Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

NAHMOBILITÄTSSTRATEGIE FÜR HESSEN

www.nahmobil-hessen.de

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen

NAHMOBILITÄTSSTRATEGIE FÜR HESSEN

Mai 2017

2., unveränderte Auflage Juli 2019

INHALTSVERZEICHNIS

04 **1 Mit Nahmobilität in die Zukunft: Die Strategie für Hessen**

08 1.1 Nahmobilität – ein Gewinn für alle!
10 1.2 Eine Strategie für die gesamte Nahmobilität
11 1.3 Eine Strategie, viele Akteure
12 1.4 Ziele und Handlungsfelder
13 1.5 Strategie braucht Kommunikation und Organisation

14 **2 Start und Ziel der Nahmobilitätsstrategie**

17 2.1 Die Ziele der Nahmobilität in Hessen
18 2.2 Ausgangsbasis und aktueller Stand in Hessen
19 2.3 Wer bewegt was?

22 **3 Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen als zentrale Koordinatorin**

24 3.1 Die Strategische Ausrichtung der AGNH
25 3.2 Die Tätigkeiten der AGNH

26 **4 Handlungsfelder der Nahmobilität**

29 4.1 Bauplan Nahmobilität – das Handlungsfeld Infrastruktur
36 4.2 Rahmenbedingungen für Nahmobilität: finanziell, rechtlich, politisch
39 4.3 Nahmobilität neu kommunizieren – Bildung und Kommunikation
43 4.4 Nahmobilität bewegt Menschen in die Zukunft

45 **5 Nah. Mobil. Fertig. Los!**

48 5.1 Initialprojekte: Programm zum Start

48 **Ausblick – Sie haben Ihr Ziel erreicht**

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mobilitätsgewohnheiten der Bürgerinnen und Bürger ändern sich. Dies ist eine Chance für einen Perspektivenwechsel bei der Gestaltung der Mobilität in Städten und Gemeinden. Fuß- und Radverkehr rücken in den Fokus. Denn gute Bedingungen für Fußgänger und Fußgängerinnen, Radfahrer und Radfahrerinnen steigern Lebensqualität und Attraktivität der Stadt- und Ortskerne, vermindern Lärm und Schadstoffbelastung und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Hessens erste Nahmobilitätsstrategie gibt den strategischen und inhaltlichen Rahmen dieser verkehrspolitischen Neuorientierung vor. Sie begreift Nahmobilität als integralen Bestandteil des Verkehrssystems. Sie beschreibt dabei wesentliche Handlungsfelder, benennt Ziele, Maßnahmen und Instrumente die zur weiteren Förderung der Nahmobilität beitragen. Ihr Ziel ist, den Anteil des Fuß- und Radverkehrs auf Wegen innerhalb der Städte und Gemeinden zu erhöhen.

Das Land Hessen unterstützt die Kommunen dabei, die Voraussetzungen für mehr Nahmobilität mit dem Fahrrad und zu Fuß zu schaffen und zu verbessern. Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) fungiert als Forum und Netzwerk, in dem Kommunen, Hochschulen, Verkehrsunternehmen, Kammern, Interessenverbänden, Planungsbüros und weitere Akteuren Ideen entwickeln und austauschen können. Für die finanzielle Unterstützung sorgt die neue Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität. So entsteht ein strategischer Ansatz, der Nahmobilität dauerhaft stärkt.

Das Land Hessen hat gemeinsam mit vielen Kommunen und Landkreisen die Initiative ergriffen, um die Bedingungen für die Nahmobilität zu verbessern. Die Nahmobilitätsstrategie zeigt Perspektiven, Potenziale und konkrete Schritte auf. Ich bedanke mich ausdrücklich bei den vielen Akteuren, die so zahlreich und engagiert an der Entstehung mitgewirkt haben. Gemeinsam werden wir ein nahmobilitätsfreundliches Hessen gestalten.

Ihr Tarek Al-Wazir,

Tarek Al-Wazir

Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

1

Mit Nahmobilität in die Zukunft: Die Strategie für Hessen

Bei der Mobilität stehen die Zeichen auf Veränderung. Die Städte und Gemeinden der Zukunft sind kompakt gebaut. Sie haben Grünräume, Straßenräume und öffentliche Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität, sichere und attraktive Fahrrad- und Fußwegenetze in Kombination mit einem modernen öffentlichen Verkehr (ÖV). All dies sind wesentliche Bestandteile lebenswerter Städte und Regionen. Die Lebensqualität, die einer Stadt oder Gemeinde zugeschrieben wird, entscheidet auch immer öfter über die Ansiedlung von Unternehmen.

Um Treibhausgase und andere Schadstoffe im Verkehr Schritt für Schritt zu reduzieren, werden zwei Wege verfolgt. Es geht dabei sowohl um eine andere Antriebstechnik für Kraftfahrzeuge als auch um ein verändertes Mobilitätsverhalten mit einem deutlich höheren Anteil an umweltfreundlicher Nahmobilität. Die Fachleute sind sich darin einig, dass für den Erfolg beide Wege gleichzeitig beschritten werden müssen. Mit der Nahmobilitätsstrategie sollen die Rahmensetzungen für die Nahmobilität in Hessen verbessert werden.

Viele Menschen, vor allem jüngere in Großstädten, fahren oft weniger mit dem Auto. Sie gehen zu Fuß, fahren Rad, nutzen Bus und Bahn und mieten sich gelegentlich ein Auto, wenn sie eins brauchen. Nahmobilität bedeutet sowohl Mobilität über kurze Distanzen als auch in kleinen Netzen (u.a. Quartier, Arbeits- oder Einkaufsumfeld sowie zwischen naheliegenden Ortsteilen und Orten). Nahmobilität wird daher in der Regel mit dem Fuß- und Fahrradverkehr gleichgesetzt. Gleichwohl wissen wir, dass insbesondere Ältere und Menschen mit Behinderungen auch das Auto für kurze Wege benötigen. Diese aktiven Verkehrsarten werden durch die Angebote des ÖPNV sinnvoll ergänzt.

Der Rad- und Fußverkehr kann einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen wie Klimaschutz, Lärmschutz, Ressourcenschutz und Gesundheitsförderung leisten. Die Nahmobilität ist für die Landesregierung ein integraler Bestandteil des hessischen Verkehrssystems. Daher stellt die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs ein zentrales Element der Mobilitätspolitik in Hessen dar. Im verkehrsträgerübergreifenden Programm „Mobiles Hessen 2030“ ist die Nahmobilität daher als Schwerpunkt fest verankert.

Tarek Al-Wazir, Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

1.1

NAHMOBILITÄT – EIN GEWINN FÜR ALLE

Nahmobilität ist ein Gewinnerthema, insbesondere für die Bevölkerung und handelnden Kommunen: Gesundheitsschädliche Abgase wie Feinstaub und Stickoxide entstehen erst gar nicht, wenn das Auto in der Garage bleibt oder es gar nicht angeschafft werden muss. Wer sich körperlich moderat bewegt, egal ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad, verbessert darüber hinaus seine eigene Gesundheit. Eine gesündere Bevölkerung kommt der Volkswirtschaft insgesamt zugute und Unternehmen profitieren von weniger Fehltagen. Eine bedarfsorientierte Nutzung des Autos durch Car-Sharing kann Geld sparen, das an anderer Stelle ausgeben werden kann. Eine nahmobilitätsfreundliche Verkehrsinfrastruktur verbessert die soziale Teilhabe auch von finanziell schlechter gestellten Haushalten. Eine Stadt mit weniger Stau, Luftschadstoffen, Verkehrslärm und mehr Raum für Menschen bietet eine höhere Lebensqualität. Zudem stärkt eine umweltfreundliche Nahmobilität den klimafreundlichen Tourismus in Stadt und Land.

Gute Gründe für eine Förderung der Nahmobilität sind:

Nahmobilität ist Basismobilität
Nahmobilität ist die Basis jeder Mobilität. Speziell der öffentliche Verkehr ist auf gute Nahmobilitätsbedingungen angewiesen. Jeder Weg mit dem ÖPNV beginnt mit einem Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad, ebenfalls beginnt jeder Weg zum geparkten PKW mit einem Fußweg.

Nahmobilität – Voraussetzung für lebendige Orte und ein Gefühl von Sicherheit
Lebendige Städte brauchen viele Menschen im öffentlichen Raum. Städtische – aber auch ländliche – Räume, die als attraktiv und lebenswert empfunden werden, profitieren von einer hohen quartiers- und ortsteilbezogenen Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad. Belebte Räume werden als sicher empfunden.

Nahmobilität ist ein wesentlicher Bestandteil des Stadt- und Regionalverkehrs
Neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr ist der Fuß- und Radverkehr eine wichtige Säule der lokalen Mobilität. Zahlreiche Beispiele zeigen, dass dieser umweltfreundliche Teil der lokalen Mobilität, bei entsprechender Attraktivität der Rahmenbedingungen, mehr als die Hälfte aller Wege ausmachen kann.

Nahmobilität ist lokale Wirtschaftsförderung
Attraktive Räume für den Fuß- und Radverkehr schaffen hochwertige, vielfältig genutzte Siedlungsstrukturen. Sie tragen gemeinsam zu einer Stärkung der Standortökonomie und zur lokalen Wertschöpfung bei. Nahmobilität stärkt die Nahversorgung und die Quartiersbindung. Der Immobilienwert wie auch der lokale Einzelhandels- und Dienstleistungssektor profitieren von gelungenen Nahmobilitätskonzepten.

Nahmobilität ist flächeneffizient
Hohe Bodenpreise und zunehmender Druck auf den Wohnungsmarkt in wachsenden Metropolräumen verlangen einen flächensparenden Umgang mit der begrenzten Ressource Raum. Mobilität zu Fuß und mit dem Rad spart Flächen. Auf einem Pkw-Stellplatz können bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden. Damit trägt Nahmobilität erheblich zur Lösung von Raumnutzungskonflikten in dicht genutzten Quartieren bei.

Nahmobilität ist bezahlbar
Gezielte Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität sind oft schnell umsetzbar, kosten vergleichsweise wenig und werden häufig als Erfolge der Kommunalpolitik wahrgenommen. Eine gute infrastrukturelle Ausstattung und das damit verbundene Nachfragepotenzial stützen zudem das ÖPNV-Angebot und ermöglichen allen Bürgerinnen und Bürgern eine bezahlbare Mobilität.

Nahmobilität ist einfach und sozial
Rad- und Fußverkehr sind für nahezu alle Bevölkerungsgruppen ohne zulassungsrechtliche Hürden (wie z. B. Führerschein) jederzeit zugänglich und bezahlbar. Zudem erfüllen sie Anforderungen an die Barrierefreiheit und das Ziel einer „Gestaltung für alle".

Nahmobilität ist für eine eigenständige Mobilität von zentraler Bedeutung
Wenn sichere und attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindungen zur Verfügung stehen, können Kinder schon früh eigenständig mobil sein. Das beugt kostengünstig der zunehmend bewegungsarmen Sozialisation und damit zusammenhängenden gesundheitlichen Problemen vor. Auch die älter werdende Bevölkerung braucht mehr Möglichkeiten zu eigenständiger Mobilität für alltägliche Aktivitäten im direkten Wohnumfeld.

Nahmobilität ist gesund
Regelmäßiges Zufußgehen oder Radfahren trägt zur Gesundheit, zum Wohlbefinden und zur Fitness bei und hilft, die Risiken von Erkrankungen der Herzkranzgefäße, von Diabetes und Bluthochdruck sowie von erhöhtem Blutfett und Fettleibigkeit signifikant zu reduzieren. Wer sich auf dem Weg zur Arbeit moderat körperlich bewegt, ist durchschnittlich zwei Tage weniger krank im Jahr.

Nahmobilität ist klima- und umweltfreundlich
Jeder eingesparte Kilometer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren verringert den CO2-Ausstoß des Verkehrs. Mobilität zu Fuß und mit dem Rad ist naturgemäß emissionsfrei und in Hinblick auf Lärm, Abgase und Feinstaub allen anderen Verkehrsarten überlegen.

1.2

EINE STRATEGIE FÜR DIE GESAMTE NAHMOBILITÄT

Da der CO^2-Ausstoß im Verkehr im Vergleich zu 1990 leicht gestiegen ist, müssen klimafreundliche Antriebstechniken sowie ein verändertes Mobilitätsverhalten parallel vorangetrieben werden, um die internationalen Klimaziele zu erreichen, zu denen sich auch die Bundesregierung verpflichtet hat. Im verkehrsträgerübergreifenden Programm „Mobiles Hessen 2030“ spielen daher beide Ansätze eine wichtige Rolle.

Wie die Förderung und der Ausbau der Nahmobilität in Hessen strukturiert werden soll, beschreibt die vorliegende Strategie. Es geht dabei um eine Vorstellung darüber, wie Nahmobilität in Hessen im Jahr 2025 aussehen soll. Was soll erreicht werden und wer muss dazu was tun? Alle Kräfte, die zum Thema einen Beitrag leisten können, sollen gebündelt werden. Je koordinierter das Vorgehen, desto wirksamer die Umsetzung und desto effizienter der Mitteleinsatz.

Die Strategie bindet alle Verkehrsträger im Sinne der Nahmobilität ein. Denn wer zum Bus will, muss zunächst zu Fuß gehen, wer Rad fährt, braucht Wege und sichere Abstellanlagen, nicht zuletzt an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Ein solch aktiver Lebensstil fällt umso leichter, je früher er begonnen wird. Wer auf dem Rücksitz des Elterntaxis überall hingefahren wird, wird später nur schwerlich aufs Fahrrad oder den ÖPNV umsteigen. Daher legt diese Strategie neben den „klassischen“ Nahmobilitätsthemen, wie den Fuß- und Radverkehr und die integrierte Verkehrsplanung, auch großen Wert auf eine Mobilitätsbildung, die nicht mit dem Fahrradführerschein in der vierten Klasse endet, sondern Nahmobilität nachhaltig in einer neuen Mobilitätskultur verankert.

1.3

EINE STRATEGIE, VIELE AKTEURE

Um die Nahmobilitätsstrategie umzusetzen, müssen alle relevanten Akteure Hand in Hand arbeiten. Fußwege und Radverkehrsanlagen werden vor Ort geplant und gebaut. Auch öffentliche Verkehrsbetriebe sind kommunal organisiert. Das heißt, die Nahmobilitätsstrategie braucht **ein starkes kommunales Standbein**, denn die Verkehrswende findet auf lokaler Ebene statt.

Das **Land Hessen** ist bereit, die politischen, juristischen und finanziellen Rahmenbedingungen zur Förderung der Nahmobilität weiter zu verbessern. Beispiele sind die stärkere Berücksichtigung des Fahrradparkens in der Hessischen Bauordnung (HBO) oder der verstärkte Ausbau von Radwegen entlang von Landesstraßen. Es soll aber nicht nur Bestehendes fortentwickelt werden, sondern auch Neues vorangebracht werden. Zum Beispiel soll ein Konzept für ein hessisches Radschnellwegenetz entwickelt werden, das das bewährte Radfernwegenetz ergänzt.

Schulen sind wichtige Partner bei der frühzeitigen Vermittlung von Nahmobilität. Schülerinnen und Schüler sind zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn unterwegs. Mobilitätsmanagement an Schulen muss Lehrer, Schüler und Eltern in umfassenden Konzepten für eine nachhaltige Schulmobilität einbinden.

Wichtige Partner für die Umsetzung der Strategie sind die **drei Verkehrsverbünde RMV, NVV und VRN**, die eine Vernetzung mit dem Radverkehr und dem Fußverkehr an Bahnhöfen und Haltestellen unterstützen und die Errichtung von „bike+ride”-Angeboten voranbringen. Die **lokalen Nahverkehrsorganisationen** verknüpfen Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr an Straßenbahn- und Bushaltestellen. Ein attraktives ÖPNV-Angebot ist für die Gewährleistung der Mobilität ein wichtiger Baustein in der Wegekette. Nahmobilität für kürzere Strecken und der Öffentliche Verkehr für weitere Entfernungen ergänzen sich so, dass diese Kombination eine attraktive Alternative zum Auto darstellt.

Die **in Mobilitätsfragen aktiven Verbände**, wie ADFC, VCD, Fuss e.V., aber auch Automobilclubs wie der ADAC, AvD oder ACE, spielen eine wichtige Rolle bei der Vermittlung der Nahmobilitätsstrategie gegenüber der Bevölkerung. Außerdem tragen sie mit ihrem Knowhow dazu bei, die Umsetzung und Weiterentwicklung der Strategie mit zu gestalten und daraus erwachsene Aufgaben zu übernehmen.

1.4

ZIELE UND HANDLUNGSFELDER

Ziel der Strategie ist es, dass in den hessischen Städten und Gemeinden kurze Strecken deutlich öfter zu Fuß, mit dem Rad und dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden als bisher.

In Fachkommissionen zu den Themen Fußverkehr, Radverkehr, integrative Verkehrsplanung und Mobilitätserziehung haben 2015 und 2016 über 80 Expertinnen und Experten Strategien, Konzepte und zahlreiche Maßnahmenvorschläge in vier Handlungsfeldern erarbeitet.

Die hessische Nahmobilitätsstrategie umfasst folgende vier Handlungsfelder:

Infrastruktur

finanzielle, rechtliche und politische Rahmenbedingungen

Kommunikation und Bildung

Innovation

1.5

STRATEGIE BRAUCHT KOMMUNIKATION UND ORGANISATION

Veränderungen in der gebauten Umwelt (u.a. Straßen, Gebäude, Quartiere) und im Mobilitätsverhalten dauern lange und erfordern politischen Gestaltungswillen und Durchsetzungskraft. Die Infrastruktur in den Städten und auch auf dem Land sind in den letzten Jahrzehnten häufig an den Erfordernissen des Autoverkehrs ausgerichtet worden. Um diese Entwicklung wieder umzukehren, werden neben ausreichender Zeit vor allem finanzielle Mittel und eine strategische Herangehensweise benötigt.

Die vielleicht schwierigste Aufgabe ist allerdings, die automobile Orientierung in den Köpfen und die damit verbundenen Gewohnheiten der Fortbewegung zu verändern. Eng damit verbunden ist das Schaffen bzw. Ändern der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Ein überzeugender strategischer Ansatz soll die Entscheiderinnen und Entscheider sowie die Fachleute in Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft zu einem Handeln motivieren, das die Nahmobilität ins Zentrum rückt.

Bemerkenswert ist, dass sich bereits viele Menschen anders fortbewegen oder fortbewegen möchten. Sie fordern deshalb, dass der Schwerpunkt der kommunalen Verkehrspolitik deutlicher auf die Stärkung der Nahmobilität gelegt wird. Bei der letzten Befragung des Umweltbundesamtes „Umweltbewusstsein in Deutschland 2015“ sprachen sich 82 Prozent der Befragten für größere Investitionen in den Fuß- und Radverkehr aus.

Ausblick

Zur Umsetzung der Strategie hat das Land Hessen die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) initiiert. Die AGNH soll den vielschichtigen Austausch zwischen den hessischen Kommunen, Verkehrsverbünden sowie den Interessenverbänden des Fuß- und Radverkehrs unterstützen und u.a. als wichtiger Multiplikator für die zahlreichen bereits existierenden kommunalen Projekte und Aktivitäten wirken. Die AGNH bildet den organisatorisch-strategischen Rahmen zur Umsetzung der Nahmobilitätsstrategie. Mit Verabschiedung dieser Strategie zur Förderung der Nahmobilität geht Hessen einen bedeutenden Schritt in Richtung der notwendigen Verkehrswende.

2

Start und Ziel der Nahmobilitäts-strategie

Zielhorizont der Nahmobilitätsstrategie ist das Jahr 2025. So schnell wie möglich sollen die notwendigen Schritte durch alle relevanten Akteure (Kapitel 2.3) eingeleitet werden, um eine Verlagerung des Verkehrs auf kurzen Distanzen hin zur Nahmobilität zu fördern. Wichtig ist dabei ein strategisches Vorgehen. Das heißt, es geht dabei darum, alle wesentlichen „Stellschrauben" für eine Verlagerung der Mobilität im Blick zu behalten. Es ist wichtig, die jeweiligen relevanten Verkehrsträger in ihren Stärken zu fördern. Daher verfolgt die Strategie einen integrierten Ansatz, den Fuß- und Radverkehr mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zu verknüpfen. Es geht darum, die Rollen der jeweiligen Akteure klar zu benennen, die notwendigen Rahmenbedingungen zu verbessern oder zu schaffen, Prioritäten in der Umsetzung zu setzen und eine Struktur zu schaffen, die die Umsetzung organisiert, begleitet und fördert.

2.1

DIE ZIELE DER NAHMOBILITÄT IN HESSEN

Zentrales Ziel der Nahmobilitätsstrategie ist eine deutliche Verlagerung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs auf den Fuß- und Radverkehr aber auch zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs. Das heißt, dass künftig bedeutend mehr Menschen als bisher ihre alltäglichen Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurücklegen.

In der Vorbereitungsphase der Nahmobilitätsstrategie Hessen haben Fachleute in Expertenkommissionen die wesentlichen Elemente der Nahmobilität, d.h. Radverkehr, Fußverkehr, die integrierte Verkehrsplanung und Mobilitätsbildung analysiert und zahlreiche Handlungsoptionen entwickelt. Die Ergebnisse dieser Expertenkommissionen bilden die Grundlage für die Nahmobilitätsstrategie Hessen und können auf der Homepage der AGNH unter **www.nahmobil-hessen.de** eingesehen werden.

Mit einer attraktiveren Nahmobilität sind folgende weitere Ziele verbunden:

- Erhöhung der Lebensqualität in hessischen Städten und Gemeinden
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr
- Verbesserung der sozialen Teilhabe an Mobilität
- Verbesserung der Standortqualität für die lokale Wirtschaft
- Verringerung des Ressourceneinsatzes
- Verringerung der Schadstoffemissionen (z.B. von Stickoxiden)
- Verringerung der Lärmemissionen
- Verringerung der CO2-Emissionen im Verkehr

2.2

AUSGANGSBASIS UND AKTUELLER STAND IN HESSEN

Hessen bietet gute Grundlagen, um Nahmobilität umfassend zu fördern und stärker in der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger zu verankern, wobei die unterschiedlichen Rahmenbedingungen im städtischen Umfeld und im ländlichen Raum beachtet werden müssen.

Viele **Kommunen** in Hessen sind bei der Entwicklung der Nahmobilität bereits aktiv. Diese Kenntnisse werden bei der Umsetzung der Strategie gebraucht und können als Vorbild dienen. Beispiele sind die Fußgängerorientierung in Form von Begegnungszonen, Fahrradparkhäusern und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen, ÖV-Lösungen im Freizeitbereich, wie der NaTourBus im Odenwald sowie die kindgerechte Verkehrsplanung im Projekt „Bespielbare Stadt".

Die drei regionalen Radforen, d.h. das Radforum Rhein-Main (seit 2003), das Radforum Raum Kassel (seit 2009) und das Radforum GrimmHeimat Nordhessen (seit 2010) betreiben bereits eine erfolgreiche Netzwerkarbeit und unterstützen die Entwicklung des Radverkehrs in den Kommunen und Regionen. Sie bestehen u.a. aus Vertreterinnen und Vertretern von Kommunen, Touristikverbänden und dem ADFC und haben das Thema Radverkehr erfolgreich im kommunalen Kontext platziert und entwickelt.

Mit dem **House of Logistics and Mobility (HOLM)** steht in Hessen eine Institution zur Verfügung, die als Multiplikator und Netzwerk sowie Innovationstreiber in den Bereich Mobilität, Verkehr und Logistik künftig auch das Thema Nahmobilität voranbringen wird.

In Hessen sind **drei Verkehrsverbünde** sowie lokale Nahverkehrsorganisationen aktiv, die Nahmobilität in ihre Strategien integriert haben und z.B. mit der kostenlosen Fahrradmitnahme beispielhaft die Verknüpfung von Radverkehr und ÖV unterstützen.

Zahlreiche Hessischen Hochschulen, aber auch lokale Unternehmen aus der Fahrradbranche betreiben **Forschung im Bereich der Mobilität** auf höchstem Niveau. Neben innovativen technischen Lösungen spielen auch nichttechnische Ansätze wie die Bewusstseinsbildung und Vermarktung eine zunehmend wichtige Rolle.

2.3

WER BEWEGT WAS?

Eine spürbare Verlagerung der Verkehrsmittelwahl weg vom motorisierten Individualverkehr in einem relativ trägen System wie dem Verkehr erfordert mittel- und langfristig angelegte Handlungen auf verschiedenen Ebenen. Die Ziele der Nahmobilitätsstrategie können nur verwirklicht werden, wenn alle relevanten Akteure an der Aufgabe arbeiten.

Politik (EU, Bund, Land)

Alle politischen Ebenen arbeiten schon jetzt an einer Veränderung der Mobilität in der nahen Zukunft. Die Europäische Union stößt zum Beispiel durch Schadstoffgrenzwerte eine Veränderung der (städtischen) Mobilität an, weg vom motorisierten Verkehr, hin zu einer verträglichen Mobilität. Der Bund hat mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) ein strategisches Grundsatzdokument für die Radverkehrspolitik vorgelegt, das Leitlinien für die Radverkehrsförderung des Bundes darstellt. Zudem hat sich der Bund im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 erstmals bereiterklärt sich am Bau von Radschnellwegen finanziell zu beteiligen.

Das Land Hessen ist vor allem für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Nahmobilität vor Ort zuständig. In diesen Prozess bringt es sich aktiv ein. Dies wird u.a. durch die Verabschiedung der vorliegenden Strategie verdeutlicht. Der Rechtsrahmen soll auf Landesebene die zunehmende Bedeutung der Nahmobilität stärker aufgreifen. Die bestehenden Förderprogramme sollen in Hinblick auf die Stärkung der Nahmobilität überprüft werden und die bestehenden Förderungen langfristig gesichert und entsprechend der Bedürfnisse weiterentwickelt werden.

Die Kommunen

Die kommunale Ebene ist ausschlaggebend für die Umsetzung. Fuß- und Radverkehrsnetze entstehen vor Ort, Radstationen und Radabstellanlagen werden lokal geplant, die Stadt- und Verkehrsplanung ist eine vorwiegend kommunale Aufgabe. Auffällig ist, dass bei einer differenzierteren Betrachtung der Kommunen große Unterschiede der Nutzung der einzelnen Verkehrsträger auftreten. So gibt es, trotz ähnlicher Strukturmerkmale, sowohl Gemeinden mit einem hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr, als auch Gemeinden mit einem sehr niedrigen Anteil. Dies zeigt, dass auf kommunaler Ebene bereits jetzt schon beachtliche Handlungsspielräume bestehen, Nahmobilität aktiv und erfolgreich zu fördern und zu gestalten. Neben der Bereitstellung von finanziellen Mitteln spielt eine konsequente Ausrichtung der politischen Leitlinien zur Unterstützung von Nahmobilität eine wesentliche Rolle. Auch das Engagement einzelner Akteure im kommunalen Umfeld oder die fachliche Ausrichtung der kommunalen Verwaltung sind Faktoren, die Nahmobilität auf der lokalen Ebene fördern können.

Schulen und Hochschulen

Mobilitätsbildung muss eine größere Beachtung erfahren. Dabei geht es zum einen um Lehrinhalte im Unterricht. In den vergangenen Jahren wurde deshalb unter anderem das Fortbildungsangebot für Lehrkräfte in den Bereichen Bewegung, Gleichgewicht, Motorik und Wahrnehmung intensiviert. Gleichzeitig können Schulen weiterhin ein Teil-Zertifikat „Verkehrserziehung & Mobilitätsbildung" erwerben. Mit der flächendeckenden Sicherstellung der Radfahrausbildung an hessischen Schulen leistet das Land weiterhin einen zuverlässigen Beitrag zur Verkehrssicherheit und Mobilitätsbildung. Zum anderen wird, ergänzend zu den Schulwegeplänen, die Einführung eines schulischen Mobilitätsmanagements durch das Land gefördert, um das „leben" einer neuen Mobilitätskultur durch Lehrerinnen und Lehrer, Eltern und deren Kindern zu unterstützen. Im Zuge von schulischen Mobilitätsmanagementkonzepten sollen Maßnahmen, die die Häufigkeit von „Elterntaxis" reduzieren und Schülerinnen und Schülern eine selbständige Bewältigung des Schulweges ermöglichen, entwickelt werden.

Hessische Hochschulen werden darin bestärkt, Forschung im Themenbereich der Nahmobilität, mit dem Ziel belastbare Daten und pragmatische Lösungsansätze für den Fuß- und Radverkehr zu generieren. Durch eine verstärkte Aufnahme in die Lehre sollte das Thema langfristig gestärkt werden. Bei der Entwicklung neuer Hardware, effizienter Fahrzeuge, von intelligenten Fahrgastleitsystemen, Verleihsystemen oder modernen Abstellanlagen soll der Sachverstand von Hochschulen verstärkt genutzt werden.

Bürgerinnen und Bürger

Die beste Nahmobilitätsstrategie hilft nichts ohne die aktive Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger. Sie sollen frühzeitig über Planungen des Fuß- und Radverkehrs, die sie betreffen, informiert werden und ihre Meinungen dazu äußern können. Wo es möglich ist, sollen sie bei der Planung mitwirken. Das schafft Akzeptanz für die Projekte und ist eine Möglichkeit, bürgernahe Lösungen zu finden und ggf. bestehende Bedenken, wie bei der Reduzierung von Parkraum, rechtzeitig aufzugreifen.

Geeignete Veranstaltungen dafür können Bürgerversammlungen, Planungsspaziergänge und -befahrungen oder die Einrichtung von Runden Tischen sein. Vereine können als Multiplikatoren fungieren und passende Internetplattformen eignen sich als Diskussionsforen. Auch Kinder und Jugendliche sollen in Planungsprozessen auf kommunaler Ebene, bei Sicherheitsaudits und bei der Erstellung von Schulmobilitätsplänen einbezogen werden.

Im erweiterten Verständnis von Bürgerkommunikation geht es um die zielgruppengerechte Ansprache von Bürgerinnen und Bürgern in Alltagssituationen. Diese Strategie umfasst daher auch Kampagnen für mehr Nahmobilität – landesweit koordiniert und lokal modular einsetzbar. Gute Kommunikation kann eine veränderte Mobilitätskultur motivierend begleiten.

Angestrebt werden sollte eine verstärkte Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern bei der freiwilligen Datenerhebung und Datengenerierung über Mobile-Apps, um die Mobilitätsbedürfnisse stärker mit Daten zu validieren. Damit sollen die jetzt schon bestehenden Möglichkeiten zur Rückmeldung von Mängeln wie über die Meldeplattform Radverkehr (www.meldeplattform-radverkehr.de) erweitert werden.

Verbände

Verbände, die sich mit Mobilitätsfragen beschäftigen, wie ADFC, FUSS e.V., VCD oder ADAC, AvD und ACE sind wichtige Partner bei der Umsetzung der Nahmobilitätsstrategie. Sie können Bürgerinnen und Bürger informieren und für die Umsetzung motivieren. Zudem können sie aber auch selbst mit ihrem Knowhow Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie durchführen. Das Spektrum reicht dabei von Tourentipps über Empfehlungen beim Kauf von Rädern und Ausrüstung bis zur Beratung von Unternehmen, mit dem Ziel, beispielsweise die Infrastruktur am Firmenstandort fahrradfreundlich zu gestalten (bike + business).

Wirtschaft

Unternehmen haben deutliche Vorteile durch die Förderung der Nahmobilität. Wer mit dem Rad oder zu Fuß zur Arbeit pendelt, ist nachweislich weniger krank, fitter und motivierter. Zudem müssen Arbeitgeber weniger (teuren) Parkraum für Pkws vorhalten. Ein gutes betriebliches Mobilitätsmanagement, bringt nicht nur zusätzlich Imagepunkte bei potenziellen Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen sowie in der Öffentlichkeit, sondern erhöht die Effizienz und senkt die Kosten. Angebote zum Mobilitätsmanagement wie „bike + business" und „südhessen effizient mobil" sollen gestärkt und weiter ausgebaut werden.

Besonders der Einzelhandel kann von mehr Fuß- und Radverkehr profitieren. Studien zeigen, dass Radfahrerinnen und Radfahrer höhere Umsätze erzeugen als Kunden die mit dem Auto Einkaufen fahren. Einzelhändler, die für ein fahrradfreundliches Einkaufserlebnis sorgen wollen, können dies mit einfachen und kostengünstigen Mitteln erreichen. Dabei hilft es schon, dass Fahrräder möglichst nah am Eingang abgestellt werden können und dafür funktionale, diebstahlsichere und idealerweise überdachte Abstellmöglichkeiten bereitstehen.

Verkehrsverbünde

Oft bietet es sich an, das Verkehrsmittel zu wechseln, um sein Ziel zu erreichen. Solche multimodalen Wegeketten benötigen geeignete Schnittstellenangebote zwischen dem Öffentlichen Verkehr und der Nahmobilität, daher ist zu einer besseren Verknüpfung zwischen Nahmobilität und ÖV eine auch auf den ÖV ausgerichtete Netzplanung für den Fuß- und Radverkehr anzustreben. Denn die Menschen wohnen häufig nicht direkt am Bahnhof oder an einer Haltestelle. Daher ist der Weg zur Haltestelle oder zum Bahnhof ein wichtiges Element der Wegekette.

Den drei hessischen Verkehrsverbünden Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Nordhessischer Verkehrs Verbund (NVV) und Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) sowie den Lokalen Nahverkehrsorganisationen fällt eine wichtige Rolle bei der Umsetzung der Nahmobilitätsstrategie zu. Neben der Vernetzung mit dem Fuß- und Radverkehr an Bahnhöfen und Haltestellen sind auch die Informationsbereitstellung über mögliche Wegeketten und aktuelle Verkehrslagen wichtige Voraussetzungen für einen multimodalen Verkehr. Dazu gehören Bike&Ride-Konzepte ebenso wie die Gestaltung des räumlichen Umfelds der Haltestellen.

3

Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen als zentrale Koordinatorin

3.1

DIE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG DER AGNH

Um der Vielzahl an Akteuren und der Vielseitigkeit des Themas gerecht zu werden, bedarf es einer geeigneten Organisationsstruktur, die aus den Teilen ein Ganzes formt. Diese Rolle kommt der 2016 gegründeten Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) zu. Ziel der AGNH ist es, ein Kompetenznetzwerk aus Kommunen, Landkreisen, Verbänden, Wissenschaft, Verkehrsverbünden, dem Land sowie weiteren Akteuren zu bilden. Die AGNH ist das Kompetenznetzwerk der neuen Nahmobilitätskultur in Hessen.

Die AGNH setzt den organisatorischen Rahmen, in dem das Land Hessen in engem Zusammenspiel mit den AGNH-Mitgliedern die zentralen Schritte für das Vorankommen der Nahmobilität in Hessen in die Wege leitet. Das Land will damit gemeinsam mit den Kommunen Maßnahmenpakete auf den Weg bringen, die zu ganz konkreten Problemstellungen Fortbildungs- und Vernetzungsangebote, Finanzierungsmöglichkeiten oder Kommunikationsmittel bereitstellen. So können sich die Mitglieder der AGNH gegenseitig unterstützen und von der Unterstützung durch das Land profitieren.

3.2

DIE TÄTIGKEITEN DER AGNH

Die Tätigkeiten der AGHN umfassen ein breites Spektrum, das sich an den Zielen, Handlungsfeldern und den Akteuren orientiert.

Die AGNH

bietet ein Diskussionsforum für alle Themen rund um Nahmobilität

platziert Nahmobilität bei Kommunen, Landkreisen und dem Land

unterstützt Kommunikation und Know-how-Transfer zwischen den Akteuren

benennt Probleme, initiiert Lösungen und setzt innovative Themen zur Förderung von Nahmobilität

unterstützt vor allem Kommunen und Landkreise bei der Nahmobilitätsförderung und der Beantragung von Fördermitteln

bündelt das Engagement von verschiedenen Akteuren

schafft Synergien bei der Umsetzung von Projekten

verteilt Ressourcen

bietet eine einheitliche Öffentlichkeitsarbeit zur Nahmobilität

zeichnet nahmobilitätsfreundlichen Kommunen aus

bietet unter dem Namen „Hessische Akademie für Nahmobilität“ Seminare sowie Qualifikations- und Weiterbildungsangeboten an

koordiniert wissenschaftliche Begleitforschung zur Nahmobilität

initiiert Kooperationen mit Hochschulen und wissenschaftlichen Instituten

unterstützt Akteure aus dem Bereich der Verbände

gibt Impulse durch die Auslobung von Wettbewerben.

4

Handlungsfelder der Nahmobilität

In der Vorbereitungsphase der Nahmobilitätsstrategie Hessen haben Fachleute in Expertenkommissionen die Themen Radverkehr, Fußverkehr, integrierte Verkehrsplanung sowie die Mobilitätsbildung aus dem Blickwinkel der Nahmobilität analysiert.

Aus Sicht der Experten bilden diese vier Themen die wesentlichen Aspekte der Nahmobilität ab. Die Ergebnisse wurden im Rahmen des ersten AGNH-Kongresses am 17. März 2016 vorgestellt.

Zahlreiche Maßnahmen, Ideen, Vorschläge und Konzepte der Experten weisen thematische Schnittmengen und Überschneidung auf. Um die sektoralen Betrachtung (Radverkehr, Fußverkehr, integrierte Verkehrsplanung und Mobilitätsbildung) durch einen ganzheitlichen Ansatz im Sinne der Nahmobilität zu ersetzen, sind die vier nachfolgenden Handlungsfelder definiert worden.

Diese vier Handlungsfelder bilden den Handlungsrahmen der Nahmobilitätsstrategie und sind auch unter Beachtung ihrer gegenseitigen Wechselwirkungen und Abhängigkeiten folgendermaßen zusammengeführt:

- **Infrastruktur,**
- **politische, finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen,**
- **Kommunikation und Bildung,**
- **Innovation**

Durch die in den vier Handlungsfeldern aufgezeigten Handlungsoptionen sollen Maßnahmen umgesetzt und Projekte angestoßen werden, die die Rahmenbedingungen für die Nahmobilität verbessern, um Ziele der Nahmobilitätsstrategie für Hessen bis 2025 zu erreichen.

4.1

BAUPLAN NAHMOBILITÄT – DAS HANDLUNGSFELD INFRASTRUKTUR

Die Nahmobilitätsstrategie Hessen verfolgt einen integrierten Ansatz für die Entwicklung der Nahmobilitätsinfrastruktur. Nicht die Förderung einzelner Verkehrsträger, sondern die Entwicklung des Gesamtsystems aus Fuß- und Radverkehr, das mit dem öffentlichen Personennahverkehr vernetzt ist, steht im Vordergrund. Nahmobilität benötigt eine Angebotsplanung. Nur mit einer Infrastruktur, die zum Radfahren oder zum zu Fuß gehen einlädt, sind die Menschen und im besonderen Maße Kinder (bzw. deren Eltern) und ältere Personen zu überzeugen, für ihre alltäglichen Wege zur Schule, Arbeit oder zum Einkaufen das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zu gehen. Wer eine gute Nahmobilitätsinfrastruktur sät, wird Fuß- und Radverkehr ernten! Und wer Fahrrad fährt und zu Fuß geht, macht in den Innenstädten gleichzeitig Platz für mehr Lebensqualität und den noch notwendigen Autoverkehr.

Gestaltung der Fuß- und Radwegenetze

Grundlage der Nahmobilität sind angemessene Flächen im Straßenraum und differenzierte zusammenhängende Wegenetze, die vielfältigen Anforderungen gerecht werden. Große Teile des Fuß- und Radwegenetzes liegen in der Verantwortung der Kommunen. Mittels finanzieller Förderung und Wissensvermittlung unterstützt das Land die Kommunen dabei, eine nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur zu planen und weiter auszubauen.

Netzgestaltung

Verkehr findet innerhalb von Netzen statt. Sowohl der Fußverkehr als auch der Radverkehr braucht ein eigenes durchgängiges Verkehrsnetz mit Hauptrouten, die wichtige Ziele miteinander verbinden, und Nebenrouten zur lokalen Feinerschließung.

Diese Netze sind:

- durchgängig
- flächendeckend
- über administrative Grenzen hinwegführend
- verkehrssicher
- und an den Bedürfnissen der jeweiligen Nutzergruppen orientiert

Lücken im Fuß- und Radwegenetz, wie z.B. fehlende Querungen oder fehlende Abschnitte auf wichtigen Verbindungen sollen auf Grundlage von Lückenschlusskonzepten geschlossen werden.

Wegweisung und Orientierung

Die besten Wegenetze nützen nichts, wenn die Adressaten ihre Ziele nicht finden können. Eine konsistente und verständliche Wegweisung wird oft unterschätzt, gerade für den Fußverkehr. Hier sollte darauf geachtet werden, dass auf bestehenden Wegweisungssystemen und -regelwerken aufgebaut wird

Eine flächendeckende und aufeinander abgestimmte Wegweisung erfordert:

- einheitliche Standards
- gute Lesbarkeit
- die Übertragung der Wegweisungsnetze in digitale Navigationssysteme (Radroutenplaner, Open Streetmaps etc.)
- ein überregionales Kataster oder eine zentrale Wegweisungsdatenbank

Um diese Ziele zu erreichen, erarbeitet das Land zusammen mit zentralen Akteuren, wie dem ADFC, Hessen Mobil und Hessen Tourismus, das Handbuch zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr.

Straßenraumgestaltung

Dem Fuß- und Radverkehr muss angemessener Raum zur Verfügung stehen, damit Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrer sich mit der ihnen eigenen Geschwindigkeit bewegen können.

Ansatz soll hier die sogenannte „Städtebauliche Bemessung" sein, die in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) dargelegt wird. Diese Städtebauliche Bemessung zeichnet sich dadurch aus, dass bei der Planung und Aufteilung des Straßenraumes von außen nach innen geplant wird, das heißt, dass zuerst der benötigte Raum für den Fuß- und Radverkehr festgelegt und die „Restfläche" für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung gestellt wird.

Im Fußverkehr sind auch Flächen zum Verweilen notwendig. Eine hohe Aufenthaltsqualität in Gestaltung und Raum fördert die Nahmobilität. Zudem sollte die Gestaltung des öffentlichen Raumes eine soziale Kontrolle ermöglichen und „Angsträume" vermeiden bzw. abbauen, um dadurch das Sicherheitsgefühl insbesondere von Fußgängerinnen und Fußgängern zu erhöhen. Bei allen Maßnahmen ist Barrierefreiheit von besonderer Wichtigkeit. Für den Fuß- und Radverkehr sind zudem ausreichende Sichtbeziehungen und eine gute Beleuchtung von besonderer Bedeutung. Behinderungen durch sogenannte Straßenmöblierung oder durch den ruhenden Verkehr sollen vermieden werden. Für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ist eine Bestandsanalyse notwendig. Nur wenn klar ist, wo Geh- und Radwege zu schmal sind und wo Querungsangebote fehlen, können Mängel behoben werden. Hilfreich sind hier Kataster, eine Meldeplattform oder regelmäßig stattfindende Nahmobilitäts-Checks.

Knotenpunkte attraktiv und sicher für alle Verkehrsteilnehmer gestalten

Knotenpunkte sind Netzelemente, an denen unterschiedliche Verkehrsteilnehmergruppen zusammentreffen. Sie haben für den Ablauf, die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit des Verkehrs eine große Bedeutung. Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sind hier deshalb besonders wirksam. Wie bei der Straßenraumgestaltung sollte auch bei der Planung der Lichtsignalsteuerung ein integrativer Ansatz verfolgt werden, mit dem von Anfang an die Belange des Fuß- und Radverkehrs gleichberechtigt zum motorisierten Verkehr berücksichtigt werden. Hierbei ist den aktuellen Forschungsergebnissen insbesondere zu den Auswirkungen des demografischen Wandels Rechnungen zu tragen. Dies bedeutet beispielsweise längere Reaktionszeiten und geringere Gehgeschwindigkeiten von Fußgängerinnen und Fußgängern. Mit den hieraus resultierenden längeren Freigabezeiten für den Fußverkehr sowie mit einer Reduzierung von Wartezeiten lässt sich die Qualität für die Nahmobilität an Knotenpunkten deutlich verbessern.

Kleine Maßnahmen, großer Effekt

Auch ohne wesentliche zusätzliche Kosten kann bei vielen anstehenden Infrastrukturmaßnahmen die Qualität der Rad- und Fußwege verbessert werden. So bieten Fahrbahndeckensanierungen oder Leitungs- und Kanalbauarbeiten häufig die Möglichkeit, Bordsteine im Kreuzungsbereich abzusenken oder Radspuren bzw. Radwege anzulegen. Vergleichsweise kleine und kostengünstige Maßnahmen wie Gehwegnasen (vorgezogene Seitenräume), Zebrastreifen und Mittelinseln können den Fußverkehr erheblich verbessern und tragen zur Geschwindigkeitsreduzierung des Autoverkehrs bei. Dies kommt auch dem Radverkehr zugute.

Unterhaltung der Infrastruktur

Bei der Planung von Infrastruktur ist immer auch die laufende Unterhaltung und zukünftige Instandsetzung zu berücksichtigen. Der Erhalt bzw. der Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur erfordert regelmäßige Überprüfungen, um den Bedarf an Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen festzustellen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Um dies zu unterstützen, soll die Meldeplattform Radverkehr durch die Kommunen regelmäßig genutzt und gemeinsam mit dem Land weiterentwickelt werden. Zu einem sicheren Fuß- und Radwegenetz gehören auch ein konsequenter Winter- und Räumdienst sowie eine Baustellensicherung durch verkehrssichere und gut ausgeschilderte Umleitungen auch für den Fuß- und Radverkehr.

Besonderheiten des Radverkehrs

Radverkehrsanlagen, wie Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen, aber auch Abstellanlagen sollen bestimmten Mindest-Qualitätsstandards entsprechen. Diese sind insbesondere in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zusammengefasst.

Da Radverkehr eine überörtliche Bedeutung hat sollen Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen weiter ausgebaut werden. Wichtiger Bestandteil des Radwegenetzes in Ballungsräumen werden künftig Radschnellwege bzw. Raddirektverbindungen sein, die insbesondere dem alltäglichen Pendelverkehr dienen und die Gesamtverkehrsinfrastruktur (Autobahnen / S-Bahnen etc.) entlasten können. Hierfür beabsichtigt das Land, ein landesweites Konzept zu erarbeiten und den Bau von Radschnellwegen bzw. Raddirektverbindungen finanziell zu fördern.

Um das Parken von Fahrrädern im öffentlichen Raum zu verbessern, soll vor allem die Zahl gesicherter und witterungsgeschützter Fahrrad-Abstellanlagen erhöht werden. Besonders wichtig sind dabei Fahrradparkhäuser und Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, jedoch auch in Wohnquartieren und an Arbeitsstätten. Dabei gilt es Fahrradabstellanlagen so anzulegen, dass der dafür benötigte Platz nicht zu Lasten von Fußgängerinnen und Fußgänger eingeengt wird. Lastenräder, Kinderanhänger und Kleinkindtransport-Räder sollen ebenfalls sicher im öffentlichen und privaten Raum geparkt werden können. Fahrradstraßen können ein effektives Mittel zur Netz- und Wegegestaltung für den Radverkehr sein.

Besonderheiten des Fußverkehrs

Gehen ist die Basis jeglicher Mobilität. Alle Wege – auch die mit Auto, ÖPNV oder Rad zurück gelegten Wege – beginnen und enden als Fußweg. Diese wichtige Stellung findet häufig nicht die entsprechende Bedeutung bei der Planung, Finanzierung und politischen / gesellschaftlichen Unterstützung.

Die Gestaltung von öffentlichen Räumen wie Plätzen und Straßen spielt genau wie die funktionale Aufteilung der Straßenräume eine Schlüsselrolle bei der Förderung des Fußverkehrs. Neben ausreichend Raum und einer belebten und abwechslungsreichen Umgebung, die auch zum Verweilen und Flanieren einlädt, sind durchgehende attraktive und barrierefreie Wegebeziehungen für Fußgängerinnen und Fußgänger essentiell. Zu Fußgehende sind besonders „Umwegesensibel". Daher ist die Planung und Realisierung von Fußverkehrsnetzen und – routen für unterschiedliche Wegezwecke und Zielgruppen ein wichtiges Element zur Förderung des Fußverkehrs.

Daher gilt es im Rahmen der Nahmobilitätsstrategie:

die Bedeutung des Gehens stärker bewusst zu machen,

Strukturen anzustoßen, die den Fußverkehr entsprechend seiner Bedeutung fördern

und konkrete Umsetzungsmaßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen des Fußverkehrs im Rahmen der AGNH aufzuzeigen und zu initiieren.

Zu Fußgehende beleben den öffentlich Raum und tragen so zur sozialen Sicherheit bei. Belebte Orte und Städte erhöhen die Attraktivität für Investoren und Besucher. Dies wiederum wirkt sich positiv auf Gastronomie, Tourismus und Handel aus.

Es gibt besonders fußaffine Zielgruppen. Dazu zählen besonders Kinder und Jugendliche, für die Gehen als Möglichkeit zur eigenständigen Mobilität zentrale Bedeutung erlangt, wie beispielsweise auf dem Schulweg (Kapitel 4.3), sowie ältere Menschen, die u.a. aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen auf das Gehen angewiesen sind. Für beide Zielgruppen ist die sichere und komfortable (möglichst ohne Wartezeit und in kurzen Abständen) Querung von Fahrbahnen ein wichtiger Aspekt der Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus kann mit einfachen Spielelementen (Bespielbare Stadt) und mit Ausruhmöglichkeiten die Attraktivität für diese Zielgruppen erheblich gesteigert werden.

Raum- und Stadtentwicklung

Zwar sind für die Nahmobilität in erster Linie die Quartiersstrukturen ausschlaggebend, jedoch werden auf den Ebenen der Regionalplanung und der Bauleitplanung der Kommunen wichtige Weichenstellungen vorgenommen, die die kleinräumigen Strukturen beeinflussen und die ggf. nur schwer korrigierbar sind.

Ländliche Räume sind gegenüber Städten und Gemeinden in Verdichtungsräumen durch eine geringere Siedlungsdichte und breiter verteilte Siedlungsstrukturen sowie einen geringeren Ausstattungsgrad mit Versorgungseinrichtungen gekennzeichnet. Dies bedeutet selbst für häufig anfallende Aktivitäten in aller Regel längere Wege. Hinzu kommt, dass angesichts bestehender Tendenzen wie der Schließung von „Tante-Emma-Läden" und der Zentralisierung von Schul-, Post-, Bankstandorten eine Erreichbarkeit selbst von alltäglichen Zielen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zusehends schwieriger wird. Hier zeigt sich, wie eng funktionierende Nahversorgung und die Möglichkeit, sich zu Fuß und mit dem Fahrrad zu versorgen, miteinander verknüpft sind. Nur wenn es gelingt, eine attraktive Dichte alltäglicher Ziele sicherzustellen kann die Option auf Nahmobilität erhalten bleiben. Eine Sicherung ist über die Regional- und Bauleitplanung sowie Einzelhandelskonzepte usw. anzustreben.

Bei der Siedlungsentwicklung ist der Innenentwicklung der Vorzug zu geben. Die Siedlungstätigkeit sollte nach Möglichkeit an gewachsenen Strukturen anknüpfen und integrierte und gut erschlossene Lagen stärken. Im Rahmen der Bauleitplanung der Kommunen ist eine angemessene städtebauliche Dichte anzustreben, die kompakte Stadtstrukturen und kurze Wege fördert. Von besonderer Bedeutung ist es dabei, Angebotsvielfalt und Nutzungsmischung auch auf Quartiersebene zu schaffen bzw. zu bewahren. Hilfreich kann hier die Anwendung des geplanten neuen Gebietstypus „Urbane Gebiete (MU)" in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sein, der es ermöglichen soll, dem Bauen in stark verdichteten städtischen Gebieten mehr Flexibilität einzuräumen.

Zur ausgewogenen Entwicklung und Integration aller Verkehrsträger und zur Förderung des Umstiegs auf nachhaltige Verkehrsträger kann ein „Sustainable Urban Mobility Plan" (SUMP) als ganzheitliches strategisches Planungsinstrument für Kommunen eingesetzt werden. Der SUMP kann dazu beizutragen, lokale und übergeordnete verkehrliche Ziele im Rahmen einer ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung zu erreichen.

Für die Nahmobilität spielen nicht nur die verkehrlichen Rahmenbedingungen, sondern auch die Aufenthalts- und Nutzungsqualität der öffentlichen Räume eine wichtige Rolle. Deren städtebauliche Aufwertung ist somit ein nicht zu unterschätzender Beitrag zur „Stärkung der Nähe". Gleiches gilt für die Schaffung wohnortbezogener Freizeit- und Erholungsflächen.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

Der ländliche und der urbane Raum bieten jeweils unterschiedliche Möglichkeiten und Herausforderungen bei der Förderung der Nahmobilität. Ein wesentlicher Faktor in beiden Raumtypen ist die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern. Eine strategische Rolle fällt dabei dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zu. Er bildet das „Rückgrat" der Nahmobilität. Ein wichtiges Ziel des ÖPNV ist es, die Einzugsbereiche der Haltestellen für Zufußgehenden und Radfahrenden zu erweitern. Dies kann zum Beispiel durch einen Durchstich einer Bahnsteigunterführung erfolgen oder durch attraktive und direkte Wegeführungen sowie durch ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt der Nahmobilität.

Verknüpfung im ländlichen Raum

Da im ländlichen Raum die Wege zwischen einzelnen Ortsteilen und verschiedenen Kommunen in der Regel länger sind als in den Ballungsräumen, ist eine Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (dazu gehören auch Bürgerbusse oder die Organisation von Mitnahmemöglichkeiten in privaten Kraftfahrzeugen) und dem Fuß- und Radverkehr von entscheidender Bedeutung. Zudem kann das Pedelec (insbesondere bei der Verknüpfung mit dem ÖV) für einen größeren Einsatzradius von Nahmobilität sorgen. Hierzu ist die entsprechende Infrastruktur weiter anzupassen (vgl. Kapitel 4.6). Dabei können Nahmobilitätskonzepte und Maßnahmen aus Verdichtungsräumen nicht einfach auf den ländlichen Raum übertragen werden. Vielmehr gilt es, den besonderen Rahmenbedingungen des ländlichen Raums Rechnung zu tragen und für die Förderung von Nahmobilität im ländlichen Raum neue Wege in Pilotprojekten auszuprobieren und gegebenenfalls dauerhaft umzusetzen.

Verknüpfung im urbanen Raum

Urbane Räume bieten für die Bündelung und Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger gute Voraussetzungen, da insbesondere bei jüngeren Bevölkerungsgruppen in den Städten die Bereitschaft zunimmt, sich multimodal oder intermodal zu bewegen und auf ein eigenes Auto zu verzichten. Diese Entwicklung kann durch gut erreichbare und günstige Mietangebote wie Mietfahrräder oder Carsharing-Fahrzeuge im Wohnumfeld unterstützt werden. Im Sinne der Nachhaltigkeit müssen für solche Mietangebote allerdings noch tragfähige Geschäftsmodelle entwickelt werden, die das Angebot auf längere Zeit sichern. Darum müssen die individuell nutzbaren Informations-, Buchungs- und Bezahltechniken für eine flexible Verkehrsmittelwahl, wie Apps oder das E-Ticket, zu Mobilitätsanwendungen weiterentwickelt werden.

Zugang zu Haltestellen und Dienstleistungen

Für ländliche Räume und für Ballungsräume sind nahmobilitätsgerechte Wege zu den Haltestellen von gleichermaßen großer Bedeutung. Lückenschlüsse, bessere Wegeleitsysteme, Querungshilfen und eine gute Beleuchtung zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr auf dem Weg zu den Stationen stärken sowohl die Nahmobilität als auch den ÖPNV. Die fußläufige Erreichbarkeit des Schienenverkehrs kann vielerorts durch zusätzliche Bahnsteigzugänge verbessert werden. Neben den externen Zugängen zu ÖV-Haltestellen sind auch die Qualität der Empfangsgebäude und der barrierefrei Zugang innerhalb der Stationen und Haltestellen für eine attraktive Gestaltung des ÖV von wichtiger Bedeutung.

Darüber hinaus ist an den Verknüpfungspunkten vor allem die Schaffung sicherer Abstellanlagen für Fahrräder zur Förderung von Bike&Ride und die Schaffung neuer Mobilitätsstationen wichtig. Hier sind vor allem Verkehrsverbünde und lokale Nahverkehrsorganisationen gefordert, um gemeinsam mit weiteren Akteuren wie den Kommunen lokal passende Lösungen mit einem hessenweit einheitlichen Markenauftritt zu entwickeln.

Ergänzend sollen die Zugänge zu passenden Mobilitätsdienstleistungen, wie Car- und Bike-Sharing, mit einem individuell nutzbaren Angebot an Informationen, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten mit einem landeseinheitlichen E-Ticketing der hessischen Verkehrsverbünde verbunden werden. Um den Umstieg auf andere Verkehrssysteme zu erleichtern, sollen intermodal ausgerichtete Mobilitätsstationen errichtet werden. Dazu gehört auch die Integration von modernen Fahrradverleihsystemen (inkl. Lastenrädern) in das Verkehrssystem und die Schaffung von Fahrradparkhäusern an wichtigen Bahnhöfen.

Zuständigkeiten für Planung, Bau und Unterhalt von Infrastruktur

Die Akteure, die zur Verbesserung der Nahmobilität beitragen können, sind sowohl beim Land wie auch bei den Kommunen vielfach auf verschiedene organisatorische Einheiten verteilt. Auch die Verantwortlichkeit für Planung, Bau und Unterhalt der Infrastruktur obliegt den unterschiedlichen Behörden des Landes, der Kreise und der Kommunen, die sich wiederum mit anderen Akteuren horizontal (z.B. zwischen den Ämtern) und vertikal (zwischen Land und Kommune)abstimmen müssen.

Für die Gestaltung des Fuß- und Radwegenetzes in der Baulast des Landes (bzw. des Bundes) ist Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement verantwortlich. Hessen Mobil intensiviert im Rahmen der Förderung der Nahmobilität seine Anstrengungen zur Berücksichtigung der Interessen und Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen.

Für Kreisstraßen und Gemeindestraßen liegt die Baulast, und damit die Zuständigkeit, bei den jeweiligen Kommunen bzw. Landkreisen. Hier müssen die unterschiedlichen Stellen koordiniert zusammenwirken und dabei auch die überörtlichen Aktivitäten wie z.B. Radfernwege aufgreifen, um so gezielte bauliche Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität umzusetzen bzw. bei Planungen die Flächenansprüche von Nahmobilität stärker zu berücksichtigen.

Essenziell für den Erfolg von Nahmobilität ist es, dass sich die verschiedenen lokalen und regionalen Akteure wie Planungs- und Straßenverkehrsbehörden, ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, Schulen und Verbände regelmäßig austauschen. Nach Vorbildern z.B. aus Darmstadt und Offenbach sollten diese lokalen Akteure Netzwerke einrichten, welche die Kommunikation, Abstimmung und Zusammenarbeit erleichtern und fördern. Diese Zusammenarbeit soll durch die Aktivitäten der AGNH auf Landesebene unterstützt werden.

Qualifikation und Fortbildung

Für eine fachlich fundierte Planung, den Bau und die Unterhaltung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur ist qualifiziertes Personal von besonderer Bedeutung. So sind beispielsweise Kenntnisse über die Möglichkeiten der Förderung des Rad- und Fußverkehrs wichtig. Zentral ist das Wissen über den Umgang mit Regelwerken und aktuellen technischen Standards sowie ein Verständnis für Fragen der Verkehrssicherheit. Zu den Besonderheiten der Mobilität von Kindern und Jugendlichen sollen insbesondere Planungs- und Straßenverkehrsbehörden, ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen geschult werden. Zudem sollen nachahmenswerte Beispiele als inspirierende Praxis allen Interessierten zugänglich gemacht werden. Dies soll durch Fortbildungsmaßnahmen, insbesondere durch die Akademie für Nahmobilität (siehe 4.3), eine Best-Practice-Sammlung auf der AGNH-Internetseite und durch Fachdokumentationen geschehen.

4.2

RAHMENBEDINGUNGEN FÜR NAHMOBILITÄT: FINANZIELL, RECHTLICH, POLITISCH

Um Nahmobilität zu sichern, zu entwickeln und zu fördern sind verlässliche Rahmenbedingungen erforderlich.

Dazu gehören vor allem:

- ausreichende finanzielle Mittel
- ein Rechtsrahmen, der den Besonderheiten der Nahmobilität Rechnung trägt und
- politische Leitlinien, die die Rahmenbedingungen abstecken und in der Hessischen Nahmobilitätsstrategie verankert sind.

Finanzielle Grundlagen und Förderung

Die Förderrichtlinie Nahmobilität ermöglicht sowohl die Förderung von nichtinvestiven Maßnahmen wie der Öffentlichkeitsarbeit, als auch die „klassische" Infrastrukturförderung sowie die Förderung von Pilotprojekten. Die Bagatellgrenze ist bewusst niedriger als in der „klassischen Infrastrukturförderung" angesetzt, um auch kleinteilige Maßnahmen unterstützen zu können.

Bei der Planung von Infrastrukturprojekten soll generell Fuß- und Radverkehr mit berücksichtigt werden, um Synergieeffekte stärker zu nutzen. Dies soll bereits bei den Ausschreibungen von Planungsleistungen beispielsweise über ein entsprechendes Zuschlagskriterium aufgegriffen werden.

Die Fuß- und Radverkehrsförderung des Landes soll für Kommunen transparent und einheitlich dargestellt werden. Um die Antragstellung zu erleichtern, wird es eine aktuelle Übersicht über die Fördermittel geben, die über die Homepage der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen **(www.nahmobil-hessen.de)** zugänglich sein wird, sowie Materialien wie z.B. Musteranträge mit Hinweisen zur Unterstützung bei der Antragstellung. Die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen zur Nahmobilität soll ausnahmslos auch für kleinere Kommunen möglich sein.

Unterstützt werden die Kommunen dabei durch:

- die Anpassung der Förderrichtlinien an ihre Bedürfnisse (z.B. Senkung der Bagatellgrenze),
- gezielte Informationen über Fördermöglichkeiten und Hilfe bei Antragsverfahren im Rahmen der AGNH,
- vereinfachte Antrags- und Abrechnungsverfahren,
- bessere Möglichkeit der Bündelung von Anträgen mit anderen Kommunen.

Gerade Maßnahmen der Nahmobilität sind kostengünstig und deshalb für finanzschwache Kommunen besonders empfehlenswert. Auch aus diesem Grund sollte die Förderung der Nahmobilität als prioritäre Aufgabe kommunaler Verkehrspolitik gesehen werden.

Die Förderung sollte grundsätzlich die Belange von Kindern, Jugendlichen und Senioren sowie von mobilitätseingeschränkten Personen im Verkehr hinreichend berücksichtigen. Dies kann beispielsweise durch das Instrument des „Substainable Urban Mobility Plan" (SUMP), in der Verkehrsentwicklungsplanung oder durch spezifische Sicherheitsaudits für Schulwege sichergestellt werden.

Auch bestehende Förderprogramme lassen sich für die Verbesserung der Nahmobilität nutzen. Dazu gehören Klimaschutz- oder Klimaschutzteilkonzepte, aber auch Programme zur Stadtentwicklung wie die Innenstadtoffensive „Ab in die Mitte!", bei denen die Verbesserung der Nahmobilität ein wichtiges Thema ist.

Rechtliche Grundlagen

Die bestehenden Planungsrichtlinien und rechtlichen Rahmenbedingungen sind stetig weiterzuentwickeln und an die sich ändernden Anforderungen anzupassen. Die vorhandenen rechtlichen Regelungen sind sachgerecht anzuwenden und Vollzugsdefizite zu beseitigen.

Kommunale Satzungen

Kommunale Satzungen können dazu beitragen, Nahmobilität zu fördern. Ein Beispiel dafür sind Stellplatzsatzungen mit reduzierten Kfz-Stellplatzzahlen für Standorte, die mit dem Umweltverbund gut zu erreichen sind. Notwendig sind beispielsweise kommunale Stellplatzsatzungen, in denen das Fahrradparken fester Bestandteil ist. Diese kommunale Aufgabe soll durch Mustersatzungen unterstützt werden, die u. a. auf der Internetseite der AGNH bereitgestellt werden.

Hessische Bauordnung

In der Hessischen Bauordnung (HBO) soll für Neubauten, insbesondere mit mehreren Wohneinheiten, das Fahrradparken so berücksichtigt werden, dass auch die Anforderungen durch Pedelecs, Lastenräder und Kinderanhänger berücksichtigt werden.

Hessisches Straßengesetz

Die Landesregierung prüft, ob Radschnellwege im Hessischen Straßengesetz (HStrG) den Landesstraßen gleichgestellt werden, um dadurch Finanzierung, Durchführung von Planung und Bau sowie die Unterhaltung analog zu den Landesstraßen zu sichern. Zudem wird geprüft, ob und ggf. wie eine Planfeststellung von Radschnellwegen bzw. Raddirektverbindungen ermöglicht werden kann. Für den Winter- und Räumdienst auf Radwegen wird geprüft, ob eine Änderung des § 10 HStrG notwendig ist.

Räumliche Gesamtplanung, Fachplanung und Konzepte

Sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr gilt: Sie müssen in die räumliche Gesamtplanung und Fachplanungen auf allen Planungsebenen konsequent einbezogen werden. Das betrifft beispielsweise Klimaschutzkonzepte, Lärmminderungs- und Luftreinhaltepläne und Verkehrsentwicklungspläne. Nahmobilität soll sowohl im Landesentwicklungsplan, den Regionalplänen und den Bauleitplänen der Kommunen berücksichtigt werden.

Rechtliche Regelungen auf Bundesebene

Auf Bundeseben unterstützt das Land Hessen beispielsweise über den Bund-Länder-Fachausschuss StVO und die Verkehrsministerkonferenz die Verbesserung nahmobilitätsfreundlicher rechtlicher Rahmenbedingungen.

Modellprojekte

Das Land und die AGNH sind Impulsgeber u.a. durch die Finanzierung von Wettbewerben und Modellprojekten. Von diesen soll eine Signalwirkung ausgehen und sie sollen leicht nachgeahmt werden können. Ein Schwerpunkt wird dabei auf kosteneffizienten Projekten liegen. Wettbewerbe und Modellprojekte können vor allem die „klassische" Infrastruktur ergänzen und neben den Kommunen weitere Akteure, wie z.B. Verbände, einbinden. Sie schaffen Anreize für ein Engagement von Kommunen und Schulen bei der Nahmobilität und Mobilitätserziehung und können neue Aktivitäten initiieren. Dafür ist eine Finanzierung über einen längeren Zeitraum und mit einem adäquaten Volumen erforderlich.

Die in der Straßenverkehrs-Ordnung vorhandenen Möglichkeiten und Spielräume zur Entwicklung der Nahmobilität sollen konsequent genutzt werden. Das betrifft beispielsweise die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche sowie Tempo 30-Zonen, Tempo 30-Förderung oder auch die Möglichkeit zu Modellversuchen, beispielsweise zur Erprobung von „Shared-Space" oder Begegnungszonen. Über solche Optionen soll in Fortbildungen der Akademie für Nahmobilität oder über Informationsangebote der AGNH informiert werden.

Nahmobilitätspolitik

Politik und Verwaltung müssen Nahmobilität als selbständige und gleichwertige Verkehrsart wahrnehmen und kommunizieren. Dafür müssen die Potentiale der Nahmobilität, die über den Umwelt- und Klimaschutz sowie die Gesundheitsförderung hinausgehen, auf allen politischen Ebenen stärker vermittelt bzw. vertreten werden. Nahmobilitätsförderung muss noch stärker als politisches Gewinnerthema verstanden werden, das mit – im Vergleich zu anderen Infrastrukturmaßnahmen – häufig vergleichsweise geringem finanziellen und zeitlichem Aufwand messbare Erfolge nicht nur bei der Gestaltung und Entwicklung von Städten und Dörfern ermöglicht, sondern auch drängende Probleme wie Lärm- und Schadstoffbelastungen erheblich mindert.

4.3

NAHMOBILITÄT NEU KOMMUNIZIEREN – HANDLUNGSFELD KOMMUNIKATION

Kommunikation richtet sich zunächst „nach innen" an diejenigen, die unmittelbar mit der Planung und Verwaltung von Nahmobilität zu tun haben. Sie muss aber nach außen wirken, um Bürgerinnen und Bürger von den Vorteilen der Nahmobilität zu überzeugen. Die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern über Maßnahmen zur Entwicklung der Nahmobilität ist eine entscheidende Voraussetzung für deren Akzeptanz.

Interne Kommunikation

Ziel bei der internen Kommunikation ist es, bei denjenigen, die für Planung und Verwaltung verantwortlich sind, das Bewusstsein für die Rolle und die Anforderungen der Nahmobilität zu entwickeln. Wichtig ist, deren Vorteile überzeugend zu vermitteln und dazu zu befähigen, Nahmobilität auf allen Ebenen gezielt mitzudenken und zu fördern.

Möglichkeiten für interne Kommunikation bieten insbesondere

- die Hessische Akademie für Nahmobilität mit entsprechenden Programmen,
- Runde Tische und andere, bereits etablierte Formate, wie insbesondere die Radforen,
- E-Learning,
- Fachzeitschriften und Newsletter.

Hessische Akademie für Nahmobilität

Eine besondere Rolle spielt die Hessische Akademie für Nahmobilität. Sie soll als Veranstaltungs- und Fortbildungsreihe in Trägerschaft der AGNH stattfinden. Hier wird Wissen gebündelt und weitervermittelt. Sie ist nicht nur Anlaufstelle, sondern soll auch landesweit Impulse setzen, indem sie beispielsweise Fortbildungsseminare zu lokalen Themen organisiert. Nachahmenswerte Beispiele bei der Gestaltung und Organisation von Nahmobilität im In- und Ausland sollen im Rahmen der Akademie für Nahmobilität bekannt gemacht werden.

Die zentrale Zielgruppe der Akademie sind die Fachleute in den Kommunen selbst. Fachseminare und Konferenzen helfen dabei, zentrale kommunale Fragestellungen der Nahmobilität zu thematisieren. Eine weitere wesentliche Zielgruppe der Fortbildung sind die politischen Entscheider. Daher sollte das Fortbildungskonzept Hand in Hand gehen mit einem Konzept zur strategischen Unterstützung vor allem der Entscheider auf kommunaler Ebene. Von Bedeutung sind auch die Multiplikatoren, -z.B. Schulen, Hochschulen, Verbände, Unternehmen, Industrie- und Handelskammern, Medien sowie weitere gesellschaftliche Entscheider und Vorbilder.

Externe Kommunikation

Ziel der externen, an die Öffentlichkeit gerichteten Kommunikation ist es, das Bewusstsein unter anderem für den Fuß- und den Radverkehr und seine Vorteile weiter zu entwickeln und zu stärken. Dazu gehören gesundheitliche Aspekte, Spaß an der individuellen Fortbewegung oder die Möglichkeit, unkompliziert und unabhängig von z.B. Fahrplänen seinen Zielort zu erreichen.

Die übergeordneten Ziele der Nahmobilität – saubere Luft, Gesundheit, lebenswerte Städte – finden bei vielen Menschen

große Zustimmung. Damit kann das Thema positiv besetzt und im politischen und gesellschaftlichen Diskurs in Hessen platziert werden.

Die Kommunikation soll im Rahmen eines Gesamtkonzeptes erfolgen, da nur dann die einzelnen Kommunikationsmaßnahmen effektiv wirken. Die landesweite Kommunikation der Nahmobilität erfolgt auf zwei grundlegenden Wegen: Erstens geht es darum, politische und gesellschaftliche Entscheider zu erreichen, um die Infrastruktur und Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen. Zweitens sollen die Kommunen als lokale Träger der Strategie mit einem „modularen Werkzeugkasten" zur lokal angepassten Anwendung der Kommunikationskampagne befähigt werden. Dazu soll eine zentral erarbeiteter, modular von Kommunen einsetzbarer „Werkzeugkasten" für Kommunikation geschaffen werden. Je nach Leistungsfähigkeit und Stand der Entwicklung der Nahmobilität können Kommunen so entsprechend dem eigenen Bedarf kommunizieren. Auf Landeseben werden die Aktivitäten der Kommunen in der Öffentlichkeitsarbeit soweit erforderlich ergänzt. Das Spektrum reicht dabei von Presseerklärungen über die Teilnahme der AGNH an lokalen und regionalen öffentlichen Veranstaltungen bis hin zu Fachkongressen zur Nahmobilität oder die Unterstützung bei weiteren Kampagnen, wie dem Stadtradeln.

Auch landesweite Wettbewerbe für Schulen oder andere Einrichtungen der Kinder- und Jugendförderung, können dazu anregen, sich mit dem Thema Nahmobilität zu beschäftigen. Diese Wettbewerbe sollten an bestehende Aktionen wie „Schulradeln" oder „Zu Fuß zur Schule" anknüpfen.

Kommunikation aus einem Guss

Das Land Hessen wird im Rahmen des Landesprogramms Mobiles Hessen 2030 die einheitliche Kommunikation zum Thema nachhaltige Mobilität fortsetzen und das Thema Nahmobilität in die Kampagne integrieren.

Handlungsfeld – Bildung

Mobilitäts- und Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule. Sie umfasst Aspekte von Sicherheitserziehung und Sozialerziehung sowie von Umweltbildung und Gesundheitsförderung für eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr. Sie setzt sich zudem mit Fragen einer zukunftsfähigen Mobilität als Teil einer Bildung für nachhaltige Entwicklung auseinander.

Mobilitätsbildung

Bei der Mobilitätsbildung stehen als Zielgruppe traditionell Kinder und Jugendliche im Mittelpunkt. Viele Maßnahmen und Handlungsansätze besitzen aber gleichermaßen Gültigkeit für andere Zielgruppen, wie Senioren, bewegungseingeschränkte Menschen oder Migranten. Dabei umfasst die Mobilitätsbildung im Zusammenhang mit dem Thema Nahmobilität folgende Tätigkeitsfelder:

Vermittlung des sicheren und regelkonformen Verhaltens

Die Vermittlung des sicheren und regelkonformen Verhaltens im Straßenverkehr in Kitas und Schulen ist ein wesentliches Handlungsfeld. Dafür sollen bereits bestehende Projekte und Angebote ausgeweitet und stärker miteinander koordiniert werden.

Der Sensibilisierung erwachsener Schlüsselpersonen (Eltern, Lehrkräfte, Verkehrsplanende etc.) für Belange einer sicheren Mobilität von Kindern und Jugendlichen kommt eine wesentliche Rolle zu, hier gilt es, die Aufmerksamkeit für das Thema Nahmobilität von Kindern und Jugendlichen zu stärken.

Daten und Informationen

Zur Mobilitätsbildung gehört auch das Unterstützen und Fördern nachhaltiger Mobilitätsweisen durch Information und Organisation auch außerhalb von Bildungseinrichtungen, z.B. durch das Sammeln von guten Beispielen und der verstärkten Unterstützung von stabilen Strukturen für Ehrenamtliche.

Zu einzelnen Aspekten der Mobilität von Kindern und Jugendlichen und deren Rahmenbedingungen liegen bereits Daten und Informationen vor. Dies sind beispielsweise Informationen zur Entfernung zwischen Wohnung und Schule, zu Verkaufszahlen von Schülerzeitkarten im ÖPNV oder zum Unfallgeschehen mit Beteiligung von Kindern und Jugendlichen. Diese Daten und Informationen sollen landesweit gesammelt und systematisch aufbereitet werden, um den Wissensstand zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu verbessern.

Kindergerechte Planung und Mobilitätsmanagement

Die Herstellung und Aufrechterhaltung attraktiver und sicherer Verkehrsangebote, die Anreize zum Zufußgehen, zum Radfahren oder zur Nutzung des ÖPNV bieten und die an die örtlichen Situationen (urban, ländlich) angepasst sind, gehören zu den Grundlagen einer erfolgreichen Förderung der Nahmobilität. Um Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebote sicher und kindgerecht zu gestalten, sind Kinder und Jugendliche bei der Gestaltung des Verkehrssystems verstärkt einzubeziehen. Da sie eine andere Wahrnehmung von Verkehr haben, kommen sie teilweise zu anderen Lösungen, die auch älteren Verkehrsteilnehmern mehr Sicherheit bieten. Um die Mobilitätsbildung dauerhaft zu etablieren, sollen Schulen und Hochschulen über ein Mobilitätsmanagement verfügen, das die Nutzung der Nahmobilität für Menschen in der Ausbildung stärkt.

Die Aufgaben von Schulen, Polizei, Schulaufsichtsbehörden, Schulträgern und Eltern bei der Erstellung und Pflege von Schulwegplänen sowie der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind im Gemeinsamen Erlass des Hessischen Kultusministeriums und des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung durch Schulen und Polizei vom 22.12. 2009 geregelt.

Ergänzend dazu soll die Einbindung von Kindern und Jugendlichen in die Unfallkommissionen gefördert werden und die Expertise sowie Sensibilisierung der Unfallkommissionsmitglieder für die spezifischen Sicherheitsbelange von Kindern und Jugendlichen gestärkt werden.

Verkehrssicherheit

Für Hessen wird die „Vision Zero" angestrebt. Das bedeutet, dass langfristig keine Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mehr im Straßenverkehr getötet werden sollen.

Neben technischen Verbesserungen an Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur trägt auch bei, dass besonders Verkehrsregelungen, die den Schutz von Menschen zu Fuß oder auf dem Rad und speziell von Kindern und Jugendlichen dienen, durchgesetzt werden.

Etablierung von Nahmobilitätsverkehrsschauen

Bei der klassischen Verkehrsschau steht häufig der Kfz-Verkehr mit seinen Bedürfnissen im Vordergrund. Ergänzend sollen die Aspekte der Nahmobilität aufgegriffen werden. Dabei soll bewusst „die Fuß- und / oder Radverkehrs-verkehrsbrille“ aufgesetzt und systematisch überprüft, ob beispielsweise alle relevanten Wegebeziehungen für den Fuß- und den Radverkehr an einer Kreuzung abgebildet sind.

Umgesetzt werden kann dies über:

- Eine verstärkte Einbindung von Fuß- und Radverkehrsverbänden bei der klassischen Verkehrsschau
- Einführung einer Nahmobilitätscheckliste als Teil der klassischen Verkehrsschau
- Einführen einer Sonderschau „Fußverkehr und / oder Radverkehr“.

Verkehrssicherheitsaudits durchführen

Die Belange der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau und Betrieb von Straßen sind im Technischen Regelwerk berücksichtigt. Dennoch können bei der Umsetzung von Planungsmaßnahmen Situationen auftreten, bei denen die Belange der Verkehrssicherheit gegenüber anderen Belangen nicht sachgerecht abgewogen wurden. Darüber hinaus entsprechen die nach früheren Entwurfsrichtlinien geplanten Straßen häufig nicht den heutigen Standards insbesondere für die Nahmobilität.

Mit dem Verkehrssicherheitsaudit ist ein geeignetes Werkzeug, um bei in Betrieb befindlichen Straßen und Planungen über verkehrsrechtliche Aspekte oder örtliche Unfalluntersuchungen hinaus systematisch und unabhängig sowie gezielt auf Sicherheitsaspekte zu überprüfen und Sicherheitsdefizite für alle am Verkehr Teilnehmenden identifiziert. Im Kreis Offenbach wurde bereits beispielhaft aufgezeigt, dass hierdurch wesentliche Verbesserungen der Qualität für den Fuß- und Radverkehr erreicht werden ohne den Kfz-Verkehr zu beeinträchtigen. Ein Audit bietet sich insbesondere bei Zweifeln an der Verkehrssicherheit einer Planung an.

Die oberste Straßenverkehrsbehörde informiert die Kommunen und unterstützt – sofern erforderlich – deren Genehmigungspraxis im Hinblick auf Rad- und Fußverkehrsregelungen durch entsprechende Erlasse.

Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen

Kinder und Jugendliche sollen ihre Wege (zur Schule, zum Hort, zu Freunden, nach Hause …) sicher zurücklegen können. Sie sollen auf Grund eigener Erfahrungen lernen, wie sie sich sicher im Straßenverkehr verhalten, und sie sollen dabei sichere Wegeverbindungen in ihrem Nahbereich nutzen können. Kinder und Jugendliche sollen daher weniger mit dem Auto gefahren werden. Mit der Einführung eines hessenweiten Schülertickets unterstützt die Landesregierung die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen.

4.4

NAHMOBILITÄT BEWEGT MENSCHEN IN DIE ZUKUNFT – DAS HANDLUNGSFELD INNOVATION

Die Grundlagen für eine erfolgreiche Förderung des Fuß- und Radverkehrs von morgen werden bereits heute gelegt. Das Land Hessen unterstützt deshalb neue Entwicklungen für die Nahmobilität. Das betrifft Themen wie Carsharing- und Bikesharing-Systeme oder digitale Navigations- und Bezahlfunktionen über Smartphones. Wichtig sind auch Zukunftsthemen wie die Kommunikation zwischen Verkehrsmitteln und Infrastruktur.

Geodaten

Wegweisung und Navigation sollen enger verzahnt werden. Mithilfe einer umfangreichen Geodateninfrastruktur werden die Bedingungen für Planung, Betrieb, Unterhalt und Wissenschaft verbessert.

Die Netzplanung der Verwaltung und die vor Ort ausgewiesenen Strecken sollen für alle öffentlichen und privaten Routinganbieter in elektronischer Form einfach und kostenlos zugänglich gemacht werden (Open Data). Ziel sollte die Erstellung einer öffentlichen Geodateninfrastruktur sein, die entsprechende Schnittstellen bereitstellt.

Die Daten sollen durch Land, Kommunen (soweit diese bei ihnen frei vorhanden sind), aber auch von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden eingespeist werden (z.B. Tracking / Floating Phone Data). Über Mängelmelder dokumentierte Mängel, Gefahren und Unfälle können ebenfalls eingebunden werden. Auch die Integration von Informationen über die elektrische Ladeinfrastruktur ist sinnvoll.

Das Land wird im Bereich der Organisation wie Bereitstellung und Aktualisierung und der rechtlichen Rahmenbedingungen (Datenschutz) aktiv werden.

Smartphone

Die Verknüpfung mit Informationen aus den Systemen anderer Verkehrsmittel mithilfe des Smartphones bringt neue Mobilitätsoptionen mit sich. Denkbar sind dadurch Lösungen via Informations- und Kommunikationstechnologien, beispielsweise im Sinne von „Ist in der nächsten S-Bahn noch Platz für Fahrräder?“. Möglich ist auch, dass für Radfahrende an der vor ihnen liegenden Ampel eine Grünphase angefordert wird, ohne dass eine aktive Bedienung des Smartphones erforderlich ist. Diese Kommunikationsrichtung vom Fahrrad / Smartphone zur Infrastruktur ist insbesondere für Radschnellverbindungen interessant.

Logistik

Durch die Innovation im Fahrradbau sind in der Logistik völlig neue Lösungen denkbar. Insbesondere Lastenfahrräder, Mehrpersonenfahrräder und Kindertransport-Räder oder Anhänger sind hier zu nennen. Elektrisch unterstützte Lastenfahrräder und Kindertransporter bieten die Möglichkeit, auch jene Fahrten mit dem Auto, die lange Zeit als alternativlos galten, auf das Fahrrad zu verlagern. Auch im Wirtschaftsverkehr liegt insbesondere im Bereich der „letzten Meile“ noch ein erhebliches und bislang bei Weitem nicht ausgeschöpftes Potenzial.

Modellversuche

Viele kreative Ideen scheitern an komplizierten Umsetzungsprozessen und Unsicherheiten bezüglich ihrer Wirkung. Um das Potenzial solcher Ideen aufzuzeigen, auszuschöpfen und um die Innovationskraft des Landes Hessen zu demonstrieren, unterstützt das Land Modellversuche. Als Beispiele sind hier sowohl neue Raumverteilungen wie bei Begegnungszonen und Radschnellwegen, die Umnutzung von Parkflächen, wie auch die oben genannten Chancen der digitalen Vernetzung zu nennen. Auch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und der Anstieg der Fahrradnutzung insgesamt führen zu neuen infrastrukturellen Anforderungen die in Modellversuchen erprobt werden sollen. Das Land wird dabei insbesondere Kommunen unterstützen.

Flexiblere, zeitorientierte Verkehrsflächennutzung

Flächenknappheit und Flächenkonkurrenz im Straßenraum resultieren häufig aus der starren Zuteilung separater Verkehrsflächen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmergruppen. In räumlicher Hinsicht kann diese starre Trennung durch alternative Ansätze entschärft werden. Dies setzt jedoch eine sorgfältige Prüfung der örtlichen Situation voraus. Dort, wo auf eine Trennung der Verkehrsarten nicht verzichtet werden kann, wird die Dimensionierung der Verkehrsflächen durch die Nachfrage in der Spitzenstunde bestimmt. Auch wenn die Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf oder saisonal schwankt, wird derzeit diese Flächenzuteilung beibehalten und bevorzugt in aller Regel den Kraftfahrzeugverkehr. Mehr zeitliche Flexibilität erlaubt es (z. B. durch temporäre Fußgängerzonen in der Mittagszeit oder durch temporäre verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche in den Sommermonaten), die Bedingungen für Nahmobilität zu verbessern. Zum einen kann Radfahrern und Fußgängern – zumindest zeitweise – mehr Bewegungsraum zur Verfügung gestellt werden, zum anderen bietet dieser Ansatz auch die Chance zur vorübergehenden Aufwertung des öffentlichen Raums. Der technische Fortschritt im autonomen Kraftfahrzeugverkehr kann die flexible und zeitorientierte Verkehrsflächennutzung zukünftig unterstützen.

Nah. Mobil. Fertig. Los!

„Es gibt nichts Gutes, außer man tut es." Dieses Zitat von Erich Kästner lässt sich auf jede Innovation anwenden. Es beinhaltet eine zentrale Handlungsaufforderung. Nachdem Strategie und Taktik festgelegt sind, muss zügig mit der Umsetzung begonnen werden, sonst besteht die Gefahr, dass auch das beste Konzept zerredet wird. Damit die Umsetzungsorientierung nicht in hektischer Betriebsamkeit mündet, ist gerade für den Anfang eine Priorisierung wichtig. Dabei spielen zwei Überlegungen eine Rolle. Es sollten die tiefhängenden Früchte zuerst geerntet werden, d.h. schnell einige nicht so komplizierte Dinge umgesetzt werden, um zu zeigen, dass es vorangeht. Dabei sollte aber nicht außer Acht gelassen werden, welche Themen wirklich essentiell für die erfolgreiche Umsetzung der Strategie sind.

5.1

INITIALPROJEKTE: PROGRAMM ZUM START

Zum Start der AGNH – und um mit überschaubarem Aufwand sichtbare und schnelle Erfolge zu erzielen – sind Initialprojekte definiert worden. Zahlreiche Initialprojekte wurden von den vier Expertengruppen vorgeschlagen, davon wurden verschiedene vom Lenkungskreis der AGNH als vordringlich beschlossen. Sämtliche Vorschläge finden sich in den vier Strategiebausteinen wieder.

Folgende Projekte gehören zum Startprogramm der AGNH:

Nahmobilitäts-Checks

Aktion Schulradeln

Nahmobilitäts-Achsen als qualitätsvolle, barrierefreie Gestaltung von Transiträumen zwischen Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr

bessere Kommunikation der Nahmobilität

Hessische Akademie für Nahmobilität

Überarbeitung rechtlicher Rahmenbedingungen (soweit möglich) und der Förderkulissen

Konzept für ein hessisches Radschnellwegenetz

Schulisches Mobilitätsmanagement

Diese Initialprojekte dienen dazu, durch konkrete Projekte die Arbeit der AGNH sichtbar zu machen sowie einen Paradigmenwechsel von der auto- hin zur menschengerechten Stadt einzuleiten.

Ausblick – Sie haben Ihr Ziel erreicht

Die Nahmobilitätsstrategie ist als Prozess angelegt, um ihre Ziele bis 2025 erreichen zu können. Neben einer laufenden Erfolgskontrolle heißt dies, dass regelmäßig eine Fortschreibung erfolgen muss, um neue (z.B. technische) Entwicklungen und Erfahrungen einzubeziehen. Hierfür dient insbesondere die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität (AGNH). Grundlage für die Erfolgskontrolle sind die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland 2016“. Die im Rahmen dieser Studie erhobenen Daten zum Fuß- und Radverkehr werden als Ausgangspunkt für die Beurteilung der künftigen Entwicklung in Hessen genutzt. Zur Erfolgskontrolle der Nahmobilitätsstrategie sollen in regelmäßigen zeitlichen Abständen Daten zur Nahmobilität erfasst und ausgewertet werden. Dies sind zum Beispiel Faktoren wie Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl, bei Unfallzahlen oder Flächenverteilungen. Regelmäßig durchgeführte Rankings wie der ADFC-Klimatest oder die Zertifizierung von Radfernwegen können ebenfalls herangezogen werden.

Zudem wird eine qualitative Erfolgskontrolle in Form von Veranstaltungen durchgeführt werden, bei denen die Erfahrungen der unterschiedlichen Akteure zur Sprache kommen und der zukünftige Handlungsbedarf ermittelt werden soll.

Impressum

Herausgeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

agnh@wirtschaft.hessen.de
www.wirtschaft.hessen.de
www.nahmobil-hessen.de

Redaktionsteam

Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen
Stefan Burger
Dr. Klaus Dapp
Claudia Grumann
Melina Zimmermann-Dutton

Lenkungskreis der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen

Stefan Arend, Landkreis Kassel
Dr.-Ing. Karin Arndt, Rhein-Main-Verkehrsverbund
Michael Dziallas, Rhein-Main-Verkehrsverbund
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Hochschule Darmstadt
Anne Grimm, Stadt Kassel
Joachim Hochstein, Stadt Frankfurt am Main
Sandra Kambach, Zweckverband Raum Kassel
Uwe Koch, Landkreis Kassel
Sylke Petry, FUSS e.V
Winfried Pohl, Stadt Sulzbach (Taunus)
Heike Mühlhans, ivm GmbH
Dan Orbeck, Stadt Frankfurt am Main
Hélène Pretsch, Verkehrslösung
Dr. Susanne Rühle, IHK Frankfurt
Staatssekretär Mathias Samson, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Norbert Sanden, ADFC Hessen e.V.
Sven Sänger, IHK Frankfurt
Sandra Schweitzer, Hessischer Städtetag
Daniel Sidiani, VCD Hessen e.V.
Birgit Simon, Regionalverband FrankfurtRheinMain
Dr.-Ing. Peter Sturm, ZIV GmbH
Jens Vogel, ivm GmbH

Teilnehmende Institutionen in den Expertenkreisen Fußverkehr, Fahrradverkehr, integrative Verkehrsplanung und Mobilitätserziehung zur Erarbeitung der Grundlagen:

ADAC Hessen-Thüringen e.V.
ADFC Hessen e.V.
Arbeitskreis der kommunalen Behindertenbeauftragten in Hessen (AKOBEA)
autofrei leben! e.V.
Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e. V.
Bündnis Verkehrswende Wiesbaden
Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
Deutsches Institut für Urbanistik (DIfU)
Fraport AG
Fuss e.V.
Gemeinde Sulzbach
Goethe-Universität Frankfurt
HA Hessen Agentur / Hessen Trade & Invest GmbH
HEAG Mobilo GmbH
Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
Hessischer Städte- und Gemeindebund
Hessischer Städtetag
Hessisches Kultusministerium
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Hochschule Darmstadt
Hochschule Wiesbaden
IHK Frankfurt am Main / Arbeitsgemeinschaft der hessischen Industrie- und Handelskammern
IKS Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung
ivm Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region FrankfurtRheinMain
Kreis Groß-Gerau
KVG Offenbach
Landeshauptstadt Wiesbaden
Landespolizeipräsidium Hessen
Landesverkehrswacht Hessen
Landkreis Groß-Gerau
Landkreis Kassel
Landkreis Marburg Biedenkopf /Tour GmbH
LK ARGUS Kassel GmbH
Main-Taunus Verkehrsgesellschaft mbH
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)
Planungsbüro von Mörner
Regionalmanagement NordHessen GmbH
Regionalverband FrankfurtRheinMain
RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL e.V.)
Sozialverband VdK Hessen-Thüringen e.V.
Stadt Bad Wildungen
Stadt Dreieich
Stadt Frankfurt am Main
Stadt Griesheim
Stadt Kassel
Stadt Wetzlar
StetePlanung Darmstadt
Strunk Stadtplanung und Kommunikation
TU Darmstadt
Unfallkasse Hessen
VCD Hessen e.V.
Verkehrslösung – Blees, Eberhardt, Saary Partnerschaft
Verkehrsverbund Rhein-Neckar
Wissenschaftsstadt Darmstadt
Zweckverband Raum Kassel (ZRK)
Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV)
ZIV, Zentrum für integrierte Verkehrsplanung, Darmstadt

Bildnachweis

Bildnachweis Titelbild
Corinna Spitzbarth / HMWEVW
S. 3, Jana Kay
S. 4, majonit / Fotolia
S. 14, HA Hessen Agentur GmbH
S. 22, Jana Kay
S. 26, Dr. Klaus Dapp
S. 45, Petrus / Fotolia

Gestaltung

www.standardrad.com
Überarbeitung: www.die-wegmeister.com

Druck

A & M Service GmbH
www.a-m-service.de

Stand

Mai 2017, 2., unveränderte Auflage Juli 2019

Hinweis des Herausgebers:
Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessischen Landesregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

NAHMOBILITÄT

www.nahmobil-hessen.de

HESSEN

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen