

Hartmut Topp

topp.plan: Stadt .Verkehr . Moderation
TU KAISERSLAUTERN *imove*

Fußverkehr in Klein- und Mittelzentren des ländlichen Raums

Erster Deutscher Fußverkehrskongress
in Wuppertal am 15./16. September 2014

topp.plan: Stadt .Verkehr . Moderation

topp.plan

- 1 Die Vielfalt **ländlicher Räume**
- 2 Ländliche **Mobilität**
- 3 **Mittelzentren** als „Ankerstädte“
- 4 **Kleinzentren** und **Dörfer**
- 5 Hauptproblem: **Ortsdurchfahrt**
- 6 **Förderung des Gehens** in ...

Überlagernde Raumtypisierung im Ergebnis

- > Lage
- > Siedlungsstruktur
- > 4 x 3-Matrix

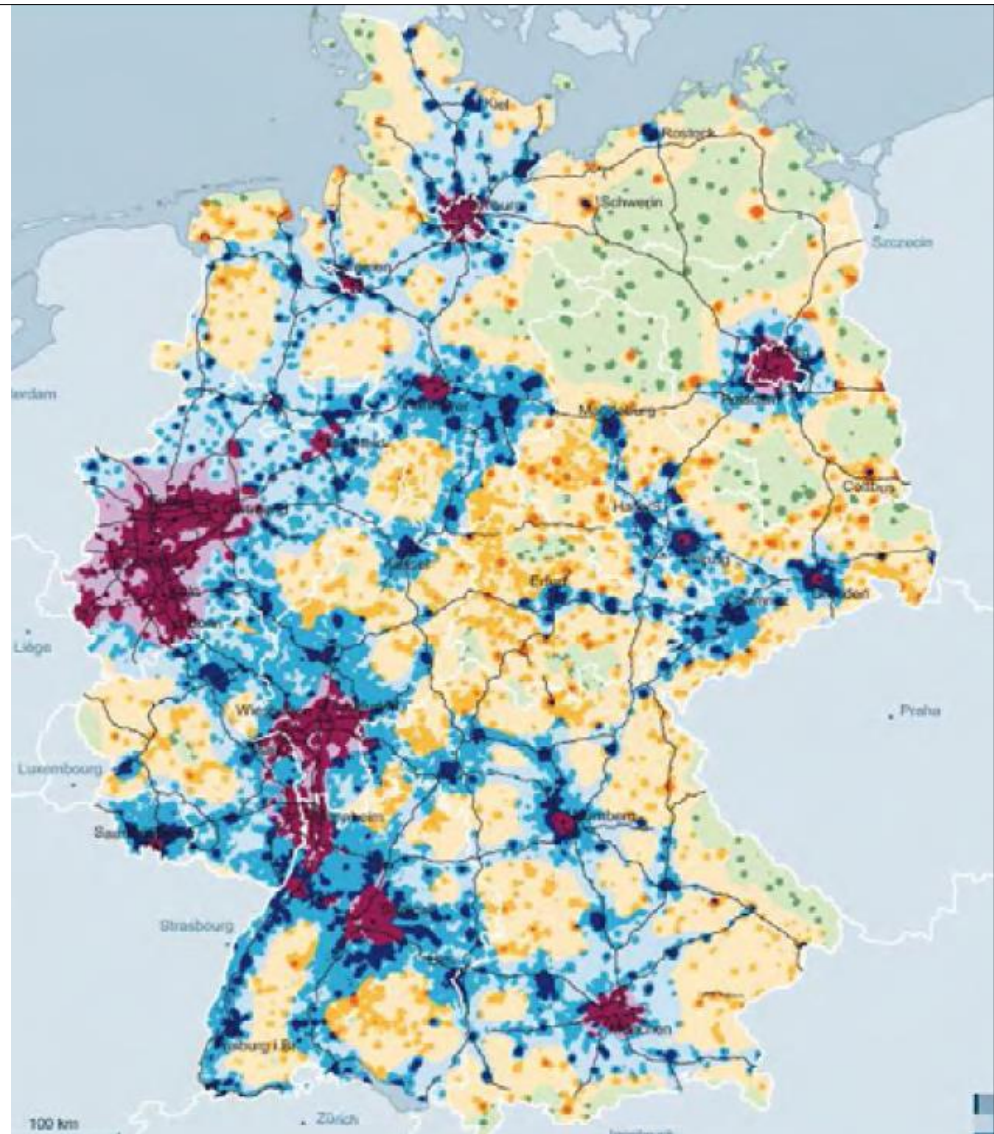
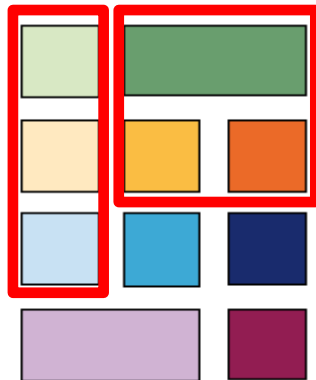
geprägt
ländlich
gemischt
städtisch

sehr peripher

peripher

zentral

sehr zentral

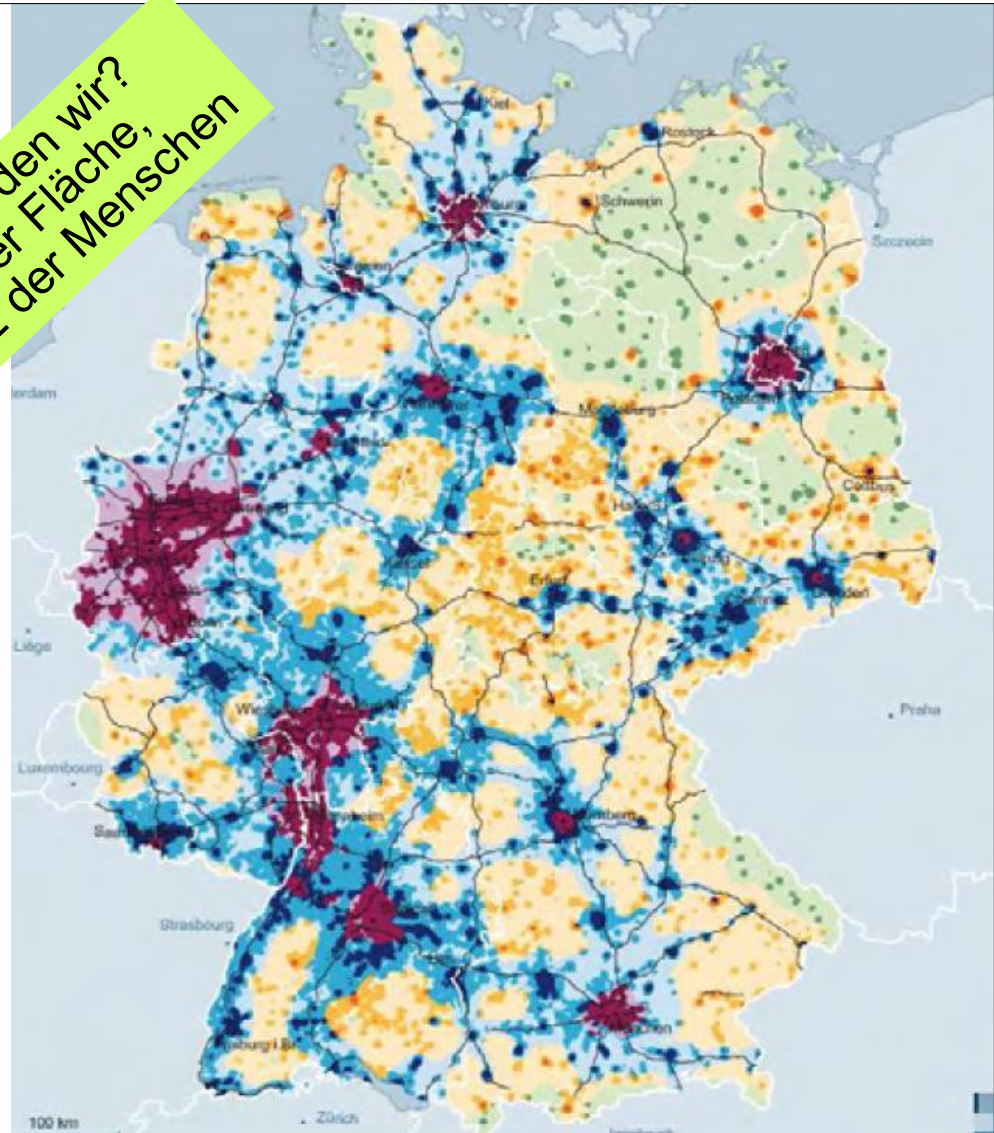
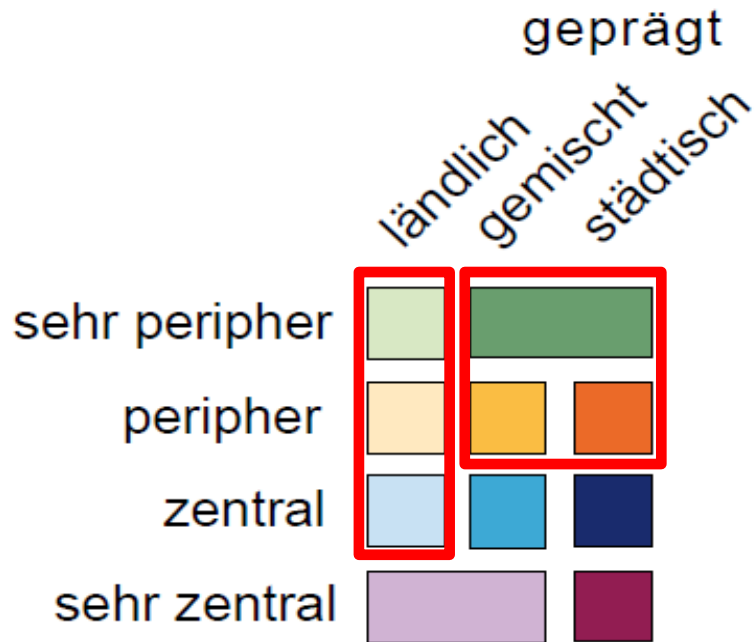


Städtische & ländliche Räume nach Lage (Spangenberg BBR, 2008)

Überlagernde Raumtypisierung im Ergebnis

- > Lage
- > Siedlungsstruktur
- > 4 x 3-Matrix

Worüber reden wir?
ca. 2/3 der Fläche,
fast 1/2 der Menschen

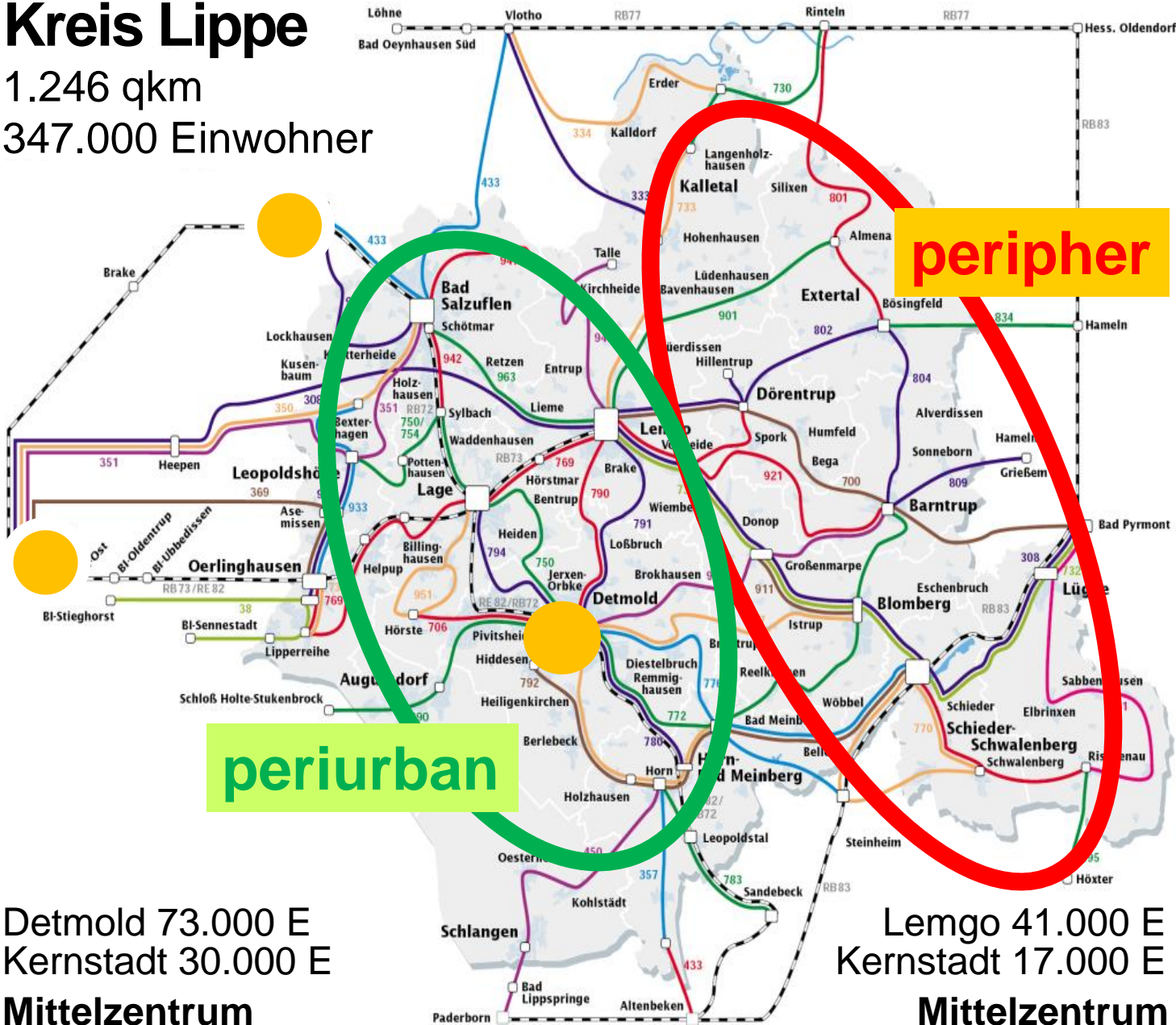


Städtische & ländliche Räume nach Lage (Spangenberg BBR, 2008)

Kreis Lippe

1.246 qkm

347.000 Einwohner



Detmold 73.000 E
Kernstadt 30.000 E

Mittelzentrum

Lemgo 41.000 E
Kernstadt 17.000 E

Mittelzentrum

- 1 Die Vielfalt ländlicher Räume
- 2 **Ländliche Mobilität**
- 3 **Mittelzentren** als „Ankerstädte“
- 4 **Kleinzentren** und **Dörfer**
- 5 Hauptproblem: **Ortsdurchfahrt**
- 6 **Förderung des Gehens** in ...

Mobilität auf dem Land ist anders als in der Stadt ...

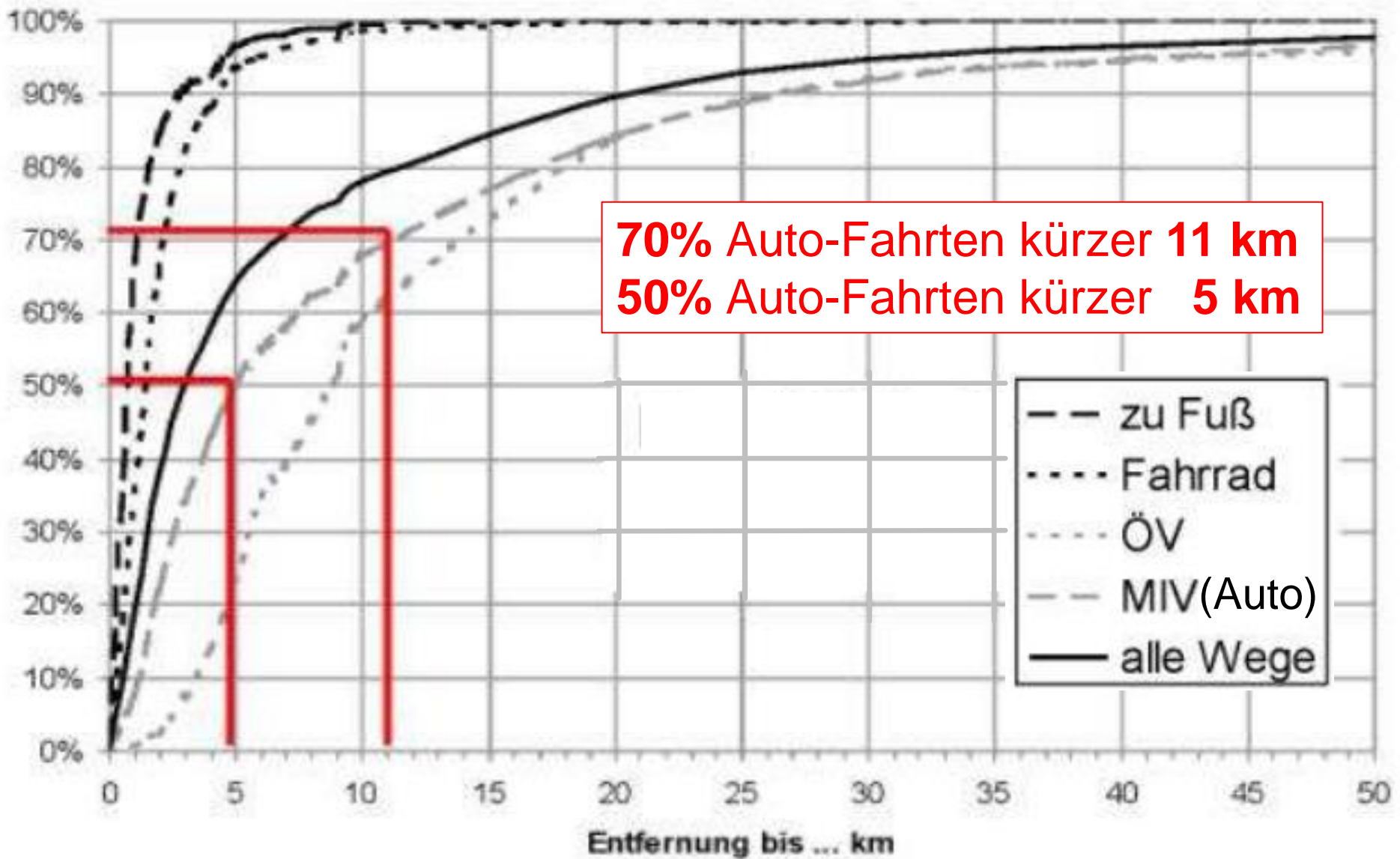
- Pkw-Besitz & Pkw-Nutzung deutlich höher
- viele Zweit- und Drittwagen in Haushalten
- Car-Sharing kaum existent
- ÖPNV-Angebot gering und wenig genutzt

Mobilität auf dem Land ist anders als in der Stadt ...

- Pkw-Besitz & Pkw-Nutzung deutlich höher
- viele Zweit- und Drittwagen in Haushalten
- Car-Sharing kaum existent
- ÖPNV-Angebot gering und wenig genutzt

... aber auch auf dem Land

- sind viele Auto-Fahrten kurz
- Nahmobilität bis zu ein Drittel Wegeanteil
- Fahrrad-Anteil hoch, aber stark streuend
- zu Fuß um 10 %, in der Stadt über 20 %



Reiseweiten im Landkreis Grafschaft Bentheim (Jansen, 2013)

Nahmobilität:

Anteil an den Wegen
im Binnenverkehr in



zu
Fuß

+



Rad

=

nah-
mobil

Bad Bentheim	16.000 E	10%	+	28%	=	38%
Steinfurt	34.000 E	11%	+	26%	=	37%
Lemgo	44.000 E	18%	+	17%	=	35%
Kreis Steinfurt		11%	+	23%	=	34%
Kreis Soest		13%	+	17%	=	30%
Bünde	45.000 E	11%	+	15%	=	26%
Kreis Lippe		16%	+	10%	=	26%

(SrV 2008, TU Dresden, Planersocietät)

Nahmobilität:

Anteil an den Wegen
im Binnenverkehr in



zu
Fuß

+



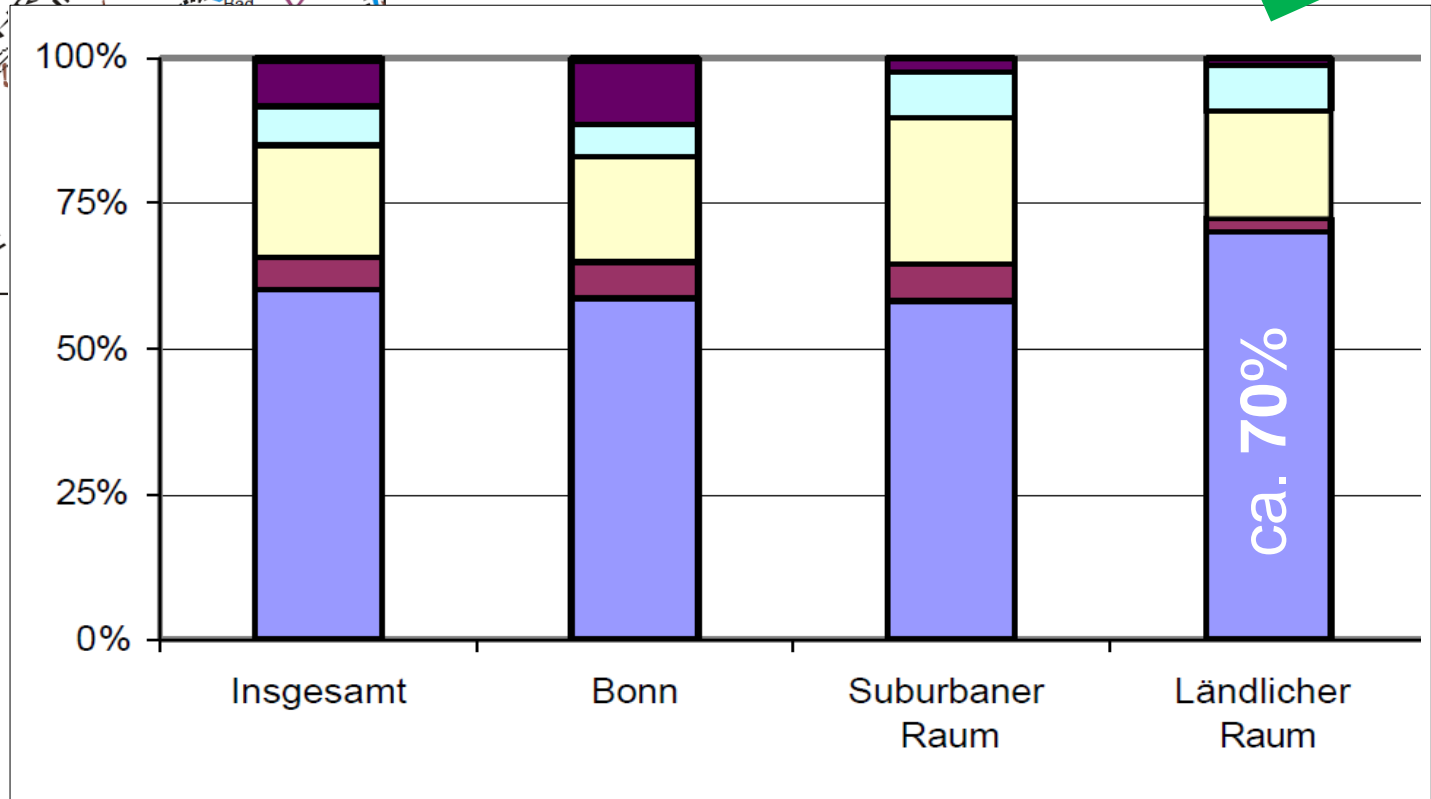
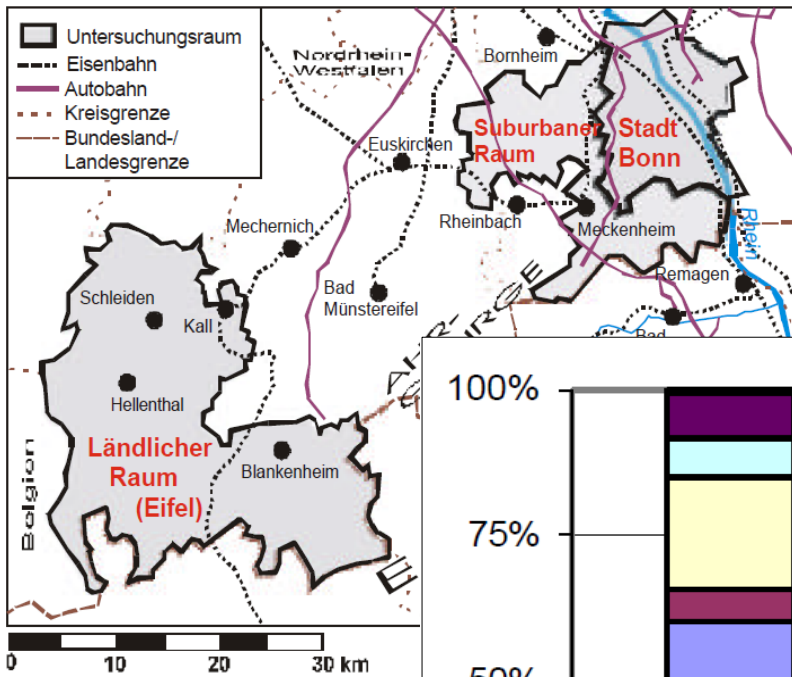
Rad

=

nah-
mobil

Tübingen	90.000 E	25%	+	23%	=	48%
Bocholt	74.000 E	13%	+	35%	=	48%
Offenburg	59.000 E	21%	+	25%	=	46%
Bamberg	71.000 E	24%	+	20%	=	44%
Schwerin	95.000 E	33%	+	11%	=	44%
Rheine	73.000 E	10%	+	27%	=	37%
Reutlingen	110.000 E	22%	+	15%	=	37%
Herford	64.000 E	17%	+	12%	=	29%

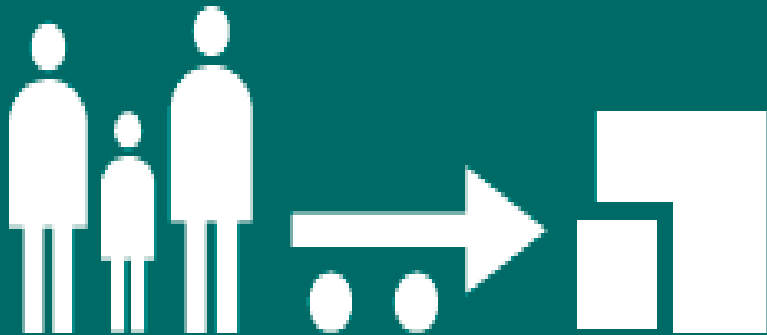
(SrV 2008, TU Dresden, Planersocietät)



Verkehrsmittel **älterer** Menschen in Freizeit (Kasper/Lubecki, 2003)

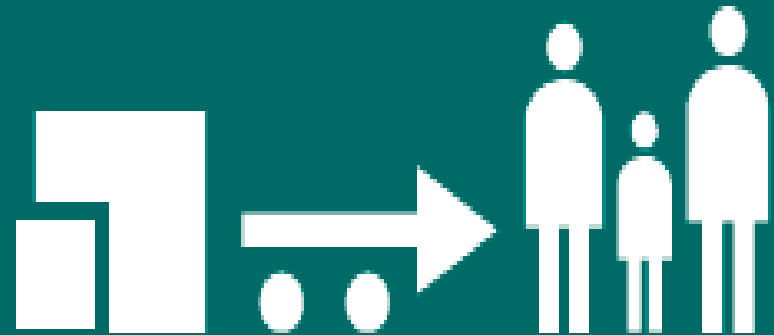
Mobilitätsdienstleistungen ...

bringen Menschen zu Produkten/Diensten.



Mobile Dienstleistungen ...

bringen Produkte/Dienste zu Menschen.



(Herget, 2013)

Mobilität, Versorgung,
soziale & medizinische **Dienste**
sind wichtige **Standortfaktoren,**
gerade auch im ländlichen Raum

Mobilität, Versorgung,
soziale & medizinische **Dienste**
sind wichtige **Standortfaktoren,**
gerade auch im ländlichen Raum

Mobilitätschancen,
insbesondere auch ohne Auto,
können **Abwanderung bremsen**

- 1 Die Vielfalt ländlicher Räume
- 2 Ländliche Mobilität
- 3 **Mittelzentren** als „Ankerstädte“
- 4 **Kleinzentren** und **Dörfer**
- 5 Hauptproblem: **Ortsdurchfahrt**
- 6 **Förderung des Gehens** in ...

Rang	Stadt- oder Landkreis	Einwohner	Einzelhandelszentralität*
1	SK Straubing	45.099	213,7
2	SK Passau	49.038	207,7
3	SK Weiden i.d.OPf.	41.684	204,7
4	SK Trier	106.544	201,8
5	SK Schweinfurt	52.098	201,7
6	SK Würzburg	124.577	186,5
7	SK Rosenheim	59.935	181,9
8	SK Hof	44.461	176,2
9	SK Memmingen	41.551	173,4
10	SK Zweibrücken	34.064	169,5

Quelle: GfK Einzelhandelszentralität Deutschland 2014 | * Wert 100: Kaufkraftzufluss entspricht -abfluss

Einzelhandelszentralität von Mittelstädten auf dem Lande

Neumarkt, Oberpfalz



heute

Grüße aus NM

1. Preis
Levin Monsigny, Berlin



2. Preis
Lohaus+Carl, Hannover

Anerkennung
club L94, Köln



Bilder: Stadt Neumarkt & Planverfasser

Warburg Nordrhein-Westfalen

Mittelzentrum
24.000 E

Kernstadt 11.000 E

nachher



vorher



Fotos: Stadt Warburg



obere
Hauptstraße



Wiesloch

26.000 E

Kernstadt 16.000 E

„gute Stube“ ...



Altstadt



... und Altstadtrand

eigene Fotos



Heidelberger Straße



Wiesloch



Ortsdurchfahrt (eigene Fotos)

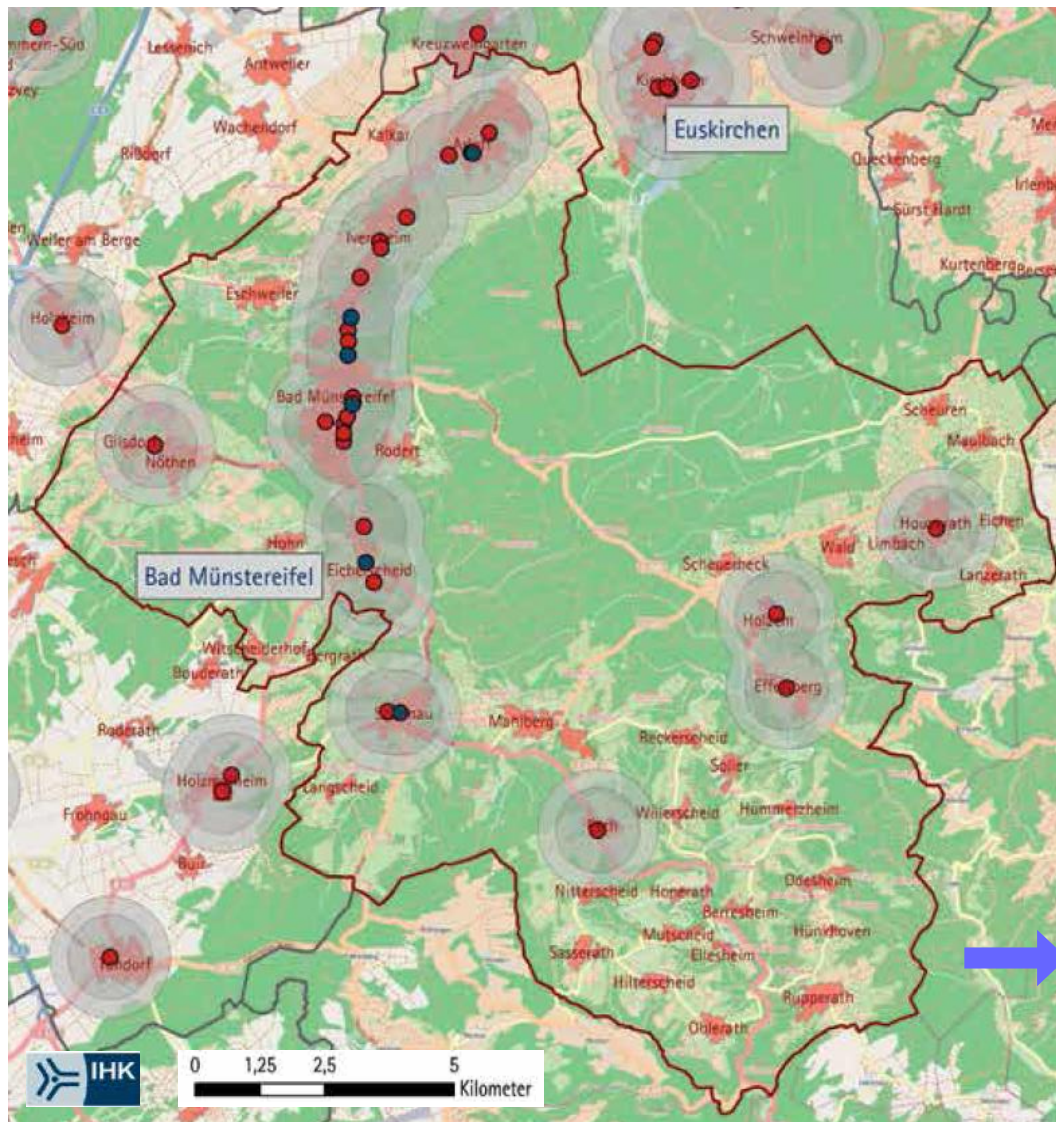
- 1 Die Vielfalt ländlicher Räume
- 2 Ländliche **Mobilität**
- 3 **Mittelzentren** als „Ankerstädte“
- 4 **Kleinzentren und Dörfer**
- 5 Hauptproblem: **Ortsdurchfahrt**
- 6 **Förderung des Gehens** in ...

Bad Münstereifel Grund-/(Mittel)-zentrum

18.000 E

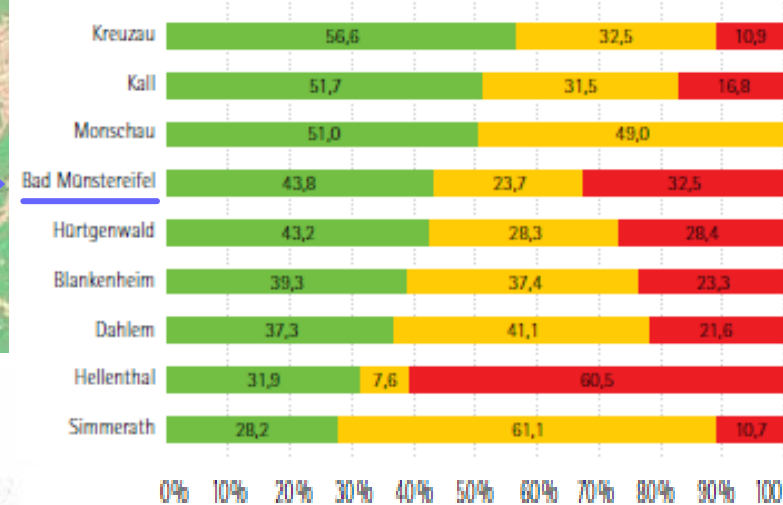
Kernstadt 6.000 E

IHK Aachen, 2013



- Supermarkt, Verbrauchermarkt (Vollsortimenter, Discounter) 700 m Radius
- Eingeschränktes Angebot (Fachgeschäft, Convenience Store) 1000 m Radius
- Dorf- und Hofläden Siedlungsfläche

Erreichbarkeit der Nahversorgung	Summe Prozent
fußläufig keine Nahversorgung erreichbar	5.833 32,5
Nahversorgung nur eingeschränkt vorhanden	4.254 23,7
fußläufige Nahversorgung gewährleistet	7.865 43,8
Gesamt	17.952



Periphere ländliche Räume

- Ausbildungsabwanderung der jungen Generation
- Eingeschränkter Arbeitsmarkt
- Dramatische Alterung der Bevölkerung
- Verfall der Immobilienpreise und Leerstände
- Rückzug der Nahversorgung durch Einzelhandel
- Rückzug sozialer und kultureller Angebote
- Rückzug medizinischer Versorgung
- Rückzug des Öffentlichen Personennahverkehrs
- Rückzug von ...

Periphere ländliche Räume

- Ausbildungsabwanderung der jungen Generation
- Eingeschränkter Arbeitsmarkt
- Dramatische Alterung der Bevölkerung
- Verfall der Immobilienpreise und Leerstände
- Rückzug der Nahversorgung durch Einzelhandel
- Rückzug sozialer und kultureller Angebote
- Rückzug medizinischer Versorgung
- Rückzug des Öffentlichen Personennahverkehrs
- Rückzug von ...

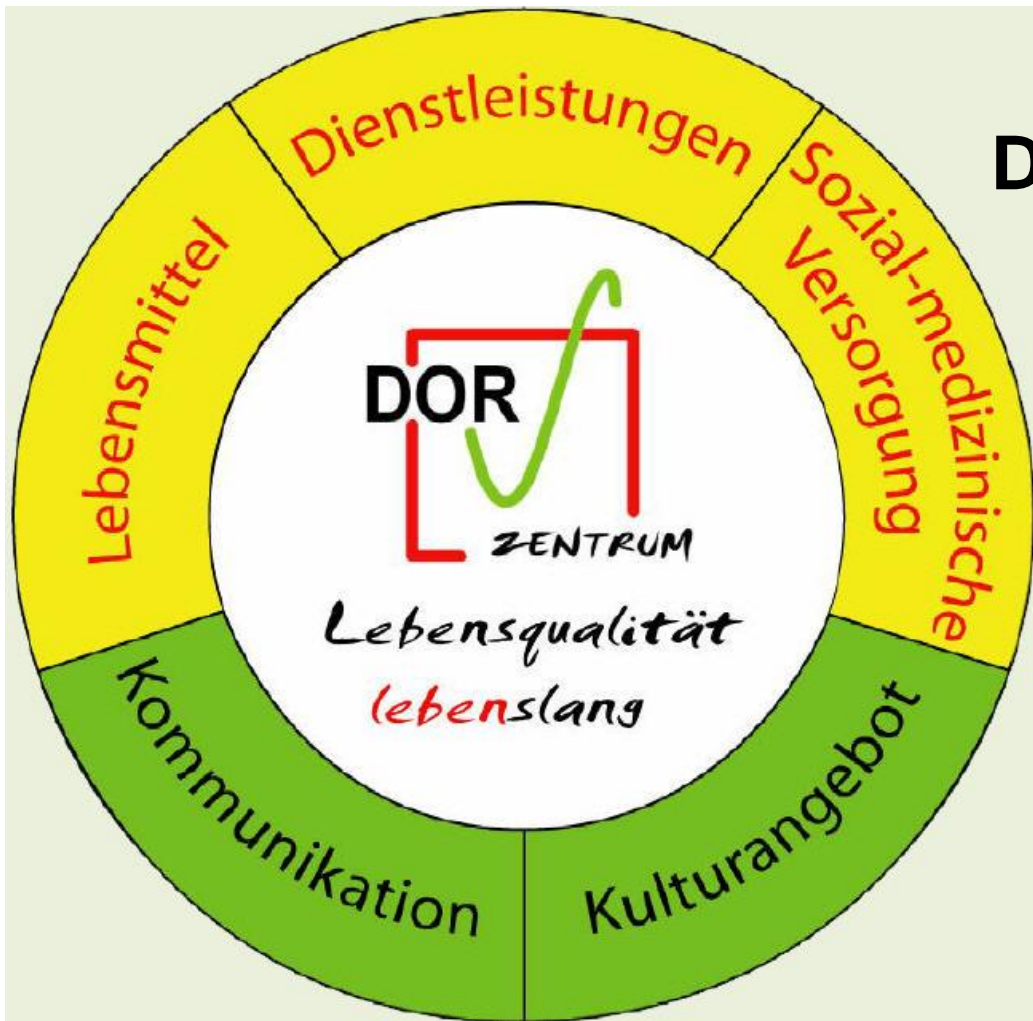
Umso wichtiger werden die
Klein- und **Mittelstädte** als **Ankerstädte**

Periphere ländliche Räume

- Rückzug, Rückzug, Rü.. Ist das **unumkehrbar**?
- Breitband-Internet auch in „weißen Flecken“
- Weniger Standortnachteile mit Breitband-Internet
- Mit IT (digital access) mittendrin, auch am Rand
- keine „Hinterwäldner“ mehr, IT-abstinente Alte?
- Menschen mit „Landlust“ und virtueller Arbeit
- Landtourismus, lokale Wertschöpfung in Energie
- Innenentwicklung im Dorf, ganzheitliche Ansätze
- Dorfladen, Dorfauto, Bürgerbus & mobile Dienste
- Initiativen von innen, aber mit Förderung

Periphere ländliche Räume

- Rückzug, Rückzug, Rü.. Ist das **unumkehrbar**?
- Breitband-Internet auch in „weißen Flecken“
- Weniger Standortnachteile mit Breitband-Internet
- Mit IT (digital access) mittendrin, auch am Rand
- keine „Hinterwäldner“ mehr, IT-abstinente Alte?
- Menschen mit „Landlust“ und virtueller Arbeit
- Landtourismus, lokale Wertschöpfung in Energie
- Innenentwicklung im Dorf, ganzheitliche Ansätze
- Dorfladen, Dorfauto, Bürgerbus & mobile Dienste
- Initiativen von innen, aber mit Förderung
- **Fußverkehr** nur als **Teil des Ganzen** wirksam



DORV =

Dienstleistung
für Ortsnahe
Rundum
Versorgung

Tante Emma „Alles unter einem Dach“ plus
(DORV Zentrum GmbH) High Tech (**Internet**)

Dorfladen Otersen



Deutschland
Land der Ideen



Fußverkehr in ländlichen Räumen

- **Ziele zu Fuß:** Schule und Kita?
Bahnhof, Bushaltestelle,
Dorfladen, mobile Dienste,
Freizeit: Der Weg als Ziel
- **Ortsdurchfahrten:** Trennwirkung,
schmale Gehwege,
hohe Fahrgeschwindigkeiten,
Radverkehr auf Gehwegen
- **Ortsstraßen:** schmale Gehwege,
Parken auf Gehwegen,
hohe Fahrgeschwindigkeiten

Bündeln in Ortsmitte für Fußgänger-Frequenzen & Begegnungen



Mobile Dienstleistungen ...
bringen Produkte/Dienste zu Menschen.



- 1 Die Vielfalt ländlicher Räume
- 2 Ländliche **Mobilität**
- 3 **Mittelzentren** als „Ankerstädte“
- 4 **Kleinzentren** und **Dörfer**
- 5 **Hauptproblem: Ortsdurchfahrt**
- 6 **Förderung des Gehens** in ...

Wiesloch (26.000 E, Kernstadt 16.000 E)



Heidelberger Straße (L594)
22.000 Kfz pro Tag



Baiertaler Straße (L547)
25.000 Kfz pro Tag

eigene Fotos

topp.plan: Stadt .Verkehr. Moderation

topp.plan

Rudersberg (12.000 E, Kernort 4.000 E)



Dr.-Hockertz-Straße (L 1080)



10.000 Kfz pro Tag, 7 % Lkw

Fotos: Gemeinde Rudersberg

topp.plan: Stadt .Verkehr. Moderation

topp.plan

Rudersberg

Rems-Murr-Kreis BW

Kleinzentrum
4.000 E



Fotos: Gemeinde Rudersberg



ca. 10.000 Kfz pro Tag
7 % Lkw

„Gemeinsamer Verkehrsraum“



Foto: Gemeinde Rudersberg

- 1 Die Vielfalt ländlicher Räume
- 2 Ländliche **Mobilität**
- 3 **Mittelzentren** als „Ankerstädte“
- 4 **Kleinzentren** und **Dörfer**
- 5 Hauptproblem: **Ortsdurchfahrt**
- 6 **Förderung des Gehens** in ...

Städtebau-Förderung von BMVI/BMUB

- Initiative ländliche Infrastruktur
- Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke
- Zu Hause in ländlichen Räumen
- 2014: Ländliche Räume lebens- und liebenswert

**Kerniges
Dorf!**

Ortsgestaltung
durch
Innenentwicklung

ASG Agrarsoziale
Gesellschaft e.V.



Weitere **Wettbewerbe:**

Bayern: *Dorf vital*

Brandenburg: *Innenstadt! - Barrierefrei?*

Österreich: *Walk-space AWARD*

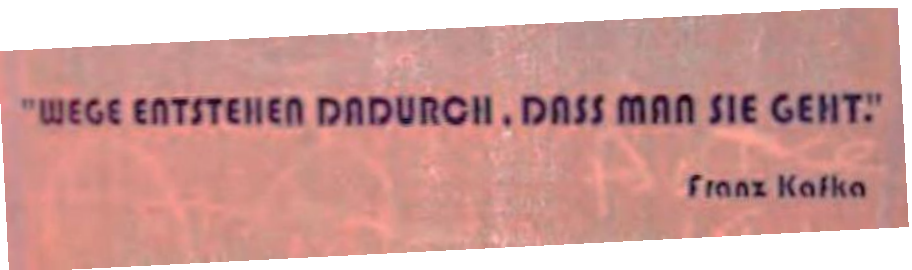
Fussverkehr Schweiz: *Flâneur d`Or*

Modell NRW: *Barrierefrei im historischen Stadtkern*

...



Goldenstedt, 3.000 E: *Lebendige Mitte durch Gestaltung neuer Wege* ausgezeichnet 2013 im Wettbewerb *Kerniges Dorf!*



Gesamtgemeinde 9.000 E, 50 km von Bremen, Bahnhof mit 1h-Takt,
Problem Ortsdurchfahrt (Fotos: Gemeinde Goldenstedt)



Fotos: Stadt Warburg

Flâneur d'Or 2011

*Fussverkehrspreis Infrastruktur
Prix des aménagements piétons
Premio infrastrutture pedonali*



Fussverkehr Schweiz

Mobilité piétonne

Mobilità pedonale

Fotos: Gemeinde Naters

Hauptpreis:

Gemeinde Naters (Wallis)

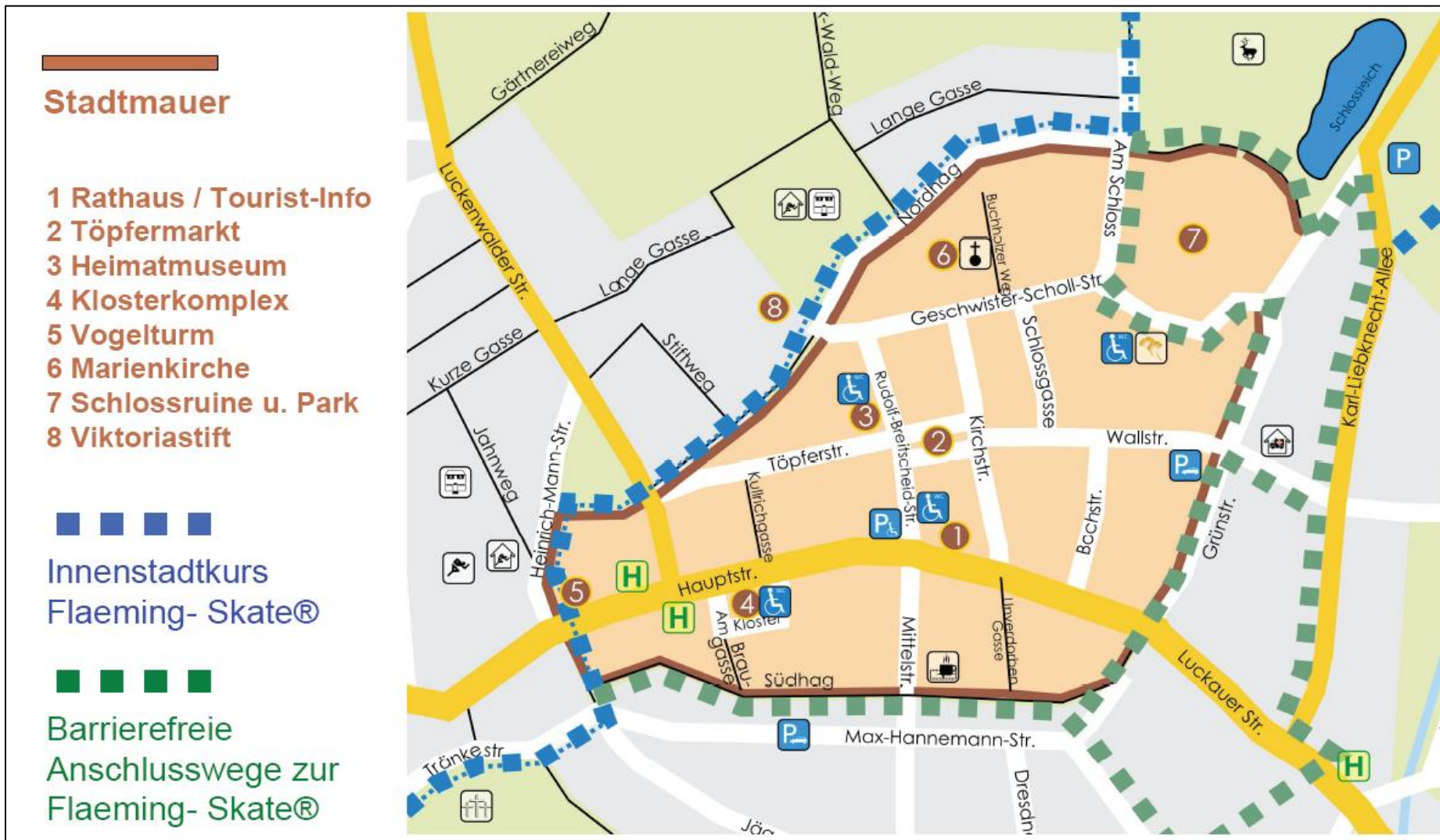
8.000 Einwohner

topp.plan: Stadt .Verkehr. Moderation

topp.plan



Klosterstadt Hornbach, 1.500 € (eigenes Foto)



Dahme (3.000 E): *Altstadterlebnis - barrierefrei für Alle!*
 Preisträgerin im Wettbewerb *Innenstadt! - Barrierefrei?*



vorher



(Fotos: Stadt Warburg)

Warburg 24.000 E
Kernstadt 11.000 E

Modellprojekt Nordrhein-Westfalen
„Barrierefreiheit im historischen Stadtkern“

Beispiel Hauptstraße

Kooperatives Werkstattverfahren 2009/10

Entwurf 1. Preis:

LohausCarl Landschaftsarchitekten



Warburg Nordrhein-Westfalen

Mittelzentrum
24.000 E

nachher



vorher

Fotos: Stadt Warburg



Am Marktplatz



Hartmut Topp

Das war

Fußverkehr in Klein- und Mittelzentren des ländlichen Raums

ich danke für`s Zuhören und
freue mich auf`s Diskutieren