

Thesen zur Wiederentdeckung der Nahmobilität

Präambel

Derzeit geht es für Planerinnen und Planer darum, sich auch mental von den Traditionen eines lang andauernden Städte- und Verkehrswachstums zu lösen. Stattdessen gilt es, die vielen kleinen Innovationen für Wandel ohne Wachstum kreativ zusammenzuführen. „Nicht immer mehr vom gleichen, sondern wenig vom anderen und dies in hoher Qualität. Die Bestände neu zu nutzen, ist der eigentliche Auftrag“¹.

Nahmobilität konzentriert sich auf kurze Wege, auf die Bereitstellung von Gelegenheiten und Angeboten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder im Ortsteil auszuüben. Die damit verbundenen Strategien beziehen sich v.a. auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten, berücksichtigen aber in ihrer Verknüpfung letztendlich alle Verkehrsträger.²

1. TRENDWENDE ZU MEHR NAHMOBILITÄT IN GROBSTÄDTEN

Jahrzehntelang hat die Nahmobilität im gesellschaftlichen Wandel an Bedeutung verloren. Etwa seit dem Jahr 2000 zeigen jedoch immer mehr Erkenntnisse der Mobilitätsforschung (zuletzt aus der MID 2008), dass das lang anhaltende Entfernungswachstum gebremst wurde und der Anteil der Fahrradnutzung und des Gehens an der Zahl der Wege wieder zunimmt. Der Nahraum und das Quartier gewinnen wieder an Bedeutung. Ein späterer Führerscheinwerb, ein geringerer Pkw-Besitz, niedrigere Pkw-Fahrleistungen und ein insgesamt zunehmend multimodales Verkehrsverhalten sind zumindest bei den jüngeren Bevölkerungsgruppen in vielen Großstädten zu erkennen. Dieses Verhalten der Trendsettergruppe kann sich auch auf andere Räume und Gruppen ausweiten.

2. NAHMOBILITÄT UND SUBURBANER RAUM – EIN WIDERSPRUCH?

Für viele Haushalte ist das Wohnen im suburbanen Raum bei gleichzeitiger Teilhabe am wirtschaftlichen und kulturellen Leben größerer Städte und Metropolen gelebte Realität. Die räumliche Ausdifferenzierung zwischen Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Freizeit und Konsum führt zu langen Pendlerwegen im Alltag und macht die tägliche Fahrt mit dem Pkw häufig zur Selbstverständlichkeit. Allerdings scheinen in den letzten Jahren die Suburbanisierungsprozesse aufs Erste gebremst zu sein, in einzelnen Fällen laufen Reurbanisierung und Suburbanisierung sogar parallel. Trotz allem müssen sich Planerinnen und Planer auch mit diesen Patchwork-Siedlungsstrukturen auseinandersetzen. Nahmobilität im suburbanen Raum muss sich v.a. anhand einer integrierten Standortplanung, einer verstärkten Intermodalität und Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie hohen Gestaltungsansprüchen auszeichnen.

3. NAHMOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

Im ländlichen Raum³ ist die in Großstädten erkennbare Trendwende jedoch (noch) nicht zu erkennen. Hier umfasst das Alltagsleben weit verstreute Orte, die durch schnelle Straßen und hohen Pkw-Besitz verbunden sind. Der an-

¹ K. Ganser, Abschlussausstellung der IBA Emscherpark 1999

² Vgl. Definitionsansatz des FGSV-AK Nahmobilität 2013

³ Gebiete, in denen dörfliche und kleinstädtische Siedlungsstrukturen vorherrschen und die durch eine relative geringe Bevölkerungsdichte gekennzeichnet sind.

haltende Trend zur Ausdünnung und Konzentration der wohnungsnahen Infrastruktur zeigt allerdings gerade für das Thema Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge einen besonderen Handlungsbedarf im ländlichen Raum auf. Dabei sind durchaus Potenziale in Klein- und Mittelstädten für Nahmobilitätskonzepte vorhanden. Auch von kleinstädtischen, ländlichen Strukturen gibt es ermutigende (wenn auch noch weitgehend unbekannte) Erfahrungen mit der Erhaltung lebendiger Zentren und attraktiver Nahmobilitätsangebote – gerade auch mit flexiblen Bedienformen für Menschen ohne eigenes Auto (v.a. ältere Personen, Jugendliche).

4. **ALLTÄGLICHER WECHSEL VON NAH- UND AUTOMOBILITÄT**

In vielen Fällen findet täglich ein Wechsel von Nahmobilität zu Fuß oder mit dem Rad und Fernmobilität mit Auto, Bus oder Bahn statt. Ist man als Pendler morgens und nachmittags möglicherweise über weitere Entfernungen zwingend mit dem Pkw unterwegs, kann trotzdem der Weg zum Kindergarten, zum Einkauf oder zu Freunden im Ort von kurzen, fahrrad- und fußtauglichen Wegen geprägt sein. Diese Gleichzeitigkeit von Nah- und Automobilität eröffnet Möglichkeiten, dem Einzelnen die Zeit- und Kostenfaktoren sowie Lebensqualitäten der Nahmobilität besser zu verdeutlichen.

5. **ALLTAGSMOBILITÄT IST NAHMOBILITÄT**

Nahmobilität und nicht Fernmobilität macht weiterhin die Mehrzahl der Wege im Alltag der Bevölkerung aus. Mehr als die Hälfte der Wege ist kürzer als 5 km. Auch vergleichsweise kostengünstige Programme für bessere Radverkehrsbedingungen und angenehmeren Aufenthalt im öffentlichen Raum genießen hohe Popularität. Es gibt aus der Forschung erste Hinweise, dass über ein kommunikativeres, weniger autodominiertes Wohnumfeld auch der soziale Zusammenhalt im Quartier gestützt wird.

6. **NAHMOBILITÄT IST GESUND UND KANN EMOTIONAL VERMARKTET WERDEN**

Bewegungsmangel ist einer der größten Krankmacher in Deutschland. Mit einer regelmäßigen körperlichen Aktivität lässt sich der Alterungsprozess um 15-20 Jahre nach hinten verschieben. Nahmobilität auf Wegen, die mit eigener Kraft zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, gewinnt somit auch als Gesundheitsfaktor im Alltagsleben „ganz nebenbei“ an Bedeutung. Dies muss intensiver in der Öffentlichkeit kommuniziert werden, denn die öffentliche Diskussion und Wahrnehmung ist derzeit noch stark von Risikoaspekten (z.B. Helmpflicht beim Radfahren) geprägt. Nahmobilität muss positiv vermarktet werden, und zwar nicht mit dem erhobenen Zeigefinger. Stattdessen sollte eine Vermarktung des persönlichen, emotional vermittelten Nutzens (Gesundheit, Fitness, Image, ...) im Fokus des Marketings stehen.

7. **MEHRWERT DER NAHMOBILITÄT – STADTKULTUR**

Für die Gestaltung der Straßenräume werden international neue Ansätze für rücksichtsvollen, weniger geschwindigkeitsfixierten Verkehr erprobt. Diese ermöglichen flächensparsame, barrierearme und kommunikativere öffentliche Räume. Wird eine künftige StVO das aufgreifen? Beispielsweise sind die Potenziale einer kreativen „Face-to-Face-Economy“ durch viele zufällige Kontakte zu Fuß und mit dem Fahrrad noch nicht ansatzweise ausgelotet. Denn eine Gesellschaft, die jeweils vereinzelt lange Zeiten am Tag auf der Autobahn nur eine (Pkw-) Maschine bedient, ist auf Dauer weder sozial noch kreativ!

8. **NAHMOBILITÄT IST TEILHABE UND VERMEIDET EXKLUSION**

Räumlich mobil sein zu können ist in weiten Bereichen zur Bedingung für gesellschaftliche Teilhabe geworden. Durch die Konzentration der öffentlichen Einrichtungen sowie des Einzelhandels vor allem in ländlichen Gebieten steigt die Gefahr der sozialen Exklusion einzelner Bevölkerungsteile. Steigende Treibstoff- und ÖPNV-Preise sowie das Fehlen einer barrierefreien Infrastruktur verschärfen die Situation weiter.

9. **NAHMOBILITÄT UND NAHVERSORGUNG STÄRKEN SICH GEGENSEITIG**

Nahmobilität braucht attraktive Ziele im Umfeld, gleichzeitig müssen Nahversorgungseinrichtungen gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein. Der Strukturwandel im Einzelhandel in den letzten Jahrzehnten hat die Voraussetzungen für Nahmobilität deutlich erschwert. Auch wenn die Sicherung der Nahversorgung ein wichtiges Ziel in vielen Kommunen darstellt und neue Nahversorgungsstrukturen langsam wieder aufgebaut werden, werden zugleich neue Einkaufsstandorte z.B. in Form von Discountern autoorientiert an Ausfallstraßen und am Siedlungsrand geplant, statt sie fußgängerfreundlich in vorhandenen Orts- und Quartiersstrukturen zu integrieren. Hier gilt es, die Qualität der Straßenräume im städtebaulichen Kontext zu erhöhen und gleichzeitig die Autoorientierung des städtebaulichen Umfelds von Nahversorgern aufzulösen. Neue Konzepte im Einzelhandel (z.B. REWE-City-Konzept) zeigen auf, dass auch für urbane Strukturen adäquate Angebote geschaffen werden können.

10. **NEUE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN ALS ERGÄNZUNG DER NAHMOBILITÄT**

CarSharing, Free Floating-Car-Systeme (Car2Go & Co.), flexible Mitfahr-systeme, öffentliche Fahrradverleihsysteme und die E-Radmobilität (Pedelects und Co.) haben in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Sie vergrößern die Reichweite einer nahmobilen Lebensweise, ohne jedoch ihre Grundlage zu zerstören (wie z.B. die hohe Inanspruchnahme des öffentlichen Raums beim eigenen Pkw). Zudem können damit Alternativen zum eigenen Auto aufgezeigt und neue Potenziale aktiviert werden. Damit sind die innovativen Mobilitätsdienstleistungen ein wichtiger Baustein für eine ganzheitliche Nahmobilitätsförderung.

11. **NAHMOBILITÄT BRAUCHT MEHR PLATZ**

Parken im öffentlichen Straßenraum, Behinderungen, Engstellen und Barrieren sind große Nutzungshemmnisse für Nahmobilitätsangebote im Quartier. Neue Mobilitätsangebote und Fahrradabstellanlagen mit einer leichten Zugänglichkeit im Alltag erleichtern die Nahmobilität, aber auch sie benötigen attraktive Flächen im öffentlichen Raum. Nahmobilität braucht daher mehr Platz sowie Alternativlösungen für den ruhenden Verkehr, der viele urbane Quartiere erstickt. Öffentliche Parkgaragen in städtischen Quartieren könnten eine Lösung darstellen, finden jedoch unter derzeitigen Rahmenbedingungen kaum eine Akzeptanz. Ein Umdenken über das i. d. R. kostenlose Parken im öffentlichen Raum sowie eine gesamtgesellschaftliche Diskussion über die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums sollte deshalb angestoßen werden.

12. **GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS FÖRDERT SOZIALE VERANTWORTUNG UND RÜCKSICHTNAHME**

Hohe Geschwindigkeiten, schmale Gehwege, fehlende Radverkehrsanlagen und unzureichende Aufenthaltsflächen erschweren eine Mobilität im Nah-

raum. Die Gestaltung der Straßenräume prägt auch in einem hohen Maße das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Sie bestimmt z.B. die Geschwindigkeiten des Autoverkehrs, wie und wo die zu Fuß Gehenden queren, ob sie sich gerne aufhalten oder wo geparkt wird. Damit hat die Gestaltung einen unmittelbaren Einfluss auf die Art des Miteinanders (gegenseitige Rücksichtnahme) und die Qualität des Straßenraums auch als Lebens- und Aufenthaltsraum (soziale Verantwortung). Die Gestaltung von Straßenräumen unter Nahmobilitätsaspekten wie auch eine verträgliche Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs unterstützt eine Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermöglicht eine Belebung des öffentlichen Raumes und stärkt die soziale Verantwortung der Menschen für ihr Umfeld.

13. **PARTIZIPATION UND ÖFFENTLICHKEIT SIND NOTWENDIG**

Prozesse und Verfahren der frühzeitigen Beteiligung, nicht nur von Betroffenen sowie Bürgerinnen und Bürgern, sondern auch von Politik, Verwaltung, Interessengruppen und Fachorganisationen sind Grundvoraussetzung für eine integrierte Betrachtungsweise und die Erschließung des Experten- bzw. Alltagswissens der unterschiedlichen Akteure. Sie müssen sichergestellt sein. Wichtig bei der Ausgestaltung von Beteiligungsverfahren sind Zielgruppenbezug und Wirkungstransparenz. Personengruppen mit starkem Bezug zum Quartier und Nahmobilität sind Kinder und Jugendliche, Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit, ältere Menschen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Migrationshintergrund. Beteiligung bedeutet deshalb auch Stärkung von Teilhabe und Transparenz. Notwendig ist deshalb ein aktives Partizipationsmanagement in der kommunalen Verwaltung.

14. **ÖFFENTLICHE MITTEL UND BUNDESFERNVERKEHRSPOLITIK**

Bei den staatlichen Ausgaben dominiert einseitig nach wie vor die Förderung der Fernmobilität und des schnellen Straßennetzes. Die Finanzierung der Nahmobilität obliegt weitgehend den Kommunen bzw. den Beiträgen der Hauseigentümer und Nutzer vor Ort. Der Erneuerungsbedarf der entwickelten „schnellen“ Infrastruktur wird zunehmend zu einer Belastung für die Gesellschaft. Zusammen mit den prekären kommunalen Finanzen schwindet so die Möglichkeit, das Straßennetz in den Städten für neue Anforderungen (alternde / kinderfreundliche Gesellschaft, postfossile Mobilitätsangebote) umzugestalten. Der Fokus auf und die Förderung von attraktiven Strukturen der Nahmobilität aus Bundesmitteln ist jedoch noch nicht zu erkennen, obgleich dringend erforderlich. Eine Förderung der Nahmobilität könnte mit einem Bruchteil der bisherigen Förderkosten der Fernmobilität vorgenommen werden und würde der Gesellschaft sowie dem Staat aufgrund der höheren Effizienz insgesamt Einsparungen bringen.

München zur Walk21 im September 2013

SRL-Forum Mensch und Verkehr – AK Nahmobilität

Der AK Nahmobilität ist im April 2013 von Fachexpertinnen und Fachexperten gegründet worden und arbeitet an einer Förderung und Stärkung der Nahmobilität. Innerhalb des ca. 20-köpfigen Arbeitskreises findet ein Erfahrungsaustausch statt. Hier wird an Stellungnahmen, Fachveröffentlichungen oder an der Vorbereitung von Tagungen gearbeitet. Ansprechpartner des AK Nahmobilität sind Michael Frehn (frehn@planersocietaet.de) sowie Andrea Dittrich-Wesbuer (andrea.dittrich-wesbuer@ils-forschung.de).