

Nahmobilität

neue Anforderungen an den Straßenraum

Peter Gwiasda
Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
50667 Köln
peter.gwiasda@VIAKoeln.de

Die Themen:

- Was ist eigentlich Nahmobilität ?
- Potenziale der Nahmobilität – eine aktuelle Positionsbestimmung
- Nahmobilität – Nur ein Thema für Städte ?
- Nahmobilität im Spiegel der Regelwerke
- Rad- und Fußverkehr: Neue Ansätze in ERA ,EFA und HBVA
- Praktische Beispiele: Rad- und Fußverkehr gemeinsam denken
- Zukunftsaufgaben

Was ist eigentlich Nahmobilität ?

Nahmobilität als Mobilitätsform

Nahmobilität wird als quartiersbezogene, nicht-motorisierte Mobilitätsform verstanden, die es ermöglicht, seine Mobilitätsbedürfnisse mit geringen Geschwindigkeiten und vertretbarem Aufwand in der Nähe zu befriedigen.

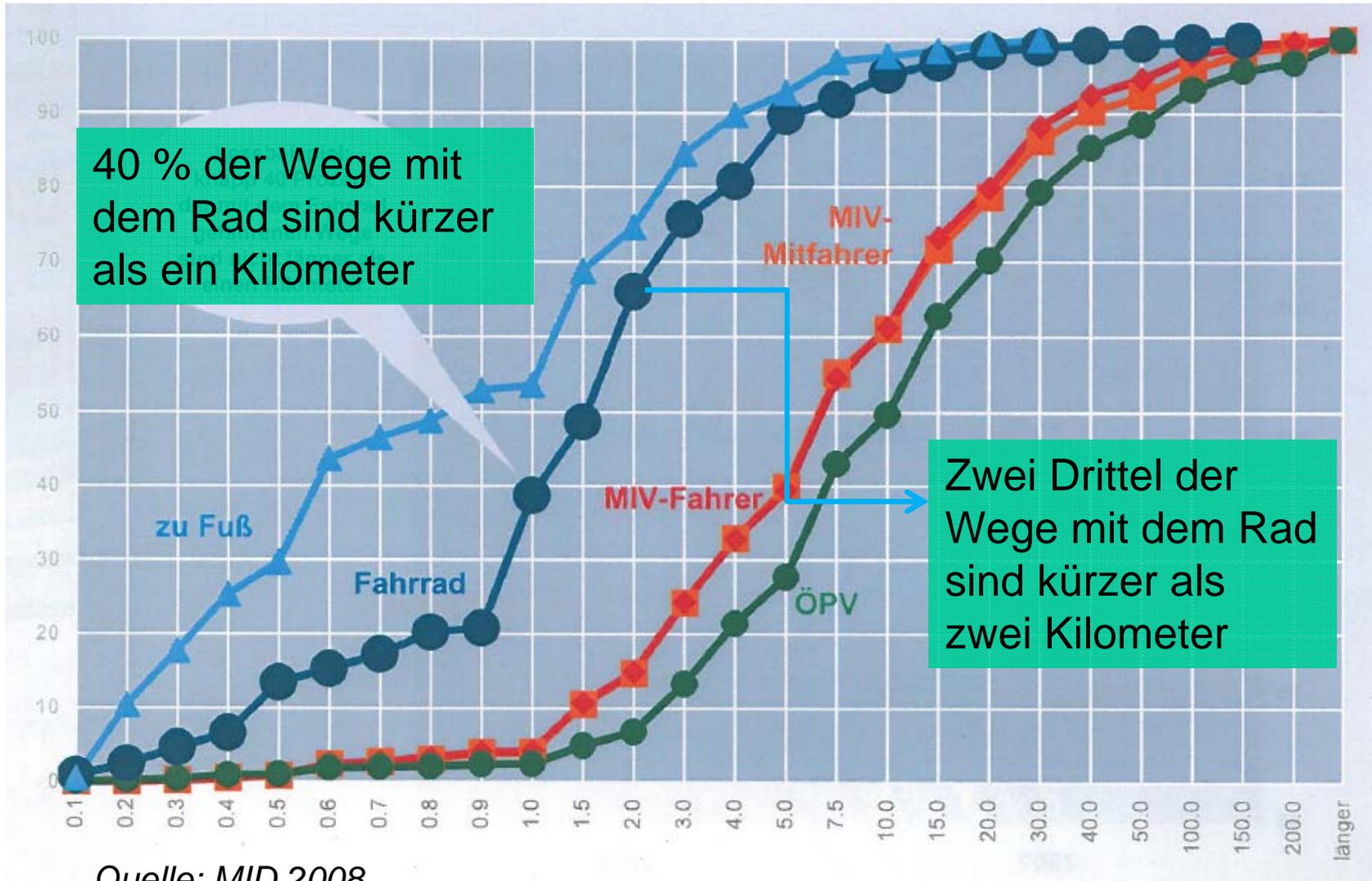
Quelle: Hinweise zur Nahmobilität (Entwurfssfassung)

- Nach dieser Definition geht es in erster Linie um den Fuß- und Radverkehr
- Um die Frage der Geschwindigkeit.
- Der Anzahl Gelegenheiten in der Nähe.
- Um einen Radius von zwei Kilometern

Ist Nahmobilität überhaupt ein Fahrradthema?

Was ist eigentlich Nahmobilität ?

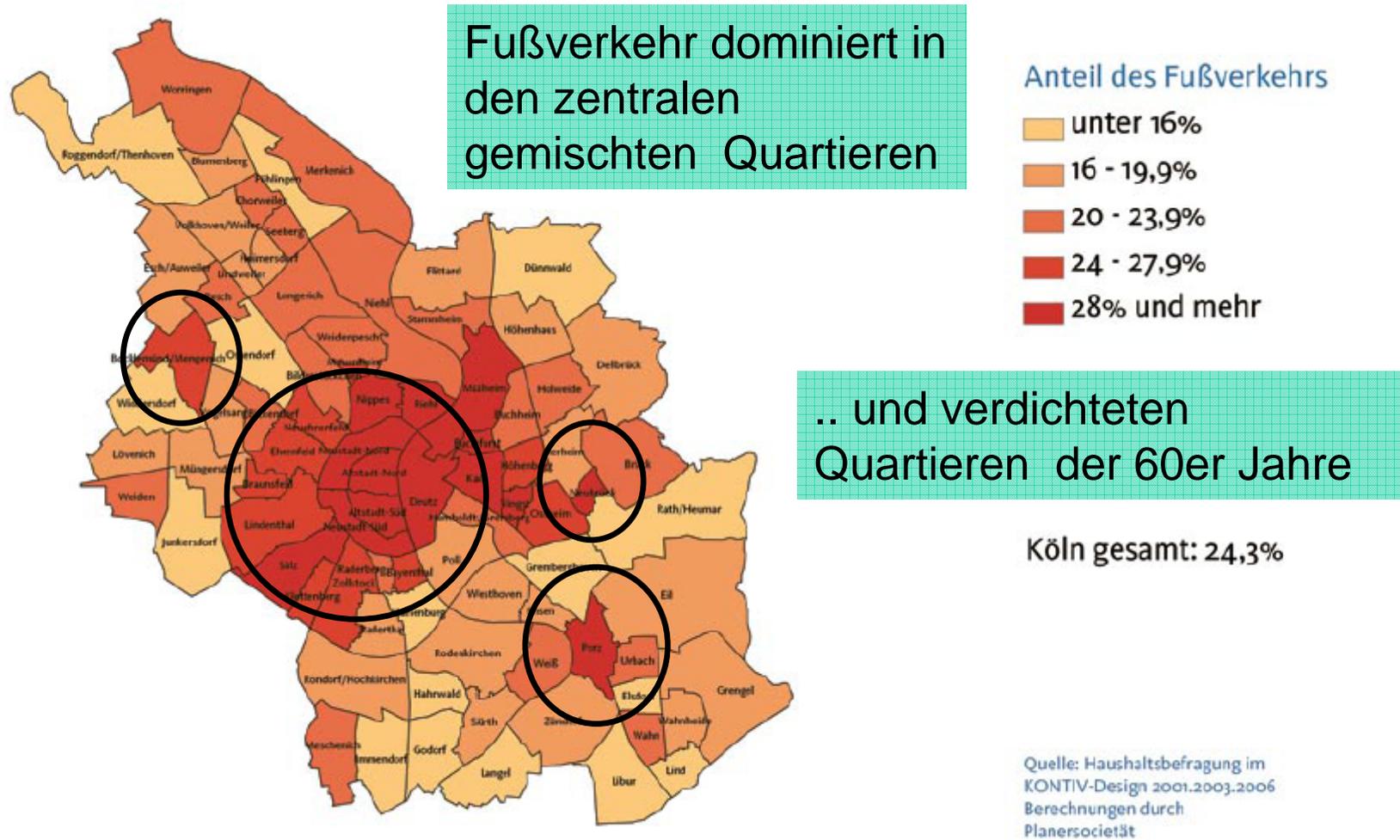
Radverkehr ist heute zum großen Teil Nahmobilität



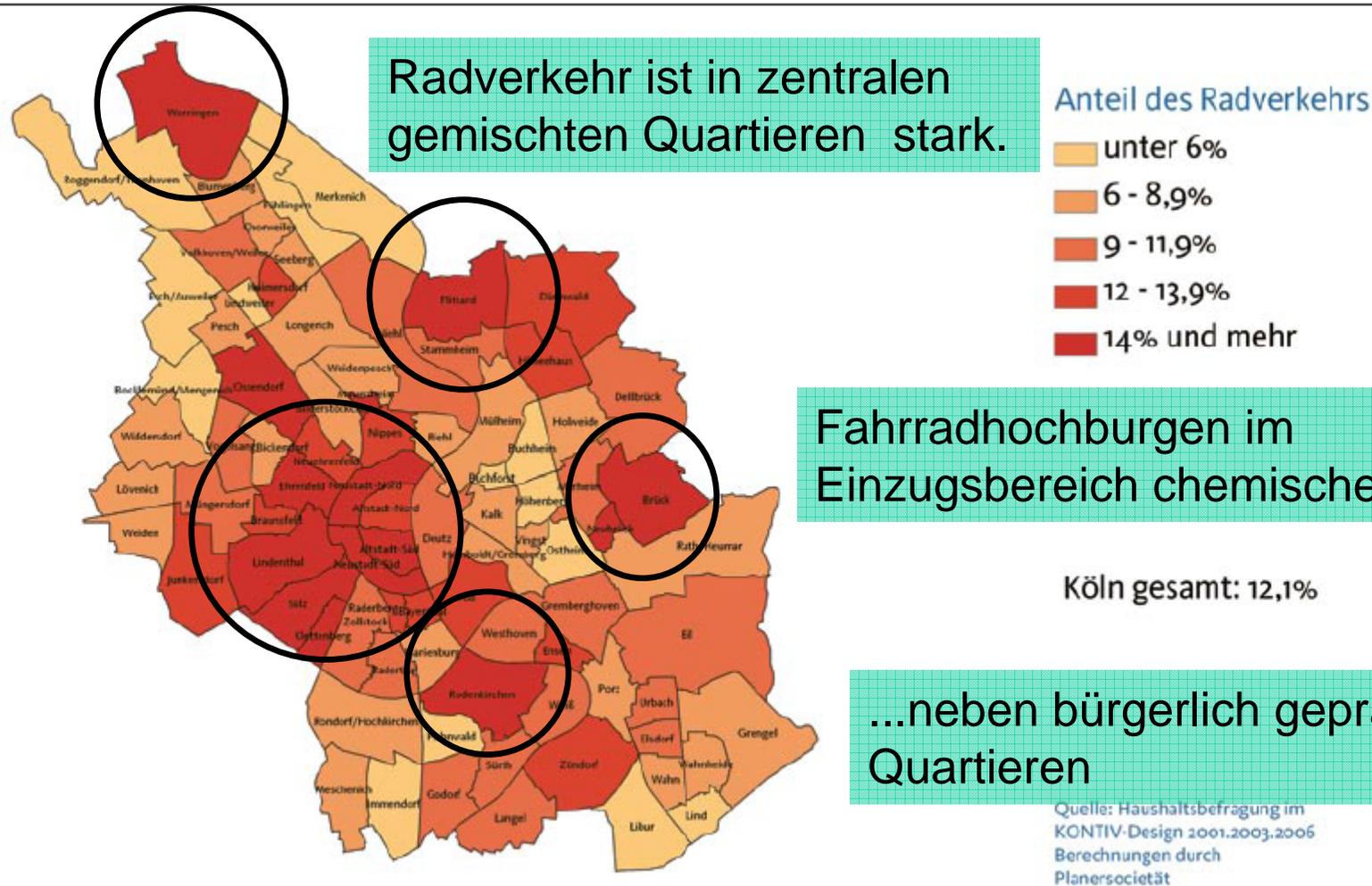
Quelle: MID 2008

Nahmobilität – Nur ein Thema für Städte ?

Fußgängeranteil als Indikator für Nahmobilität



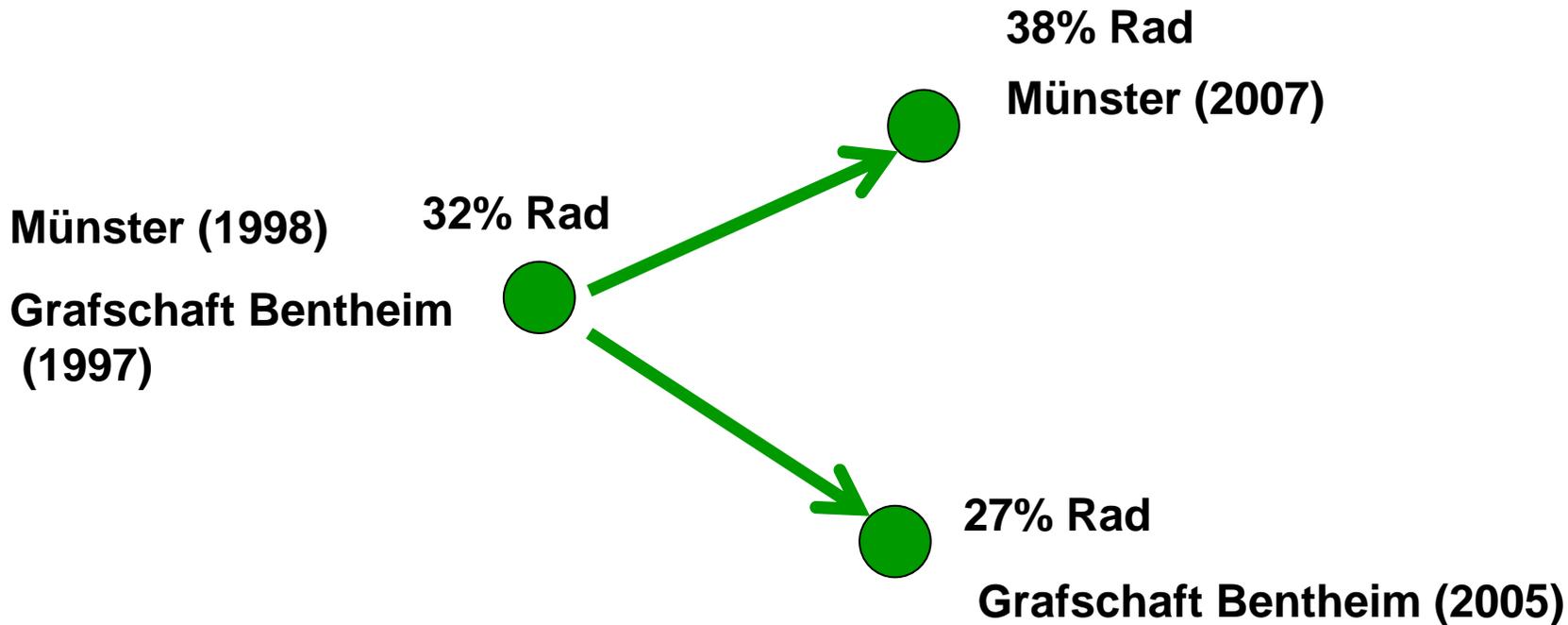
Nahmobilität – Nur ein Thema für Städte ? Radfahren kompensiert die fehlende Dichte



Nahmobilität – Nur ein Thema für Städte ?

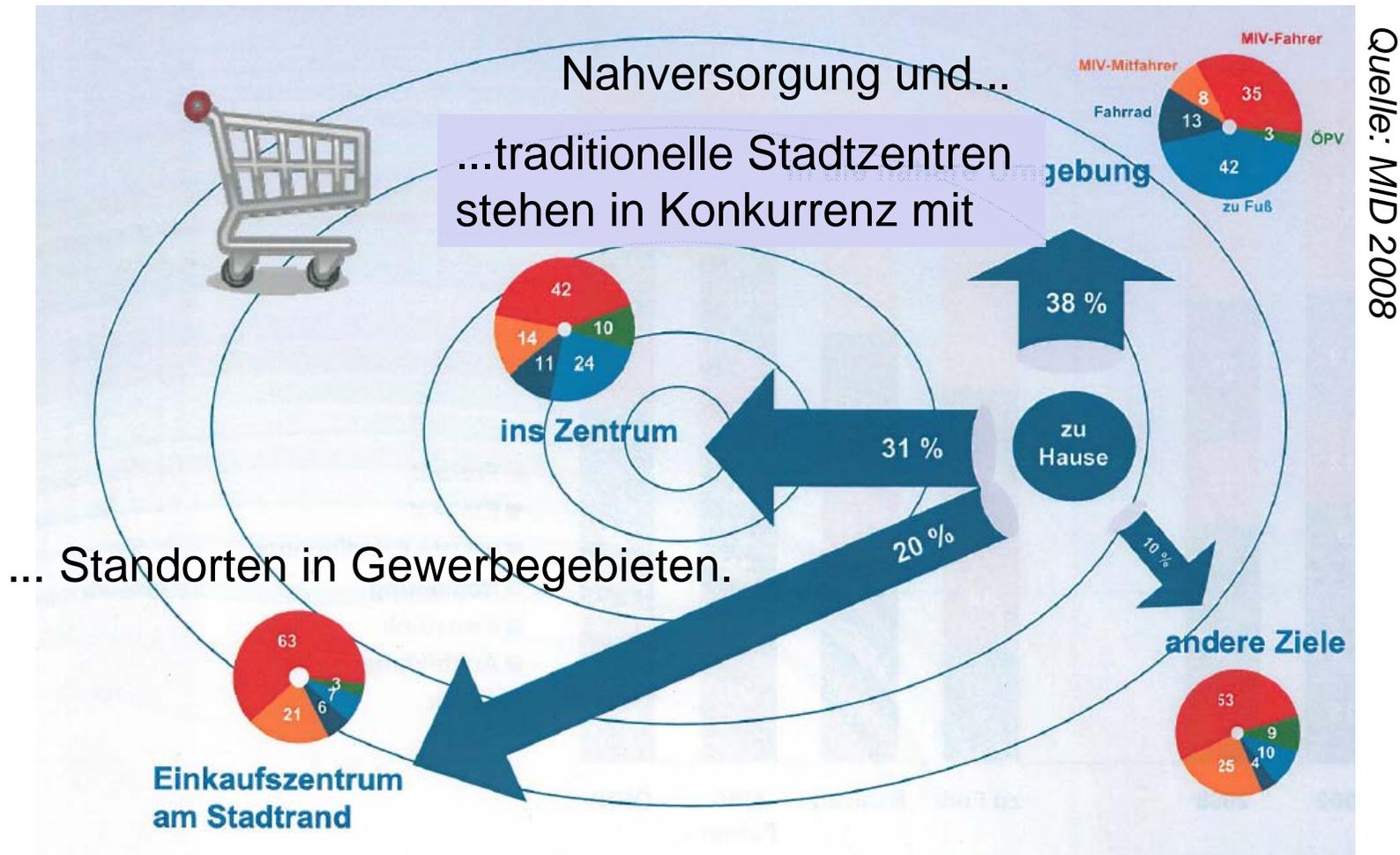
Gegensätzliche Entwicklungen in Stadt und Land

Die Schere der Fahrradnutzung ging in den vergangenen 10-15 Jahren deutlich auseinander



Nahmobilität – Nur ein Thema für Städte ?

Gründe : Auflösung der traditionellen Versorgungsstrukturen



Der Verkehrsaufwand im Einkaufsverkehr hat zwischen 1982 und 2002 um mehr als 160% zugenommen.

Nahmobilität in Spiegel der Regelwerke



1.	RASt 2006 (Stadtstraßen)	RAL 2010 (Landstraßen)	RiLSA 2010 (Signalisierung)	RIN 2008 (integrierte Netzgestaltung) (weitere)
2.	EFA 2002 (Fußgänger)	ERA 2010 (Radverkehr)	EAÖ 2003 (ÖPNV)	EAR 2004 (Parken) (weitere)
3.	Auswahl wichtiger Regelwerke dritter Ordnung:				
	Hinweise für Belange von Kindern im Straßenverkehr 2010	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen voraussichtlich 2011	Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Über- querungsbedarf 2010	Hinweise zur Nahmobilität voraussichtlich 2012	

Nahmobilität in Spiegel der Regelwerke

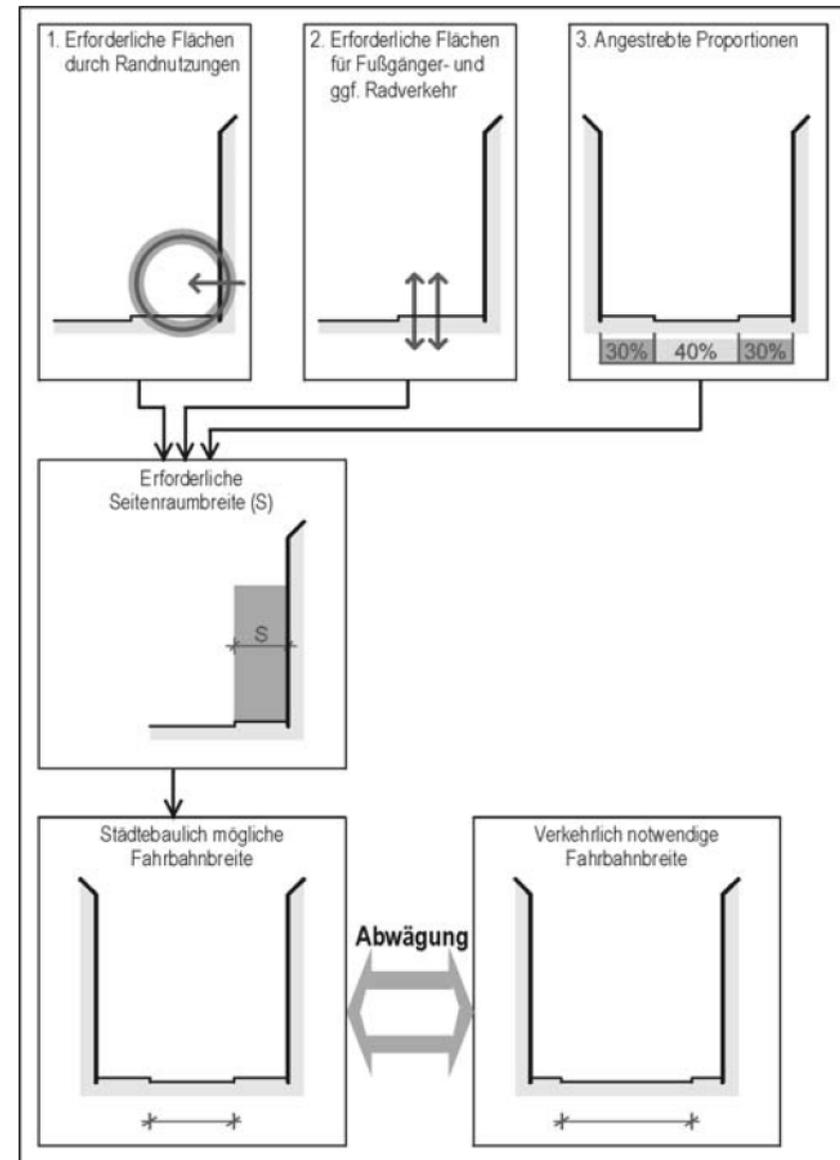
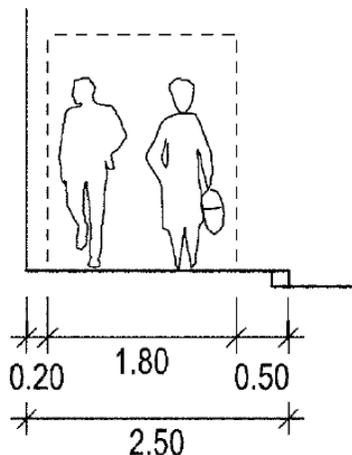
Quelle: RASt

Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen Grundsätze

Straßenräume von ihren Rändern her entwerfen (statt von der Fahrbahn aus).

Flächenansprüche der Fußgänger und Radfahrer ernst nehmen.

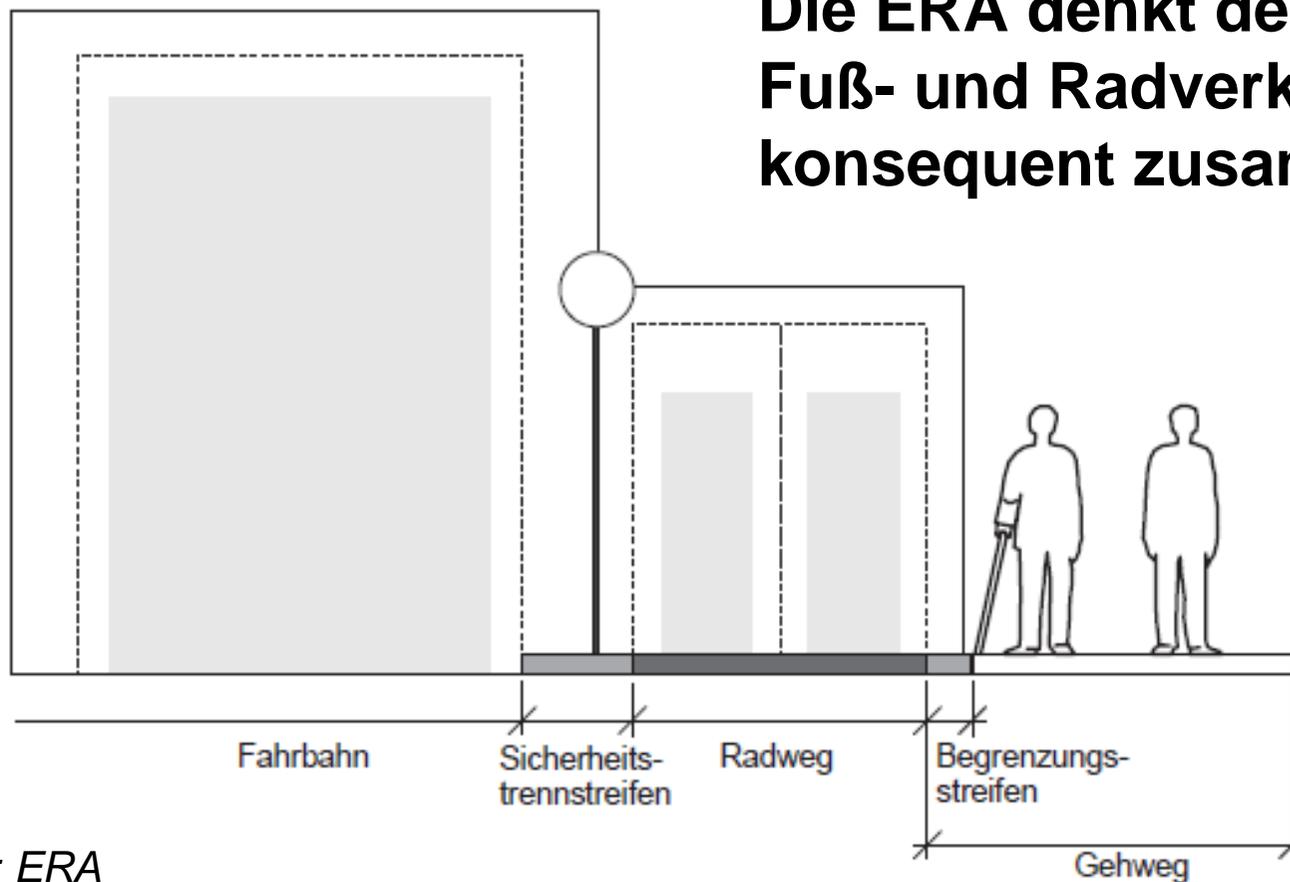
z.B. 2,50m als Mindestmaß für Gehwege



Rad und Fußverkehr: Neue Ansätze in ERA, EFA und HBVA

Verkehrs- und Sicherheitsräume am Beispiel eines Radweges (ERA)

Die ERA denkt den Fuß- und Radverkehr konsequent zusammen



Quelle: ERA



Nahmobilität – Neue Anforderungen an den Straßenraum



Nur ausreichende Breiten im Seitenraum
lassen Radwege zu



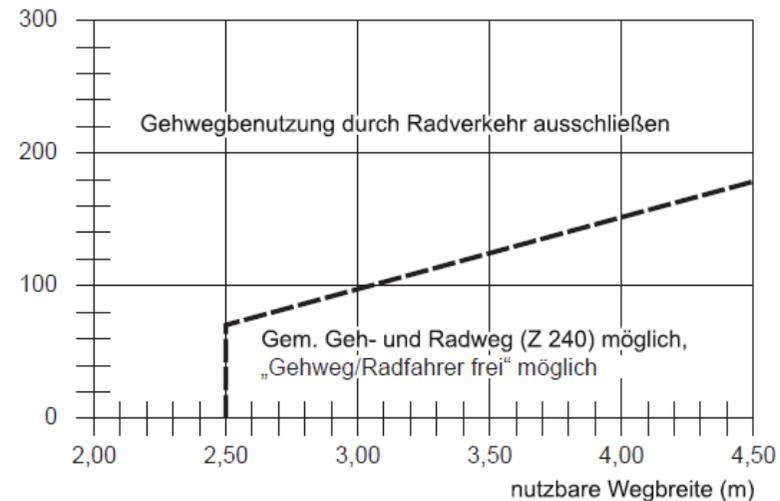
Rad und Fußverkehr: Neue Ansätze in ERA, EFA und HBVA Gemeinsame Geh- und Radwege

- Generell: - Innerorts die Ausnahme
- Außerorts die Regel
- Mindestens 2,50 m (innerorts bei geringem Fußverkehrsaufkommen)
- Größere Breiten orientieren sich am Rad- und Fußverkehrsaufkommen
3,00 m bzw. 4,00 m



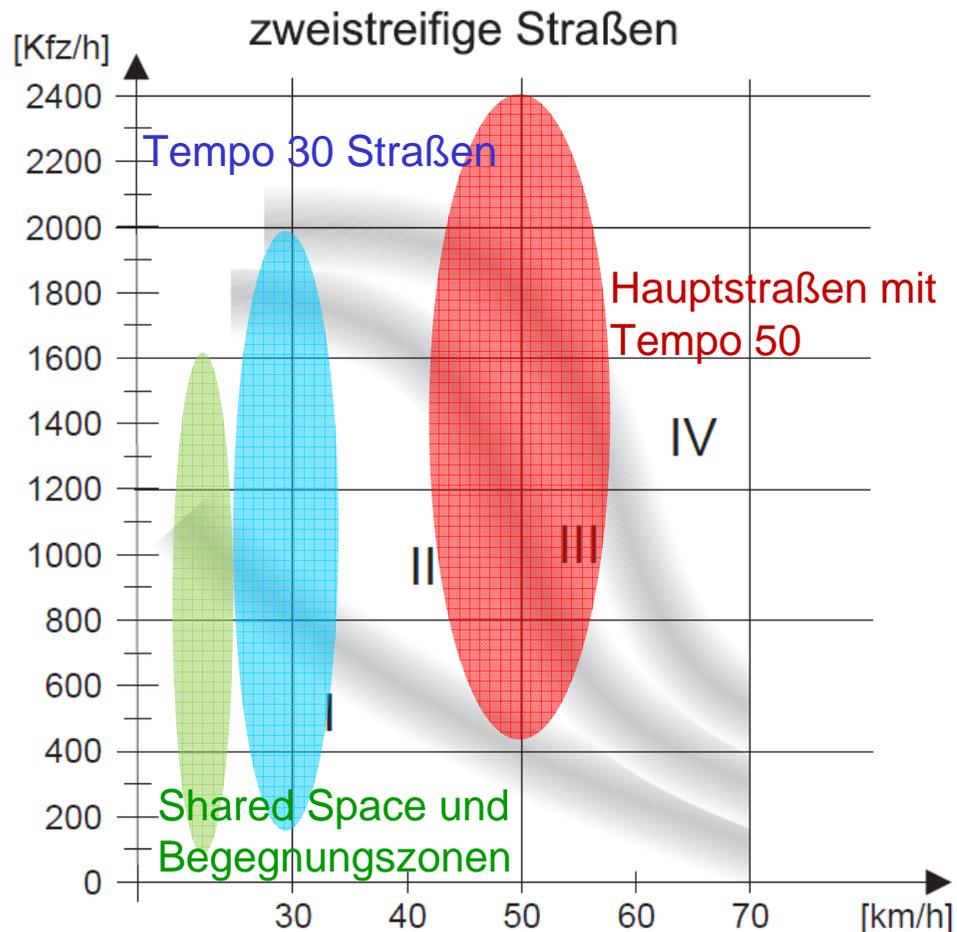
Fußgänger und
Radfahrer je
Spitzenstunde

Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei
hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der
Gehwegnutzer nicht überschreiten.



Rad und Fußverkehr: Neue Ansätze in ERA, EFA und HBVA

Wahl der Radverkehrsführung: Je langsamer desto verträglicher!



- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
- III Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

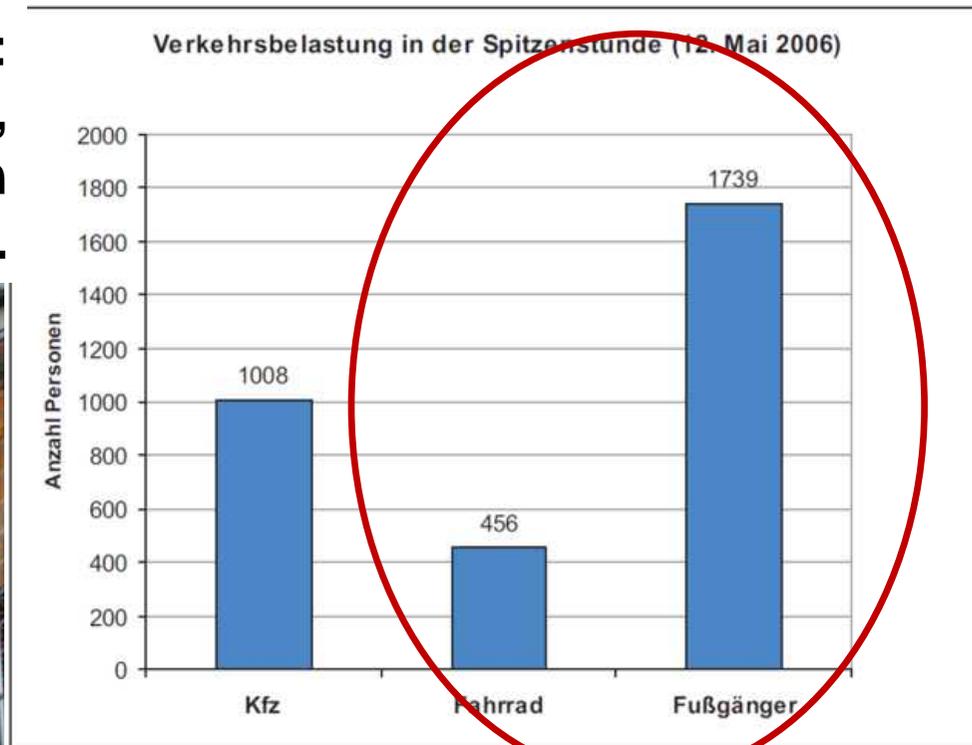
Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren

Quelle: ERA

Praktische Beispiele: Rad und Fußverkehr zusammen denken

**Beispiel Geschäftsstraße:
Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern auflösen**

**Ausgangslage Venloer Straße:
Fuß- und Radverkehr dominiert,
musste sich aber den knappen
Seitenraum teilen.**



**Folge: Konflikte und hohe
Unfallbelastung**

Nahmobilität – Neue Anforderungen an den Straßenraum

Praktische Beispiele: Rad und Fußverkehr zusammen denken

Beispiel Geschäftsstraße:

Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern auflösen

**Aktuelle Lösung:
Schutzstreifen und (teilweise)
Verbreiterung des Gehweges**



**Erste Erfahrungen:
Schutzstreifen funktioniert und
Verkehrsklima scheint sich zu
bessern.**

Praktische Beispiele: Rad und Fußverkehr zusammen denken

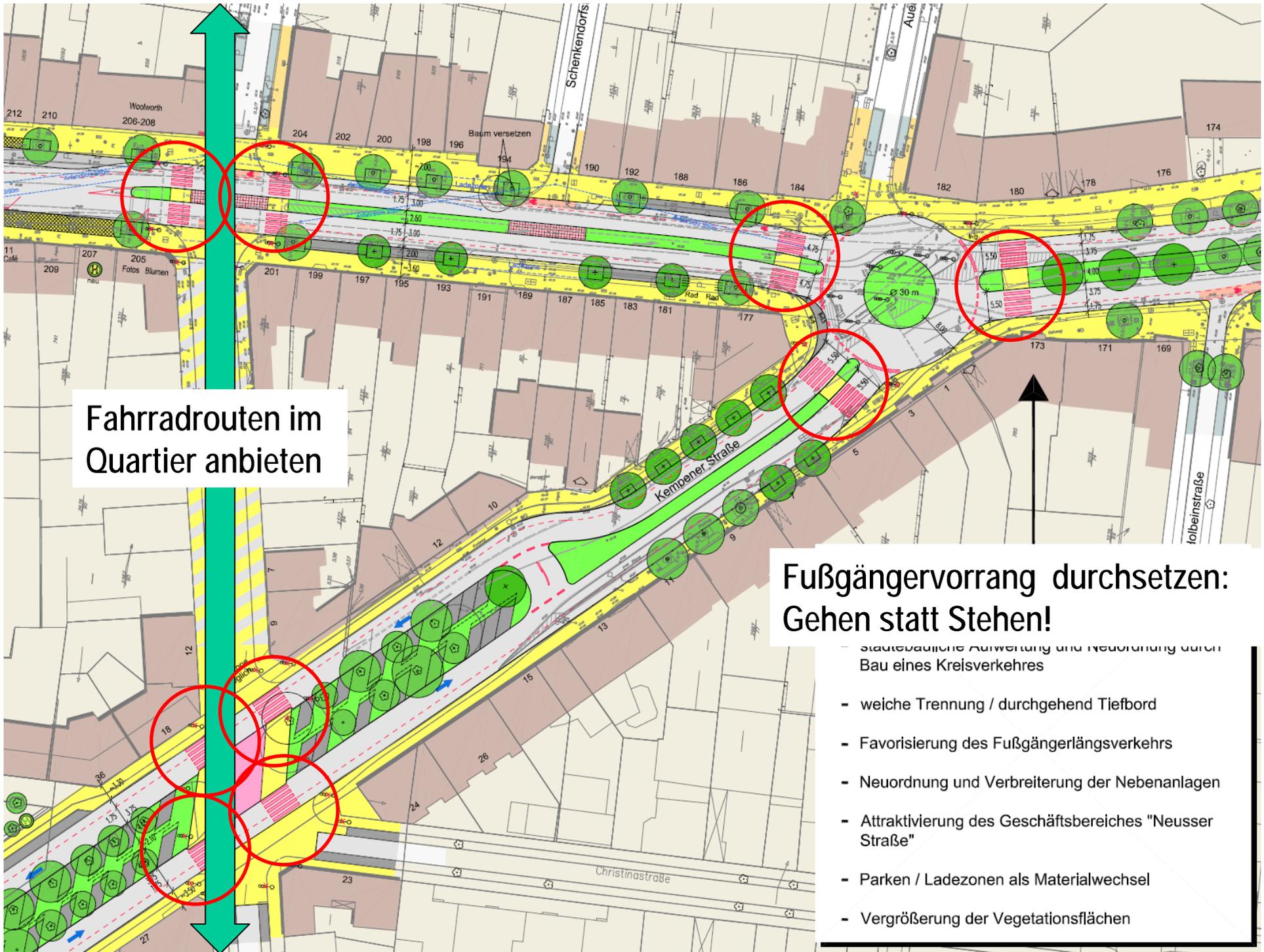
Gesamtstädtisches Konzept:

Abbau von Signalanlagen - Chance für den Fuß- und Radverkehr

**Hauptziel Neusser Straße:
Verbesserung der Gehwege und
Querungsmöglichkeiten
(Schutzstreifen bereits vorhanden)**



**Hauptziel Kempener Straße:
Verbesserung der
Radverkehrsführung und
Aufwertung der Mittelallee**



Fahrradrouten im Quartier anbieten

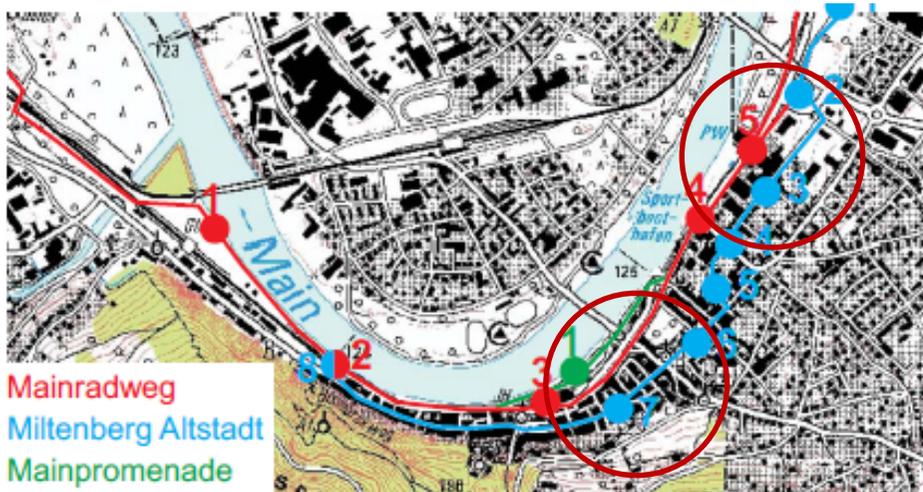
Fußgängervorrang durchsetzen:
Gehen statt Stehen!

- städtebauliche Aufwertung und Neuordnung durch Bau eines Kreisverkehrs
- weiche Trennung / durchgehend Tiefbord
- Favorisierung des Fußgängerlängsverkehrs
- Neuordnung und Verbreiterung der Nebenanlagen
- Attraktivierung des Geschäftsbereiches "Neusser Straße"
- Parken / Ladezonen als Materialwechsel
- Vergrößerung der Vegetationsflächen

Nahmobilität – Neue Anforderungen an den Straßenraum

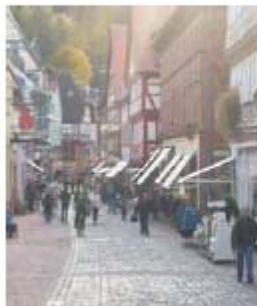
Praktische Beispiele: Rad und Fußverkehr zusammen denken

Konzeption zur Nahversorgung:
Erreichbarkeit der traditionellen und neuen Zentren verbessern



Die Bedingungen zum Radfahren und Zu-Fuß-Gehen im Zentrum zu verbessern ...

...und ergänzende Bereiche mit einzubinden.



Maßnahme 7:
Öffnung der Fußgängerzone auf der unteren Hauptstraße für Radfahrer in beide Richtungen (ggf. Verlegung großer Natursteine oder Streifen mit geschnittenem Pflaster als Fahrgasse für Radfahrer)

Maßnahme 6:
Öffnung der Einbahnstraße auf der oberen Hauptstraße für Radfahrer auch in Gegenrichtung (es sind keine weiteren Maßnahmen außer die Anordnung erforderlich) - Ergänzung der FWW

Zukunftsaufgaben

Abgestuftes Konzept von der Trennung zur Mischung entwickeln



Zukunftsaufgaben

Trotzdem: Radfahren in geschützten Bereichen



Radfahrende Kinder auf Gehwegen berücksichtigen



Fahrrad als Mobilitätshilfe für Ältere

Durch autofreie Routen früh selbstbestimmte Mobilität ermöglichen



Zukunftsaufgaben

Stellenwert des Parkens im Straßenraum reduzieren

Auf weiten Strecken behindert Parken die Nahmobilität stärker als der fließende Verkehr



Die eingeschliffene Praxis kann nur durch

- politische
- verkehrsrechtliche und
- planerische Mittel

gemeinsam gelöst werden.

Zukunftsaufgaben

Netze und Strecken unterschiedlicher Geschwindigkeit

- **Geschwindigkeit** wird zum wesentlichen Merkmal der Netze und Netzabschnitte. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird vom Mittel der Gefahrenabwehr zum planerischen Instrument.
- **Dominieren die Ansprüche der Nahmobilität**, ist die **Geschwindigkeit niedrig** und der **Vorrang des motorisierten Verkehrs aufgehoben** (langsame Netze).
- **Unterschiedliche Geschwindigkeiten** künftig auch im **Querschnitt**. **Bereiche unterschiedlicher Geschwindigkeiten** statt **Fahrstreifen** verschiedener Verkehrsmittel.
- **Verkehrsrecht und Entwurf** müssen künftig **zusammen wirken**. Das ist vielleicht die **schwierigste Aufgabe**.

Es gibt noch einiges zu tun !

