

Gender Mainstreaming im Verkehrswesen

Mobil im Quartier



Inhaltsverzeichnis	Folien
Bedeutung des Quartiers als Lebensraum	2
Personengruppen mit starkem Bezug zum Quartier	3 - 5
Nahraumqualitäten	6 - 8
Beispiel	9 - 10
Planungsgrundsätze	11 - 15
Fazit	16

Bedeutung des Quartiers als Lebensraum

Der öffentliche Raum ist das Gesicht des Quartiers und

- dient zum Durchqueren, Verweilen und zum Spielen,
- hat wichtige soziale und sozialisierende Funktion (zum Einkaufen gehen, spontan jemanden treffen),
- bietet Identifikation („hier bin ich zu Hause“),
- ist wichtiger Entwicklungsraum für Kinder,
- ist wichtiger Teil der außerhäuslichen physischen und gesellschaftlichen Umwelt.



Personengruppen mit starkem Bezug zum Quartier

- Kinder und Jugendliche
- Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit
- Ältere Menschen
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Menschen mit Migrationshintergrund



Anforderungen dieser Personengruppen

Bedürfnis nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit

Bedürfnis nach Nähe und eigenständiger Mobilität

- Plätze und Flächen zum Verweilen/ Aufenthalt
- Attraktive, sichere Wege und Freiflächen
- Kurze Wege bei guter Nahversorgung: viele Bedürfnisse können innerhalb des Quartiers abgedeckt werden
- Barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele
- Haltestellen des ÖV in der Nähe
- Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollator
- Platz zum Abstellen von Fahrrädern



Diese Anforderungen sollten der Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raums sein.

Mobil im Quartier bedeutet Nahraumqualität

Nahraumqualität ist ein wesentliches Merkmal des Leitbilds „Stadt der kurzen Wege“

Leitbild “Stadt der kurzen Wege“

- Verknüpfung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung
- Stadtentwicklungsplanung, die auf Nutzungsmischung und Stärkung der Nähe abzielt
- Vielfältige Angebote für Versorgung, Betreuung, soziale und medizinische Versorgung
- Förderung von Nahmobilität (zu Fuß und per Rad) als ein wesentliches Element
- Hohe städtebauliche Qualität, die Nahmobilität fördert

Nahraumqualitäten

Wohnung und nähere Umgebung sind wichtiges räumliches Zentrum des Alltags

Anforderungen an das Quartier: Nahversorgung

«Anspruchstypen» Nahversorgung

- „Rundumversorgung“: Dieser Gruppe ist es sehr wichtig, möglichst alle Angebote der Grundversorgung durch den Einzelhandel und eine ärztliche Versorgung in der Nähe ihrer Wohnung zu haben.
- „Grundversorgung und Erholung“: Die Nähe zu Lebensmittelläden und Grünanlagen ist wichtig. Alle weiteren Angebote müssen nicht zwingend direkt im Wohnumfeld zu finden sein.
- „Mobilität und Freizeit“: Auch sie wünschen sich Lebensmittelgeschäfte und Grünanlagen in der Nähe ihrer Wohnung. Wichtig ist aber auch die Nähe von Parkplätzen, ÖPNV-Haltestellen, Freunden und Bekannten sowie Möglichkeiten auszugehen (z. B. Cafés, Kneipen, Restaurants etc.).

Quelle: Beispiel, Erhebung in gemischt genutztem Quartier, gründerzeitliche Bebauung innenstadtnah, Gebiet „Soziale Stadt“ (Ergebnis Clusterzentrenanalyse) (TU Braunschweig / Köhne-Finster, 2005).

Nahraumqualitäten

Anforderungen an die Straßenraumgestaltung

- Sicherheit (verkehrssicher, sozial sicher)
- gute Befahrbarkeit und Begehbarkeit
- Barrierefreiheit (Orientierung für Sehbehinderte ...)
- Ordnen des ruhenden Verkehrs (kein Gehwegparken ...)
- Identitätsbildende Komponenten (Unverwechselbarkeit)
- Berücksichtigung von Denkmalschutzaspekten
- Sorgfalt im Detail
- Vielgestaltigkeit, Kleinteiligkeit



Nahraumqualitäten

Elemente einer vielgestaltigen Straßenraumgestaltung

- Unterschiedliche Bodenbeschaffenheit
- „Glattwege-Netz“
- Wasser
- Mauern, Zäune
- Beleuchtung
- Möblierung (Sitzgelegenheiten, Abfalleimer ...)
- Begrünung
- Sorgfältiger Einsatz von Pollern
- Öffentliche Toiletten



Beispiel: Aktivitäten “im eigenen Quartier“

Stadtgebietstypen (Beispiel Köln)

<ul style="list-style-type: none"> • Zentrales Quartier aus der gründerzeitlichen Stadterweiterung • Hochwertige Straßen- und Platzräume, urbane Nutzungsmischung • Dichtes ÖPNV-Angebot und fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt 	Belgisches Viertel
<ul style="list-style-type: none"> • Mischgebiet in unmittelbarer Zentrumsnähe durch Eisenbahn, Rhein, Nord-Süd-Fahrt und Kölner Ring isoliert gelegen • Ausgezeichneter lokaler und überregionaler ÖV-Anschluss • Mittelalterliche Stadtstruktur im Krieg zerstört und im Wiederaufbau überformt • Geringere Wohnqualität 	Kunibertviertel
<ul style="list-style-type: none"> • Am östlichen Stadtrand gelegener Stadtteil mit gewachsener Nutzungsmischung auf Stadtteilebene aus den 20er/30er Jahren • Lebendiges Stadtteilzentrum • Hochwertige Wohnanlagen (mehrheitlich EFH/Garten) • Hochwertiger ÖV-Anschluss 	Dellbrück
<ul style="list-style-type: none"> • Am Stadtrand gelegenes Wohnquartier als Stadterweiterung aus den 70er Jahren mit einigen zentralen Einrichtungen (z. B. Einkaufszentrum) • Dichte Bebauung bis zu 12 Geschossen • Autoorientierte Erschließung • Bisher nur schwache ÖV-Anbindung 	Weiden

Empirische Studie zum Mobilitätsverhalten in vier Kölner Stadtteilen (Beckmann / Wulfhorst, 2003).

Beispiel: Aktivitäten "im eigenen Quartier"

Aktivität	Anteil „im eigenen Stadtviertel“				
	Belg. Viertel	Kuniberts-viertel	Dellbrück	Weiden	N. gesamt
Arbeiten	11,2 %	11,8 %	11,9 %	10,1 %	327
Ausbildung, Schule, Weiterbildung	6,7 %	0,0 %	7,3 %	25,9 %	125
Einkauf für den täglichen Bedarf	89,3 %	74,5 %	95,0 %	90,1 %	406
Großeinkauf	50,0 %	30,1 %	80,9 %	44,6 %	320
Shopping / Bummel	6,1 %	2,1 %	5,9 %	23,7 %	390
Private Versorgung (Behörden, Bank)	33,0 %	37,9 %	61,8 %	50,5 %	409
Private Erledigung (z. B. Arzt, Friseur)	58,1 %	52,0 %	84,6 %	75,5 %	403

Empirische Studie zum Mobilitätsverhalten in vier Kölner Stadtteilen (Beckmann / Wulfhorst, 2003).

Planungsgrundsätze

- Entschleunigung unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion
- Priorisierung der Verkehrsmittel Rad, Fuß und ÖPNV
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung
- Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenz unterschiedlicher Akteure aus dem Quartier



Planungsgrundsätze

Entschleunigung

- Aufgaben der Straßen festlegen
 - Flächendeckende Einrichtung von Tempo-30-Zonen
 - Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen (Verkehrsberuhigte Bereiche)
 - Verkehrsberuhigung von Hauptgeschäftsstraßen (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
 - Verkehrsberuhigung von Hauptverkehrsstraßen bei sensiblen Nutzungen (Tempo30/ Tempo 40)
- Autoarme Quartiere einrichten
- Neue Formen zulassen: Shared Space, Begegnungszonen, Fahrradstraßen

Planungsgrundsätze

Priorisierung der Verkehrsmittel Rad, Fuß, ÖPNV

- Orte des täglichen Bedarfs (Alltagsziele) durch sichere und attraktive Verbindungen (zu Fuß, mit dem Rad) vernetzen
- Netzhafter Erschließung (nahräumlicher Vorrang) im ÖPNV
- Attraktive, sichere und barrierefreie Gestaltung von Haltestellen, Umsteigepunkten und ihren Zugängen
- Attraktive Fahrradabstellanlagen (ausreichende Anzahl, diebstahlsicher, funktional gestaltet)
- Rücknahme des Gehwegparkens, Durchsetzung der Park-/ Halteverbote
- Förderung alternativer Mobilitätsangebote (Carsharing, Fahrradverleihsysteme)



Planungsgrundsätze

Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung

- Straßenräume mit Aufenthaltsbereichen gestalten
- Quartiterräumliche Qualitäten nutzen bzw. verbessern
- Räume hoher Qualität schaffen
 - Plätze, Fußgängerbereiche
 - Grün-, Erholungs- und Spielflächen



Planungsgrundsätze

Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenz unterschiedlicher Akteure aus dem Quartier

- Alltagskompetenz besonders der Personengruppen mit starkem Bezug zum Quartier nutzen
- Beteiligungsverfahren situations- und betroffenenenspezifisch gestalten
- Geeignet sind kooperative Beteiligungsverfahren



Verkehrsforum
Runder Tisch
Zukunftswerkstatt
Workshop
Stadtspaziergang
Projektbegleitender Beirat
Arbeitsgruppe

A large orange circle containing a list of participation methods.

Fazit

- Quartiere haben eine wichtige soziale und sozialisierende Funktion.
- Eigenständige Mobilität im Quartier ist ein Gewinn an Lebensqualität.
- Geringes Geschwindigkeitsniveau, gute Gestaltqualität und gute Nahversorgung bieten große Chancen zur Nutzung durch alle Generationen, besonders aber für Kinder und ältere Menschen.
- Gute Nahversorgungsangebote im Quartier werden nachweislich genutzt und sind unabdingbar für die Nahmobilität.
- Bei der Gestaltung des Quartiers ist die Zusammenarbeit aller Beteiligten notwendig.



Literatur

- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise NRW e. V. (AGFS) (Hg.) (2007): Nahmobilität im Lebensraum Stadt. Köln
- Beckmann, Klaus-J. / Wulfhorst, Gebhard (2003): Nahmobilität – eine gleichermaßen bedeutsame wie vernachlässigte Mobilitätskategorie. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Kap. 2.1.3.2. Herbert Wichmann Verlag. Berlin
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2011): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG11). Köln
- Köhne-Finster, Sabine (2005): Genderaspekte in der sozialen Stadtteilentwicklung. Eine empirische Untersuchung im westlichen Ringgebiet/ Braunschweig. Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften (ISW) TU Braunschweig. Braunschweig
- PlanerIn 4/10 „Nahmobilität“ (Themenheft) (2010). Berlin



Impressum

Der Foliensatz „Mobil im Quartier“ ist Teil eines Gesamtfoliensatzes. Er wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt.

Zum thematischen Hintergrund sei auf den Foliensatz „Einführung“ verwiesen.

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Annette Albers, Stuttgart

Dr.-Ing. Karin Arndt, Hofheim am Taunus

Dr.-Ing. Solveigh Janssen, Hannover

Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen

Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig

Dipl.-Geogr. Ursula Lehner-Lierz, Männedorf/Zürich (CH)

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt

Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Dortmund

Fotonachweis (soweit nicht anders vermerkt): plan&rat