

Autoren der Ausgabe

Henrik Freudenau

E-Mail [freudenau@stadtraumkonzept.de](mailto:freudenau@stadtraumkonzept.de)

Ulrike Reutter

Fon +49(0)231/9051 264

E-Mail [ulrike.reutter@ils.nrw.de](mailto:ulrike.reutter@ils.nrw.de)

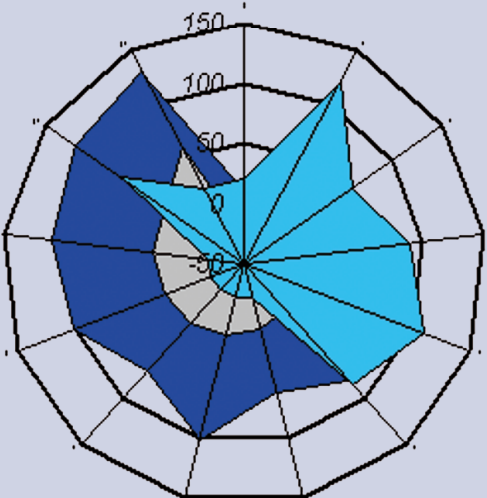
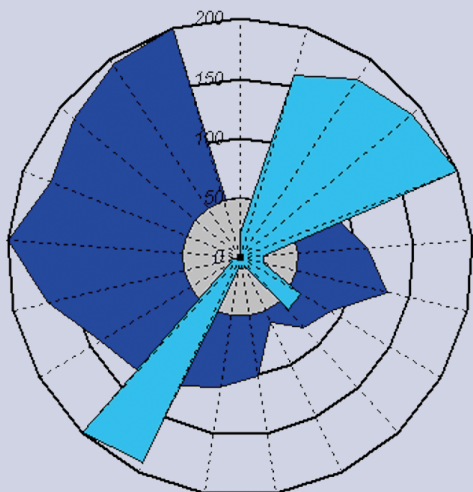
### Sicherung von Nahversorgung und Nahmobilität:

#### Zusammenhänge zwischen Lebensmittelversorgung und Mobilitätsverhalten

Die räumliche Steuerung des Einzelhandels ist seit vielen Jahren als weitgehend akzeptierte planungspolitische Aufgabe anerkannt. So hat die nordrhein-westfälische Landesregierung 1996 den Einzelhandelserlass veröffentlicht, mit dem den Gemeinden Planungs- und Entscheidungshilfen geboten werden, die sie besser in die Lage versetzen, mit den Möglichkeiten des Bauplanungsrechts gewachsene Einkaufsstandorte vor einem Kaufkraftentzug durch nicht integrierte Einzelhandelsgroßbetriebe zu schützen. Aktuell werden sowohl mit den Novellen des Baugesetzbuches 2004 und 2006 mit der Einführung und Sicherung des Begriffs des zentralen Versorgungsbereichs als auch auf Landesebene mit der Novelle des Landesentwick-

lungsprogramms und der geplanten Überarbeitung des Einzelhandelserlasses die planerischen Instrumente zur räumlichen Lenkung des Einzelhandels weiter geschärft.

Dies ist auch deshalb notwendig, da aufgrund der Entwicklungen im Einzelhandel der letzten Jahrzehnte der Zugang zu Waren des täglichen Bedarfs für bestimmte Räume und bestimmte Personengruppen ein erhebliches Problem darstellt und oft nur unter Inkaufnahme weiter Wege möglich ist. Die vorliegende Ausgabe der Reihe TRENDS des ILS NRW stellt diese Wechselwirkungen und Abhängigkeiten von Nahversorgung und Nahmobilität dar und zeigt Entwicklungslinien auf.



### Nahversorgung – Begriffsbestimmung

Unter Nahversorgung wird allgemein die verbrauchernahe Grundversorgung mit Waren für den täglichen, kurzfristigen Bedarf, insbesondere aus dem Nahrungs- und Drogeriebereich verstanden. Eine einheitliche oder normativ anerkannte Zeit- oder Distanzeinheit zur Beurteilung der Nahversorgungsqualität, differenziert nach städtischen oder ländlichen Raumstrukturen, existiert allerdings nicht. Eine Annäherung liefert beispielsweise die Empfehlung des Einzelhandelserlasses NRW, nach dem die Nahversorgung in einer Gehzeit von 10 Minuten möglich sein soll (Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes NRW 1996, S. 925). Danach gilt die Nahversorgung eines Haushalts oder eines Wohnstandortes

als gewährleistet, wenn zumindest ein Lebensmittelladen in fußläufiger Entfernung erreichbar ist. Die Stadt Dortmund definiert die Erreichbarkeit in ihrem „Masterplan Einzelhandel“ mit einem Radius von 500 Metern um den Standort (Stadt Dortmund 2004, S. 48). Die Bezirksregierung Köln setzt in ihren „Regelungen für Einzelhandelsbetriebe zur Nahversorgung“ zur Tragfähigkeitsberechnung einen Einzugsbereich für die Nahversorgung von 700 Metern um den Standort fest (Bezirksregierung Köln 2004). Viele andere Kommunen halten eine Entfernung von 1.000 Metern noch für annehmbar, obwohl diese Entfernung gerade für Fußgänger mit schweren Taschen schon sehr hoch ist (Kahnert 2002, S. 35).

**Tab. 1: Einkaufsmöglichkeiten für Haushalte in % in Westdeutschland inklusive Berlin für den täglichen Bedarf im Umkreis von 1 bis 2 km um die eigene Wohnung in den Jahren 1994 und 2003**

Lage	Jahr	Einkaufsmöglichkeit vorhanden in %	Einkaufsmöglichkeit nicht vorhanden in %	Veränderung 1994 zu 2003 in %
über alle Lagen	1994	88,4	11,6	+ 2,3
	2003	86,1	13,9	
innerer Stadtbereich einer Großstadt	1994	100,25	0	+ 2,4
	2003	97,6	2,4	
Stadtrand / Vorort einer Großstadt	1994	94,5	5,5	+ 3,8
	2003	90,7	9,3	
innerer Stadtbereich einer mittelgroßen Stadt	1994	100	0	+ 1,6
	2003	98,4	1,6	
Stadtrand / Vorort einer mittelgroßen Stadt	1994	95,9	4,1	+ 7,9
	2003	88,0	12,0	
Kleinstadt	1994	96,5	3,5	+ 3,7
	2003	92,8	7,2	
auf dem Land	1994	76,0	24,0	+ 14,2
	2003	61,8	38,2	

Quelle: Mobilitätspanel 2003  
eigene Berechnung

Über die reine Erreichbarkeit und Nähe hinaus bestimmen das Warenangebot sowie die Vielfalt der vorhandenen Geschäfte die Nahversorgungsqualität entscheidend mit (vgl. auch Junker; Kühn 2006, S. 27-29). Das Vorhandensein eines Bäckers reicht zur Sicherung der Nahversorgung alleine nicht aus. Erst die Kombination aus Vollsortimenter, Discounter, Bäcker, Metzger etc. sowie das Vorhandensein von anderen Dienstleistungseinrichtungen wie bspw. Post-/agenturen, Ärzten oder Apotheken bietet eine ausreichende, funktionierende, qualitativ gute Nahversorgung, die den Verbrauchern Autonomie, Wahlfreiheit und Selbstverantwortung beim Kauf von Lebensmitteln ermöglicht (Böge; Fuhr 2004, S. 3f).

Darüber hinaus macht eine attraktive städtebauliche Situation, die Begegnung, Aufenthalt und Kommunikation ermöglicht, Nahversorgungsstandorte zu lebendigen, belebten Orten, die das Gefühl von sozialer Sicherheit und Zugehörigkeit fördern (Acocella 2004, S. 15). Dazu können vor allem Fußgänger und Radfahrer durch ihre Anwesenheit im öffentlichen Raum beitragen.

### Nahmobilität – Begriffsbestimmung

Der Begriff Nahmobilität umschreibt zunächst Wege, die aufgrund ihrer geringen Länge überwiegend im Stadtquartier und Stadtteil stattfinden. Dabei spielt neben der reinen Distanzbetrachtung auch der Aspekt einer möglichst großen Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelnutzung eine Rolle: Wegelängen bis zu 1.000 Meter sind Distanzen, in denen alle Wege potenziell unmotorisiert zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können; gleichwohl gehören zur Nahmobilität – ob erwünscht oder unerwünscht – auch Wege mit dem Pkw (Beckmann; Wulfhorst 2003, S. 2 u. 3). Immerhin ist der Anteil an relativ kurzen Wegen mit dem Auto erstaunlich hoch: Jeder zehnte mit dem Auto zurückgelegte Weg ist kürzer als ein Kilometer, jede vierte Autofahrt endet spätestens nach drei Kilometern (MiD – Mobilität in Deutschland 2002, S. IV u. 91).

Der Begriff Nahmobilität wird darüber hinaus häufig um den Aspekt erweitert, allen Menschen durch möglichst kurze Wege gleiche Mobilitätschancen für eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben bei gleichzeitig geringen Verkehrsauswirkungen zu ermöglichen (Linder 2002, S. 2f).

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW (AGFS) versteht unter Nahmobilität „mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen“ (AGFS 2003, S. 10f). Damit berücksichtigt die AGFS neben dem Radverkehr auch Fußverkehr, die Mobilität Mobilitätsbehinderter, neue Fortbewegungsarten wie Inliner und Roller sowie die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer „50plus“ in Hinblick auf deren wachsenden Anteil in den kommenden Jahren.

### Zur Situation der Lebensmittelversorgung

Der Strukturwandel in der Lebensmittelversorgung hat unmittelbar spürbare Auswirkungen auf die Alltagsorganisation der Bevölkerung: Aufgrund steigender Betriebsgrößen und gleichzeitig sinkender Betriebszahlen hat die Anzahl der Wohngebiete und Siedlungsbereiche ohne eigenen, in fußläufiger Entfernung erreichbaren Supermarkt oder Lebensmitteldiscounter rapide zugenommen. Betroffen sind nicht mehr nur die dünn besiedelten Räume, sondern auch kleinere Ortsteile in Stadtrandlagen. In Nordrhein-Westfalen sind nach Einschätzung der Städte und Gemeinden bereits 29 % der Siedlungsfläche unterversorgt, Tendenz steigend. Betroffen hiervon ist jeder sechste Einwohner in Nordrhein-Westfalen (Kahnert 2002, S. 36; Acocella 2004, S. 16)

Die Gründe für die Konzentration im Lebensmitteleinzelhandel sind vielfältig. Zum einen weisen Lebensmittelanbieter vor dem Hintergrund des allgemeinen Strukturwandels zugunsten größerer Betriebseinheiten einen akuten Erweiterungsbedarf auf, der zur Betriebssicherung notwendig ist. Zum anderen befinden sich die Anbieter in einem Verdrängungswettbewerb, ausgelöst durch großflächige Verbrauchermärkte und preisaggressive Discounterketten.

Die Netzausdünnung der Lebensmittelläden trifft vor allem die Menschen, die über kein oder nur selten über ein Auto verfügen (vgl. auch Trends 1/07).

Ältere, Alleinerziehende, Jugendliche, Menschen mit Behinderungen und Familien mit geringem Einkommen sind in besonderem Maße auf wohnungsnahe Einkaufsstätten angewiesen, eine gute Nahversorgung ist Bestandteil ihrer Selbstständigkeit. Die demografische Entwicklung, insbesondere die zunehmenden Alterung der Gesellschaft, wird das Problem noch verschärfen.

Aber auch für mobilere Menschen bedeutet der Wegfall einer wohnortnahen Versorgung einen deutlichen Verlust an Lebensqualität. Betriebe des Lebensmitteleinzelhandels, wie Supermärkte und Lebensmitteldiscounter gelten als unentbehrliche Frequenzbringer für kleinere Läden, die die Vielfalt und Lebendigkeit von Ortsteilzentren prägen und sie zu Orten sozialer Begegnung machen. Wird diesen kleineren Läden die nötige Basisfrequenz entzogen, droht die Verödung ganzer Ortskerne. Funktionsverlust und Leerstände sind die Folgen (Stadt Dortmund 2004, S. 45 ff; Deutscher Städtetag 2005, S. 114).

Betroffen sind vor allem die Räume mit den höchsten Alterungsraten, d. h. die ländlichen und suburbanen Räume (s. Tabelle 1). Nach der Längsschnitterhebung Deutsches Mobilitätspanel<sup>1</sup> finden in Westdeutschland in den Landgemeinden heute 38,2 % der Haushalte keine Einkaufsmöglichkeit für den täglichen Bedarf im Umkreis von 1-2 km um die eigene Wohnung bzw. in einer Fußwegeentfernung von 10 bis 20 Minuten. Dies sind ca. 2,5 Millionen Haushalte. An den Stadträndern und in den Vororten mittelgroßer Städte sind hiervon 12,0 % der Haushalte betroffen, dies sind ca. 715.000 Haushalte, Tendenz steigend: 1994 waren es nur 4,1 %, ca. 160 000 Haushalte. Im vom Mobilitätspanel nicht explizit erfassten Nahbereich bis 1.000 Metern wird die Unterversorgung nochmals höher liegen.

Auf der anderen Seite zeigt diese Erhebung aber auch, dass die Bevölkerung in den Großstädten, in inneren Stadtbereichen mittelgroßer Städte und auch in Kleinstädten – bezogen

auf die hier abgefragte recht große Distanz von 1-2 km – mit über 90 % der Haushalte gut versorgt ist (vgl. auch Junker; Kühn 2006, S. 115).

Ob eine sich verschlechternde Nahversorgungslage einen Wohnortwechsel zur Folge hat, ist fraglich. Zwar gab in einer repräsentativen Befragung von 2.500 Bürgerinnen und Bürgern durch infas und das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) die Hälfte der Befragten im Alter zwischen 50 und 64 Jahren an, ihren Wohnsitz so wählen zu wollen, dass möglichst viele Wege zu Fuß erledigt werden können, was den allgemeinen Wunsch nach Nahmobilität belegt. Aber 80 % dieser Gruppe stimmten auch dem Statement zu „Ich werde weiter dort wohnen, wo ich heute schon lebe“, wobei mehr als ein Drittel dieser Altersgruppe gegenwärtig in dünn besiedelten Regionen lebt (Blume et al. 2005, S. 772).

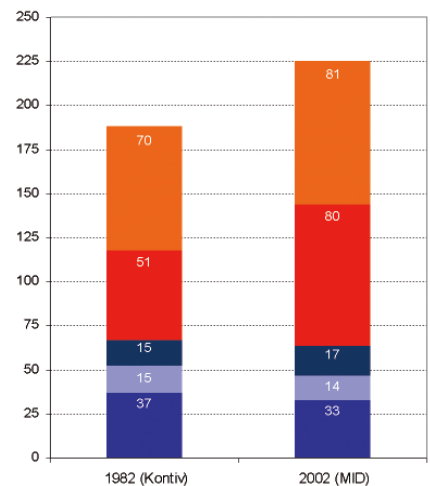
**Zusammenhänge zwischen Nahversorgung, Siedlungsstrukturen und Verkehr**

Der Konzentrationsprozess im Lebensmitteleinzelhandel ist mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufwandes verbunden. Im Zeitraum zwischen 1982 und 2002 haben sich in Westdeutschland die für Einkauf (lang- und kurzfristiger Bedarf) und Erledigungen (Bank, Post, Arzt etc.) pro Tag zurückgelegten Personenkilometer mehr als verdoppelt (+136 %). Damit ist der Einkaufs- und Erledigungsverkehr absolut gesehen mit 515 Mio. Personenkilometern pro Tag in Westdeutschland hinter dem Freizeitverkehr der Wegezweck mit dem zweithöchsten Verkehrsaufwand, noch vor dem Berufsverkehr mit 496 Mio. Personenkilometern (s. Abbildung 1).

Beim Verkehrsaufkommen, also der Anzahl der Wege, beträgt die Steigerungsrate zwischen 1982 und 2002 in Westdeutschland 57 %. Pro Tag werden in Westdeutschland 80 Mio. Wege im Einkaufs- und Erledigungsverkehr getätigt (s. Abbildung 1).

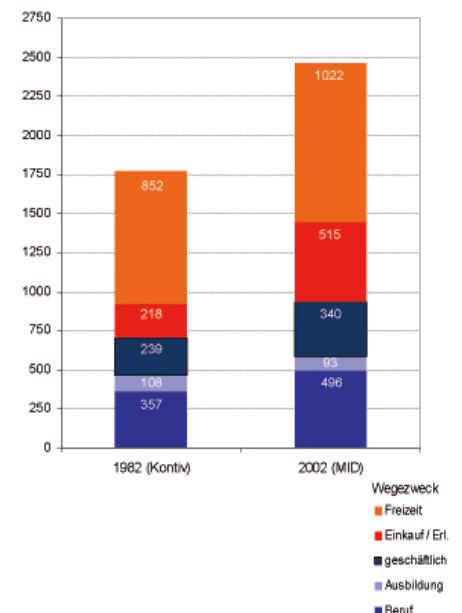
**Abb. 1: Verkehrsaufkommen (in Wege pro Tag) und Verkehrsaufwand (in Personenkilometer pro Tag) nach Wegezwecken in Westdeutschland in den Jahren 1982 und 2002**

Abb.1a: Wege pro Tag in Millionen



Wege von Personen ab 0 Jahre in Westdeutschland, einschließlich Wirtschaftsverkehr

Abb.1b: Personenkilometer pro Tag in Millionen



Quelle: Mobilität in Deutschland 2002 - Ergebnisbericht 2004, S. 98

<sup>1</sup> Das Deutsche Mobilitätspanel unterscheidet die Lage einer Wohnung nach sechs Typen: innerer Stadtbereich einer Großstadt von 100.000 und mehr Einwohnern; Stadtrand/Vorort einer Großstadt von 100.000 und mehr EW; innerer Stadtbereich einer mittelgroßen Stadt von 20.000 bis 100.000 EW; Stadtrand/Vorort einer mittelgroßen Stadt von 20.000 bis 100.000 EW; Kleinstadt von 5.000 bis 20.000 EW; „Auf dem Land“ unter 5.000 EW; die Einteilung der Haushalte in die verschiedenen Lagen erfolgt nach Selbst einschätzung der Haushalte.

Für Deutschland insgesamt entfallen 52 Mio. Wege allein auf den Zweck Einkauf (s. Abbildung 2). Drei Viertel dieser Einkaufswege dienen der Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs und tragen in erheblichem Maße zum Verkehrsaufwand beim Wegezweck Einkaufen und zu dessen Anstieg in den letzten Jahren bei. Verantwortlich für diesen Anstieg sind u. a. die längeren Wege, die zurückgelegt werden müssen, und die damit zusammenhängende Verkehrsmittelwahl, die wiederum in starkem Maße durch die Lage der Wohnung bestimmt wird.

– etwa jeder zweite Einkaufsweg wird mit dem Pkw getätigt – in Mittel- und Kleinstädten etwas mehr (56,7 bzw. 58,9 %), in Großstädten etwas weniger (48,2 %) als jeder zweite Weg. Das Verhältnis „2 Fußwege zu 1 Pkw-Weg“ in inneren Stadtbezirken großer und mittelgroßer Städte dreht sich am Stadtrand dieser Städte um (s. Abbildung 3).

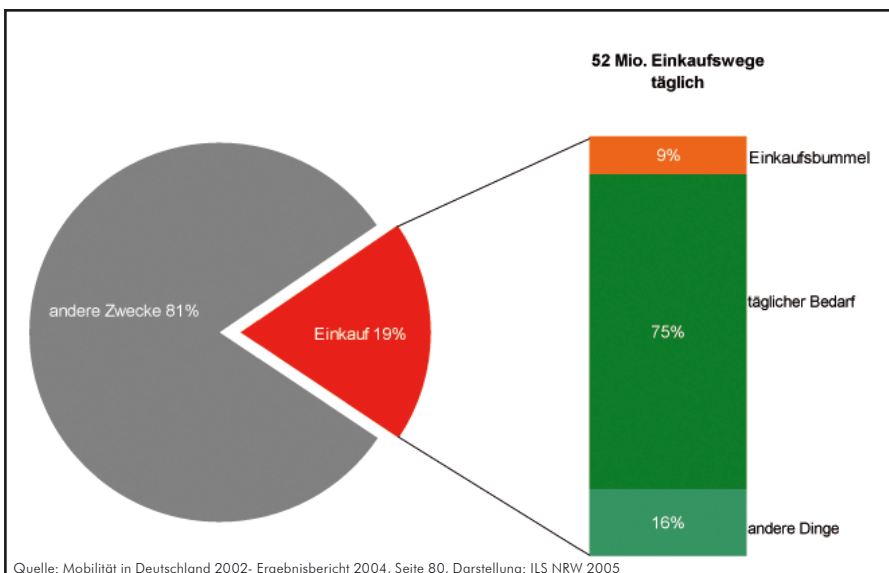
Der Fahrradanteil ist in den genannten vier Siedlungstypen in etwa gleich. In mittelgroßen Städten benutzen die Bewohner etwas häufiger das Rad zum Einkaufen – etwa jeder

nur jeder fünfte Weg (21,8 %) mit dem Auto zum Einkaufen zurückgelegt wird, werden auf dem Land drei Viertel der Einkaufswege (78,4 %) mit dem Pkw getätigt (s. Abbildung 3).

Der unmittelbare Zusammenhang zwischen Nahversorgung und Verkehr wird darüber hinaus bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl nach Entfernung zwischen Wohnung und Einkaufsstätte deutlich (s. Tabelle 2). Solange die Einkaufswege in einem Bereich bis 1.000 Meter liegen, werden sie mehrheitlich zu Fuß zurückgelegt (60,2 %). Sobald sie länger als 1.000 Meter sind, werden sie überwiegend mit dem Auto zurückgelegt, bis zu 5 km auch noch in nennenswertem Umfang mit dem Fahrrad. Dies gilt für alle Siedlungstypen, allerdings fällt der Fußwegeanteil umso deutlicher bei einer Entfernung über 1.000 Metern ab, je geringer die Siedlungsdichte ist. Lediglich in den Innenstadtbereichen von Großstädten wird bei weiteren Entfernungen ein Großteil der Fußwege durch den ÖPNV ersetzt. Eine funktionierende Nahversorgung hat also nicht nur Einfluss auf einen möglichst hohen Anteil kurzer Wege, sondern auch auf die Verkehrsmittelwahl.

Kleinräumige Untersuchungen bestätigen den Einfluss geringer Entfernungen zum Lebensmittelladen auf die Verkehrsmittelwahl. So kommen nach einer in Freiburg an drei Standorten mit hoher Bevölkerungsdichte durchgeführten Studie acht von zehn Befragten mit einer Zugangszeit von maximal 10 Minuten zu Fuß (56,6 %) oder mit dem Fahrrad (22,2 %) zum Lebensmitteleinkauf, jeder Zehnte (12,1 %) kommt mit dem Auto. Liegt die Zugangszeit über 10 Minuten, steigt der Anteil der Pkw-Kunden sprunghaft auf 36,4 % an. Auch der Grund für den Einkauf im jeweiligen Lebensmittelmarkt steht mit der Nähe im Zusammenhang. Für 70 % der Befragten ist die geringe Entfernung zwischen Wohnung und Lebensmittelgeschäft der Grund für den Einkauf im jeweiligen Markt, wobei überwiegend Fußgänger (80,9 %) und Radfahrer (77,4 %), durchaus

**Abb. 2: Differenzierung des Wegezwecks Einkauf**



Wiederum unterschieden nach der Lage der Wohnung, die das Deutsche Mobilitätspanel erhebt, ergeben sich Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl. Liegt die Wohnung im inneren Stadtbereich einer großen oder mittelgroßen Stadt, wird nahezu jeder zweite Einkaufsweg zu Fuß zurückgelegt (48,7 bzw. 47,9 %). Befindet sich die Wohnung am Stadtrand einer großen oder mittelgroßen Stadt oder in einer Kleinstadt, halbiert sich der Anteil der Fußwege – hier wird in etwa jeder vierte Einkaufsweg zu Fuß getätigt (26,8 bzw. 22,4 bzw. 25,4 %). Stattdessen benutzen in diesen Siedlungstypen die Bewohner häufiger den Pkw für den Einkaufsweg

sechste Weg (17,8 %) – als in Groß- und Kleinstädten – etwa jeder achte Weg (12,7 %). Entsprechend dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln spielt der ÖPNV im Einkaufsverkehr nur in den Großstädten eine Rolle.

Über alle Siedlungstypen betrachtet ist der Pkw das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel für die Einkaufswege – mit 56,7 % wird mehr als die Hälfte aller Wege zum Einkauf mit dem Pkw (als Fahrer und Mitfahrer) gefahren. Je geringer die Siedlungsdichte ist, desto höher liegt der Pkw-Anteil und desto geringer der Fußwegeanteil: Während im Innenstadtbereich einer Großstadt

aber auch ÖPNV-Nutzer (43,1 %) und Autofahrer (47,9 %) die Nähe schätzen (Acocella 1996, S. 11 u. 40f).

Ist ein Gebiet mit vielfältigen Lebensmittelgeschäften gut ausgestattet, nehmen die Menschen das nahräumliche Angebot auch an. Eine Untersuchung zur städtischen Lebensmittelversorgung in vier unterschiedlich ausgestatteten Quartieren in Kassel kommt u. a. zu dem Ergebnis, dass Läden in Wohnungsnähe mit einer um den Faktor 8 bis 9 höheren Wahrscheinlichkeit aufgesucht werden, als diejenigen oberhalb einer Distanz von einem Kilometer (Böge; Fuhr 2004, S. 52f).

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine Untersuchung zu Vorzügen einer baulichen Mischung in vier Kölner Stadtvierteln. Auch hier zeigt sich, dass wohnungsnaher Lebensmittelangebote im Quartier angenommen werden, den Verkehrsaufwand reduzieren und Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. In Stadtquartieren mit guter Einzelhandelsausstattung werden die Einkäufe öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. In den Stadtvierteln mit einer schlechten Einzelhandelsausstattung sind hingegen nicht nur die zurückgelegten Entfernungen höher, sondern wird auch das Auto beim Lebensmitteleinkauf öfter benutzt als in den Quartieren mit einer guten Ausstattung (Holz-Rau et al. 1999, S. 37ff / Wiegandt 2001, S. 57).

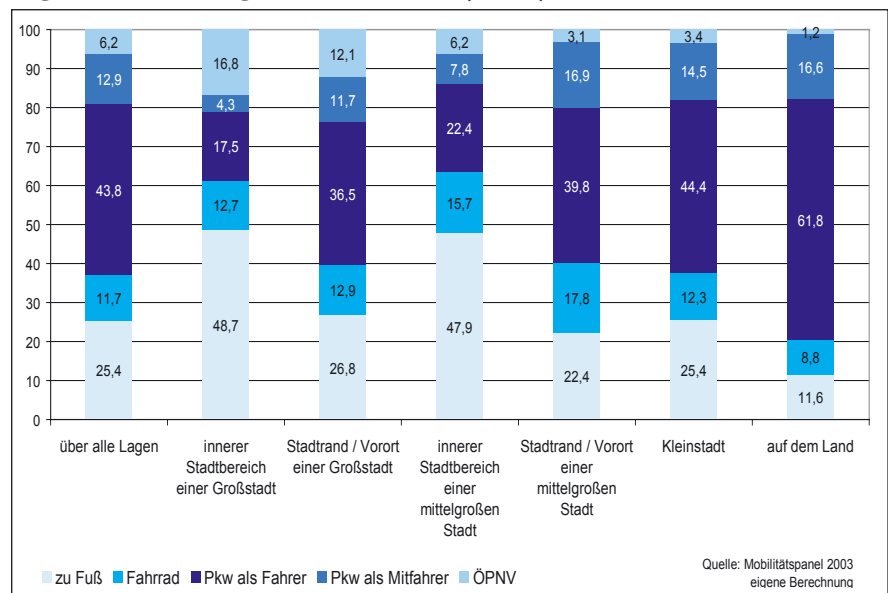
### Siedlungsstruktur und Einwohnerdichte als Voraussetzung für Nahversorgung

Eine gute Einzelhandelsausstattung im Ortsteil oder Stadtviertel ist eine Voraussetzung für kurze Wege beim Einkaufen und ist abhängig von der Einwohnerdichte. Die Angaben zur notwendigen Mantelbevölkerung – also die Mindestanzahl an Bevölkerung im Einzugsbereich des Geschäftes, die notwendig ist, um einen rentablen Betrieb zu gewährleisten – schwanken je nach Betriebstyp und Verkaufsfläche stark. Discounter und

Supermärkte mit Verkaufsflächen zwischen etwa 600 und 1.200 m<sup>2</sup> geben als Mantelbevölkerung 4.000 bis über 10.000 Einwohner an (Juncker, Kühn 2006, S. 36-38). Geht man von einem Radius von 1.000 Metern um den Standort aus, so ergibt dies Einwohnerdichten von ca. 1.270 bis mehr als 3.200 Einwohner pro km<sup>2</sup> – was in etwa der Dichte von Wuppertal-Barmen entspricht. Sind diese Dichten nicht vorhanden, erhöht sich der Radius um die Geschäfte und die fußläufige Erreichbarkeit wird deutlich erschwert.

Neben der städtebaulichen Dichte als Voraussetzung für ausreichendes Nachfragepotenzial haben auch eine ausgewogene Nutzungsmischung und damit die Vielfalt des Angebotes im eigenen Stadtquartier sowie die Konkurrenz zu Einzelhandelsgroßeinrichtungen außerhalb des Viertels verkehrsreduzierende Wirkungen im Einkaufsverkehr (vgl. die bereits erwähnte Untersuchung in vier Kölner Stadtvierteln von Holz-Rau et al. 1999, S. 37ff und 73).

**Abb. 3: Hauptverkehrsmittel (in %) beim Wegezweck Einkauf nach Lage der Wohnung in Deutschland (2003)**



Die Stadt Dortmund stellt in ihrem Masterplan Einzelhandel fest, dass eine nur durch Einfamilienhäuser geprägte Siedlungsstruktur eine flächendeckende Nahversorgung im Stadtgebiet verhindert. Je höher der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern und je niedriger die Einwohnerdichte sind, umso größer sind die Lücken im Nahversorgungsnetz. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von Nahversorgungseinrichtungen verlangt demnach eine Siedlungsentwicklung, die z. B. durch eine Durchmischung von Ein- und Zweifamilienhausgebieten mit Geschosswohnungsbau ein gewisses Mindestmaß an Einwohnerdichte und damit Nachfragepotenzial am Ort schafft (Stadt Dortmund 2004, S. 53).

Eine Veränderung der Siedlungsstruktur hin zu mehr kleinräumiger, ausgewogener Funktionsmischung im städtischen Geschosswohnungsbau ließe zwar beim Einkaufen eine deutliche Reaktion im Verkehrsverhalten erwarten, ist aber im Siedlungsbestand noch schwieriger zu realisieren als im Neubau. Stattdessen besteht auch die Möglichkeit, lange Wege zu Versorgungsstandorten wieder zu verkürzen, indem so genannte „Scharnierstandorte“ zur Versorgung mehrerer unterversorgter Gebiete realisiert werden. Dies führt zwar nicht zwangsläufig zu einer fußläufig erreichbaren Nahversorgung, verkürzt aber dennoch die Entfernungen.

## Verkehrliche Erreichbarkeit als Voraussetzung für Nahmobilität

Mit der Ausweitung von Verkaufsfläche und erforderlicher Mantelbevölkerung haben sich auch die Ansprüche an die verkehrliche Erreichbarkeit von Lebensmittelläden deutlich verändert. War die Lage der Lebensmittelläden früher stärker auf Fußgänger ausgerichtet, zählen heute Pkw-Erreichbarkeit und Stellplatzanzahl mit ausreichenden Logistikflächen für eine reibungslose Anlieferung zu den vorrangigen Standortbedingungen.

Um vermeintliche Zielkonflikte zwischen Aufenthaltsqualität für Fußgänger, eingeschränkter Flächenverfügbarkeit für Stellplätze und direkter Pkw-Erreichbarkeit des Geschäfts zu lösen, darf die Erreichbarkeitsdiskussion im Lebensmitteleinzelhandel aber nicht nur auf die Pkw-Erreichbarkeit reduziert werden, sondern muss übergreifend für alle Verkehrsmittel geführt werden (Frehn 2001, S. 237). Zum einen scheint der tatsächliche Anteil an Fußwegen zum Lebensmittelgeschäft kaum Berücksichtigung bei der Standortbewertung zu finden, zum anderen scheinen die benötigten Stellplatzkapazitäten für Lebensmittelläden von den Betreibern überschätzt zu werden. Letzteres geht aus einer Stellplatzuntersuchung von zwölf Discountern und Supermärkten in Dortmund hervor. Elf der zwölf Standorte verfügen mit durchschnittlich einem Stellplatz pro 16 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche über ausreichende Stellplatzkapazitäten. An jedem zweiten Standort wurde sogar eine Überkapazität festgestellt, bei sechs Geschäften lag die tatsächliche Stellplatzauslastung deutlich unter 75 % (Planersocietät 2004 / Frehn; Meißner 2005).

### Fazit

Die Entfernung zwischen Wohnung und Lebensmittelgeschäft ist nach Auswertung der aktuellen Mobilitätsuntersuchungen die bestimmende Größe für die Verkehrsmittelwahl beim

Versorgungseinkauf. Die Schwelle für eine fußläufige Erreichbarkeit liegt im Bereich bis zu 1.000 Metern. In diesem Entfernungsbereich werden 60 % der Versorgungseinkaufswege zu Fuß zurückgelegt. Ist die Distanz größer, bekommt bis ca. 2.000 Metern neben dem Auto das Fahrrad eine wichtige Bedeutung, danach kommt nur noch das Auto für den Versorgungseinkauf in Frage. Ab einer Entfernung von 5.000 Metern werden acht von zehn Wegen für den Versorgungseinkauf mit dem Auto zurückgelegt. Dabei sind je nach Siedlungsstruktur, Stadtlage und Stadtgröße große Unterschiede zu verzeichnen. Gleichzeitig führen Konzentrationsprozesse im Einzelhandel zu einer weiteren räumlichen Ausdünnung, zu einer Verringerung der Vielfalt bzw. Ausstattungsqualität und damit zu längeren Wegen, die insbesondere Bevölkerungsgruppen, die nicht über ein Auto verfügen, in ihrer Selbstständigkeit einschränken können.

Den Kommunen in Nordrhein-Westfalen ist das Problem der Nahversorgungssituation durchaus bekannt und es werden Strategien und Maßnahmen zur Sicherung der Nahversorgung gesucht, um auf den Verlust von Nahversorgung, Nutzungsmischung und Nahmobilität reagieren zu können. Einen Weg bietet die Novelle des Baugesetzbuches mit der Möglichkeit, zentrale Versorgungsbereiche festzulegen und damit städtebaulich gewünschte Versorgungsbereiche zu schützen. So eröffnet der Anfang 2007 neu eingefügte Absatz 2a im § 9 BauGB, dass für im Zusammenhang bebaute Ortsteile (§ 34) zur Erhaltung oder Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, auch im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung, in einem Bebauungsplan festgesetzt werden kann, dass nur bestimmte Arten der nach § 34 zulässigen baulichen Nutzung zulässig oder nicht zulässig sind oder nur ausnahmsweise zugelassen werden können. Kommunale Einzelhandels- und Zentrenkonzepte sind dabei insbesondere zu berücksichtigen. Mit dieser Neuregelung sollen die Möglichkeiten

einer Gemeinde zur Abwehr zentrenschädigender Einzelhandelsvorhaben weiter verbessert werden.

Auch die auf Landesebene laufende Novelle des Landesentwicklungsprogramms und die geplante Überarbeitung des Einzelhandelserlasses unterstützen und schärfen die planerischen Instrumente zur räumlichen Lenkung des Einzelhandels. Gleichzeitig haben kommunale Einzelhandels- und Zentrenkonzepte im Laufe der letzten Jahre eine weite Verbreitung unter den nordrhein-westfälischen Städten und Gemeinden gefunden. Ein solches Konzept wird in sieben von zehn Kommunen bereits genutzt, gegenwärtig erarbeitet oder die Erarbeitung ist zumindest geplant (Osterhage 2006).

Neben der Festlegung eines Zentrensystems mit Standorten können aber auch weitere Aktivitäten wie Kooperationen von Einzelhandelsbetreibern mit Wohnungsunternehmen oder Kampagnen aus dem Repertoire des Mobilitätsmanagements wie beispielsweise „Mit dem Rad zum Einkauf“ zur Sicherung von Nahversorgung und Nahmobilität beitragen.

**Tab. 2: Hauptverkehrsmittel (in %) beim Wegezweck Einkauf nach Lage der Wohnung und Entfernung zwischen Wohnung und Einkaufsstätte in Deutschland (2003)**

Lage	Entfernung	zu Fuß	Fahrrad	Pkw als Fahrer	Pkw als Mitfahrer	ÖPNV	Summe*
Über alle Lagen	bis 1 km	60,2	15,8	18,4	3,9	1,0	99,3
	1 bis 2 km	22,4	22,6	37,7	11,2	4,9	98,8
	2 bis 5 km	6,3	13,2	52,1	17,0	10,7	99,3
	> 5 km	0,6	1,9	63,5	20,8	12,5	99,3
innerer Stadtbereich einer Großstadt	bis 1 km	82,7	10,8	4,3	1,3	0,9	100
	1 bis 2 km	40,8	18,5	22,7	5,3	12,7	100
	2 bis 5 km	12,8	16,6	30,7	6,3	32,8	99,2
	> 5 km	3,1	4,5	34,8	7,4	50,2	100
Stadttrand / Vorort einer Großstadt	bis 1 km	66,4	14,5	13,6	3,7	1,5	99,7
	1 bis 2 km	25,4	27,9	26,7	8,4	10,8	99,2
	2 bis 5 km	3,1	12,5	52,1	15,5	16,4	99,6
	> 5 km	0,0	2,8	55,8	16,4	23,0	98,0
innerer Stadtbereich einer mittelgroßen Stadt	bis 1 km	77,1	9,6	10,3	1,7	1,3	100
	1 bis 2 km	25,8	42,4	26,3	5,4	0,0	99,9
	2 bis 5 km	12,7	16,6	44,9	14,6	11,2	100
	> 5 km	0,0	4,9	47,2	18,7	29,3	100
Stadttrand / Vorort einer mittelgroßen Stadt	bis 1 km	48,2	30,8	14,3	2,7	0,9	96,9
	1 bis 2 km	19,9	21,2	38,0	15,5	2,0	96,6
	2 bis 5 km	9,9	11,2	47,8	22,9	8,2	100
	> 5 km	1,1	3,0	65,7	28,0	2,2	100
Kleinstadt	bis 1 km	54,0	14,4	24,3	5,4	1,3	99,4
	1 bis 2 km	21,5	18,9	41,1	14,3	3,6	99,4
	2 bis 5 km	7,1	12,8	54,9	20,5	4,1	99,4
	> 5 km	0,3	0,7	68,7	21,2	8,3	99,2
auf dem Land	bis 1 km	40,8	14,5	37,6	6,9	0,0	99,8
	1 bis 2 km	5,6	18,8	63,4	11,7	0,0	99,5
	2 bis 5 km	0,4	12,4	66,7	17,0	1,6	98,1
	> 5 km	0,2	0,2	73,5	22,9	2,7	99,5

\* an 100 % fehlend = Sonstiges

Quelle: Mobilitätspanel 2003  
eigene Berechnung



## datengrundlagen

Grundlage der hier vorgelegten Darstellung sind die Ergebnisse der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2002 MiD“, im Jahr 2000 in Auftrag gegeben durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW). Durchgeführt wurde die Erhebung durch das Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) sowie das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin). Ähnliche Umfragen wurden 1976, 1982 und 1989 unter dem Namen KONTIV – Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten – durchgeführt.

Weiterhin wurden die Daten des Deutschen Mobilitätspanels, Datensätze 1994 und 2003, ausgewertet. Das Mobilitätspanel ist eine Längsschnittbefragung u. a. zum Mobilitätsverhalten von Haushalten und Privatpersonen und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegeben und finanziert. Das Meinungsforschungsinstitut tns infratest führt die Erhebungen durch, das Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe ist für die Konzeption und wissenschaftliche Betreuung zuständig

## impressum

trends erscheint dreimal im Jahr  
entgeltfrei

Herausgeber und Verlag  
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (ILS NRW)  
Deutsche Straße 5, 44339 Dortmund  
Postfach 10 17 64, 44017 Dortmund  
Fon +49 (0) 231 / 90 51 0  
Fax +49 (0) 231 / 90 51 155  
E-Mail [ils@ils.nrw.de](mailto:ils@ils.nrw.de)  
Internet <http://www.ils.nrw.de>

Autoren dieser Ausgabe:  
Henrik Freudenau, Ulrike Reutter  
Layout & Satz: Luzia Ungermann  
Druck: Joussen+Gocke, 44263 Dortmund  
Redaktionelle Bearbeitung:  
Wolfram Grüber-Töpfer  
© ILS NRW 2007  
alle Rechte vorbehalten  
Auflage 1.600, Dortmund, Ausgabe 2/07

## Verwendete Literatur und Quellen

- Acocella, Donato (2004): Einzelhandelskonzepte im Praxistest. Dortmund
- Acocella, Donato (1996): Gutachten über die Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr in ausgewählten Stadtteilen Freiburgs. Untersuchung im Auftrag der Stadt Freiburg. Lörrach
- AGFS - Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (Hrsg.) (2003): Fahrradfreundlich und mehr ... Leitbild der AGFS. Krefeld
- Beckmann, Klaus J.; Wulfhorst, Gebhard (2003): Nahmobilität - eine gleichermaßen bedeutsame wie vernachlässigte Mobilitätskategorie. In: Bracher; Holzapfel; Kiepe; Lehmbrock; Reutter (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 33. Ergänzungslieferung 2/03. Kap. 2.1.3.2. Heidelberg 1992
- Berzirksregierung Köln (2004): Regelungen für Einzelhandelsbetriebe zur Nahversorgung im Sinne von § 11 (3) BauNVO – Ausnahmen oberhalb der Regelvermutungsgrenze. Merkblatt. Köln
- Blume, Vanessa; Follmer, Robert; Kalinowska, Dominika; Kloas, Jutta (2005): Demographischer Wandel und räumliche Mobilität – Einstellung der Bevölkerung, Urteile von Experten. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Wochenbericht Nr. 51-52/2005. Berlin
- Böge, Stefanie; Fuhr, Dagmar (2004): Lebensmittel in der Stadt. Schlussbericht. Teilprojekt im Forschungsverbund EVALO – Eröffnung von Anpassungsfähigkeit lebendiger Orte. Universität Kassel. Kassel
- Deutscher Städtetag (2005): Nahversorgung in den Städten. Aktuelle Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Arbeitspapier des Deutschen Städtetages. In: DST-Mitteilungen Folge 7, Köln und Berlin, S. 114-118
- Frehn, Michael (2001): Wirtschaftliches Potenzial des Langsamverkehrs – Einkaufsverkehr der kurzen Wege. In: SRL (Hrsg.): Nahmobilität und Städtebau. Tagungsdokumentation. Berlin
- Frehn, Michael; Meißner, Andreas (2005): Verkehrsaufkommen von Lebensmittelläden. Möglichkeiten der Steuerung und Sicherung der Nahversorgung. In: PlanerIn Heft 4/2005, S. 48-49
- Holz-Rau, Christian et al. (1999): Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege. Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.). ExWoSt Werkstatt: Praxis Nr. 7/1999. Bonn
- Junker, Rolf; Kühn, Gerd (2006): Nahversorgung in Großstädten. Berlin
- Kahnert, Rainer (2002): Zur Situation der Lebensmittel-Nahversorgung in Nordrhein-Westfalen. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW (Hrsg.): Einzelhandel – stadt- und regionalverträglich: Diskussionsforum zur Weiterentwicklung der Landesplanung in NRW. Dortmund, S. 34-38
- Linder, Franz P. (2002): Nahmobilität für den urbanen Lebensraum. Planungsbüro Südstadt. Köln
- Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (1996): Ansiedlung von Einzelhandelsgroßbetrieben, Bauleitplanung und Genehmigung von Vorhaben (Einzelhandelserlass). Runderlass vom 07.05.1996. In: Ministerialblatt für das Land NRW. 49. Jg., Nr. 38, S. 922 ff. Düsseldorf
- Osterhage, Frank (2006): Kommunale Einzelhandels- und Zentrenkonzepte/ Zentrale Versorgungsbereiche. Eine Umfrage unter den Städten und Gemeinden des Landes NRW. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.). Dortmund
- Planersocietät (2004): Stellplatzuntersuchung von Nahversorgern und Discountern. Unveröffentlichte Untersuchung im Auftrag der Stadt Dortmund. Dortmund
- Stadt Dortmund (2004): Masterplan Einzelhandel, Dortmund
- Wiegandt, Claus-C. (2001): Stadt der kurzen Wege – Aktuelle Trends in der Stadtentwicklung. In: SRL (Hrsg.): Nahmobilität und Städtebau. Tagungsdokumentation. Berlin