„Integrierte Nahmobilität“

2. MeetBike Konferenz / 12. SRL ÖPNV-Tagung in Dresden, 12./13. März
2009

Nahmobilität und Umweltverbund- Chancen für mehr Lebens- und Bewegungsqualität und effizienten Verkehr

von Heiner Monheim
Trier/Bonn

Grenzen des Autoverkehrs - Kehrseiten der Autoförderung

Unsere Städte leiden am immer weiter wachsenden Autoverkehr. Als Fahrverkehr schadet er durch die Lärm- und Abgasemissionen und Sicherheitsrisiken, durch die aggressive Wucht seiner ungezügelter Geschwindigkeiten, durch die psychologische Bedrohungswirkung und manifeste Trennwirkung. Als Stehverkehr schadet er durch den riesigen Platzbedarf des Parkens überall und jederzeit, auch auf den Gehwegen, auf Plätzen, in Vorgärten. Zum Stehverkehr wird er immer öfter auch im Stau, wenn sich der Autoverkehr festgefahren hat. Beachtlich ist auch der indirekte Schaden, der dadurch entsteht, daß wir unsere Städte jahrzehntelang autogerecht herrichten wollten, mit breiten Straßenschneisen, geraden, monofunktionalen Fließbändern, riesigen Parkwüsten. Schlußendlich hat der sich der in den Städten und den Köpfen der Verkehrspolitiker und Planer immer aggressiver breit machende Autoverkehr die Qualität und Multifunktionalität der öffentlichen Räume, die vitale Urbanität, die kompakte Stadt ruiniert. Er hat die Zersiedlung forciert, den Raum zerdehnt, uns zu immer größeren Kilometerfressern gemacht. Jetzt haben wir den Salat: der Klimawandel und die Energiekrise sind die Quittung für unsere Ignoranz gegen offensichtliche Zusammenhänge vom urbanen und sozialen Leben, von der Empfindlichkeit unserer Ökosysteme, von der Verletzlichkeit der Menschen. Ob die aktuelle "Autodämmerung" mit der Absatzkrise der sog. Premiumfahrzeuge (schwer, groß, schnell, spritdurstig) ein Vorbote einer

Verkehrswende ist, muß man leider bezweifeln. Denn mit aller Macht pumpen die Regierungen der Autoländer Milliarden subventionen in die Autoindustrie, verteilen Abschlichtprämien für den Kauf neuer Autos und kurbeln massiv den Straßenbau an, als zentraler Pflichtbestandteil ihrer Konjunkturprogramme. Und zwar nicht etwa für die kleinteilige Verkehrsberuhigung oder den Radwegebau oder die innovativen Leihfahrradkonzepte, sondern für den Fernverkehr (Autobahnen und Hochgeschwindigkeitszüge).

Konzept Nahmobilität schon alt, aber noch wenig wirkungsvoll

Das zeigt mal wieder, wie wenig das Gegenmodell der kompakten, nutzungsgemischten "Stadt der kurzen Wege" politisch ernst genommen wird. Obwohl die Nahmobilität am besten zum Leitbild der Nachhaltigkeit paßt. Trotzdem spielt sie in der Realität des politisch-planerischen Handelns eine erschreckend kleine Rolle. Noch dominiert autofixiertes Business as usual.

Außerdem muß man bei der Nahmobilität durchaus genau hinschauen, bevor man generell in Euphorie ausbricht, denn es gibt ein paar garstige "Fallen" und leider auch hartnäckige "Irrtümer" um die Nahmobilität und ihre Besonderheiten. Um es vorwegzunehmen: nicht jede Nahmobilität ist gut. Und nicht jede gute Mobilität ist Nahmobilität.

Nahmobilität - wie definiert man das?

Man kann Nahmobilität definieren als

1. Mobilität über kurze Distanzen, z.B. bis drei oder fünf Kilometer oder über kurze Zeiten, also Mobilität unter 10 oder 20 Minuten. Bei den Minuten wird es deshalb schwierig, weil man je nach Verkehrsmittel in dieser relativ kurzen Zeit schon ziemliche Distanzen zurücklegen kann. Da taugt die Zeitgrenze eigentlich nur für die Wege zu Fuß.
2. Mobilität in den kleinen Netzen, damit soll gesagt werden, daß Nahmobilität meistens innerhalb der engeren Verflechtungsbereiche um Quelle oder

Ziel stattfindet, also im Quartier oder im Wohnumfeld oder im Arbeitsumfeld oder im Einkaufsumfeld und bevorzugt im Netz der Erschließungsstraßen. Auf der Autobahn jedenfalls erwartet man keine Nahmobilität und im InterCity auch nicht.

3. Mobilität ohne Motoren, also muskelgetriebene, human powered oder aktive Mobilität, also vor allem Fuß- und Fahrradverkehr incl. Rollschuh, Roller- oder Inlinerverkehr. So definiert die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW) ihr Leitbild Nahmobilität.

Übrigens ist ein Problem, daß wir keine faszinierenden, eingeführten Namen für unsere Ideale haben: wir nennen das "Langsamverkehr" oder "Schwachverkehr" oder "0-Emission Mobility" oder "Human powered Mobility", alles eher abschreckende Begriffe. Eigentlich wäre Individualverkehr ideal, denn das trifft es, aber das hat der Autoverkehr für sich okkupiert. Wie wäre es also mit "Aktiv-Verkehr" oder "Effizienz-Verkehr" oder "Autonom-Verkehr" oder „Flexibel-Verkehr“. Für eine zündende Idee sollte man einen hochdotierten Preis ausschreiben.

Fallen der empirischen Erfassung

Wie groß man die Bedeutung der Nahmobilität ansetzt, hängt auch stark von der Methodik der Verkehrsempirie ab. Wenn man moderne, verhaltensorientierte Methoden anwendet, beispielsweise nach dem Etappenprinzip, dann gibt es ziemlich viel Nahmobilität. Denn dann ist auch jede Fernmobilität am Anfang und am Ende mit zwei Nahmobilitätsetappen verbunden. Entweder, weil man dann noch kurze Fußwege von und zur Haltestelle oder vom und zum Parkplatz hat. Oder weil die letzten Etappen ja meist im kleinteiligen Erschließungsstraßennetz stattfinden, dem Netz der Nahmobilität. Wenn man nur auf die Hauptwege schaut oder gar auch nur einen begrenzten Kanon von Verkehrszwecken betrachtet, dann schrumpft die Nahmobilität mengenmäßig. Und wenn man gar noch Abschneidegrenzen bei der Erfassung macht, z.B.

indem Kinder (sie sind die Verkehrsteilnehmer mit maximaler Nahmobilität) erst ab 14 Jahren oder vielleicht sogar nur Erwachsene erfaßt werden oder man Wege erst ab 300 oder 500 Metern einbezieht, dann marginalisiert man die Nahmobilität künstlich auf winzige Restgrößen. Wenn man sehr verhaltensorientiert vorgeht, nicht die reine Kilometerleistung betrachtet, sondern die Häufigkeit bestimmter Wegelängen nach dem Etappenprinzip, dann steigt die Bedeutung der Nahmobilität an allen Fahrten und Wegen auf Werte zwischen 70 und 90 % .

Der Zweck heiligt leider die Mittel, auch in der Verkehrsempirie: wer als Minister gern Autobahnen einweihet, wird Statistiken bevorzugen, die vor allem langdistanzige Hauptwege erfassen und wird sich auf die sog. Hauptkorridore des Verkehrs, also die TEN konzentrieren. Rad- und Fußwege werden ihn kaum interessieren. Wer gern Verkehrsberuhigung zum obersten Ziel erhebt, der wird das Etappenkonzept anwenden und seine Priorität bei den kleinteiligen Netzen der Nahmobilität setzen.

Gibt es gute und schlechte Nahmobilität?

Wieso sollte es auch schlechte Nahmobilität geben? Das klingt auf den ersten Blick erstaunlich. Aber leider schützt kurze Distanz nicht vor Autoverkehr. Es gibt ungeheuer viel Kurzstreckenautoverkehr in den Städten, mit erschreckend hohen Anteilen der Autofahrten über kurze Entfernungen (in vielen Städten sind unter den Fahrten und Wegen bis 1 km bereits 20 % Autofahrten, bis 3 km 40 % und bis 5 km 60 %). Auch dieser Autoverkehr und manchmal sogar gerade er verstopft unsere Städte. Politiker wollen das oft ebensowenig glauben wie Laien. Leider aber ist die Fahrt mit dem Auto um die Ecke nicht die Ausnahme, sondern die Regel. Und auf Autobahnen ist eben nicht nur Langstreckenverkehr unterwegs, sondern in den Ballungsräumen sind oft 70-80 % aller Autos auf den Autobahnen im kurzdistanzigen Lokalverkehr unterwegs. Das ist eigentlich gesetzeswidrig, denn Autobahnen haben dem Fernverkehr zu dienen. Also müßten gut 40% aller Autobahnen eigentlich zu Kreisstraßen

abgestuft werden. Denn sie dienen nicht dem Fernverkehr. Das gäbe einen Aufstand bei den Kreisen, die dann plötzlich die Baulast "an der Hacke" hätten, während man ihnen die Autobahnen doch "geschenkt" hat.

Ein Großteil des heutigen Autoverkehrs ist eben leider vom Auto substituierter früherer Fuß- und Fahrradverkehr.

Und dieser "kurzlaufende" Autoverkehr ist besonders schlimm, weil er unter extrem ungünstigen Betriebsbedingungen erfolgt. Im steten Stop und Go. Mit Kaltstart und schlechter Betriebstemperatur. Mit sehr viel Beschleunigungs- und Bremsmanövern. Meistens im falschen Gang. Da wird besonders viel verbraucht und emittiert. Und alle die Nahmobilitätsautos werden oft besonders frech abgestellt, man ist ja nur kurz unterwegs, da traut man sich sogar ins absolute Halteverbot und voll auf den Gehweg oder Radweg. Man ist ja bald wieder weg.

All diese Ärgernisse und Paradoxien will Politik nicht sehen. Sie neigt dazu, immer nur den Transitverkehr, den Durchgangsverkehr und den Verkehr über mittlere und lange Distanzen wahrzunehmen. Dafür werden dann eben auf Teufel komm raus die Hauptverkehrsstraßen, Umgehungsstraßen und Autobahnen gebaut. Politik schaut gern auf die Pendler (die sind tatsächlich mit dem Auto mehr über die längeren Distanzen unterwegs) und die großen, am liebsten sogar die transeuropäischen Netze. Dafür gibt sie gern ihr Geld aus. Ca. 80 % aller Straßeninvestitionen und 90 % aller Bahninvestitionen gehen in die Fernverkehrsnetze (= klassifizierte Straßen bzw. Fernbahnnetze), obwohl 80% aller Wege und Fahrten im Regional- und Nahbereich erfolgen.

Marginalisierung des Fuß- und Fahrradverkehrs durch ein falsches Nahmobilitätsverständnis

Die zweite gefährliche Falle beim Thema Nahmobilität ist die Gleichsetzung mit Fuß- und Fahrradverkehr. Empirisch ist da zunächst etwas dran, daß bei den Wegen unter 1 bzw. 3 bzw. 5 km die Fuß- und Fahrradanteile deutlich höher sind als bei den längeren Wegen. Aber aus dem empirischen Befund

darf nicht der falsche normative Schluß gezogen werden, und das geschieht leider ständig. Fußverkehr ist in der öffentlichen Wahrnehmung immer Kurzstreckenverkehr. Dabei tut man so, als ob Fußgänger nach einem Kilometer erschöpft zusammenbrächen, mehr kann man ihnen nicht zumuten. Und was ist mit den Pilgern, die 1500 km bis St. Jago die Compostella laufen, was ist mit den Mittel- und Langstrecklern in der Leichtathletik, gibt es die etwa nicht? Warum joggen morgens und abends viele Menschen ihre 5 oder 10 km durch Wald und Flur? Warum wandern viele Menschen am Wochenende, wenn der motorische Bewegungsdrang zunimmt, plötzlich drei oder fünf Stunden durch ihr Wanderrevier? Also, da geht doch deutlich mehr als lausige ein oder zwei Kilometer. Indem Politik solche Distanzen ignoriert, ist der Fußverkehr schnell marginalisiert, als nicht ausreichend distanzleistungsfähig, außerdem auch nicht transportleistungsfähig. Dabei hat Knoflacher schon vor 20 Jahren analysiert, wie viel Lasten viele Fußgänger oft mit sich tragen, zumal, wenn sie in höherem Alter sind. Also machen wir doch getrost Potentialanalysen, wo wir auch noch über fünf und über zehn Kilometer respektable Fußverkehrsanteile ansetzen und dann dafür planen, denn bei solchen Distanzen spielt die Qualität dann eine große Rolle, dann hätte man gern schöne und breite Wege mit gehfreundlichen Belägen, schattige Alleen und keine lärm- und abgasverseuchten Pisten. Dann würde plötzlich in viele neue Fußgängerstege über Flüsse investiert, dann würden neue Durchstiche durch Dämme gewagt, weil das Gehen wieder ernst genommen würde. Nicht nur mit frommen Sprüchen sondern mit energischen Taten.

Und schon sind wir auch bei der Marginalisierung des Fahrradverkehrs durch das Nahmobilitätsbild: auch der Aktionsradius des Fahrradverkehrs wird gern ab drei oder spätestens fünf Kilometer abgeschnitten. Und damit ist er wiederum marginalisiert als nicht distanzleistungsfähig und wenig transportleistungsfähig, angeblich kann man ja nicht mal einen Bierkasten auf dem Fahrrad transportieren, dabei gehen auch locker zwei oder drei drauf. Potentialanalysen des Fahrradverkehrs brauchen eben auch mutige Aussagen zu den

Wegen über 10, über 15 und über 20 km. Auch hier gilt wieder, dass gerade bei den langen Distanzen dann die Qualität der Wege sehr wichtig wird.

Falsche Netzfolgerungen aus der Marginalisierung

Das Ergebnis der chronisch falschen Marginalisierung von Fuß- und Fahrradverkehr ist der Verzicht auf sinnvolle Netzüberlegungen, die ja mit differenzierten Qualitätsüberlegungen arbeiten: Hauptachsen sollen besonders komfortabel und leistungsfähig sein, möglichst wenige Störungen beinhalten, einen gleichmäßigen Verkehrsfluß gewährleisten und bevorzugt werden. So entstand die Idee der Autobahn. Und warum soll das für die Fußgänger und Radfahrer nicht gelten? Warum sind vier- oder sechsreihige Alleen kein Standardelement der Verkehrsplanung für Fußgänger, eben für deren Hauptachsen? Warum enden die Fußgängerzonen meist schon nach wenigen Hundert Metern abrupt? Obwohl sie doch als Achse weiterführen müßten, ein gesamtstädtisches Achsensystem bilden müßten.

Und beim Fahrradverkehr sieht es nicht viel besser aus. Warum schaffen nur die Niederländer konsequente, hierarchisch gegliederte Fahrradnetze. Wo man auch mal zu sechst nebeneinander radeln kann? Warum sind Hauptvelorouten kein Standardelement moderner Radverkehrsplanung? Warum wird, wenn überhaupt, bei der Anwendung von Fahrradstraßen nur Stückwerk vollbracht, mal hier eine, mal da eine, obwohl doch eigentlich schon in einer Kleinstadt ein Routensystem aus 100-150 Fahrradstraßen (möglichst alle in Tempo 30 Zonen gelegen) nötig wäre, in der Großstadt dann eben aus 2000-3000, die alle zusammen ein attraktives Komfortsystem für Rudelradfahren bieten (das ist vor allem für Schüler und die Freizeit wichtig, wo viel in Gruppen geradelt wird und wo der Gänsemarsch hintereinander jede Kommunikation verhindert).

ÖPNV und Nahmobilität- auch hier viel falsche Wahrnehmung und falsche Priorisierung

Beim ÖPNV gibt es auch ein Problem mit der Nahmobilität, sie wird als Markt ignoriert. Anders als beim für kurze Strecken marginalisierten Fuß- und Radverkehr wird der ÖPNV gern als langdistanziger Korridorverkehr geplant. Durch hohe Geschwindigkeiten und große Behälter soll er seine Stärken ausspielen. Und soll nicht zu oft anhalten, denn der Transrapid oder die U-Bahn und S-Bahn sind die großen Vorbilder, Expressverkehr soll geboten werden. Damit wird nun umgekehrt der ÖPNV marginalisiert, weil ihm nicht zugetraut wird, für die kurzen Distanzen und die kleinen Verkehrsvolumina was bieten zu können. Und schon sitzt der ÖPNV in der konzeptionellen Falle. Als sog. Massenverkehr braucht er möglichst große Fahrzeuge. Die passen aber in die Quartiere und Innenstädte mit ihren engmaschigen Straßennetzen und in die Dörfer rein physikalisch nicht mehr rein. Als verkehrt der ÖPNV nur noch auf den großen Achsen. Das bedeutet dann aber zwangsläufig lange An- und Abmarschwege. Hier kann zwar die Nutzung des Fahrrades im Vor- und Nachtransport etwas helfen. Aber psychologisch amputiert sich der ÖPNV so. Denn wenn er mir vor der Haustüre nichts bietet, wenn er die kleinteiligen Verflechtungen und kurzen Strecken kampflos dem Auto überläßt, dann wird er nicht als vollwertige Alternative wahrgenommen. Typisches Beispiel sind die "zugemuteten Haltestellenentfernungen", die oft im ländlichen Raum und kleinstädtischen Umfeld mit 400, manchmal sogar 600 Metern angesetzt werden, im großstädtischen Raum wird meist der Normwert von 300 Metern angesetzt. Warum soll beim Parken 50 Meter schon zu weit sein? Warum muß man da eben bis vor die Haustüre oder den Laden fahren können, wegen der Bequemlichkeit? Bei Bus und Bahnen aber darf man lange Wege getrost zumuten, da gilt Kundennähe als ökonomisch nicht machbar. Wenn man die distanzbezogenen Verkehrsdaten im ÖPNV zwischen der Schweiz und Deutschland vergleicht, dann ist die Schweiz vor allem im Bereich der kurzen Entfernungen (also unter drei Kilometer) meist vier bis sechs mal erfolgreicher als Deutschland. Weil dort Bus und Bahn öfter halten, die Systeme als Flächennetz und nicht als Korridornetze entwickelt sind und weil Orts- und Quartiersbusse zum Standard gehören, auch in Kleinstädten und im ländlichen Raum .

Nahmobilität - das kompakte,utzungsgemischte Quartier der kurzen Wege und qualitätvollen öffentlichen Räume

Nach so viel Warnungen vor Mißverständnissen um die Nahmobilität soll nun aber doch endlich der hoffnungsfrohe Kerngehalt des Konzepts hochgehalten werden.

Das Quartier, das Wohnumfeld ist der typische Aktionsraum der Nahmobilität. Und damit der wichtigste Lebensraum. Hier wohnen wir. Manche haben auch den Luxus, im eigenen Quartier zu arbeiten, vor allem die Selbständigen, die oft ihr Büro im eigenen Haus oder in der Nähe haben oder die Geschäftsleute, die über dem eigenen Laden wohnen. Hier verbringen wir mindestens mal unsere werktägliche Freizeit, beim morgendlichen Joggen oder abendlichen Spaziergang, beim Besuch in der Eckkneipe. Hier haben die Kinder ihre Freunde und die Erwachsenen ihre Bekannten. Ob man im Quartier gern lebt, sich wohl fühlt, hängt maßgeblich von seiner Ausstattung ab:

- zunächst und vor allem Ausstattung mit qualitätvollen öffentlichen Räumen, schönen Straßen, schönen Plätzen, kleinen Grünanlagen, Spielplätzen, Pantoffelgrün, Verkehrsberuhigung;
- daneben natürlich auch mit Versorgungseinrichtung, je nach Lebenszyklus geht es dann mal mehr um Kindergärten und Schulen, Kultureinrichtungen, Kirche, Gemeindehaus, Krankenhaus, Pflegestation, Sportangebote, Kulturangebote, Kinos, all das, was einen mit dem Quartier verbindet.

Der Fluch der Konzentrationsmanie

Insgesamt ist die Nähe und damit die Qualität der Quartiere nicht nur durch die oben schon beklagten Verdrängungseffekte des Autoverkehrs direkt beschädigt worden, sondern in direktem Zusammenhang damit auch durch die vielfachen Konzentrationsprozesse. Alles wurde gröber, größer, konzentrierter, die Jumbomanie hat bei vielen privaten und öffentlichen Einrichtungen

Einzig gehalten. 10 Läden wurden durch einen Supermarkt ersetzt, zehn Supermärkte durch einen suburbanen Megamarkt, vier kleine kleine Krankenhäuser durch ein großes, 10 kleine Kinos durch ein Cinemax, 10 kleine kleine Schulen durch ein großes Schulzentrum. Die falsche Economy of Scale hat überall gnadenlos zugeschlagen und damit die Nähe systematisch entwertet. Je größer die Projekte wurden, desto autofixierter gerieten sie. Bevorzugter Standort war am Autobahnkreuz, in der Pampa am Großparkplatz.

So hat die Nähe doppelt Schaden genommen: vom Autoverkehr wurde der nahe öffentliche Raum entwertet, vom autoorientierten Rückzug vieler Einrichtungen aus der Nähe wurden die Angebotsqualität entwertet. Die Vielfalt der Angebote nahm rapide ab, weil auch die Zahl der Einrichtungen und Standorte abnahm. Heute dominieren die Großen das Geschäft und produzieren maximale Distanzzwänge und maximalen Autoverkehr.

Die Kosten dieser systematischen Zersiedlung und Zerdehnung des Raumes sind ungeheuer, aber werden nie zum Politikum, ganz anders als das sog. Defizit beim ÖPNV. Dabei müssen alle Gebietskörperschaften Riesensummen zahlen für Ausbau und Unterhalt der vielen zusätzlichen Straßen (und Brücken) und für immer mehr Parkraum (hier müssen auch die Investoren viel investieren, aber das tun sie gerne). Und die privaten Kosten der Kilometerfresserei steigen rasant, dank der Lust auf immer größere, schnellere, schwerere PKW und des immer teureren Spritdurstes. Da wird dann schnell nach neuen Subventionen für Autofahrer gerufen, statt selber seine Mobilität veränderten Bedingungen anzupassen.

Schmieröl für alle diese verheerenden Entwicklung war das Credo westlicher Wirtschafts- und Mobilitätspolitik: schneller, höher, weiter, größer, billiger. Transport sollte immer schneller und immer preiswerter werden. Dafür mußten die Straßen immer breiter und ihre Netze immer länger werden. Nur das mit dem höher galt nicht generell, denn im Bauen standen sich ein paar extreme Hochhausprojekte und massenhafte suburbane Flachbauorgien gegenüber, in

der Summe wurde eher niedriger und weniger dicht gebaut, allein schon, weil ja so viel Platz für Autos nötig war.

Trendwende in Sicht? Ein neues Credo für kleinteilige Nachhaltigkeit?

Aktuelle Trends lassen aufhorchen. Man liest erstaunt, Amerikas SUV- Fabriken stünden vor der Pleite. Große, schwere, schnelle, durstige Autos ließen sich kaum mehr verkaufen. Der Smart erziele Verkaufsrekorde, ein kleines, minimalistisches Stadtauto. Sollten die Amerikaner am Ende sogar noch ihre Füße und Fahrräder wiederentdecken? Und ihre Suburbanisierung in eine Reurbanisierung umwandeln? Man liest, der Immobilienmarkt breche nicht nur allgemein zusammen, sondern ganz besonders schlimm seien die Wertverlust an autoabhängigen suburbanen und peripheren Pampastandorten. Was ist da los? Sollte sich da ein postfordistisches Leitbild des kleiner, langsamer, intelligenter, kompakter abzeichnen? Aus der Konsumgüterindustrie kennen wir das schon lange: Computer werden immer kleiner, obwohl auch immer leistungsfähiger. Handys haben nur noch ein minimales Volumen im Vergleich zum alten Festnetztelefon. Minimalismus ist ein modernes Prinzip der Medizin, minimal invasive Operationen werden versucht. Die effizientesten, kleinsten, minimal invasivsten Verkehrsmittel kennen wir schon lange, das sind die Füße und das Fahrrad. Stehen sie vor einer Renaissance? Noch nicht wirklich. Noch setzen Umwelt- und Verkehrspolitik mehr auf die Kunst der Ingenieure, die das Überleben der Massenmotorisierung mittels neuer Antriebe sichern sollen. Erst hieß es Biosprit, jetzt dann Elektro- und Hybridantrieb. Da ist noch wenig von Minimalismus, von Abrüstung im Verkehr, zu spüren. Fuß- und Radverkehrsförderung sind keine Topthemen moderner Klima- und Energiepolitik, weil sie weiter marginalisiert sind (siehe oben)! Trotzdem haben sie ungeheuerere Potentiale, wenn man sie aus der "Nische" rausholt, sie wieder zu den universellen, intelligenten, effizienten Basisverkehrsmitteln macht, was sie längst verdient hätten.

Also doch? Das Hohe Lied der Nahmobilität!

Also lohnt es, nach mancher Relativierung doch noch mal genauer zu diskutieren, was Nahmobilität alles kann:

- Wohnen und Leben in einem gesunden Wohnumfeld
- umweltverträglichen Verkehr
- bessere Mobilitätschancen für intelligente und effiziente Verkehrsträger
- partnerschaftlicher Umgang zwischen allen Verkehrsteilnehmern durch Shared Space als Grundprinzip für öffentliche Räume
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität
- hochwertige wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote
- optimale räumlich-strukturelle Bedingungen für Nahmobilität

Die wichtigste Aufgabe der Verkehrspolitik ist deshalb, Nahmobilität dauerhaft sicherzustellen – und zwar für Alle, stadtverträglich und ressourcenschonend.

Aktivverkehr fördern

Für das Ressourcenschonen ist wichtig, daß in der Nahmobilität vor allem die "aktiv mobilen" oder "auto mobilen", also die muskelbewegten zum Zuge kommen: Fußgänger, Radfahrer, Inliner, Kickboarder und Skater. Sie bilden die unter Ressourcen- und Effizienzgesichtspunkten wichtigsten Verkehrsteilnehmergruppen, die die höchste Priorität verdienen. Sie brauchen großzügig dimensionierte Aufenthalts- und Bewegungsflächen mit hoher Gestaltqualität.

Sie brauchen aufgrund ihrer hohen Individualität und Differenziertheit (alle nehmen teil, Kleinkinder ebenso wie Greise, sportliche ebenso wie lahme) ein Höchstmaß an „individueller Beweglichkeit“ und Freizügigkeit. Man kann sie

nicht wirklich technisch und rechtlich reglementieren. Nahmobilität steht eben für individuelle Bewegung, sie bildet den eigentlichen "Individualverkehr".

Sie reagiert sensibel auf städtebauliche Rahmenbedingungen des öffentlichen Raumes als qualitätsvolle Umgebung mit vernetzten Wegen, ohne Umwege mit guter Erreichbarkeit aller Quellen und Ziele.

Sie will bedient werden durch ein möglichst breites, buntes, kleinteiliges Angebot von Gelegenheiten im Nahbereich, viele kleine Läden, Kneipen, Kinos, Kindergärten, Schulen, Kirchen, Gemeindehäuser. Gerade in der Förderung der Dezentralität, also kleinteiliger Nutzungsmischung, liegen große Chancen und Potenziale für ressourcenschonende, vom Auto unabhängigen Mobilitätsformen.

Mit einem Modal-Split-Anteil von 50-60 % (im Etappenprinzip gemessen) (im Binnenverkehr bis zu 80 %) stellt der Aktivverkehr bereits heute in vielen Städten und Gemeinden die zahlenmäßig größte Verkehrsteilnehmergruppe - weit vor dem MIV und dem ÖPNV. In der Nahmobilität ist der Fußgängerverkehr mit rd. 50 % — in Innenstädten und Gründerzeitvierteln sogar bis zu 85 % (mit Etappenprinzip gemessen) — dem Fahrradverkehr mit rd. 15-20 % deutlich überlegen. Dennoch, strategisch betrachtet bleibt der Radverkehr ein wichtiger Aktivposten für eine Veränderungen des Modal-Splits. Denn das Fahrrad hat auch im Rahmen der Nahmobilität einen weiteren Aktionsradius und damit ein großes Substitutionspotenzial, wenn es um die Verlagerung von Kfz-Fahrten geht. Beide Verkehrsarten sind für alle Verkehrszwecke nahezu universell einsetzbar. Deshalb braucht die kommunale Verkehrsplanung eine neue Priorität:

- Städte für Nahmobilität attraktiver und sicherer zu gestalten
- die Nutzung von Fahrrädern, Inlinern, Kickboards und Skateboards sowie des Zu-Fuß-Gehens in Alltag und Freizeit deutlich zu steigern und attraktiver zu machen

- den Modal-Split-Anteil der Aktiv- Mobilität auf über 80% zu steigern und den Autoverkehr gleichzeitig entsprechend zu reduzieren
- die Lust an der Bewegung im Alltag und Freizeit zu steigern, auch durch gute Werbung
- die Partnerschaftlichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern und Verkehrsträgern zu fördern, durch viele Shared Space Straßen, Begegnungszonen und Verkehrsberuhigte Bereiche
- Nachhaltigkeit als zentrales Planungs- und Handlungsprinzip anzuerkennen
- Nahmobilität als Maßstab der Stadtentwicklung anzusetzen
- eine einheitliche, übersichtliche und zielorientierte Wegweisung zu organisieren
- gezielte Information, Kommunikation und Werbung für den Aktivverkehr als moderne, effiziente, zeitgemäße Verkehrsmittel zu verbreiten.

Man darf also hoffen, daß die Zeichen der Zeit eine Trendwende ankündigen, weg von der Distanzmaximierung, hin zur Distanzminimierung, weg von der Suburbanisierung und Zersiedlung hin zur Reurbanisierung und neuen Qualität des kompakten Bauens, weg von der säuberlichen Nutzungstrennung durch groß Abstandsflächen hin zur innovativen, synergetischen Nutzungsmischung, weg von der fortschreitenden Gigantomane der ...Center hin zu flexiblen Kleinteiligkeit vitaler Quartiere. Letztlich ist es die alte Frage nach Qualität oder Quantität, die sich uns stellt und die wir als reiche Länder endlich zu Gunsten der Qualität der öffentlichen Räume entscheiden müssen. Hoffnung macht, daß die Menschen wieder Lust auf öffentlichen Raum, Straßengastonomie, Straßenkunst, letztlich vitales Straßenleben haben. Geben wir Platz für lebendige Straßen, dann kriegen wir auch lebendige Städte, aus denen Schritt für Schritt der ineffiziente Autoverkehr verschwindet.