

ExWoSt-Studie: Nahmobilität und Nahversorgung Forschungsprojekt zur Einkaufsmobilität in Deutschland

Versorgungswege stellen mit rund 30% der unternommenen Wege und 17% der zurückgelegten Distanzen einen wichtigen Bestandteil der Alltagsmobilität dar. Konzentrationsprozesse im Einzelhandel haben die Einkaufsmobilität in Deutschland in den letzten Jahren stark verändert. Immer mehr Menschen fahren mit dem Auto zum Lebensmitteleinkauf – auf immer längeren Wegen, zu immer größeren Lebensmittelanbietern. Dies steht konträr zur wachsenden Bedeutung der Nahversorgung vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Denn ältere Menschen sind besonders auf die kleinräumliche Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten angewiesen. Die Nahversorgung und Nahmobilität hat dabei eine wichtige Funktion für die Lebensqualität, Gesundheit und soziale Integration. Das gilt jedoch für alle Menschen, die sich eine energie- und kostenaufwändige Einkaufsmobilität per Auto nicht leisten wollen oder können. Die ExWoSt-Studie untersuchte die typischen Wechselwirkungen zwischen einer wünschenswerten wohnungsnahen Versorgung und der Mobilität. Zudem zeigt sie anwendbare und übertragbare Konzepte zur Förderung der Nahversorgung und Nahmobilität auf. (Sprache de)

Weitere Informationen:

Forschungsprogramm "Experimenteller Wohnungs- und Städtebau" ExWoSt

www.exwost.de

ExWoSt-Forschungsprojekt "Nahmobilität und Nahversorgung"

www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_21686/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Studien/2009/Nahmobilitaet/01_Start.html

Étude sur les commerces locaux et la mobilité Projet de recherche sur la mobilité liée aux achats en Allemagne

Les trajets pour les achats représentent une part importante de la mobilité quotidienne, avec près de 30% de l'ensemble des trajets et 17% de la distance parcourue. Durant les dernières années, les processus de concentration du commerce de détail ont fortement modifié la mobilité liée aux achats en Allemagne. De plus en plus de gens font leurs courses en voiture – sur des distances de plus en plus longues, dans des centres commerciaux toujours plus grands. Ce phénomène est pourtant contraire à l'importance croissante de l'approvisionnement local en regard des changements démographiques. En effet, les personnes âgées dépendent en particulier de l'accessibilité de commerces sur de courtes distances. La mobilité et les commerces locaux ont donc une importante fonction en termes de qualité de vie, de santé et d'intégration sociale. Cela vaut cependant pour tous ceux qui ne veulent ou ne peuvent pas se permettre de faire leurs achats en voiture, ceci impliquant des coûts économiques et énergétiques importants. L'étude ExWoSt («logement et urbanisme expérimentaux») a analysé les impacts typiques entre des commerces locaux souhaitables et la mobilité associée. De plus, elle montre des concepts applicables et transposables pour la promotion d'un approvisionnement local et d'une mobilité de courtes distances. (Langue: allemand)

Pour plus d'informations (en allemand):

Programme de recherche «logement et urbanisme expérimentaux» (ExWoSt)

www.exwost.de

Projet de recherche ExWoSt sur les commerces locaux et la mobilité

www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_21686/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Studien/2009/Nahmobilitaet/01_Start.html

04.10.2011



Nahmobilität und Nahversorgung - Gute Beispiele integrierter Erschließungskonzepte

Start

Konzentrationsprozesse im Einzelhandel haben die Einkaufsmobilität in den letzten Jahren stark verändert. Immer mehr Menschen fahren mit dem Pkw zum Lebensmitteleinkauf zu immer größer werdenden Lebensmittelanbietern, oft nicht mehr im unmittelbaren Wohnumfeld. Mit der ExWoSt-Studie sollten anwendbare und übertragbare Konzepte zur Förderung der Nahversorgung und damit der Nahmobilität entwickelt werden.

Projektlaufzeit: November 2009 bis August 2011

Anlass

Der Stellenwert der Nahversorgung stellt sich heute konträr dar. Auf der einen Seite wächst die Bedeutung der Nahversorgung vor dem Hintergrund des demografischen Wandels. Ältere Menschen sind auf die kleinräumliche Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten in ihrem Wohnumfeld angewiesen. Auch wenn zukünftig die Pkw-Verfügbarkeit unter älteren Menschen stark zunehmen wird, hat für sie die Nahversorgung und die Nahmobilität eine wichtige Funktion. Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad einkaufen können, gewinnen in erheblichem Maße Lebensqualität im Sinne von selbstständiger Lebensführung, gesundem Lebensstil und sozialer Integration in das Wohnumfeld. Eine funktionierende Nahversorgung wird auch für jene Bevölkerungsgruppen an Bedeutung gewinnen, die sich die steigenden Energie- und Verkehrskosten nur noch eingeschränkt leisten können.

Auf der anderen Seite steht der Strukturwandel im Einzelhandel, der durch Betriebs- und Unternehmenskonzentrationen, Verkaufsflächenwachstum, neue Betriebstypen und Angebotsformen geprägt ist. Auch die Anforderungen an die Standorte ändern sich. Dies verschlechtert die Nahversorgungssituation in Randgebieten der Großstädte, in kleinen Städten, Innenstädten aber auch Orts- und Stadtteilzentren. Die Zahl der Lebensmittelgeschäfte sank im Zeitraum von 1995 bis 2008 von 75 700 auf ca. 50 000 (Handelsverband Deutschland e.V. 2010, S.23). Gleichzeitig stieg der Umsatz von ca. 111 Mrd. Euro auf ca. 131 Mrd. Euro (Vierbuchen 2009). Neben der Konzentration der Verkaufsstellen kam es zu einer Konzentration der Lebensmittelhandelsunternehmen und der Erhöhung der Verkaufsflächen pro Einrichtung. In den 1970er Jahren lag die durchschnittliche Verkaufsfläche je Lebensmittelgeschäft bei ca. 90 m². Bis zum Jahr 2006 ist sie auf 500 m² angestiegen (Albers 2009, S.9). Dieser Zuwachs ist unter anderem auf die immer größere Zahl an anzubietenden Artikeln zurückzuführen. Für ein Angebot von 10 000 bis 20 000 Food-Artikel benötigen Vollsortimenter Verkaufsflächen von mindestens 1 500 m² (Lübbing 2009, S.13). Auch andere wirtschaftliche Verwertungskriterien der Standortentwickler haben sich verändert. Lag die Tragfähigkeitsuntergrenze bei Lebensmittelmärkten vor Jahren noch bei rund 3 500 Einwohnern im Einzugsbereich, fordern die Expansionsabteilungen der Handelsketten heute i.d.R. mehr als 5 000 Einwohner (DSSW 2007). Bei einem Radius entsprechend der maximalen Fußwegentfernung von 1 000 Metern wird das Nachfragepotenzial nur in hochverdichteten städtischen Quartieren erreicht (Freudenau/ Reutter 2007: 5). Sind diese Dichten nicht vorhanden, spielt die motorisierte Erreichbarkeit eine größere Rolle. Entsprechend haben Supermärkte und Discounter ihre Standorte in den letzten zwei Jahrzehnten außerhalb zentraler Stadträume an autogerechten Standorten gesucht und gefunden (Junker/ Kühn 2004).

Versorgungswege stellen mit rund 30% der unternommenen Wege und 17% der zurückgelegten Distanzen einen wichtigen Bestandteil der Alltagsmobilität dar. In den letzten Jahrzehnten hat der Einkaufsverkehr stark zugenommen, wobei das Wachstum zum größten Teil auf den Pkw-Verkehr entfällt. So stiegen in den alten Bundesländern die zurückgelegten Distanzen beim Wegezweck "Einkauf" im Zeitraum von 25 Jahren (1976 – 2001) um 25 %, während der Anteil der zu Fuß bewältigten Einkaufswege im gleichen Zeitraum von 50 % auf rund 40 % zurückging (Scheiner 2008).

Zielsetzung

Die ExWoSt-Studie sollte die typischen Wechselwirkungen zwischen einer wünschenswerten wohnungsnahen Versorgung und der Mobilität näher untersuchen und integrierte Handlungsansätze ableiten. Gegenstand der Handlungsansätze waren einerseits verbesserte Angebote für Nahmobilität, die die Nahversorgung stärken, und andererseits qualifizierte Nahversorgungsangebote, die die Rahmenbedingungen für die Nahmobilität verbessern. Ziele waren das Aufzeigen von Handlungsoptionen, Stellschrauben und Steuerungsmöglichkeiten für unterschiedliche Zielgruppen in unterschiedlichen siedlungsstrukturellen Räumen.

Die Studie wurde vom Büro für integrierte Planung unter Federführung von Uta Bauer in Kooperation mit Joachim Scheiner und Susann Liepe erarbeitet.

[nach oben](#)

Zusatzinformationen



Kontakt

Stephan Günthner
Referat I5 - Verkehr und Umwelt

Tel: +49 228 99401-2340
Telefax +49 228 99401-2260
stephan.guenthner@bbr.bund.de

Zum Projekt

[Start](#)

[Konzept](#)

[Ergebnisse](#)

Weitere Infos

[Veröffentlichungen](#)

© Copyright by BBR. Alle Rechte vorbehalten.



Nahmobilität und Nahversorgung - Gute Beispiele integrierter Erschließungskonzepte

Konzept

Arbeitsschritte

Auf der Basis zweier Datensätze wurde das Verkehrsverhalten bei Einkaufszwecken quantitativ untersucht:

- Daten der bundesweiten Erhebungen Mobilität in Deutschland (MiD) 2002 und 2008 sowie
- Daten der Haushaltsbefragung des [BMBF](#)-Forschungsprojektes StadtLeben, ergänzt durch detaillierte raumstrukturelle Daten aus einem durch die [DFG](#) finanzierten Folgeprojekt.

In einem zweiten Schritt wurden gute Beispiele recherchiert, nach Handlungsfeldern systematisiert und übertragbare Lösungsansätze identifiziert. Aus beiden Bausteinen wurden fördernde und hemmende Faktoren zur Sicherung der Nahversorgung und Nahmobilität abgeleitet. In drei Modellkommunen (Leipzig, Lemgo, Wolfsburg) wurden die Lösungsansätze an konkreten Fallkonstellationen überprüft und modifiziert sowie mit Bewohnern und professionellen Akteuren vor Ort diskutiert.

Das Projekt wurde von einem Expertengremium begleitet, dem folgende Personen angehörten:

- Heinz Frey ([DORV](#) – Zentrum Jülich GmbH)
- Tine Fuchs (Deutscher Industrie- und Handelskammertag)
- Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau ([TU Dortmund](#), Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung)
- Norbert Müller (Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft Bielefeld)
- Dr.-Ing. Ulrike Reutter (ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund)
- Christian Schneider (REWE Group)
- Stefan Thabe (Stadt Dortmund)

Im Ergebnis mündeten die Erkenntnisse aller Arbeitsschritte in Empfehlungen zur Verbesserung der Nahversorgung und Nahmobilität.

Forschungsleitfragen

- Welche Zusammenhänge zwischen Siedlungsstruktur, Nahversorgungsangebot sowie Mobilitäts- und Einkaufsverhalten sind handlungsrelevant?
- Lassen sich mit verbesserten Rahmenbedingungen der Nahmobilität neue Potenziale zur Sicherung der Nahversorgung erschließen?
- Lässt sich mit verbesserter Nahversorgung die Nahmobilität stärken?
- Welche Steuerungskompetenzen und Stellschrauben haben die Kommunen zur Sicherung der Nahversorgung und Nahmobilität?

Zusatzinformationen





Nahmobilität und Nahversorgung - Gute Beispiele integrierter Erschließungskonzepte

Ergebnisse

Eine gute Nahversorgung kann Verkehr sparen

Eine gute Ausstattung mit Geschäften zur Deckung des täglichen und periodischen Bedarfs in zu Fuß erreichbarer Entfernung erhöht den Anteil nicht-motorisiert zurückgelegter Wege, vermeidet Pkw-Verkehr, verkürzt die zurückgelegten Distanzen und erhöht die Zufriedenheit der Bevölkerung im Quartier erheblich. Dies gilt auch für Personen mit uneingeschränktem Zugang zum Pkw.

Ein qualitativ differenziertes Nahversorgungsangebot bestimmt das Einkaufen zu Fuß oder mit dem Fahrrad maßgeblich. Isolierte Angebote (etwa ein Supermarkt) stützen die Nahversorgung, tragen aber deutlich weniger zu einer nahräumlichen Orientierung bei als eine vielfältige Ausstattung. In gemischten Gebieten verstärkt die niedrige Motorisierung und die stärkere Neigung von Pkw-Besitzern, zu Fuß zu gehen, die Wirkung der Ausstattung. Eine gute nahräumliche Ausstattung erhöht die Bindung an die Wohnumgebung auch unter Personen mit Pkw um rund zehn Prozentpunkte. Dies geht zu Lasten vor allem von peripheren Einkaufszentren und sonstigen Einkaufsorten, die häufig mit sehr langen Wegen verbunden sind.

Die Raum- und Siedlungsstruktur bestimmt das Einkaufs- und Mobilitätsverhalten

Der Einfluss der Siedlungsstruktur auf die Verkehrsmittelwahl, die zurückgelegten Wegelängen und den Verkehrsaufwand ist dominant. Mit abnehmender Gemeindegröße nehmen die Länge der Einkaufswege sowie die Nutzung des MIV signifikant zu. Innerhalb von Gemeinden sind Einkaufswege an Standorten guter nahräumlicher Erreichbarkeit gravierend kürzer als andernorts und werden häufiger zu Fuß zurückgelegt. Dies spiegelt sich auch in der Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit von Einkaufsgelegenheiten wider. In den größten Städten sind nur für neun Prozent der Bevölkerung Geschäfte des täglichen Bedarfs schlecht bis gar nicht zu Fuß erreichbar. In den kleinsten Gemeinden gilt dies dagegen für fast vierzig Prozent.

Die Distanzschwellen für den Einkauf zu Fuß sind niedrig

Bis zu einer Wegelänge von 200 m werden rund 90 % der Einkaufswege zu Fuß gegangen. Eine markante Distanzschwelle für das Gehen zu Fuß liegt bei Pkw-Besitzern bei rund 400 m. Dies wird bis etwa 800 m teilweise vom Fahrrad aufgefangen. Ab 800 m nimmt der Anteil des MIV beim Einkauf stark zu. Unter Personen ohne Pkw liegen die Schwellen für das zu Fuß gehen deutlich höher, etwa bei 800-1 000 m und bei 2 km für den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV- Fuß und Fahrrad) insgesamt. In kleineren Gemeinden fahren Pkw-Besitzer auch kürzeste Wege zum Einkauf mit dem Pkw und damit in wesentlich stärkerem Maße als in Großstädten. Nahversorgung ist eine zeitsensible Aktivität. Der Einkauf zu Fuß oder mit dem Fahrrad wird deshalb bevorzugt. Großeinkäufe und Getränkeinkäufe werden – wenn möglich - mit dem Pkw erledigt.

Von einer guten Nahversorgung profitieren alte Menschen, Haushalte mit Kindern und Haushalte ohne Pkw

Jugendliche, Frauen und Personen ohne Zugriff auf einen Pkw kaufen in überproportionalem Maße im Nahraum und in integrierten Zentren ein. Unterschiede zwischen den Geschlechtern nehmen tendenziell ab. Bei jungen Familien mit kleinen Kindern sind sie aber sehr ausgeprägt. Einkäufe sind häufig in komplexe Wegekettens eingebettet. Dies gilt besonders für Frauen, Erwerbstätige, Alleinerziehende und generell für Haushalte mit (kleinen) Kindern. Wegekettens

lassen sich interpretieren als Ausdruck eines komplexen und "turbulenten" Alltags sowie im Sinne einer effizienteren Alltagsgestaltung. Der Zeitaufwand für Einkaufswege ist insbesondere bei älteren Menschen, bei Personen ohne Pkw im Haushalt, bei Beziehern geringen Einkommens und damit auch bei Migrant*innen (fehlender Pkw) überdurchschnittlich hoch.

Bemerkenswert ist die große Einkaufshäufigkeit unter alten Menschen. Selbst Hochbetagte über 75 Jahre kaufen häufiger als junge Menschen ein und gehen dabei wesentlich häufiger zu Fuß. Die Gründe sind nicht nur fehlende Pkw-Verfügbarkeit, sondern auch nachbarschaftliche soziale Netzwerke, Gesundheitsvorsorge und Alltagsorganisation. Alte Menschen sind damit von Einschränkungen räumlicher Angebote besonders stark betroffen.

Nahversorgung ist mehr als Einkaufen

Nahversorgung hat für eine wachsende Zahl von Menschen (ältere Menschen, Erwerbslose, versorgende Personen) wichtige soziale und kommunikative Funktionen. Für Stadtquartiere, Orts- und Stadtteilzentren ist diese wichtige Frequenzbringerin und Identitätsstifterin: Identifizieren sich die Einwohner mit ihren Nahversorgungseinrichtungen, gehen sie auch längere Wege zu Fuß.

In unterversorgten Bereichen ist Nahversorgung nur durch Kombination vieler Funktionen in räumlicher Nähe tragfähig. Erfolgversprechend sind Zentren, die neben dem Einzelhandel gastronomische und andere Dienstleistungen anbieten sowie soziale Dienste, Treffpunkte und Kulturangebote bündeln. Zusätzliche Angebote wie schnelle Internetverbindungen, Online-Verwaltungsdienstleistungen und serviceorientierte oder altengerechte Wohnangebote schaffen weitere Frequenz. Erfolgreiche Versorgungsstandorte konnten nicht nur in dünn besiedelten Bereichen u.a. mit den DORV-Zentren, den Markt-Treffs sowie den Komm-In Dienstleistungszentren entwickelt werden.

Kommunen sollten ihre Optionen konsequent nutzen

Für die kommunale Steuerung der Nahversorgung und die Sicherung städtebaulich gewünschter Zentren hat sich die Aufstellung und konsequente Umsetzung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten bewährt. Flankiert werden können sie durch Verbesserungen der Bedingungen für die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad. Pläne und Maßnahmen sollten gemeinsam mit den Akteuren des Einzelhandels und privaten Anliegern vorbereitet und umgesetzt werden. All diese Instrumente können ihre Wirkung jedoch nur dann entfalten, wenn die Kommunalpolitik (sowohl auf Ebene der Gesamtkommune als auch von Orts- bzw. Stadtteilen) ihre eigenen Beschlüsse respektiert und diese konsequent umgesetzt.

Nahversorgung kann nicht überall zu Fuß möglich sein

Mittel- bis langfristig wird nicht in allen Räumen eine stationäre Nahversorgung vorgehalten werden können. Es wird künftig neben den ländlichen Räumen auch in den Städten Siedlungsbereiche (z. B. Einfamilienhausgebiete am Stadtrand) geben, wo sich eine fußläufige Nahversorgung nicht mehr rechnet. Dies ist zu kommunizieren, um die Konsequenzen von Wohnstandortentscheidungen nachvollziehbar zu machen. Es ist darüber nachzudenken, wie Lösungsstrategien für solche Gebiete entwickelt werden können (z.B. Erhöhung der Umzugsbereitschaft, Unterstützung von Nachbarschaftshilfe, mobiler Handel).

[nach oben](#)

Zusatzinformationen



Kontakt

Stephan Günthner
Referat I5 - Verkehr und Umwelt

Tel: +49 228 99401-2340



Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit

BMVBS-Online-Publikation 08/11, Hrsg.: BMVBS, Mai 2011

Die Reduzierung des motorisierten Verkehrs ist im Interesse einer nachhaltigen, ressourcen- und umweltschonenden Stadtentwicklung ein wichtiges Ziel. Die Analyse des Verkehrsverhaltens liefert hierfür entscheidende Grundlagen. In der vorliegenden Veröffentlichung werden die Ergebnisse einer Untersuchung über das Verkehrsverhalten beim Einkauf sowie über Erreichbarkeit von Einkaufsgelegenheiten und die Verkehrserzeugung in Abhängigkeit von Einkaufsstandorten dargestellt. Das Verkehrsverhalten wird hierbei kleinräumlich und sozial differenziert betrachtet. Die Ergebnisse weisen auf erhebliche Potenziale zur Einsparung von Verkehr im Einkaufssektor hin - wenn das lokale Angebot "stimmt". Es zeigt sich, dass nicht-integrierte Standorte von Einkaufsgelegenheiten wesentlich mehr Pkw-Verkehr erzeugen als integrierte Standorte.

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)

Bearbeitung

Forschungsbüro Scheiner Dortmund und Büro für integrierte Planung, Berlin
Uta Bauer (Leitung), Dr. Joachim Scheiner, Susanne Liepe
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin
Silke Jung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn
Stephan Günthner stephan.guenthner@bbr.bund.de

urn:nbn:de:101:1-201105193466

[Download](#) (pdf/1334-KB)

Inhalt

1 Datengrundlagen

- 1.1 Mobilität in Deutschland 2002 und 2008
- 1.2 Stadtleben (2002/2003)

2 Verkehrsverhalten bei der Versorgung: Ergebnisse bundesweiter Analysen

- 2.1 Veränderung des Verkehrsverhaltens von 2002 bis 2008
- 2.2 Erreichbarkeit von Einkaufsgelegenheiten aus Sicht der Befragten
- 2.3 Verkehrsverhalten beim Einkaufen in großen und kleinen Gemeinden
- 2.4 Verkehrsverhalten beim Einkauf nach nahräumlicher Erreichbarkeit von Geschäften
- 2.5 Zeitaufwand für Einkäufe
- 2.6 Wann ist Erreichbarkeit von Einkaufsgelegenheiten "gut"?
- 2.7 Verkehrserzeugung integrierter und desintegrierter Einkaufsstandorte
- 2.8 Einkaufen als vor- und nachgelagerte Aktivität im Rahmen von Wegeketten

3 Zufriedenheit mit Nahversorgungsangeboten

- 3.1 Zufriedenheit in unterschiedlichen Gebietstypen
- 3.2 Zufriedenheit mit Nahversorgungsangeboten nach Entfernung zum nächsten Supermarkt
- 3.3 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Entfernung zum nächsten Supermarkt

4 Zentrale Ergebnisse der Analysen

5 Folgerungen

- 5.1 Räumliche Differenzierung und Potenziale für Nahmobilität
- 5.2 Soziale Differenzierung
- 5.3 Distanzschwellen: wie weit ist zu weit?
- 5.4 Was ist Nahversorgung?
- 5.5 Wer profitiert besonders von besseren Nahversorgungsangeboten?

6 Anhang

Die Veröffentlichung ist ein Ergebnis der ExWoSt-Studie "Nahmobilität und Nahversorgung - Gute Beispiele integrierter Erschließungskonzepte".

[>> weitere Informationen](#)

[nach oben](#)

© Copyright by BBR. Alle Rechte vorbehalten.