

# Stadt – Land Mobilität

Verfasst von Dipl.-Ing. Manfred Müser



**Stadt – Land – Mobilität**  
**Verfasst von Dipl.-Ing.**  
**Manfred Müser**

**Schutzgebühr 5 Euro**  
für Mitglieder des  
Kommunalpolitischen  
Forums kostenlos

**Herausgeber:**  
**kommunal-**  
**politisches**  
**forum nrw e.v.**

Hedwigstraße 30-32  
47053 Duisburg

Tel: 0203 - 93 53 68 04

Fax: 0203 - 93 53 68 06

E-Mail:

[buero@kopofonrw.de](mailto:buero@kopofonrw.de)

[www.kopofonrw.de](http://www.kopofonrw.de)

Wolfgang Freye (V.i.S.d.P.)



Gestaltung und Layout: GNN Verlag mbH.  
Wir drucken auf Recycling-Papier bei  
Druckhaus Süd, Köln, eine Druckerei, die  
mit „Print CO 2 geprüft“-Zertifikat  
ausgezeichnet ist.



|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Einleitung – Mobilität im Wandel</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Seite 4</b>  |
| <b>Kapitel 1 Mobilität verändert Siedlungsentwicklung</b><br>Aus der Siedlungsgeschichte lernen<br>Mobilitätsansprüche im Wandel                                                                                                                                                                                                                           | <b>Seite 6</b>  |
| <b>Kapitel 2 Mobilität im ländlichen Raum</b><br>Entfernungen überwinden, aber wie?<br>Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs<br>Selbst ist der Bürger bei AST und Bürgerbus<br>Ein Beispiel für viele: Stadt Hamminkeln                                                                                                                         | <b>Seite 9</b>  |
| <b>Kapitel 3 Mobilität in der Stadt</b><br>Wohnen als Basisfunktion städtischen Lebens<br>Der kurze Weg zum Ziel<br>Auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt<br>Mobilitätsansprüche von Senioren                                                                                                                                                          | <b>Seite 17</b> |
| <b>Kapitel 4 Formelle und informelle Planungen</b><br>Planungsebenen<br>Bauleitplanung<br>Der unbeplante Innenbereich<br>Der Außenbereich<br>Nahmobilitätsbezogene Fachpläne                                                                                                                                                                               | <b>Seite 25</b> |
| <b>Kapitel 5 Altersgerechte Quartiersentwicklung muss kommen</b><br>Projekt Inge – ein Wohnbeispiel im ländlichen Raum mit Zukunft<br>Siedlergemeinschaften als Rettungsmodell des ländlichen Raumes?<br>Daseinsvorsorge im ländlichen Raum: Wohnvorsorge für Bewohner<br>Zitadellenquartier Wesel – eine gelungene Anpassung an neue<br>Herausforderungen | <b>Seite 34</b> |
| <b>Ausblick Mobilität, eine Zukunftsaufgabe für die Kommunalpolitik</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Seite 45</b> |
| <b>Quellen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <b>Seite 46</b> |
| <b>Autor</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>Seite 47</b> |

Stadt, Land, Fluss. So beginnt ein beliebtes Wissensspiel für Kinder und Erwachsene als Zeitvertreib. Stadt steht im Falle dieser Broschüre für die Entwicklung des städtischen Raumes gerade in Bezug auf die Nahmobilität und den Wohnungsmarkt. Die gleichen Parameter werden anschließend für den ländlichen Raum überprüft, wobei es dabei auch um den Fortbestand von Siedlungen und Dörfern sowie sozialen Gefügen gehen soll. Wie entwickeln sich beide Räume in den nächsten Jahren unter der Berücksichtigung des demografischen Wandels? Was passiert in diesen Räumen, wenn wir alle immer älter werden und mit uns auch unsere Häuser und Wohnungen. Welche Rolle spielt dabei dann die Versorgungsdichte an Lebensmittelgeschäften, Ärzten oder Kirchen etc.

Der demografische Wandel ist im vollen Gange und trifft uns heute in vielen Bereichen des öffentlichen Lebens. Das Wohnen und seine Anforderungen an den Wohnraum haben sich in den letzten Jahrzehnten deutlich gewandelt. Wiederaufbauhäuser und Kleinsiedlungsgebiete zeigen einen quantitativ und qualitativ deutlichen Modernisierungsbedarf, der erfüllt werden muss, um sich auf einem sich ändernden Wohnungs- und Immobilienmarkt behaupten zu können. Der Verfall oder sogar Verlust von Werten droht.

Ein wesentlicher Faktor unseres Lebensstandards wird geprägt durch unsere Bereitschaft ständig mobil zu sein. Jede/r Bürger/in muss jeden Tag mobil sein. Kann er/sie dieses Kriterium nicht mehr erfüllen, ist er/sie auf die Hilfe anderer angewiesen, die dann wiederum mobil sein müssen, um den immobilen Bürger zu erreichen. Das Problem verstärkt sich, je weiter ich die Stadt verlasse und in den ländlichen Raum gelange.

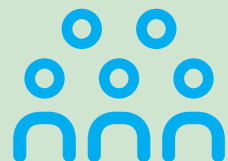
Haben Sie sich schon einmal Gedanken darüber gemacht, wie viel Mobilität erforderlich ist, damit eine nicht mehr mobile/r Heimbewohner/in jeden Tag versorgt werden kann? Pflege- und Bereitschaftspersonal, die Küchenmitarbeiter, das Reinigungspersonal, die Heimleitung und natürlich die Familien, die hoffentlich ihre pflegebedürftigen Mitmenschen besuchen. Hinzu kommen kommunale Entsorgungsdienste, Krankentransporte sowie Lieferantendienste. Alle diese Verkehrsteilnehmer benötigen nicht nur Verkehrswege um das Heim zu erreichen, sondern auch Flächen um ihre Verkehrsmittel abzustellen. Wer schon einmal ein Altenheim zur Zeit des Schichtwechsels besucht hat, weiß wie viel ruhender Verkehr entstehen kann.

Diese sehr kleinteilige Betrachtung ist interessant und es wäre sicherlich spannend das Gesamtverkehrsaufkommen einmal in Kilometer pro Jahr zu ermitteln. Allerdings wäre dieses Ergebnis für die vorliegende Broschüre nicht zielführend. Vielmehr soll sich der/die Leser/in darüber Gedanken machen, wo tauchen die in Kapitel zwei und drei beschriebenen Konflikte des ländlichen und städtischen Raumes in meiner kommunalpolitischen Arbeit auf. Kapitel vier und fünf zeigen die rechtlichen Grundlagen und positiven Beispiele auf, die bei entsprechenden gleichgelagerten Problemstellungen helfen sollen.

Die kommunale Planung soll nach ihrem rechtlichen Grundverständnis, die zukünftige Entwicklung einer Gemeinde oder Stadt leiten und die erforderlichen planungsrechtlichen Grundlagen schaffen. Nimmt man diesen Anspruch ernst, ist es dringend an der Zeit sich nicht nur mit informellen Zukunftsszenarien zu beschäftigen, sondern auch die rechtliche Umsetzung in verbindliche kommunale Bauleitplanung zu verfolgen. Im Mittelpunkt des kommunalen Handelns steht als Entscheidungsträger der/die Kommunalpolitiker/in, der/die als Rats- oder Kreistagsmitglied die richtigen Beschlüsse zu fassen oder in aktiverer Form zukunftsorientierte Anträge zu stellen hat. Diese Broschüre soll Ihnen helfen den Überblick im Themenbereich Nahmobilität zu erhalten, um dann mit dem richtigen Verständnis die anstehenden kommunalen Aufgaben anzugehen.

Wie gewohnt, bin ich stets bemüht nicht in ein „Fachchinesisch“ zu verfallen und den Leser mit Paragraphen zu überhäufen. Die verständliche Vermittlung steht auch bei dieser Broschüre wieder im Vordergrund. Ich wünsche Ihnen nun beim Lesen viel Freude und fachliche Anregungen für ihre kommunalpolitische Arbeit.

*Manfred Müser*



## Mobilität verändert Siedlungsentwicklung

### Siedlungsgeschichte seit dem Wiederaufbau

Die Mobilität hat das Siedlungsbild unserer Städte schon immer beeinflusst. In der Wiederaufbauzeit waren die Menschen noch weitestgehend immobil. Begriffe wie Haus und Heim hatten eine andere Bedeutung als heute. Es war der Lebensmittelpunkt einer Familie. Hier verlebte man gemeinsam seine Freizeit und kam nach der Arbeit zur Ruhe. Ausflüge wurden am Sonntag gemeinsam absolviert und die Arbeit zu Hause bezog sich auf die Verrichtung der Haus- und Gartenarbeit. Viele Erledigungen wurden zu Fuß oder mit dem Fahrrad abgewickelt.

#### My home is my castle

Mit den 70er Jahren und neugewonnenen Freiheiten kam die Stadtflucht in Gang. Man wollte nicht länger in kleinen Wohnungen in der Nähe der Arbeitsstätten wohnen. Es sollte grün um das neue Eigenheim sein. My home is my castle. Die autogerechte Stadt fand mit der zunehmenden Anzahl an motorisierten Kraftfahrzeugen Einzug in die Stadtplanung. Bebauungspläne wurden mit extra breiten Straßenquerschnitten und großzügigen Kreuzungsradien ausgestattet. Die schnelle Überwindung einer Entfernung war ebenso oberstes Gebot, wie der ständig am Laufen zu haltende Verkehrsfluss. In den Städten entstanden die ersten Fußgängerzonen, um ein ungestörtes Einkaufen zu ermöglichen.

#### Verkehrsberuhigung

Erst in den 80er Jahren erkannte man durch die zunehmende Verkehrsgefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer, dass das Auto in dieser Dominanz gestoppt werden muss und ergriff Gegenmaßnahmen. Die Verkehrsberuhigung in Form von Kölner Tellern, Berliner Kissen oder Blumenkübeln und Pflanzbeeten wurde als neue Verkehrsplanungsmaxime entdeckt. Die ersten verkehrsberuhigten Bereiche und Spielstrassen entstanden.

#### Mischverkehrsflächen

In den 90er Jahren wurde in den Städten oft das Separationsprinzip aufgehoben, also die Trennung von unterschiedlichen Verkehrsflächen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer. Die Mischverkehrsflächen wurden gerade in den Einfamilienhauswohngebieten oft planungsrechtlich festgesetzt. Dabei wird in diesen Verkehrsflächen das Auto zwar geduldet, es muss sich aber an den schwächeren Verkehrsteilnehmern orientieren. Die Schrittgeschwindigkeit wurde als Tempovorgabe eingeführt. Bushaltstellen sind nicht länger Haltebuchten am Rande der Fahrbahn, sondern fungieren auf der Verkehrsfläche als mobiles Verkehrshindernis. Die vollkommene Abkehr vom ständigen Verkehrsfluss ist vollzogen. Mit der zunehmenden Automobilität steigt ein weiteres Problem rasant an, der ruhende Verkehr. Die Autos müssen nach Erreichen eines Zieles abgestellt werden. Ein Problem, das der Stadtplanung bis heute zu schaffen macht, da viele Innenstädte in einer Zeit gewachsen sind, wo dieser Aspekt nicht berücksichtigt wurde und der Bedarf bis heute ständig steigt.

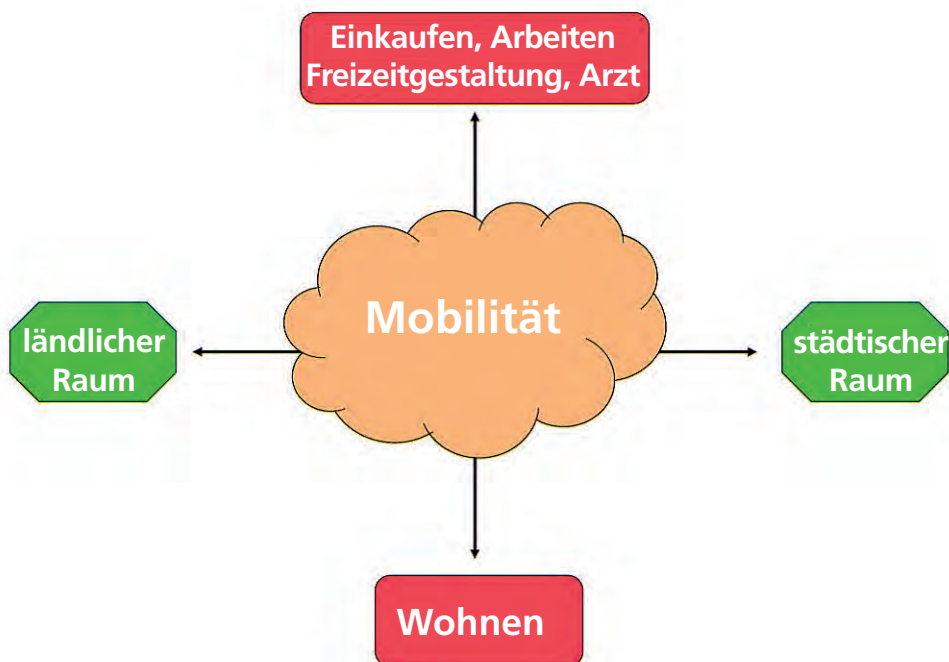
#### Neue Medien

Mit dem Einzug der neuen Medien erreichen wir nun einen Punkt, wo man gar keine Entfernung mehr überwinden muss, um am täglichen Leben teilnehmen zu können. Home Office, Bestellfernsehen und Internetversand verstärken diese Ver-

änderung derzeit rasant. Aber reicht diese Entwicklung wirklich zu einer Kehrtwende im Mobilitätsverhalten? Ich denke nicht. Natürlich wird der eine oder andere seinen Job von zu Hause erledigen können, aber die Vielzahl an Mobilitätsanforderungen wird uns weiter antreiben. Da sind die neuen Medien nur ein kleiner Baustein.

## Mobilitätsansprüche im Wandel

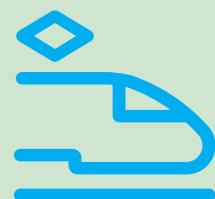
Die Mobilität der Menschen besteht aus vielen Facetten. Im Mittelpunkt dieser Publikation steht die Nahmobilität. Also die Überwindung einer geringen Entfernung bis ca. 5 km. Das nachfolgende Schaubild zeigt das Spannungsfeld in dem das Thema Mobilität einzuordnen ist.



Auf der horizontalen Ebene bewegen wir uns zwischen dem ländlichen und dem städtischen Raum. Die anstehenden Probleme der Mobilität betreffen alle handelnden Akteure einer Kommune. Hierbei ist es egal, ob es sich um ein Dorf, einen Ortsteil, ein Mittelzentrum oder eine Großstadt handelt. Denn bei jeder Größenordnung kommt die vertikale Ebene zum tragen, die individuell auf der horizontalen Ebene verschoben werden kann. In jeder Ortsgröße findet man Wohnsitze in Form von Ein- oder Zweifamilienhäusern oder Wohnungen in Mehrfamilienhäusern. Hinzu kommen Wohngruppen und -gemeinschaften sowie die Heimunterbringung. Jeder Mensch hat diesen Ausgangspunkt auf der vertikalen Ebene, von wo aus er seine Ziele ansteuert und zu dem er auch wieder zurückkehrt. Die angesteuerten Ziele differieren je nach aktueller Lebenssituation. Es kann die Schule, der Arbeitsplatz, die Einkaufsmöglichkeit oder die Freizeitgestaltung sein. Jeder muss zum Erreichen seines Ziels eine Entfernung überwinden und hierfür mobil sein.



**Ausgangspunkt/  
Ziele**



## **Immobilie Menschen**

Dieses Modell gilt auch für immobile Menschen. Allerdings ändert sich hierbei die Zielrichtung, d.h. die Versorgungsleistungen werden nach erfolgter Bestellung dem immobilen Menschen gegen Entgelt zu seinem Wohnort gebracht. Essen auf Rädern oder ambulante Pflegedienste sind hierbei Beispiele, die inzwischen das tägliche Bild einer Ortschaft durchaus prägen.

## **Demografischen Wandel**

Wenn man dieses Schaubild als Ausgangslage nimmt, stellt sich nun die Frage, wie verändert sich die Mobilität in den räumlichen Bereichen, wenn man den weiteren anstehenden demografischen Wandel unterstellt. Bis 2020 wird ein Drittel der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland älter als 60 Jahre sein. Diese Prognose wird wissenschaftlich bestätigt und ist als seriös anzusehen. Es stellt sich die Frage, ob Menschen ihren Wohnort aufgeben oder sogar aufgeben müssen, aufgrund zunehmender Entfernungen und den damit einhergehenden Schwierigkeiten seine Ziele (Versorgungseinrichtungen, Schule etc.) zu erreichen. Ist der Mobilitätsaufwand dann so groß, dass er die tragbaren Kosten übersteigt? Was passiert mit Ortschaften im ländlichen Raum, die aufgrund dieser Mobilitätsproblematik als Wohnort für jüngere und ältere Menschen nicht mehr in Fragen kommen? Ist die Existenz dieser Orte gefährdet?

## **Existenz dieser Orte**

Im städtischen Raum steht ebenfalls die seniorengerechte Wohnung im Vordergrund. Viele Hausbesitzer/innen müssen sich die Frage stellen, ob sie für sich oder insbesondere als Vermieter/in für andere seniorengerechten Wohnraum anbieten können. Was ist aus Vermietersicht erforderlich um attraktiv am Wohnungsmarkt zu sein und zu bleiben?

## **Mobilitätskosten**

Ein/e ältere/r Mieter/in wiederum muss überlegen, welchen Preis er/sie überhaupt zahlen kann und er/sie bereit ist zu zahlen. Mit der Nähe zu Versorgungseinrichtungen steigt der Mietpreis. Mit zunehmender Entfernung zu meinen Zielen fällt der Mietpreis und steigen die Mobilitätskosten. Je nach Lage und Nachfrage stehen weitere Fragen zu meinem gewählten Wohnort an. Gibt es Stellplätze für Autos und Fahrräder, wie groß ist die Entfernung zur nächsten Haltestelle oder wie sind die Taktfrequenzen des öffentlichen Personennahverkehrs? Gibt es ein sicheres Radwegenetz und werden Elektrofahrräder angeboten?

Nimmt man diese sich aus dem Schaubild ergebenden Probleme der nächsten Jahre gerade als kommunalpolitischer Vertreter/in wahr, so versteht man, dass sich die Mobilität und insbesondere die Nahmobilität bereits im Wandel befindet.

# Mobilitätsprobleme im ländlichen Raum

## KAPITEL 2

Mit der Entscheidung für ein Wohnen auf dem Land entsteht zeitgleich die Frage, wie kann ich von meinem Wohnort die gewünschten Ziele meiner Familie erreichen. Gehen wir einmal von einem jungen verheirateten Paar aus, welches ein Eigenheim auf dem Land bezieht. Die ersten Entfernungen die zu überwinden sind, ergeben sich aus den Wegstrecken zu den jeweiligen Arbeitsstätten. Hierbei kommt es nicht selten schon zu der Frage, ob ein Pkw oder zwei Pkws benötigt werden. Einkäufe werden meist auf dem Rückweg von der Arbeit zum Wohnort erledigt, so dass die Lage der Einkaufsmöglichkeit nicht entscheidend ist.

Erhält das Paar nun Familienzuwachs ändert sich in der Regel das Mobilitätsverhalten. Während ein Partner weiterhin den Weg zur Arbeit zurücklegt, ist der andere Partner nun an neuen Zielen interessiert. Wo finde ich die nächste Kindertagesstätte oder den Kinderarzt und wo kaufe ich die Waren des täglichen Bedarfs ein. Während Kindertageseinrichtungen derzeit einige neu- oder ausgebaut werden, ist die Versorgung mit Kinderärzten im ländlichen Raum schwieriger. Hierfür sind Fahrstrecken von über zehn Kilometern keine Seltenheit.

Mit dem Besuch von Krabbelgruppen und Kindergarten wachsen auch die sozialen Kontakte der jungen Familie. Besuche und Gegenbesuche führen zu weiteren Mobilitätsnachfragen. Die Frage der Nutzung des öffentlichen Personennachverkehrs (ÖPNV) stellt sich zumeist schon aus Zeitgründen nicht. Vieles richtet sich nach den Ruhezeiten der Kleinkinder, da passt der Bus, selbst wenn er fährt, nicht gerade rein. Darüber hinaus muss eine gewisse kindbezogene Grundausstattung mitgenommen werden. Die Folge ist meist die Anschaffung eines größeren Autos.

Bis vor einigen Jahren war mit der Einschulung jedem Elternpaar klar, zu welcher Schule das Kind nun geht. Mit der Einführung der freien Schulwahl und den abnehmenden Kinderzahlen hat sich das Bild geändert. In vielen Ortsteilen einer Stadt gibt es keine Grundschule mehr, wodurch die Entfernungen entsprechend ansteigen. Die Diskussionen um weitere Schließungen steigen mit dem weiteren Sinken der Schülerzahlen. Kaum ein Standort, der nicht in den nächsten Jahren auf dem Prüfstand steht. Die größeren Entfernungen gehen einher mit steigenden Schülerbeförderungskosten, die entsprechend den kommunalen Haushalt belasten. Längst ist auf diesem Marktsegment der Busunternehmen ein Preiskampf entbrannt, der zwar zu verbesserten finanziellen Konditionen für die Kommunen führt, aber meist auch erhebliche Mängel bei den Beförderungsmitteln zu Tage fördert. Schon werden die Bedenken an der Fahrtüchtigkeit der Busse laut. Einsparungen beim Personal sind ebenfalls an der Tagesordnung. Unter diesen Voraussetzungen sind die ersten Erfahrungen der Kinder mit dem ÖPNV meist nicht nur negativ, sondern meist traumatisierend für weitere Entscheidungen in der Mobilitätsfrage. Nicht selten wird das eigene Mofa mit 15 oder endlich das Auto mit 18 als eine Art Befreiung vom lästigen ÖPNV angesehen.

Die aufgezeigte Entwicklung in den Grundschulen setzt sich bei den weiterführenden Schulen fort. Durch die Veränderung der Schullandschaft in NRW ergeben sich die Schließung, Zusammenlegung oder Neubildung von Schulen. Hierbei füh-

### **Mobilitätsverhalten**

### **Kindertagesstätte**

### **Grundschule**

### **Schülerbeförderungskosten**

## Ganztagesunterricht

ren gerade im ländlichen Raum wieder steigende Entfernungen zu steigenden Mobilitätsnachfragen. Durch die Einführung von Ganztagesunterricht ändern sich die Beförderungzeiten der Schüler. Zunehmend nimmt nun die Freizeitgestaltung der Kinder, der Wiedereinstieg in das Berufsleben der Erziehungsberechtigten und die räumlich weitergreifenden sozialen Kontakte der Kinder Einfluss auf den Mobilitätsaufwand der Familie auf dem Land. Es bleibt also festzustellen, dass der Mobilitätsaufwand mit steigendem Alter der Familienmitglieder zunimmt. Eine Abnahme ist erst mit dem Auszug der Kinder und dem Eintritt ins Rentenalter zu erwarten, was aber angesichts der immer späteren Rente und dem zunehmenden Nebenerwerb in Form von Minijobs von Rentner/innen schwieriger zu prognostizieren ist.

## Minijobs von Rentner/innen

## Individualität

Der Mobilitätsbedarf ist gerade im ländlichen Raum geprägt durch den erhöhten Wunsch nach Individualität. Hierzu passen die ausgedünnten Taktfrequenzen und der Wegfall von Buslinien nun überhaupt nicht. Die Nutzung des ÖPNV gelingt nur noch mit einer Einschränkung der Individualität und mit erheblichen Zeit- und Koordinierungsaufwand. In der Folge sinkt die Attraktivität weiter. Das Fahrrad wird im ländlichen Raum mehr als Fortbewegungsmittel der Freizeit angesehen. Die Radtour mit dem Fahrrad am Wochenende ist beliebt, findet aber selten Eingang in das Mobilitätsverhalten der Familie im Alltag. Bemängelt werden hierbei die zu großen Entfernungen, der zu große Zeitaufwand und die Wetteranfälligkeit. Somit ist und bleibt zunächst das Auto konkurrenzlos.

Hoffnung gibt es durch die zunehmende Bedeutung der Elektroräder. Hier scheint eine Alternative den Markt zu erobern. Eine Vertiefung dieses Themas erfolgt in Kapitel 3.

## Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs

## Bedienungsstandard

Die Attraktivität und Qualität des Verkehrsangebotes ist eng mit dem Bedienungsstandard verbunden, der sich aus der Summe von Merkmalen einer Verkehrsbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr ergibt. Zu diesen Merkmalen zählen die Erschließungs- und Verbindungsqualitäten, die Verbindungshäufigkeiten und der Fahrzeugkomfort.

Kennzeichnend für einen hohen Bedienungsstandard sind häufige Fahrtenfolgen mit modernen Fahrzeugen sowie geringe Warte- und Umsteigezeiten an attraktiven Haltestellen. Gerade an diesen Standards mangelt es aber vor allem im ländlichen Raum. Dass ein öffentlicher Personennahverkehr funktionieren kann, hat sicherlich jeder schon erlebt, der eine Großstadt besucht hat. Ob das Bussystem in Hamburg oder die Münchener U-Bahn ist hierbei einerlei, in kurzen Abständen gelangt der Fahrgast ohne großes Fahrplanstudium zu seinem Ziel. Wichtig ist hierbei vor allem ein Ticket für alle Ziele, die er/sie im Nahmobilitätsbereich erreichen möchte, z.B. ein Ganztagesticket für alle Busse der Hansestadt Hamburg.

## Nahmobilitätsbereich

Die Realität sieht aber gerade im ländlichen Raum anders aus. Viele Namen für viele mögliche Tarife. Der Kunde steht alleingelassen vor einem Automaten und ist sich auch nach Erwerb des Tickets noch unsicher, ob er denn alles richtig gemacht

hat. Gerade bei Einzelfahrten stehen zudem die Kosten der Nutzung in keinem attraktiven Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln. Hinzu kommen umständliche Verbindungen, eine geringe Taktfrequenz und zu lange Reisezeiten. Als Beispiel wird hier die Ticketvielfalt im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) aufgeführt.

Neben dem Einzel-, Tages-, 4er-, Zusatz- oder Gruppenticket gibt es weitere Spezialtickets, die in NRW-weite Tickets und Vielfahrer Tickets unterschieden werden:

- ▷ Schöne Fahrt Ticket NRW
- ▷ Young Ticket
- ▷ Young Schöner Tag Ticket
- ▷ SingleTicket Plus
- ▷ Schöner Tag Ticket für 5
- ▷ Schöne Ferien Ticket NRW
- ▷ Schönes Jahr Ticket
- ▷ Fahrrad Tages Ticket NRW
- ▷ Schönes Wochenende Ticket
- ▷ Schöner Monat Ticket NRW
- ▷ Schöne Reise Ticket NRW
- ▷ Semesterticket NRW
- ▷ Ticket 2000 und 1000
- ▷ Schokoticket
- ▷ Barenticket
- ▷ Sozialticket



Erklärt vielleicht noch der Name des Tickets den Sinn und die Verwendungsmöglichkeit, so steht der Nutzer bei den Definitionen der Preisstufen im VRR vor einem noch größeren Problem. Als Beispiel hier ein paar Erklärungen aus den Preisstufen des VRR:

- ▷ Kurzstrecke ist in den meisten Städten einheitlich für drei oder vier Haltestellen gültig.
- ▷ Wann weiß der gewillte Nutzer nun, ob er sich in einer dieser Städte befindet oder nicht und ob nun drei oder vier Haltestellen gelten?
- ▷ Preisstufe A gilt für Fahrten innerhalb eines Tarifgebietes in der ganzen Stadt. Zudem gilt die Preisstufe A auch bei Fahrten in zwei benachbarten Waben unterschiedlicher Tarifgebiete. Man unterscheidet bei Zeittickets zwischen den Preisstufen A1 (kleineren Städten und Gemeinden) und A2 (17 größere Städte mit einer besonders hohen Qualität des Nahverkehrsangebotes).
- ▷ Während der erste Satz noch eine klare verständliche Aussage trifft, ergeben sich aus den weiteren Erklärungen wiederum mehr Fragen als Antworten. Was ist eine Wabe? Welche 17 Städte sind groß und welche sind klein?
- ▷ Mit Preisstufe B erreichen Sie in der Regel Ihre Nachbartarifgebiete, oft kommen Sie sogar noch weiter.

**Kurzstrecke**

**Preisstufe A**

**Preisstufe B**

## Zugangsbarrieren beseitigen



Dies ist ebenfalls keine klare Aussage, sondern eher eine Vermutungsregel. Was macht der Fahrgast denn, wenn diese Regel mal nicht gilt?

Wenn sich das Bild des öffentlichen Personennahverkehrs verbessern soll, ist es unerlässlich diese Zugangsbarrieren zu beseitigen. Selbst bei Internetseiten wird Wert auf einen barrierefreien für jedermann zugänglichen Auftritt geachtet, warum eigentlich nicht beim öffentlichen Personennahverkehr?

## Selbst ist der Bürger bei AST und Bürgerbus

Da viele Buslinien des öffentlichen Personennahverkehrs in den letzten Jahren eingestellt worden sind, verringerte sich das Angebot insbesondere im ländlichen Raum. Aus dieser Not entwickelten sich verschiedene Modelle, wie das Anrufsammeltaxi oder die Bürgerbusvereine mit dem Ziel, das Angebot an öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum wieder attraktiver zu gestalten.

Diese Angebote ergänzen oder ersetzen inzwischen den regulären Taktbetrieb in vielen Regionen und gründen sich oft auf Eigeninitiativen mit hohem sozialen Engagement aus der Bürgerschaft.

### AST – Anrufsammeltaxi

Verschiedene Flächenlandkreise haben die sogenannten AST-Linien für die Bedienung des ländlichen Raumes eingeführt. Hierbei wird von einem Taxiunternehmen ein festes Haltestellennetz bedient. Der Fahrweg von Haltestelle zu Haltestelle kann den jeweiligen Wünschen der Fahrgäste angepasst werden und führt oftmals zu einer Bedienung bis vor die Haustüre.

Zunächst ging es beim AST um die Bereitstellung eines Mindestangebotes an Werktagen auf den wenig nachgefragten ÖPNV-Verbindungen. Inzwischen wurde in einigen Bereichen das Angebot durch Ergänzungen zum regulären Busbetrieb im Schwachlastverkehr, z.B. in den Abendstunden oder am Wochenende erweitert. Angeboten wird oft ein Netz aus mehreren Linien mit zentralem Umsteigepunkt und direkten Anschlüssen. Für die Nutzung wird entweder ein regulärer Verbundtarif, teilweise mit speziellen Komfortzuschlägen angewendet oder ein besonderer Tarif. Die Buchung der Angebote erfolgt über eine zentrale Rufnummer.

### Bedarfsbesteuerter Flächenbetrieb

Wünschenswert, aber selten realisiert ist ein bedarfsbesteuerter Flächenbetrieb, bei dem Anrufbusse kreuz und quer von Haus-zu-Haus oder Haltestelle-zu-Haltestelle verkehren. Das Konzept folgt der Idee, Personen in Kleinbussen ohne Fahrplan- und Linienbindung, jedoch mit Fahrtenbündelung, so individuell wie mit dem eigenen Personenwagen zu befördern.

Durch den Einsatz von GPS-Satellitenortung, Datenfunk und PC-gestützter Tourenplanung kann so ein individuelles Anrufbus-Systemen geführt werden, welches eine spontane, flexible und einfache Nutzbarkeit verspricht. Die Auftragsannahmesteuerung und dynamische Planung der Fahrtrouten zielt darauf, die Fahrtrou-

ten unter Berücksichtigung von Gesichtspunkten wie Fahrtdauer und -komfort zu optimieren.

Die Vorteile des Anrufbusses sind eine absolute räumliche und zeitliche Erschließung des Raumes, umsteigefreie Verbindungen, maximale Netzbildungsfähigkeit und gute Zubringerfunktion zu regulären Linienbussen und Bahnen.

### **Bürgerbusse als Linienersatz**

Während das System des bedarfsbesteuerten Flächenbetriebs einem noch sehr futuristisch vorkommt, war die Gründung von Bürgerbusvereinen zur Schließung von Lücken im öffentlichen Personennahverkehr eine handfeste Vorgehensweise von bürgerschaftlichen Initiativen.

Dieses Konzept wurde erstmals in den 1980er Jahren in Nordrhein-Westfalen erprobt. Mit diesem System sollte eine weitere Bedienform des öffentlichen Personennahverkehrs geschaffen werden. Durch Förderungen sollten Bürger animiert werden, Bürgerbusvereine zu gründen, die ehrenamtlich den öffentlichen Personennahverkehr anbieten. Als Fahrzeuge werden in den meisten Fällen Kleinbusse mit bis zu acht Fahrgastsitzen eingesetzt.

Voraussetzungen waren dabei, dass keine Personalkosten anfielen und günstige Fahrpreise erhoben werden. Durch die Verabredung fester Fahrpläne wurde sichergestellt, dass keine Konkurrenz zu den noch bestehenden Buslinien entsteht. Leider wurde auf bestehende AST-Linien weniger Rücksicht genommen. Mit der Folge, dass in vielen Bereichen die Bürgerbusse das AST-Angebot abgelöst und nicht ergänzt haben.

Ab Mitte der 1990er Jahre gründeten sich Bürgerbusvereine, um mit ihren Angeboten Lücken in den ÖPNV-Fahrplänen in räumlicher wie auch in zeitlicher Hinsicht zu schließen. Die meisten Bürgerbusse verkehren deshalb in dünn besiedelten Orts- oder Stadtteilen, in denen die Rentabilität für eigenwirtschaftlichen Verkehr nicht gegeben ist. Die Vereine übernehmen somit Aufgaben von Stadt- oder Ortsbuslinien. Im Verhältnis zum regulären öffentlichen Personenverkehr stellen Bürgerbusse eine Ergänzung dar und sind in dieser Funktion eine Selbsthilfemaßnahme im Bereich der Mobilität.

Die Finanzierung ergibt sich aus den Fahrgeldeinnahmen, den Mitgliedsbeiträgen, Spenden und teilweise aus kommunalen Zuschüssen. Heute gibt es 151 aktive Bürgerbusvereine in Deutschland, davon 88 in Nordrhein-Westfalen, 18 in Niedersachsen, 17 in Bayern, acht in Hessen, je sechs in Baden-Württemberg und Rheinland Pfalz, drei in Brandenburg und einen in Sachsen.

Kurzfristiges Ziel der Bürgerbusvereine ist die Ergänzung, und in Fällen von Angebotsstreichungen die Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in ihrer Stadt, Gemeinde oder Region. Langfristiges Ziel ist es, soweit möglich, das Angebot wieder in einen regulären öffentlichen Personennahverkehr zu überführen.



**Keine Personalkosten**

**Bürgerbusse in dünn besiedelten Orts- oder Stadtteilen**

**Bürgerbusvereine in Deutschland**

## Ein Beispiel für viele: Stadt Hamminkeln

Die Stadt Hamminkeln liegt am unteren Niederrhein im Nordwesten des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen und ist eine mittlere kreisangehörige Stadt des Kreises Wesel im Regierungsbezirk Düsseldorf. Hamminkeln ist die jüngste und flächengrößte Stadt des Kreises Wesel. Mit ihren 164,44 km<sup>2</sup> ist die Stadt Hamminkeln etwa vier Quadratkilometer größer als das Fürstentum Liechtenstein. Hamminkeln hat derzeit 27.600 Einwohnern und liegt nördlich der Kreishauptstadt Wesel mit 60.600 EW und südlich der Stadt Bocholt mit 73.100 EW.

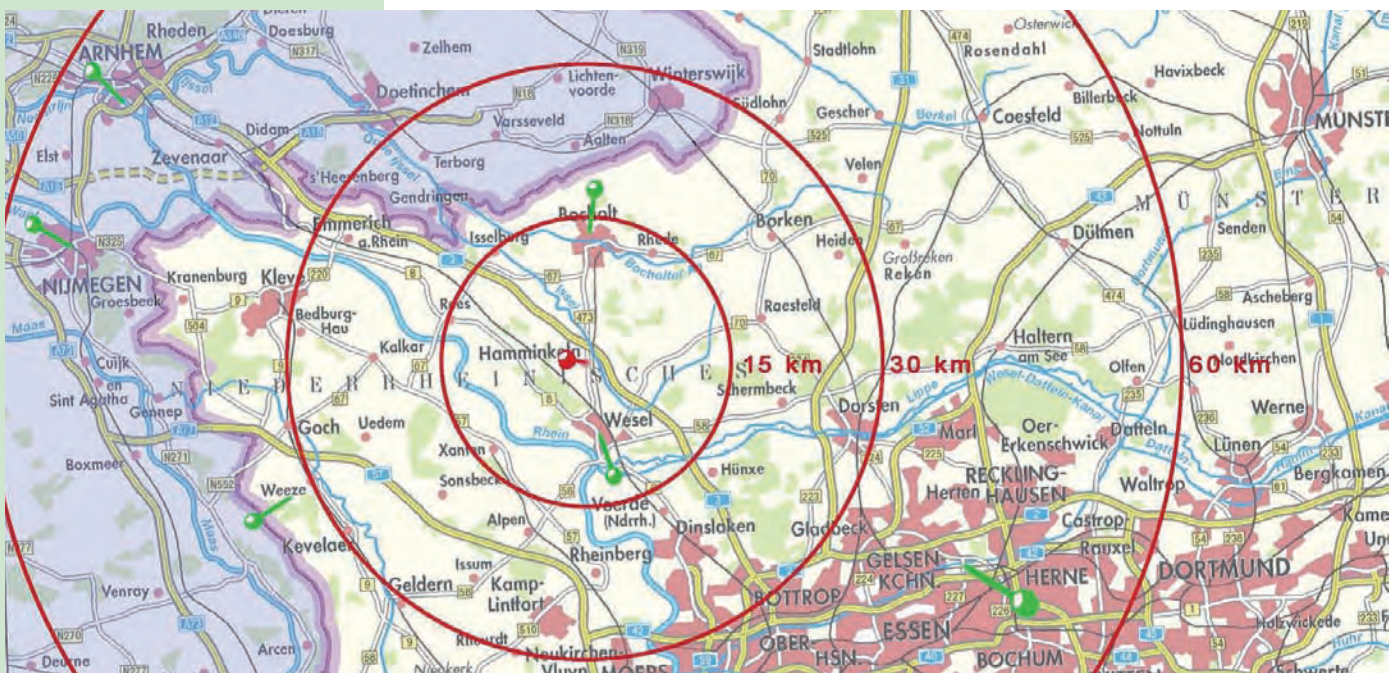
### Weiterführende Schulen

Wesel und Bocholt sind Mittelzentren mit überregionaler Ausstrahlungskraft und entsprechenden kulturellen Angeboten und weiterführenden Schulen. Derzeit werden die beiden Hauptschulen und die Realschule im Stadtgebiet Hamminkeln zu einer Gesamtschule zusammengelegt. Während die Stadt Wesel als Einkaufsort in den letzten Jahren an Image eingebüßt hat, erfreut sich Bocholt mit der 2001 neu hinzugekommenen Einkaufspassage (Arkaden) und einem umfangreichen zentrenrelevanten Warensortiment großer Beliebtheit.

### Kommunale Neuordnung

Die Entfernung zu den Oberzentren des Ruhrgebietes mit Einzelhandelsagglomerationen wie das Centro Oberhausen wird angesichts der direkten Autobahnanbindung (BAB 3) als relativ gering erlebt. Durch die Bahnverbindung Emmerich – Koblenz gelangt man auch mit einem Regionalexpress schnell in die Oberzentren der Rhein-Ruhr Region.

Die Großflächengemeinde Hamminkeln ist im Jahre 1975 im Zuge der kommunalen Neuordnung in Nordrhein-Westfalen durch den Zusammenschluss von sieben ehemals eigenständigen Gemeinden entstanden. Aufgrund des stetigen Bevölkerungswachstums verzeichnet Hamminkeln seit 1995 mehr als 25.000 Einwohner und erhielt zu diesem Zeitpunkt die Stadtrechte.



Die multipolare Stadtstruktur Hamminkeln aus sieben Dörfern, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen, führt zu keinem erkennbaren Zentrum. Vielmehr bestehen die drei Hauptorte Dingden (ca. 6.780 Ew), Mehrhoog (ca. 6.460 Ew) und Hamminkeln (ca. 6.440 Ew) fast autark nebeneinander. Jeder dieser Ortsteile hat seine eigenen Kindertagesstätten, Grundschulen, Lebensmittelgeschäfte und sozialen Einrichtungen. Ein gesellschaftlicher Austausch findet über gemeinsame Arbeitsplätze oder Schulbesuche statt. Da in Hamminkeln überwiegend Auspendler leben, sind auch Kontakte in die benachbarten Großstädte Bocholt und Wesel zu finden.

Die nächstgrößeren Ortsteile sind Brünen (ca. 4.300 Ew) und Ringenberg (ca. 1.900 Ew). Beide Ortsteile leiden derzeit unter dem Verlust wichtiger Einrichtungen. In Ringenberg wird die Grundschule geschlossen und Brünen verfügt über fast keinen Versorgungseinzelhandel mehr. Abschließend kommen noch Wertherbruch (ca. 1.060 Ew) und Loikum (ca. 720 Ew) hinzu, die ebenfalls keine Versorgungseinrichtungen mehr aufweisen und zusammen über eine Kindertageseinrichtung und eine Grundschule verfügen. Beide Einrichtungen werden auf Dauer nicht zu halten sein. Neubaugebiete gibt es in den vier letztgenannten Ortsteilen so gut wie nicht mehr, so dass junge Familien sich hier nicht neu ansiedeln können. Ortsansässige Sportvereine haben Probleme Jugendmannschaften zu bilden und sorgen sich um ihre Existenz. Gerade die kleinsten Ortschaften werden durch eine gute soziale Dorfgemeinschaft getragen, so wurde Loikum mehrfach als Golddorf in der Aktion „Unser Dorf soll schöner werden“ ausgezeichnet. Ohne Nachwuchs stellt sich aber die Frage, was aus diesen Ortsteilen wird. Durch die Randlage im Stadtgebiet Hamminkeln und den fehlenden Versorgungsleistungen stellte sich in Loikum und Wertherbruch als erstes die Frage, wie eine bessere Mobilität der Bewohner erreicht werden kann.

### **Bürgerbus Wertherbruch/Loikum**

Nach der Auswertung einer Haushaltsbefragung in den Ortsteilen Loikum und Wertherbruch zeigte sich in der Bevölkerung ein großes Interesse an der Gründung eines Bürgerbusvereines. Da es bei dieser ehrenamtlichen Tätigkeit nicht nur um Interesse, sondern um tatkräftige Unterstützung geht und diese von den Bürgern ebenfalls zugesagt wurde, konnte im November 2003 der Bürgerbusverein Loikum-Wertherbruch e.V. gegründet werden.

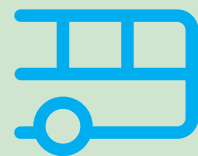
Die Idee wurde dem Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs, der Niederrheinischen Verkehrsbetriebe AG (NIAG) und der Stadt Hamminkeln vorgestellt. Nachdem beide grünes Licht für die Einführung eines Bürgerbusses gaben, wurde mit dem Logo „Verbindungen schaffen“ und dem Slogan „Bürger fahren für Bürger“ die Werbung von Vereinsmitgliedern, von Bürgerbusfahrerinnen und Bürgerbusfahrern sowie Sponsoren angegangen. Zum Stichtag 31.08.2006 zählte der Bürgerbusverein 125 Mitglieder. 40 Mitglieder – 11 Frauen und 29 Männer – versehen ihren Dienst als ehrenamtliche/r Bürgerbusfahrer/in.

Der Bus, dessen Werbeflächen so gut wie alle vergeben sind, fährt auf seiner Linie wochentags von 7:55 Uhr bis 20:18 Uhr. An Samstagen wird die Linie zusätzlich von 9:55 Uhr bis 16:18 Uhr bedient. Die rund 32 Kilometer lange Streckenführung von Hamminkeln über Dingden, Loikum und Wertherbruch nach Bocholt ist

**gesellschaftlicher  
Austausch**

**Keine Versorgungs-  
einrichtungen**

**Kein Nachwuchs**



**„Bürger fahren  
für Bürger“**

mit 41 Haltestellen bürgernah und fahrgastfreundlich. Auf diesem Weg wird das gesamte nördliche Stadtgebiet erschlossen und an die Einkaufsmöglichkeit Bochoolt angebunden.

Die Fahrpreise sind vergleichsweise niedrig und liegen vielfach unter den Parkgebühren in Bocholt. Die Fahrgastzahlen werden sorgfältig protokolliert, so dass der Verein belegen kann, dass die Nutzer des Bürgerbusses stetig steigen. Mit durchschnittlich 746 Fahrgästen im Monat liegt das Fahrgastaufkommen deutlich über den anfänglich von den Experten erwarteten Zahlen.

### **Bürgerbus Mehrhoog**

Nach dem Erfolg des Bürgerbusvereines Loikum-Wertherbruch kam im November 2006 auch im westlichsten Ortsteil der Stadt Hamminkeln in Mehrhoog die Idee zur Gründung eines Bürgerbusvereines auf. Durch einen Austausch mit dem bestehenden Verein in Loikum-Wertherbruch konnten wichtige Erfahrungen in der Vorgehensweise auf dem Weg zur ersten Einsatzfahrt weitergegeben werden. Eine vom gesamten Vorstand des Bürgerbusvereines Mehrhoog durchgeführte Befragung der Bevölkerung Mehrhoogs zeigte, dass die Installation einer Bürgerbuslinie sehr positiv aufgenommen würde. Der Verein wurde unter dem Namen „BBM (Bürger-Bus Mehrhoog) e. V.“ eingetragen.

Die Anschaffung des Busses kostete ca. 65 000 Euro. Das Land Nordrhein-Westfalen beteiligte sich mit 32 000 Euro und der Kreis Wesel mit 30 000 Euro am Bürgerbusvorhaben. Der Verein hat inzwischen mehr als 120 Mitglieder und mehr als 50 Fahrer und Fahrerinnen. Als eine Ost-West-Tangente verbindet der Bürgerbus nun die Orte Mehr (Ortsteil der Stadt Rees), Mehrhoog, Hamminkeln und Brünen. Auf diesem Weg ist für viele Bürger eine wichtige Möglichkeit geschaffen worden, die alltäglichen Erledigungen, Besorgungen sowie Verwaltungs- und Arztbesuche ohne eigenes Auto anzugehen. Auf der Fahrstrecke befinden sich die örtlichen Friedhöfe, das Altenheim, die Fachärzte und die zentralen Einkaufsmöglichkeiten des Ortsteiles Hamminkeln. Am 1. September 2008 fand die erste Fahrt der Bürgerbuslinie Mehrhoog statt.

### **Alltägliche Erledigungen**



# Mobilität in der Stadt

In der Stadt sind die Wege kürzer und damit das Mobilitätsverhalten ein anderes. In den letzten Jahren ist ein deutlicher Zuzug in die Städte zu verzeichnen. Insbesondere ältere Menschen wählen aufgrund der Nähe zu zentralen Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs wieder einen Wohnort im städtischen Umfeld. Besonders beliebt sind hierbei innenstadtnahe Wohnquartiere mit einem großen Anteil an öffentlichen Grünflächen. Es geht dieser Altersgruppe weniger um die Pflege des eigenen Gartens, als vielmehr um das Leben in einem angenehmen Wohnumfeld. Die Städte haben sich seit dem zweiten Weltkrieg immer wieder gerade in der Wohnfunktion geändert.

Stadt ist grundsätzlich nicht gleich Stadt. Allerdings sind die oben genannten Aussagen auf jede Stadt übertragbar. Was sich ändert ist das gewählte Versorgungszentrum. Eine Kleinstadt mit 20.000 Einwohnern hat ein Stadtzentrum mit den wesentlichen Versorgungseinrichtungen. Diese Größenordnung findet man auch in einem Mittelzentrum, einer Kreisstadt, einer Großstadt oder sogar einer Metropolregion. Der Unterschied liegt dann aber in der Anzahl der Versorgungszentren, denn diese steigen mit der Größe einer Stadt an. Das von Senioren gesuchte Zentrum ist hierbei nicht mehr die eine Innenstadt, sondern das Stadtteilzentrum, das in gleicher Art und Weise über die erforderlichen Versorgungseinrichtungen verfügt, wie die Innenstadt einer Kleinstadt.

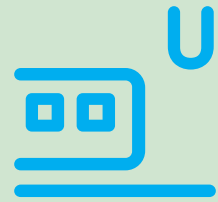
## Wohnen als Basisfunktion städtischen Lebens

In der Nachkriegszeit mussten auf schnellstem Wege wieder Wohnungen geschaffen werden. Der Geschosswohnungsbau mit sozialen Mietwohnungen aus den 50er Jahren ist bis heute deutlich ablesbar. Kleine Wohnungen mit geringem Komfort. Durch die Suburbanisierung wurde das private Eigenheim am Stadtrand oder direkt „im Grünen“ in den 60er Jahren zum Statussymbol. Schon als Kind lernte man: „Ein Mann sollte in seinem Leben ein Haus gebaut, ein Baum gepflanzt und ein Kind gezeugt haben.“

In den 90er Jahren kam es gerade durch die Wiedervereinigung zu einer neuen Wohnungsnot. Wohnungen für Singlehaushalte wurden stärker nachgefragt. Die klassische Familie ist nicht mehr für alle Menschen das optimale Lebens- und damit auch Wohnmodell. Angefangen bei Studentenwohnungen, über die karrierebewusste Singlefrau bis zur alleinstehenden Seniorin steigt die Nachfrage in diesem Marktsegment erheblich. Diese differenzierte Nachfrage nach Wohnraum führt zu Umnutzungen, Gebäudemodernisierungen oder die alte Bausubstanz ergänzenden Neubauten. Eine Entwicklung, die vor allem in den Innenstädten und Gründerzeitquartieren der Großstädte zu beobachten ist. Gerade in Metropolen wie Berlin oder München ist es chic in einer renovierten Altbauwohnung mit ausreichend Quadratmetern zu wohnen. Hinzu kommen ungenutzte Büro- und Gewerbebauten, die mit ansprechenden architektonischen Leistungen umgebaut wurden, wie der Innenhafen Duisburg oder die Speicherstadt Hamburg.

## KAPITEL 3

### Innenstadtnahe Wohnquartiere



### Statussymbol

### Alte Bausubstanz

### **Gentrifizierung**

Nicht selten ist aber eine Gentrifizierung, also eine Verdrängung finanzschwacher Bevölkerungsgruppen, die städtebauliche Folge dieser Entwicklung. Es kommt zu einer Trennung sozialer Gruppen. Dort nur noch die Armen und hier nur noch die Reichen. Hinzu kommen Abgrenzungen ethnischer Gruppen, so dass in manchen Städten des Ruhrgebietes oder auch Berlin das soziale Konfliktpotential fast zu einer „Ghettobildung“ führt. Um einer solchen Entwicklung entgegenwirken zu können, bedarf es einer Stabilität der Bevölkerungszusammensetzung in den einzelnen Quartieren einer Stadt. Dies gilt für Großstädte genauso wie für kleinere Städte.

### **Bevölkerungsabnahme**

Aufgrund des demografischen Wandels ist eine Bevölkerungsabnahme verstärkt ab 2020 zu erwarten. Mit der abnehmenden Bevölkerungszahl verringert sich der Bedarf an Wohnraum, da ältere Menschen zunehmend keine großen Einfamilienhäuser mit Garten mehr wollen. Vielmehr wollen Senioren heute länger mobil sein und am Leben teilnehmen. Diese Entwicklung führt grundsätzlich zu einer Entspannung des Wohnungsmarktes.

### **inhomogener Wohnungsmarkt**

Eine derartige Prognose führt heute bereits zu einer Zurückhaltung bei den Wohnungsneubauten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass trotz Bevölkerungsabnahme die Zahl der Haushalte zunimmt. Die Folge wird eine sich ändernde Nachfragestruktur sein. Es entsteht ein inhomogener Wohnungsmarkt, der aus mehreren Teilmärkten besteht. Hierbei unterscheiden wir die Singlehaushalte von den Seniorenhaushalten, barrierefreien von den behindertengerechten Wohnungen und die Multilokalität durch vom Wohnort differierende Ausbildungs- und Arbeitsorte (Zweitwohnung) vom Arbeiten zu Hause (Home Office).

### **Wohnungsmarkt- bestandsaufnahmen und -analysen**

Diese Ausdifferenzierung der Märkte führt zu einer Nachfrage aus fast allen Bevölkerungsgruppen nach dem städtischen Wohnstandort. Die Städte sind nun gefordert auf dieses kommunale Erfordernis in Form von Wohnungsmarktbestandsaufnahmen und –analysen sowie sich anschließenden Konzepten zu reagieren. Hierbei sind Brachflächen, Baulücken und Stadterneuerungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

### **Seniorenrechte innenstadtnahe Quartiere**

Ferner ist festzustellen, dass die aktuelle Bausubstanz in den Innenstädten oft marode und fast nie barrierefrei ist und damit den Ansprüchen der älteren Generation nicht genügt. Die planungsrechtlichen Grundlagen sind schwierig anzugehen, da in der Regel in Innenstadtlagen nur einfache oder gar keine Bauleitpläne existieren. Hieraus ergibt sich die Aufgabenstellung des Umbaus der bestehenden Siedlungsstrukturen zu seniorenrechtlichen innenstadtnahen Quartieren: Wohnformen nicht nur für Senioren, sondern mit Senioren zu schaffen, damit ältere Menschen auch im hohen Alter noch am Leben teilhaben können.

## **Der kurze Weg zum Ziel**

Durch eine attraktive Siedlungsplanung wird Verkehr reduziert. Durch wohnortnahe Versorgungsangebote entsteht erst gar nicht der Druck eine größere Entfernung überbrücken zu müssen.

Neben diesem städtebaulichen Problem gibt es den menschlichen Faktor der Schwerfälligkeit und Bequemlichkeit der Bürger sich auf neue Lösungen einzulassen. Die Hälfte aller Fahrten die täglich zurückgelegt werden ist geringer als 5 km und ein Drittel weniger als 3 km, also Strecken die gerade bei guten äußeren Bedingungen durchaus mit dem Fahrrad bewältigt werden könnten. Bundesweit gibt es inzwischen ausreichende Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Bürger. Durch Werbekampagnen wird versucht den Bürger an diesem Punkt abzuholen und von den Vorteilen der Fahrradnutzung zu überzeugen. Hinzu kommt das gerade jetzt zwei Faktoren für den Umstieg auf das Fahrrad sprechen. Einerseits wurde in den letzten Jahren sehr viel in eine neue Radinfrastruktur investiert und zum zweiten stellen die Elektroräder (E-Bikes) eine sehr gute Mobilitätsvariante dar. Beide Punkte werden im Folgenden näher beleuchtet.

## Auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt

Seit Einführung des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2002 sind viele Infrastrukturmaßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs durchgeführt worden. Inzwischen gibt es z. B. über 70 Radstationen in Nordrhein-Westfalen. Das Radverkehrsnetz ist in Nordrhein-Westfalen auf eine Gesamtlänge von 13.800 km ausgebaut worden. Hierbei wurden alleine 7.780 km in den letzten drei Jahrzehnten mit 1,4 Mrd. Euro gefördert. Darüber hinaus wurden auch neue Medien auf die Bedürfnisse gerade jüngerer Bürger aktualisiert. Das Verkehrsministerium hat einen Radroutenplaner ins Internet gestellt, der jährlich mehr als 140 Mio. Zugriffe aufweist. Der Nationale Radverkehrsplan wurde mit Beschluss vom September 2012 nun in den Nationalen Radverkehrsplan 2020 übergeleitet. Dieses Programm legt seinen Schwerpunkt nicht mehr allein auf infrastrukturelle Maßnahmen, sondern vielmehr in Kampagnen pro Rad, die den derzeitigen gesellschaftlichen Trend zum Radfahren verstärken und die Akzeptanz steigern sollen. Hierbei wird z.B. aufgeführt, dass die regelmäßige Nutzung des Fahrrades für die Wegstrecke zur Arbeit nicht nur Energie und Kosten spart, sondern durch die körperliche Aktivität auch ein Besuch im Fitnessstudio eingespart werden kann.

### Ein Beispiel für die Förderung des Radverkehrs – die Stadt Wesel

Die Hansestadt Wesel liegt am unteren Niederrhein und innerhalb des nordwestlichen Randbereichs des Ruhrgebiets in Nordrhein-Westfalen und ist eine große kreisangehörige Stadt des Kreises Wesel im Regierungsbezirk Düsseldorf. Die Stadt ist Sitz der Kreisverwaltung Wesel. Sie hat ein Einzugsgebiet von rund 180.000 Menschen und ist 25 km von der Grenze zu den Niederlanden und ca. 30 km vom Ruhrgebiet entfernt. In der Landesplanung ist Wesel als Mittelzentrum eingestuft. Die Gesamtfläche des Stadtgebietes beträgt 122,617 km². Die maximale Ausdehnung misst in Nord-Süd-Richtung 12,0 km, in West-Ost-Richtung 17,6 km. Räumlich ist die Stadt in folgende fünf Stadtteile gegliedert, die wiederum aus weiteren Ortsteilen bestehen:

- ▷ Bislich: Bergerfurth und Bislich
- ▷ Büderich: Büderich und Ginderich
- ▷ Flüren: Diersfordt und Flüren
- ▷ Obrighoven: Lackhausen und Obrighoven
- ▷ Wesel: Blumenkamp, Feldmark, Fusternberg, Schepersfeld und Innenstadt.

## Mobilitätsverhalten



## Nationaler Radverkehrsplan 2020

## Deutscher Fahrradpreis „best-for-bike“

Das Radwegenetz im Stadtgebiet Wesel wurde auf eine Gesamtlänge von 160 km ausgebaut. Eine besondere touristische Attraktion ist hierbei die Lippefähre „Quertreiber“, die seit Juni 2005 vom Frühjahr bis zum Herbst den Radtouristen als Querungshilfe über die Lippe angeboten wird und eine besondere Radwegeverbindung am Niederrhein darstellt. Im Jahr 2006 wurde der Quertreiber mit dem Deutschen Fahrradpreis „best-for-bike“ ausgezeichnet. Vor wenigen Jahren wurde die Fahrradstation „Gleis 31“ eröffnet. Neben der Möglichkeit des Abstellens von Fahrrädern werden hier Service und verschiedene Dienstleistungen zum Thema Rad angeboten.

In der Stadt werden zurzeit ca. 61.000 Fahrten pro Tag mit dem Fahrrad zurückgelegt, das entspricht einem durchschnittlichen Radverkehrsanteil von 22 % am Gesamtverkehrsaufkommen. Um diese Zahl weiter zu steigern, werden die Bedürfnisse des Radverkehrs bei allen Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt. Zusätzlich erfolgen punktuelle Maßnahmen, um Radfahren in der Stadt komfortabel und sicher zu machen. Hier wurde in den letzten Jahren viel in die Kennzeichnung und Ausschilderung der Radwege investiert. Die Stadt Wesel legt großen Wert auf attraktive Fahrradstraßen. Es gibt verschiedene ortsteilbezogene Kinder-Fahrrad-Stadtpläne, damit auch die Kinder sicher durch Wesel radeln können und dabei früh an das Thema Mobilität herangeführt werden.

## Touristische Routen

Für das traditionelle Freizeitradfahren wurden die Radwege der Stadt in verschiedene touristische Routen des Niederrheins eingebunden, wie z.B. die Niederrheintour, Römerroute, Kulturroute, der Rhein-Radweg und die Radtour Ruhr. Gerade dieses Verkehrsaufkommen stellt vom Frühjahr bis Herbst eine wichtige wirtschaftliche Komponente in der Gastronomie dar.

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2012 zeigt allerdings, dass die Bestrebungen noch nicht bei jedem Bürger angekommen sind. Solche Statistiken sind vorsichtig zu beurteilen, da die Anzahl der befragten Bürger nicht repräsentativ ist. Bei der Jahresauswertung 2012 wurden in Wesel gerade einmal 88 Bürger interviewt. Trotzdem sollten die aufgeführten Mängel wie Radwegebreiten, die Führung von Radwegen bei Baustellen oder das Falschparken auf Radwegen durch Pkws ernst genommen werden. Punkte die ohne großen Aufwand behoben werden können und z.B. in der Ausschreibung einer Baustelle bereits Eingang finden könnte.

## Elektrofahrräder (E-Bikes)

Die Entwicklung der Verkaufszahlen bei den Elektrofahrrädern kann nur als rasant bezeichnet werden. Wurden 2009 noch 150.000 elektrounterstützte Fahrräder verkauft, so stieg diese Zahl über 200.000 E-Bikes 2010, bis 2011 auf 350.000 Elektrofahrrädern und damit um mehr als das Doppelte. Diese Entwicklung basiert auf einer wesentlichen Ausweitung des Aufladenetzes und einem neuem Bewusstsein für das Radfahren an sich. Das ursprüngliche Image des Fahrrades als Fahrzeug für Senioren, wird durch die Erschließung neuer Nutzergruppen deutlich widerlegt. Neben dem Erwerb steigen Angebot und Nachfrage bei den Vermietungen von Elektrofahrrädern. Eine interaktive Karte zeigt in der Schweiz alle Verleihstationen und über 500 Akku-Wechselstationen entlang der Radrouten. Dabei ist der Tausch von Akkus kostenlos.



Firmen schaffen Elektrofahrräder für ihre Mitarbeiter im Außendienst an, Autohäuser denken über die Anschaffung als Ersatz für Mietfahrzeuge nach und Familien erkennen die Wirtschaftlichkeit gegenüber dem motorisierten Zweifahrzeug. Das Elektrofahrrad hat sich zu einer ernstzunehmenden Alternative im Bereich der Nahmobilität entwickelt und ist für jede Altersgruppe leicht zu nutzen.

Die Vorteile des Elektrofahrrades gegenüber dem herkömmlichen Fahrrad liegen vor allem im Fahrkomfort. Größere Entfernungen können ohne Anstrengung zurückgelegt und selbst Steigungen besser bewältigt werden. Der Nutzer erreicht sein Ziel ohne anschließend die Kleidung wechseln zu müssen. Im Kurzstreckenbereich ist es gerade als Dienstfahrzeug öfters im Einsatz. Bei Polizei und kommunalen Behörden wird der wirtschaftliche und flexible Einsatz geschätzt.

Probleme bereitet noch das Abstellen des Elektrofahrrades. Die Möglichkeiten sein Rad aufzuladen sind deutlich gestiegen, so dass dieses Problem nicht mehr im Vordergrund steht. Vielmehr sind Diebstahl und Vandalismus bei einem ungesicherten Abstellen außerhalb von Radstationen oder privaten Garagen noch ein Problem. Weiterhin fehlt es an wetterfesten und kostengünstigen Unterständen.

Hinzu kommt, dass viele, insbesondere ältere Radwege, für eine höhere Dichte von Fahrrädern und nicht zuletzt den dauerhaft schnelleren Elektrofahrrädern untauglich sind. Es geht nicht mehr um das gemütliche touristische Radfahren in der Freizeit, sondern um die schnelle Überbrückung einer Entfernung. Hierfür müssen ausreichende Kurvenradien und Sichtbeziehungen an Verkehrsknotenpunkten und Einmündungen, ebene Radwegoberflächen und Überholmöglichkeiten Fahrrad/Fahrrad geschaffen werden.

Elektrofahrräder sind ein junges Thema in der Mobilität, das noch Fragen für die Zukunft aufwirft. Gibt es durch die Elektrofahrradnutzung mehr Unfälle und sind gerade ältere Menschen reaktionsschnell genug für diese Art des Fahrens? Handelt es sich nur über eine vorübergehende Modeerscheinung oder setzt sich diese Art der Mobilität endgültig durch? Diese Fragen können noch nicht abschließend geklärt werden. Tendenziell kann festgestellt werden, dass sich die Anzahl an Verkehrsunfällen durch die Elektrofahrräder nicht erhöht hat und dies auch nicht am Alter festgemacht werden kann. Genauere Erhebungen werden erst in zwei bis drei Jahren vorliegen.

Sollte sich der Trend fortsetzen, und dahin gehen die Anstrengungen von Bund und Ländern, so ergeben sich weitere Aufgabenfelder, die es zu lösen gilt. Müssen planerische Prioritäten der Verkehrssicherheit geändert werden? Wie groß ist der Nachrüstungsbedarf für das Fahrradparken an Bahnhöfen, wenn man z.B. kleine Schließfächer für die teuren Akkus anbieten möchte? Gibt es damit dann ein Risiko bei der Lagerung einer größeren Anzahl von Elektrofahrrädern bzw. deren Akkus im Hinblick auf den Brandschutz? Habe ich städtebaulich einen zusätzlichen Flächenbedarf für Fahrräder und E-Bikes in innenstadtnahen Quartieren? Ist die Nachweispflicht für Fahrradabstellmöglichkeiten in der Bauordnung zu überarbeiten? Alles Fragen, die vielleicht noch futuristisch wirken mögen, aber schon bald Gegenstand von Überlegungen sein können. Wie weit diese Planspiele gehen, zeigt sich wenn man über den möglichen Einsatz von Elektrofahrrädern auf größeren Entfernungen nachdenkt.

## **Vorteile des Elektrofahrrades**

## **Fragen für die Zukunft**

## **Nachrüstungsbedarf**

## Netzplanung für Fahrradpendler- strecken

Für die Überwindung von längeren Distanzen ist eine Netzplanung für Fahrradpendlerstrecken erforderlich, die neue Radverkehrsanlagen in direkter Verbindung von Zielen erfordern. In mehreren europäischen Ländern wie den Niederlanden, Belgien oder Dänemark kommen deshalb Radschnellwegprojekte immer mehr in den Fokus des öffentlichen Interesses, also eine Art Autobahn für Radfahrer oder sogar nur für Elektrofahrräder. Als Radschnellweg wird eine direkt geführte, qualitativ hochwertige Verbindung zwischen Wohngebieten und dem Stadtzentrum bezeichnet. Diese Wege ermöglichen den Nutzern eine gleichbleibende Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, die durch eine kreuzungsfreie Führung (Über – und Unterführungen), große Kurvenradien und Radwegebreiten sowie eine gute Oberflächenbeschaffenheit erreicht wird.

## Radschnellwege

Radschnellwege haben nach dem Beispiel der europäischen Nachbarn eine Länge von 3 bis 15 km und sind mit Knotenpunkten sowie Auf- und Ausfahrten ausgestattet. Hierdurch können mehrere Ortschaften an die Hauptroute angebunden werden. Durch diese baulichen Maßnahmen wird das Transportmittel Fahrrad auch für eine mittellange Strecke interessant. Endet der Kurzstreckenbereich und damit die Nutzung des Fahrrades in Deutschland derzeit bei 5 km, so haben die Niederlande inzwischen auch im Entfernungsbereich 7 – 15 km einen nennenswerten Anteil von 15 % Radverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen erreicht.

Radschnellwege orientieren sich gerne an Bahntrassen, da diese historisch bedingt die kürzeste mögliche Verbindung zwischen zwei Stadtzentren darstellt. Die Radschnellwege in den Niederlanden werden aufgrund der roten Asphaltfarbe als „rote Teppiche“ bezeichnet. Diese bieten in einem Zweirichtungsradverkehr mit einer Breite von 4 bis 4,5 m ausreichend Platz zum Überholen und sicherem Begegnen bei höherer Fahrgeschwindigkeit. Die Infrastruktur kann beliebig ausgebaut werden, wie z.B. durch Rastplätze, Beleuchtung oder einer „grüne Welle“-Schaltung. Doch wichtiger als die Überlegungen bis ins letzte Detail, ist das ein Anfang, politisch gewollt und dieser durch finanzielle Sicherheit in die Tat umgesetzt wird. In den Niederlanden wird je nach Ausstattung mit einer Investitionssumme von 0,5 bis 2 Mio. Euro Baukosten je Kilometer Radschnellweg inklusive Beschilderung und Beleuchtung gerechnet. Erste Pilotprojekte findet man in der Region Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, wo durch drei unterschiedliche Projekte Städte und Ortsteile mit den Zentren verbunden werden. Ein ehrgeiziges Vorhaben steht auch in Nordrhein-Westfalen in den Startlöchern.

### Radschnellweg Ruhr – ein Zukunftsprojekt?

Das Ruhrgebiet verfügt derzeit über ein 700 km langes regionales Radwegenetz, das einen hochverdichteten Siedlungsbereich von sieben Großstädten verbindet. In diesem so begrenzten Bereich findet man vier Oberzentren, vier Universitäten und mehrere Fachhochschulen. Hier leben über eine Millionen Menschen, die täglich für sie wichtige Alltags- und Freizeitziele oder auch Einkaufszentren ansteuern. Hinzu kommen rund 430.000 Arbeitsplätze, die nicht nur von den genannten Bewohnern, sondern von einer erheblichen Pendlerzahl aus dem Umfeld aufgesucht werden.

Bei dem Projekt „Rheinische Bahn“ handelt es sich um eine alte Güterbahntrasse von Essen nach Duisburg von 21 km Länge, die zu einem kombinierten Rad- und

Wanderweg ausgebaut werden soll. Geplant ist ein kreuzungsfreier Radweg vom Rhein bis zur Universität Essen, von dem der erste Abschnitt in Essen auf einer Länge von 5 km bereits realisiert ist.

Ziel ist es aus diesem noch kleinen Projekt einen Radschnellweg Ruhr zu entwickeln, der in einer direkten, geradlinigen und separaten Trasse die Großstädte des Ruhrgebietes miteinander verbindet. Hierbei sollen bestehende innerstädtische Radwegenetze als Zubringer an den Radschnellweg angebunden werden. Um einen wirklichen Fahrkomfort für die Überwindung auch größerer Fahrstrecken erreichen zu können, wird von einer erforderlichen Breite von vier bis fünf Metern ausgegangen. Die Strecke soll über zwei Fahrrichtungen verfügen, die durch einen Mittelstreifen getrennt werden. Als Belag wird ein Asphalt präferiert. Winterdienst und ausreichende Beleuchtung steigern die Qualität weiter. Bei der Planung soll möglichst auf eine kreuzungsfreie Streckenführung geachtet werden.

Primäres Ziel ist es die Reisegeschwindigkeit und den Komfort auf dieser Strecke durch direkte Linienführung zu verbessern und damit die Attraktivität dieser Mobilitätsalternative zum Auto aufzuzeigen. Zur Verdeutlichung folgendes Beispiel:

Die normale Fahrzeit mit dem Fahrrad von der TU Dortmund zum Hauptbahnhof Bochum beträgt derzeit 70 Minuten. Geht man von einem Einsatz eines Elektrofahrrades mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 - 25 km/h und einer direkteren kreuzungsfreien Trassenführung aus, so verkürzt sich die Fahrzeit auf 36 Minuten, also auf rund die Hälfte.

Durch den Bau des ersten Abschnittes in Essen ist der Anfang gemacht. Erste Trassenvarianten sind bereits erarbeitet. Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat Ende 2011 die Förderung durch das nationale Radverkehrsprogramm beantragt. Die Förderung der Machbarkeitsstudie wurde vom Bundesverkehrsministerium in Aussicht gestellt. Bei dieser Machbarkeitsstudie sollen die Infrastrukturanforderungen konkretisiert und städtebauliche Lösungen gefunden werden. Darüber hinaus geht es um die Planung von Trassenvarianten und mögliche Anbindungen an das bestehende Radverkehrsnetz im Ruhrgebiet. Schließlich stehen Finanzierung und ein Corporate Design auf dem Aufgabenzettel der Machbarkeitsstudie. Der Radschnellweg Ruhr fand bereits Eingang in den Koalitionsvertrag 2012 der Landesregierung NRW. Hiernach ist es Ziel in jeder Region des Landes mindestens einen Radschnellweg zu realisieren.

**Separate Trassen die  
Großstädte  
miteinander verbindet**

**Reisegeschwindigkeit  
und Komfort**

*Eine sehr gefährliche  
Situation für Fahrradfahrer*



## Mobilitätsansprüche und Radfahren von Senioren

Die Überwindung kurzer Distanzen ist gerade bei Senioren gefragt, die ihren Wohnort an den Rand der Stadt verlegt haben. In dem Lebensabschnitt nach der Berufstätigkeit wird oft das Fahrrad als Fortbewegungsmittel wiederentdeckt. Die langen Fahrstrecken zu den Arbeitsstätten sind oft mit erhöhtem zeitlichem Druck verbunden gewesen. Nun geht es um die täglichen Einkäufe, den Arztbesuch, um die Wahrnehmung kultureller Angebote und der Freizeitgestaltung.

Prognosen zu Folge steigt der Anteil der über 65-jährigen von derzeit 19 % in Deutschland bis 2020 auf über 25 %. Das heißt umgerechnet sind dann knapp 22 Mio. Menschen älter als 65 Jahre alt. Darüber hinaus steigt die Zahl der Hochbetagten, also der Gruppe Menschen über 80 Jahre. Selbst wenn in diesem Alter die Mobilität aus körperlichen Gründen wieder abnimmt, verbleibt doch zumindest ein sehr aktiver Lebensabschnitt zwischen dem 65. und 80. Lebensjahr. Diese These wird durch die Statistik in Bezug auf das Auto gestützt. Aktuell besitzen über 70 % der über 65-jährigen einen Führerschein und drei Viertel ein Fahrrad. Die Abgabe seines Führerscheines wird meist erst jenseits der 80 in Erwägung gezogen, das bedeutet, dass die Senioren sich in diesem Alter noch fit genug für die Teilnahme am täglichen Straßenverkehr fühlen.

**Abgabe seines  
Führerscheines**

**Bewegungs-  
programm für  
Senioren**



**Nahmobilität**

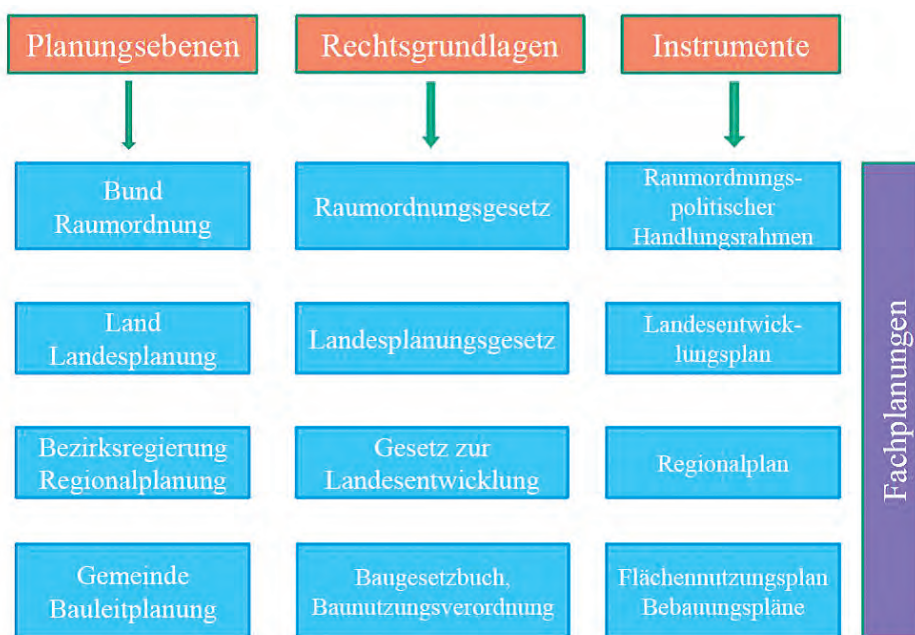
Radfahren gehört hierbei zum Bewegungsprogramm für Senioren und ersetzt damit die bisherige körperliche Belastung des Berufsalltags. Eine regelmäßige Ausübung des Radfahrens führt zu einem verbesserten Gleichgewichtssinn, gestärkten Muskeln, verhindert Gelenkschwellungen, reduziert die Gefahr an Herzkrankheiten und sorgt für ein ausgeglichenes Schlafverhalten. Medizinische Untersuchungen belegen, dass eine Stunde Radfahren pro Woche die Lebenserwartung einer 50-jährigen Person um bis zu fünf Jahre verlängern kann.

Mit dem zunehmenden Alter wächst aber die Angst vor einer Teilnahme am Straßenverkehr. Die Übersicht im Straßenverkehr und das Reaktionsvermögen lassen nach, so dass unübersichtliche Situationen zu Schwierigkeiten oder Unfällen führen können. Insbesondere das Fehlen von Radwegen, das Linksabbiegen, Einbahnstraßen oder Kreisverkehre verunsichern gerade Senioren im Straßenverkehr. Hinzu kommen glatte oder rutschige Verkehrswege aufgrund von Abnutzung oder Witterung.

Der Abschied aus dem Berufsleben ist nicht nur ein deutlicher Schnitt im Leben eines jeden Menschen, sondern bietet auch die Möglichkeit über neue Mobilitätsvarianten gerade im Bereich der Nahmobilität nachzudenken. Hier müssen Senioren für neue Möglichkeiten insbesondere durch Werbekampagnen sensibilisiert werden, um zu einer Veränderung des Modal Split im Bereich des städtischen Verkehrs zu gelangen.

### Planungsebenen

Nachdem die Mobilitätsprobleme im ländlichen und städtischen Raum dargestellt wurden, steht nun die Frage im Vordergrund, wo ich als Kommunalpolitiker/in Einfluss auf die weitere Entwicklung meiner Stadt nehmen kann, um die weitere städtebauliche Entwicklung zu lenken. Hierbei sollte einem zunächst bewusst werden, dass auf verschiedenen politischen und administrativen Ebenen Planung betrieben wird. Das Schaubild verdeutlicht die Planungsebenen, die Rechtsgrundlagen sowie Aufgaben und benennt die Instrumente mit denen auf den einzelnen Ebenen gearbeitet wird.



Auf der untersten Ebene befindet sich die kommunale Bauleitplanung. Mit den Instrumenten Flächennutzungsplan und Bebauungsplan betreibt eine Kommune seine Planung und gibt damit den Rahmen für die städtebauliche Entwicklung der nächsten Jahre und Jahrzehnte vor. Die Aufgaben und Inhalte werden im Folgenden kurz erläutert. Für einen vollständigen Überblick verweise ich auf meine Publikation „Planungsrecht – (k)ein Buch mit sieben Siegeln“, die in der Veröffentlichungsreihe des kommunalpolitischen Forums NRW im Januar 2012 erschienen ist.

Des weiteren wird in diesem Kapitel beleuchtet, wie die rechtlichen Grundlagen zu beurteilen sind, wenn kein Bebauungsplan vorhanden ist. Der sogenannte unbeplante Innenbereich ist vor allem in Innenstädten und stadtnahen Ortsquartieren zu finden, die gerade von den Senioren wieder verstärkt nachgefragt werden. Weiterhin ist die Entwicklung in den ländlichen Regionen nur nachvollziehbar, wenn man sich mit der Unterscheidung von unbeplanten Innenbereich und den sogenannten Außenbereichen befasst. Aus diesem Grund wird diese Rechtsgrundlage an dieser Stelle ebenfalls erläutert.

**Flächennutzungsplan und  
Bebauungsplan**

**Unbeplanter  
Innenbereich**

Unter der kommunalen Ebene findet man im Schaubild die Fachplanungsebene. Im vorliegenden Fall gibt es neben der kommunalen Planung weitere Verkehrs-fachpläne und Förderprogramme von Bund und Land, die ebenfalls Einfluss nehmen auf die Siedlungsentwicklung und die Nahmobilität einer Stadt oder Gemeinde. Hier werden einige Instrumente benannt, die aufgrund der Fülle aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

## **Bauleitplanung**

Der Handlungsrahmen einer Kommune ist durch das Stadtgebiet begrenzt. Jede Kommune hat unterschiedliche Ansprüche an einen so definierten Raum. Der Ausgangspunkt ist bei kleinen und großen Kommunen identisch. In jeder Gemeinde gibt es die Nachfrage nach Wohnraum, Arbeitsplätzen, Straßen, sozialen Einrichtungen sowie nach Natur und Erholung. Wie bringt man nun diese verschiedenen, teilweise im Widerspruch stehenden Erwartungen, in einer Gemeinde in Einklang? Hierauf eine gute Lösung zu finden ist die primäre Aufgabe der kommunalen Planung.

### **Kommunale Planungshoheit**

Trotz aller Vorgaben von drei übergeordneten Planungsebenen und der erforderlichen landesplanerischen Abstimmungen bleibt genügend Handlungsfreiheit der einzelnen Kommunen. Der kommunalen Verwaltung wird zwar vorgegeben, ob ein neues Wohngebiet an einer gewünschten Stelle entstehen darf oder nicht, die Ausgestaltung des Gebietes obliegt aber allein der planenden Stadt. Hierzu zählen die Anzahl und Größe der Häuser, der Bautypus, die Breite der Straßen, die Art der Nutzung sowie die Gestaltung von Plätzen, um nur einige Beispiele zu nennen. Dieser Baukasten ist reichlich gefüllt und bietet einem einerseits sehr viele Möglichkeiten, aber andererseits auch viele rechtliche Konflikte. Denn eines ist Planung und Baurecht im seltensten Fall: eindeutig.

### **Aufgaben und Inhalte eines Flächennutzungsplanes**

Genau wie der Regionalplan eine Aussage zu jedem Grundstück in einer Region trifft, übernimmt der Flächennutzungsplan (FNP) diese Aufgabe für das gesamte Gebiet einer Gemeinde. An diesem Plan kann jeder Bürger ablesen, was die Stadtplaner mit seinem Grundstück in den nächsten 10-20 Jahren beabsichtigen, wo sich Änderungen ergeben und wer davon betroffen sein wird. Der Flächennutzungsplan gibt einen planungsrechtlichen Ausblick in die Zukunft einer Stadt. Es ist eine für die Gemeinde verbindliche Zielvereinbarung ohne rechtliche Bindungswirkung für den einzelnen Bürger, d.h. der betroffene Bürger kann nicht auf eine Realisierung einer planungsrechtlichen Änderung drängen.

Natürlich ist es finanziell reizvoll, wenn eine Ackerfläche in einem neuen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche ausgewiesen wird. Hatte ein Acker bisher einen Wert von zwei bis drei Euro je Quadratmeter, so steigt der Wert einer Ackerlandfläche durch die Ausweisung auf ca. 50,- Euro den Quadratmeter. Solange keine verbindliche Bauleitplanung erstellt wird, bleibt weiterhin die Ackerflächennutzung bestehen. Bei einem tatsächlich baureifen Grundstück steigt der Wert je nach Lage und Region noch mal beträchtlich. Werte von 100,- Euro im ländlichen

Raum bis zu 500,- Euro in den Großstädten sind realistisch. Als Orientierungshilfe dient die Bodenrichtwertkarte einer Gemeinde, an der der Bürger den tatsächlichen Wert eines Grundstücks ablesen kann.

Dabei muss es nicht immer eine Wohnbaufläche oder eine Gewerbegebietsfläche sein. Bereits der in einem Flächennutzungsplan angezeigte Bedarf an einer Fläche für eine neue Umgehungsstraße, die Erweiterung eines Sportplatzes oder eines Friedhofs können zu einer Wertsteigerung eines Grundstücks führen. Nicht zu vergessen sind die zahlreichen Standorte für Windenergieanlagen, die in den letzten zehn Jahren einige Grundstückseigentümer finanziell nutzen konnten. Grundlage für den wirtschaftlichen Gewinn war in allen Gemeinden die Änderung des städtischen Flächennutzungsplanes. Gerade die Intensivierung der regenerativen Energien wird in den nächsten Jahren zu weiteren Diskussionen um Änderungen der rechtsgültigen Flächennutzungspläne führen.

Sie sehen, dass ein Flächennutzungsplan auch dann sehr aktuell diskutiert werden kann, wenn er eigentlich schon sehr alt ist. Viele Flächennutzungspläne sind aus dem Beginn der 80er Jahre und haben ihren eigentlichen Planungshorizont von 10-15 Jahren längst überschritten. Durch Änderungsverfahren können aber neue Themen immer wieder eingebracht werden. Für die Änderungsverfahren sind wieder landesplanerische Abstimmungen mit der Bezirksregierung erforderlich.

### **Die verbindliche Bauleitplanung**

Das Baugesetzbuch beginnt mit dem Grundsatz der Bauleitplanung, der besagt, dass es Aufgabe der Bauleitplanung ist, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke vorzubereiten und zu leiten. Hieraus resultiert einerseits die Aufgabe der Stadtplanung für die Zukunft einer Gemeinde zu planen und andererseits die gegenwärtige Situation dort zu lenken und zu führen, wo ein Bedarf besteht.

Demnach ist ein Bebauungsplan aufzustellen, wenn es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Diese Erforderlichkeit kann sich aus verschiedenen Punkten ergeben. Häufig führen Interessenkonflikte unterschiedlicher Nutzungsansprüche an einen Teil des Gemeindegebietes zu einem Planerfordernis, z.B. wenn eine Wohnbebauung näher an einen Gewerbebetrieb heranrückt und es hierdurch zu Spannungen (Lärm, Gerüche) kommt, die ohne eine eindeutige Regelung nicht gelöst werden können. Weiterhin bekannt sind jedem unerwünschte städtebauliche Tendenzen, die durch Leerstände in der Innenstadt oder Vernachlässigung von Wohnsubstanz hervorgerufen werden. Weiterhin gibt es das klassische Gebiet der Siedlungserweiterung, d.h. es gibt eine erhöhte Nachfrage nach Baugrundstücken z.B. für junge Familien oder für ansiedlungswillige Gewerbe- und Industriebetriebe. Dabei drängen gerade diese Siedlungserweiterungen in den Außenbereich, also in die Flächen, die als Flächen für die Landwirtschaft oder Forstwirtschaft bisher eine ganz andere Funktion wahrgenommen haben. Mit einer Inanspruchnahme verliert eine Stadt ökologische Werte und Funktionen, die dann durch eine weitere Planung ausgeglichen werden müssen.

Auf der untersten Stufe der Bauleitplanung findet man die verbindlichen Bauleitpläne. Dieser Bereich ist für den Bürger die wichtigste Planungsebene, da durch Satzungsbeschluss des Rates Baurecht geschaffen wird, an das sich jeder Bürger

**Bodenrichtwertkarte**

**Regenerative Energien**

**Planungshorizont**

**Grundsatz der  
Bauleitplanung**

**Interessenkonflikte  
unterschiedlicher  
Nutzungsansprüche**

## Verbindliche Planung

einer Gemeinde zu halten hat. Verbindliche Bauleitpläne sind rechtsgültige Satzungen und Verstöße gegen dieses geltende Recht können finanziell geahndet werden. Die Festsetzungen in einem solchen Plan greifen konkret in die Werte eines Grundstückbesitzes ein. Das kann einen Eigentümer mal freuen, das kann ihn aber auch verärgern, wenn Grundstücke an Wert verlieren. Aus diesem Grunde liegt die Betonung hier eindeutig auf verbindliche Planung.

## Vorhabensbezogenen Bebauungsplan

### Der Vorhaben- und Erschließungsplan

Zu Beginn werden die unterschiedlichen Begrifflichkeiten geklärt, da diese oft fehlerhaft benutzt werden. Ein Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) besteht aus zwei Teilen, nämlich aus einem Planwerk, dem sogenannten vorhabensbezogenen Bebauungsplan und aus einer schriftlichen Vereinbarung über die Durchführung des Vorhabens und der Erschließung (Durchführungsvertrag). Nur beide Teile zusammen ergeben den Vorhaben- und Erschließungsplan.

Nähert man sich diesem Plan weiter vom Namen her, werden die Unterschiede zum herkömmlichen Bebauungsplan sehr schnell deutlich. Während der Bebauungsplan in der Verwaltung durch das Planungsamt erarbeitet wird, besteht nun erstmalig ein vertraglicher Handlungsbedarf, da Arbeitsleistungen von einem außen stehenden Dritten vorgenommen werden. Dabei beziehen sich diese Leistungen nicht nur auf die Erstellung des Bebauungsplanes, sondern auch auf die Durchführung des gesamten Vorhabens inklusive Erschließung.

## Vorhabensträger

Hierbei sind alle Eventualitäten zu klären, die in einer solchen Planungs- und Umsetzungsphase eintreten könnten. Dazu gehören auch Planspiele zum finanziellen Scheitern eines Projektes. Aus diesem Grunde ist es wichtig im Vorfeld zu prüfen, ob der Vorhabensträger, der das Vorhaben beantragt, zu allen besprochenen und im Vertrag dargelegten Maßnahmen bereit und auch unter Tragung der Planungs- und Erschließungskosten in der Lage ist, das Vorhaben in vorgegebener Frist durchzuführen. Erst wenn diese Prüfung durch die Verwaltung zu einem positiven Ergebnis führt, entscheidet der Rat der Gemeinde über die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens durch einen Aufstellungsbeschluss.

## Aufstellungsbeschluss

Weiterhin ist der Begriff Vorhaben zu klären. Ein herkömmlicher Bebauungsplan stellt ein planerisches, in die Zukunft gerichtetes Angebot für die weitere Siedlungsentwicklung einer Gemeinde dar. Bei einem vorhabensbezogenen Bebauungsplan steht ein bereits bekanntes und entwickeltes Vorhaben im Vordergrund. In einem sehr frühen Stadium der Planung, oft schon zum Aufstellungsbeschluss, wird bereits die vollständige Planung mit allen Bauantragszeichnungen dem Rat

vorgelegt. Dadurch hat das entscheidende Gremium die Möglichkeit konkret ihre Zustimmung oder Ablehnung vorzubringen. Während bei einem herkömmlichen Bebauungsplan niemand weiß, wie sich ein Baugebiet entwickelt oder ob alle planerischen Vorstellungen umgesetzt werden, kennt das Ratsmitglied beim V+E-Plan alle Planungen bis ins Detail. In der Regel kann er/sie davon ausgehen, dass dieses Projekt dann wie vorgestellt in die Tat umgesetzt wird und damit Befreiungen oder Abweichungen nicht zugelassen werden. Die Erfahrung der Praxis zeigt leider, dass dieses Ideal gerade aus finanziellen Gründen nicht immer eintritt.



Da sich der Bebauungsplan nur auf das Vorhaben bezieht, wird er folgerichtig vorhabenbezogener Bebauungsplan genannt. Der Vorhabensträger erarbeitet diesen Plan nun selbst oder bedient sich eines qualifizierten Planungs- oder Architekturbüros. Es ist seine Aufgabe die Planung in den politischen Gremien zu vertreten. Das Planungsamt der Gemeinde begleitet das Verfahren, d.h. alle erforderlichen und rechtlich vorgeschriebenen Arbeitsschritte werden als Sitzungsvorlage von ihm erarbeitet und durchgeführt.

Durch die Arbeitsteilung bindet ein solcher Bauleitplan weniger Arbeitskraft in den Rathäusern. Hierbei darf aber nicht die Erwartung entstehen, dass das externe Büro die Arbeit vollständig übernimmt und der Personalbedarf reduziert werden kann. Das Instrument wird gerne in Anspruch genommen, wenn gerade durch personelle Engpässe eine zügige Bearbeitung eines Bebauungsplanes nicht zugesichert werden kann. Die Arbeitsergebnisse sind nach anfänglichen Schwierigkeiten bei den Planungs- und Architekturbüros zunehmend besser geworden. Trotzdem kommt kaum ein Büro ohne die fachliche Beratung des Planungsamtes der Gemeinde aus.

Der Wechsel des Vorhabensträgers bedarf immer der Zustimmung der Gemeinde. Wie bereits dargelegt, wird die Zuverlässigkeit und Bonität des Vorhabensträgers geprüft. Um den Einsatz von „Stroh Männern“ zu verhindern, ist diese Prüfung erneut durchzuführen, wenn ein Vorhabensträger sein Vorhaben weitergeben möchte.

Wird das Vorhaben nicht innerhalb festgelegter Frist fertiggestellt, soll nach der aktuellen Rechtslage der Bebauungsplan aufgehoben werden. Gut ist hierbei für die Gemeinde, dass der Vorhabensträger keine Ersatzansprüche gegen die Gemeinde geltend machen kann. Allerdings entsteht für die Gemeinde ein Problem, wenn ein Vorhaben während der Bauphase vom Vorhabensträger aufgegeben wird. Findet man nicht umgehend einen Interessenten, droht am Ende eine Bau ruine, die das Stadtbild sicherlich nicht verschönert.

### **Der unbeplante Innenbereich**

Schaut man sich eine Übersichtskarte an, auf der alle Bebauungspläne einer Stadt eingetragen sind, so stellt man fest, dass nur ein kleiner Teil des Stadtgebietes durch Bebauungspläne überplant ist. Somit muss es für alle anderen Flächen eine planerische Lösung ohne Bebauungsplan geben, da auch in diesen Bereichen immer wieder gebaut wird. Man unterscheidet hierbei den unbeplanten Innenbereich vom Außenbereich. Die Abgrenzung zwischen beiden Planungskategorien und damit Rechtsgrundlagen ist nicht immer einfach. Zum besseren Verständnis sollen deshalb ein paar wenige Inhalte an dieser Stelle aufgeführt werden.

Die klassischen Bebauungspläne, wie man sie heute kennt, gibt es erst seit den 1960er Jahren, da die Rechtsgrundlagen erst in diesem Jahrzehnt geschaffen wurden. Nach dem Krieg stand der Wiederaufbau im Vordergrund und weniger die gezielte Stadtplanung. Aus diesem Grund gibt es in vielen Innenstädten deshalb keine Bebauungspläne, sondern bebaute Flächen die in einem Zusammenhang bebaut und nicht geplant wurden. In den letzten Jahrzehnten hat man immer wieder versucht für die Innenstädte nachträgliche Bebauungspläne zu erstellen,

**Personalbedarf**

**Keine Ersatzansprüche**

**Planerische Lösung  
ohne Bebauungsplan**

## **Vielfältige Bebauung und Nutzung**

was aber gerade aufgrund der vielfältigen Bebauung und Nutzung kaum möglich ist. Nirgendwo anders findet man eingeschossige neben viergeschossigen Gebäuden, reine Wohngebäude neben Kaufhäusern.

Eine bauliche Veränderung in so einem räumlichen Gebiet unterliegt dem sogenannten Einfügungsgebot, d.h. eine bauliche Veränderung muss sich von der Art und dem Maß der Bebauung sowie von der Nutzung in die bereits bestehende Bebauung einfügen. Um sich hierzu ein Urteil erlauben zu können, überprüft die Kommune, wie die Bebauung in der näheren Umgebung des beantragten Objektes aussieht. Wie viele Geschosse haben die Gebäude, welche Dachform, was für Nutzungen befinden sich in den Gebäuden oder wie viel Fläche vom Grundstück ist bereits bebaut?

## **Baunutzungsverordnung**

Mit entscheidend ist der Gebietscharakter, also die Einschätzung darüber, ob ich mich in einem Wohngebiet, Mischgebiet oder Gewerbegebiet befinde. In der Baunutzungsverordnung kann jeder Bürger nachvollziehen, welche Nutzungen in welchem Gebiet zulässig sind und welche gerade nicht. Außerdem gibt es in weiteren Gesetzen Aussagen dazu, wie viel Lärm man in welchem Gebiet zu erdulden hat. Hiernach besteht in einem Einfamilienhausgebiet in einem Vorort ein höherer Schutzanspruch als in einem Wohn- und Geschäftshaus in der Fußgängerzone. Solche rechtlichen Überlegungen sind für jeden Bürger bei der Wahl seines Wohnortes wichtig. Entspricht die Eigenart der näheren Umgebung meinem Bauvorhaben erhalte ich grünes Licht für eine Bebauung oder Nutzungsänderung.

## **Umgebungsrahmen**

Wenn man sich die Innenstädte mit ihren vielfältigen Nutzungen ansieht, wird jedem klar, dass ein Einfügen oder Nichteinfügen eine schwierige und immer subjektive Entscheidung ist. Das Grundsatzurteil aus dem Jahre 1978 hilft bei der Entscheidungsfindung leider nicht viel weiter. Hiernach kann der Umgebungsrahmen enger gefasst werden, je einheitlicher die zu beachtende Umgebung ist. Habe ich also eine einheitliche Bebauung mit einheitlicher Nutzung, bedarf es nicht einer Überprüfung von weiteren Straßen oder Quartieren. Das bedeutet aber im Umkehrschluss auch, dass bei einer inhomogenen Siedlungsstruktur, der zu beurteilende Bereich unbestimmt groß sein darf. Allein die richtige Abgrenzung zu finden, ist eine schwierige Entscheidung, da diese bereits gerichtlichen Überprüfungen standhalten muss.

## **bodenrechtliche Spannungen**

Weiterhin besagt das Urteil, dass sich ein Vorhaben einfügt, wenn es sich in jeder Hinsicht an den vorgegebenen Rahmen der Umgebung hält. Ein Bauvorhaben gilt als rücksichtslos gegenüber der in der Nähe vorhandenen Bebauung, wenn es bodenrechtliche Spannungen auslöst, das heißt, wenn sich die Eigentümer der benachbarten Bebauung von dem Bauvorhaben beeinträchtigt vorkommen. Zu dieser Auffassung kommen Nachbarn, wenn sie eine bestimmte Bebauung oder Nutzung nicht in der Nähe ihres Eigentums haben wollen. Schnell ist von wirtschaftlichen Nachteilen oder dergleichen die Rede. Ohne an dieser Stelle ins Detail zu gehen, sollte einfach deutlich werden, dass die Beurteilung in unbeplanten Innenbereich für jeden Beteiligten schwierig ist und deshalb gut begründet sein sollte.

Um den Entscheidungsträgern eine Hilfestellung zu geben, können die Kommunen Satzungen erlassen, die die Grenzen für im Zusammenhang bebaute Ortsteile

festlegen. Solche Satzungen umgrenzen einfach die Bereiche, die zusammen gehören, so dass es keiner Diskussion mehr bedarf, was zu einem Innenbereich gehört und was nicht. Aus diesem Grunde nennt man solche Satzungen auch Klarstellungssatzungen. Voraussetzung für eine solche Satzung ist, dass hierdurch eine geordnete städtebauliche Entwicklung entsteht. Der Verfahrensablauf entspricht dem eines Bauleitplanverfahrens.

### Der Außenbereich

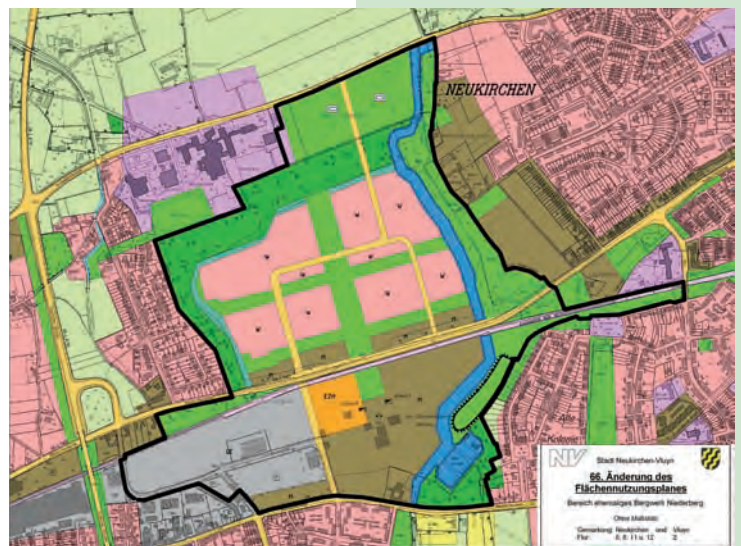
Liegen die Flächen außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile, so gilt ein grundsätzliches Bauverbot. Der §35 BauGB regelt die Ausnahmen für eine geringe Bebauung im Außenbereich. So sind nach dem Absatz 1 dieses Paragraphen privilegierte Vorhaben wie landwirtschaftliche und gartenbauliche Betriebe, Einrichtungen für die öffentliche Versorgung (Gas, Strom etc.), Windenergie- oder Biomasseanlagen zulässig. Darüber hinaus können sonstige Vorhaben im Einzelfall zugelassen werden, wenn öffentliche Belange nicht beeinträchtigt sind.

Eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange liegt vor, wenn das Bauvorhaben den Festsetzungen des Flächennutzungsplanes widerspricht. Ferner sind z.B. Fachpläne wie der Landschaftsplan oder Angaben zum Hochwasserschutz zu berücksichtigen. Bei einigen Bauvorhaben wie z. B. die Änderung der bisherigen Nutzung eines Gebäudes oder die Neuerrichtung eines gleichartigen Wohngebäudes an gleicher Stelle oder die Erweiterung eines Wohngebäudes zu einer zweiten Wohneinheit sind grundsätzlich zulässig, da in diesen Fällen davon ausgegangen wird, dass keine Beeinträchtigung vorliegt. Um das Thema Beeinträchtigung für größere Bereiche im Vorfeld eines Bauantrages zu klären, können für Wohnbebauungen, die bereits ein gewisses Siedlungsgewicht darstellen, eine Außenbereichssatzung beschlossen werden. Hierbei ist es wichtig, dass diese Gebiete nicht überwiegend landwirtschaftlich geprägt sind. Die Voraussetzung für eine solche Satzung ist wiederum, dass eine geordnete städtebauliche Entwicklung erreicht wird. Der Verfahrensablauf entspricht auch hier wieder dem eines Bauleitplanverfahrens.

Innen- und Außenbereich können selten klar voneinander getrennt werden. Deshalb ist immer im Einzelfall zu prüfen, ob das beantragte Bauvorhaben den Außenbereich beeinträchtigt, ob es sich um eine Baulücke handelt oder eine unkontrollierte Bebauung hervorgerufen wird, die zu einer weiteren Zersiedelung der Landschaft führen könnte. Diese Parameter sind bei Wohnprojekten im ländlichen Raum anzuführen. Gerade die Ortslagen ohne Geschäfte, Schulen oder medizinischer Versorgung sind ohne konkrete Bebauungspläne entstanden. Hier ist bei jedem Bauvorhaben die Abgrenzungsfrage zwischen Innenbereich und nicht bebaubaren Außenbereich zu stellen. Diese planungsrechtliche Beurteilung kann trotz aller gesellschaftlichen sinnvollen Maßnahmen nicht umgangen werden.

## Klarstellungssatzungen

## Landwirtschaftliche und gartenbauliche Betriebe



## Außenbereichssatzung

## Abgrenzungsfrage

## Orientierungsrahmen

## Auswirkungen der Energiewende



## Nicht motorisierte (Fort-)Bewegungsarten

### Nahmobilitätsbezogene Fachpläne

Für jeden Bereich gibt es neben der umfassenden Bauleitplanung und der kommunalen Planungshoheit eine Fachplanung, die teilweise die kommunale Planung ergänzen, aber auch teilweise weit über die Stadt- und Gemeindegrenzen hinausgehen. Während sich der Rat einer Stadt vornehmlich um die eigenen Belange kümmert, sind hier Ansätze zu finden, die für eine ganze Region, Land oder Bund gelten. Oft sind diese Fachpläne mehr ein Orientierungsrahmen, eine Zielvorgabe oder eine Finanzierungsgrundlage. Im Folgenden werden einige Beispiele genannt, die derzeit im Bereich der Nahmobilität verstärkt diskutiert werden.

#### Bundesverkehrswegeplan 2015

Die aktuelle Fassung des Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wird derzeit vom Bundesministerium für Verkehr überarbeitet und soll in seiner überarbeiteten Fassung ab 2015 wirken. Die Änderungen wurden erforderlich um verschärfte Klimaschutzziele, Maßnahmen zur Klimafolgenbewältigung und zur Lärm- und Schadstoffentlastung im Plan umzusetzen. Die Auswirkungen der Energiewende und der grundsätzlichen politischen Ausrichtung nach Fukushima 2011 finden also auch hier ihren Niederschlag. Ziel des Bundesverkehrswegeplanes 2015 ist eine dauerhafte umweltgerechte Mobilität. Das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) hat mit einem wissenschaftlichen Gutachten die Grundkonzeption einer nachhaltigen Bundesverkehrswegeplanung erstellt, die bald in eine konkrete Planerarbeitung mündet.

#### Aktionsplan Nahmobilität

Das Land NRW hat im Jahr 1999 den „Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW“ aufgelegt. In diesem Aktionsplan wurden das Leitbild, die Potenziale, die Förderstrategie „Radverkehr als System“ sowie die Ziele und Bausteine der Radverkehrsförderung dargestellt. Man ist sich einig, dass die Umsetzung vieler Ziele wie Radroutenplaner, das Programm „100 Radstationen in NRW“ oder die landesweite Ausschilderung des Radverkehrsnetzes gelungen ist.

Ab 2012 erfolgt nun die Fortschreibung durch einen neuen Aktionsplan, der jedoch in einer inhaltlich und programmatisch deutlich erweiterten Fassung erstellt wird. Während der erste Aktionsplan ausschließlich auf die Belange des Radverkehrs fokussiert war, werden jetzt mit dem Konzept „Nahmobilität“ auch die Ansprüche anderer, nicht motorisierter (Fort-)Bewegungsarten (Fuß-, Rollstuhl-, Rollatorverkehr) in den Handlungsrahmen mit einbezogen. Die Senioren finden hiermit mehr Berücksichtigung in der Planung als bei dem Vorgängermodell.

Das Thema Nahmobilität befasst sich dabei mit den Fragen einer teilhabenden Mobilität, in der es darum geht, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, zu denen auch viele ältere Menschen gehören, unabhängig von Auto und ÖPNV möglichst bis ins hohe Alter mit dem Rad, Rollator, Rollstuhl oder zu Fuß mobil sein können.

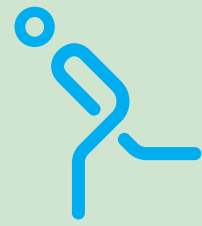
#### Koalitionsvertrag NRW 2012

Aussagen in einem Koalitionsvertrag sind natürlich keine Fachpläne. Trotzdem zeigen sie aufgrund der Aktualität, welche Themen derzeit im Gespräch sind und für wichtig erachtet werden. Das Thema Mobilität ist gegenüber früheren Koalitionsverträgen deutlich in den Handlungsmittelpunkt gerückt.

Natürlich steht Auto- und Wirtschaftsverkehr weiterhin im Mittelpunkt. Die Sanierung von Straßen und Brücken wird in den nächsten Jahren ein Großteil der Finanzmittel ausschöpfen. Es gibt aber auch Absichten für Maßnahmen in den anderen Verkehrsbereichen, wie z.B. die Einrichtung einer Zukunftskommission für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Die Kommission soll bis Mitte 2013 die Voraussetzungen für eine sachgerechte Finanzierung ermitteln. Ein folgendes Gesetz soll die Finanzierung transparenter darstellen einschließlich der bedarfsgerechten Verteilung der Regionalisierungsmittel.

Im Bereich der Siedlungsentwicklung wurde die Notwendigkeit von Veränderungen aufgrund des demografischen Wandels erkannt und deshalb die Entwicklung von Quartierskonzepten, die die Versorgungssicherheit im Wohnumfeld gewährleisten, gefördert. Die Umgestaltung der Wohnquartiere soll an den Bedürfnissen von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen ausgerichtet werden.

Die nächsten Jahre werden zeigen, was sich in diesem Bereich der Siedlungsentwicklung und Nahmobilität tatsächlich bewegt. Gründe zum Handeln gibt es genug und der Anfang ist gemacht, wie die Beispiele im folgenden Kapitel zeigen.



## Quartierskonzepte



## **KAPITEL 5**

# **Altersgerechte Quartiersentwicklung muss kommen**

**Investitionsbedarf in  
einen altengerechten  
Umbau der Infrastruktur**

Die Alterung der Bevölkerung stellt neue Anforderungen an die Infrastrukturen der kommunalen Daseinsvorsorge, insbesondere an die baulichen Anlagen, die Lage in einer Stadt, die Erreichbarkeit wichtiger Versorgungseinrichtungen und die Mobilität trotz altersbedingter Einschränkung. Ältere Menschen sind die einzig wachsende Bevölkerungsgruppe. Ziel ist die Befriedigung spezieller seniorengerechter Bedürfnisse um die Teilhabe älterer Menschen am alltäglichen Leben zu sichern. Das Deutsche Institut für Urbanistik hat eine Studie zum Investitionsbedarf in einen altengerechten Umbau der Infrastruktur durchgeführt. Zentrales Ergebnis ist, dass der größte Investitionsbedarf bei Wohngebäuden, Straßen und dem Öffentlichen Personennahverkehr besteht. Es werden Förderprogramme benötigt, die Infrastrukturen integrativ als Lebensumfeld älterer Menschen begreifen.

Im Folgenden werden positive Planungen und Umsetzungen aus der Praxis vorgestellt, die diese Vorgabe bereits in der Planung und auch in der Umsetzung berücksichtigt haben. Es handelt sich hierbei zumeist um Beispiele aus den Städten Hamminkeln und Wesel, die bereits im Kapitel 2 und 3 vorgestellt worden sind.

## **Projekt InGe – ein Wohnbeispiel im ländlichen Raum mit Zukunft**

**InGe – in Gemeinschaft  
leben und wohnen  
am Niederrhein**

Die Abkürzung mit dem Frauenvornamen Inge steht für einen sehr engagierten Verein. Die Gleichstellungsbeauftragten der Städte Wesel und Hamminkeln haben gemeinsam mit anderen Männern und Frauen den Verein „InGe – in Gemeinschaft leben und wohnen am Niederrhein“ gegründet. Der Verein will Menschen eine Plattform bieten, die sich für gemeinschaftliches Wohnen interessieren. Im Mittelpunkt des Vereins steht die Erkenntnis, dass wir alle immer älter, aber weniger werden und damit die Zahl der Einpersonenhaushalte steigt. Der Verein stellte sich bei seiner Gründung die Fragen:

- ▷ Welche Wohnmöglichkeiten gibt es jenseits von Altenheim, Seniorenwohnung und betreutem Wohnen?
- ▷ Wo und wie finde ich Menschen, von denen ich mir vorstellen kann, mit ihnen zusammen zu leben?
- ▷ Wie vermeide ich es, zu vereinsamen?
- ▷ Wer kann mich unterstützen, wenn es mir nicht gut geht?
- ▷ Mit wem kann ich gemeinsamen Interessen nachgehen?

**Wohnform des  
gemeinschaftlichen  
Wohnens**

Die Lösung wird vom Verein in der Wohnform des gemeinschaftlichen Wohnens angeboten, da man der Überzeugung ist, dass diese Wohnform eine Menge Chancen für seine Bewohner bietet.

Immer mehr Menschen leben allein oder in einem kleinen Familienverbund. Die Angst vor der Vereinsamung betrifft vor allem alleinstehende Menschen, die das Rentenalter erreicht haben und nun einen neuen Sinn in ihrem Leben suchen. Der

Wunsch nach einem generationsübergreifenden Miteinander, in das sich jeder einbringen kann und sich gegenseitig hilft, kann zu diesem Lebenszeitpunkt größer werden. InGe bietet den Interessierten die Möglichkeit, sich regelmäßig in Gesprächsrunden mit Anderen auszutauschen, um so die Grundlage für ein Miteinander-Wohnen zu schaffen. Angesprochen sind dabei ausdrücklich alle Altersgruppen, egal ob Alleinstehende, Ehepaare, Alleinerziehende oder Familien.

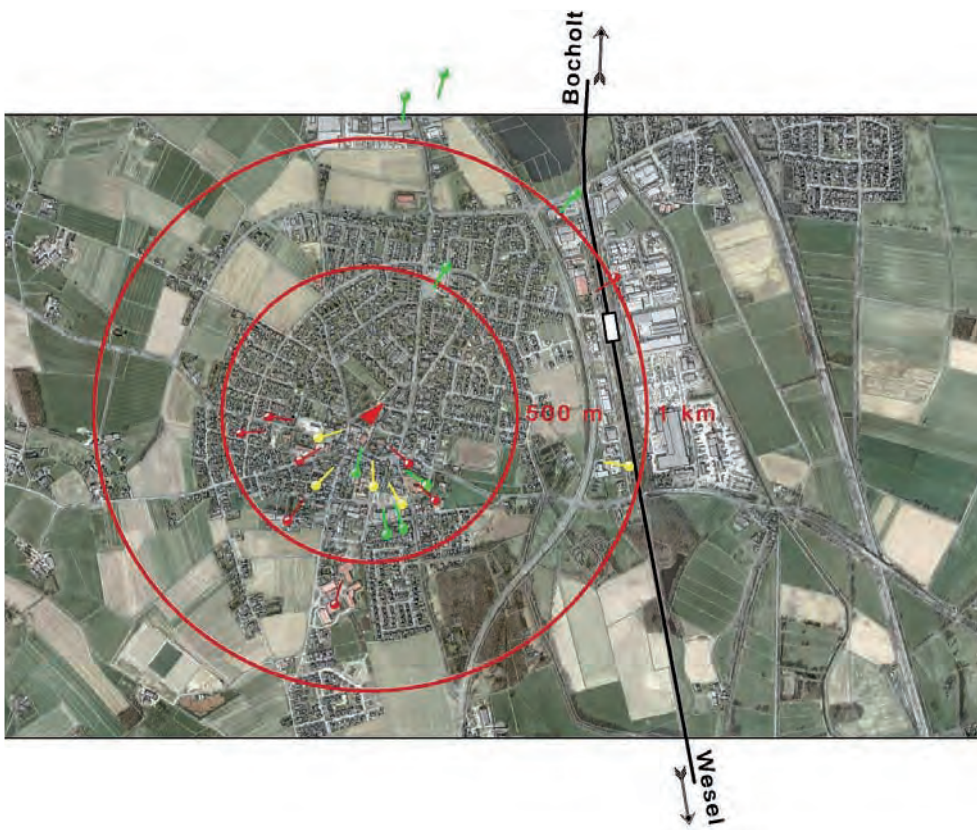
InGe bietet neben dem Austausch in regelmäßigen Abständen Informationsveranstaltungen rund um das Thema „Gemeinschaftliches Wohnen“ an. Ziel des Vereins ist es zusammen mit interessierten Menschen Wohnprojekte zu entwickeln, das gemeinschaftliche Leben zu fördern und so ein Miteinander für Jung und Alt, Familien und Alleinstehende zu ermöglichen. Auf diese Weise will InGe neben der zunehmenden Vereinsamung der Menschen auch der Entfremdung der Generationen in unserer Gesellschaft entgegenwirken.

Gemeinschaft im Sinne des Vereins umfasst:

- ▷ persönliches Engagement in einem klar definierten sozialen Bereich,
- ▷ die Verpflichtung zur gegenseitigen Unterstützung und Hilfe,
- ▷ gegenseitiges Geben und Nehmen nach verbindlichen Absprachen in Ausgewogenheit und
- ▷ die gemeinschaftliche Pflege sozialer und kulturelle Interessen im Sinne des Vereinszwecks.

### **Mehrgenerationenwohnhaus Odenthal in Hamminkeln**

Für eine erste Realisierung eines Mehrgenerationenhauses mit 16 Wohneinheiten hat der Verein inzwischen ein Grundstück im Ortskern des Ortsteiles Hamminkeln von der evangelischen Kirche erworben.



**Generationsübergreifenden Miteinander**

**Informationsveranstaltungen rund um das Thema Gemeinschaftliches Wohnen**

## Ortszentrum

Wie der Übersichtskarte des Ortszentrums Hamminkeln zu entnehmen ist, erfüllt der Standort (rotes Dreieck) alle Voraussetzungen für eine seniorengerechte Quartiersplanung. Versorgungseinrichtungen, wie Lebensmittelgeschäfte, Drogerie, Ärzte, Kirchen, Friedhof und Stadtverwaltung (rot, gelbe und grüne Nadeln) sind im unmittelbaren Wohnumfeld vorhanden und in maximal 500 m (kleiner roter Kreis) zu erreichen. Für die angesprochenen Familien sind Kindertagesstätten, eine Grundschule und eine weiterführende Schule ebenfalls in der gleichen Entfernung zu erreichen. Der Mobilitätsbedarf ist damit für die durch dieses Projekt angesprochene Zielgruppe als gering einzustufen.

## Vorhabenbezogener Bebauungsplan

Da der rechtskräftige Bebauungsplan eine derartige Bebauung nicht vorsah, wurde der Verein mit der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes beauftragt. Derzeit durchläuft das Plan- und Vertragswerk Fachausschüsse und Rat der Stadt Hamminkeln. Da das Projekt bisher auf positive Resonanz stieß, wird mit einer Rechtskraft des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und der Erteilung der Baugenehmigung in 2013 gerechnet.



Wie man der Ansicht entnehmen kann, besteht das Mehrgenerationenhaus aus zwei Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss. Die Stellplätze werden in einer Tiefgarage nachgewiesen. Der Baukörper fügt sich aufgrund der gewählten Größe in die bestehende Bebauung ein. Insgesamt werden 16 Wohneinheiten unterschiedlicher Größe (siehe Grundrisse) angeboten, die durch ein gemeinsames Treppenhaus und Laubengänge erschlossen werden. Das Angebot verteilt sich auf Singlewohnungen und größere Wohnungen für Familien. Im Erdgeschoss ist ein Gemeinschaftsraum für alle Bewohner und dem Verein InGe vorgesehen. Sollte das Projekt erfolgreich zum Abschluss gebracht werden können, gibt es bereits weitere anvisierte Grundstücke für die Realisierung vergleichbarer Projekte nicht nur in der Stadt Hamminkeln.



## Siedlergemeinschaften als Rettungsmodell des ländlichen Raumes?

Der Verband Wohneigentum e.V. (ehemals: Deutscher Siedlerbund) tritt erfolgreich für die Förderung und den Erhalt des selbstgenutzten Wohneigentums ein. Die Mitgliederentwicklung in NRW stieg von 1990 mit 60 000 Mitglieder auf 136 000 Mitglieder in 2011. Bundesweit hat der Verband 370 000 Mitglieder, die sich auf 16 Landesverbände verteilen. Die Aufgaben des Verbandes liegen in der Beratung von Bauherren und Wohneigentümern im Sinne des Verbraucherschutzes sowie im Angebot von Service-Leistungen für die Mitglieder und Siedlergemeinschaften.

In diesem Aufgabenspektrum hat der Verband Wohneigentum in den letzten Jahrzehnten eine ganze Reihe an Siedlungskonzepten umgesetzt. Im vorliegenden Beispielfall aus dem Ortsteil Mehrhoog der vorgestellten Stadt Hamminkeln stand als Ziel ein ganzheitliches Konzept im Vordergrund, das die Anforderungen an ein Mehrgenerationenwohnen mit effizientem Planen und Bauen sowie nachhaltiger Energiegewinnung miteinander verbindet.

**Verband Wohneigentum**



## Gemeinschaft

## Gleiche Interessenlagen

Das Gemeinschaftsgefühl der Bewohner und Hauseigentümer steht bei Projekten des Verbandes Wohneigentum im Vordergrund. Die Gemeinschaft ergibt sich bereits durch die gemeinsame Bauzeit. Bei der Beantragung und Durchführung von Baugenehmigungen, Ausschreibungen, Fördermittelanträgen und Materialeinkäufen steht keiner allein da, sondern kann auf die Betreuungs- und Nachbarschaftshilfe genauso bauen wie in der Bauausführung. Gemeinsam werden so nicht nur die Häuser kostengünstiger errichtet, sondern auch die Gemeinschaftsflächen wie Kinderspielplatz oder Straßen und Plätze gemeinsam gestaltet. Mit der regelmäßigen Durchführung von Weihnachtsfeiern sowie Nachbarschafts- und Kinderfesten bleibt das Gemeinschaftsgefühl über die Bauzeit hinaus bestehen. Zumeist sind die ersten Bewohner einer solchen Siedlung junge Familien im selben Alter, wodurch die gleichen familiären Themen und Interessen in Bezug auf Kindertagesstätte, Betreuung, Schule oder Pflege älterer Menschen verbal ausgetauscht werden. Durch Nachbarschaftshilfe und gleiche Interessenlagen können somit Mobilitätsprobleme gemeinsam bewältigt werden. Gerade gemeinsame Fahrten zur Kindertagesstätte und Schule oder Sportverein und Musikschule können geteilt und damit Kosten reduziert werden.



## 1. Platz im Landeswettbewerb

Das vorherstehende Foto soll nicht nur die Anzahl der kleinen Kinder zeigen und damit die Ausführungen zu den jungen Familien belegen. Vielmehr ist es der Tag einer ganz besonderen Ehrung. Diese Siedlung des Verbandes Wohneigentum erhielt 2009 nach der Fertigstellung den 1. Platz im Landeswettbewerb und den 3. Platz im Bundeswettbewerb des Bundesbauministeriums. Gerade diese Ehrung zeigt den gelungenen Modellcharakter dieser Siedlung. Mehrere Interessenten haben sich gerade durch die Berichterstattung in Presse und Fernsehen nach diesem Projekt erkundigt.

Die Siedlung liegt auf einem 12 000 qm großen Areal direkt an der Dorfstraße des Ortsteiles Mehrhoog. Die wichtigsten Versorgungsstationen wie Ärzte, Apotheke, Lebensmittelgeschäfte, Kindertagesstätten und Grundschule sind innerhalb von 1000 m zu erreichen. Der Bahnhof an der überregionalen Linie Emmerich – Koblenz ist in 10 Min. zu Fuß erreichbar. Eine Haltestelle des Bürgerbusses Mehrhoog befindet sich direkt vor der Siedlung auf der Dorfstrasse.

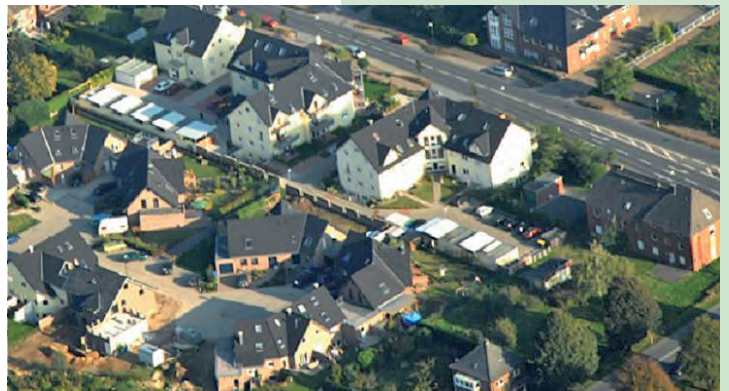
Die mehrgeschossigen Mehrfamilienhäuser entlang der Dorfstrasse schirmen den Schall für die hinter liegende Einfamilienhausbebauung ab. Die 15 Reihen- und Doppelhäuser sind, wie auf dem Foto unten ersichtlich fußläufig durch einen Fuß- und Radweg an die Mehrfamilienhausbebauung und die Dorfstraße angebunden.



Die eigentliche Erschließung mit Pkws erfolgt über eine Seitenstraße, so dass sich das Verkehrsaufkommen und der ruhende Verkehr für Mehrfamilienhausbebauung und Einfamilienhausbebauung aufteilen. Der Erschließungsweg für die Einfamilienhäuser endet in einer Sackgasse mit entsprechender Platzgestaltung, wie auf dem nachfolgenden Foto ersichtlich. Durch die halbrunde Anordnung der Gebäude ergibt sich ein geschützter und familiärer Raum mit einer ausgeglichenen Balance aus Gemeinschaft und Privatsphäre.

Die 15 Einfamilienhäuser sind im Niedrigenergiestandard gebaut und so geplant, dass sie flexibel gestaltet werden können, z.B. können durch die Trennung der Geschosse separate Wohnungen entstehen. Wie der Wohnraum, kann auch der Garten geteilt werden. Hierdurch besteht die Möglichkeit Einliegerwohnungen zu bilden, weil z.B. die Oma oder der Opa mit ins Haus kommen oder ein Kind seine eigene erste Wohnung erhalten soll.

Die Mehrfamilienhäuser bieten ein großes Potential für die unterschiedlichsten Personengruppen. Hier finden Alleinerziehende, große Familien oder Senioren alleine oder in Wohngemeinschaften ausreichend Platz. In diesen Gebäuden befinden sich die Gemeinschaftsräume der gesamten Siedlung, sowie Räumlichkeiten der Arbeiterwohlfahrt (AWO), die hier Krabbelgruppen und Schülernachhilfen anbietet.



Die Siedlergemeinschaft verfügt über eine Geothermie- und Fotovoltaikanlage und das Regen- und Grundwasser wird als Brauchwasser genutzt. Die vorsorglich verlegten Gasanschlüssen werden auch drei Jahre nach der Fertigstellung nicht genutzt.

## **Daseinsvorsorge im ländlichen Raum: Wohnvorsorge für Bewohner**

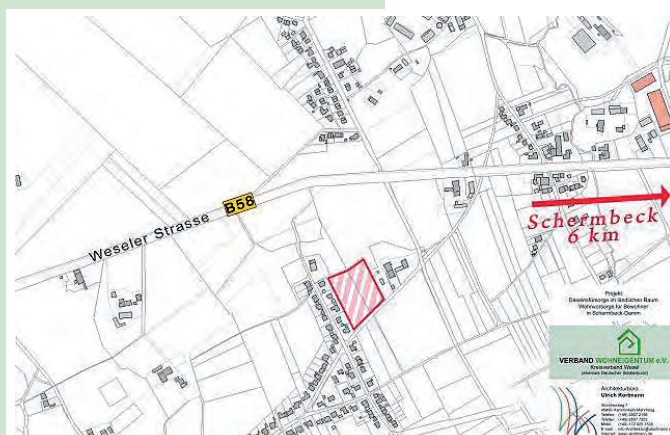
Bei den bisher vorgestellten Projekten waren die Versorgungseinrichtungen in den genannten Ortsteilen vorhanden und bleiben dies auch in der Zukunft. Weit mehr problematisch ist die Situation in den Ortsteilen, die über diese Versorgungseinrichtungen nicht mehr verfügen und in Zukunft nicht mehr verfügen werden. Zumeist fehlt es an Neubauflächen, so dass auch der Zuzug von jungen Familien nur erfolgt, wenn bestehende Häuser mit älterer Bausubstanz verkauft oder vererbt werden. Doch dieser Zuzug verringert sich aufgrund des in Kapitel 2 beschriebenen

**Geschützter und  
familiärer Raum**

**Geothermie- und  
Fotovoltaikanlage**

**Ältere Bausubstanz**

nen Mobilitätsaufwandes. Was bleibt ist eine immer älter werdende und an Wert verlierende Bausubstanz mit einem immer älter werdenden Bewohnerdurchschnitt. Es ist also eine Frage der Zeit bis Leerstände und Verfall das bisher intakte Ortsbild prägen. Die Kommunalpolitik einer jeden Stadt kommt in den nächsten zehn Jahren nicht daran vorbei zu entscheiden, wie die zukünftige Entwicklung dieser Dörfer aussehen soll. Verfall bis zum Abriss oder planungsrechtliche Steuerung?



## Altersfürsorgeeinrichtung

Der Siedlungsbereich Schermbeck-Damm steht bereits jetzt vor diesem beschriebenen Problem. Der Ortsteil Damm besteht aus mehreren Siedlungssplittern nördlich und südlich der B 58. Diese sind zwar jeweils für sich gesehen nicht als Ortslagen, im Sinne des § 34 BauGB zu bewerten, liegen jedoch in Sichtweite und weisen mit insgesamt ca. 600 Bewohnern ein nicht unerhebliches Einwohnerpotential auf. Die Entfernung zum Hauptort Schermbeck beträgt rund sechs Kilometer.

Die Siedlungsstrukturen, sind mehrheitlich in den 60er Jahren errichtet worden. Die Altersstruktur in dieser Siedlung ist entsprechend der demographischen Verhältnisse des ländlichen Raumes im Kreis Wesel überaltert. Einrichtungen mit zentralen Funktionen für den Siedlungsbereich und das Umland sind nicht vorhanden. Eine Altersfürsorgeeinrichtung fehlt ebenso wie jegliche Versorgungsmöglichkeiten. Alle Erledigungen des täglichen Bedarfs können nur im Hauptort Schermbeck oder in der Gemeinde Hünxe (8 km) oder Stadt Wesel (14 km) getätigt werden. Der Verband Wohneigentum verfolgt mit diesem Projekt das Ziel diese Defizite zu beseitigen und Mängel und Unzulänglichkeiten nachhaltig zu verbessern. Hierzu sollen bedarfsgerechte Wohnmöglichkeiten an Ort und Stelle insbesondere für ältere Generationen geschaffen und mit Infrastrukturangeboten vor Ort ergänzt werden.

## Bebauungskonzept

Das unten dargestellte Bebauungskonzept füllt eine bauliche Lücke zwischen dem Siedlungssplitter südlich der B 58 und einem bestehenden Bauernhof. Die Entfernung zu den anderen beiden Siedlungssplittern Damms beträgt unter 500 m, so dass eine Versorgungseinrichtung von allen 600 Bewohnern gut zu erreichen wäre. Das Bebauungskonzept besteht aus einem Hauptgebäude als Mehrfamilienhaus mit zusätzlichen Raumangeboten, die vergleichbar sind mit dem Mehrhooger Konzept.



Umgeben wird das Gebäude von 11 weiteren Bauplätzen. Die Ansiedlung eines allgemein praktizierenden Arztes oder sogar eines kleinen Geschäftes sind zwar wünschenswert, aber sicher wirtschaftlich nicht realisierbar.

Aus diesem Grunde steht das Miteinander der Generationen wieder im Vordergrund. Eine zentrale Anlaufstelle könnte für die täglichen Besorgungen eingerichtet werden. Die mobilen Bewohner wechseln sich hierbei mit den Fahrdiensten ab. Im Gegenzug könnten ältere Mitbürger die Aufsicht der Kinder einzeln oder in Gruppen als eine Art „Babysitter“ übernehmen. Die gegenseitige Unterstüt-

zung soll nicht auf das Bebauungskonzept begrenzt werden, sondern vielmehr alle Bewohner des Ortsteiles Damm einbinden. Zusätzlich könnten in allen drei Splittersiedlungen Elektroräder mit zentralen Aufladestationen angeboten werden, die dann kostenfrei für Fahrten unter den Siedlungsteilen oder auch nach Schermbeck und Hünxe in Anspruch genommen werden könnten. Durch dieses Angebot würde auch ein Teil der älteren Bevölkerung angesprochen, diese Technik öfters zu nutzen und damit den häuslichen Rahmen wieder zu verlassen.

So einfach die Realisierung auf den ersten Blick aussieht, stecken die Probleme doch in den planungsrechtlichen Voraussetzungen. Ein Dorf wie Damm befindet sich im Außenbereich nach § 35 BauGB, wo keine Bebauung zugelassen werden kann. Um dieses Projekt realisieren zu können, benötigt der Verband Wohneigentum eine Innenbereichssatzung nach § 34 BauGB, einen Bebauungsplan oder Vorhaben- und Erschließungsplan. In erster Linie braucht es aber den politischen Willen und das Erkennen der Chance zur Lösung dieses siedlungspolitischen Problems. Bisher ist diese Einsicht nicht erreicht worden.

## **Zitadellenquartier Wesel – eine gelungene Anpassung an neue Herausforderungen**

Das Wohnangebot in der Kreisstadt Wesel wird seit mehreren Jahren als nicht ausreichend und zeitgemäß angesehen. Es begann ein Prozess mit dem Innenstadtkonzept im Jahre 2004 und der Weiterentwicklung des Konzeptes durch einen Masterplan im Jahre 2005 mit den Schwerpunkten Umbau und Attraktivitätssteigerung der Fußgängerzone, dem Fachplan Wohnen und der Festlegung des Innenstadtbereiches als Stadtumbaugebiet im Jahre 2006. Hierdurch wurden in der Gesamtheit Grundlagen geschaffen, auf denen aufbauend sich die im Folgenden dargestellten Prozesse entwickeln konnten.

Bereits der Masterplan definierte das Wohnquartier an der historisch bedeutsamen Zitadelle als einen wichtigen Kristallisationskern für die Erneuerung des Wohnens in der Weseler Innenstadt. Mit der Erneuerung des Quartiers sollte aufgezeigt werden, welche Wohnqualitäten in der Weseler Innenstadt erfolgreich geschaffen werden können. In 2008 wurde für das Zitadellenquartier eine aus der Wohnungsmarktanalyse abgeleitete und weiterentwickelte erste Rahmenplanung erstellt. Die Planung wurde vom Rat der Stadt Wesel zwar vom Grundsatz akzeptiert, sollte aber im Ergebnis an einigen Punkten modifiziert und geändert werden. Die modifizierte Rahmenplanung aus dem Jahr 2009 fand die Zustimmung des Rates. Diese Grundlage bot die Chance, das Quartier fit zu machen für die sich stellenden Anforderungen des Wohnungsmarktes. Ein geschlossenes Quartier in der Nähe der Innenstadt, das besonders günstige Voraussetzungen in Bezug auf Besitzverhältnisse, Mitwirkungsbereitschaft und die zentrale Lage aufwies und nun als Vorreiter entwickelt werden konnte. Die Erwartung war und ist, dass die Umgestaltung des Quartiers positive Wirkungen nicht nur auf das Quartier selbst, sondern auf die gesamte Innenstadt haben wird.

Der Bauverein Wesel AG wurde 1908 gegründet und verwaltet eine Wohn- und Nutzfläche von über 150.000 qm mit mehr als 2.800 Wohnungen inklusive ge-

**Gegenseitige  
Unterstützung**

**Innenbereichssatzung**

**Kristallisationskern**

**Anforderungen des  
Wohnungsmarktes**

**Bauverein Wesel AG**

## Wiederaufbauphase der 50er Jahre

werblicher Einheiten im Bestand. Der Großteil dieser Immobilien befindet sich in der Weseler Innenstadt. Wesel wurde im 2. Weltkrieg zu 98 % zerstört. Die meisten Gebäude sind in der Wiederaufbauphase der 50er Jahre entstanden. Im Vordergrund stand zu dieser Zeit nicht die Schönheit der Architektur, sondern das Schaffen von zweckmäßigen Gebäuden.

Durch die Landflucht der Bevölkerung entwickelte sich eine starke Fluktuation in den Gebäuden. Die Pflege der Häuser ließ nach. Das soziale Gefüge geriet ins Ungleichgewicht. Die Folgen der Vernachlässigung wurden 2008 in einer städtebaulichen Analyse durch ein externes Institut ermittelt. Der Bauverein Wesel AG ist fast ausschließlicher Eigentümer der Gebäude im Zitadellenquartier.

## Städtebaulichen Analyse

Die Ergebnisse der städtebaulichen Analyse zeigten die Folgen der jahrelangen Vernachlässigung. Die Bausubstanz war nicht mehr zeitgemäß und in einem verfallenen Zustand. Insbesondere die Grundrisse sind zu klein und entsprechen nicht dem heutigen Standard. In der Regel findet man dreispännige Treppenhäuser mit 2,5 bis 3,5 Zimmerwohnungen. Die einzelnen Zimmer sind zu klein und nicht altengerecht oder sogar behindertengerecht. Eine barrierefreie Erschließung der Wohneinheiten wurde als nicht möglich eingestuft.

## Wachsender Stellplatzbedarf

Die vorhandenen großen Grünbereiche mit erheblichem Baumbestand wurden immer als Vorteil gesehen. In der Analyse wurde aber bescheinigt, dass diese zentralen Grünbereiche nicht wahrgenommen werden und keine Aufenthaltsqualität zeigen. Das zulässige einseitige, straßenbegleitende Parken ist weder quantitativ noch qualitativ ausreichend um den wachsenden Stellplatzbedarf der Bewohner zu decken. Diese Situation ist typisch für ältere Wohnquartiere, da bei der Erstellung der Gebäude kein Stellplatznachweis auf den Grundstücken zu führen war. Der ruhende Verkehr weicht somit auf den öffentlichen Verkehrsraum aus. Mit der zunehmenden Anzahl an Fahrzeugen pro Familie ist der Parkdruck und –suchverkehr erheblich gestiegen und führt zu dem beschriebenen Erscheinungsbild.

Die Modernisierung des Quartiers und des Gebäudebestandes erfolgte ab 2010 unter Berücksichtigung und Verbesserung der städtebaulichen Qualitäten. Der Hauptteil der Maßnahmen wie die Außenanlagen oder eine neue Erschließungs-



und Parkkonzeption wurden bereits umgesetzt. Das untere Bild zeigt, dass die Attraktivität der zentralen grünen Anlagen durch neue Nutzungsangebote deutlich gesteigert wurde. Die Straßen wurden in den Vorgartenbereich verbreitert, um zum einen die Gehwegbereiche behindertengerecht zu dimensionieren, da die heutigen Gehwege nur eine Abmessung von einem Meter haben. Zum anderen sollen die Flächen für den ruhenden Verkehr durch die alleeartige Neuanpflanzung der Bäume gegliedert und gestaltet werden. Dazu war es notwendig die alte Baumschubstanz aus dem Vorgartenbereich zu entfernen. Die gesamte Verkehrsfläche ist nun auf einer Ebene als Mischverkehrsfläche angelegt worden. Die Funktion der jeweiligen Einzelfläche wurde gestalterisch erfahrbar.

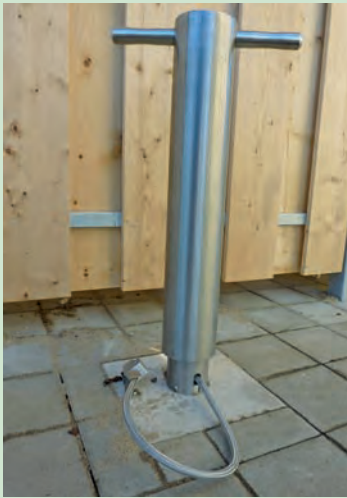
Zu jeder Mehrfamilienhausreihe wurde im Zitadellenquartier eine abschließbare Fahrradunterstellmöglichkeit mit 18 Fahrradbügeln errichtet, so dass die Bewohner ihre Fahrräder nicht mehr aus dem Keller hochholen müssen. Hier wurde eine deutliche Zugangsbarriere gerade für ältere Menschen abgebaut, denn bequemes und sicheres Fahrradparken am Wohnort ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. Nach einem Wiener Forschungsprojekt gaben ein Viertel der Befragten an, das Fahrrad aufgrund der mangelhaften Abstellmöglichkeit nicht nutzen zu wollen. Bei fehlenden sicheren Parkmöglichkeiten führt die Furcht vor Diebstahl und Vandalismus häufig dazu, dass nur minderwertige Fahrräder genutzt werden. Fahrkomfort und -freude bleiben dabei auf der Strecke. Leider fehlen in den Fahrradunterstellmöglichkeiten Stromanschlüsse für Elektroräder, die aber nachgerüstet werden könnten. Ein weiteres zentrales Angebot des Vermieters Bauverein Wesel AG von zwei bis drei mietbaren Elektrorädern je Fahrradunterstellmöglichkeit würde die Attraktivität dieser Nahmobilitätsnutzung weiter steigern. Gerade die Elektroräder weisen mit über 20 kg ein erhebliches Gewicht auf, so dass solche ebenerdigen „Fahrradgaragen“ mit leicht zu öffnen Türen und ausreichender Beleuchtung unerlässlich sind. Das folgende Bild zeigt, dass man aber an eine festinstallierte Luftpumpe bereits gedacht hat.



## Erschließungs- und Parkkonzeption

### Mischverkehrsfläche

### Fahrradunterstellmöglichkeit



### **Bewegungsfreiheit für ältere Menschen**

**Bauminister Michael  
Groschek lobte bei seinem  
Besuch im April 2013  
das Projekt des  
Bauverein Wesel AG.**



Die zumeist zweispännigen Wohngebäude wurden energetisch saniert und mit neuen Balkonen sowie Treppenhauszugängen versehen. Die Balkone haben eine Nutzfläche von rund 3,5 qm. Im Vordergrund stand vor allem eine bessere Nutzung der Wohneinheiten, die in den meisten Fällen 2,5 Zimmer und 50 qm Wohnfläche haben. In der Regel wurden die Flure der Wohnungen um zwei Quadratmeter vergrößert, um mehr Bewegungsfreiheit gerade für ältere Menschen zu erreichen, die auf einen Rollator oder sogar Rollstuhl angewiesen sind. Einige Erdgeschosswohnungen erhielten eine behindertengerechte Rampe am Balkon um so einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten. Darüber hinaus wurden die Sanitäreinrichtungen im einfachen Standard in den Wohnungen saniert. Die Hauseingänge wurden um einen eingeschossigen Anbau von rund 5 qm Größe erweitert. Hierdurch entsteht eine größere Verkehrsfläche die wiederum mehr Bewegungsfreiheit bietet. Hinzu kommen energetische Maßnahmen an den Wänden und Dächern.

Hervorzuheben ist, dass diese gesamte Maßnahme nicht zu einer sozialen Verdrängung geführt hat. Hier wohnen auch nach Abschluss aller baulichen Maßnahmen die gleichen Bewohner wie zu Beginn der Maßnahme.



# Mobilität, eine Zukunftsaufgabe für die Kommunalpolitik

Die vorbeschriebenen Beispiele haben die Problemstellung noch einmal aufgezeigt und Möglichkeiten zur Lösung angeboten, die in jedem räumlichen Kontext umgesetzt werden können. Das Thema Mobilität ist nicht isoliert zu betrachten, sondern als ein wesentliches Thema der Siedlungsentwicklung der Gemeinden und Städte.

Insbesondere mit der Frage, wie man zukünftig mit der Bausubstanz im ländlichen Raum umgehen will, wird über kurz oder lang sich jede Kommunalverwaltung und jeder Rat stellen müssen. Eine Umkehr der demografischen Entwicklung ist unrealistisch und nicht zu erwarten. Derzeit beschäftigen sich viele Kommunen mit der weiteren Entwicklung ihrer Städte und Gemeinden. Die Stadt Hamminkeln arbeitet am Leitbild 2030. Der Kreis Wesel hat in seinem Kreientwicklungskonzept 2020 das Leitbild der Teilhabe bereits gefunden. Danach soll jeder Bürger des Kreises unabhängig von Alter und körperlicher Verfassung die Möglichkeit haben, am Leben in den Städten und Gemeinden des Kreises Wesel teilzuhaben. Dieses Ziel ist direkt mit dem vorliegenden Thema verbunden, da die räumlichen Entfernungen überwunden werden müssen.



Das obige Schaubild zum Kreientwicklungskonzept 2020 des Kreises Wesel zeigt neben dem Leitbild die vier Handlungsfelder bei der Aufstellung des Konzeptes. Das Thema Mobilität erscheint als erster Unterpunkt des Handlungsfeldes Sicherheit & Lebensqualität.

So lobenswert diese Absichtserklärungen und Konzepte auch sein mögen: Wichtig ist die Umsetzung in die konkrete Planung. Aus diesem Grunde muss sich Rat und Verwaltung rechtzeitig mit den planungsrechtlichen Möglichkeiten befassen. Greift man ein Projekt auf, wie sie hier beschrieben worden sind, um meine dörfliche Struktur zu erhalten? Schaffe ich Anreize für junge Familien gerade in diesen Regionen? Fördert man Bestrebungen der Bürgerbusvereine und sorgt man

## AUSBlick

**Bausubstanz im ländlichen Raum**

**Leitbild der Teilhabe**

**Umsetzung in die konkrete Planung**

zusammen mit den Vereinen auch für die Nachwuchsarbeit? Hinzu kommen die Möglichkeiten, die in der Elektroräderentwicklung liegen. Vielleicht gibt es demnächst Fördergelder für die Städte und Gemeinden, die sich an den Ausbau der Radschnellwege beteiligen.

Der Wertverlust der innerstädtischen Bausubstanz ist zu hinterfragen und hierfür Konzepte zu entwickeln. Gerade Bauvereine und -genossenschaften mit erheblicher Bausubstanz in diesem städtischen Bereich müssen sich auf die Anforderungen der nächsten Jahre vorbereiten. Hierbei sollte nicht die Schaffung von Edelquartieren im Vordergrund stehen, sondern vielmehr die Schaffung von seniorengerechten Quartieren mit guter Erreichbarkeit zu den benötigten Versorgungseinrichtungen. Diese Kombination wird am Wohnungsmarkt die größten Chancen haben, da nicht nur reiche Menschen alt werden.

## QUELLEN



- Q Landesbauordnung NRW
- Q Baugesetzbuch
- Q Baunutzungsverordnung
- Q Aktuelle Rechtsprechungen
- Q Planungsrecht – (k)ein Buch mit sieben Siegeln
- Q Forum Kommunalpolitik 3/2012, Fairkehr Zukunftsfähig Mobil
- Q Difu-Berichte 2/2012
- Q Difu-Berichte 3/2012
- Q Difu-Berichte 4/2012
- Q Stadt Wesel, Zitadellenquartiersplanung
- Q Projekt Hamminkeln, In Gemeinschaft leben, Planungen des Architekten Ulrich Kortmann
- Q Siedlung Mehrhoog des Verbandes Wohneigentum, Planungen des Architekten Ulrich Kortmann
- Q Bauverein Wesel, Workshop Kommunale Handlungskonzepte
- Q Kreis Wesel, Kreisentwicklungskonzept 2020
- Q Sitzungsvorlage Ausschuss für Stadtentwicklung der Stadt Wesel vom 26.8.2009
- Q ADFC-Fahrradklima-Test 2012, Ergebnistabelle
- Q Forschung Radverkehr international: Radschnellwege, 2010
- Q Forschung Radverkehr international: Fahrradparken im Wohngebiet, 2011
- Q Forschung Radverkehr international: Die Alterung der Gesellschaft und das Fahrrad, 2011
- Q Fotos der Bauverein Wesel AG
- Q Fotos Seite 1, 11,28, 33 von fotolia

**Manfred Müser** ist Diplom-Ingenieur der Raumplanung und hat sein Studium an der Universität Dortmund 1994 abgeschlossen. Nach einer einjährigen Tätigkeit im Planungsamt der Stadt Hamminkeln begann Herr Müser seine bis heute andauernde Tätigkeit als technischer Mitarbeiter der unteren Bauaufsicht der Stadt Wesel.

Weiterhin ist Herr Müser seit vielen Jahren als sachkundiger Bürger kommunalpolitisch in der Stadt Hamminkeln tätig. Des Weiteren unterrichtet Herr Müser seit dem Frühjahr 2009 am Studieninstitut Niederrhein in Krefeld als Dozent für Bau- und Planungsrecht in der Ausbildung von Angestelltenlehrgängen und in der Fortbildung kommunale Mitarbeiter sowie Kommunalpolitiker.

Alle Rechte vorbehalten. Reproduktionen, Speicherungen in Datenverarbeitungsanlagen, Wiedergabe auf elektronischen, fotomechanischen oder ähnlichen Wegen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Copyrightinhabers.

Alle Fakten wurden nach bestem Wissen recherchiert. Redaktion und Verlag können jedoch für die Richtigkeit der Angaben keine Gewähr leisten. Der Verlag ist für Anregungen, Hinweise und Verbesserungsvorschlägen jederzeit dankbar.

Zuschriften bitte per Email an:

MMueser(at)t-online.de oder Vorstand(at)kopofon-rnw.de

## DER AUTOR



kommunalpolitisches  
forum nrw e.v.

# Planungsrecht – (k)ein Buch mit sieben Siegeln

Verfasst von Dipl.-Ing. Manfred Müser



kommunalpolitisches  
forum nrw e.v.

# Masterplan Kulturmetropole Ruhr auf dem Prüfstand



Dokumentation der Konferenz der Fraktion DIE LINKE im RVR  
am 18. Juni 2011

**DIE LINKE.**  
im REGIONALVERBAND RUHR

kommunalpolitisches  
forum nrw e.v.

## Seminar- programm

Frühjahr bis  
Sommer 2013

Alle Veranstaltungen finden in Kooperation  
mit der Rosa-Luxemburg-Stiftung NRW statt



### Zu beziehen:

kommunalpolitisches forum nrw e.v.

Hedwigstraße 30-32 · 47058 Duisburg

Tel: 0203 - 93 53 68 04

Fax: 0203 - 93 53 68 06

E-Mail: buero@kopofonrw.de