

Schwerpunktfeld 5

Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung sowie Nahmobilität

1. Ausgangssituation

Aufgabe einer nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung ist es, die ökologischen, ökonomischen und sozialen Belange im Sinne einer zukunftsgerichteten Stabilisierung und aufwertenden generationengerechten Entwicklung der Städte und Quartiere zielorientiert zu koordinieren. Dabei orientiert sich die nachhaltige Stadtentwicklungspolitik in Nordrhein-Westfalen am Leitbild der nachhaltigen europäischen Stadt (Leipzig-Charta), in deren Mitte Platz für alle ist.

Beteiligungsprozesse mit den Bewohnerinnen und Bewohnern, eine Rückkopplung mit den Betroffenen, eine frühzeitige Einbeziehung insbesondere von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen sind dabei zum einen geübte Praxis, müssen aber zum anderen auch immer wieder veränderten Situationen angepasst werden.

Für eine nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung spielt die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) eine elementare Rolle. Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung im Februar 2012 den Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität beschlossen. Erklärtes Ziel ist es, unsere Städte und Gemeinden zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen zu machen, die ein Optimum an Bewegungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer bieten. Die künftige Verkehrsinfrastruktur soll das Zufußgehen und das Radfahren selbstverständlich machen und damit Nahmobilität zur Basismobilität aufwerten.

Mit bewegungsfördernder Infrastruktur, zu der auch die Radschnellverbindungen zählen, die das Land momentan in besonderer Weise unterstützt, will die Landesregierung Zeichen setzen für eine nachhaltige Mobilität. Hierbei arbeitet sie eng zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Eine nachhaltige Stadtentwicklung muss insbesondere die drei großen Herausforderungen demografischer Wandel, Strukturwandel und Klimawandel einbeziehen, insbesondere durch präventive Ansätze. Auch neue Entwicklungen wie die zunehmende Digitalisierung oder die Diskussion darum, ob sich weiterhin



alle Bevölkerungsgruppen auch in prosperierenden, wachsenden Städten das Wohnen leisten können, sind zu berücksichtigen. Bei der Gestalt- und Bauqualität unserer Städte, die wichtiger Bestandteil eines lebenswerten Wohnumfeldes ist und zur Identifikation mit der „Heimat im Quartier“ beiträgt, taucht aktuell die Fragestellung auf, ob es gelingt, neben den erhöhten Anforderungen eines sparsamen Umgangs mit Energie und einer energetischen Sanierung zahlreicher Bestandsgebäude auch die Gestaltqualität und Einzigartigkeit der Baukultur zu bewahren. Im Zuge des erwünschten sparsamen Umgangs mit Fläche gilt es zu entscheiden, wie hoch das Maß an Innenverdichtung sein darf, um eine mit ausreichend Frischluftschneisen und Grünräumen lebenswerte und klimagerechte Stadt zu gewährleisten. Auch die Zielsetzung, dass jeder möglichst lange in seiner Wohnumgebung bleiben kann, ist eine Herausforderung, die der demografische Wandel mit einem stetig wachsenden Anteil an alten Menschen an eine nachhaltige Stadtentwicklung stellt.

Patentrezepte für ganz NRW sind dabei undenkbar. Jede baulich-räumliche und soziale Situation ist anders, Wachstum und Schrumpfung der nordrhein-westfälischen Städte laufen gleichzeitig, zum Teil in der gleichen Stadt, aber in unterschiedlichen Quartieren ab. Es kommt darauf an, mithilfe eines integrierten Programms spezifische Lösungen anzubieten.

2. Wichtige Wechselwirkungen zu anderen Handlungsfeldern

Die nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung betrifft und beeinflusst in ihrer unmittelbaren räumlichen Bedeutung für die Bürgerinnen und Bürger zahlreiche andere Handlungsfelder. So sind bei der planerisch und baulich-

räumlichen Gestaltung immer Fragen der Klimaanpassung und der Ressourceneffizienz, der biologischen Vielfalt, der umweltschonenden, energieeffizienten und sicheren Mobilität, der Gesundheit und dem Wohlergehen im demografischen Wandel und des sozialen Zusammenhalts – auch unter den Gesichtspunkten der Integration und Inklusion – mitzudenken. Die partizipative Dimension und darunter insbesondere das bürgerschaftliche Engagement spielen im Hinblick auf die Quartiersentwicklung ebenfalls eine wichtige Rolle.

3. Mittelfristige Ziele

a. Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Metropolregionen, städtischen Regionen und im ländlichen Raum

Zielsetzung einer nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung muss es sein, unsere Städte zukunftsfähig und lebenswert zu machen. Damit leistet die Stadt- und Quartiersentwicklung einen Beitrag zur Sicherung der „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“.

b. Zukunftsfähige, klimagerechte, soziale und lebenswerte Städte unter Berücksichtigung von Integrations- und Inklusionsgegebenheiten und demografischer Entwicklung

- Der öffentliche Raum in der Stadt muss Platz für vitales gesellschaftliches Leben bieten, jede Bürgerin und jeder Bürger sollte ihre/seine „Heimat im Quartier“ finden.
- Inklusion und Integration sollen selbstverständliche Bestandteile unserer zukunftsfähigen Städte und Gemeinden sein.



- Das Wohnumfeld ist durchgrünt, klimagerecht, sicher und barrierefrei zu gestalten.
 - Die technische und soziale Infrastruktur soll die erhöhten Ansprüche – u. a. durch die demografische Entwicklung – erfüllen.
 - Im Sinne der Zukunftsfähigkeit kümmert sich die nordrhein-westfälische Stadtentwicklungspolitik besonders um Kinder und Jugendliche. Es muss gelingen, auch für junge Familien bezahlbaren und qualitätsvollen Wohnraum in unseren Städten und Quartieren zu schaffen.
 - Aber es muss genauso möglich sein, auch im Alter möglichst lange in seiner gewohnten Umgebung zu bleiben.
- c.** Zukünftig deutliche Erhöhung des Anteils des Mobilitätsverbundes (Fußgänger, Fahrrad, Pedelec, Bus und Bahn, E-Mobilität, Fahrgemeinschaften etc.) am Verkehrsaufkommen im innerstädtischen Personenverkehr: Für die innerstädtische Nahmobilität, dazu gehören insbesondere der Fuß- und Radverkehr einschließlich Pedelecs, wird bis zum Jahr 2030 eine Zielmarke von 60 % im Modal Split (Zahl der Wege) angestrebt.
- 4. Maßnahmen/Instrumente/Finanzen**
Bei der großen Aufgabe der nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung, die die Städte und Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung leisten, unterstützt die Landesregierung die Städte
- mit dem jährlich aufgelegten Städtebauförderungsprogramm, dessen Handlungsschwerpunkte auf die jeweiligen Problemlagen fokussiert sind, aber auch mit Instrumenten für die Wiederverwendung brachgefallener Flächen im Sinne einer Flächenkreislaufwirtschaft und einer konsequenten Unterstützung des „urbanen Grüns“, dessen Förderung im Rahmen der Klimafolgenanpassung und als wirtschaftliche und soziale Stabilisierung von Quartieren bedeutend ist;
 - mit dem gemeinsamen Aufruf „Starke Quartiere – starke Menschen“ der neuen Strukturfondsperiode der EU (EFRE, ESF, ELER), mit dem die Unterstützungsmöglichkeiten durch EU-, Bundes- und Landesmittel für benachteiligte Stadt- und Ortsteile gebündelt werden;
 - mit der Unterstützung von Modellprojekten und dazu erforderlicher wissenschaftlicher Begleitung, wie dem Modellprojekt „InnovationCity Ruhr – Modellstadt Bottrop“ zur Reduktion klimaschädlicher CO₂-Emissionen, eingebettet in den Prozess einer nachhaltigen Stadtentwicklung;
 - mit weiteren Unterstützungs-, Beratungs- und Qualifizierungsangeboten, z. B. im Rahmen der Netzwerke der Stadterneuerung.



Für Investitionen in den Jahren 2014 bis 2018 werden im gemeinsam von Bund und Land finanzierten Städtebauförderprogramm 277 Mio. € zur Verfügung gestellt.

Die Landesregierung leistet mit der Umsetzung des Aktionsplans Nahmobilität einen maßgeblichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Der Aktionsplan steht für die Gleichwertigkeit und damit auch die Gleichbehandlung von Nahmobilität (insbesondere Fuß- und Radverkehr), Öffentlichem Personenverkehr und Motorisiertem Individualverkehr. Er beinhaltet zehn Kernbausteine und zahlreiche Projekte. Die Umsetzung der im Aktionsplan genannten Maßnahmen soll bis zum Jahr 2020 erfolgen. Zu den Kernbausteinen gehören z. B. AGFS 100, Radschnellwege und Verkehrssicherheit.

AGFS 100

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) ist das Kompetenznetzwerk für alle Fachfragen der Nahmobilität. Die Zahl ihrer Mitglieder soll bis zum Jahr 2020 von aktuell 76 auf 100 steigen.

Radschnellwege

Radschnellwege erfüllen in der zukünftigen Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion hinsichtlich der Bündelung und Beschleunigung von massenhaftem Radverkehr. Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) hat einen Planungswettbewerb Radschnellwege durchgeführt, um das kommunale Interesse an diesem neuen Infrastrukturelement zu wecken. Fünf ausgewählte Projekte erhalten eine Förderung einer Machbarkeitsstudie und der anschließenden Planung. Zusätzlich wird die Machbar-

keitsstudie für den Radschnellweg von Essen über Bottrop nach Gladbeck gefördert. Der 100 Kilometer lange Radschnellweg Ruhr von Duisburg nach Hamm befindet sich bereits in der Realisierung. Im nächsten Schritt wird das MBWSV das Straßen- und Wegegesetz ändern und eine neue Wegekategorie „Überregionale Radschnellverbindungen“ einführen. Damit übernimmt das Land die Baulast für Radschnellwege und stellt diese den Landesstraßen gleich.

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist und bleibt eine zentrale Aufgabe der Verkehrspolitik. Das MBWSV hat aktuell ein neues Verkehrssicherheitsprogramm erarbeitet. Das Programm hat das ambitionierte Ziel, bis zum Jahr 2020 die Zahl der Getöteten um 40 % und die Zahl der Schwerverletzten um 20 % zu reduzieren. Weitere Ziele sind die Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrersicherheit. Dazu gehört insbesondere das Unterbinden des unzulässigen Gehwegparkens durch geeignete Kampagnen sowie verstärkte Überwachung und Ahndung. Darüber hinaus unterstützt das MBWSV weiterhin die Vernetzung aller Akteurinnen und Akteure im Bereich Verkehrssicherheit.

Intelligente Mobilität ist zunehmend intermodal. Das setzt eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel voraus. Der Aufbau von Mobilstationen zur Verknüpfung von ÖPNV, Carsharing, Fahrrad- und Fußverkehr wird einen wichtigen Beitrag zur Schaffung durchgängiger Mobilitätsketten leisten. Ein besonderer Fokus liegt weiterhin auf der Förderung emissionsfreier Mobilität.

Mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt das Land die Kommunen dabei, neue Wege für lebenswerte



Städte und für eine gesicherte Mobilität im ländlichen Raum zu eröffnen. Es bedarf eines kommunalen Planens und Handelns, das alle Verkehrsträger – von Bus und Bahn über attraktive Fahrrad- und Fußwege und Car-sharing bis zu Fahrgemeinschaften – als Teile eines ganzheitlichen Systems betrachtet. Kommunales Mobilitätsmanagement leistet hierzu durch die Koordination der erforderlichen Abstimmungs- und Informationsprozesse einen wesentlichen Beitrag.

Vier vom MBWSV geförderte Koordinierungsstellen, die bei den Verkehrsverbänden des ÖPNV angesiedelt sind, stehen interessierten Kommunen als Beratungs- und Informationsstellen zur Verfügung. Unter anderem wird vom Zukunftsnetz Mobilität NRW ein Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kommunen angeboten. Darüber hinaus werden Handreichungen zu Themen wie Carsharing oder Mobilstationen erarbeitet und zur Verfügung gestellt.