

Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“

Chancen des Fuß- und Radverkehrs
als Beitrag zur Umweltentlastung



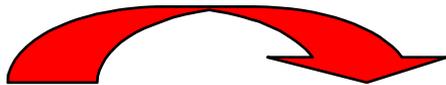
Fußgänger- und Radverkehr sind wichtige Komponenten im innerörtlichen Verkehr. Sie:

- unterstützen die nationale Nachhaltigkeitsstrategie,
- tragen bei zum Erreichen des Klimaschutzziels,
- schaffen eine urbane Lebensqualität,
- ermöglichen finanzielle Einsparungen auf dem Verkehrssektor und
- tragen gleichzeitig zur Gesundheit bei.

Vielerorts sind fahrradfreundliche Konzepte vorhanden, Defizite gibt es jedoch in der Umsetzung. Demgegenüber hat der Fußverkehr in den bisher vorliegenden Forschungserkenntnissen, ebenso wie in der kommunalen Praxis, noch nicht den ihm gebührenden Stellenwert bekommen.

Ziele des Modellvorhabens

- Langfristige Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Etablierung des Fuß- und Radverkehr als gleichberechtigte Verkehrsmittel bei allen Planungsentscheidungen
- Fußgänger- und fahrradfreundliches Klima

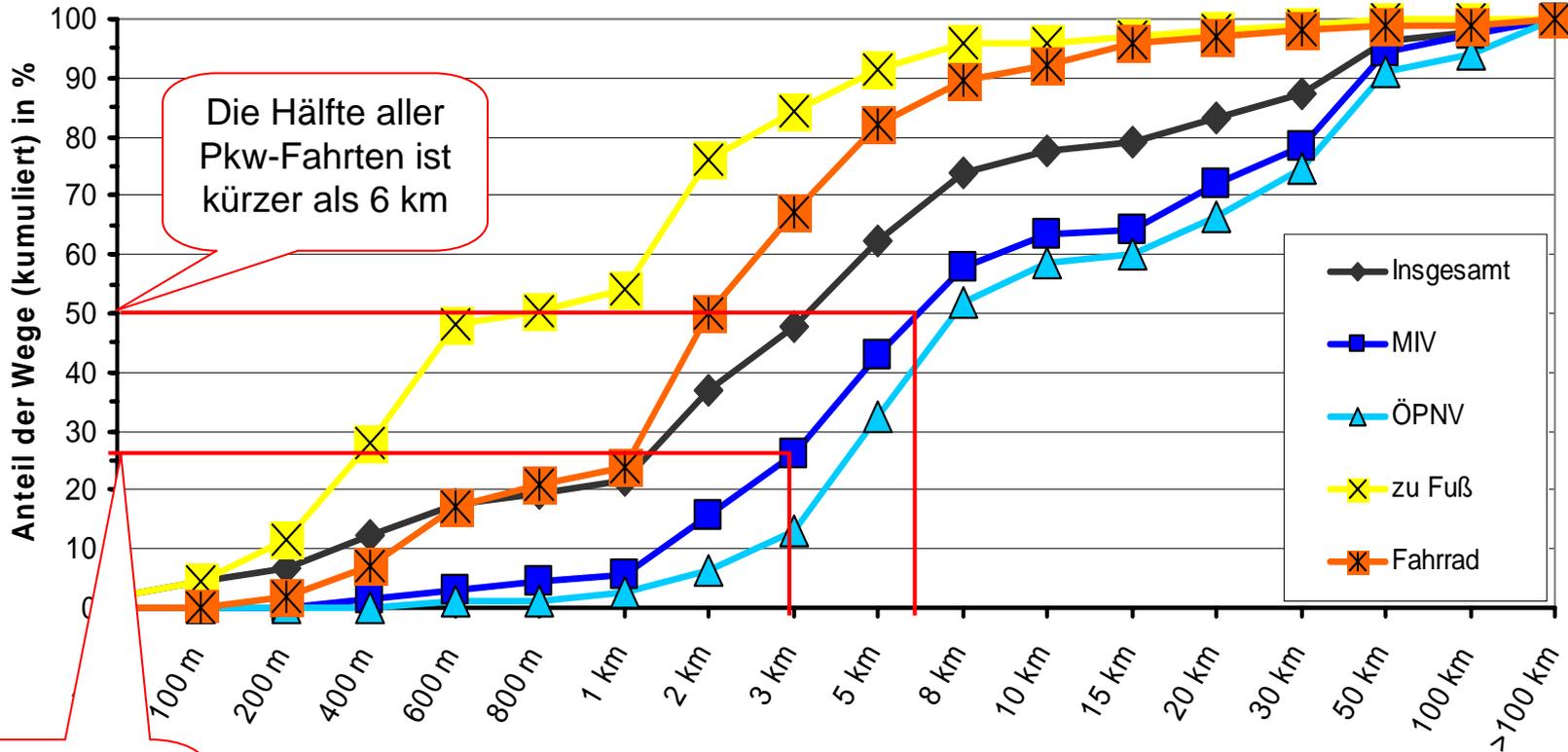


Damit die Förderung mehr als
ein „Modellstrohfeuer“ wird!

Mit dem Vorhaben soll gezeigt werden:

- wie der Anteil des Fuß- und Radverkehrs an allen Wegen unter Einbeziehung kreativer Lösungen innerhalb kurzer Zeit gesteigert werden kann,
- wie sich Umsetzungshemmnisse frühzeitig erkennen lassen und wie sie am effizientesten überwunden werden können,
- wie sich die Höhe der Kosten für eine fußgänger- und fahrradfreundliche Politik objektiv erfassen lassen,
- wie sich der Nutzen einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Politik darstellen lässt,
- wie sich eine fußgänger- und fahrradfreundliche Politik im Rahmen eines Qualitätsmanagements unter Einbeziehung der Bürger und der Verwaltung dauerhaft implementieren lässt,
- und welche Formen der Öffentlichkeitsarbeit der Förderung des Fuß- und Radverkehrs kosteneffizient wirksame Impulse liefern.

Wegelängen (kumuliert) nach Hauptverkehrsmittel 2002



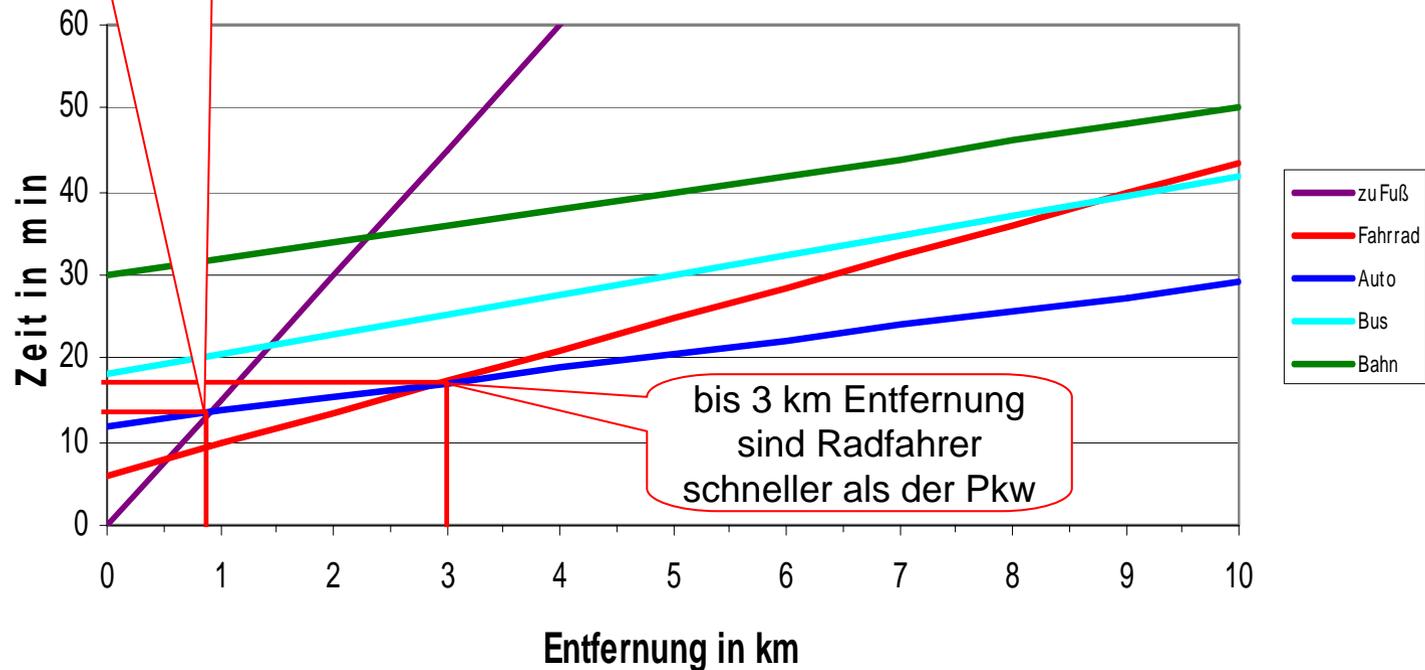
Die Hälfte aller Pkw-Fahrten ist kürzer als 6 km

Ein Viertel aller Pkw-Fahrten ist kürzer als 3 km

Quelle: Mobilität in Deutschland

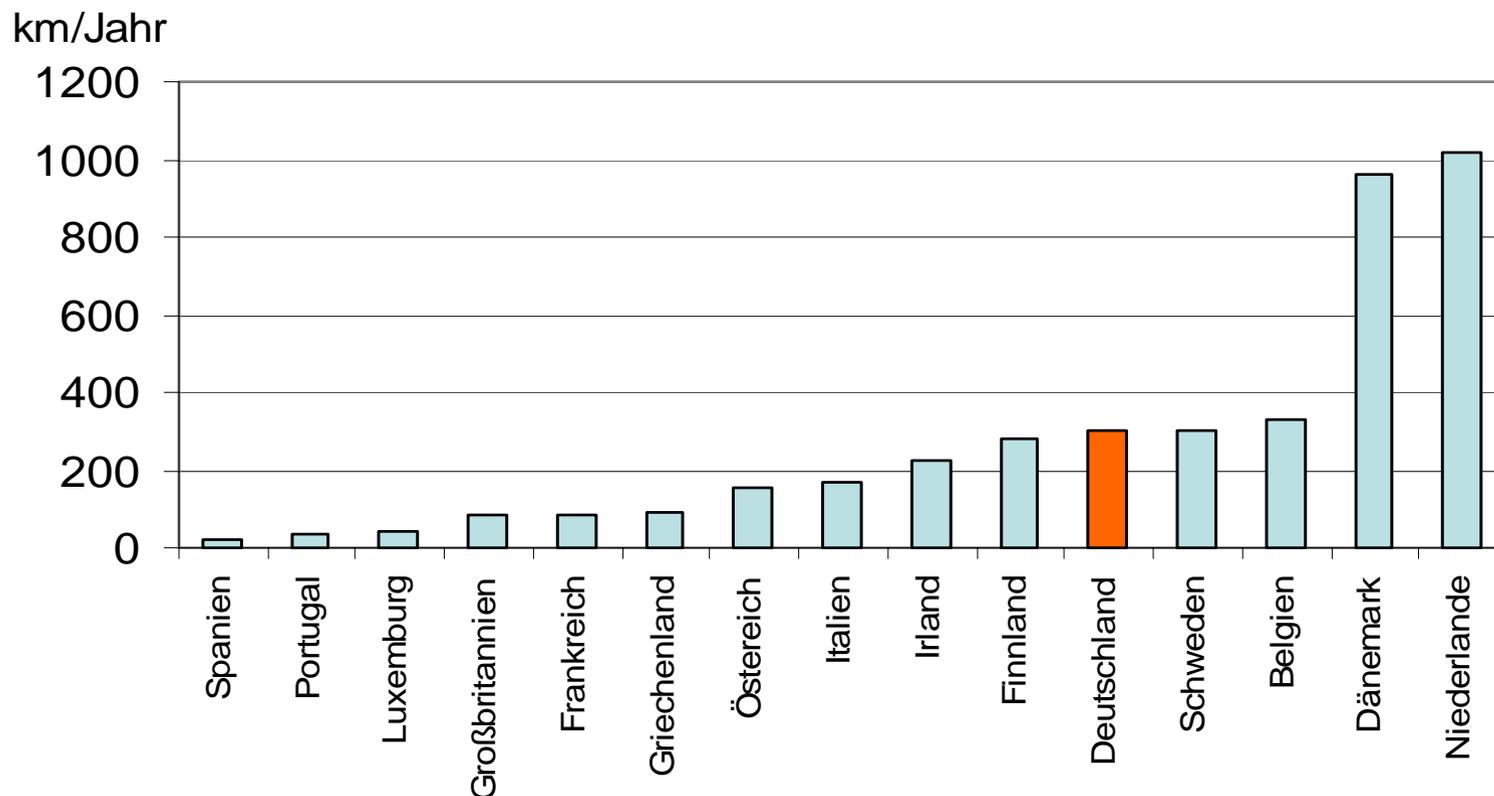
bis 1 km Entfernung
sind Fußgänger
schneller als der Pkw

Am schnellsten mit dem Auto? Reisezeit von Tür zu Tür

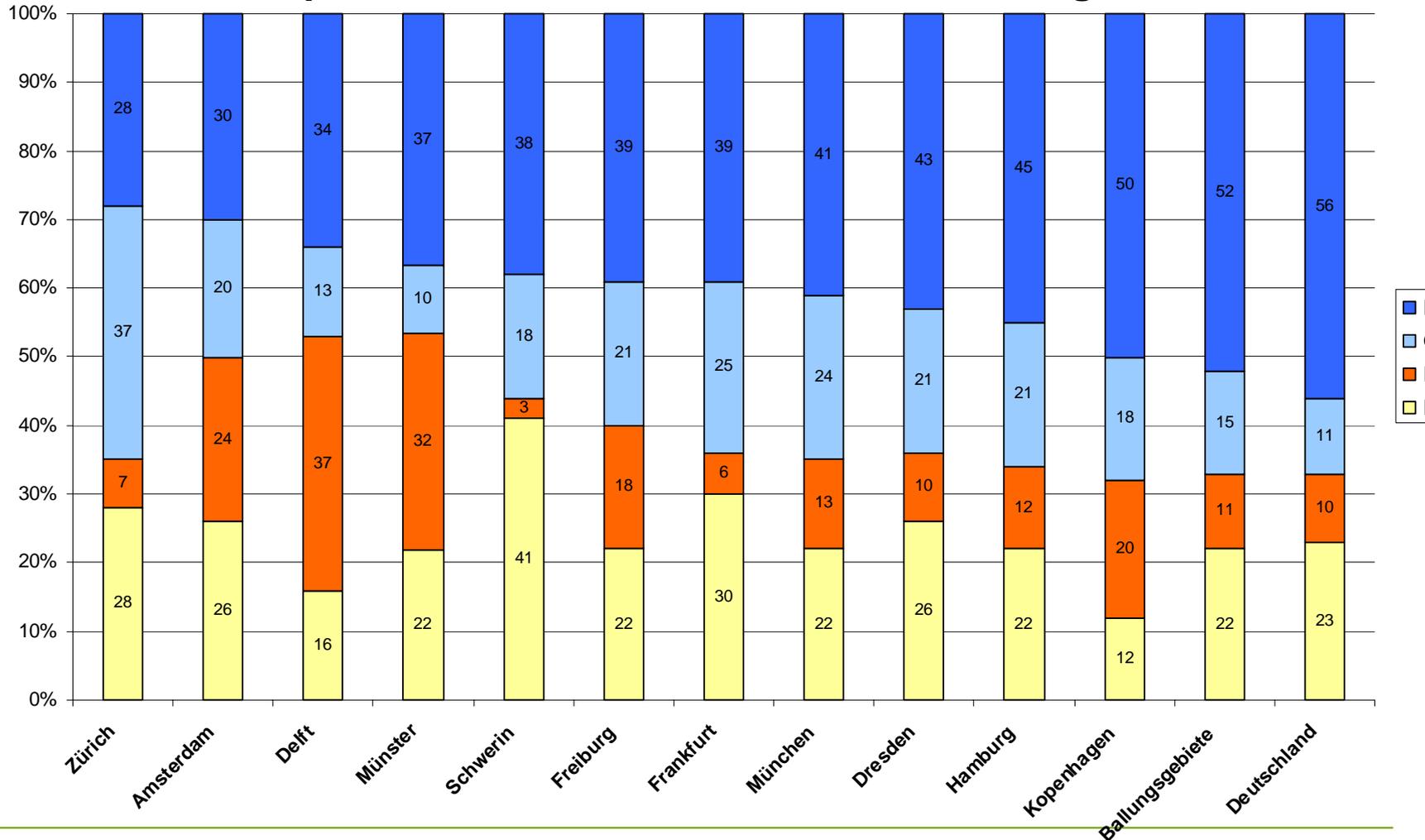


bis 3 km Entfernung
sind Radfahrer
schneller als der Pkw

Fahrleistung mit dem Rad pro Einwohner



Modal-split: Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen



Die Modellstädte



➤ **Lingen**, (56.000 EW),
mit relativ günstiger
Ausgangsposition in den alten
Bundesländern.

➤ **Lutherstadt Wittenberg**,
(47.000 EW),
mit relativ günstiger
Ausgangsposition in neuen
Bundesländern.

➤ **Plauen**, (72.000 EW),
mit topographisch schwieriger
Ausgangssituation, kaum
Radverkehr.

Schwerpunkte

Aufgrund der kurzen Laufzeit des Projektes lag der Schwerpunkt bei:

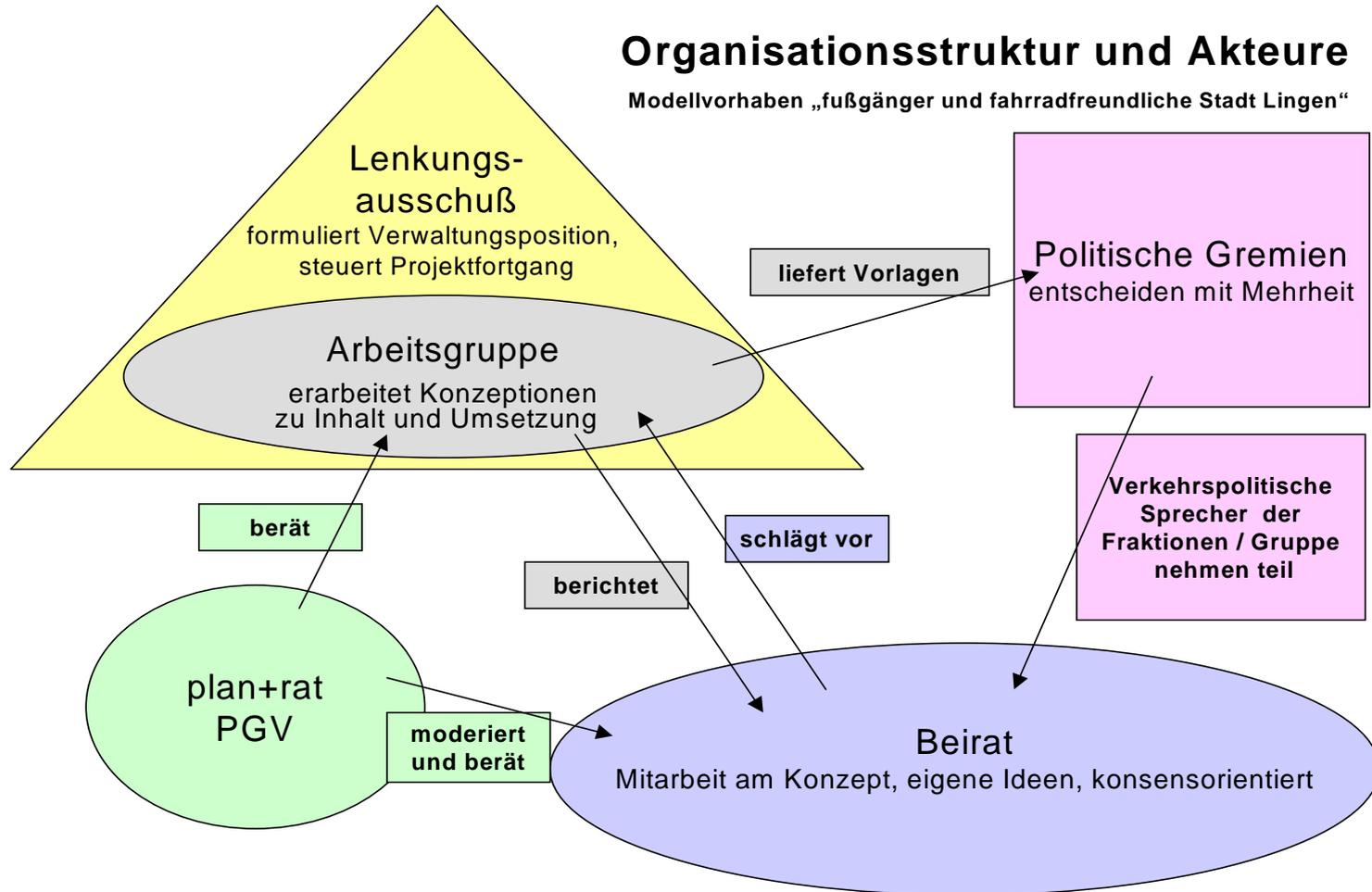
- einfachen, ohne größeren Aufwand zu realisierenden Maßnahmen,
- auf dem Gebiet der Öffentlichkeitswirksamkeit und Kommunikation sowie
- bei der Erarbeitung eines über die Projektlaufzeit hinaus wirksamen Qualitätsmanagementsystems.

Vorgehensweise

- Entwicklung eines zügig umsetzbaren Gesamtkonzepts zur Verbesserung des kommunalen Fuß- und Radverkehrs mit dem Schwerpunkt einfacher und kostengünstiger Maßnahmen
- Initiierung und Evaluation von lokalen Bündnissen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs auf möglichst breiter Beteiligungsbasis

Organisationsstruktur und Akteure

Modellvorhaben „fußgänger und fahrradfreundliche Stadt Lingen“



Aufgaben der Organisationsebenen

- **Arbeitsgruppen in der Verwaltung** (Kernarbeitsgruppen)
Erarbeiten Konzeptionen und Maßnahmen im Verlauf des Modellvorhabens, richten Beiratssitzungen aus, koordinieren Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.
- **Lenkungsausschuss** (Arbeitsgruppe plus Dezernenten)
Steuert den Projektvorgang aus der Sicht der Verwaltungsspitze.
- **Beirat**
Begleitet das Modellvorhaben, achtet auf Konsens bei der Umsetzung des Handlungskonzeptes.

Mitglieder der Organisationsebenen

- **Arbeitsgruppe in der Verwaltung (Kernarbeitsgruppe)**
Amtsleiter (AL) Stadtplanungs- und Hochbauamt, AL Tiefbauamt, Sachbearbeiterin Stadtplanungs- und Hochbauamt (Projektkoordination), Forschungsnehmer, Pressereferentin (nach Bedarf).
- **Lenkungsausschuss (Arbeitsgruppe plus Dezenten)**
wird nach Bedarf einberufen, im Anschluss an die Sitzung der Arbeitsgruppe.
Federführender Dezent ist der Stadtbaurat.
- **Beirat**
dazu gehören die Mitglieder der Kernarbeitsgruppe, der Baudezernent und weitere lokale Akteure: Polizei, Straßenbauamt, ADFC, AK „Stadtentwicklung und Verkehr“ (Lokale Agenda), BUND, Verkehrswacht, Wirtschaftsverband, Pressereferentin, Präventionsrat, Kinder- und Jugendparlament, Frauenbeauftragte, Seniorenvertretung, verkehrspolitische Sprecher der Fraktionen.

Lingen, Fußgängerzone



Umbau und Einrichtung der Jakob-Wolff-Straße als erste Fahrradstraße in Lingen



Nachträgliche Anordnung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn (Lingen, Meppener Str.)



Realisierung von Radrouten mit einfachen Mitteln (Lingen)



Stadtverkehrspolitisches Konzept und Situation (Plauen)



Tunnel – Stadtmittelpunkt und ÖPNV-Knotenpunkt (Plauen)



Fuß-/Radwegverbindung im EU-Projekt Landschaftspark Mühlgraben/Elsteraue auf einer ehem. Industriebrache (Plauen)



Einbahnstraße geöffnet für den Radverkehr (Plauen)



Lutherstadt Wittenberg Altstadt



Lutherstadt Wittenberg Kernstadt



Kreisverkehrsplatz mit wünschenswerter Radverkehrsführung im Kreis Lutherstadt Wittenberg

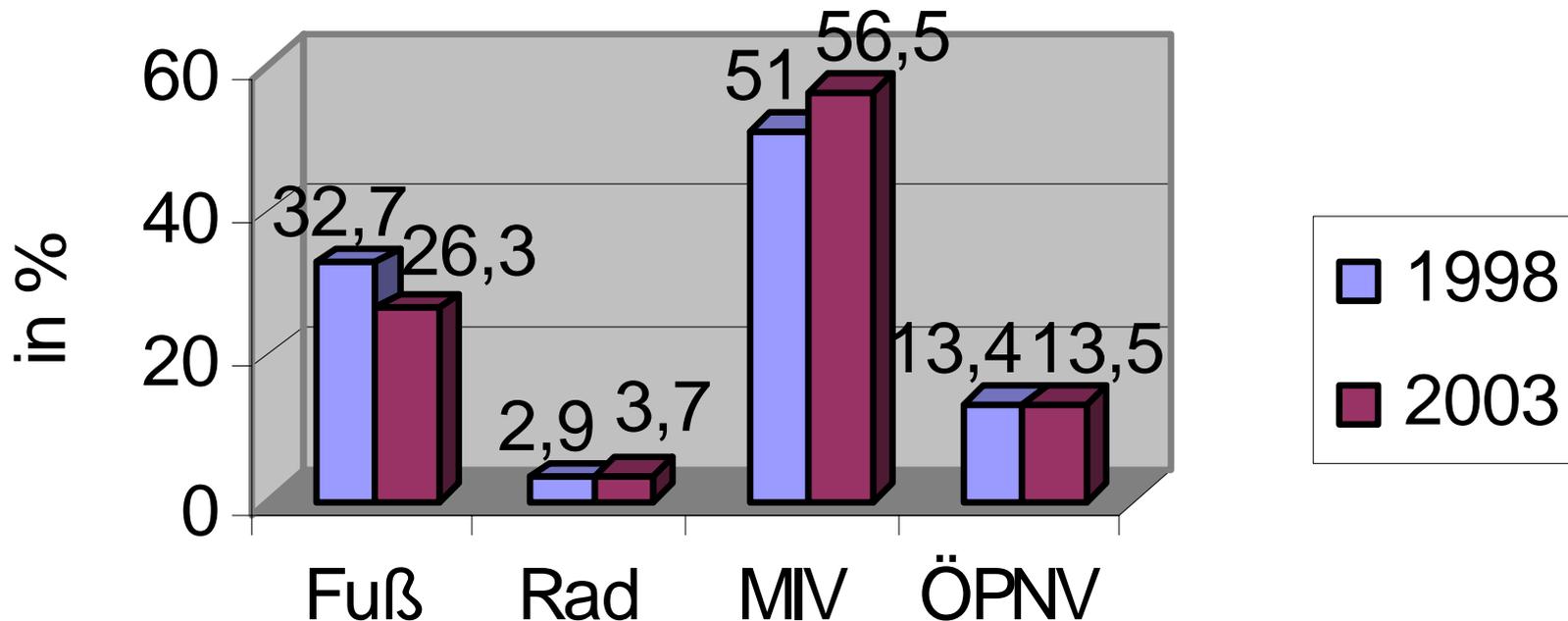


Radfahrerschleuse mit einfachen Mitteln (Lutherstadt Wittenberg)



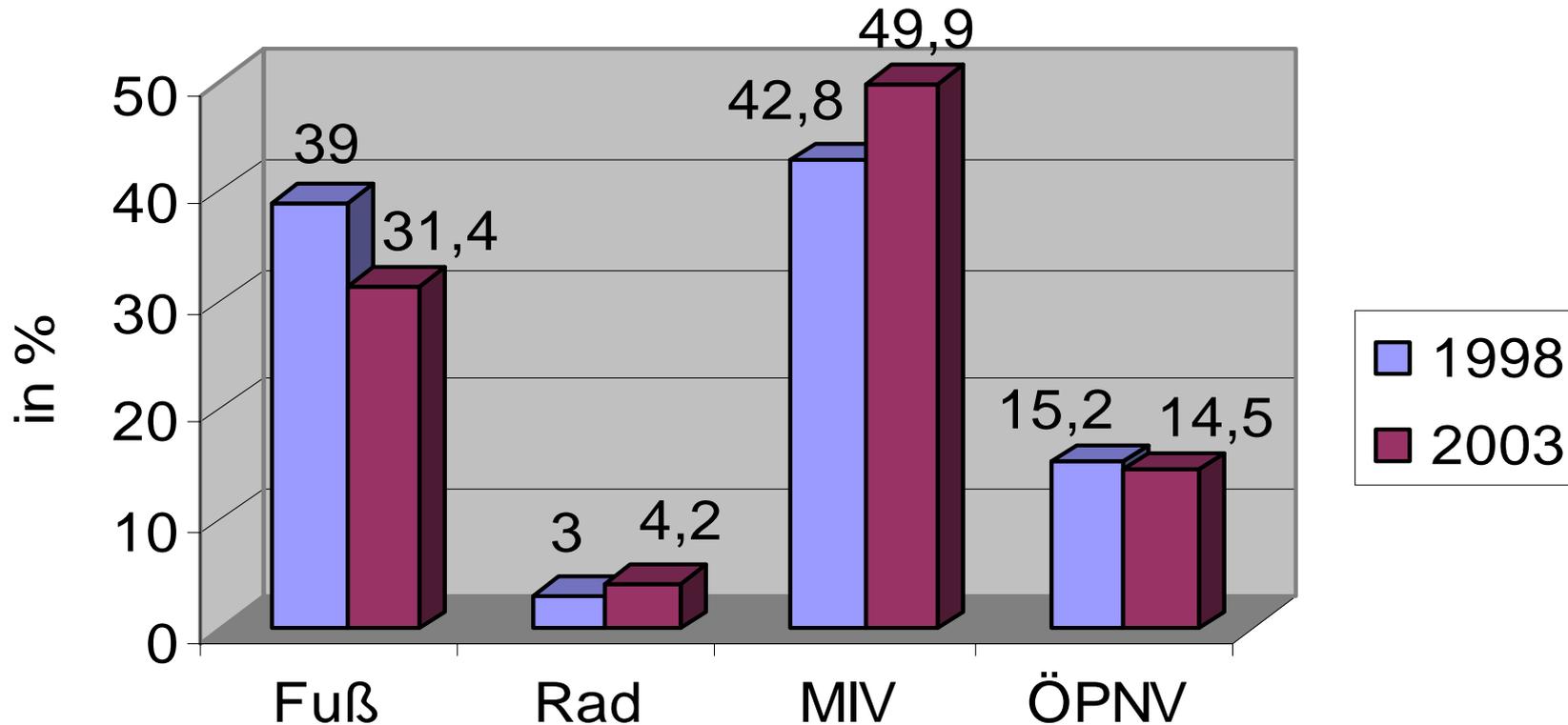
Modal-Split im Gesamtverk., Plauen

Datengrundlage: SrV-Erhebungen

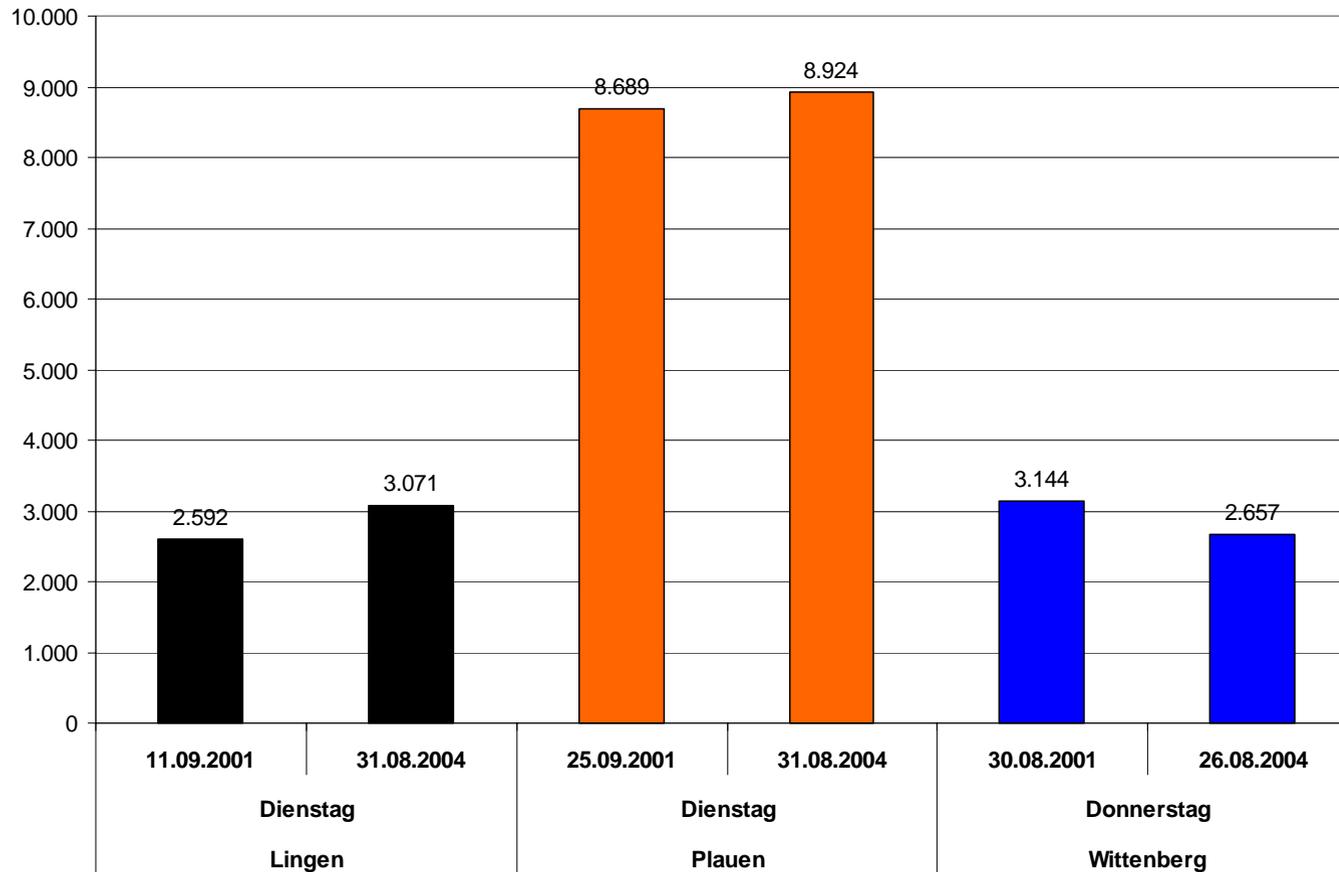


Modal-Split im Binnenverkehr, Plauen

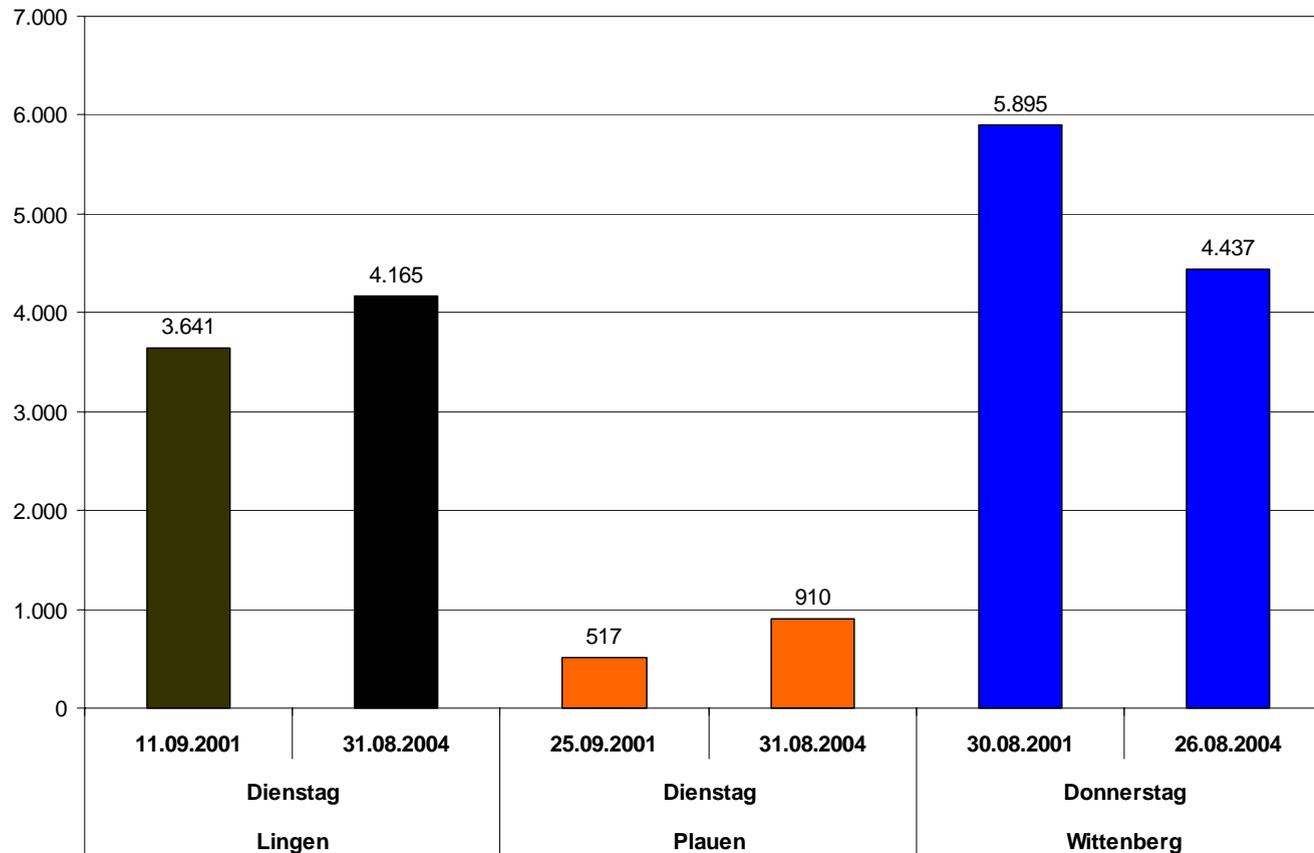
Datengrundlage SrV Erhebungen



Gezählte Fußgänger an bedeutenden Zugängen bzw. Zufahrten zur Innenstadt



Gezählte Radfahrer an bedeutenden Zugängen bzw.
Zufahrten zur Innenstadt



Gibt es Verlagerungspotentiale?

- Erreichte Modal Split Anteile in vorbildlichen Städten: bis zu 40%
Durchschnitt in deutschen Städten: 15%
- Veränderung des Modal Split durch Modellvorhaben: z.B. Troisdorf:
Radverkehr: + 30%; MIV: - 10%
- 50 % aller Pkw-Fahrten sind kürzer als 6 km

Radfahrer haben weniger Fehlzeiten

- Radfahrer haben bis zu 50% weniger krankheitsbedingte Fehlzeiten
- durchschnittliche Fehlzeiten pro Versichertem: 11,3 Tage
- Arbeitskosten im produzierendem Gewerbe:
ca. 28 €/Stunde
- 5 Tage weniger krank = ca. 1100 €

30 Minuten Rad fahren reduzieren pro Tag für Erwachsene das Risiko von :

- **Fettleibigkeit um 50 %**
- **Asthma um 36 %**
- **chronische Bronchitis um 52 %**
- **Bluthochdruck um 30 % (und damit auch das Schlaganfallrisiko und Herzinfarkt)**
- **Herz-Kreislauf-Erkrankungen um 50 % (d.h. ein ähnlicher Effekt wie das Nichtrauchen)**
- **Diabetes Typ II um 50 %**

Weitere Wirkungen:

- **Reduzierung des Blutdrucks um 10/mm Hg bei Patienten mit Bluthochdruck (das ist eine ähnliche Wirkung wie die, die durch blutdrucksenkende Medikamente erreicht wird)**
- **Erleichterung der Symptome bei Stress und Angstzuständen**
- **Förderung von Motorik und Konzentrationsvermögen bei Kindern**
- **Prävention vor Sturzunfällen älterer Menschen (durch Training des Gleichgewichtssinns).**

Quellen: [FROBÖSE 2004], [WHO 1999]

Fatter and Less Fit

INTERNATIONAL NEWS

FEBRUARY 11 2001

HERVE DONNEZAN



Revealed: why so many Americans are fat (it's not the food)

THE mystery as to why Americans have become the fattest people on the planet has been uncovered by public health experts, who say that decades of uncontrolled suburban sprawl conceived around the motor car have left them unable to walk even if they wish to.

Such delicacies as the stuffed crust pizza and triple bacon cheeseburger have played their part, but the main culprit for the ever-expanding American waistline seems to be the way modern suburbs are built.

Researchers for the US Centres for Disease Control and Prevention are preparing to test the theory with a series of experiments to find out how far Americans actually walk. In Atlanta, Georgia, they plan to equip 800 people with satellite tracking devices to follow their daily routine step by step.

The drift to the suburbs has been one of the most significant trends in population movement in the last 50 years. It has been accompanied by a rise in vehicle ownership, so that many new homes come with a three-car garage as standard.

A tour of the suburban streets surrounding any American city shows why. In many areas, the pavement has been done away with entirely. Since the high street has been increasingly replaced by the shopping mall, even the simplest purchase now requires a drive of several miles.

According to Dr Tom Schmid, a director of the Centres' Division of Nutrition and Physical Activity: "Our world has got a lot easier to live in. We sit in cars,

by JAMES LANGTON
in New York

and we don't walk to the shops. Doctors have puzzled as to just why Americans are so fat. An obese person is defined as one more than 30 per cent above their ideal weight.

Yet over-eating does not seem to be the simple explanation. Most adults consume only around 100 calories a day more than they did 20 years ago, while the amount of fat in their diet has dropped from 42 per cent to 34 per cent.

The problem now seems to be a way of life so sedentary

‘A mother said that when she took a walk to burn off a few pounds, neighbours stopped to ask if she needed help’

that it involves little more than a few steps between the home, driveway and office. In many areas it can be positively hazardous to walk. Few suburbs now have sidewalks so the pedestrian is forced on to the road. What is more, police and private security patrols view anyone moving around on a suburban estate without a car as someone who has either run out of petrol and in distress, or poor and up to no good.

One mother of three, Linda Kouklakjian, complained to the *Washington Post* last

to take a walk to burn off a few pounds, several neighbours stopped their cars and asked if she needed help. Mrs Kouklakjian admitted: "Frankly I was embarrassed. I didn't want to walk around in my car."

by the

late activity was built streets built walked or cycled three times every two. Those in more modern homes used cars almost exclusively.

The Atlanta study, to begin in March, will look at 8,000 households in two districts one where the shops and houses are close together and the other in an outer suburb. One in 10 of those taking part will wear a tracking device so that researchers can monitor their activity.

What worries organisations such as the American Medical Association about America's bulging waistline is that children seem to be among the worst affected. The number of severely overweight children has doubled in the last 20 years.

One of the best ways for children to exercise, by walking to school, has all but disappeared because over-protective parents fear that they will be abducted by paedophiles or run over crossing the road.

The reality is that paedophiles murder only around 100 children each year in the United States. By contrast 1,772 children died and 316,000 were injured in car crashes in 1998, the latest year for which figures are

Decades of uncontrolled suburban sprawl conceived around the motor car have left them unable to walk even if they wish to.



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit !

Bernhard Specht
bernhard.specht@uba.de

www.umweltbundesamt.de