

## RadStandOrtskern

Radverkehr fördert Standortgunst und belebt Geschäftslokale in Ortskernen

<b>Programm / Ausschreibung</b>	FORPA, Forschungspartnerschaften NATS/Ö-Fonds, FORPA NFTE2018	<b>Status</b>	abgeschlossen
<b>Projektstart</b>	01.12.2018	<b>Projektende</b>	30.11.2021
<b>Zeitraum</b>	2018 - 2021	<b>Projektlaufzeit</b>	36 Monate
<b>Keywords</b>	Radverkehr, Nahversorgung, Ortskernbelebung, Städtebau, Transferinnovation		

### Projektbeschreibung

Massenmotorisierung, steigender Konsum und funktionstrennende Raumplanung zeigen heute ihre volkswirtschaftlichen und ökologisch negativen Folgewirkungen. Einkaufszentren (EKZ) und Lebensmittelmärkte an Hochleistungsstraßen erzeugen länger werdende Wege für immer energetisch ineffizientere (schwerere) Fahrzeuge. Nachteilige Effekte liegen auf der Hand: Flächenversiegelung, Staus, Emissionen, Energie- und Ressourcenverbrauch und wirtschaftlicher Druck auf die Zentren der Kleinstädte. Der autoaffine Kunde nutzt heute vielmals die für die Autoerreichbarkeit designten Gewerbebetriebe - den kleinräumigen und für das Auto unpraktischen Ortskern meidet er. Ortskerne spüren den Frequenzrückgang. Ein Teufelskreis für das Gewerbe in vielen Gemeinden. Der nicht integrierte Ortsrand blüht auf, der städtebaulich charmante Ortskern stirbt aus. Auch gehen Vitalität und Aufenthaltsqualität verloren - im schlimmsten Fall prägen Dauerleerstände das Ortsbild. In den sieben mit Gemeinden erarbeiteten Radverkehrskonzepten wurden stets dieselben Themenstellungen diskutiert: Der Frage nach der Notwendigkeit des Kfz-Parkraums wird kategorisch mit den Bedürfnissen der Wirtschaftsbetriebe begegnet. In den Diskussions- und Planungsprozessen wurde jedoch klar, dass Radverkehr auch wirtschaftlich dazu beitragen kann, den Ortskern zu beleben. Was fehlt sind stichhaltige Beschreibungsgrößen und klare Ursache-Wirkungs-Beziehungen wie sich Radverkehr positiv auf die in Ortskernen ansässigen Betriebe und auf leerstehende Geschäftsflächen auswirkt. Durch das Fehlen dieser Grundlagen ist es für Entscheidungsträger in Gemeinden mühsam die Bedingungen für das chancenreiche Fahrrad auf den Standard des Kfz-Verkehrs zu heben.

In diesem Dissertationsprojekt werden ebendiese Ursache-Wirkungsbeziehungen erarbeitet. Forschungsfelder sind Gemeinden mit ungefähr 5.000 bis 25.000 EinwohnerInnen - Potenzialräume mit nationalem Kleinstadtcharakter. Dazu wird die Methode der Transferinnovation, im speziellen der „Industry-Science-Innovation“, angewandt. Transferiert wird das im Bezug auf das Einkaufen erfolgreiche Modell „EKZ für den Autoverkehr“ auf den „Ortskern für Radverkehr“. Die Arbeit soll so mithilfe eines erfolgreichen Konzeptes aus der Realität von heute zur Lösung des Problems, nämlich aussterbende Ortskerne, beitragen. Das daraus erarbeitete resultierende Wirkungsgefüge wird mit Trend Receivern aus Gewerbe, Gemeindevertretern und Privatpersonen in iterativer und agiler Form getestet.

Aus den so abgeleiteten Erkenntnissen können dann treffsicher und zielgruppenspezifisch strategische Handlungsempfehlungen ausgesprochen und Indikatoren zur Bestimmung der Zielerreichung bestimmt werden. In einem Leitfaden werden nach Handlungsfeldern unterteilte wirkungsvolle Aktivitäten, Maßnahmen und Prozesse definiert werden,

die dazu beitragen sollen, Frequenzen und die Vitalität im Ortskern zu erhöhen.

## **Projektpartner**

- verkehrplus ZT GmbH