



Mobilität in Stadt- und Ortsteilzentren

Erfahrungen aus NRW-Programmkommunen

Transferwerkstatt Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Bad Driburg, 08. April 2013



Inhalt

- Überblick Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren NRW
- Mobilität in der integrierten Stadterneuerung
- Beispiele aus NRW
- Fazit



Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren 2012

- 46 städtebauliche Gesamtmaßnahmen
- 43,8 Mio. € Programmvolumen
- weitere Maßnahmen mit Innenstadtbezug in den Programmen „Stadtumbau West“, „Städtebaulicher Denkmalschutz“, „Kleine Städte und Gemeinden“, „Soziale Stadt“



Fördergrundlagen

- ein vom Rat der Stadt beschlossenes integriertes Handlungskonzept mit einer vom Rat der Stadt beschlossenen Gebietsabgrenzung
- Maßnahmen-, Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan
- ein nach Handlungsfeldern aufgegliedertes Maßnahmenbündel
 - für einen mehrjährigen Zeitraum
 - mit Darstellung von Erlösen und Einnahmen
 - mit Finanzierungsbeiträgen anderer
 - öffentlicher Träger
 - privater Investoren



Integriertes Handlungskonzept / Städtebauförderung

- ...bewirkt Anstoß- und Bündelungseffekte
- ...hat Leitfunktion für andere öffentliche Träger und für privates Engagement, z. B. in den Bereichen
 - Verkehr (Straßen, Radwege, ÖPNV)
 - Gewässer (Hochwasserschutz, WRRL)
 - Bildung und Soziales (Schulen, KiTas, Mehrgenerationenhäuser)
 - Kultur (Museen, Theater, Kulturzentren)
 - Wohnen (Neubau, Seniorenwohnen, Bestandsinvestitionen)
 - Einzelhandel (Einkaufszentren, Immobilien- und Standortgemeinschaften)



Mobilität in Innenstädten, Zentren und Kernen

- Quartier als Lebens- und Bewegungsraum für die Bewohnerschaft
- gute innere Erschließung → kurze Wege, Dichte, Nutzungsmischung, Beseitigung von Barrieren
- angemessene Anbindung an andere Stadtteile → Erreichbarkeit von außerhalb gewährleisten, Verknüpfung City – Wohngebiete sicherstellen
- Wahlfreiheit hinsichtlich der Verkehrsmittel → Sicherung der Mobilitätsvielfalt, umweltfreundlichen modal split gewährleisten
- Organisation eines stadtverträglichen Verkehrs bei Gewährleistung eines attraktiven öffentlichen Raums



Mobilität im Kontext des demografischen Wandels

- Inneneentwicklung vor Außenentwicklung
 - Konzentration auf Innenstädte, Stadt(teil-)zentren und Kerne
- Einwohnerveränderung – Wachstum oder Schrumpfung?
 - quantitative Anpassung
 - qualitative Anpassungvon Infrastruktur und Wohnungsangebot (Bestand und Neubau)
- Bevölkerungsalterung
 - qualitative Anpassung von öffentlichem Raum und Wohnungsangebot
- Internationalisierung



Zielgruppen

- alle Bewohner/-innen und Nutzer/-innen der Innenstädte und Zentren, insbesondere
 - alte und körperlich mobilitätseingeschränkte Personen
 - aus anderen Gründen mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. Menschen mit (kleinen) Kindern, sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen)
 - Menschen, die ihren Wohnstandort bewusst in der City wählen (z. B. junge Menschen, Reurbanisierer)
 - Händler/-innen und Gewerbetreibende



Handlungsbedarfe in Zentren und Innenstädten

- Topografie
- Wegeverbindungen
- Barrierefreiheit
- Radverkehr
- Ruhender Verkehr (mIV)
- Hauptverkehrsstraßen
- Durchgrünung
- Verkehrssicherheit
- Sicherheit im öffentlichen Raum
- ÖPNV (Bus, Bahn)
- Organisation von Lieferverkehren
- Eingangstore, Erreichbarkeit und Sichtbarkeit von Zentren
- ...



Themen

- **Gestaltung der Eingangssituationen in die Städte**
 - Bahnhöfe
 - Zentrale Omnibusbahnhöfe
- **Straßen, Wege, Plätze**
 - Fußgängerzonen, zentrale Plätze
 - innerstädtische Fuß- und Radwegeverbindungen
 - Anbindung an überregionale Radwege
 - Angsträume, Lichtkonzepte
- **Barrierefreiheit**
- **Neue Mobilitätskonzepte**
- **Bündelung von Fördermitteln**



Beispiel – Warburg

- strukturelle und funktionale Stärkung des Gesamtensembles bei gleichzeitiger Integration aktueller Mobilitätsanforderungen
- Schwerpunkt: Barrierefreie Umgestaltung des historischen Stadtkerns
 - demografiefeste Umgestaltung
 - Ersatz des Kopfsteinpflasters durch neue Materialien
 - barrierefreie Hauseingänge
- weitere Maßnahmen
 - Umgestaltung des Marktplatzes
 - Ansielung von Gastronomie
 - Beleuchtungskonzept
- Abstimmung mit dem Denkmalschutz
- Gründung eines Lenkungskreises
- Erfahrungsaustausch in der AG Historische Stadt- und Ortskerne



Beispiel – Leohaus Olfen

- ehemaliges Gemeindehaus auf dem Weg zu einem Bürgerhaus in Trägerschaft einer Bürgerstiftung
- Leohaus-Büro trägt die drei Säulen
 - Aktives Vereinsleben
 - MOBI Mobilitätszentrale
 - MiO Miteinander in Olfen
- MOBI Mobilitätszentrale
 - Bürgerbussystem, seit 2013 bedarfsgesteuert
- im Rahmen eines Integrierten Handlungskonzeptes, u. a.
 - Stärkung der Innenstadt als lebendiger und attraktiver Lebensmittelpunkt
 - Sicherung der bestehenden kleinteiligen Strukturen im Stadtkern
 - Verbesserung der Nahmobilität
- REGIONALE 2016: Projektstufe „B“



Fazit

- „In diesem Spannungsfeld besteht die Gestaltungsaufgabe darin, Mobilität zu sichern und zu fördern, gleichzeitig verkehrsbedingte Belastungen abzubauen und den motorisierten Verkehr zu vermindern.“
(BMVBS (Hrsg.): Weißbuch Innenstadt: 41)
- Mobilität und Verkehr als Handlungsfeld in integrierten Handlungsansätzen aus vielfältigen Perspektiven denken
- integriertes Vorgehen von Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung und Wohnungsbau im Rahmen städtebaulicher Gesamtmaßnahmen
- Fokus auf Nahmobilität, unter Beachtung aller Belange im Quartier
→ Stadtentwicklung als Klammer für lebenswerte Innenstädte und Zentren



Fazit

- Wettbewerbe: „NRW macht Platz“ (2002 – 2005), „Ab in die Mitte“ seit 1999
- Bündelung aller Ressortaktivitäten im Quartier
 - Bündelung Fördermittel
 - Rahmenkonzept „Präventive Quartiersentwicklung“
- Planungsleitfaden „Nahmobilität im Quartier“



Kontakt

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Referat V A 2

Integrierte Stadterneuerung, Innenstädte, Stadtkerne, Ortszentren, Neue
Urbanität, Fachkommission der BMK

Evelyn Sucato

Telefon: 0211 3843-5237

Mail: evelyn.sucato@mbwsv.nrw.de