

Die Maßnahme wird seitens der Stadtverwaltung als voller Erfolg gewertet. Im Nachgang und während der Umgestaltung sorgte übrigens eine Initiative dafür, dass die Häuserfassaden in der Königstraße mittels Rankpflanzen verschönert und erneuert wurden.

→ Ansprechpartner:

Herr Hans Schliesing
Fachbereich Tiefbau,
Verkehr und Stadtgrün
Berliner Platz 1
46395 Bocholt
Telefon: 0 28 71/95 34 84
Fax: 0 28 71/95 32 37
E-Mail: hschlies@mail.bocholt.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
73.088 (2008)

Einwohner je km²:
612

Jahr:
2002

Kosten/Finanzierung:
ca. 425.000 Euro

Linke Seite:

„Kamper Acker“
vor Umbau,
Planung



Rechte Seite:

„Kamper Acker“
nach Umbau



→ Der „Kamper Acker“ in Düsseldorf

Anlass:

Der Anlass für den Umbau war der Wunsch der Bezirksvertretung, im Stadtteilzentrum von Holthausen eine Fußgängerzone mit Platzcharakter zu schaffen. In diesem Rahmen sollte eine Stadtverbesserung sowie auch die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Umsteigebeziehungen zwischen den Straßenbahnen und Bussen erzielt werden.

Beschreibung:

Der „Kamper Acker“ ist zentraler Treffpunkt im Stadtteil Holthausen in Düsseldorf. Im Jahr 2006 wurde ein Straßenabschnitt („Henkelstraße“ zwischen alter und neuer Bonner Straße) vollständig zum Fußgängerbereich umgebaut.

Die Henkelstraße war im Abschnitt zwischen alter und neuer Bonner Straße vor dem Umbau mit rund 7.000 Fahrzeugen pro Tag belastet (Einbahnstraße).



Bei der Bepflasterung handelt es sich größtenteils um einen geschliffenen Betonstein mit einer Steindicke von 10–12 cm. Im Rahmen des Umbaus wurden Fahrradständer, Sitzbänke und Fahnenmasten neu geschaffen sowie 28 Bäume neu gepflanzt. Die neue Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben.

Die Umbaumaßnahmen standen im Zusammenhang mit dem Umbau einer ÖPNV-Haltestelle, die nun deutlich verbesserte Umsteigebeziehungen aufweist. Alle Haltestellen wurden barrierefrei (für Niederflurfahrzeuge) umgebaut. Im Umfeld wurden weitere Grüngestaltungen vorgenommen und Spielangebote geschaffen.

→ Ansprechpartner:

Herr Roland Maetschke
Stadtverwaltung Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement
Auf'm Hennekamp 45
40200 Düsseldorf
Telefon: 02 11/89-9 46 82
Fax: 02 11/89-3 46 82
E-Mail:
steffen.geibhardt@stadt.duesseldorf.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
578.326 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
2.665

Jahr der Umsetzung:
2006

Kosten/Finanzierung:
2,8 Mio. Euro

Linke Seite:

„Friedrichstraße“
vor Umbau

Rechte Seite:

„Friedrichstraße“
nach Umbau



18

→ Die „Friedrichstraße“ in Bonn

Anlass:

Schon längere Zeit bestanden das Bestreben und der politische Auftrag für den Umbau der Friedrichstraße zur Fußgängerzone. Da eine größere Kanalsanierung anstand, wurde der umfassende Umbau verschoben. Eine Standort- und Interessengemeinschaft der ansässigen Einzelhändler setzte sich zudem für die Umgestaltung ein.



Beschreibung:

Ein ca. 400 m langer Straßenabschnitt der Friedrichstraße, einer Geschäftsstraße mit einer Verkehrsstärke von ehemals rund 800 Kfz/Tag, wurde 2006/2007 umgebaut und in die angrenzende Fußgängerzone integriert. Die Oberflächengestaltung orientiert sich an den bisherigen Neugestaltungen der Fußgängerzonen in Bonn: Betonpflastersteine (anthrazitfarben) mit Rinnen und Bändern in Natursteinkleinpflaster.

19

Neue Straßenleuchten und Fahrradabstellanlagen und an den Stellen, wo die Querschnittsbreite es zulässt, neue Baumbepflanzungen ergänzen die Ausgestaltung. Die ansässigen Cafés und Restaurants konnten ihre Außengastonomie in den Straßenraum ausweiten.

Der Radverkehr ist mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ zugelassen. Die Friedrichstraße muss auch zukünftig mehr Verkehr aufnehmen als andere Straßen in der Bonner Fußgängerzone: Mehrere private Parkplätze (u.a. von Hotels) müssen weiterhin anfahrbar bleiben und auf der Friedrichstraße wird ein Großteil des Zu- und Abfahrtverkehrs des Bonner Wochenmarktes realisiert.

Laut dem Bonner General-Anzeiger vom 23. Juni 2008 ist der Umbau ein voller Erfolg: Bernd Niessen vom Vorstand der Immobilien- und Standortgemeinschaft Friedrichstraße gibt an, dass die Umsätze gestiegen sind und die Straße belebter ist.

→ Ansprechpartner:

Herr Helmut Haux
Stadtplanungsamt
Stadtverwaltung Bonn
Berliner Platz 2
53103 Bonn
Telefon: 02 28/77 24 42
Fax: 02 28/77 58 37
E-Mail: helmut.haux@bonn.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
316.416 (Stand: 2007)

Einwohner je km²:
2.241

Jahr der Umsetzung:
2006/2007

Kosten/Finanzierung:
ca. 920.000 Euro



→ Die „Hospeltstraße“ in Köln-Ehrenfeld

Beschreibung:

Die Hospeltstraße ist eine Wohnstraße mit beidseitiger, mehrgeschossiger Bebauung. Die Fahrbahn der Einbahnstraße ist aufgrund der langen, linearen Ausrichtung abschnittsweise mit Aufpflasterungen versehen, um das schnelle Durchfahren wirkungsvoll zu unterbinden. Die Hospeltstraße verkörpert in fast idealtypischer Weise das Leitbild „Straße als Lebensraum“.

- Eine wirkungsvolle Geschwindigkeitsdämpfung macht sie geräuscharm und „querungssicher“.
- Sie ist durchgehend auf beiden Seiten dicht begrünt (Bäume und Sträucher). Das Grün betont den Wohnstraßencharakter und macht das „Durchgehen“ zum „Spazierweg“.
- Die durchgehenden Grünstreifen gliedern den Straßenraum und verhindern absolut wirkungsvoll das Parken auf den Gehsteigen.
- Mit ca. 3,20 m Breite sind die Bürgersteige adäquat dimensioniert. Dies kommt den Anwohnern entgegen, weil Bürgersteig und Grünstreifen im Zusammenspiel einen breiten, vielfältig nutzbaren Aufenthaltsraum „vor der Haustür“ ergeben. Der breite Bürgersteig erlaubt idealtypisch alle Funktionen:

- Ungehindertes Gehen und Passieren.
- Kinder können sicher und komfortabel das Fahrrad, Roller oder Inliner nutzen – und sicher queren.
- Dies kommt auch den Ansprüchen einer guten Schulwegroute entgegen, die über die Hospeltstraße verläuft.
- Das Geländer, mit dem der Grünstreifen eingezäunt ist, bietet sowohl „Sitzplatz“ als auch die Möglichkeit, das Fahrrad anzuketten.

Insgesamt betrachtet kann die Hospeltstraße mit ihrer großzügigen Dimensionierung und Raumaufteilung zugunsten der nicht motorisierten Nutzungen als Straße, als Schulweg und als Aufenthaltsraum voll überzeugen. Sie zeigt auch, dass in Wohnstraßen mit hohem Parkbedarf eine Grünabschirmung des Bürgersteigs die beste Strategie gegen „Bürgersteigparker“ ist.

→ Ansprechpartner

Herr Franz Linder
P3 Agentur für
Kommunikation und Mobilität
Breite Straße 161–167
50667 Köln
Telefon: 02 21/2 08 94-12
Fax: 02 21/2 08 94-12
E-Mail: f.linder@p3-agentur.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
1.025.094 (Köln),
Ehrenfeld: 103.890 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
2.457 (Köln),
Ehrenfeld: 4.360



••••• Komfortnetze: Für Fußgänger, Radfahrer und mehr

→ Der Handlungsansatz 2

Zur Förderung der Nahmobilität ist ein vebundenes Wege- und Verkehrsnetz für alle Arten der individuellen, nicht motorisierten Mobilität zu realisieren. Für den Aufbau eines komfortablen Fußwegesnetzes sind dabei ausreichende und sichere Querungsstellen von besonderer Bedeutung. Beim Radverkehrsnetz spielen je nach Ausgangslage eigenständige Radverkehrsführungen und in jedem Fall entsprechende Abstellanlagen die wichtigste Rolle.

Im Praxisworkshop wurden zum Thema Komfortnetze folgende Kriterien herausgearbeitet:

Generell sollen:

- Fußgänger und Radfahrer auf dem Komfortnetz Vorrang vor dem Kfz haben;
- die Komfortnetze von Anfang an, also auch schon in der Planung, Priorität haben;
- Komfortnetze für die Nahmobilität durchlässig, durchgängig und selbst-erklärend sein;
- Komfortnetze die verschiedenen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer gleichzeitig befriedigen: diejenigen von Fußgängern, Mobilitätseingeschränkten, schnellen Radfahrern ebenso wie die eines radelnden Elternteils eines 8-jährigen Kindes;
- Komfortnetze auch Service bieten, z.B. Rastplätze, Informationen,



→ Die Beispiele

Die skizzierten Ansprüche an Komfortnetze für die Nahmobilität stellen zum heutigen Zeitpunkt Visionen dar, die so wohl noch nirgends vollständig umgesetzt sind. Bei vielen Beispielen werden

die Komfortnetze bis jetzt entweder nur auf Radfahrer ausgerichtet oder es werden punktuelle oder abschnittsweise Elemente der Komfortnetze umgesetzt.

Mit „Houten“ und „Münster“ können zwei Beispiele für Komfortnetze schwer-

- Reparaturservice, aber auch Routenplanung;
- Komfortnetze auch mit dem ÖPNV verknüpft sein (z.B. für Fußgänger: überdachte Wartebereiche, für Radfahrer: Bike-and-Ride-Anlagen);
- Komfortnetze regelmäßig gewartet und instand gesetzt werden.

Bedarf an „verschiedenen“ Netzen

- Entsprechend den unterschiedlichen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer und in Abhängigkeit zur Stadtgröße können mehrere Netze nötig sein.
- Zu unterscheiden sind z.B. Netze, die möglichst kurze und schnelle Verbindungen ermöglichen, von Netzen, die möglichst attraktiv sind und einen hohen Freizeitwert aufweisen.

Dies gilt jeweils für Fußgänger und Radfahrer. Diese Netze können sich z.T. aber auch überlappen.

- Die verschiedenen Netze können je nach lokalen Voraussetzungen und insbesondere der räumlichen Verfügbarkeit für mehrere Verkehrsträger kombiniert sein oder auch getrennt.
- Komfortnetze für den Radverkehr sollen (auch) hohe Geschwindigkeiten ermöglichen (eigenständige „Velorouten“).
- Komfortnetze für den Fußverkehr sind von besonderer Gestaltqualität und Aufenthaltsqualität (Bänke, Wartebereiche, Schatten spendende Bereiche) geprägt.

Linkes Bild:

Unterführung
Dülmen

Weitere Bilder:

Fahradnetz
Houten



24

punktmäßig für den Radverkehr, aber jeweils über einen Großteil des Stadtgebietes, aufgezeigt werden. Coesfeld verdeutlicht ein Komfortnetz für Fußgänger und Radfahrer auf Stadtteilebene.

Die weiteren Beispiele verdeutlichen wichtige Bestandteile und Einzelelemente eines Komfortnetzes, auch wenn dieses bisher noch nicht als komplettes Netz etabliert ist. Aus Kempen wird ein Beispiel für eine Bevorrechtigung von Fußgängern und Radfahrern im bestehenden Netz gezeigt. Aus Leverkusen und Willich werden Beispiele für Netzschlüsse und Verknüpfungen im Netz gezeigt. Als Beispiel für solche Netzelemente können aus NRW weiterhin genannt werden:

- Lemgo (geplant sind fünf bevorrechtigte Querungen für den Radverkehr entlang der Wallanlagen mit konsequenter baulicher Umgestaltung)
- Dülmen (attraktive Fuß- und Radverkehrsunterführung an der Lüdinghauser Straße ermöglicht den direktesten und kürzesten Weg in die Innenstadt)

→ Fuß- und Radverkehrsnetz in Houten, NL

Anlass:

Houten war eine der Gemeinden, die im Rahmen der niederländischen Raumordnung zur Bewältigung des bevorstehenden Bevölkerungswachstums in der 60er/70er Jahren zu Wachstumsstädten erklärt wurden. Das besonders rad- und fußgängerfreundliche Konzept des Stadtplaners Rob Derks wurde umgesetzt, um den dörflichen Charakter Houtens zu erhalten. Nach der Entstehung der ersten Wachstumsstadt wurde ab 1997 eine zweite Wachstumsstadt gebaut.

Beschreibung:

Houten war noch in den 70er Jahren ein Dorf mit ca. 4.000 Einwohnern; durch Bevölkerungswachstum und Eingemeindung leben heute rund 47.000 Einwohner in Houten.

Für Radfahrer und Fußgänger wurde in Houten ein außergewöhnliches Wegenetz realisiert, das in dieser Form wohl einmalig ist. Zum einen sind nur für

25

Radfahrer und Fußgänger direkte Wege zwischen den Stadtteilen und zum Zentrum vorhanden. Die Autofahrer werden entlang eines 14 km langen Außenrings (Rondweg) rund um die Stadt geführt und können die Stadtteile nur über Stichstraßen erreichen. Zum anderen wird der Rad- und Fußverkehr, abgesehen von den Anliegerstraßen, die als Tempo-30-Zonen ausgewiesen sind, durchgehend auf eigenen Wegen getrennt vom Kfz-Verkehr geführt. An den Stellen, an denen sich eine Kreuzung mit dem Autoverkehr nicht vermeiden lässt, ist der Radfahrer bevorrechtigt. Das Zentrum der ersten Wachstumsstadt ist durch einen Bahnhof an das Nahverkehrssystem angebunden, ein zweiter Bahnhof ist bereits in Bau. Das Fußwegenetz ist in Houten gleichermaßen ausgeprägt wie das Radwegenetz und verfügt über eine dichte Struktur. Die Netze werden parallel, aber getrennt voneinander geführt (z.B. durch Grünstreifen). Der Fahrrad- und Fußverkehrsanteil an allen Wegen bis 7,5 km beträgt knapp 70%. Bemerkenswert ist ferner, dass Houten nur etwa halb so viele Verkehrsunfälle zu verzeichnen hat wie vergleichbare niederländische Städte.

→ Ansprechpartner:

Herr Herbert Tiemens
(Anfragen bitte nur in Englisch)
Gemeinde Houten, Het Kant 3
NL 3990 DA Houten
Telefon: 00 31/30 63 92-7 57
Fax: 00 31/30 63 92-1 33
E-Mail: Herbert.Tiemens@houten.nl

→ Eckdaten:

Einwohner:
47.093 (Stand 2008)

Einwohner je km²:
798

Jahr:
ab 1977

→ Ansprechpartner:

Lemgo: Werner Kloppmann, Stadt Lemgo
E-Mail: w.kloppmann@lemgo.de

Dülmen: Philipp Scholz, Stadt Dülmen
E-Mail: scholz@duelmen.de

Von links:
Promenade,
Fahrradstraße,
für Radverkehr freigegebene Busspur,
Fahrradschleuse



→ Das Radverkehrsnetz in Münster

Anlass:

Das Fahrrad hat in Münster lange Tradition. Im Gegensatz zu anderen Städten wurde die Bedeutung des Fahrrads verhältnismäßig früh erkannt. Nach dem 2. Weltkrieg wurde beschlossen, an allen Hauptverkehrsstraßen separate Radwege zu bauen. Diese Tradition wurde auch in den 70er Jahren bis heute weiter fortgeführt.

Beschreibung:

Der Radverkehr hat in Münster einen Anteil von über 37% an allen Wegen. Münster ist im In- und Ausland als „Fahrradstadt“ bekannt. Ein Kernelement des Radverkehrsnetzes in Münster ist die „Promenade“. Die „Promenade“ ist ein attraktiver, 4,5 m breiter Hauptverteiler unter schattigen Alleebäumen rund um die Altstadt ausschließlich für Rad- und Fußverkehr.

Folgende Maßnahmen (Auswahl) tragen in Münster zu einer Durchgängigkeit und Durchlässigkeit des Fahrradnetzes bei:

- Separate Radwege auf Gehwegniveau an allen Hauptverkehrsstraßen; in der Regel rot gepflastert und 2 m breit
- 304 km Radwege in Münster
- 245 km Fahrradwegweisung
- Teilweise für den Radverkehr freigegebene Busspuren
- Nachts Freigabe aller Fußgängerzonen für den Radverkehr, tagsüber begrenzte Freigabe
- Tempo-30-Regelung in allen Wohngebieten mit fast flächendeckend unechten Einbahnstraßen

Für Vorrangregelungen für den Radverkehr können in Münster folgende Beispiele genannt werden:

- Fahrradampeln: Radfahrer haben ein eigenes Signal und in der Regel ein paar Sekunden Vorlauf.
- Fahrradstraßen: Fahrradstraßen sind Anliegerstraßen, bei denen der Radverkehr Vorrang vor jeder ande-

ren Verkehrsart hat. Gegenwärtig gibt es 15 Fahrradstraßen in Münster, 11 weitere sind geplant.

- Erweiterte Aufstellflächen und Fahrradschleusen: Das sind Extra-Haltpunkte für Radfahrer an Ampeln, entweder an einer eigenen Haltelinie direkt vor den Autos oder auch auf einer gesonderten Radfahrerspur neben oder zwischen den wartenden Autofahrern. An einigen Kreuzungen erhalten Fahrradfahrer ein Vorsignal, das sie berechtigt, schon vor den Autofahrern in die Kreuzung einzufahren. (Fahrradschleuse).

Mit 3.300 Fahrradstellplätzen am Hauptbahnhof hat Münster darüber hinaus die größte „Radstation“ Deutschlands. Neu ist die Planung einer Radstation auf der Ostseite des Bahnhofs für ca. 1.500 Stellplätze und zusätzlich eine frei zugängliche Anlage für ca. 1.500 Fahrradparkplätze. Allein in der Innenstadt sind weiterhin über 6.000 Fahrradständer vorhanden und sehr viel mehr frei geparkte Fahrräder.

→ Ansprechpartner:

Herr Stephan Böhme
Stadt Münster
Amt für Stadtentwicklung,
Stadtplanung, Verkehrsplanung
Albersloher Weg 33
48155 Münster
Telefon: 02 51/4 92-61 56
Fax: 02 51/4 92-77 32
E-Mail: Boehme@stadt-muenster.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
272.868 (Stand 2008)

Einwohner je km²:
901

Von links:

Wohngebiet
„Nord-West“,
Planung,

Wegenetz für Rad-
fahrer und Fußgän-
ger im Wohngebiet
„Nord-West“



→ Fahrrad- und Fußgängeretz in Coesfeld-Nord-West

Anlass:

In der Stadt Coesfeld (Radverkehrsanteil: 29%) wurde das Wohngebiet „Nord-West“ mit 450 Wohneinheiten gebaut. Man entschied sich für eine besonders fahrradfreundliche innere wie äußere Erschließung dieses neuen Wohngebietes.

Beschreibung:

Bei der Erschließung des neuen Wohngebietes in Coesfeld wurde von Beginn an Wert auf eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Gestaltung gelegt. Hierdurch sind im neuen Stadtteil für den Fuß- und

Radverkehr besonders attraktive Netze entstanden. Auch eine fahrradfreundliche Anbindung des Stadtteils an die Innenstadt ist gegeben.

Die Pkw-Erschließung erfolgt über Stichstraßen. Durch die Sackgassenlage wird MIV-Durchgangsverkehr vermieden. Mit Ausnahme einer Sammelstraße mit Tempo 30 („De-Bilt-Allee“) sind alle anderen Straßen im Wohngebiet verkehrsberuhigte Bereiche.

Die verkehrsberuhigten Bereiche werden intern durch Rad- und Fußwege verbunden, dadurch ergeben sich für den Fuß- und Radverkehr die kürzesten und direktesten Wege.

Das gesamte Gebiet wird von einer reinen Rad- und Fußwegeverbindung, dem sog. Stadtrandweg, umschlossen. Der Stadtrandweg ist für Fußgänger und Radfahrer durch Stichstraßen mit allen Wohngebieten verbunden.

Das Wohngebiet ist über ein Tunnelbauwerk an die Innenstadt angeschlossen. Die Loburger Straße stellt darüber hinaus eine weitere Anbindung zur Innenstadt dar. Diese wurde eigens durch den Bau eines Mini-Kreisverkehrs, die Markierung von Schutzstreifen und die Umgestaltung der Kreuzung Loburger Straße/Konrad-Adenauer-Ring fahrradfreundlich umgestaltet. Durch die gute Anbindung rückt der neue Stadtteil in Richtung Innenstadt, die Stadtrandlage wird teilweise aufgehoben.

→ Ansprechpartner:

Herr Holger Ludorf
Fachbereich Planung,
Bauordnung, Verkehr
Stadtverwaltung Coesfeld
Markt 8
48653 Coesfeld
Telefon: 0 25 41/9 39-13 06
Fax: 0 25 41/9 39-43 10
E-Mail: holger.ludorf@coesfeld.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
36.577 (Stand 2007), Kreis Coesfeld

Einwohner je km²:
259

Jahr:
1999–2009

Linke Seite:

Bevorrechtigte Achsen für Radfahrer und Fußgänger in Kempen

Rechte Seite:

Unterführung vor und nach dem Umbau



→ Ansprechpartner:

Herr Heinz Puster
Umweltreferat
Stadtverwaltung Kempen
Buttermarkt 1
47906 Kempen
Telefon: 0 21 52/9 17-3 16
Fax: 0 21 52/9 17-3 70
E-Mail: Heinz.Puster@Kempen.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
36.161 (Stand 2007), Kreis Viersen

Einwohner je km²:
526

Jahr:
70er Jahre

→ Achsen in der Altstadt von Kempen

Anlass:

Die Maßnahme wurde im Rahmen einer umfassenden Stadtsanierung in den 70er Jahren durchgeführt.

Beschreibung:

Bevorrechtigung der Achsen für Fußgänger und Radfahrer in der Altstadt in Kempen. Der Fuß- und Radverkehr ist an den Achsen Kuhstraße, Schulstraße, Peterstraße, die in der Altstadt die oben genannten Straßen queren, bevorrechtigt. Die Achsen werden bis heute genutzt.



→ Rad- und Fußgängerkreuzung/Unterführung in Leverkusen

Anlass:

Der Umbau der Unterführung wurde von Politik und Bevölkerung längere Zeit gefordert. Kritikpunkt waren insbesondere die schlechten Sichtverhältnisse. Im Rahmen der Landesgartenschau konnte der Umbau im Jahr 2005 realisiert werden.

Beschreibung:

Im Zuge der Landesgartenschau wurde 2005 eine zentrale Radwege- und Fußgängerkreuzung verschiedener Routen sowie eine Hauptachse des Dhünn-Fußweges übersichtlicher gestaltet. Eine Unterführung sowie ein kleiner Kreisverkehr nur für Radfahrer entstanden. Die Verkehrsanlage wird auch rege von Inline-Skatern genutzt, die in der Nähe eine Skateanlagen nutzen.

→ Ansprechpartner:

Herr Christian Syring
Fachbereich Tiefbau
Stadt Leverkusen
Friedrich-Ebert-Str. 17
51373 Leverkusen
Telefon: 02 14/4 06-66 66
Fax: 02 14/4 06-66 28
E-Mail:
christian.syring@stadt.leverkusen.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
161.336 (Stand 2006)

Einwohner je km²:
2.046

Jahr:
2005

Kosten/Finanzierung:
ca. 128.000 Euro
(einschließlich Treppenanlage)

Von links:

Straße „Am Anger“

Rad- und Fußgänger-
brücke



➔ Rad- und Fußgängerbrücke in Willich

Anlass:

In der Stadt Willich ist ein neues Wohngebiet entstanden, welches an die Innenstadt angebunden werden musste.

Beschreibung:

In Willich wurde mit dem Stadtteil Wekeln ein neues Baugebiet erschlossen (mittlerweile ca. 4.500 Einwohner), das von der Innenstadt und dem Schul-, Sport- und Freizeitzentrum durch eine Landesstraße getrennt ist.

Der neue Stadtteil ist mit einem differenzierten Rad- und Fußwegenetz, welches durch Grünzüge führt, durchzogen. Diese Wege führen gebündelt zur Straße „Am Anger“, die eher wie ein Platz gestaltet ist. Für die wichtige Verbindung zum Schul- und Freizeitzentrum wurde eine

neue Rad- und Fußgängerbrücke über die Landesstraße gebaut, die ohne Geschwindigkeitseinbußen für Radfahrer befahrbar ist und gleichzeitig durch ihre Gestaltung als Landmarke und identitätsstiftendes Objekt wirkt.

Bemerkenswert ist unter Nahmobilitätsgesichtspunkten erstens die Zufahrt zur Brücke aus dem neuen Stadtteil heraus, der Radweg wird hier zentral und attrak-



tiv gestaltet über einen Platz geführt und ist durch die optische Gestaltung bevorrechtigt. Die Sichtbeziehung zu querenden Kfz ist hervorragend, so dass die Auffahrt auf die Brücke mit Schwung begonnen werden kann. Zweitens wurde der Radius der ellipsenförmigen Brückenrampe so großzügig gewählt, dass die gesamte Pedalkraft genutzt werden kann und der mit der Brücke verbundene Höhenunterschied kein Hindernis darstellt.

➔ Ansprechpartner:

Herr Armin Printzen
GB II/5-Stadtplanung
Stadt Willich
Rothweg 2
47877 Willich
Telefon: 0 21 56/9 49-2 72
Fax: 0 21 56/9 49-3 36
E-Mail: armin.printzen@stadt-willich.de

➔ Eckdaten:

Einwohner:
52.050 (Stand 2007), Kreis Viersen

Einwohner je km²:
768

Jahr:
2002 (Eröffnung)

Kosten/Finanzierung:
ca. 980.000 DM

Die barrierefreie Stadt: Mobilität für Kinder und Senioren

Der Handlungsansatz 3

Aus „Planersicht“ haben Kinder und Senioren wie auch mobilitätseingeschränkte Personen viele Gemeinsamkeiten: Erreichbarkeit, Sicherheit und Bewegungskomfort sind die zentralen Planungsparameter. Diese sind weit wichtiger als eine hohe Geschwindigkeit.

Der Handlungsansatz 3 beinhaltet:

- die Schaffung einer barrierefreien und nutzeradäquaten Wegeinfrastruktur,
- den Abbau vorhandener Barrieren,
- die barrierefreie Ausführung von Neuplanungen,
- adäquate Dimensionierung von Verkehrsflächen,
- optische und taktile Begrenzungen.

Exkurs: Anforderungen älterer Menschen an den Straßenraum

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gewinnen die Anforderungen älterer Menschen zunehmend an Bedeutung. Diese waren auch Thema eines Forschungsprojektes an der Bergischen Universität Wuppertal, welches intensive Befragungen, aber auch detaillierte Unfallanalysen im Zusammenhang mit älteren Verkehrsteilnehmern beinhaltete (gefördert von der Eugen-Otto-Butz-Stiftung in Kooperation mit Neumann Consult).



Als wesentliche Ergebnisse können folgende Maßnahmen für die Erhöhung der Fußgängerverkehrssicherheit für Senioren aufgezählt werden:

- Ausbau und Instandhaltung des Fußwegenetzes,
- geeignete und ausreichend viele Straßenüberquerungen,
- die Verbesserung des Service (Toiletten, Schutzmann, Abholservice) und
- die barrierefreie Gestaltung der öffentlichen Wege (Kontraste, keine Stolperfallen etc.).

Kontakt:

Prof. Jürgen Gerlach und Dirk Boenke,
Bergische Universität Wuppertal,
E-Mail: info@svpt.de

Kooperationspartner:
Neumann Consult

TÜV Media GmbH (Hrsg.) (2007):
Mobilitätssicherung älterer Menschen
im Straßenverkehr – Forschungs-
dokumentation, Köln (Schriftenreihe
der Eugen-Otto-Butz-Stiftung).



→ Die Beispiele

Umgesetzte gute Beispiele für „barrierefreie Stadt- und Straßenräume“ finden sich (noch) sehr oft nur für Teilbereiche einer Stadt oder eines Straßenzuges – oder aber für bestimmte Nutzergruppen, wie z.B. blinde Menschen. Viele Städte sind auf dem Weg und setzen nach und nach Barrierefreiheit um. Grundsätzlich ist das Thema immer noch neu und in der Praxis müssen die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer abgewogen werden. Hinzu kommt, dass sich in Bezug auf konkrete technische bzw. straßenbauliche Ausgestaltungen immer wieder Änderungen ergeben und vieles, was vor einigen Jahren noch als Stand der Technik galt, heute nicht mehr gilt. Grundlagen zum barrierefreiem Design finden sich in der DIN 18024 Teil 1 – „Barrierefreies Bauen – Straßen, Plätze, Wege, öffent-

liche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze“, die bei Neuplanungen Anwendung finden kann, wenn dieses vertraglich vereinbart wurde. Die in der Norm dargestellten Lösungen entsprechen aber in Teilen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik. Eine Neufassung wird vom zuständigen Normenausschuss derzeit erarbeitet. Bei der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) arbeitet der Arbeitskreis „Barrierefreie Verkehrsanlagen“ derzeit an einer Veröffentlichung, welche die Grundsätze für eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit von Verkehrsräumen beschreibt.

Hervorzuheben ist im Rahmen dieser Broschüre, dass im Sinne des Leitbildes „Nahmobilität im Lebensraum Stadt“ gestaltete Straßenräume (siehe Handlungsansatz 1, z.B. „Hospeltstraße“ in Köln) sowie Komfortnetze insbesondere für den Fußgänger (siehe Handlungsansatz 2, z.B. „Komfortnetz in Houten“) auch oder gerade den Ansprüchen von Kindern, älteren Menschen und weiteren mobili-

tätseingeschränkten Personen entsprechen. Bei einer konsequenten Förderung von Nahmobilität wird daher nach und nach eine barrierefreie Stadt entstehen.

Marburg und Wien sind Städte, die konsequent an der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum arbeiten. Entlang des „Marbacher Wegs“ in Marburg wurden barrierefreie Querungsanlagen für Geh- und Sehbehinderte gleichermaßen realisiert, was einen neuen Ansatz darstellt. Bisher umgesetzte Lösungen galten als Kompromiss und hatten Einschränkungen für beide Gruppen, deren Anforderungen im Gegensatz zueinander stehen, zur Folge. In Wien erfolgt systematisch „Stück für Stück“ ein barrierefreier Umbau und es wurde schon viel erreicht. Bemerkenswert ist hier auch das eigens eingerichtete Webportal „Barrierefreies Wien“.

Die im Zusammenhang mit den Kinderstadtplänen aus Unna stehenden Maßnahmen beinhalten die Beseitigung von Barrieren, in diesem Fall auf dem Schulweg. Die Maßnahmen zeigen zugleich, dass auch mit einem kleinen Budget Maßnahmen ergriffen werden können. Für einen kinderfreundlichen Umbau der Verkehrsinfrastruktur können aus NRW insbesondere auch Beispiele wie z.B. die „Marler Kinderampel“ (Kontakt: Dr. Jürgen Götttsche, Stadt Marl, j.goettsche@ampelgriff.de) oder die Initiative „Krefelder Fairkehr“ (siehe Handlungsansatz 5 in dieser Broschüre) angeführt werden.

Von links:

„Marbacher Weg“
nach Umbau



38

➔ Der „Marbacher Weg“ in Marburg

Anlass:

Barrierefreies Design hat in Marburg einen hohen Stellenwert. Dies liegt u.a. auch daran, dass allein ca. 800 Blinde und Sehbehinderte in Marburg leben: In Marburg befindet sich eine Blindenstudienanstalt mit 260 blinden Schülerinnen und Schülern.

Beschreibung:

Entlang des Marbacher Wegs in Marburg wurden mehrere Querungsanlagen neu gestaltet. Der Marbacher Weg verbindet den Stadtteil Marbach sowie die westlichen Stadtteile von Marburg mit der Innenstadt und weist eine Verkehrsbelastung von 9.660 Kfz/Tag auf.

In Marburg wurden an Querungsstellen für Fußgänger in der Vergangenheit die Bordsteine auf eine Höhe von 3 cm abgesenkt. Dabei handelt es sich um einen Kompromiss in Bezug auf die Interessen von Sehbehinderten und Blinden einerseits sowie von Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern andererseits. Eine Alternative hierzu stellen Doppelquerungen dar, die im Zuge des Ausbaus des Marbacher Weges installiert wurden.

Während Sehbehinderte durch ein Aufmerksamkeitsfeld zu einer 6 cm hohen Bordsteinkante geführt werden, erhalten gehbehinderte Menschen eine Nullabsenkung. Der auf Nullniveau abgesenkte Bereich ist durch ein Warnfeld (Rippenplatten parallel zum Bordstein) für Blinde ertastbar.

39

Nennenswert sind in Marburg zwei runde Tische „Tiefbau“ und „Hochbau“, die sich seit 1997 regelmäßig treffen und über die Prioritäten für die Umsetzung von baulichen Maßnahmen entscheiden bzw. Maßnahmen der Straßenraumgestaltung begleiten. Die runden Tische setzen sich u.a. aus Mitgliedern des Behindertenbeirates, Mitarbeitern der Blindenstudienanstalt, der Geschäftsstelle des Behindertenbeirates, Seh- und Gehbehinderten sowie Vertretern der Stadtverwaltung Marburg zusammen.

➔ Ansprechpartner:

Frau Dorte Hitz
Barfüßerstr. 11
35037 Marburg
Telefon: 0 64 21/2 01-7 91
Fax: 0 64 21/2 01-7 86
E-Mail: dorte.hitz@marburg-stadt.de

➔ Eckdaten:

Einwohner:
79.240 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
636

Jahr:
2007 (Inbetriebnahme)

Kosten/Finanzierung:
ca. 950.000 Euro

Von links:

Leitsystem in Penzing

Leitsystem
„Wagramer Straße“

Kinderwagenrampe



➔ Barrierefreies Wien

Anlass:

Die Stadt Wien arbeitet intensiv daran, dass der öffentliche Bereich barrierefrei wird. Im Stadtentwicklungsplan 1994 ist die Zielvorstellung einer barrierefreien Stadt enthalten.

Beschreibung:

In Wien werden im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen standardmäßig die Gehwege im Bereich von Kreuzungen und sonstigen Fußgängerübergängen abgesenkt, um Rollstuhlfahrern, aber auch älteren Menschen, Personen mit Kinderwagen etc. das Benutzen der Gehsteige zu erleichtern. Auf diese Weise werden jährlich etwa 650 Gehsteigabsenkungen neu oder im Zuge von Instandsetzungsarbeiten hergestellt. 2007 sind etwa 90% aller Fußgängerquerungen in Wien bereits barrierefrei ausgeführt. Für Sehbehinderte und Blinde konnten 2005 1.322 Laufmeter Blindenleitsteine verlegt werden, im Jahr 2006 sogar 2.700 Laufmeter. Insgesamt gibt es in Wien bereits

um die 9.500 Laufmeter taktile Bodeninformationen im öffentlichen Straßenraum (Blindenleitsteine und markierte taktile Bodeninformationen).



Der Begriff „Barrierefreiheit“ wird in Wien weit gefasst, so gibt es z.B. auch eine Richtlinie für die Planung und Ausrüstung bestehender Treppenanlagen mit Kinderwagenrampen. Auf dem Internetportal: „www.barrierefreiestadt.wien.at“ können bauliche Barrieren in der Stadt, wie etwa Stufen, die nicht mit einer Rampe abgeschrägt sind, gemeldet

werden. Weiterhin sind dort Richtlinien und Gesetzesgrundlagen verfügbar. Im Webportal finden sich zudem eine Auflistung aller Ampelanlagen, die mit

einem akustischen Signal ausgestattet sind, sowie eine Auflistung aller Behindertenparkplätze und weitere Informationen. Ebenso sind Ansprechpartner und Kontaktadressen für Menschen mit Behinderungen verfügbar. Auf der Webseite wird auf besondere Angebote, wie z.B. „Gartenführungen für Gehörlose“, aufmerksam gemacht.

➔ Ansprechpartner:

Frau Vera Layr
Büro amtsf. Stadtrat für
Stadtentwicklung und Verkehr
Rathaus Wien
A-1082 Wien
Telefon: 00 43/140 00-8 14 20
Fax: 00 43/140 00-99-8 14 20
E-Mail: vera.layr@wien.gv.at

➔ Eckdaten:

Einwohner:
1.680.447 (Stand 2008)

Einwohner je km²:
5.922 (innere Stadt)

Jahr:
laufend seit Anfang der 90er Jahre

Linke Seite:

„Auf dem Winkel“
vor und nach Umbau

Rechte Seite:

„Heckenstraße“
vor und nach
Umgestaltung



→ **Umbaumaßnahmen im Rahmen der „Kinderstadtteilpläne“ in Unna**

Anlass:

Im Rahmen von Kinderstadtteilplänen in Unna wird auf Probleme und Handlungsbedarf zur Schulwegsicherung aufmerksam gemacht. Als Folge werden konkrete, auch bauliche Maßnahmen umgesetzt.

Beschreibung:

Die hier beschriebenen konkreten Umbaumaßnahmen basieren auf den Kinderstadtteilplänen aus Unna. Deren Erarbeitung ist gleichzeitig immer mit einer Analyse der Kinder-Nahmobilität verbunden. Unter Einbeziehung verschiedener Partner (Stadt, Schule, Polizei, Graphiker) wurden in organisationsübergreifenden Projekten und unter starker

Beteiligung der Kinder verschiedene Kinderstadtteilpläne erstellt. Die Stadt übernahm die Begleitung des Projektes und die Sponsorsuche, liefert Kartengrundlagen und Hintergrundinformationen. Die Finanzierung wird komplett durch Sponsoren bzw. Fördermittel gewährleistet.

Die Entwicklung der Kinderstadtteilpläne hat vier wesentliche Ziele:

- **Überarbeitung der veralteten Schulwegpläne**
- **Einbeziehung der Kinder in die Stadtteilgestaltung**
- **Verbesserung der Nahmobilität im Untersuchungsgebiet**
- **Sensibilisierung der Kinder für Verkehrssicherheit und Umfeld**

Die beiden konkreten Umbaumaßnahmen aus dem Stadtteil Unna-Hemmerde

zeigen, dass die Ergebnisse der Kinderbeteiligung direkt umgesetzt wurden. So wurde im Kreuzungsbereich „Auf dem Winkel/Westhemmerder Weg“ mit Pollern, Gittern und mit Hilfe eines neuen kurzen Fußweges für die Schüler eine verbesserte Querungsmöglichkeit an einer sehr unübersichtlichen Kreuzung geschaffen. Weiterhin wurden an der Bushaltestelle „Heckenstraße“ die Wertstoffcontainer entfernt, dadurch haben sich die Sichtbeziehungen für Fahrgäste/Schüler und Busfahrer deutlich verbessert.

→ **Ansprechpartner:**

Frau Patricia Reich
Mobilitätsmanagement
Kreisstadt Unna
Rathausplatz 1
59423 Unna
Telefon: 0 23 03/1 03-6 59
Fax: 0 23 03/1 03-6 76
E-Mail: Patricia.Reich@stadt-unna.de

→ **Eckdaten:**

Einwohner:
67.755 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
765

Jahr:
2006

Kosten/Finanzierung:
ca. 3.500 Euro (Umbau der Kreuzung)

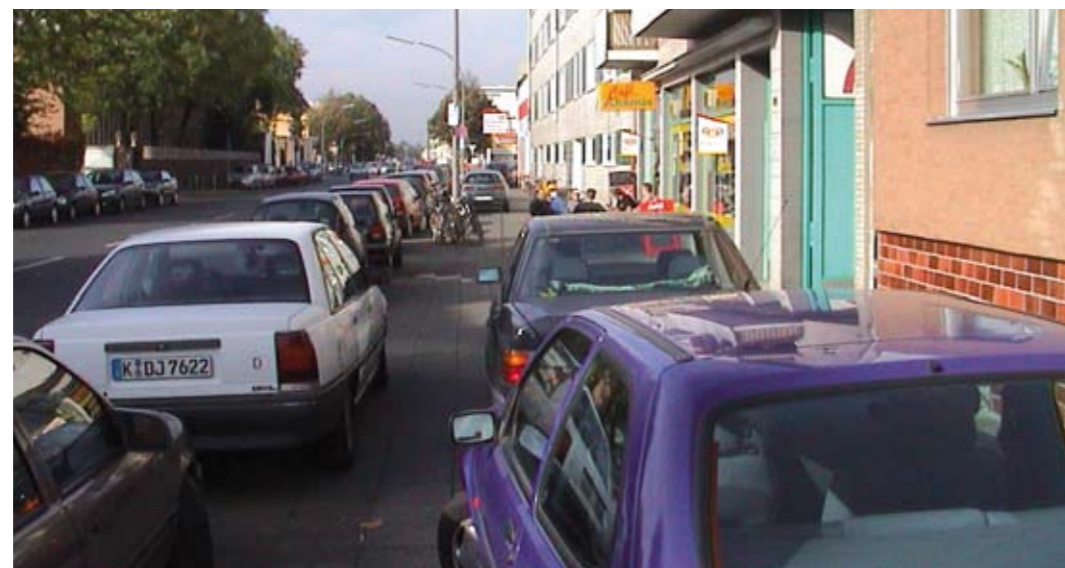


44 Platz schaffen: Re-Privatisierung des Autoparkens

→ Der Handlungsansatz 4

Insbesondere das Straßenparken hat in den Städten dazu geführt, dass auch im Wohnumfeld nur noch Restflächen für Fußgänger übrig sind.

Ohne eine zumindest partielle Verlagerung von Parken aus dem Straßenraum in andere – vornehmlich private – Stellplätze lässt sich das Leitbild „Lebensraum Stadt“ nicht verwirklichen.



→ Die Beispiele

Die folgenden Beispiele aus Düsseldorf, Unna, Krefeld und München zeigen, dass durch die Wegnahme von Parkplätzen aus dem Straßenraum die Attraktivität der Straßenräume, insbesondere durch die Schaffung größerer Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr, deutlich erhöht werden konnte.



Linke Seite:

„Klemensplatz“
vor dem Umbau

Rechte Seite:

„Klemensplatz“
nach dem Umbau



Der „Klemensplatz“ (Westseite) in Düsseldorf

Anlass:

Um für den Ortsteil Kaiserswerth einen attraktiven Eingangsbereich zu schaffen, wurde der Klemensplatz umfassend neu gestaltet. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Kaiserswerth wurde der Umbau auch von den Bürgern als vorrangig genannt.

Beschreibung:

Der Umbau der Westseite des Klemensplatzes in Düsseldorf steht im Zusammenhang mit einer großflächigeren Umgestaltung, die u.a. die Neuordnung der Stadtbahn- und Bushaltestellen umfasste.

Die Westseite des Klemensplatzes wurde vorher als Taxihalte- und Parkplatz mit elf gebührenpflichtigen Stellplätzen genutzt.

Die Verkehrsbelastung des Einbahnringes (Zufahrt zur Klemensbrücke/Alt-Kaiserswerth), der am Ende den Platz kreuzt, beträgt maximal 300 Fahrzeuge in der Spitzenstunde.

Zielsetzungen des Umbaus waren, das Entree zum Ortskern auszubilden und gleichzeitig die Verbindung zwischen dem Einkaufsbereich Klemensviertel und dem Kaiserswerther Markt zu verbessern. Realisiert wurde eine großzügige Flanierzone mit Bereichen, die zum Verweilen einladen. Der Charakter des Entrees wird durch eine großzügige dreieckige Fläche in kleinformatigem Naturstein herausgebildet. Die Fußgängerverbindung wurde mit lauffreundlichem Betonstein ausgelegt. Die fahrverkehrsfreie dreieckige Platzfläche beträgt ca. 1.000 m², umgebaut und gestaltet wurden fast 5.000 m². An den Seiten des Natursteindreiecks wurden 15 Platanen neu gepflanzt.

Das innerhalb des Natursteindreiecks liegende Stadtgrundrissrelief ist in ein Podest integriert, das als Sitzgelegenheit dient. Der oben genannte Einbahnring ist im Platzbereich auf einer Ebene mit dem Platz aufgepflastert. Die wegfallenden Parkplätze wurden an anderer Stelle neu geschaffen.

Durch die neue Platzgestaltung mit saisonaler Außengastronomie erfreut sich der Platz nun wieder reger Fequentierung von Fußgängern und Radfahrern.

Ansprechpartner:

Herr Klaus-Dieter Schmitz
Stadtverwaltung Düsseldorf
Amt für Verkehrsmanagement
Auf'm Hennekamp 45
40200 Düsseldorf
Telefon: 02 11/89-9 46 82
Fax: 02 11/89-3 46 82
E-Mail:
klausdieter.schmitz@stadt.duesseldorf.de

Eckdaten:

Einwohner:
578.326 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
2.665

Jahr:
2006

Kosten/Finanzierung:
1,45 Mio. Euro



→ Der „Platz am Ulrichswall“ in Unna

Anlass:

Auf Grund der veralteten Oberfläche entstand Bedarf für eine Erneuerung des Platzes am Ulrichswall.

Beschreibung:

Ein ehemals öffentlicher Parkplatz mit 15 ausgewiesenen Stellplätzen wurde zu einem Platz mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet. Nach der Umgestaltung verbleiben nur noch sieben Anliegerparkplätze. In ca. 100 Metern Entfernung wurden als Ersatz fünf neue Parkplätze geschaffen, drei wurden ersatzlos abgebaut. Der Bereich wurde konsequent verkehrsberuhigt (Tempo 30) – unter anderem auch für die anliegenden Altenwohnungen.

Als besondere Attraktion wurde ein blindengerechtes Stadtmodell der historischen Altstadt aufgestellt. Ebenso wurden neue Bänke aufgestellt. Gleich-



zeitig wurden auch die umliegenden Altstadtgassen zwischen Kirchplatz und Fußgängerzone mit historischem Erscheinungsbild neu gestaltet. Speziell die anliegenden Altenwohnungen erhielten so ein attraktives Umfeld mit direktem

Zugang zum Marktplatz bzw. der Fußgängerzone. Falschparken wird auf dem Platz streng kontrolliert. Der Platz wird im Rahmen der touristischen Stadtrundgänge besucht und beweist regelmäßig seine „Verweilqualität“.

→ Ansprechpartner:

Herr Wilfried Appel
Kreisstadt Unna
Rathausplatz 1
59423 Unna
Telefon: 0 23 03/1 03- 6 28
Fax: 0 23 03/1 03-6 76
E-Mail: wilfried.appel@stadt-unna.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
67.755 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
765

Jahr:
2006

Von links:

Luftaufnahme

„Platz am Behnisch Haus“
vor dem Umbau

„Platz am Behnisch Haus“
nach dem Umbau



Der „Platz am Behnisch Haus“ in Krefeld

Anlass:

Der Umbau des Platzes am Behnisch Haus wurde aus städtebaulichen Gründen angestrebt und steht im Zusammenhang mit mehreren Umbaumaßnahmen, die die Innenstadt erneuern und aufwerten.

Beschreibung:

In Krefeld wurde ein ehemaliger Parkplatz innerhalb des Straßenrings Marktstraße, Petersstraße, Lohstraße und Hirschgasse neu gestaltet. An dessen Stelle befinden sich heute das Behnisch Haus, ein Geschäfts-, Büro- und Wohnhaus, sowie attraktive Platzflächen, die u.a. von Dienstag bis Freitag für den Krefelder Stadtmarkt genutzt werden.

Das Grundstück galt mit seinem länglichen Ausmaß von 31 m x 250 m stets als schwierig zu bebauen. Umgesetzt wurde schließlich das Behnisch Haus, das wie „ein Möbel auf der langgezogenen Fläche wirkt“. Kennzeichnend hierfür sind die großzügig bemessene



Edgeschosshöhe von 5,50 m, die Durchgänge (Neue Linner Straße) sowie das Beleuchtungskonzept, das eine Platzbeleuchtung aus dem Gebäude heraus ermöglicht.

Die gesamte Platzfläche wurde überwiegend mit Betonplatten mit Natursteinvorsatz belegt. Diese „Teppichfliesen“ setzen sich auch innerhalb des Gebäudes fort. Der Grundriss des ehemaligen Stadttors (Neues Tor/Linner Tor) wurde in Originalgröße am Originalstandort durch Metallbänder im Pflaster nachgezeichnet.

Die Stadt Krefeld bzw. der Fachbereich Tiefbau verzichtete durch den Bau des Behnisch Hauses nebst neuer Platzgestaltung auf jährliche Einnahmen durch die Parkraumbewirtschaftung in Höhe von ca. 600.000 Euro. Das Behnisch Haus umfasst zwar eine Tiefgarage mit rund 400 Stellplätzen, diese ist jedoch nicht im Besitz der Stadt Krefeld.

Der Platz wird heute sehr rege genutzt und ist für den Radverkehr frei gegeben.

Ansprechpartner:

Herr Gerd Krüger
Stadtverwaltung Krefeld
Fachbereich Tiefbau
Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld
Telefon: 0 21 51/86-42 64
Fax: 0 21 51/86-42 80
E-Mail: gerd.krueger@krefeld.de

Eckdaten:

Einwohner:
236.516 (2007)

Einwohner je km²:
1.716

Jahr:
2003/2004 (Fertigstellung)

Kosten/Finanzierung:
40 Mio. Euro (Gesamtkosten Platz
und Behnisch Haus)

Linke Seite:

„Donnersberger Straße“
vor dem Umbau

„Donnersberger Straße“
nach dem Umbau

Rechte Seite:

Ein-/Ausfahrt Tiefgarage



➔ Automatische Anwohner Tiefgarage in München

Anlass:

Die Maßnahme wurde ergriffen, um auf den vorherrschenden Parkdruck auf der Donnersbergerstraße zu reagieren. In der automatischen Garage können im gleichen Volumen doppelt so viele Autos geparkt werden wie bei einer herkömmlichen Tiefgarage. Die Baukosten sind mit ca. 40.000 Euro pro Stellplatz allerdings vergleichsweise hoch. Die Stadt München konnte zur Realisierung auf ihren „Stellplatzablösetopf“ zurückgreifen und sieht das Bauprojekt als Pilotmaßnahme an.

Beschreibung:

Die Donnersbergerstraße liegt in einem Altbauviertel im Stadtteil Neuhausen und ist heute eine Tempo-30-Zone. Die Verkehrsstärke beträgt ca. 3.000 Kfz/Tag. Die Straße ist eine Wohnzubringer- und Geschäftsstraße mit beidseitiger mehrgeschossiger Bebauung aus der Gründerzeit.

Vor dem Umbau befanden sich auf dem entsprechenden Straßenabschnitt rund 150 parkende Autos; heute sind noch rund 50 Stellplätze, teilweise nur als Kurzparkzone, ausgewiesen. Durch die Verlagerung der Autos aus dem Straßenraum „unter die Erde“ konnten die Gehwege verbreitert werden und z.B. für die Gastronomie größere Außenbereiche geschaffen werden.

➔ Ansprechpartner:

Herr Ulrich Schönemann
Landeshauptstadt München
Baureferat
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: 0 89-2 33-6 14-02
Fax: 0 89-2 33-6 14-05
E-Mail:
ulrich.schoenemann@muenchen.de

➔ Eckdaten:

Einwohner:
1.311.573 (München);
Neuhausen-Nymphenburg: 82.156
(Stand 2007)

Einwohner je km²:
4.225 (München);
Neuhausen-Nymphenburg: 6.300

Jahr:
2006

Kosten/Finanzierung:
11,35 Mio. Euro (40.000 Euro/Stellplatz)

In der deutschlandweit größten automatischen Anwohner Tiefgarage können 284 Fahrzeuge geparkt werden. Im Vergleich zu einer klassischen Tiefgarage gibt es bei dieser Anlage keine Rampen, keine Ein- und Ausfahrten. Über vier Übergabekabinen an der Straßenoberfläche können die Fahrzeuge mittels Chipkarte ein- und ausgeparkt werden.

Die Garage ist den Anwohnern vorbehalten, die Gebühr beträgt monatlich 60 Euro zzgl. MwSt. Ein Ausparkvorgang dauert durchschnittlich 2:17 Minuten. Die Garage ist heute zu 100% ausgelastet. Betreiber der Garage ist die Münchner Stadttochter „Park & Ride GmbH“.

... Sicherheit zuerst: Als dauerhafte Qualitätsaufgabe

→ Der Handlungsansatz 5

Zur Förderung der Nahmobilität hat die sichere Gestaltung der Bewegungs- und Aufenthaltsflächen oberste Priorität. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es neben der Reduzierung von Unfällen, gleichzeitig die selbstständige Teilnahme aller Bevölkerungsgruppen an der Mobilität zu fördern.

Verkehrssicherheitsarbeit darf keine einmalige, punktuelle Arbeit sein, sondern muss als dauerhafte Aufgabe gesehen werden. Die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit umfasst folgende Handlungsfelder:

- Verkehrsraumgestaltung
- Verkehrsüberwachung
- Verkehrserziehung und -aufklärung
- Monitoring und Ursachenforschung



→ Die Beispiele

Die Handlungsansätze zur Ausweitung der Verkehrssicherheitsarbeit sind facettenreich und vielseitig. Gerade deshalb wird als erstes Praxisbeispiel das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“ als übergrei-

fendes koordinierendes Portal angeführt. Auch die Initiative „Krefelder Fairkehr“ zeigt die Bedeutung eines integrierten Ansatzes – in diesem Falle innerhalb einer Kommune. Das Projekt K.i.d.S. aus Hamm, eine Maßnahme aus dem Bereich Verkehrserziehung, steht für einen innovativen Ansatz.



Linke Seite:

Plan Netzwerkverbund

Rechte Seite:

„Fahrrad Detektive“ Waldbröl

Schulung VRS-Mitglieder



→ Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“



Anlass:

Ziel des Netzwerkes ist es, die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit zu unterstützen und damit insgesamt die Verkehrssicherheit zu erhöhen – immer unter dem Gesichtspunkt, sichere und eigenständige Mobilität zu fördern.

Beschreibung:

Am 09.06.2005 wurde das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im VRS“ gegründet. Bei der VRS GmbH ist seit Juli 2004 die Koordinierungsstelle eingerichtet. Seit 2008 umfasst

das Netzwerk den gesamten Regierungsbezirk Köln.

Die Netzwerkmitglieder verpflichten sich mit der Unterzeichnung einer Urkunde, folgende Ziele zu erreichen:

- Reduzierung der Verkehrsunfälle bei gleichzeitiger Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen
- Aufbau einer vernetzten Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene
- Teilnahme am Erfahrungs- und Informationsaustausch mit den anderen Netzwerkkommunen

Hauptanliegen des Netzwerkes ist die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements zur Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen. Auf kommunaler Ebene sollen die verwaltungsinternen und externen Akteure der Verkehrssicherheit und Mobilitätsent-

wicklung zusammenarbeiten und Netzwerke bilden. Eine kommunale Verkehrssicherheitsarbeit wird optimal gestaltet, wenn sie systematisch angelegt ist, die Beteiligten miteinbezieht und dauerhaft angewendet wird. Die Kommunen brauchen für diese vernetzte Verkehrssicherheit Unterstützung. Hierfür übernimmt die Koordinierungsstelle beim VRS folgende Aufgaben:

- Organisation des Informations- und Erfahrungsaustausches
- Beratung der Kommunen beim Aufbau einer vernetzten Zusammenarbeit
- Nutzbarmachung einzelner lokaler Erfahrungen für die gesamte Region
- Qualifizierung der Akteure
- Initiierung von gemeinsamen Aktionen/Maßnahmen

Mittlerweile hat das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in allen Regierungsbezirken des Landes regionale Netzwerke gegründet und Koordinierungsstellen eingerichtet. Das Netzwerk im VRS dient dabei als Vorbild. (www.verkehrssicherheit.nrw.de).

→ Ansprechpartner:

Herr Theo Jansen
Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit
c/o Verkehrsverbund Rhein Sieg GmbH
Krebsgasse 5–11
50667 Köln
Telefon: 02 21/2 08 08-7 32
Fax: 02 21/2 08 08-7 99
E-Mail: Theo.Jansen@vrsinfo.de

→ Eckdaten:

Netzwerkmitglieder:
42 Städte und Gemeinden sowie
sieben Kreise (Stand Oktober 2008)

Jahr:
seit 2004/2005

Kosten/Finanzierung:

Träger des Netzwerkes sind:

- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- Unfallkasse Nordrhein-Westfalen, Bezirksregierung Köln

Linke Seite:

„Gehwegnase“

Neue Querungsanlage

Rechte Seite:

Leitfigur „Freddy Fair“



58

→ Initiative „Krefelder Fairkehr“

Anlass:

In den 90er Jahren hatte Krefeld sehr hohe Unfallzahlen mit Kinderbeteiligung zu verzeichnen. Als Lösungsansatz entstand infolge einer detaillierten wissenschaftlichen Untersuchung (durchgeführt von der Universität Bochum, gefördert von der Stiftung für Kriminalprävention) die Initiative „Krefelder Fairkehr“.

Beschreibung:

Auf Grundlage der Unfallanalysen und eines Handlungskonzepts werden in Krefeld auf vier Handlungsfeldern in vier Arbeitsgruppen interdisziplinär umfassende Maßnahmen zur Erhöhung der Kinderverkehrssicherheit durchgeführt. Beteiligt daran sind verschiedene Fachbereiche der Stadt, die Verkehrswacht sowie die Polizei der Stadt.

Im Handlungsfeld „Überwachung und Ahndung“ werden z.B. die Kontrollen des ruhenden Verkehrs verstärkt, insbesondere vor Schulen.

Aus dem Handlungsfeld „Bau- und Verkehrstechnik“ sind beispielhaft folgende Maßnahmen zu nennen:

- Schaffung von zusätzlichen Querungen
- Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, z.B. einseitige Einengung, sog. „Gehwegnase“
- Überplanung der besonders gefährlichen Straßenzüge „Gladbacher Straße“ und „Kölner Straße“ (geplant) – dabei Einrichtung von je drei zusätzlichen Ampelanlagen
- Schaffung von zusätzlichen Radfahrwegen
- Markierung von Radfahreraufstellflächen

Im Handlungsfeld „Verkehrserziehung und -sicherheitsberatung“ arbeiten Stadt, Schulen und Polizei zusammen. Zielgruppen sind Grundschüler und Schüler weiterführender Schulen. Beispielsweise werden Schulwegpläne und für die älteren Schüler spezifische Schulradwegepläne entwickelt.

Besonders hervorzuheben ist die Öffentlichkeitsarbeit als viertes Handlungsfeld. Als Leitfigur für das gesamte Projekt wurde „Freddy Fair“ entwickelt. Im Rahmen von „Fairkehr“ wurden Kino- und Hörfunkspots sowie eine Filmdokumentation entwickelt, ebenso ein eigenes Theaterstück. Flyer, Plakate, Aufkleber etc. sowie der Internetauftritt „www.krefelder-fairkehr.de“ runden die Öffentlichkeitsarbeit ab.

1999 wurde als Ziel eine Unfallreduktion bis 2004 um 30% angestrebt. Dieses Ziel wurde inzwischen sogar übertroffen. Einschließlich 2007 wurde eine Unfallreduktion von über 30% erreicht!

59

→ Ansprechpartner:

Herr Egon Traxler
Herr Michael Hülsmann
Stadtverwaltung Krefeld
Fachbereich Tiefbau
Konrad-Adenauer-Platz 1
47792 Krefeld
Telefon: 0 21 51/86 42 57
Fax: 0 21 51/86 42 80
E-Mail: egon.traxler@krefeld.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
236.516 (2007)

Einwohner je km²:
1.716

Jahr:
seit Ende der 90er Jahre bis heute

Kosten/Finanzierung:
Gesamtaufwendungen 1999–2007:
ca. 2,5 Mio. Euro
(inklusive Landeszuwendungen
in Höhe von ca. 1 Mio. Euro)

Linke Seite:

„K.i.d.S. Führerschein“

Rechte Seite:

Verkehrserziehung
im Unterricht



60

→ Projekt K.i.d.S. (Kinder in der Stadt) in Hamm

Anlass:

Während in den Grundschulen die Verkehrserziehung fest im Lehrplan verankert ist, gibt es landesweit erhebliche Defizite in den weiterführenden Schulen und in den Kindergärten. Angeregt durch die Kinderunfalluntersuchung (2002) wurde daher in Hamm das Projekt K.i.d.S. (Kinder in der Stadt) ins Leben gerufen.

Beschreibung:

Ziel des K.i.d.S.-Projektes ist die Etablierung einer durchgängigen Verkehrserziehung vom Vorschulalter bis zur Sekundarstufe I. Dieses Ziel soll durch

koordinierte Projektbausteine für die einzelnen Altersgruppen sowie durch die Verknüpfung der bestehenden Verkehrserziehungsarbeit und deren modellhafte Weiterentwicklung zu einem einheitlichen Verkehrserziehungskonzept erreicht werden.

Zu diesem Konzept wurden zahlreiche Arbeitshilfen entwickelt, mit denen die Pädagogen die zusätzlichen Aufgaben effektiv wahrnehmen können. Die Schulen werden von der Schulbehörde mit umfangreichen Materialien (Lehrerhandbuch, Pläne, Gutscheine, DVDs und Videos) versorgt. Gegenwärtig befindet sich auch eine Homepage im Aufbau, auf der alle Materialien kostenfrei zum Download eingestellt werden.

Verschiedene Arbeitsgruppen verleihen K.i.d.S. Struktur, Inhalt und Form, so dass die folgenden Module zu einem Gesamtkonzept zusammengefügt werden können:

- Modul A: 3–6 Jahre (Kindergarten/KiTa)
- Modul B: 6–10 Jahre (Grundschule)
- Modul C: 10–14 Jahre (Haupt-, Förder-, weiterführende Schule)
- Modul D: 15–16 Jahre (weiterführende Schule)

Die erfolgreiche Teilnahme an den verschiedenen Stufen des Projektes wird im so genannten „K.i.d.S.-Führerschein“ dokumentiert.

Die Stiftung Kriminalprävention belegt in ihrer fünfjährigen Evaluation für Hamm einen Rückgang der Unfälle mit aktiver Kinderbeteiligung um ca. 30%.

61

→ Ansprechpartner:

Frau Cornelia Winkelmann
Stadt Hamm
Technisches Rathaus
Gustav-Heinemann-Str. 10
59065 Hamm
Telefon: 0 23 81/17-41 17
Fax: 0 23 81/17-29 62
E-Mail: Winkelmann@stadt.hamm.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
183.065 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
809

Jahr:
laufend seit 2004

Kosten/Finanzierung:
ca. 2.000 Euro jährlich



Verkehrsplanung: Mitreden, Mitteilen, Mitgestalten

Der Handlungsansatz 6

Die Rolle der Kommunikation in der Stadt- und Verkehrsplanung wird auch heute immer noch stark unterschätzt und demzufolge nicht wirksam eingesetzt. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung sind insbesondere neue Formen der Kommunikation und innovative Modelle kooperativer, bürgerschaftlicher Mitwirkung erforderlich. Welche Prozessform zur Anwendung kommt, richtet sich nach den ortsspezifischen Bedingungen und muss im Einzelfall entschieden werden.



Neben der Partizipation ist insbesondere auch die Kooperation zwischen verschiedenen Akteuren in der Stadt, aber auch zwischen öffentlicher und privater Hand von höchster Bedeutung.



Die Beispiele

Die im Folgenden erläuterten Beispiele zeigen drei unterschiedliche Facetten der kooperativen Verkehrsplanung. Beim Kinderzebrastreifen-Projekt in Köln geht es um eine innovative Planungsbeteiligung von Schulkindern; die „Kölner Straße“ in Düsseldorf steht für eine Leitbildentwicklung unter Beteiligung verschiedener städtischer Akteure, die einen Straßenumbau im Sinne der „Nahmobilität“ erst möglich machte. Die „Wörthstraße“ ist ein Beispiel für kooperative Planung von privaten und öffentlichen Akteuren,

zeigt aber auch, wie private Investitionen ein Impuls für (öffentliche) Umbaumaßnahmen in der Umgebung sind. Ein weiteres innovatives Beispiel für diesen Handlungsansatz ist die „Mobile Bürgerversammlung“ aus Nürnberg. Unter Leitung des Oberbürgermeisters Maly werden seit 2002 jährlich fünf „Mobile Bürgerversammlungen“ organisiert, die verschiedene Stadtteile der Stadt Nürnberg per Fahrrad erkunden. Der OB erzielt hiermit Bürgernähe und zeigt gleichzeitig die Vorteile des Fahrrads als Stadtverkehrsmittel auf. (Kontakt: Michael Ruf, frank.juelich@stadt.nuernberg.de)





→ Kinderzebrastreifen-Projekt in Köln

Anlass:

In Köln ist an mehreren Stellen der Abbau von Signalanlagen geplant. In der Folge sollen andere Verkehrsanlagen wie Kreisverkehre oder Fußgängerüber-



wege entstehen. Zur Umgestaltung eines Knotenpunktes wurden Kinder an der Planung beteiligt.

Beschreibung:

Bei der Planung der neuen Fußgängerüberwege (FGÜ) am Kreuzungsbereich „Zugweg/Rolandstraße“ in Köln wurden Grundschul Kinder miteinbezogen. Gefördert wurde das Beteiligungsprojekt vom ADAC Verkehrssicherheitskreis in NRW (VSK).

Die Kinderbeteiligung wurde an einem zweitägigen Workshop in der Schule durchgeführt. Zu Beginn besichtigten die Kinder die Umgebung und analysierten Probleme in ihrer näheren Umgebung

anhand von Kartenmaterial. Anschließend malten sie ihre Vorstellung von der optimalen Gestaltung eines Zebrastreifens auf und fügten diese zu Gruppenvorschlägen zusammen. Am zweiten Workshoptag wurden die Vorschläge der Kinder weiter konkretisiert und als Modell nachgebaut. Häufige Elemente der Skizzen und Modelle der Kinder waren z.B.:

- Regenbogen mit Schriftzug „Zebrastreifen“ über der Fahrbahn, ggf. beleuchtet
- Farbige Markierungen (bunte Füße) auf Gehweg unmittelbar vor FGÜ
- Piktogramm und/oder besondere Markierung vor FGÜ
- Leuchtende oder reflektierende Poller, um Parken zu verhindern

Die Ergebnisse der Workshops wurden bei der Planung und Gestaltung der Fußgängerüberwege berücksichtigt. Seitens der Stadt Köln wurden bereits die Markierungen der „Kinderfüße“ durchgeführt, die Anbringung von Regenbogen ist vorgesehen.

→ Ansprechpartner:

Herr Hartmut Minijoth
ADAC Nordrhein e.V.
Verkehr und Umwelt
50963 Köln
Telefon: 02 21/47 27-6 25
Fax 02 21/47 27 27-6 25
E-Mail: hartmut.minijoth@nrh.adac.de

Einwohner:

1.025.094 (Köln),
Innenstadt: 128.758 (Stand 2007)

→ Eckdaten:

Einwohner je km²:
2.457 (Köln),
Innenstadt: 7.851

Jahr:
2008

Kosten/Finanzierung:
Finanzierung durch ADAC (Workshop);
Stadt Köln (bauliche Umsetzung)

Linke Seite:

Schaubild
„Verkehrsforum“

„Kölner Straße“
vor Umbau

Rechte Seite:

„Kölner Straße“
nach Umbau



→ Verkehrsforum zur „Kölner Straße“ in Düsseldorf

Anlass:

Nach Fertigstellung der U-Bahn-Strecke zwischen Oberbilck und Wersten konnte der entsprechende Straßenabschnitt „Kölner Straße“ mit geänderter Flächenverfügbarkeit neu geplant werden. Aufgrund unterschiedlicher Nutzeransprüche wurde in einem vorgeschalteten Moderationsverfahren ein Leitbild entwickelt. Ermöglicht wurde dies durch das Handlungsprogramm „Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf“.

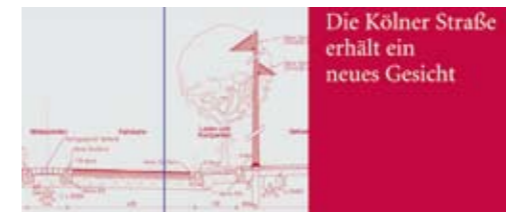
Beschreibung:

Die „Kölner Straße“ prägt als zentrale Wohn- und Geschäftsstraße den Stadtteil Oberbilck in Düsseldorf. Im Rahmen des Moderationsverfahrens zum Umbau der „Kölner Straße“ wurde ein Verkehrsforum aus verschiedenen Akteuren eingerichtet. Ziele dieses Verkehrsforums waren:

- die Öffentlichkeit direkt in den Ideen- und Entwurfsprozess mit einzubeziehen
- alle Meinungen und Standpunkte der verschiedenen Dialogpartner in einen Raum zu bringen,
- einen offenen Gedankenaustausch zwischen Planung, Politik und Bürgerschaft zu ermöglichen,
- Grundlagen (Rahmenbedingungen, Maßgaben und Maßnahmen der Neugestaltung) einvernehmlich zu klären.
- Als Ergebnis des Verkehrsforums konnte ein einheitliches „Leitziel“ definiert werden, das als Grundlage für die tatsächlichen Planungen verwendet wurde.

Bei der Straßengestaltung konnte schließlich ein zweistreifiger Ausbau mit überbreiten Fahrspuren und Gehwegbreiten von mindestens 4,00 Meter realisiert werden. Als Gehwegbelag wurde ein besonders pflegeleichtes Betonsteinpflaster verwendet.

Heute sind die meisten Anlieger mit dem Ergebnis des Umbaus der „Kölner Straße“ sehr zufrieden. Diese Einschätzung findet sich auch in der örtlichen Presse wieder.



→ Ansprechpartner:

Herr Franz Linder
P3 Agentur für
Kommunikation und Mobilität
Breite Straße 161–167
50667 Köln
Telefon: 02 21/2 08 94-12
Fax: 02 21/2 08 94-12
E-Mail: f.linder@p3-agentur.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
578.326 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
2.665

Jahr:
2004 (Fertigstellung des Umbaus)

Linke Seite:

„Wörthstraße“
vor Umbau

Rechte Seite:

„Wörthstraße“
nach Umbau



68

→ Die „Wörthstraße“ in Oberhausen

Anlass:

Der Anlass für den Umbau war der Neubau eines Sparkassengebäudes der Sparkasse in Oberhausen.

Beschreibung:

An der „Wörthstraße“ in Oberhausen wurde ein neues Sparkassengebäude errichtet. Der Neubau stellt in der Alt-Oberhausener Innenstadt einen Solitär dar, der ein unmittelbares, gestaltetes Umfeld (Funktions- und Grünflächen) beinhaltet. Schnell wurde klar, dass es hier einen gestalterisch und funktional gelungenen Übergang von den privaten Vorflächen zum öffentlichen Raum geben muss. Ab diesem Zeitpunkt wurde unter Beteiligung der Verkehrs- und der städtebaulichen Planung gemeinsam mit den Architekten und Landschaftsplanern der Sparkasse eine aufwendige Abstimmung durchgeführt.

Der Erfolg dieser Abstimmung kommt in der erreichten einheitlichen und durchgängigen Gestaltung der privaten und



öffentlichen Flächen zum Ausdruck. Die Flächen rund um das Gebäude haben durch die (gemeinsamen) Umgestaltungen eine Aufwertung erfahren, nicht nur durch die Gehweg- und Grünflächen, sondern auch durch eine sparkassen-eigene Außengastronomie, die auch der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

Der Umbau hatte weitere „nahmobili-tätsfreundliche“ Umgestaltungen in der direkten Umgebung zur Folge.

Zur Aufwertung der fußläufigen Bereiche wurde die Fahrbahnbreite der „Wörthstraße“ u.a. im Verlauf der kreuzenden Fußgängerzone „Marktstraße“ reduziert. Der unmittelbar anschließende Gehwegbereich zwischen neuer Haltestelle und Fußgängerzone wurde ebenfalls fußgängerfreundlich verbreitert. Erstmals wurden in diesem Abschnitt auf der Fahrbahn Angebotsstreifen markiert.

69

→ Ansprechpartner:

Herr Dieter Baum
Stadt Oberhausen
Technisches Rathaus
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
Telefon: 02 08-8 25-25 92
Fax: 02 08 / 8 25 - 52 60
E-Mail: dieter.baum@oberhausen.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
217.108 (Stand 2007)

Einwohner je km²:
2.818

Jahr:
2008 (Fertigstellung)

Kosten/Finanzierung:
ca. 550.000 Euro
(für die gesamte Maßnahme:
Wörth- und Havensteinstraße)



Nahmobilität als System: Viele Wege zum „großen Ganzen“

Der Handlungsansatz 7

Die vorgestellten Handlungsansätze stellen lediglich einen Ausschnitt aus dem Spektrum zur Förderung der Nahmobilität dar. Nahmobilität ist als ganzheitlicher Förderansatz zu verstehen, der sich auf die Bereiche Infrastruktur, Kommunikation und Service bezieht und Nahversorgung sowie Naherholung als weitere Grundprinzipien mit einschließt.

Die Abbildung „Nahmobilität als System“ (rechte Seite) wurde im Rahmen des Praxisworkshops überarbeitet. Sie verdeutlicht den Systemgedanken der Nahmobilitätsförderungen.

Die Beispiele

„Nahmobilität im Lebensraum Stadt“ ist ein Leitbild, welches in erster Linie einen gewünschten Zukunftszustand darstellt. Die Städte „Kopenhagen“ und „London“ haben Wege in Richtung dieses Leitbildes eingeschlagen. Ausgewählt wurden sie als Beispiele, weil im Sinne von „Nahmobilität als System“ Maßnahmen auf verschiedenen Handlungsebenen ergriffen wurden. Zudem hoffen wir, Ihnen mit diesen Beispielen außerhalb des üblichen Rahmens ggf. auch neue Anregungen geben zu können.



Rechte Seite:
Wohngebiet am Nordkanal in Viersen (Planung)

Als Beispiel aus NRW kann das geplante Wohngebiet „Am Nordkanal“ in der Stadt Viersen genannt werden. Allein die Lage des Wohngebietes ist unter Nahmobilitätsgesichtspunkten günstig, fußläufig kann die Innenstadt erreicht werden, in unmittelbarer Nähe liegt der Bahnhof, zu dem ein neuer aufwendiger

Zugang (Durchstich) geschaffen wird. Die Gestaltqualität entspricht mit breiten Gehwegen, Grün- und Wasserflächen vielen Kriterien der Nahmobilität. Entlang des Nordkanals führt ein überregionaler Radweg von Neuss bis Venlo. (Kontakt: Herr Kuroпка, Stadt Viersen, m.kuroпка@eg-viersen.de)





→ Kopenhagen

Anlass:

Radverkehrsförderung hat in Kopenhagen eine lange Tradition. Im Rahmen der Zielsetzung, Eco-Metropole 2015 zu werden, erhält der Rad- und Fußverkehr weitere Bedeutung.



Beschreibung:

In Kopenhagen befinden sich heute 332 km Radwege entlang der Hauptstraßen mit

einer Standardbreite von 2,5 m, weitere 50 km sind in Planung. Als zweite Kategorie gibt es ein Netz an „Velorouten“, die überwiegend durch Parks und auf Nebenstraßen geführt werden. Diese Wege sind oft mit einem Fußweg kombiniert und haben dann insgesamt eine Breite von 6,5 m (4 m Radweg, 2 m Fußweg, 0,5 m Trennstreifen). Um Lücken im Netz

zu schließen, wurden in den letzten Jahren auch Großprojekte realisiert, wie eine Fuß- und Radverkehrsbrücke über eine Hauptstraße und eine Brücke am Hafen.

Gut ausgestattet ist auch die Stadtverwaltung: Drei Planer kümmern sich dort ausschließlich um den Radverkehr.

Mit den sog. 100 „Bycykler“-Stationen bietet Kopenhagen einen ganz besonderen Service: Leihräder können dort kostenlos gegen ein Pfand von 20 Kronen entliehen werden. Weitere Stationen sind derzeit in Planung.

Auch im Bereich Kommunikation sind in Kopenhagen viele Maßnahmen zu nennen, z.B. ein zweijährlicher „Fahrradreport“, der aktuell über die Länge der Radwege, die Zufriedenheit der Radfahrer etc. berichtet. Seit 01.09.2008 sind in der Stadtverwaltung zwei neue Mitarbeiter eingestellt, die sich ausschließlich um Fahrradkommunikation kümmern.

In Zukunft soll (auch) dem Fußgängerverkehr mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden: Hierfür wurde erstmals ein Fußgänger-Strategie-Plan entwickelt. Zudem wurde das Ziel festgesetzt, dass im Jahr 2015 90% der Bevölkerung innerhalb von 15 Minuten zu Fuß einen Park oder ein Schwimmbad bzw. einen See erreichen können.

→ Ansprechpartner:

Herr Niels Jensen
Stadt Kopenhagen
Verkehrsplanung
Telefon: 00 45/33 66-35 69
E-Mail: niejen@tmf.kk.dk

→ Eckdaten:

Einwohner:
509.861 (Stand 2008)

Einwohner je km²:
5.777

Kosten/Finanzierung:
10 Mio. Euro jährlich
für Fahrradinfrastruktur

Linke Seite:

„Farringdon Road“
vor Umbau

Rechte Seite:

„Farringdon Road“
nach Umbau



→ London

Anlass:

Ziel Londons ist es, im Jahr 2015 die Fußgängermetropole Europas zu werden.

Beschreibung:

Bereits heute verfügt London über 500 km vorbildliche Fußwege im „Strategic Walk Network“ (SWN). Dieses umfasst sechs Rundrouten, die gesondert ausgeschildert, teilweise durch Markierungen und Bepflasterung im Gehweg integriert und in umfangreichen Karten- und Informationsmaterialien ausgewiesen sind. Die sechs Routen sind im Stadtgebiet verteilt, ein Beispiel ist der „Jubilee Walk“, der sich auf den zentralen Bereich bezieht. Die Routen sind zum einen für Touristen konzipiert, geben aber auch Einwohnern Orientierung und garantiere

ren ihnen entsprechende Infrastruktur auf hohem Niveau. Durch die entlang der Routen installierten Informationsstationen geben sie zudem eine Orientierungsmöglichkeit. Die Informations tafeln sind barrierefrei gestaltet und bieten sowohl Rollstuhlfahrern (Höhe der angebrachten Tafeln) als auch Blinden (taktile Elemente) Zugangsmöglichkeiten.

Das SWN soll bis 2015 weitere Routen beinhalten und sich dann insgesamt auf rund 1.000 km erstrecken.

In zahlreichen Bauprojekten wurde bereits in den vergangenen Jahren beim Umbau von Wohn- und Geschäftsstraßen oder auch Unterführungen auf eine fußgängerfreundliche Gestaltung geachtet. Für die Fußgängerinfrastruktur wurden hohe Qualitätsstandards festgelegt. Im Rahmen eines neu entwickelten Audit-Systems wird die Londoner Infrastruktur systematisch überprüft.

Besonders viel Wert wird in London auf Kommunikation und Werbung gelegt. Auf der Internetseite <http://www.walk-london.org.uk/> werden ausführliche Informationen für Fußgänger in London bereitgehalten. Hervorzuheben sind auch die sog. „Walking Events“, die als Werbung für das Zufußgehen organisiert werden und insbesondere auch bisherige Nicht-Fußgänger ansprechen sollen.

→ Ansprechpartner:

Herr Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach
Bergische Universität Wuppertal
Fachbereich Bauingenieurwesen
Pauluskirchstraße 7
42285 Wuppertal
Telefon: 02 02/4 39-40 87
Fax: 02 02/4 39-40 88
E-Mail: jgerlach@uni-wuppertal.de

→ Eckdaten:

Einwohner:
7.512.400 (Stadt London, Stand 2006)

Einwohner je km²:
4.758

Jahr:
Bis 2012 soll das Projekt abgeschlossen sein.

Kosten/Finanzierung jährlich:
1 Mio. Pfund für das strategische Fußgängernetzwerk,
15 Mio. Pfund Investitionsmittel in Fußgängerverkehrsflächen





→ Zu guter Letzt

Die individuelle Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit anderen nicht motorisierten Verkehrsmitteln stellt heute im Binnenverkehr der Städte, für einzelne Verkehrszwecke und für einige Bevölkerungsgruppen den signifikanten Anteil am Verkehrsaufkommen dar. Allein dies wäre schon ein Grund zur stärkeren Förderung des bisher in seiner Gänze vernachlässigten Konzepts der Nahmobilität. Doch die Nahmobilität bringt darüber hinaus noch eine Reihe spezifischer Vorteile mit sich, die angesichts der aktuellen Entwicklungen immer relevanter werden.

Sie ist die umwelt- und klimafreundlichste Fortbewegungsart, was vor dem Hintergrund der aktuellen Klima- wie auch Feinstaubdiskussion weiter an Bedeutung gewinnt. Eine gezielte Förderung im Sinne einer komfortabel dimensionierten, sicheren Infrastruktur würde einen unschätzbaren Beitrag zu den Themen Urbanität, Klima, Energiesparen und schließlich Gesundheit leisten. Im Gegenzug könnte auf sehr viele lokale Klima-Aktionsprogramme verzichtet werden.

Die Nahmobilität entspricht in besonderer Weise den Anforderungen und Mobilitätsbedürfnissen von älteren Menschen, die das Gesicht der Gesellschaft aufgrund des demografischen Wandels immer stärker prägen.

Nicht zuletzt sind attraktive Stadträume ganz im Sinne des Leitbildes „Stadt als Lebensraum“ bereits heute bedeutsame Standortfaktoren – gerade im sich verschärfenden Wettbewerb zwischen den Städten um Einwohner und Unternehmen.

Nahmobilität funktioniert nur, wenn städtebauliche Aspekte und Verkehrsplanungen verzahnt ineinandergreifen. Erst dann werden die Vorteile der Nahmobilität, insbesondere die Realisierung von Naherholung, Nahversorgung sowie von Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit, für die Menschen erlebbar. Voraussetzung ist jedoch eine qualitätsvolle städtebaulich-verkehrliche Infrastruktur, die attraktive und nutzeradäquate Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für das Zufußgehen, das Radfahren und andere Bewegungsarten bereitstellt.

In unserer Broschüre haben wir bewusst den Schwerpunkt auf die Darstellung positiver Beispiele gelegt. Wir wollen Mut machen und Handlungsoptionen für die kommunale Praxis aufzeigen. Deshalb haben wir Städte und Gemeinden unterschiedlicher Größenordnung und Einwohnerdichten gesucht, die beispielhaft für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen zur Nahmobilität stehen. Das breite Spektrum verdeutlicht, dass es oft auch kleine, weniger spektakuläre Aktionen sind, die zum Ziel führen. Um

die Bandbreite an Möglichkeiten abzurunden, haben wir mit London, Houten, Kopenhagen und Wien bewusst auch Beispiele und Handlungsansätze aus dem benachbarten Ausland aufgegriffen.

Wir hoffen, wir konnten Ihnen mit dieser Broschüre zeigen, was wir „konkret“ unter dem Leitbild „Nahmobilität im Lebensraum Stadt“ verstehen.


Auch in Zukunft wollen wir Impulsgeber und Vorreiter bei der Umsetzung dieses Leitbildes sein. Gleichzeitig sind wir stets an einem AGFS-übergreifenden Fachdialog mit allen Institutionen und Personen interessiert, denen Nahmobilität am Herzen liegt – auch um voneinander zu lernen. Insofern freuen wir uns auch auf Ihre Beispiele.

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




Geschäftsführer Dipl.-Ing. Harald Hilgers
Konrad-Adenauer-Platz 17, 47803 Krefeld
www.fahrradfreundlich.nrw.de
info@fahrradfreundlich.nrw.de


Mit freundlicher Unterstützung von:

Ministerium für
Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen 
www.mbv.nrw.de

Konzeption, Text und Gestaltung:

 P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln
www.p3-agentur.de

Fachliche Begleitung:

 Planerbüro Südstadt, Köln
www.planerbuero-suedstadt.de

1. Auflage
November 2008

Bildverzeichnis:

Titel	Bildagentur F1		
Seite 1	P3 Agentur		
Seite 2/3	Bildagentur F1		
Seite 4 /5	Bildagentur F1		
Seite 6/7	Bildagentur F1		
Seite 8/9	Bildagentur F1		
Seite 10/11	Roermonderplatz	Stadt Kevelaer	
Seite 12	Platz amStern_vorher	Stadt Brühl	
Seite 13	Platz amStern_nachher1+2	Universität Wuppertal	
Seite 14/15	Königstraße	Stadt Bocholt	
Seite 16/17	Kamper Acker	Stadt Düsseldorf	
Seite 18/19	Friedrichstr	Stadt Bonn	
Seite 20/21	Hospeltstraße	P3 Agentur	
Seite 22/23	Bildagentur F1		
Seite 24	Houten_, rechts	Gemeinde Houten	
Seite 24	Dülmen_, links	Stadt Dülmen	
Seite 25	Houten_Radweg, links	P3 Agentur	
Seite 25	Houten_Radweg, rechts	Gemeinde Houten	
Seite 26/27	Muenster	Stadt Münster	
Seite 28/29	Coesfeld	Stadt Coesfeld	
Seite 30	Kempen	Stadt Kempen	
Seite 31	Leverkusen	Stadt Leverkusen	
Seite 32/33	Willich_Bruecke	Stadt Willich	
Seite 34/35	Bildagentur F1		
Seite 36	Bildagentur F1, links		
Seite 36	P3 Agentur, rechts		
Seite 37	Bildagentur F1		
Seite 38/39	Marbacher Weg	Stadt Marburg	
Seite 40/41	Wien	Stadt Wien	
Seite 42/43	Unna		Stadt Unna
Seite 44	Bildagentur F1, oben		
Seite 44	P3 Agentur, unten		
Seite 45	Bildagentur F1		
Seite 46/47	Klemensplatz		Stadt Düsseldorf
Seite 48/49	Ulrichswall		Stadt Unna
Seite 50/51	Krefeld		Stadt Krefeld
Seite 52	Donnersbergerstraße, links		Stadt München
Seite 52	Donnersbergerstraße, rechts		A. Schulz, München
Seite 53	Donnersbergerstraße_Einfahrt		Fa. Wöhr GmbH
Seite 54/55	Bildagentur F1		
Seite 56/57	Netzwerk VRS		VRS-Netzwerk
Seite 58/59	Krefeld		Stadt Krefeld
Seite 60/61	Hamm_Kids1		Stadt Hamm
Seite 62	Bildagentur F1		
Seite 63	Bildagentur F1, oben links		
Seite 63	Bürgermeister Maly, oben rechts		Stadt Nürnberg
Seite 63	KölnADAC_FGÜ, unten links		P3 Agentur
Seite 63	Beteiligung, unten rechts		Stadt Unna
Seite 64/65	KölnADAC_FGÜ		P3 Agentur
Seite 66/67	Kölner Str		P3 Agentur
Seite 68/69	Wörthstraße		Stadt Oberhausen
Seite 70	Dänemark		Tine Harden
Seite 71	P3 Agentur, unten		
Seite 71	Stadt Viersen, unten		
Seite 72	Kopenhagen		TineHarden
Seite 73	Kopenhagen		Thomas Krag
Seite 74/75	Farringdon Road / Cowcross Street		Transport for London
Seite 75	Walk London, unten		http://www.walklondon.org.uk/
Seite 76/77	Bildagentur F1		

