



ROLLENWECHSEL

Konzept für eine neue Mobilität in Städten

VISION

Neue Mobilität benötigt ein ganzheitliches Konzept. Mit diesem Anspruch hat Greenpeace sich gemeinsam mit Gehl Urban Quality Consultants auf den Weg gemacht und eine Gesamtstrategie erarbeitet. Ziel war und ist es, Mobilität und Lebensqualität in Deutschland dort zu steigern, wo die meisten Menschen leben – in unseren urbanen Räumen. Das vorliegende Konzept wird Greenpeace Deutschland in den kommenden Jahren als Richtlinie bei seiner strategischen Arbeit im Bereich nachhaltiger städtischer Mobilität dienen.

Konkret fordert Greenpeace eine Mobilität ein, die aus vier Elementen besteht:

- o der Verringerung der Auto-Abhängigkeit
- o der Verbesserung nachhaltiger Mobilitätsangebote (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß)
- o der effizienteren Nutzung zur Verfügung stehender Flächen
- o der Schaffung exzellent erreichbarer urbaner Hubs, bestehend aus Gebieten für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Leben

Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung sind die Wegweiser einer neuen Mobilität.

1 DEUTSCHLAND – HERAUSFORDERUNGEN UND ZIELE

Eine nachhaltige Mobilität ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. In Deutschland entfallen allein etwa 20 Prozent aller CO₂-Emissionen auf den Verkehrssektor. Dabei ist eine nachhaltige Mobilität nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes sinnvoll, sie birgt auch große soziale und wirtschaftliche Vorteile. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf.

2 DIE STADT – SECHS GRUNDSÄTZE

Nachhaltige Mobilität ist ein zentraler Baustein für die Entwicklung nachhaltiger Städte – allein durch die damit verbundene Steigerung der Lebensqualität. Doch um ein qualitativ hochwertiges Mobilitätsnetzwerk aufzubauen, ist eine disziplinenübergreifende Zusammenarbeit nötig: Wir zeigen in diesem Konzept sechs gelungene Beispiele aus der Praxis, die Deutschlands Städten als Inspiration zum sofortigen Handeln dienen sollen.

3 SIE SIND DRAN! – INSTRUMENTE FÜR DEN WANDEL

Nachhaltige Mobilität führt zu einem gesünderen Leben. Sie bietet Ihnen die Gelegenheit, mit einfachen Entscheidungen einen großen Beitrag zu leisten, von dem nicht nur Sie profitieren, sondern auch Umwelt und Gesellschaft. Der Weg dorthin beginnt bei jedem Einzelnen! Deshalb finden Sie am Ende dieses Konzepts Werkzeuge, die Ihnen helfen, Ihre alltäglichen Wege zu analysieren. Treten Sie in den Dialog mit Ihrer Stadt und tragen Sie Ihren Teil dazu bei, Deutschlands CO₂-Emissionen zu reduzieren. Helfen Sie so, eine neue, nachhaltige Mobilitätskultur zu etablieren!

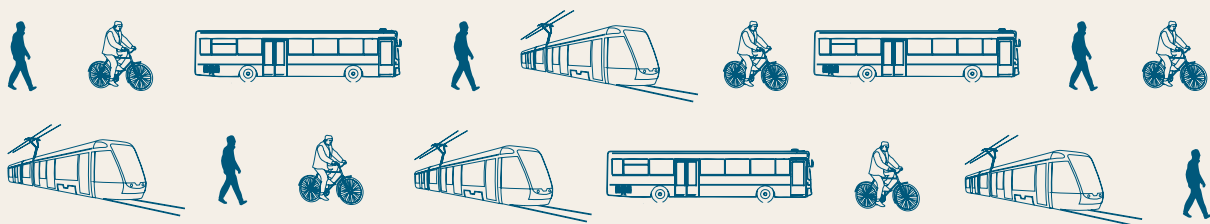
Wissen und Handeln



Dieses Dokument zeigt Ihnen, wie sich eine neue, nachhaltige Mobilität auf unseren Planeten, unsere Städte und auf Sie selbst auswirkt. Es soll Sie gleichzeitig ermutigen, bei sich selbst anzufangen. Stellen Sie Ihre täglichen Wege auf den Prüfstand: Welche Möglichkeiten haben Sie bei der Wahl Ihrer Verkehrsmittel? Wie sieht das Netzwerk nachhaltiger Mobilität in Ihrer Stadt aus? Was können Sie zur Veränderung des deutschen CO₂-Fußabdrucks beitragen?

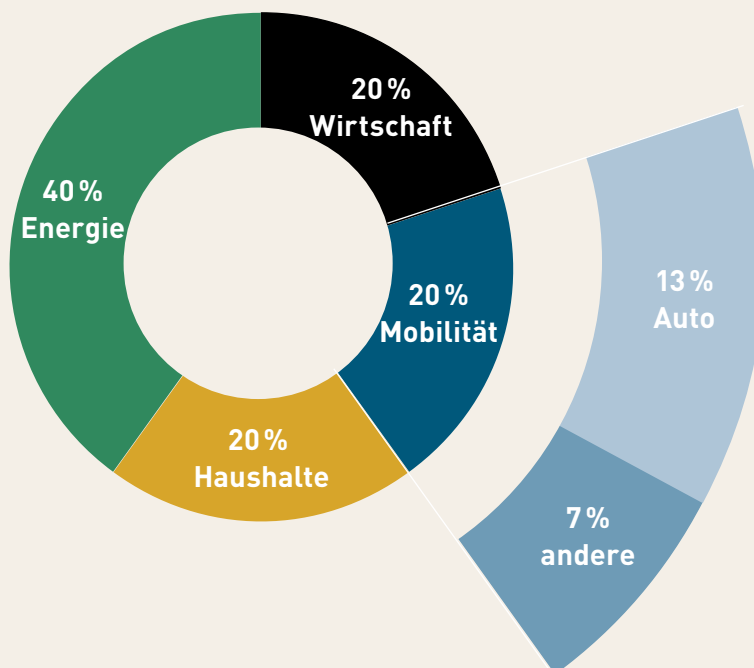
DER MENSCH ENTSCHIEDET ÜBER SEINE MOBILITÄT

Den Menschen und sein Verhalten zu verstehen, ist der Schlüssel zu nachhaltiger Mobilität. Denn bei nachhaltigem Verhalten geht es um die individuelle Wahl der Lebensweise. Es geht darum, wie wir unser tägliches Leben leben und als Menschen unsere Entscheidungen von Gegebenheiten abhängig machen. Wir entscheiden danach, was bequem und was einfach ist. Nur die allerwenigsten von uns sind Idealisten, die immer und unter allen Umständen das tun, was „das Richtige“ ist. Deshalb brauchen wir Städte, in denen die „richtige“ Entscheidung gleichzeitig die „einfachste und komfortabelste“ Entscheidung ist.



Bei Mobilität geht es vor allem darum, die Wahl zu haben.

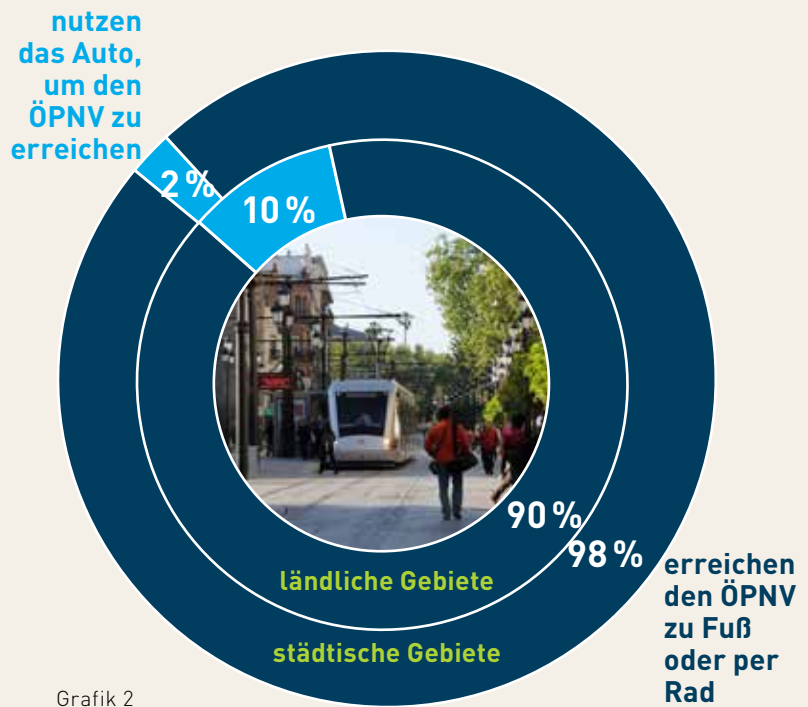
In Sachen Mobilität sind CO₂ und das Verhalten der Menschen entscheidend.



Grafik 1: Fast ein Fünftel aller energiebedingten Treibhausgasemissionen Deutschlands entsteht im Verkehrssektor. Veränderungen des alltäglichen Mobilitätsverhaltens haben also einen direkten Einfluss auf die Gesamtmenge der CO₂-Emissionen. Nirgendwo sonst haben persönliche Entscheidungen derart große Auswirkungen wie in Fragen der Mobilität und des Konsums. Doch unterscheidet sich Mobilität insofern vom Konsum, als eine Veränderung des Konsumverhaltens für viele Menschen eine Verringerung der Lebensqualität bedeutet. Nicht so bei der Mobilität: Wer hier seine Verhaltensmuster verändert, kann seine Lebensqualität sogar steigern!

Nachhaltige Mobilität versteht ihre Nutzer

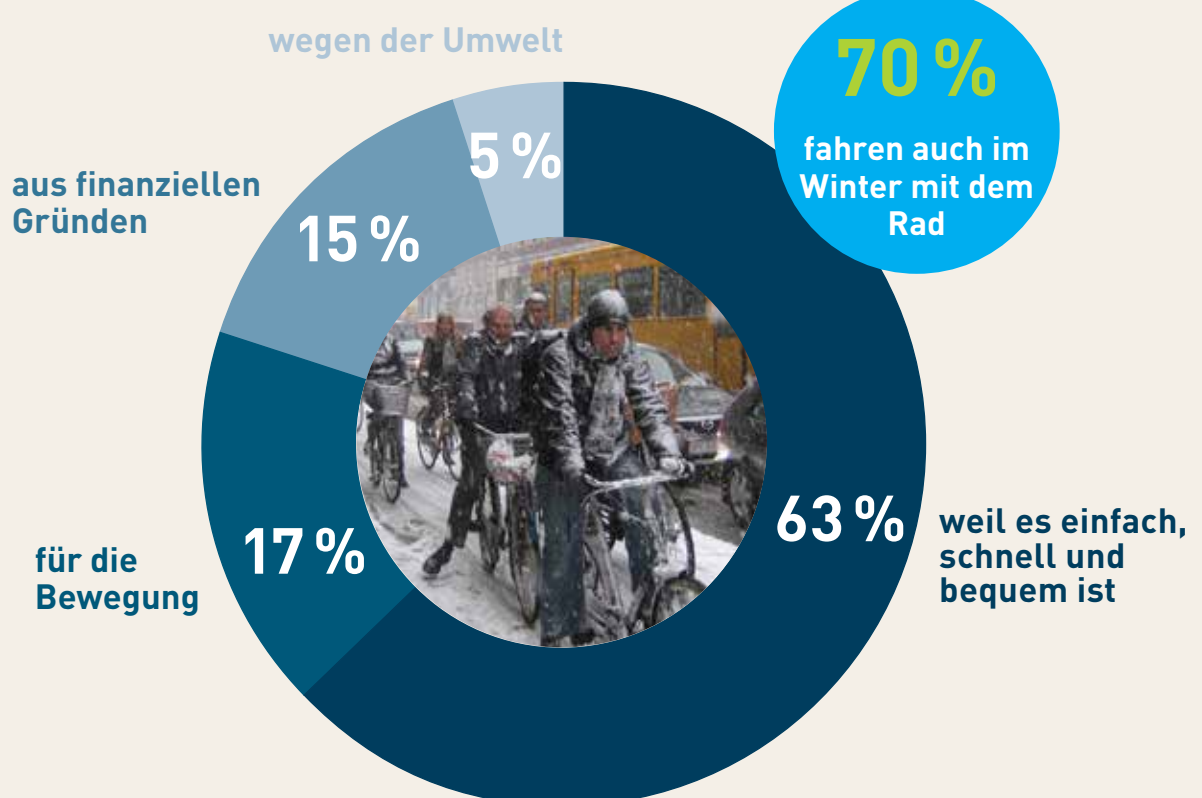
Etwa 98 Prozent der Menschen, die in Skandinaviens Städten den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen, beginnen ihren Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Selbst auf dem Land treffen 90 Prozent als Fußgänger oder Radfahrer ein. Dahinter steckt eine ganz klare Erkenntnis: Wer sich einmal in sein Auto setzt, bleibt auch in seinem Auto. Wollen wir die Menschen dazu ermuntern, den ÖPNV zu nutzen, müssen wir die Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer verbessern, damit ihnen die Wahl leicht fällt.



Grafik 2

Nachhaltige Mobilität erleichtert das Leben

Kopenhagen ist weltberühmt für seine vielen Fahrradfahrer. Fragt man die Menschen dort nach den Gründen, warum sie Rad fahren, werden Gesundheit oder Umwelt selten genannt – dies sind für sie eher positive Nebeneffekte. Etwa 63 Prozent der Kopenhagener Radfahrer steigen aufs Rad, weil es einfach, schnell und bequem ist. Den Menschen Möglichkeiten zu bieten, Gutes zu tun, ohne sich dabei verbiegen zu müssen, ist der Schlüssel, um unser Verhalten zu ändern. Dazu braucht es durchdachte und gut integrierte Lösungskonzepte.



Grafik 3: Warum nutzen Kopenhagener das Rad?



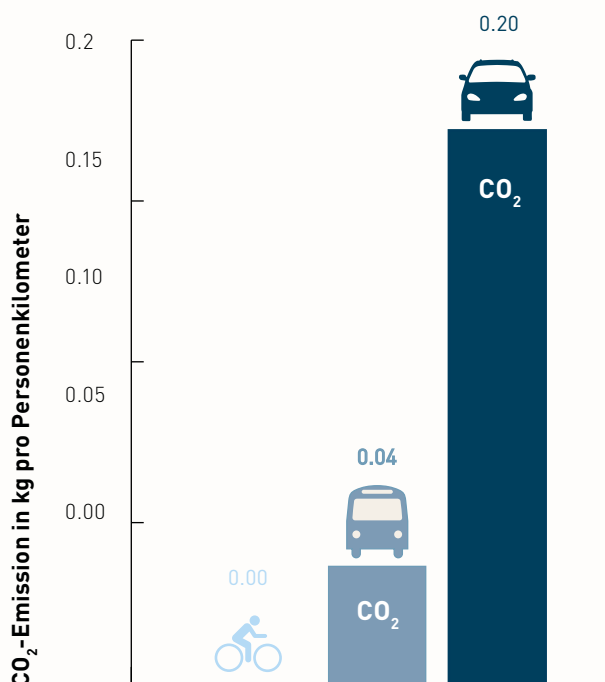
WIN-WIN-SITUATION

Mobilität muss nachhaltig sein

Herausforderung | der Klimawandel

Auch wenn sich die durch Autos verursachte CO₂-Belastung nach und nach verringert, liegen ihre Emissionen weit über dem, was beim Gehen, beim Fahrradfahren und bei der Nutzung des ÖPNV anfällt. Jede Entscheidung für das Auto erschwert es dem ÖPNV zudem, die erforderliche Anzahl an Nutzern zu erreichen, die ein leistungsfähiges Nahverkehrsnetz benötigt. Dies ist besonders in ländlicheren Gebieten von Bedeutung, hat jedoch überall signifikante Auswirkungen. Vor allem Kinder und Senioren sind oft auf Alternativen zum Auto angewiesen.

Wollen wir unseren Lebensstil nachhaltiger gestalten, lassen sich im Bereich der Mobilität leicht Erfolge erzielen. Dies lässt sich anhand eines einfachen Beispiels belegen: Ein typisches Bürogebäude mit guter Anbindung an den Nahverkehr spart pro Angestellten fünf Mal so viel CO₂ wie ein Null-Energiehaus, das nur mit dem Auto zu erreichen ist. Das ändert natürlich nichts daran, dass wir sowohl eine bessere Mobilität als auch nachhaltige Lösungen für Gebäude benötigen.



Grafik 4



0,38
1,86
kg CO₂ pro Arbeitsplatz und Tag

Grafik 5: Einsparungen durch den Umstieg von einem Standard- zu einem Null-Energie-Bürogebäude verglichen mit den Einsparungen durch eine enge Anbindung eines Standardbürogebäudes an den ÖPNV.

Ziel

CO₂-Emissionen durch integrierte ÖPNV-Lösungen senken.



Nachhaltige Mobilität fördert die Gesundheit

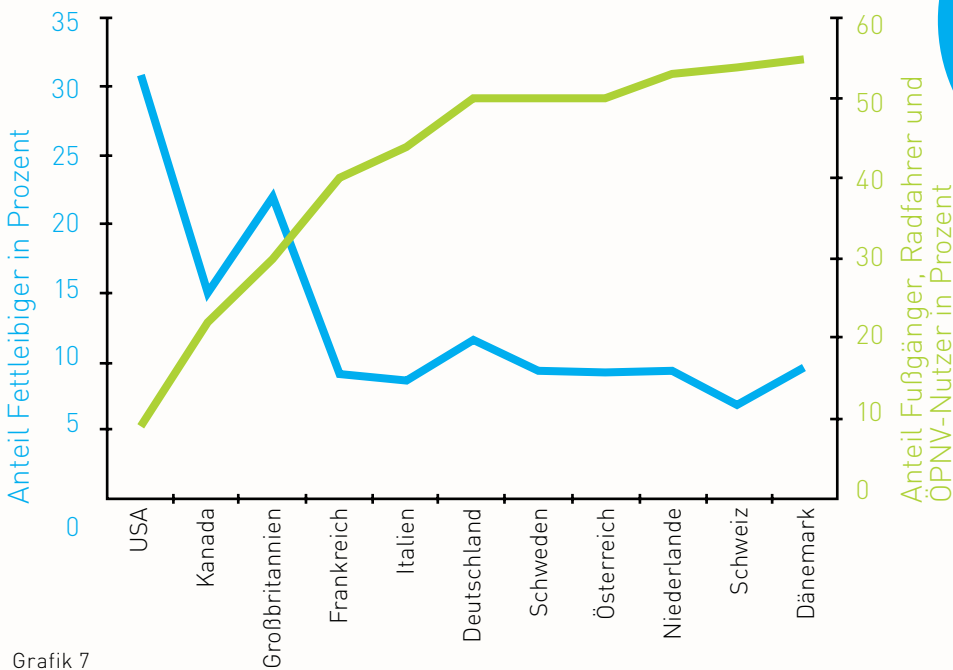
Herausforderung Fettleibigkeit und chronische Erkrankungen

Heutzutage verbringen die Menschen in den USA und in Europa mehr und mehr Zeit in geschlossenen Räumen und betätigen sich körperlich so wenig wie nie zuvor. Fettleibigkeit und chronische Krankheiten haben in den letzten Jahren dramatisch zugenommen. Bereits 30 Minuten täglich Rad fahren oder zu Fuß zu gehen hat nachweislich positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Sich auf dem täglichen Weg zur Arbeit selbst zu bewegen, fördert die Gesundheit und verringert die Gefahr, an Fettleibigkeit zu erkranken, deutlich.

**„AKTIV SEIN,
LÄNGER LEBEN“**
2 X 30 MINUTEN
KÖRPERLICHE
BEWEGUNG TÄGLICH
= 7 JAHRE LÄNGER
LEBEN

30 %
NIEDRIGERE STERBERATE
BEI ERWACHSENEN, DIE
JEDEN TAG ZUR ARBEIT
UND ZURÜCK RADELN

**über
228 Mio. €**
JÄHRLICHER
GESUNDHEITLICHER NUTZEN
DES FAHRRADFahrenS IN
KOPENHAGEN



Grafik 6

Grafik 7

Ziel

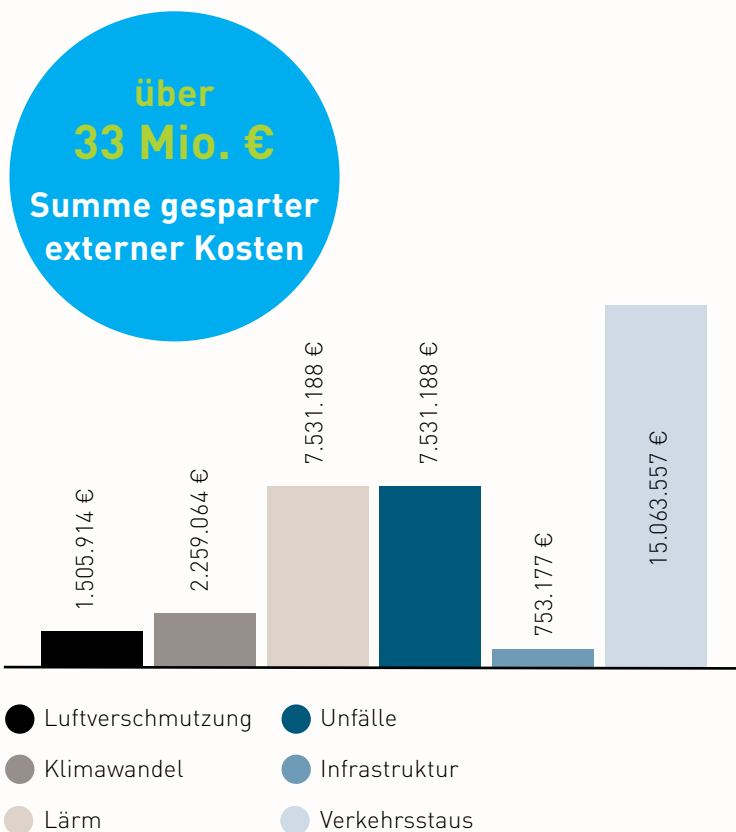
Steigerung des Anteils aktiver Verkehrsmittel wie Fahrradfahren und Zufußgehen.



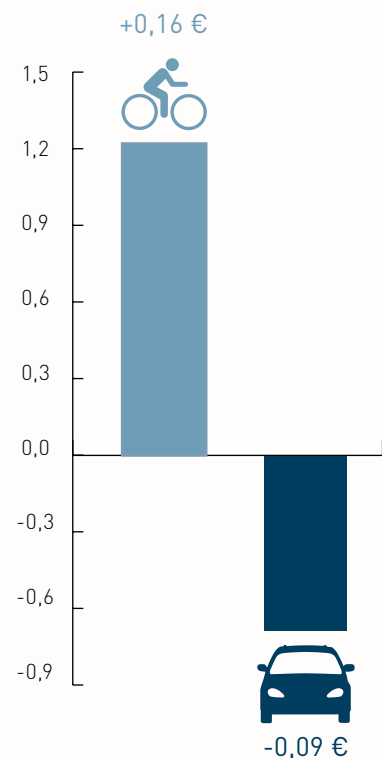
Nachhaltige Mobilität ist bezahlbar und effizient

Herausforderung | Das große Ganze im Blick behalten

Für jeden mit dem Auto gefahrenen Kilometer gibt die Stadt Kopenhagen Geld aus. Für jeden Kilometer, der mit dem Rad gefahren wird, spart sie Geld. Das hängt nicht nur damit zusammen, dass die Kosten für Bau und Instandhaltung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer geringer sind – berücksichtigt werden hier auch die Einsparungen, die sich durch weniger Staus, Krankheiten, Unfälle und Umweltverschmutzung ergeben. Vom wirtschaftlichen Nutzen einer gut erreichbaren, mobilen Stadt profitieren natürlich auch der örtliche Einzelhandel und die Wirtschaft.



Grafik 8: Geschätzte externe Kosten, die durch den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad eingespart wurden (Daten der Stadt Kopenhagen für den Zeitraum 1995 bis 2010)



Grafik 9: Ersparnis/Kosten für die Gesellschaft pro Kilometer; berücksichtigt sind Transportkosten, Sicherheit, Zweckmäßigkeit, Branding, Tourismus, Transportzeiten und Gesundheit

Ziel

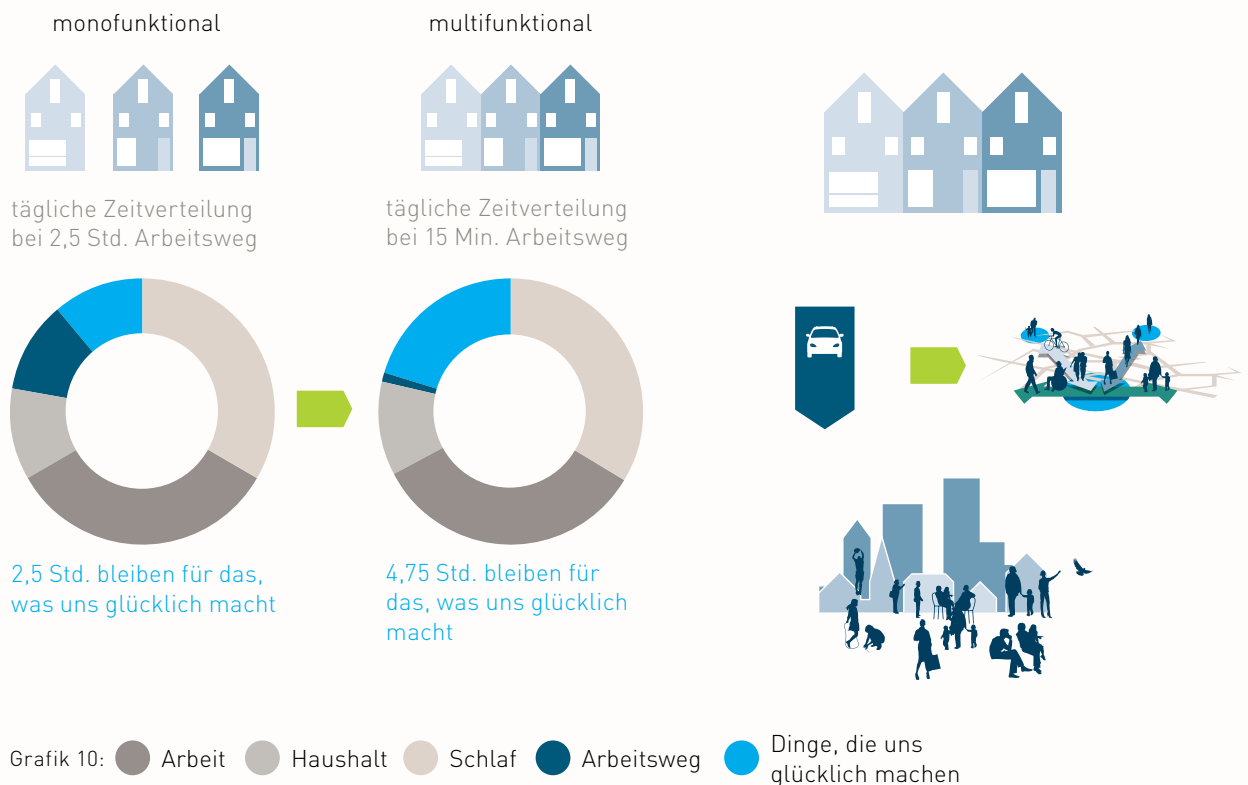
Nachhaltige Mobilität muss bezahlbar und ein Vorbild für die sinnvolle und effiziente Nutzung kommunaler Gelder sein.



Nachhaltige Mobilität bedeutet mehr Lebensqualität

Herausforderung | Effizienz und Integration fehlen

Die oftmals geringe Dichte und funktional eintönige Gestaltung unserer Städte hat uns dazu gebracht, längere Wege zu akzeptieren, weshalb uns weniger Zeit für das bleibt, was uns glücklich macht. Eine Stadtstruktur mit höherer Durchmischung verkürzt die Wege. In bereits bestehenden Städten können wir die Erfahrungen um die Effizienz des bestehenden Straßennetzes nutzen. Wichtige zentrale Orte in der Stadt müssen durch ein qualitativ hochwertiges Netz aus Fuß- und Radwegen und dem ÖPNV miteinander verbunden werden. Nur so können wir ein Umfeld erschaffen, in dem Freude, Kontakt mit anderen Menschen und Erholung zu einem natürlichen Bestandteil unserer Wege durch die Stadt werden.



Ziel

Mehr Zeit mit Freunden und Familie anstatt im Stau verbringen.

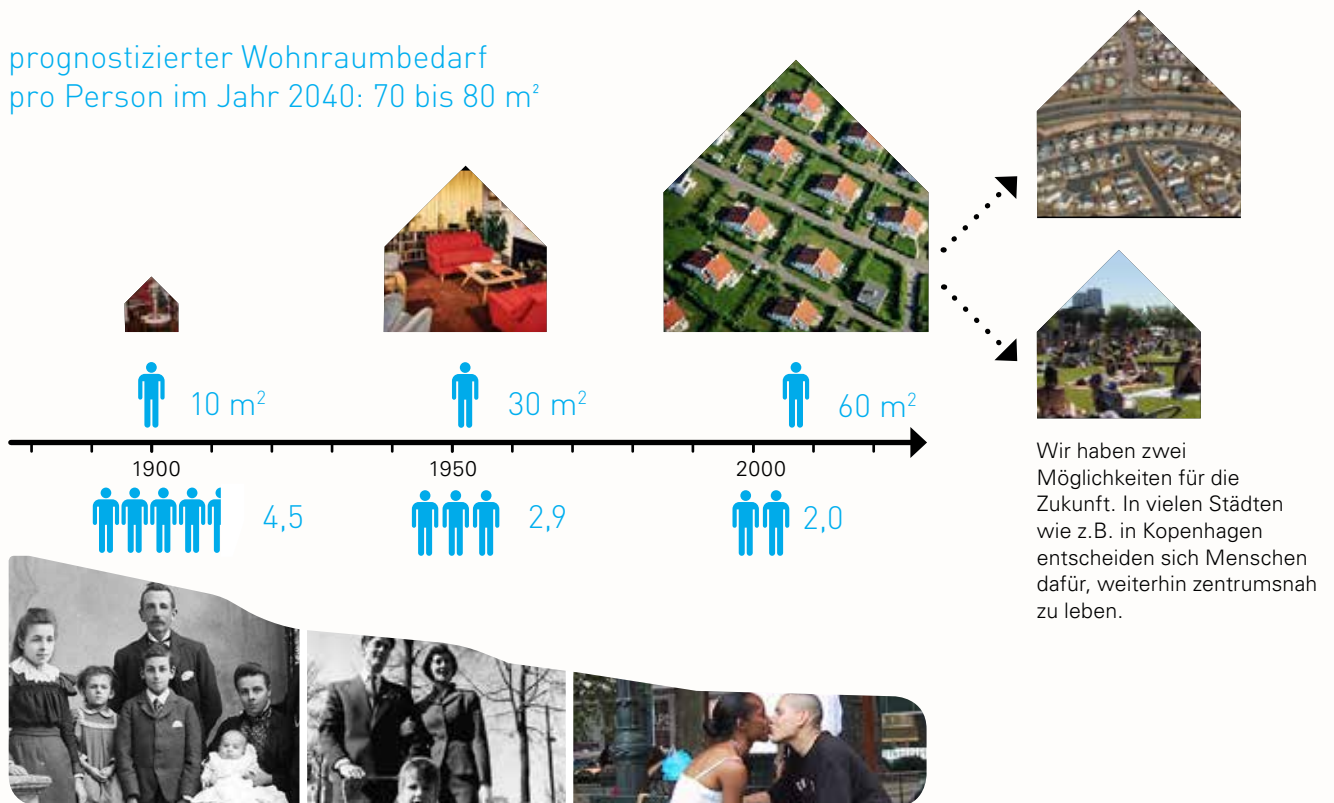


Nachhaltige Mobilität steht für eine sichere und lebendige Stadt

Herausforderung zersiedelte, menschenleere und unsichere Städte

Es ist eine Herausforderung, eine sichere und lebendige Nachbarschaft zu entwickeln. Der Trend zur großflächigen Zersiedelung birgt das Risiko der physischen und mentalen Isolation der Menschen. Alternative Verkehrsmittel und die Möglichkeiten aktiver Fortbewegung verlieren immer mehr an Bedeutung. Erschwerend kommt hinzu, dass die Menschen privater und zurückgezogener leben. Das macht es anspruchsvoller, ein Umfeld zu erschaffen, das das soziale Miteinander fördert. Eine aktive Stadt ist eine sicherere Stadt, denn auf belebten Straßen haben wir auch die Sicherheit unserer Mitmenschen im Blick.

prognostizierter Wohnraumbedarf
pro Person im Jahr 2040: 70 bis 80 m²



Grafik 11: Durchschnittlicher Wohnraum pro Person

Ziel

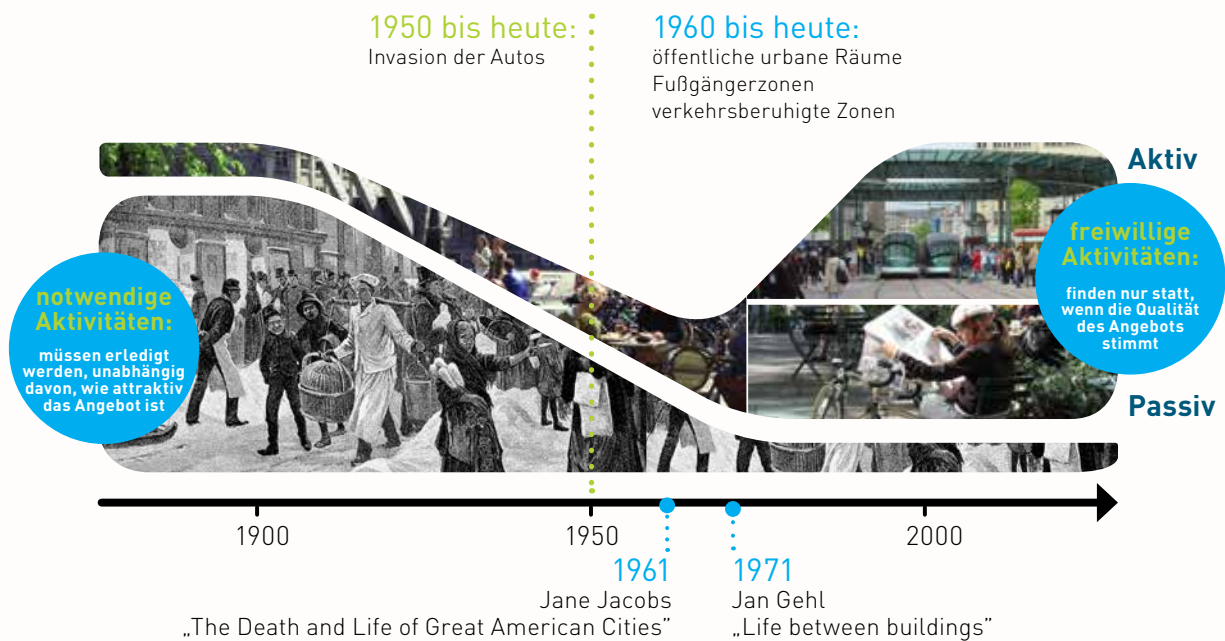
Kompakter bauen, um eine nachhaltige Mobilität möglich und das Umfeld sicherer zu machen.



Mit Nachhaltiger Mobilität entsteht eine attraktive Stadt – für alle Menschen

Herausforderung | Städte im Wettbewerb

Lebensqualität hat sich zum neuen Maßstab im globalen Wettbewerb um Unternehmen und Arbeitnehmer entwickelt. Lebenswert sind Städte, die lebendig sind und Möglichkeiten eröffnen. Eine attraktive Stadt bietet uns die Freiheit, aus einem reichhaltigen Fundus an verschiedenen Aktivitäten im öffentlichen Raum zu wählen. Um eine Umgebung zu schaffen, die uns einlädt, die Stadt zu nutzen, brauchen wir qualitativ hochwertige öffentliche Räume, die mit einer nachhaltigen Mobilität gut zu erreichen sind. Das macht es den Menschen leicht, am öffentlichen Leben teilzunehmen und etwas zur Lebendigkeit und Lebensqualität der Stadt beizusteuern.



Grafik 12: In den vergangenen 100 Jahren hat sich das Verhältnis zwischen notwendigen und freiwilligen Aktivitäten verschoben: Man beachte das Aufkommen des privaten Pkws in den 1950er-Jahren und den derzeitigen Trend, Freiräume für öffentliches Leben zu schaffen.

Ziele

Mehr attraktive Angebote schaffen, die alle ansprechen und die Stadt inklusiver machen.



6 PRINZIPIEN FÜR STÄDTE

Wenn man bewerten möchte, wie nachhaltig die Mobilität einer Stadt bereits ist, gilt es, zahlreiche Faktoren zu berücksichtigen. Am wichtigsten ist es, die besonderen Herausforderungen und Potenziale einer Stadt zu bewerten und daraus entsprechende Schlussfolgerungen zu ziehen. Dieser Leitfaden enthält zentrale und wichtige Grundsätze, die einer Stadt helfen können, ihren Status als Plattform für nachhaltige Mobilität zu stärken. Es gibt hierfür nicht die eine richtige Lösung – jeder Ansatz muss von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten ausgehen.

NÄHE

- . MISCHNUTZUNG
- . VIELFALT
- . DICHT

KOMFORT

- . ERREICHBAR
- . VERSTÄNDLICH
- . SMART

VERBINDUNGEN

- . DURCHGEHEND
- . INTEGRIERT
- . AUSGEWOGEN

VERGNÜGEN

- . MENSCHLICHES MASS
- . IDENTITÄT
- . ERHOLUNG

SICHERHEIT

- . GESCHÜTZT
- . ABGESICHERT
- . GESUND

KULTUR

- . BILDUNG UND KOMMUNIKATION
- . POLITISCHE UNTERSTÜTZUNG
- . ENGAGEMENT



NÄHE

Leicht zu Fuß erreichbare, fahrradfreundliche Stadtteile mit guten Voraussetzungen für den öffentlichen Nahverkehr können nur entstehen, wenn die Ziele unserer Wege näher aneinanderrücken: Städte müssen Stationen des öffentlichen Nahverkehrs, Freizeitziele, Wohnung und Arbeitsplatz sowie die Anlaufstellen des täglichen Lebens möglichst nah zusammenbringen. Je näher diese Orte beieinanderliegen, desto geringer wird die Notwendigkeit für Pendeln und lange Wege.



Mit einer zunehmenden Vielfalt individueller Lebensstile und deutlichen demografischen Veränderungen in der Gesellschaft erhöht sich auch die Nachfrage nach Flexibilität

und Wahlfreiheit. Stadtviertel müssen so gestaltet werden, dass sie durch die Mischung unterschiedlicher Funktionen und Dienstleistungen allen Altersgruppen gerecht werden.

MISCHNUTZUNG VIELFALT

- Funktionsmischung in einem Gebiet: Wohnen, Gewerbe und Arbeitsräume
- Bündelung von Anlaufstellen des täglichen Lebens in räumlicher Nähe
- Funktionen zusammenbringen, die sich gegenseitig unterstützen können
- Mischung von Freizeiteinrichtungen und Dienstleistungen, sodass sie fußläufig oder per Rad zu erreichen sind

- Eine Vielzahl unterschiedlich großer und unterschiedlich teurer Wohnmöglichkeiten – zur Miete und zum Kauf – sowie Arbeitsplätze mit unterschiedlichen Besitzverhältnissen bringt eine Vielfalt an Nutzern.
- Es sollte eine ansprechende und vielfältige Umgebung vorhanden sein.
- Unterschiedliche Angebote und Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Freiraum ziehen unterschiedliche Nutzer an.

DICHTE

- Eine größere Dichte und engmaschige Netzwerke zwischen den Funktionen in der Stadt.
- Die Dichte muss groß genug sein, um den ÖPNV zu tragen und Möglichkeiten für neue Vernetzungspunkte öffentlicher Verkehrsmittel zu eröffnen.
- Neue Projekte sollten in der Nähe bestehender Verkehrsnetze geplant werden.
- Durch entsprechende Verdichtung entstehen lebendige Nachbarschaften, die zu Fuß oder mit dem Rad erschließbar sind.
- Anstatt die Zersiedelung zu fördern, sollten Lücken in bereits bestehenden Gebieten geschlossen werden.

2002: MEHR ALS
33 Mal
SO VIELE
APARTMENTS
WIE 1982



Im Zentrum von Melbourne konnte die Bewohnerzahl mittels Ergänzung der bestehenden Baustruktur durch Apartmenthäuser um ein Vielfaches erhöht werden, wodurch ein gemischt genutztes Stadtzentrum entstand.



Mit der Öffnung seiner kleinen Seitenstraßen hat Melbourne für mehr Erreichbarkeit und Nähe gesorgt und ein feinmaschiges Straßennetz geschaffen. Gleichzeitig entstand Raum für eine vielfältigere Nutzung in der Stadt durch kleinere Einrichtungen und Betriebe.



Jüngsten Untersuchungen zufolge könnte Melbourne seine Bevölkerungszahl innerhalb der bestehenden Stadtgrenzen verdoppeln, indem die Stadt ausschließlich um die bestehende Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs herum verdichtet wird.

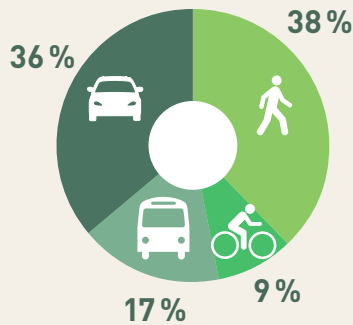


BEST PRACTICE – Melbourne, Australien

Beispiel

Melbourne hat während der vergangenen 30 Jahre seinen Wandel vorangetrieben – weg von einem monofunktionalen, vom Auto dominierten Stadtzentrum hin zu einer lebendigen, gemischt genutzten Innenstadt. Hier können Menschen leben und arbeiten und eine Vielzahl an Aktivitäten genießen, ob am Tag oder bei Nacht, unter der Woche oder am Wochenende. Das Zufußgehen ist wesentlicher Bestandteil des Lebens geworden, und der öffentliche Raum ist jeden Tag und jederzeit lebendig.

WAHL DES VERKEHRSMITTELS

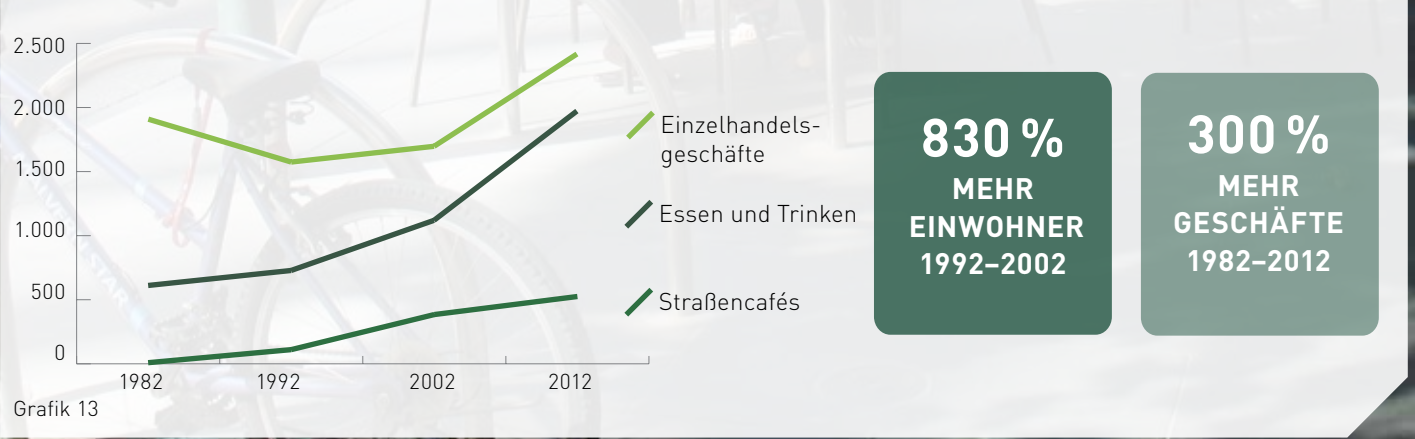


FAKTEN

Stadtzentrum
3,02 km²
9.375 Einwohner
(2002)
4,35 Millionen
Einwohner in der
Metropolregion



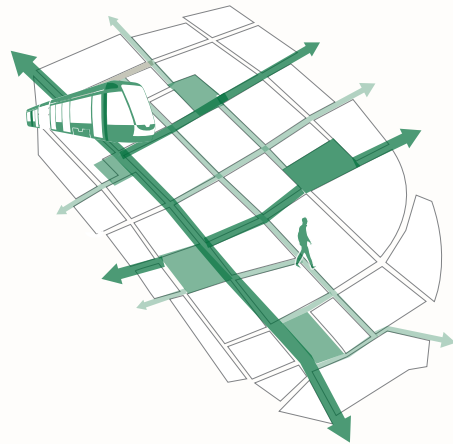
- Blickkontakt zwischen innen und außen
- Nähe zum öffentlichen Nahverkehr
- vielfältige Funktionen
- Geborgenheit entsteht durch eine umgebende Bebauung im menschlichen Maß.
- eine abwechslungsreiche und vielfältige Umgebung
- Aktivitäten münden in den öffentlichen Raum
- Attraktionen sind zu Fuß erreichbar
- eine Vielzahl an Eingängen
- aktive Nutzung der Erdgeschosse



Grafik 13

VERBINDUNGEN

Um Mobilität nachhaltiger zu gestalten, muss ein durchgehendes Netz für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden, das direkte Anbindungen zu zentralen Anlaufstellen bietet wie Verkehrsknotenpunkten, Schulen, Arbeitsplätzen und anderen Funktionen des Alltagslebens.



DURCHGEHEND

- durchgehende, barrierefreie Infrastruktur für Fußgänger und Fahrräder schaffen
- zentrale Anlaufstellen und tägliche Ziele miteinander vernetzen
- Lücken in der bestehenden Infrastruktur schließen
- Wege kurz halten, Umwege minimieren
- Effizienz und Verlässlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs sicherstellen
- lokale und regionale Netze verbinden

INTEGRIERT

- Netze unterschiedlicher Verkehrsmodi integrieren
- Verkehrsnetze mit öffentlichen Räumen und Zielen verbinden
- Wege so gestalten, dass sie als „komplette Strecken“ zurückgelegt werden können, also z.B. eine Strecke von Tür zu Tür mit mehreren Transportmitteln und einfachen Umsteigemöglichkeiten
- Knotenpunkte des ÖPNV mit Alltagszielen verknüpfen
- für attraktive und sichere Knotenpunkte mit guter Anbindung zwischen allen Verkehrsmitteln sorgen

AUSGEWOGEN

- Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV Vorrang im Verkehr geben
- für ausgewogene, „vollständige“ Straßen sorgen, auf denen alle Verkehrsmittel Raum haben
- einen „demokratischen Verkehrsraum“ erschaffen – alle Menschen können die Straßen gleichberechtigt nutzen
- ÖPNV bezahlbar machen



Kopenhagen weist 426 Kilometer (Stand: 2012) an durchgehenden und geschützten Fahrradwegen auf, mit nur wenigen Lücken. An Kreuzungen genießen Radfahrer und Fußgänger Vorfahrt.



Ziele können leichter erreicht werden, wenn Fahrräder in Bus, Bahn und Pendlerzügen mitgenommen werden dürfen. Diese ermöglichen es auch Menschen, die weiter weg vom Stadtzentrum leben, nachhaltig zu pendeln.



Kopenhagens Straßen spiegeln ihre tatsächliche Nutzung wider – eine stärkere Nutzung durch Radfahrer führt zu einer Verbreiterung der Fahrradwege, damit das Radfahren sicher und bequem ist.

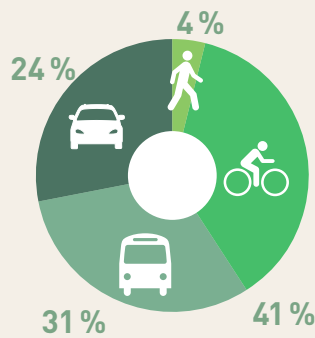


BEST PRACTICE – Kopenhagen, Dänemark

Beispiel

Kopenhagen arbeitet seit Langem an einem durchgehenden, nachhaltigen Mobilitätsnetzwerk. Ein klares Netzwerk miteinander verbundener Radwege und bequemer, leicht zugänglicher Fußgängerräume ist hier in den örtlichen und regionalen öffentlichen Nahverkehr integriert. So entsteht ein in sich schlüssiges System nachhaltiger Mobilität, das dazu führt, dass weniger Pkw genutzt werden und ein attraktives Stadtzentrum entsteht, das die Leute dazu einlädt, dort ihre Zeit zu verbringen.

WAHL DES VERKEHRSMITTELS



FAKTEN

erweiterte Innenstadt
30,52 km²
299.000 Einwohner (2012)
98 Einwohner/ha
1,2 Millionen Einwohner in der Metropolregion (www.dst.dk)



Ausgewogenheit der Fortbewegungsmittel

integrierte Knotenpunkte des ÖPNV

kurze Wege

Vielfalt der Erfahrungen

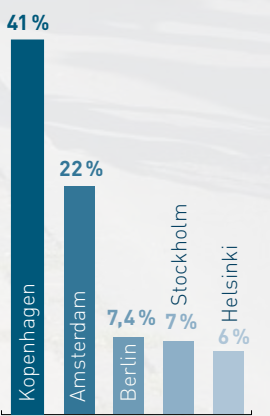
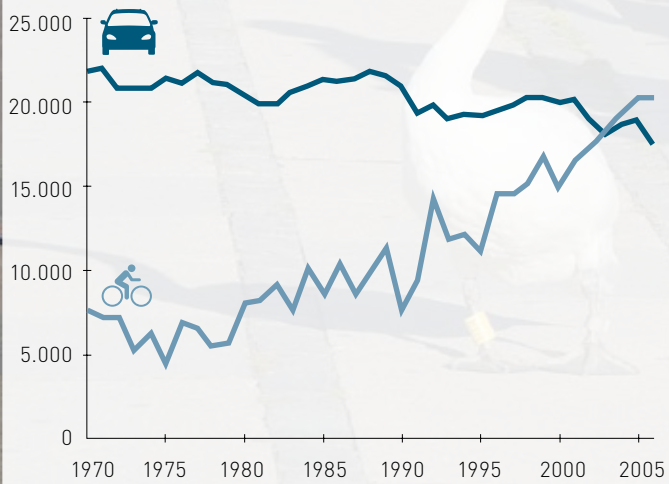
Verbindung von Räumen durch gute Fußwege-Routen

effizienter öffentlicher Nahverkehr

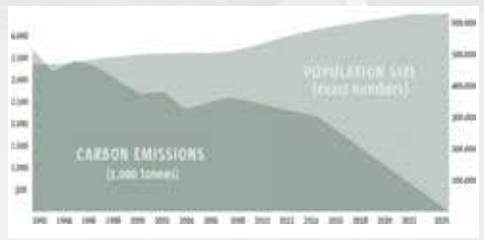
gut erschlossen für Fahrräder

klare Beschilderung

INGESPARTE CO₂-EMISSIONEN
1995 – 2010
109.586 TONNEN

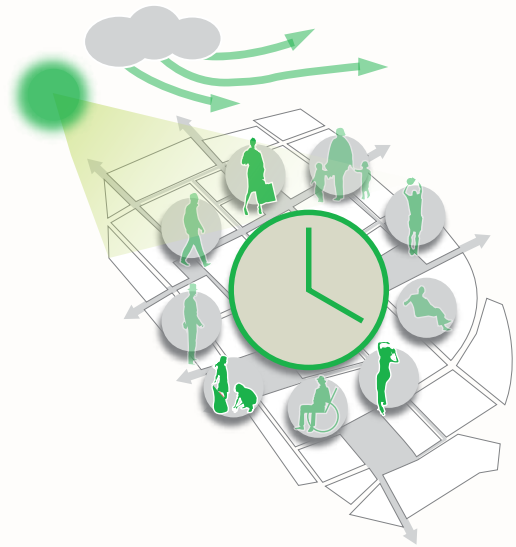


Anteil der Personen in europäischen Hauptstädten, die zur Arbeit radeln



Sicherheit

Neue Nutzer und solche, die sich leichter gefährdet fühlen, achten besonders stark darauf, wie sicher sie auf den Straßen sind. Fühlen sie sich bei der Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote sicher und geschützt, integrieren sie diese Möglichkeiten in ihren Alltag. Dies wiederum macht es wahrscheinlicher, dass nachhaltige Mobilität auf breitere Akzeptanz stößt.



GESCHÜTZT

- Nutzer, die sich besonders leicht gefährdet fühlen, brauchen sichere Wege.
- Strecken für Fußgänger und Radfahrer müssen bevorzugt werden
- Reduzierte Geschwindigkeiten und Verkehrsaufkommen bauen die Verkehrsangst ab.
- Für jedes Alter und für jedes Maß an Erfahrung im Straßenverkehr muss ein sicheres Umfeld geboten werden
- sichere Kreuzungen und Übergänge für alle Nutzer
- Etablierung eines guten Verkehrsverhaltens
- klar abgegrenzte und definierte Bereiche für unterschiedliche Arten der Fortbewegung bieten

ABGESICHERT

- Schutz vor Gewalt und Verbrechen
- Funktionen sollten sich zeitlich und räumlich überschneiden, damit Tag und Nacht Leben herrscht
- gut beleuchtete Wege
- gepflegte und saubere Wege
- Rad- und Fußgängerstrecken sollten dort liegen, wo Aktivität herrscht
- Die Schaffung lebendiger Straßen schafft Sicherheit und sorgt dafür, dass jeder ein Auge auf den anderen hat
- Nachts werden sichere Alternativstrecken benötigt

GESUND

- An Orten mit Fuß- und Radwegen sollten Schadstoffbelastung, Staub und Lärm minimiert werden
- Es müssen mehr und bessere Orte für körperliche Betätigung geschaffen werden
- Es muss für saubere Luft gesorgt werden
- Die Menschen müssen zu einem gesünderen Lebensstil eingeladen werden
- Der öffentliche Raum sollte so angepasst werden, dass er den klimatischen Bedingungen entspricht und beispielsweise Schutz vor Regen oder Hitze bietet



Brücken für Fußgänger und Radfahrer verbinden unterschiedliche Bereiche der Stadt und schaffen ein Netz sicherer Wege.



Fuß- und Radwege sollten nicht nur gut beleuchtet sein. Auch den Straßen zugewandte, bewohnte Gebiete an den Wegen erhöhen nachts das Sicherheitsgefühl.



Wer gesund leben will, für den gehören Zeit an der frischen Luft und Aktivitäten in grüner Umgebung dazu.

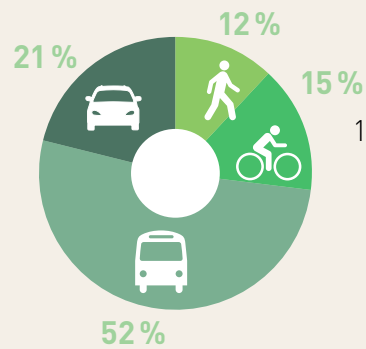


BEST PRACTICE – Hammarby Sjöstad, Schweden

Beispiel

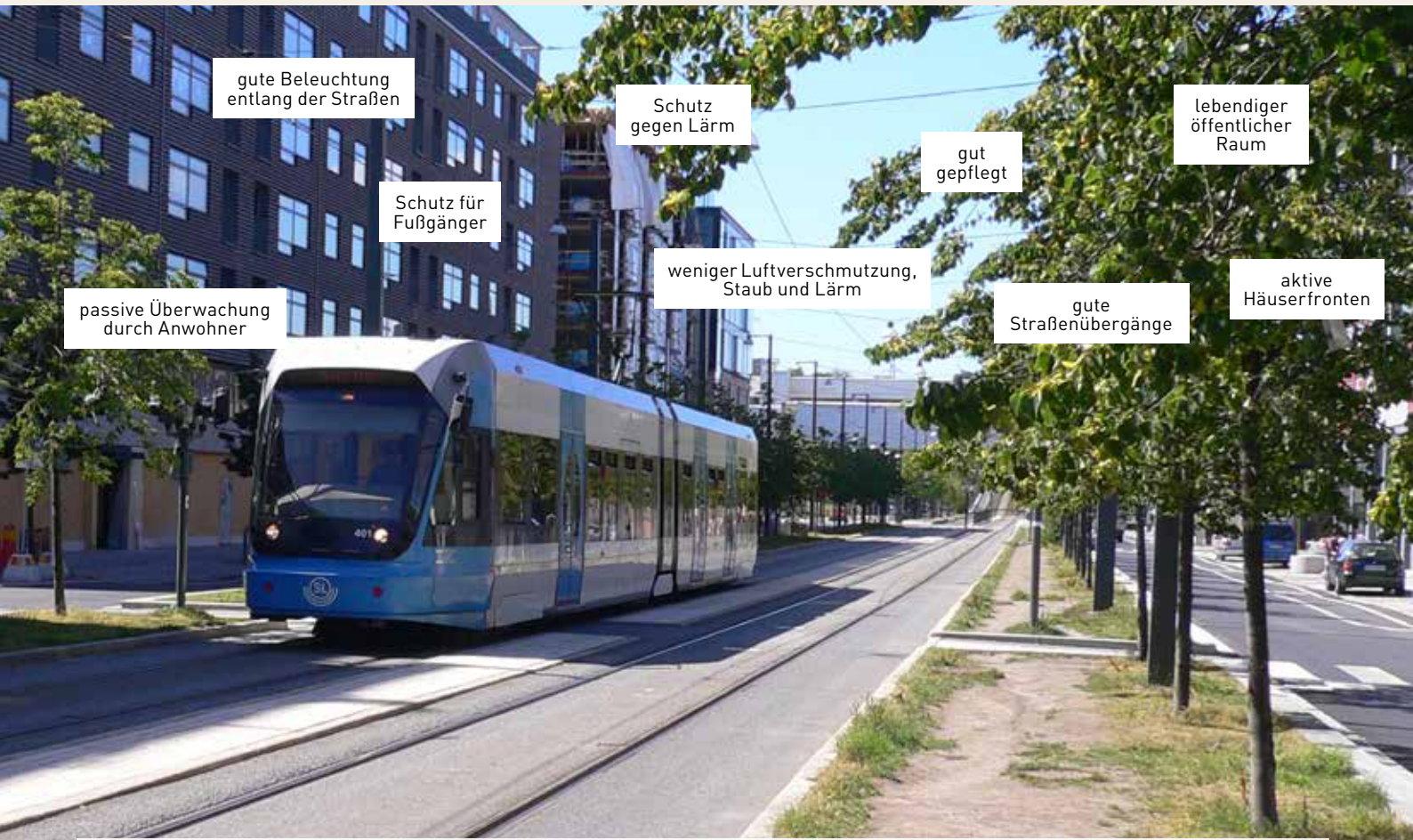
Das ehemalige Industriegebiet Hammarby Sjöstad in Stockholm wurde in den vergangenen 15 Jahren in einen modernen und nachhaltigen Stadtteil umgewandelt. Hier finden sich, vor allem entlang der Hauptstraße, Eigentumswohnungen und Mietwohnungen gemischt mit Büroräumen und Einzelhandel. So entsteht ein Gebiet, in dem immer Leben herrscht. Zahlreiche öffentliche Wege und Radspuren bieten Fußgängern und Radfahrern ein sicheres Umfeld.

WAHL DES VERKEHRSMITTELS



FAKTEN

Fläche
1,3 km²
17.000 Einwohner
(2010)
1.331 Einwohner/ha



gute Beleuchtung entlang der Straßen

Schutz gegen Lärm

lebendiger öffentlicher Raum

Schutz für Fußgänger

gut gepflegt

passive Überwachung durch Anwohner

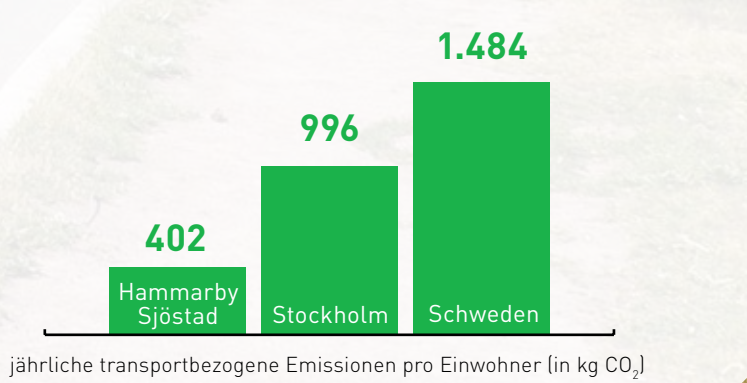
weniger Luftverschmutzung, Staub und Lärm

gute Straßenübergänge

aktive Häuserfronten

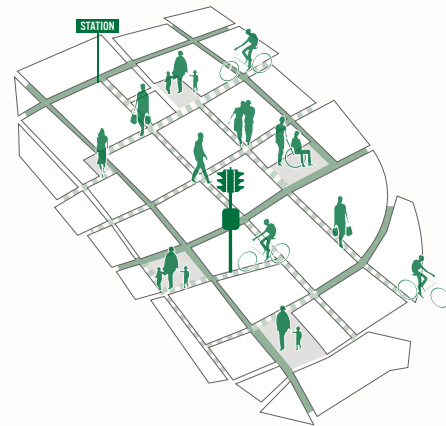
79 %
nutzen nachhaltige Mobilität

21 %
betreiben Carsharing



KOMFORT

Wichtiger noch als die zurückzulegenden Entfernungen ist, wie bequem und einfach man von Tür zu Tür kommt. Eine nachhaltigere Mobilität stellt neue Anforderungen an strategische Standorte und erfordert gute Verbindungen zur Umgebung. Eine Nachbarschaft, in der sich Arbeit, Dienstleistungen und die Wohnung leicht zu Fuß oder mit dem Rad erreichen lassen, ist ein besonderes Gut und einfach zugänglich für alle Nutzergruppen.



ERREICHBAR

- Erreichbarkeit für alle schaffen – auch für Menschen mit Gehhilfen, Menschen, die schlecht zu Fuß sind, für Jung und Alt, Hilfsbedürftige usw.
- Alternativen bieten, wenn eine Straße nicht alle Anforderungen erfüllt
- ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrer vorsehen
- Hindernisse vermeiden und ebene Oberflächen für Rad- und Gehwege verwenden
- gut ausgewiesene Übergänge nicht zu weit voneinander entfernt einrichten
- Höhenunterschiede, Übergänge und Unterführungen nach Möglichkeit vermeiden



Die Rad- und Gehwege in Odense sind für alle Nutzer leicht zugänglich, haben gut befahrbare Bodenbeläge und wenig Hindernisse.

VERSTÄNDLICH

- leichte Orientierung ermöglichen
- klare Hierarchie der Straßen sichtbar machen
- selbsterklärend, man findet sich auch ohne Straßenkarte zurecht
- Schilder und wiederkehrende Symbole weisen den Weg.
- Erkennungszeichen oder Sichtlinien verwenden
- Orientierung auch bei Nacht gewährleisten
- unverbaute Ausblicke für einen guten Überblick planen
- einheitliche Strukturen für Radfahrer vorsehen (gleiche Radwege, gleiche Beleuchtung)



Ein Orientierungssystem für Radfahrer weist spezielle und bevorzugte Radstrecken zu unterschiedlichen Zielen aus.

SMART

- Wartezeiten im ÖPNV minimieren
- Schutzräume gegen Wind, Hitze und Kälte bereitstellen
- Übergänge an den Stellen anbieten, an denen die Menschen die Straßenseiten wechseln wollen
- Vorrang für Fahrradfahrer und Busse an Ampeln einplanen
- Online-Buchung für Stadt- und Pendleräder ermöglichen
- Fahrradparkplätze in der Nähe der alltäglichen Zielorte einrichten



Stadträder können in Odense per SMS reserviert werden, so steht garantiert ein Fahrrad zur Verfügung, wenn es benötigt wird.

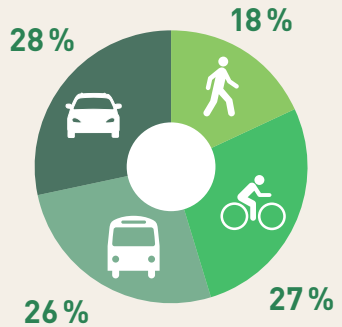


BEST PRACTICE – Odense, Dänemark

Beispiel

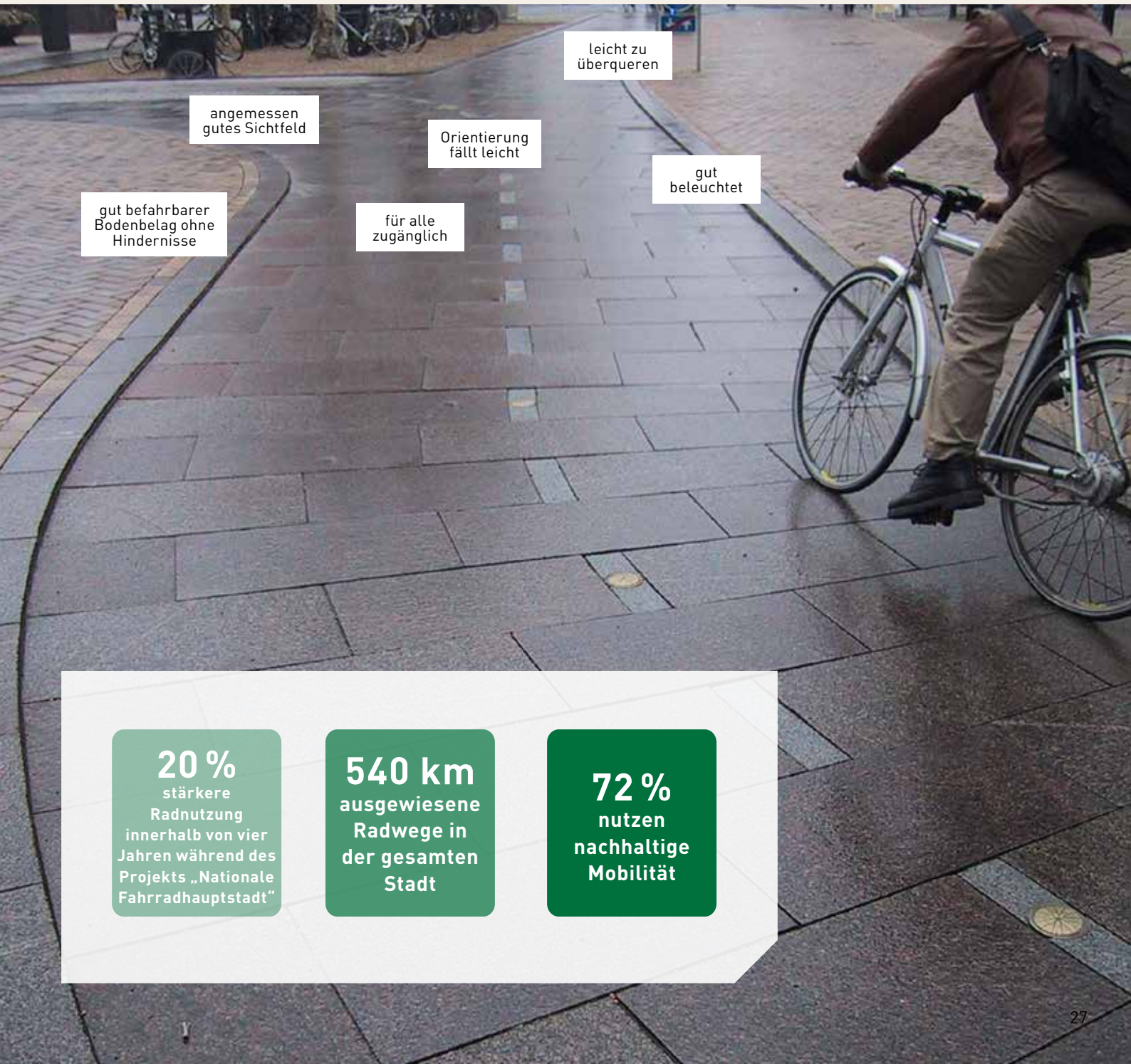
Odense hat intensiv an einer für Fußgänger und Radfahrer leicht zugänglichen und bequemen Infrastruktur gearbeitet. Der neue Mobilitätsplan konzentriert sich darauf, die tägliche Fortbewegung und ihre Effizienz zu verbessern und die Menschen zu ermutigen, nachhaltigere Mobilitätsformen noch stärker zu nutzen.

WAHL DES VERKEHRSMITTELS



FAKTEN

erweiterte Innenstadt
15 km²
166.305 Einwohner (2010)
110 Einwohner/ha



angemessen
gutes Sichtfeld

Orientierung
fällt leicht

leicht zu
überqueren

gut
beleuchtet

gut befahrbarer
Bodenbelag ohne
Hindernisse

für alle
zugänglich

20 %
stärkere
Radnutzung
innerhalb von vier
Jahren während des
Projekts „Nationale
Fahrradhauptstadt“

540 km
ausgewiesene
Radwege in
der gesamten
Stadt

72 %
nutzen
nachhaltige
Mobilität

VERGNÜGEN

Heutzutage gewinnen immaterielle Werte in unserer Gesellschaft zunehmend an Bedeutung. Die Frage, wo wir leben, ist zu einem Teil unserer Identität und Selbstentwicklung geworden. Je mehr wir von der Welt wissen, desto stärker ist auch der Wunsch, einzigartig zu sein. Wir wollen etwas Besonderes, einen Ort, mit dem wir uns identifizieren können – einen Ort, der uns ein starkes Gefühl von Zuhause vermittelt.



MENSCHLICHES MASS

- Räume, Gebäude und Straßen, deren Gestaltung sich nach den Anforderungen der Menschen richten
- gemütliche Straßen nach menschlichem Maß
- Dimensionen und Details, die unsere Sinne stimulieren
- Nähe, die dazu einlädt, andere Menschen zu treffen
- Design und Material von hoher Qualität
- ausreichende Beleuchtung und angemessene Beschilderung
- eine Umgebung, die auf Augenhöhe Abwechslung und verschiedene Eindrücke bietet

IDENTITÄT

- Umgebungen mit besonderem Charakter
- spürbare Geschichte
- den Kontext eines Orts erkennen und darauf aufbauen
- örtliche Traditionen und Identitäten schätzen
- ein Gefühl für die Umgebung entwickeln
- positive Aspekte bestehender Freizeiteinrichtungen unterstreichen
- ein Gefühl der Zugehörigkeit schaffen

ERHOLUNG

- gute Anbindung an Erholungsgebiete bieten
- Möglichkeiten auf Gehwegen oder in deren Nähe schaffen, um zu spielen oder sich körperlich zu betätigen
- öffentliche Sitzgelegenheiten in ruhigen Umgebungen einrichten, die Räume für Austausch bieten
- Gelegenheiten bieten, sich auf Wegen auszuruhen und sich zu treffen
- schöne Aussichten schaffen
- Bäume und Grünbepflanzung auf den Straßen anpflanzen



Die Straße bietet eine Umgebung mit einer anregenden Vielfalt an Aktivitäten und Details im menschlichen Maß.



Die Straße ist die Verlängerung der Aktivitäten aus den Kultureinrichtungen der umliegenden Gebäude.



Die Straße lädt Passanten ein, innezuhalten und dort Zeit zu verbringen – kurzum: Sie ist ein gutes Umfeld zum sozialen Austausch.

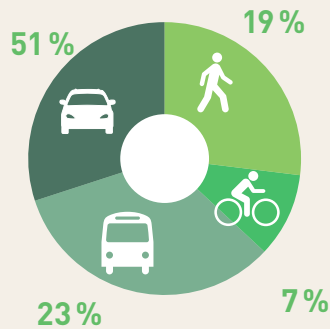


BEST PRACTICE – New Road, Brighton, GB

Beispiel

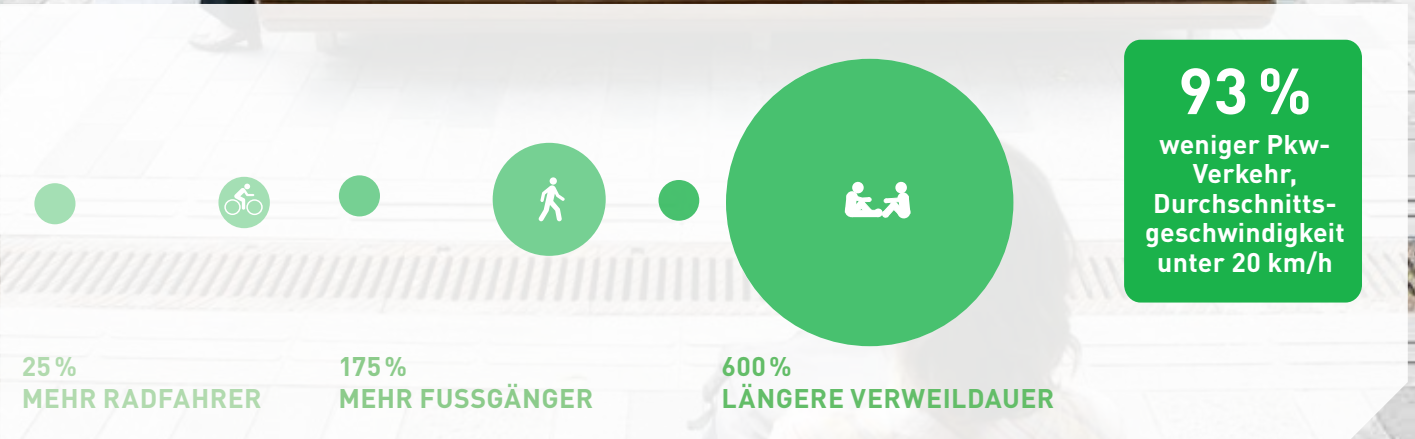
Die New Road im Herzen von Brighton war eine in Vergessenheit geratene Nebenstraße und ein weißer Fleck im Netzwerk der öffentlichen Räume. Im Zuge einer grundlegenden Umgestaltung wurde die Straße zu einem Shared Space und öffentlichen Raum, in dem man Zeit verbringen und sich mit anderen treffen kann. Die New Road ergänzt die öffentlichen Anlaufstellen in der Nachbarschaft und hat sich zu einem der am stärksten frequentierten Orte der Stadt entwickelt.

WAHL DES VERKEHRSMITTELS



FAKTEN

erweitertes
Stadtzentrum
58 km²
155.919 Einwohner
(2001)
27 Einwohner/ha



KULTUR

Um eine Stadt mit einer nachhaltigen Mobilität zu schaffen, muss man nicht nur an ihrer materiellen Infrastruktur arbeiten. Genauso wichtig ist es, durch Kampagnen und Aufklärung eine nachhaltige Mobilitätskultur zu fördern. Der Aufbau einer solchen Kultur umfasst aber auch das Ändern städtischer Arbeitsweisen, die Förderung einer Zusammenarbeit von Öffentlichkeit und privatem Sektor, der Beteiligung der Bürger und der Fähigkeit der Städte, sich klare Ziele zu setzen und politische Unterstützung aufzubauen. Soll sich das Verhalten der Menschen ändern, muss sich die Stadt sowohl auf die Prozesse als auch auf effiziente Arbeitsabläufe konzentrieren.



BILDUNG UND KOMMUNIKATION

- Bildung, zum Beispiel in Form von Radfahrunterricht in den Schulen
- Kampagnen, etwa zur Verkehrssicherheit für neue Einwohner
- Informationen und Kommunikation
- Veranstaltungen zur Meinungsbildung
- Impulse in die richtige Richtung geben, anstatt Verbote auszusprechen

POLITISCHE UNTERSTÜTZUNG

- Strategien, Vision und Ziele nachhaltiger Mobilität als Bestandteil der städtischen Leitbilder
- Einbindung der Politik
- Lobbyarbeit für eine nachhaltige Mobilität
- Vorher-Nachher-Studien, um den Erfolg zu messen und Best-Practice-Beispiele zu fördern

ENGAGEMENT

- ein ständiger Dialog mit und die Einbindung der Öffentlichkeit
- Umfragen zur Meinung der Öffentlichkeit und ihrem Mobilitätsverhalten
- Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatwirtschaft
- Zusammenarbeit mit NGOs und Bürgerinitiativen

49 %
weniger gewerblicher Leerstand nach der Neugestaltung des Union Square



New York City schloss einige Straßen vorübergehend („Sommerstraßen“). Durch Events und Aktivitäten konnte eine Vielzahl verschiedener Nutzer die Straßen ganz neu erfahren.

172 %
mehr Einzelhandelsumsatz in der Pearl Street in Brooklyn (18 % im gesamten Bezirk)



Das Pilotprojekt entlang dem Broadway war ein Weg, politische Unterstützung zu gewinnen, da es sowohl zu erhöhter Sicherheit als auch zu einer Stärkung der lokalen Wirtschaft führte.

66 %
der New Yorker befürworten Radspuren



Das „New York City Plaza Programm“ lädt örtliche Organisationen dazu ein, sich für einen Pilotprojekt-Platz in ihrer Nachbarschaft zu bewerben, der von der Stadt mitfinanziert wird.

74 %
der New Yorker finden, der Times Square habe sich deutlich verbessert

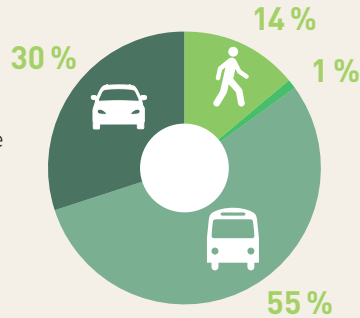


BEST PRACTICE – New York, USA

Beispiel

New York City hat innerhalb kurzer Zeit seine Infrastruktur auf beeindruckende Weise verändert. In zeitlich begrenzten Pilotprojekten konnten innovative Lösungsansätze getestet werden, bevor man in dauerhafte Veränderungen der Infrastruktur investierte. Die Pilotprojekte gaben den Menschen die Möglichkeit, Erfahrungen mit den Veränderungen zu machen und ihr Feedback einfließen zu lassen. Vorher-Nachher-Studien führten zu den notwendigen Beweisen für den Erfolg des Projekts, die wiederum starke politische Rückendeckung für weitere Veränderungen brachten.

WAHL DES VERKEHRSMITTELS



FAKTEN

Fläche
22,8 km²
612.000 Einwohner
(2010)
19 Millionen
Einwohner in der
Metropolregion
(Quelle:
www.nyc.gov)

STADTWEIT

**11,3%
mehr**

Fahrten in die
Innenstadt
(2003–2012)

**2,4%
weniger**

Verkehrsaufkommen
(2000–2009)

**30%
weniger**

tödliche Unfälle
stadtweit
(2000–2010)

**6,5%
weniger**

Fahrzeuge
mit dem Ziel
Innenstadt
(2003–2012)

**58%
mehr**

Radnutzung
im gesamten
Jahr
(2008–2012)

Quelle:
Sustainable streets
index, 2012,
Verkehrsbehörde
New York



WERKZEUGE FÜR DEN WANDEL

So wie sich Städte verändern können, kann sich auch das Verhaltensmuster ihrer Bewohner ändern. Wandel kann von vielen Ebenen aus angestoßen werden – vom Einzelnen, auf lokaler Ebene oder auch durch stadtweite Initiativen und Strategien, die von den Kommunen und politischen Entscheidern auf den Weg gebracht werden. Beide Ansätze – Bottom-up und Top-down (von unten nach oben und von oben nach unten) – sind nötig, damit ein positiver Wandel gelingt.

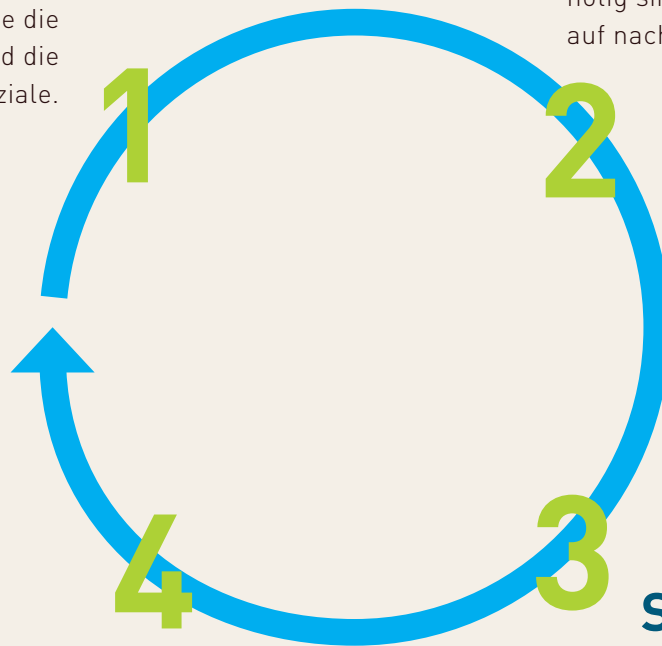
Unverzichtbar für alle Veränderungen ist es dabei, von den unverwechselbaren Besonderheiten des Ortes auszugehen und durch Messung und Bewertung seiner quantitativen und qualitativen Eigenschaften die Herausforderungen und Potenziale der Stadt oder Nachbarschaft zu definieren.

BEWERTEN SIE

Messen und bewerten Sie, wie es um die nachhaltige Mobilität in Ihrer Nachbarschaft und auf Ihren alltäglichen Wegen bestellt ist. Identifizieren Sie die größten Herausforderungen und die größten Potenziale.

LEGEN SIE ZIELE FEST

Schlagen Sie Ziele vor und definieren Sie Vorgaben für Ihre Nachbarschaft und Ihre Stadt, die nötig sind, damit mehr Menschen auf nachhaltige Mobilität umsteigen.



ÜBERPRÜFEN SIE

Nachdem die Veränderungen umgesetzt wurden, bewerten Sie die Erfolge und geben Sie Feedback. Sind die Ziele auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität erreicht worden?

SETZEN SIE UM

Finden und identifizieren Sie Räume in Ihrer Nachbarschaft, die sich für Verbesserungen eignen, sowohl für langfristig angelegte Projekte als auch für kurzfristige Pilotprojekte. Werben Sie bei der Gemeinde, bei Interessengruppen, bei Amtsträgern und der Politik um Unterstützung vor Ort.

Wie bewerte ich meinen Arbeitsweg?

| WALKING | | BIKING | | PUBLIC TRANSPORT | |
|--|--|--|--|--|--|
| PROXIMITY How close is the workplace to the starting point of the journey? | CONVENIENCE How easy is it to get to the workplace? | PROXIMITY How close is the workplace to the starting point of the journey? | CONVENIENCE How easy is it to get to the workplace? | PROXIMITY How close is the workplace to the starting point of the journey? | CONVENIENCE How easy is it to get to the workplace? |
| CONNECTION How well are the different modes of transport connected? | ENJOYMENT How enjoyable is the journey? | CONNECTION How well are the different modes of transport connected? | ENJOYMENT How enjoyable is the journey? | CONNECTION How well are the different modes of transport connected? | ENJOYMENT How enjoyable is the journey? |
| PROTECTION How safe is the journey? | CULTURE How does the journey fit with the local culture and environment? | PROTECTION How safe is the journey? | CULTURE How does the journey fit with the local culture and environment? | PROTECTION How safe is the journey? | CULTURE How does the journey fit with the local culture and environment? |



BEWERTEN SIE IHREN ARBEITSWEG

In diesem Konzept stellen wir eine Auswahl an Instrumenten vor, die genutzt werden können, um die Qualität eines Raumes zusätzlich auf individueller Ebene zu untersuchen, indem man die eigenen Wege durch verschiedene Arten der Fortbewegung – Zufußgehen, Fahrradfahren, Nutzen des ÖPNV – bewertet.

Das Bewertungstool kann sowohl als Grundlage für Diskussionen und Dialoge genutzt werden als auch, um Ziele zu setzen und herauszuarbeiten, wo nachgebessert werden muss.

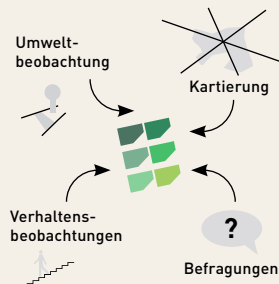
WIE WIRD DAS INSTRUMENT ANGEWENDET?

BEWERTUNG DER RAUMQUALITÄT



Mit diesem Instrument kann evaluiert werden, wie es um die Qualität eines Raumes aus der Sicht der Fußgänger steht. Es dient als Instrument für Diskussionen und Dialoge.

AUSFÜHRLICHE UNTERSUCHUNGEN



Jedes Qualitätskriterium lässt sich mit ausführlicheren Untersuchungen ergänzen, durch die sich die Bewertung weiter qualifizieren lässt.

ZUKUNFTSBILDER UND FORTSCHRITTE



Nach der Evaluierungsphase können mit diesem Instrument Visionen und Ziele aufgezeigt werden, um Verbesserungsmaßnahmen zu definieren.

QUALITÄTS-CHECKLISTE



Beim Festsetzen neuer Projekte kann das Instrument als Qualitäts-Checkliste dienen.

Evaluierung

Um Ihre Bewertung zu qualifizieren, dokumentieren Sie die Qualitäten der fußläufigen Erreichbarkeit genau und setzen Sie diese in den jeweiligen Kontext.



Unterscheiden Sie bei jedem Kriterium zwischen „gut“, „durchschnittlich“ und „schlecht“.



Das Instrument sollte durch eine Karte ergänzt werden, auf der Anmerkungen und Markierungen eingetragen werden können.



Dokumentieren Sie Ihre Beobachtungen mit Fotos.



ZU FUSS GEHEN

NÄHE

- Können Sie zu Fuß von Wohn- und Gewerbegebieten aus unterschiedliche Dienstleistungen und Funktionen erreichen?
- Gibt es vielfältige Nutzergruppen in der Nachbarschaft?
- Sind die Fassaden entlang der zentralen Gehwege attraktiv und aktiv?

Erfassen Sie, welche Funktionen, Dienstleistungen und Attraktionen von Ihrer Wohnung und vom Arbeitsplatz aus in fünf Minuten zu Fuß zu erreichen sind.

KOMFORT

- Lädt das Umfeld dazu ein, zu Fuß zu gehen? Ist die Barrierefreiheit gewährleistet und gibt es genügend Platz?
- Ist das Umfeld für Fußgänger jeden Alters und Niveaus ausgelegt?
- Findet man sich leicht zurecht? Stehen verschiedene Wege zur Auswahl, um zu Fuß zu gehen?

Erfassen Sie, wie viel Raum des Straßenabschnitts für Fußgänger und wie viel für Autofahrer vorgesehen ist.

VERBINDUNGEN

- Sind die Fußgänger-Routen miteinander verbunden, sodass sie Schlüsselziele und Startpunkte verknüpfen?
- Gibt es ein feinmaschiges Streckennetz, sodass man sein Ziel ohne große Umwege erreicht?
- Gibt es dort Übergänge, wo man die Straße überqueren will?

Erfassen Sie Lücken: Wo fehlt es an Bürgersteigen und Zebrastreifen? Wo muss man lange Umwege gehen?

VERGNÜGEN

- Erfolgte die Gestaltung der Fußwege und ihrer Umgebung in einem menschlichen Maß? Stimulieren die Dimensionen und Eindrücke die Sinne?
- Bekommt man ein Gefühl für den Ort und dessen spezifische Eigenheiten?
- Können Parks oder Erholungsgebiete zu Fuß erreicht werden?

Erfassen Sie Orte in Ihrer Nachbarschaft, von denen man länger als fünf Minuten zum nächsten Park oder Erholungsgebiet braucht.

SICHERHEIT

- Gibt es für alle Nutzer sichere Übergänge?
- Fühlt man sich beim Zufußgehen sicher? Fühlt man sich allein? Sind die Wege gut beleuchtet?
- Wie wettergeschützt ist man auf den Wegen?

Erfassen Sie, wo in Ihrer Nachbarschaft Sie sich nachts beim Gehen unsicher oder unwohl fühlen.

KULTUR

- Findet in den örtlichen Schulen Unterricht für Kinder statt, der das Thema Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer thematisiert?
- Haben Sie leicht Zugang zu örtlichen Planungen und politischen Zukunftsbildern?
- Wird Ihre Meinung als Fußgänger eingeholt, wenn in Ihrer Nachbarschaft Veränderungen geplant sind?

Zählen Sie auf Ihrem Weg zur Arbeit 15 Minuten lang die Fußgänger.



FAHRRADFAHREN

NÄHE

- Können Sie von Wohn- und Gewerbegebieten aus Dienstleistungen und Angebote mit dem Fahrrad erreichen?
- Können Sie Ihr Ziel auf direktem Weg ohne große Umwege erreichen?
- Gibt es eine Hierarchie unter den möglichen Wegstrecken?

Erfassen Sie, welche Funktionen, Dienstleistungen und Attraktionen von Ihrer Wohnung und Ihrem Arbeitsplatz aus in fünf Minuten per Rad zu erreichen sind.

KOMFORT

- Lädt die Fahrradinfrastruktur alle Gruppen zum Radfahren ein – Kinder genauso wie Senioren?
- Ist die Infrastruktur benutzerfreundlich? Wie ist der Streckenbelag? Gibt es ausreichend Platz für Radfahrer?
- Findet man sich leicht zurecht?

Fotografieren und kartieren Sie die Qualität des Radnetzes und der Parkmöglichkeiten für Fahrräder in Ihrer Nachbarschaft.

VERBINDUNGEN

- Befinden sich entlang Ihrer alltäglichen Wege Radwege und sind diese mit wichtigen Zielen verbunden?
- Bilden die Radwege ein geschlossenes Netz mit nur wenigen Unterbrechungen?
- Gibt es an wichtigen Zielen und ÖPNV-Anschlussstellen ausreichend Parkmöglichkeiten für Fahrräder?

Erfassen Sie die Radwege in Ihrer Nachbarschaft. Wo fehlen Strecken?

VERGNÜGEN

- Sind die Radwege qualitativ hochwertig (z.B. in Bezug auf Wetterschutz, Bepflanzung)?
- Sind öffentliche Räume mit unterschiedlichen Angeboten mit dem Rad gut zu erreichen?
- Sind die Radwege an Erholungsziele angebunden?

Erfassen Sie Radwege und Verbindungen zu Parks und Erholungszielen. Wo gibt es Lücken?

SICHERHEIT

- Fühlen Sie sich beim Radfahren sicher?
- Sind Radfahrer vor schnellem Verkehr (40 km/h oder mehr) geschützt?
- Haben Fahrräder an Kreuzungen Vorfahrt?
- Ist die Luftqualität gut zum Radfahren?

Erfassen Sie, wo in Ihrer Nachbarschaft Sie sich beim Radfahren unwohl oder unsicher fühlen.

KULTUR

- Findet in den Schulen Unterricht statt, der das Thema Sicherheit auf dem Fahrrad behandelt?
- Gibt es Zukunftsvisionen oder Ziele, um in Ihrer Nachbarschaft oder Stadt mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen?
- Gibt es örtliche NGOs oder Gruppen, die sich für das Radfahren starkmachen?

Zählen Sie auf Ihrem Arbeitsweg 15 Minuten lang Radfahrer.



ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

NÄHE

- Können Sie zu Fuß oder mit dem Rad bequem den ÖPNV erreichen?
- Befinden sich Funktionen des Alltagslebens in der Nähe von Knotenpunkten des ÖPNV?
- Nimmt die Dichte an Gebäuden und Funktionen um die Knotenpunkte herum zu?

Erfassen Sie, welche Funktionen und Dienstleistungen fünf Gehminuten (oder weniger als 600 Meter) vom Knotenpunkt entfernt sind.

KOMFORT

- Ist der öffentliche Nahverkehr für alle zugänglich?
- Sind die Haltestellen des ÖPNV leicht zu finden?
- Ist der ÖPNV effizient und verlässlich? Erhalten Sie Echtzeitinformationen über Fahrzeiten und Verspätungen?

Erfassen und fotografieren Sie Probleme beim Zugang zu Ihren örtlichen Haltestellen des Nahverkehrs.

VERBINDUNGEN

- Sind die Streckennetze für Fußgänger und Radfahrer gut an die Haltestellen des ÖPNV angebunden?
- Lassen sich die Verkehrsmittel leicht wechseln?
- Liegen die Haltestellen des ÖPNV nahe an wichtigen Zielen?
- Ist der ÖPNV bezahlbar?

Erfassen Sie, wie lange Sie mit dem ÖPNV von zu Hause zur Arbeit benötigen (Tür zu Tür) im Vergleich zur Fahrt mit dem Pkw.

VERGNÜGEN

- Sind die Haltestellen in gutem Zustand? Ist das Warten an den Haltestellen angenehm? Gibt es dort Sitzmöglichkeiten?
- Arbeitet der ÖPNV mit einer klaren und sichtbaren Markenidentität?
- Gelangt man mit dem ÖPNV einfach zu Erholungsgebieten?

Fotografieren und bewerten Sie das Warteerlebnis an Ihren örtlichen Haltestellen.

SICHERHEIT

- Gibt es sichere Verbindungen zu den Haltestellen des ÖPNV?
- Benutzen Sie den öffentlichen Nahverkehr abends völlig unbesorgt?
- Sind Sie an den Bushaltestellen gut vor der Witterung geschützt?

Erfassen Sie die Haltestellen in Ihrer Nachbarschaft, an denen Sie sich unwohl oder unsicher fühlen.

KULTUR

- Ist Ihnen Werbung für die Nutzung des ÖPNV aufgefallen?
- Gibt es eine Vision für eine stärkere Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in Ihrer Stadt?
- Fragt man Sie nach Ihrer Meinung, wenn neue Nahverkehrsstrecken geplant werden?

Führen Sie eine kleine Umfrage durch und fragen Sie fünf Personen, unter welchen Bedingungen sie den ÖPNV häufiger nutzen würden.

QUELLEN

- Grafik 1: CO₂-Emissionen in Deutschland, 2004
Grafik 2: DTU Dänemarks Technische Universität
Grafik 3: Kopenhagen, Solutions for Sustainable Cities, 2011
Grafik 4: "Byernes rolle i klimastrategien" Frederikshavn Kommune, Sønderborg Kommune, Albertslund Kommune og COWI A/S
Grafik 5: "Byernes rolle i klimastrategien" Frederikshavn Kommune, Sønderborg Kommune, Albertslund Kommune og COWI A/S
Grafik 6: Studie der Universität Syddansk von 2005
Grafik 7: Pucher & Dijkstra "Promoting safe walking & cycling to improve public health", American Journal of Public Health, September 2003
Grafik 8: Kopenhagen, Solutions for Sustainable Cities, 2011
Grafik 9: Kopenhagen 2013 Bicycle Account
Grafik 10: Gehl Architects
Grafik 11: Jan Gehl, „Cities for People“, 2010, S. 76
Grafik 12: Jan Gehl, „How to Study Public Life“, 2013, S. 157
- S. 20–21: Transforming cities to achieve a financially & economically sustainable future, Rob Adams, Director of city design at the city of Melbourne
S. 22–23: Stadt Kopenhagen, Technik und Umweltverwaltung, 2014 Kopenhagen. Solutions for Sustainable Cities, 2011
Jan Gehl, "Cities for People", 2010, S. 20
S. 24–25: Fallstudie Hammarby Sjöstad, Schweden, ITDP Europe, 2010
S. 26–27: Odense Kommune, 2011
S. 28–29: Gehl Architects & City of Brighton, 2007
S. 30–31: Sustainable Streets Index, 2012, NYC DOT

Impressum

Greenpeace e.V., Hongkongstrasse 10, 20457 Hamburg, Tel. 040/3 06 18-0 Politische Vertretung Berlin Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, mail@greenpeace.de, www.greenpeace.de V.i.S.d.P. Daniel Moser Redaktion Gehl Architects ApS, Copenhagen Fotos alle Fotos © Gehl Architects ApS, Copenhagen Copenhagen ausser S.7 u. 13 © André Hemstedt & Tine Reimer/Greenpeace Gestaltung Gehl Architects ApS Druck Reset, Virchowstr. 8, 22767 Hamburg Stand 09/2016

Zur Deckung unserer Herstellungskosten bitten wir um eine Spende: GLS Gemeinschaftsbank eG, BLZ 430 609 67, KTO 33401



Gehl

Architects