MOBILITÄT IN DER INNENSTADT - VIELFÄLTIG UND KOMPLEX

Arbeitshilfe des Netzwerk Innenstadt NRW

Titelbild: Straße zur gemeinsamen Nutzung in Wien

INHALT

1 **Hintergrund** 4

2 **Mobilität: Verkehrsformen, Räume und Nutzer:innen** 6

2.1 **Fußverkehr** 6

2.2 **Autoverkehr** 10

2.3 **Radverkehr** 14

2.4 **ÖPNV** 18

3 **Sharingangebote** 22

4 **Multimodaler Verkehr** 26

5 **Mobilitätskonzept: ein möglicher Workflow** 28

6 **Veranstaltungsorte im Fokus** 30

6.1 **Freudenberg** 30

6.2 **Oer-Erkenschwick** 34

7 **Urbaner Güterverkehr** 38

8 **Literaturhinweise** 42

9 **Impressum** 43

HINTERGRUND

Mobilität ist vielfältig und prägt unseren Alltag. Sie reicht vom Fuß- oder Radverkehr als Formen der aktiven Mobilität (AM) über den öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen (ÖV) bis hin zum motorisierten Individualverkehr (MIV), der zum größten Teil mit Autos abgedeckt wird. All diese Mobilitätsformen haben ihre eigenen – sich teilweise entgegenstehenden – Bedürfnisse und Anforderungen an die (Innen-)Stadt und besitzen dabei ganz unterschiedliche Stärken und Schwächen.

Dominierte über Jahrzehnte die autogerechte Stadtgestaltung, setzt seit Jahren in den Kommunen ein Umdenken ein. Auch wenn laut dem Statistischen Bundesamt der Anteil des Autos am Personenverkehrsaufkommen im Jahr 2020 noch etwa 83,5 Prozent[1] betrug, ist die Mobilitätswende in vollem Gang. Hier steht vielerorts vor allem auch die Innenstadt im Fokus. Dabei ist es vor allem die Digitalisierung, die Impulse setzt und neue Formen der individuellen Mobilität möglich macht. Multimodalität, Sharing-Modelle, Apps mit Echtzeitdaten und intelligente Verkehrsführung sind nur einige der Stichworte in diesem Zusammenhang.

Der innerstädtische Verkehr birgt viele Herausforderungen. Dazu gehören unter anderem Verkehrsüberlastung, begrenzter Platz für Fahrzeuge, Umweltbelastung durch Abgase, Lärm und die Sicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrenden. Der Verkehr war 2019 für etwas ein Viertel der gesamten CO^2-Emissionen der EU verantwortlich. Davon entfielen 71,7 Prozent auf den Straßenverkehr. In der Forschung ist die Notwendigkeit einer Veränderung des Modal-Split (Anteil der Verkehrsformen am gesamten Verkehrsaufkommen) ebenfalls unbestritten. Denn laut Klimaschutzgesetz müssen die Emissionen aus dem Verkehrssektor gegenüber 2020 um 35 Prozent sinken.

Es ist also durchaus wichtig, nachhaltige Lösungen zu finden, um die Mobilität in der Innenstadt effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Trotz der Erkenntnisse und kommunalen Anstrengungen ist die Durchführung einer innerstädtischen Mobilitätswende schwierig. Eine Herausforderung betrifft vor allem die Mobilität in ländlichen Kommunen. Hier gibt es oft keine bzw. zu wenig Alternativen zum eigenen PKW.

Aber nicht nur fehlende Alternativen, auch Gewohnheiten und Bequemlichkeit stehen dem Wandel entgegen. Das Thema Mobilität ist höchst emotionalisiert und über einzelne Maßnahmen entstehen oft hitzige Diskussionen. Über Jahrzehnte haben Menschen die Mobilität mit dem eigenen Auto eingeübt und sind es gewohnt, direkt vor der Haustür, dem Geschäft oder der Arbeitsstätte parken zu können. Und so ergibt es sich, dass über jede Rücknahme von Parkplätzen im öffentlichen Raum lautstark debattiert wird, nicht nur – aber besonders intensiv – in den sozialen Medien. Dabei stehen Planer*innen dann schnell in der Schusslinie.
Bei allen Maßnahmen und Überlegungen ist es sinnvoll, die Bürger*innen frühzeitig in die Prozesse einzubinden. Dies fördert ein Verständnis und erhöht die Akzeptanz.

Mobilität ist und bleibt eine Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und für Begegnungen. Und so notwendig Mobilität ist, muss sie sich doch verändern und eine Grundlage dafür ist eine städtische Infrastruktur, die unterschiedlichen Mobilitätsbedarfen von Verkehrsformen und -teilnehmenden an diversen Räumen gerecht werden muss.

Das Netzwerk Innenstadt NRW nahm die voran beschriebenen Herausforderungen zum Anlass und hat zu dem Thema „Mobilität - vielfältig und komplex“ eine Arbeitsgruppe durchgeführt. An drei Terminen haben die Teilnehmenden die Herausforderungen und Bedürfnisse herausgearbeitet, die die heutige komplexe Mobilität an die Infrastruktur der Stadt und ihre Nutzer*innen stellt. Ziel war es, Ansätze zu finden, die einen Blick in die Zukunft der Mobilität im urbanen und ländlichen Raum ermöglichen.

Die folgende Arbeitshilfe fasst die Ergebnisse der Veranstaltungen zusammen. Wir betrachten u. a. die verschiedenen Verkehrsformen, Räume und Teilnehmende, stellen einen möglichen Workflow zur Entwicklung eines integrierten Mobilitätskonzeptes vor und gehen auf die vielseitigen Herausforderungen ein. Zudem erhält die Leserschaft Einblicke in kommunale Planungsprozesse vor Ort und erfährt, wie mit lokalen Verkehrsproblemen in der Praxis umgegangen wird. Die Arbeitshilfe wird ergänzt duch einen Fachartikel u. a. von André Thiemermann von der Bergischen Universität Wuppertal zum Thema „Urbaner Warentransport“.

2.1

FUSSVERKEHR

„Alle gehen, aber der Fußverkehr wird zu wenig wahrgenommen.“

Friedemann Goerl (Fußverkehrsbeauftragter Leipzig)

EINFÜHRUNG

Als Fußgänger*in braucht man keinen Führerschein und wohl kaum eine Mobilitätsform schließt so wenige Menschen aus wie der Fußverkehr. Klar, es gibt Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderungen, doch auch die bewegen sich - häufig mit technischer Unterstützung - in Räumen des Fußverkehrs. Von den ersten Schritten bis ins hohe Alter können Menschen in der Regel zu Fuß gehen und so verwundert es, dass in der öffentlichen Verkehrsdebatte meist von einer Binarität zwischen Fahrrad und Auto die Rede ist. Wird der Fußverkehr - vor dem Hintergrund seiner integrativen Funktion - gar marginalisiert?
In manchen Innenstädten könnte dieser Eindruck entstehen. Außerhalb der Fußgängerzonen fehlt es oftmals an einer ausreichenden und attraktiven Infrastruktur für Fußgänger*innen. Dies betrifft vor allem die Erreichbarkeit sowie die Verbindung zwischen Bahnhof bzw. Haltestellen und Innenstadt. Oftmals sind Straßen und Gehwege überfüllt, was zu Unannehmlichkeiten und Sicherheitsrisiken führen kann. Und es fehlt an direkten Wegebeziehungen, so müssen Umwege zum Ziel in Kauf genommen werden, Straßenbarrieren versperren den Weg oder Ampelschaltungen sind nicht fußgängerfreudlich. Dabei ist der Fußverkehr nicht nur eine eigenständige Verkehrsart, sondern zudem auch Bestandteil jeder anderen Mobilitätsform, indem er andere Verkehrsträger miteinander verbindet.

30 - 45 Min. 30 bis 45 Minuten Zufußgehen an jeweils fünf Tagen in der Woche verbessern die Stimmung massiv und negative Gedanken nehmen ab.[1]

1,80 m Gewegbreiten sollen mindestens 1,80 m breit sein, damit auch zwei Rollstuhlfahrende problemlos aneinander vorbeifahren können.[2]

gesund Zufußgehen stärkt das Immunsystem und das Herz-Kreislauf-System. Es senkt außerdem das Stresslevel und das Risiko an Alzheimer zu erkranken. [3]

1: AGFS (2018): Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. 2 Agentur Barrierefrei NRW.
3 FUSS e. V. (2018): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden.

2.1

HERAUSFORDERUNGEN

- Anpassung der autogerechten Infrastruktur an die Bedürfnisse der Fußgänger*innen
- begrenzte Verfügbarkeit von Flächen und öffentlichen Räumen
- eingefahrenes Mobilitätsverhalten

GEMEINSAME NUTZUNG DES STRASSENRAUMS (MISCHFLÄCHEN)

Den Straßenraum gleichberechtigt und gemeinsam nutzen und das ohne Ampeln und mit reduzierten Beschilderungen - das ist die Idee von Mischverkehrsflächen, auch „Shared Space“ oder „Begegnungszone“ genannt. In der Praxis bedeutet dies, dass alle Verkehrsteilnehmende miteinander in Interaktion treten und sich entsprechend der Situation langsam und mit Rücksicht fortbewegen. Gestaltungselemente wie Poller oder Bepflanzung etc. können dabei sinnvoll sein, um den Raum zu strukturieren und die Geschwindigkeit zu reduzieren. Mischflächen machen dort Sinn, wo mehrere Nutzungen im Vordergrund stehen, der Autoverkehr eher gering ist und es auch um Aufenthaltsqualitäten geht. In Nordrhein-Westfalen gibt es Shared Space z. B. in Duisburg und Brühl

Die Bezeichnung Zebrastreifen für Fußgängerüberwege wird seit den 50-er Jahren benutzt .

MISCHFLÄCHEN

+

- fördert das Miteinander im Verkehr
- Gleichberechtigung der Verkehrsteilnemer*innen
- stärkt bestenfalls die gegenseitige Rücksichtnahme
- kann Erlebnis- und Verweilräume beleben

–

- Geschwindigkeitsbegrenzung für PKW notwendig
- kein Schutz durch abgegegrenzte Verkehrsräume
- besonders junge, alte und seeeingeschränkte Menschen unsicher
- kein flächendeckendes Konzept, muss durch ein schnelles Netz ergänzt werden

Beispiel Duisburg:
Die Stadt hat mehrere Gemeinschaftsplätze (Shared Space) eingerichtet, so z. B. der Opernplatz.

Beispiel Bohmte:
Die Stadt war 2008 die erste in Deutschland, die einen Shared Space in einem Ort mit stark befahrener Ortsdurchfahrt umgesetzt hat.

In der Gemeinde Senden wurden im Rahmen der Neugestaltung des Ortskerns auch verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt. Eine einheitliche Pflasterung und höhengleiche Bereiche für alle bilden das zentrale Element. Die Bürgersteige sind in diesem Fall farblich abgegrenzt.

STADT DER KURZEN WEGE

Kompaktheit wird mit Blick auf den Fußverkehr zu einem Standortvorteil, den besonders kleinere Kommunen, aber auch zentrale Quartiere in Großstädten als Stärke betrachten können. Eine Durchmischung von Versorgungseinrichtungen, Wohngebieten, Arbeitsplätzen und Grünflächen zeichnet die kompakte Stadt aus, die in der Forschung zudem als besonders resilient gilt. Das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ ist in der Stadtentwicklung mittlerweile bekannt und wurde auch im Rahmen der Arbeitsgruppe thematisiert. Es handelt sich dabei um eine Verknüpfung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung, die auf eine Nutzungsmischung und Stärkung der Nähe abzielt. Für die Innenstadt bedeutet dies die Förderung der Multifunktionalität. Dabei werden die Wege zwischen den verschiedenen Einrichtungen, Angeboten sowie auch ÖPNV-Haltepunkten möglichst direkt und attraktiv gestaltet.

POTENZIALE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

- Den Fußverkehr als das erkennen, was er ist: die integrativste Form der Fortbewegung
- Mobilitätsansprüche mit neuen Augen sehen und Wegenetze aus Sicht der Fußgänger*innen betrachten
- Gute Bedingungen für Fußgänger*innen beleben den Einzelhandel.
- Ein attraktives Fußwegenetz erfordert die Integration von Haltestellen und Informationen zum ÖPNV.
- Fußverkehrsfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität hängen eng zusammen.
- Ohne Bürgerbeteiligung geht auch in der Fußverkehrsplanung nichts.
- Im Städtebau zeigen kleine Maßnahmen teilweise große Wirkung: Querungen sicher gestalten, Verkehr verlangsamen, Gehwege freihalten, für angemessene Wegbreiten sorgen, auf Barrierefreiheit achten, Aufenthaltsqualität steigern
- Verzahnung mit dem Radverkehr und dem ÖPNV schaffen
- Gehwegparken verhindern bzw. erschweren
- Begrünung der Fußwege
- Sitzgelegeheiten schaffen

Ausreichende Sitzgelegenheiten und eine attraktive Streckenführung fördern den Fußgängervekehr in den Innenstädten

*Der kürzeste und bequemste Weg ist das Ziel bei Fußgänger*innen. Dies gilt es bei der Planung zu berücksichtigen.*

Die Wartezeiten an roten Ampeln sind oft unnötig lang. In Graz wurden in zwei Modellversuchen erfolgreich Maßnahmen getestet, die zu einer Reduzierung der Wartezeit führen, ohne den Autoverkehr zu behindern.

2.2

AUTOVERKEHR

EINFÜHRUNG

Bei den aktuellen Diskussionen rund um Mobilität in den Innenstädten nimmt der Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr eine zentrale Rolle ein. Vor allem Autos nehmen zu viel Raum in der Innenstadt ein, da sind sich die Teilnehmer*innen der AG einig. Bei der zukünftigen Entwicklung der Innenstädte steht neben Maßnahmen zum Klimaschutz auch die multifunktionale Nutzung im Fokus. Innenstädte sollen im Transformationsprozess nicht mehr nur auf den Handel ausgerichtet sein, sondern ein Raum für mehr Bewegung und Aufenthalt bieten. Bessere Luft, weniger Lärm, mehr Freiräume und Lebensqualität – das sind die Ziele für die Innenstädte und Ortszentren. Es geht somit in vielen nordrhein-westfälischen Kommunen darum, die aktuell immer noch autogerechte Infrastruktur umzugestalten.

Wie der Prozess allerdings aussehen kann, darüber gibt es kontroverse Meinungen in der Stadtgesellschaft. Vor allem der Aspekt einer „autofreien bzw. autoarmen Innenstadt“ wird hoch emotionalisiert diskutiert. Dabei spielt nicht nur der fließende Verkehr eine Rolle, sondern auch die Nutzung von Parkflächen. Die Zentren sind und bleiben allerdings Orte der Mobilität. Sie müssen für alle Menschen gut erreichbar sein. Es reicht nicht, nur weniger Autos in die Innenstädte zu lassen, sondern parallel müssen auch Alternativen aufgezeigt werden. Es braucht eine Vernetzung und Stärkung aller Verkehrsmittel und ein nutzerfreundliches ÖPNV-Angebot und das nicht nur in den Städten und Gemeinden selbst, sondern auch im Umland. Dieser Umbau setzt sowohl finanzielle als auch personelle Ressourcen voraus und fordert die Kommunen enorm heraus. Zusätzlich müssen viele Akteursgruppen einbezogen und mitgenommen werden. Die Vermittlung zwischen Nutzer- und Interessengruppen sowie Bürgerbeteiligungen sind oftmals mühsam und zeitaufwendig. Gewohntes zu ändern und neue Routinen zu finden fällt vielen Menschen schwer.

Autos im Wandel der Zeit - trotz der Energiekrise und dem begrenzten öffentlichen Raum werden Autos immer größer. Neben der rasanten Zunahme an SUVs wachsen auch bekannte Marken. So erhöhte sich die Größe des VW Golfs seit 1976 um 20 cm in der Breite und 50 cm in der Länge (Quelle: www.vcd.org/artikel/mehr-raum-fuer-rollende-riesen-sollten-parkplaetze-immer-groesser-werden).

2.2

HERAUSFORDERUNGEN

- Schadstoffemissionen verringern
- Menschen zum Umdenken motivieren
- gewachsene Strukturen und Verkehrsflächen neu gestalten
- Alternativen zum Autoverkehr schaffen

„Viel zu lange haben wir Städte geplant, als wollten wir Autos glücklich machen. Dabei sollen Städte doch Menschen glücklich machen. “ (Jan Gehl[1])

Am 01.01.2023 gab es in Deutschland 48,8 Millionen Pkw. [2] **48,8 Mio.**

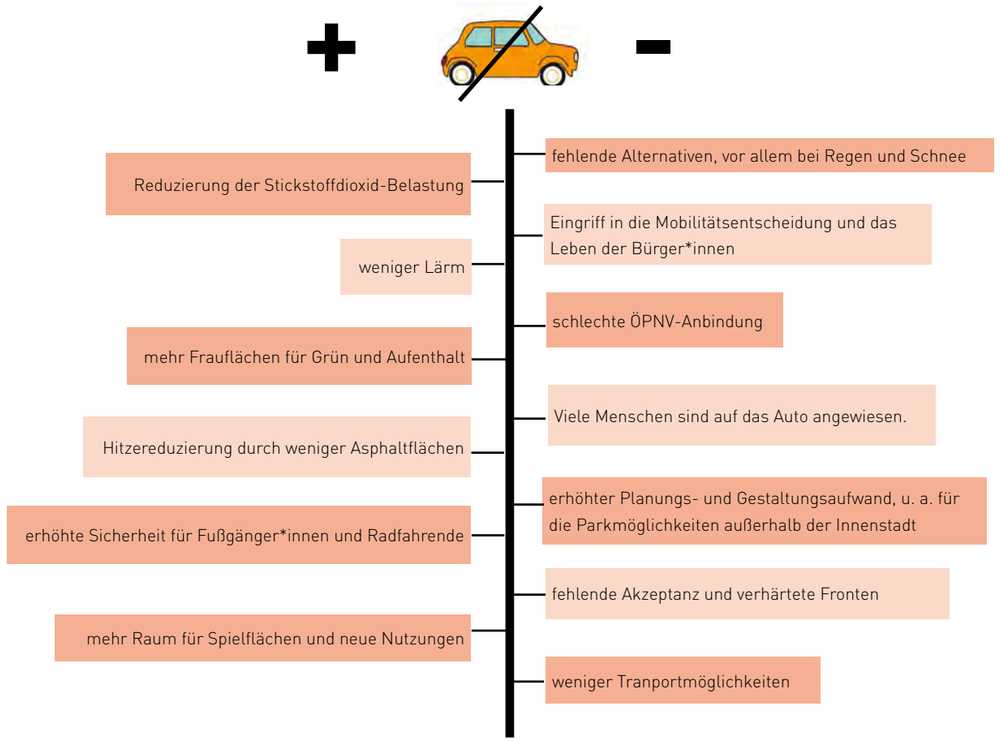
Insgesamt und vor allem außerhalb der Städte bleibt das Auto Verkehrsmittel Nr. 1[3] **Nr. 1**

2021 verursachte der Verkehr fast 37 % der Emissionen von Stickstoffoxiden in die Luft. Hauptverursacher war der motorisierte Straßenverkehr.[4] **37 %**

Im Schnitt belasten PKWs pro gefahrenm Kilometer heute Umwelt und Klima weniger als in der Vergangenheit.[5] **2024**

1 Jan Gehl in Stern Nr. 21, 20. Mai 2021, 2 / 4 / 5 Umweltbundesamt. 3 Statistisches Bundesamt.

AUTOFREIE INNENSTADT



POTENZIALE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

- durch Reduzierung des innerstädtischen Autoverkehrs mehr Aufenhaltsqaulität schaffen
- Bürger*innen bei Mobilitätsprojekten von Anfang an beteiligen
- Reallabore und Verkehrsexperimente nutzen
- Versorgungsstationen für Elektro-Autos ausbauen
- Mobilitätskonzepte erstellen
- Parkraumkonzepte schaffen

Beispiel Solingen:
Damit unnötiger Parkraumsuchverkehr verhindert wird, arbeitet die Stadt mit Sensoren, die Belegdaten übermitteln.

Beispiel Harsewinkel:
In der Stadt gibt es seit 2022 Generationenparkplätze.
Diese Stellplätze sind vorgesehen für Menschen mit Rollatoren und Erwachsene mit Kindern.

PARKRAUMGESTALTUNG / -MANAGEMENT

Innenstadt und Parkplätze - diese beiden Begriffe in einem Kontext erhitzen viele Gemüter und führen unweigerlich zu Diskussionen in der Stadtgesellschaft. Für die einen gibt es zuviel parkende Autos, für die anderen braucht es mehr Parkplätze und diese direkt vor den Geschäften. Fakt ist: Die innerstädtische Parkplatzsuche ist gelebter Alltag in vielen nordrhein-westfälischen Innenstädten und eine Belastung für Mensch und Umwelt. Es braucht also Parkräume und -plätze, entweder am Innenstadtrand und/oder dezentral über die Innenstadt veteilt. Städte und Gemeinden sind gut beraten, ein individuelles, auf die Kommune zugeschnittenes, Parkraummanagement durchzuführen.

Entwicklungen zum Thema Parkraum

- Einrichtung von Mobilitätsstationen an Innenstadtrandlagen
- Bau moderner Parkhäuer mit Dach- und Fassadenbegrünung
- Einsatz smarter Technologien (Parkleitsysteme, Parking-Apps)
- (temporäre) Umnutzung von Parkraum
- Rückbau von innerstädtischen Stellplätzen

Die begrünte Wand am Parkhaus in Bottrop sorgt u. a. für ein positives Mikroklima

2.3

RADVERKEHR

EINFÜHRUNG

Mittlerweile gibt es für jeden Einsatzbereich spezielle Räder, was den Radverkehr rasant verändert. Die Räder werden immer schneller - Stichwort Pedelec -, länger und breiter - Stichwort Lastenrad. Hinzu kommt, dass der Anteil der Fahrradfahrer*innen zunimmt. Die Radverkehrsinfrastruktur muss daher für höhere Frequenzen und Geschwindigkeiten, für Überholmanöver sowie für breitere Fahrzeuge ausgelegt sein. Nicht nur dies erfordert es, die Infrastruktur für Radfahrende zu verbessern, sichere Radwege anzulegen und das Bewusstsein für die Vorteile des Radfahrens zu stärken.

Im Rahmen einer Mobilitätswende und einer damit einhergehenden Neuausrichtung des innerstädtischen Verkehrsraums nimmt das Fahrrad aufgrund seiner Vorteile eine wesentliche Stellung ein. Das Fahrrad ist umweltfreundlich und flexibel einsetzbar, es benötigt kaum Rohstoffe und verursacht keinen Lärm und schädliche Abgase. Dennoch ist es schnell und es lassen sich gut Lasten damit transportieren. Zudem brauchen Fahrräder weniger Verkehrsfläche als der individuelle Autoverkehr.

Nicht zuletzt durch die Einführung des Deutschland-Tickets steigen auch immer mehr Menschen beim Pendeln vom Auto auf Fahrrad und Bahn um. Neben der Mitnahme von (Falt-) Fahrrädern rücken im Zuge dieser Entwicklung auch Rad- und Mobilstationen in den Fokus. Ein weiterer Baustein, um das Pendeln mit dem Fahrrad zu erleichtern, sind Radschnellwege. Hier stehen sowohl die Verkehrssicherheit als auch der Komfort im Vordergrund.

Auch Kinder sind schon gut mit dem Fahrrad unterwegs. Für sie gelten allerdings besondere Regeln.
Bis zum 8. Lebensjahr müssen Kinder auf dem Gehweg oder einem baulich abgetrennten Radweg fahren.

2.3

HERAUSFORDERUNGEN

- Umbau der Fahrradinfrastruktur an die sich verändernden Raumansprüche
- Gewährleistung der Sicherheit der Radfahrer*innen
- Radverkehrsplanung angesichts einer kontinuierlich wachsenden Zahl von Radfahrenden
- Abstimmung mit dem ÖPNV, z. B. zur Fahrradmitnahme
- Menschen zum Umstieg aufs Fahrrad motivieren

AUFBAU EINES SYSTEMATISCHEN RADVERKEHRNETZES

Für die Entwicklung eines Nahmobilitätsnetzes für den Radverkehr hat der ADFC verschiedene Kernelemente herausgearbeitet. Das Radverkehrsnetz soll möglichst unterschiedlichen Radfahrer*innen unabhängig von Alter, Geschwindigkeit, Fahrradgröße und Risikoempfinden eine sichere und komfortable Fortbewegung ermöglichen. Für ein sicheres Radverkehrsnetz sind sichere Kreuzungspunkte, die Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr bei hohen Geschwindigkeiten und hohem Verkehrsaufkommen sowie eine gute Beleuchtung auf nächtlichen Strecken erforderlich. Das Verkehrssystem sollte kohärent, d. h. engmaschig, ohne Unterbrechung, befahrbar und gut in die Umgebung integriert sein, um die Aufenthaltsqualität insgesamt zu erhöhen. Außerdem sollten Umwege vermieden werden, um die Akzeptanz bei den Nutzer*innen zu fördern.

In den letzten sechs Jahren hat sich der E-Bike-Anteil von 12 % auf 35 % fast verdrefacht.[1] **6 Jahre**

Der Anteil der Personen, die 2022 aus Kostengründen auf das Fahrrad umsteigen, liegt bei 49 %. Dies ist ein Anstieg von 16 % gegenüber 2020.[2] **49 %**

72 % der Radfahrenden ist es wichtig / sehr wichtig, vom Autoverkehr getrennt zu sein.[4] **72 %**

55 % der Deutschen halten das Fahrrad für ein unverzichtbares Verkehrsmittel. [6] **55 %**

1, 2 und 3: ADFC (2022): Fahrradklima-Test 2022. Die Ergebnisse. 4: ADFC (2019): So geht Verkehrswende. Infrastrukturelemente für den Radverkehr.5 : Statistisches Bundesamt (2021): Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2021.

E-BIKES IM TREND

Pedelecs werden bei uns umgangssprachlich E-Bikes genannt und sind besonders beliebt. Mittlerweile ist jedes dritte verkaufte Fahrrad in Deutschland ein Pedelec. Dieser Fahrrad-Boom bringt Bewegung in die Verkehrswende, dies zeigt sich vor allem auch auf dem Land und in kleineren Kommunen: Laut Fahrradklima-Test des ADFC fahren 42 Prozent der Teilnehmenden aus Orten bis 20.000 Einwohner*innen ein E-Bike. Bei den Teilnehmer*innen aus Metropolen sind es lediglich 17 Prozent. Ein Grund dafür dürfte sein, dass in lämdlichen Gebieten meist weitere Strecken zurückzulegen sind und sich diese Räume durch eine geringere Kompaktheit auszeichnen. Die Vielfalt an elektrisch betriebenen Fahrrädern bringt auch Herforderungen mit sich. In Innenstädten und Ortszentren entstehen durchaus Konflikte auf schmal bemessenen Radwegen. Und es gibt vor allem mit den S-Pedelecs, die bis 45 km/h fahren und als Kleinkrafträder gelten, weitere Fragen bezüglich der Nutzung und Anpassung von Wegen.

Durch den elektrischen Antrieb wächst auch der Markt rund um Lastenräder. Ob für die Mitnahme eines oder mehrerer Kinder oder als Warentransport für die letzte Meile - sowohl die Einsatzmöglichkeiten als auch die angebotenen Modelle sind vielfältig.

Ob grüne Ampelphasen, Fahrradstraßen oder genügend Abstellmöglichkeiten - die Innenstadt lässt sich auch mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen radfahrerfreundlich gestalten.

In Unna führt seit 2023 ein Radring durch die Innenstadt

Öffentlich zugängliche Servicestationen wie hier in Münster erleichtern das Radeln im Alltag.

Maßnahmen für einen fahrradfreundlichen Verkehrsfluss in Münster:
oben links: Rund 150 Meter vor der Ampel zeigt der digitale Leezenflow an, wie lange die Grün- bzw. Rotphase noch andauert.
oben rechts: Seit 2020 gibt es das Verkehrsschild Zweiradüberholverbot.
unten links: Das Fahrradgeländer vor Ampeln erleichtert die Wartezeit.
unten rechts: „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“ entzerrt das Gedränge auf schmalen Radwegen.

LASTENRAD

+	-
klimafreundliche Alternative zum PKW	Lastenräder nutzen die selben Verkehrsräume wie das Farrrad, sind aber deutlich größer.
Lasten, die für den normalen Radverkehr zu groß sind, können transportiert werden	Es gibt keine einheitliche Lastenradförderung des Bundes (Vorbild Österreich)
Sharingkonzepte für Lasteräder sind reizvoll.	Ein Großteil der bisherigen kommunalen Förderprogramme wurde von wohlhabenden Menschen abgerufen.
Jede/r darf ein Lastenrad fahren. Nur wer Personen befördert, muss min. 16 Jahre alt sein.	hoher Anschaffungspreis (ab ca. 3.500 €)
Mit **zweispurigen Lasterädern** können bis zu 6 Kinder transportiert werden.	**Zweispurige Lasteräder** haben einen höheren Schwerpunkt und sind dadurch weniger wendig.
Einspurige Lastenräder sind den klassischen Fahrrädern von den Fahreigenschaften am ähnlichs-	**Einspurige Lastenräder** stehen weniger stabil und können deswegen nur leichtere Lasten transportieren.

POTENZIALE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Fahrradinfrastruktur verbessern und Attraktivität erhöhen

- Fahrradabstellmöglichkeiten
- auf Radverkehr abgestimmte Ampeln
- Haltestangen an Ampeln
- öffentliche Servicestationen

Planung und Prozessmanagement verbessern

- Teams innerhalb der Verwaltungen bilden und gemeinsame Ziele definieren
- Mutig sein - trotz Widerstände in der Bevölkerung im Vorfeld vieler Best-Practice-Beispiele wurden die politisch Verantwortlichen im Anschluss oft wiedergewählt.
- Frühzeitige Bürgerbeteiligung erhöht die Akzeptanz und verbessert die Planung. Durch die-Einbindung von Interessengruppen können Widerstände berücksichtigt und lokale Besonderheiten erkannt werden

Öffentlichkeitsarbeit stärken

- Die über den Verkehr hinausgehenden positiven Effekte (z. B. Gesundheit, Aufenthaltsqualität) sollten in der öffentlichen Kommunikation herausgestellt werden.
- Lokale Zahlen, Daten und Fakten können die Argumentation unterstützen und die Erfolge von Maßnahmen belegen.

2.4

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

EINFÜHRUNG

Der Ausbau des ÖPNVs ist eine wichtige Stellschraube innerhalb der kommunalen Mobilitätswende. Insgesamt lässt sich in der Innenstadt die Aufenthaltsqualität steigern, wenn mehr Menschen das Auto stehen lassen würden und auf Bus oder Bahn umsteigen. Neben der Erhöhung der Flächenverfügbarkeit, würde dies auch die Lärmbelästigung verringern. Auch aus Umweltsicht wäre dies ein positiver Schritt. In immer mehr Städten und Gemeinden fahren Busse und Bahnen elektrisch, das reduziert die Schadstoffbelastung gegenüber dem Auto. Die Menschen steigen allerdings erst dann verstärkt auf den ÖPNV um, wenn sie eine attraktive Alternative im ÖPNV sehen. Dafür muss der Nahverkehr sowohl im Hinblick auf den Komfort (Wartebereich, Sitzplatz) als auch bei der Taktung und der Nähe zum gewünschten Zielort entwickelt werden. Und dabei geht es nicht nur um das Zurücklegen der innerstädtischen Wege, auch die Erreichbarkeit von außerhalb ist ein entscheidender Faktor. Eine Möglichkeit, Menschen zum Umsteigen zu bewegen, ist der Preis.

Straßenbahn in Düsseldorf

2.4

HERAUSFORDERUNGEN

- Bus und Bahn attraktiv und leistungsfähig machen
- Angebotsverbesserungen in der Ausstattung und dem Kundenservice
- Tarifgestaltung, auch über Regionalgrenzen hinweg
- finanzielle und personelle Kapazität
- Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur
- Menschen zum Umdenken motivieren
- Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum

NAHVERKEHR AUF BESTELLUNG

Beim Nahverkehr auf Bestellung handelt es sich um einen On-Demand-Verkehrdienst. Die Nutzer*innen können Busse bzw. Mehrpersonen-Fahrzeuge flexibel und nach Bedarf nutzen und sich an einem bestimmten Ort abholen lassen. Anstatt feste Fahrpläne einzuhalten, buchen die Fahrgäste vorab per Telefon oder häufiger per App ihre Fahrten. Das System sammelt die Anfragen und kombiniert ähnliche Fahrtrouten sinnvoll miteinander, damit eine hohe Auslastung der Fahrzeuge erreicht wird.
Dieses Konzept kann eine Alternative zum Individualverkehr darstellen und als Ergänzung zum regulären Nahverkehr nach Fahrplan vor allem in ländlichen Regionen oder Randgebieten sinnvoll sein. Der Erfolg eines solchen Konzept hängt von verschiedenen Faktoren ab, so z. B. der Verfügbarkeit der Fahrzeuge.

Die nordrhein-westfälischen Verkehrsunternehmen haben im ersten Quartal 2023 rund 493 Millionen Fahrgäste im Personennahverkehr befördert.[1] **493 Mio.**

In NRW gibt es fast 150 Bürgerbusvereine mit 3.500 ehrenamtlichen Fahrer*innen.[2] **150**

Bonn belegt den 1. Platz mit dem dichtesten Netz an Haltestellen im öffentlichen Verkehr.[3] **1.**

Nur 12,8 % der Menschen in Städten bis 50.000 Einwohner*innen nutzen den ÖPNV zum Erreichen der Innenstädte.[4] **12,8 %**

1 Landesbetrieb IT NRW. 2 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW. 3 Allianz pro Schiene. 4 Deutschlandstudie Innenstadt, 2022.

Es gibt bereits einige Kommunen, auch in NRW, in denen kommunale Verkehrsunternehmen einen On-Demand-Nahverkehrsdienste anbieten bzw. testen. Als Alternative zum On-Demand-Dienst gibt es vor allem in kleineren Kommunen den Bürgerbus. In Neunkirchen-Seelscheid werden beide Angebote parallel getestet.

In Münster wird in einigen Stadtteilen mit dem „LOOP“ der Nahverkehr auf Bestellung getestet.

*Der Bürgerbus und einige der ehrenamtlichen Fahrer*innen in Herdecke.*

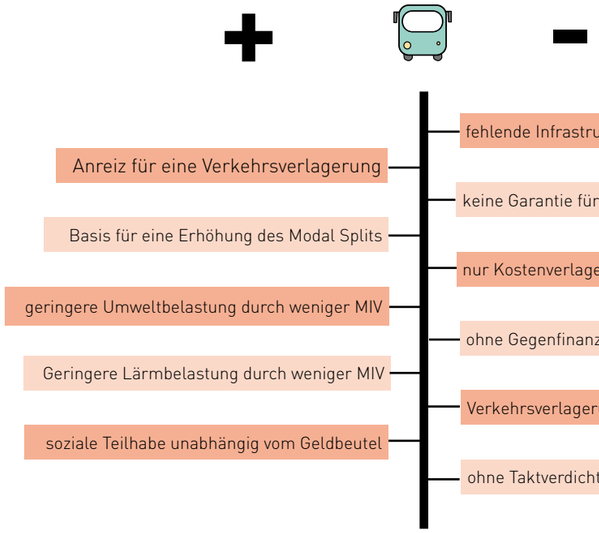
BÜRGERBUSSE FÜR LÄNDLICHE REGIONEN

Bürgerbusse sind Kleinbusse oder Minivans, die von ehrenamtlichen Fahrer*innen betrieben werden und in ländlichen Gebieten oder kleineren Gemeinden eingesetzt werden. Sie bieten eine flexible und bedarfsorientierte Ergänzung zum regulären öffentlichen Nahverkehr und ermöglichen es den Büger*innen, dort mobil zu sein, wo der ÖPNV Lücken aufweist und an seine Grenzen kommt. Bürgerbusse spielen eine wichtige Rolle bei der Aufrechterhaltung der Mobilität und der sozialen Teilhabe in ländlichen Regionen. Bürgerbusse fahren in der Regel nach einem festen Zeitplan und Routen. Es gibt allerdings auch Ausnahmen. In Lüdinghausen fährt der Bürgerbus mittlerweile nur noch nach Bedarf. Fahrgäste buchen ihre Fahrten per Telefon und mithilfe einer App (kommit-App).

BIGITALISIERUNG IM ÖPNV

Die Digitalisierung im ÖPNV ist im vollen Gang. Ob elektronische Ticketsysteme, die Bereitstellung von Echtzeitinformationen über Fahrpläne und Verspätungen, die Integration von Apps zur Routenplanung und Ticketkauf sowie die Nutzung von digitalen Bezahlsystemen - die Systeme sollen den Nahverkehr effizienter, benutzerfreundlicher und kundenorientierter gestalten. Außerdem können durch die Digitalisierung auch neue Mobilitätsdienste wie Carsharing oder Bikesharing besser in das Gesamtkonzept des ÖPNV integriert werden.

KOSTENLOSER ÖPNV



POTENZIALE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

- Förderung der Digitalisierung im ÖPNV, dabei auf anwenderfreundliche Lösungen achten, z. B. digitale Ticketkäufe vereinfachen
- Integration von verschiedenen Mobilitätsdiensten: Den ÖPNV eng mit anderen Mobilitätsdiensten wie Carsharing, Bikesharing oder Ride-Hailing-Diensten abstimmen, um ein nahtloses Gesamtkonzept für die Mobilität der Bürger*innen anzubieten
- Verbesserung der Infrastruktur für den ÖPNV:
  Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV, wie zum Beispiel den Ausbau von Haltestellen, die Modernisierung von Fahrzeugen oder die Einführung neuer Technologien, können dazu beitragen, den Service für die Fahrgäste zu verbessern und attraktiver zu gestalten.
- Einbindung der Bürger*innen bei der Planung und Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Innenstadt. Dies ist die Basis für eine breite Akzeptanz für Veränderungen

SHARINGANGEBOTE

Viele private Fortbewegungsmittel werden nicht kontinuierlich gebraucht und stehen, wie das Auto, die meiste Zeit ungenutzt herum. Sharingangebote zielen darauf ab, selten genutzte Fahrzeuge einer größeren Gruppe von Menschen zugänglich zu machen. Das hat viele Vorteile, vor allem im Hinblick auf die Nachhaltigkeit, denn wenn sich mehrere Menschen ein Verkehrsmittel teilen, werden weniger Fahrzeuge benötigt und so Werkstoffe und CO_2 eingespart. Sharing-Angebote gibt es für die meisten Verkehrsarten, so für Autos, Fahrräder (Lastenräder, E-Bikes) und E-Scooter.

Allen Sharing-Diensten ist gemeinsam, dass sie im Rahmen der Digitalisierung einen zunehmenden Schub erhalten haben und nach wie vor davon profitieren. Für die Innenstadt können entsprechende Sharing-Angebote, die sinnvoll mit dem ÖPNV verknüpft werden, zu einem wichtigen Baustein im kommunalen Mobilitätskonzept sein.

Wichtig ist die Unterscheidung zwischen stationsgebundenen und stationslosen Sharing-Angeboten. Stationsgebundene Angebote sind, wie der Name schon sagt, an einen Ort gebunden. Die Vorteile dieses Modells sind, dass die Nutzer*innen ihr Verkehrsmittel immer an festen Stationen finden können und nicht lange mithilfe von Onlinekartendiensten den aktuellen Standort des Fahrzeugs lokalisieren müssen. Stationslose Sharingangebote sind flexibler. Sie können einfach auf dem freien Parkplatz bzw. einer Nutzungsfläche abgestellt werden. In der Praxis bedeutet das, dass sie auch für eine Wegstrecke von A nach B genutzt werden können und die Buchungszeit unterbrochen werden kann.

33.930 In 1.082 deutschen Städten und Gemeinden stellen 249 Carsharing-Anbieter 33.930 Fahrzeuge zur Verfügung.[1]

160 In Deutschland gibt es Lastenrad-Sharing-Angebote bereits in mehr als 160 Städten.[2]

20.000 EW Mehr als die Hälfte der Kommunen deutschlandweit, die Carsharing anbieten, haben weniger als 20.000 Einwohner*innen.[4]

4,47 Mio. 2023 waren in Deutschland 4,47 Mio. Fahrberechtigte beim Carsharing registriert. Dies entspricht einem Zuwachs von 1 Mio. oder 31,8 % gegenüber dem Vorjahr.[5]

1, 4, 5 und 6: Bundesverband CarSharing (2023): CarSharing in Deutschland.
2: AGFS (2023): Cargo Bike Sharing Europe 2023. Europäische Fachkonferenz zum Thema Lastenrad-Sharing zeigt Potenziale auf.
3: VCD (o.J.): Sharing Economy. Mobilität ist Heimat der Sharing Economy.

HERAUSFORDERUNGEN

- Instandhaltung der geteilten Fahrzeuge
- fehlende Flächenverfügbarkeit
- Umsetzung in Kleinstädten und ländlichen Gebieten
- Umgang mit Vandalismus und Falschparkern

CARSHARING - LAND UND STADT

In Kleinstädten und Mittelstädten dominiert das stationsbasierte Carsharing. Da die Angebote jedoch in der Regel nicht wirtschaftlich tragfähig sind, kommt es häufig zu Kooperationen zwischen Vereinen und Kommunen in Form einer kommunalen Kofinanzierung.
In Großstädten stellen stationslose Autos mit 18.570 Fahrzeugen den größten Anteil am deutschen Carsharing-Fuhrpark. Diese befinden sich aber überwiegend in Großstädten.[6] Die geringe Bevölkerungsdichte in Kleinstädten macht dieses System für ländliche Räume unrentabel. Ein weiterer positiver Aspekt des Carsharings ist der Anteil an E-Autos. Dieser liegt in der deutschlandweiten Carsharing-Flotte bei 20,5 Prozent. Zum Vergleich: Bei der nationalen PKW-Flotte liegt der Anteil bei 3,9 Prozent.[6]

Stationsgebundene Sharing-Lastenräder in Wien - Lastenrad-Sharing wird in Europa immer beliebter.

BIKESHARING - AUCH FÜR QUARTIERE EINE LÖSUNG

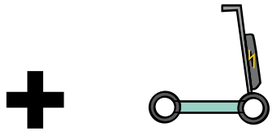
Genau wie beim Carsharing kann beim Bikesharing zwischen stationsgebundenen und freien Leihfahrradsystemen unterschieden werden. Zusätzlich wird beim stationsgebundenen Sharing unterschieden zwischen Systemen, bei denen das Fahrrad an derselben Station wieder abgegeben werden muss (Round-Trip-Sharing) und Systemen, die eine Rückgabe an anderen Stationen desselben Anbieters ermöglichen (One-Way-Sharing). In Großstädten scheinen sich stationsbasierte One-Way-Sharing-Systeme durchzusetzen.
Für Wohnungsunternehmen bieten Fahrradverleihstationen die Möglichkeit, Stellplätze in einem Quartier zu reduzieren. Dafür ist jedoch eine langfristige vertragliche Absicherung des Sharingangebots notwendig, wofür sich in der Regel kommerzielle Dienstleister anbieten. Für eine hohe Nutzer*innenakzeptanz von Fahrradverleihsystemen gelten ähnliche Qualitätsmerkmale wie bei regulären Fahrradstellplätzen. Gefragt sind: die unmittelbare Nähe zur Wohnung, dauerhafte Zugänglichkeit der Stellplätze sowie Sicherheit und Witterungsschutz.
Kommunen oder Wohnungsbaugesellschaften können auf Anbieter von Fahrradverleihsystemen zugehen und Kooperationen vereinbaren, um eine optimale Verfügbarkeit von Fahrrädern im Stadtraum zu erreichen. Untersuchungen aus Sevilla und den Niederlanden zeigen, dass dies für eine erhöhte Nutzung der Leihräder entscheidend ist.

E-SCOOTER - BEREICHERUNG ODER STÖRENFRIED

Seit die E-Scooter 2019 zugelassen wurden, gibt es kontroverse Diskussionen und geteilte Meinung darüber. Die einen sehen in den elektirsch betriebenen Rollern eine sinnvolle Ergänzung im Rahmen der Mobilitätswende, vor allem für die letzte Meile, die anderen empfinden die E-Scooter als Zumutung und als Hindernis im öffentlichen Raum.

Sharingangebote gibt es für ganz verschiedene Verkehrsarten

E-SCOOTER SHARING



+

- Nutzung bis vor die Haustür bzw. zum Zielpunkt
- flexible Verfügbarkeit
- für die erste und letzte Meile geeignet
- E-Scooter können eine nützliche Ergänzung zum ÖPNV sein
- Abstrakt betrachtet: Weiteres Argument für die Neuverteilung des Straßenraumes zugunsten klimafreundlicher Mobilitätsformen
- beliebtes Fortbewegungsmittel für Touristen: maximal felxibel und hoher Spaßfaktor

-

- E-Scooter werden wenig pfleglich behandelt.
- Die CO_2-Bilanz von privatgenutzen E-Scootern ist besser, weil die Nutzungs- und Wartungszyklen länger sind.
- E-Scooter liegen häufig im Weg und stellen so besonders für blinde und behinderte Menschen Hindernisse und ein Verletzungsrisiken dar.
- Aufräumaktionen (aus urbanen Gewässern und Grünflächen) verursachen Kosten und Aufwand für die Kommunen.

POTENZIALE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

- Angebote bereitstellen
- Strukturen für die Zusammenführung mit dem ÖPNV verbessern
- Auch hier gilt: Die höchste Akzeptanz der Leihsysteme gelingt, wenn die Bürger*innen, die das Angebot nutzen sollen, bereits ab der Planungsphase eingebunden werden.
- Multimodalität des Verkehrs stärken: Sharingangebote mit anderen Verkehrsformen kombinieren

MULTIMODALER VERKEHR

Multimodaler Verkehr bedeutet z. B., dass du am Montagmorgen mit dem zur Arbeit fährst, weil es regnet und du etwas transportieren musst.

Am Abend nutzt du den und gehst zu Fuß, um zum Sport und von dort nach Hause zu kommen. Am Dienstagmorgen scheint die Sonne und du fährst mit dem zur Arbeit. Am Mittwoch bist du spät dran und leihst dir einen E-Scooter, um damit zur zu gelangen.

Auch, wenn nicht alle Menschen im Alltag so flexibel zwischen den Verkehrsarten wechseln, verdeutlicht das Beispiel, was Prof. Hartmuth Topp im Interview mit dem Netzwerk Innenstadt NRW für das Magazin „Vernetze Mobilität“ meint, wenn er von multimodalem Verkehr als Kombination verschiedener Verkehrsmittel, Sharing-Konzepten und On-Demand-Diensten spricht. Multimodale Mobilität vereint die Vorteile verschiedener Verkehrsmittel und trägt im besten Fall dazu bei, lebenswerte und umweltfreundliche Mobilität zu organisieren. Entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels ist die gesamte Wegstrecke, also auch die sog. erste und die letzte Meile. Sichere Fahrradstellplätze an ÖPNV-Haltestellen können so auch in suburbanen Räumen dazu beitragen, die Reichweite von Haltestellen zu erhöhen.

DIGITALISIERUNG

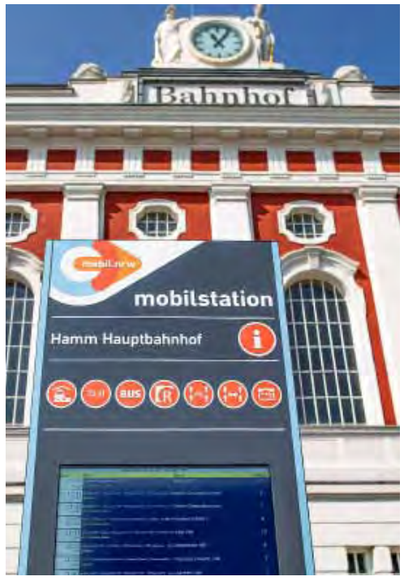
Umfragen haben gezeigt, dass ein einheitliches Zugangsmedium zu den verschiedenen Verkehrsmitteln für die Nutzungsakzeptanz von zentraler Bedeutung ist. Die Nutzung des ÖPNV hat sich durch die Einführung des 49-Euro-Tickets bereits stark vereinheitlicht, da dieses Angebot für alle regelmäßigen Nutzer*innen die günstigste Variante darstellt. Fast alle großen Fahrradverleihsysteme und Carsharing-Anbieter ermöglichen den Zugang mit RFID-fähigen Chipkarten. Technologisch wird sich in den nächsten Jahren aber sicher noch einiges tun. Eine wichtige Rolle spielen auch Smartphone-Apps, die vor allem bei Fahrplan- und Verfügbarkeitsinformationen die Printprodukte abgelöst haben. Besonders erfolgreich kann die App sein, wenn sie sowohl die Buchung und den Nachweis des Deutschlandtickets als auch den Zugang zu Car- und Bikesharing ermöglicht und deren Standorte kartografisch darstellt.

MOBILITÄTSSTATIONEN

Mobilitätsstationen sind vielseitige Knotenpunkte einer multimodalen Mobilität. Sie ermöglichen ein nahtloses Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wie (E-)Fahrrädern, Carsharing oder Bussen und fördern so die Vereinbarkeit nachhaltiger Verkehrsmittel. Je nach Standort variieren ihre Funktionen, sei es als Verknüpfungspunkt zum städtischen ÖPNV oder im ländlichen Raum als Umsteigepunkt zum Regionalverkehr. Die Einrichtung multimodaler Mobilitätsstationen erfordert eine sorgfältige Planung: so müssen u. a. Flächen und finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Zunächst muss der Bedarf ermittelt und die Elemente der Mobilitätsstation entsprechend ausgewählt werden. Idealerweise sollten sie Carsharing-Angebote, Fahrräder, geschützte Abstellplätze und Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge beinhalten und innerhalb des Qaurtiers oder der Stadt gut erreichbar sein.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind sehr unterschiedlich und baurechtliche Vorgaben sind zu beachten. Nach der Umsetzung ist eine regelmäßige Anpassung an die tatsächliche Nutzung sowie die Entwicklung von Wartungs- und Pflegekonzepten notwendig. Information und Kommunikation sind entscheidend, um die Nutzung von Mobilitätsstationen durch die Stadtbewohner*innen zu fördern. Dazu können sichtbare Beschilderungen, ein einheitliches Design, Informationspunkte und Veranstaltungen im Umfeld gehören. Eine frühzeitige Prüfung der Förderlandschaft multimodaler Verkehrsstationen ist sinnvoll, denn von Bundesprogrammen bis hin zu kommunalen Fördertöpfen und Zuschüssen durch Energieversorger gibt es eine Vielzahl von Subventionen.

Mobilstation in Hamm



MOBILITÄTSKONZEPT:

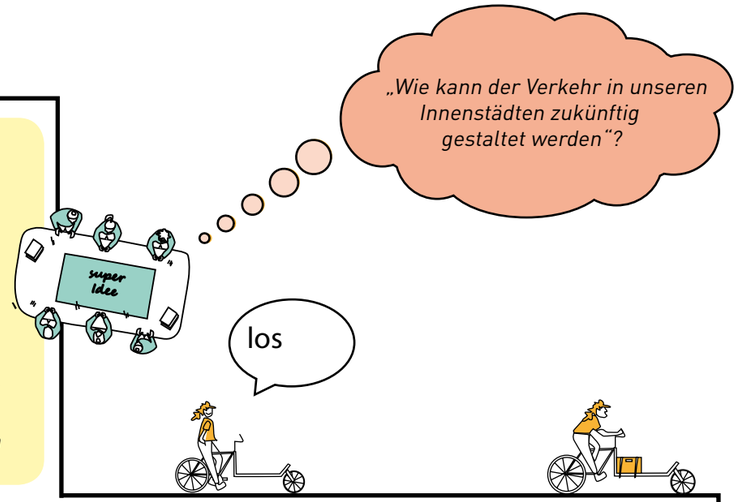
EIN MÖGLICHER WORKFLOW

AUSGANGSLAGE Wunsch nach Veränderung

- *Was läuft schief?*
- *Was wollen wir ändern?*

Ergebnis

- *Entscheidung für Mobilitätskonzept*
- *feste Arbeitsgruppe*
- *gemeinsames kohärentes Vorgehen*



Bestandsaufnahme und Analyse

Was haben wir?

- *Raumanalyse*
- *Auswertung von Datengrundlagen*
- *bestehende Konzepte*
- *heutige Rahmenbedingungen*

Was brauchen wir?

- *Mobilitätsbedarfe*
- *zukünftige Rahmenbedingungen*

Ergebnis

- *Kommunikationsformate*
- *Prozessablauf*

Wer muss wie beteiligt werden?

- *zielgruppenspezifisch*
- *online und offline kombinieren*

Konzeption

Welches sind die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

- *SWOT-Analyse der einzelnen Handlungsfelder*

Wie erreichen wir die Entwicklung?

- *Ziele*
- *Handlungsbedarfe*

Integrierter Ansatz

- *sektorale, vertikale, horiontale, modale und zeitliche Dimension*
- *Maßnahmenintegration*
- *soziale Aspekte*

Welches sind die Handlungsfelder?

- *Stadtentwicklung und regionale Kooperation*
- *fließender und ruhender Kfz-Verkehr*
- *Wirtschaftsverkehr*
- *ÖPNV & Inter-/Multimodalität*
- *Radverkehr/Mikromobilität*
- *Fußverkehr/Barrierefreiheit*
- *Verkehrssicherheit*

Ergebnis

Leitbild
Handlungsfelder
Einigung über den Ablauf des Konzeptionsprozesses

Maßnahmen- und Umsetzungskonzept

Welche Veränderungen wollen wir?

- *Formulierung Maßnahmen*
- *Bewertung von Maßnahmen*

Wie setzen wir die Maßnahmen um?

- *Umsetzungsplan*
- *Priorisierung*
- *Kosten-Nutzen-Analyse*
- *Spiegelung der Ergebnisse*

Was bietet sich für eine Experimentierphase an?

- *Parkraum-Umnutzung*
- *Verkehrsführung*
- *Straßensperren für den MIV*
- *Rad- und Fußverkehr*

Ergebnis

Maßnahmen
Umsetzungskonzept

Projektabschluss Mobilitätskonzept

Wie machen wir das Konzept bekannt?

- *Veröffentlichung des Projektberichtes*
- *öffentlichkeitswirksame Vorstellung des Konzeptes (Handlungsfelder und Maßnahmen)*

Wie setzen wir das Konzept um?

- *Umsetzung der priorisierten Maßnahmen*

Ergebnis

Konzeptbericht
Start der Umsetzung

Evaluation

Wie wirkt das Konzept und die Maßnahmen?

- *Monitoring*
- *regelmäßiger Austausch*

Haben wir unser Ziel erreicht?

- *Was ist noch nötig, um unser Ziel zu erreichen?*

Ergebnis

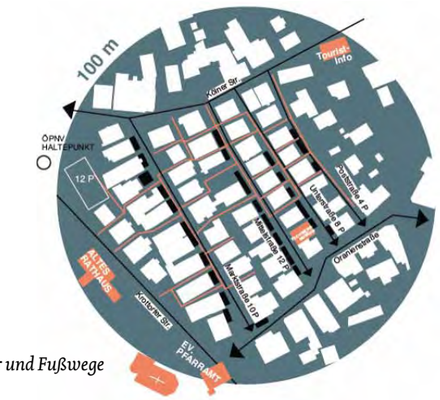
Leitbild
Handlungsfelder
Einigung über den Ablauf des Konzeptionsprozesses

6.1

IM FOKUS: FREUDENBERG

„AUTOFREIER ALTER FLECKEN“

Gemeindestyp:	Größere Kleinstadt
Kreis:	Siegen-Wittgenstein
Regierungsbezirk:	Arnsberg
Einwohnerzahl:	17.773 (31.12.2022)
Flächengröße:	54,6 km²



Altstadt Freudenberg, Verkehr und Fußwege

„AUTOFREIER ALTER FLECKEN“ IN DER HISTORISCHEN ALTSTADT

Freudenberg ist eine Kleinstadt in Südwestfalen, Kreis Siegen-Wittgenstein, direkt an der Autobahn 45, der „Sauerlandlandlinie“, gelegen. Verteilt auf 17 Ortsteile leben in Freudenberg insgesamt ca. 18.300 Menschen, über 5.000 davon im zentralen Ortsteil Freudenberg.
Der „Alte Flecken“ ist die Altstadt von Freudenberg. Die schwarz-weißen Fachwerkhäuser, die in einem einheitlichen Straßenschema angeordnet sind, stehen unter Denkmalschutz und bilden ein einzigartiges Ensemble, das im Kulturatlas des Landes NRW als Baudenkmal von internationaler Bedeutung geführt wird.

Der „Alte Flecken“ ist fast ausschließlich ein Wohnquartier. Durch das Erscheinungsbild hat die Altstadt eine Außenwirkung und zieht Tagesausflügler und internationale Touristen an. Das Angebot an Geschäften und Gastronomie hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich reduziert. Die meisten Gebäude haben kaum private Freiflächen, sodass nur sehr wenige private Freiflächen, z. B. Gärten, vorhanden sind. Zudem ergeben sich durch die Anordnung der Gebäude, Straßen und Wege Konflikte mit dem Straßenverkehr. Die Altstadt wird oft als Abkürzung benutzt, um auf den Hauptverkehrsachsen das Warten an Ampeln zu umfahren. Entlang der Fahrbahnen gibt es markierte öffentliche und private Stellplätze, die sowohl das Ortsbild stören als auch alternative Nutzungen des öffentlichen Raumes verhindern. Zudem wird vielerorts „wild“ zwischen den Häusern auf öffentlichen Flächen geparkt, sodass der Durchgang zu Fuß behindert wird. Allgemein wird zu schnelles und rücksichtsloses Fahren, die Abgase und der Verkehrslärm bemängelt. Der Lärm wird durch das überall im „Alten Flecken“ vorhandene Kopfsteinpflaster und die engen Gassen noch verstärkt. Es herrscht ein regelrechter Schilderwald, der in Konflikt mit den Fachwerkfassaden steht.

6.1

Im Rahmen der Umgestaltung des Marktplatzes – eine der Altstadt angegliederte Freifläche – wurde 2020 eine umfangreiche Bürgerbeteiligung durchgeführt, bei der der Wunsch nach einer autofreien Altstadt vielfach geäußert wurde. Auch wurde ein Standort für eine Quartiersgarage berücksichtigt. Zudem gab es politische Anträge, die eine Veränderung in dieser Richtung forderten. Zeitgleich gab die Auslobung des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ Ende 2020, den Anreiz, sich intensiv, fokussiert und strukturiert mit dem Thema zu beschäftigen.

LANDESWETTBEWERB „MOBIL.NRW – MOBILITÄT IN LEBENSWERTEN STÄDTEN“

Der Projektablauf im Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ hatte zum Ziel, Städte bei der Umsetzung innovativer und zukunftsweisender Konzepte zur Verbesserung der Mobilität zu unterstützen. Mit fachlicher Unterstützung durch das Büro Loth, Städtebau und Stadtplanung, Siegen, sowie das Verkehrsplanungsbüro Planersocietät, Dortmund, hat die Stadt Freudenberg bis Dezember 2021 ein Konzept und eine Vision für den „Alten Flecken“ entwickelt. Wichtige Elemente dabei waren zwei Bürgerbeteiligungen und die Ernennung von Straßenpaten, die als Ansprechpartner und Bindeglied aller Beteiligten dienen.

Folgende Ziele wurden im Konzept herausgearbeitet:

- Steigerung der Wohn- und Lebensqualität und des Ortsbildes
- Verringerung des Durchgangsverkehrs und Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
- Verbesserung der Situation für Fußgänger*innen
- zusätzliche Angebote neben denen des klassischen Personennahverkehrs
- kluge Ansätze für eine bessere Vernetzung im Quartier

Luftbild „Alter Flecken“ Freudenberg

Das Mobilitätskonzept für den „Alten Flecken“ ist als einer der Siegerprojekte aus dem Wettbewerb hervorgegangen und wurde von der Jury u. a. als „mutig“, „zukunftsweisend für die Entwicklung der Mobilität im ländlichen Raum“ und als „besonders bürgernah“ gelobt. Außerdem könne es als Modellprojekt für andere historische Stadtkerne dienen.
Die Umsetzung des Konzeptes ist vom Rat der Stadt Freudenberg vorbehaltlich einer Förderung der Einzelmaßnahmen im Dezember 2021 beschlossen worden.
Das Projekt ist von der Südwestfalen Agentur als Projekt der Regionale 2025 aufgenommen und mit zwei Sternen ausgezeichnet worden.
Das Gesamtprojekt „Autofreier Alter Flecken“ setzt sich aus 15 Einzelmaßnahmen zusammen, aufgeteilt auf die Handlungsfelder „Mobilität, stadträumliche und freiräumliche Entwicklung und Öffentlichkeitsarbeit. Da die Umsetzung des Konzeptes nicht als Gesamtmaßnahme gefördert wird, besteht die Herausforderung, geeignete Förderprogramme für die Einzelmaßnahmen zu finden und diese neben der Durchführung zu verwalten, in Koordination mit den anderen Maßnahmen und im Rahmen der Gesamtmaßnahme.
Der Modellversuch „Autofreier Alter Flecken“ fand vom 24.07. – 03.09.2023 in den Straßen der Altstadt statt. Dafür waren für sechs Wochen Teile der Altstadt für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die öffentlichen Parkplätze sind durch „Aktionsflächen“ mit Begrünung, Sitzgelegenheiten und Spielgeräten ersetzt und auf dem Marktplatz ist ein Parkplatz für Anwohnende der Altstadt eingerichtet worden. Der Verkehrsversuch ist vom Kreis Siegen-Wittgenstein, von der Polizei und vom Kommunalen Ordnungsdienst der Stadt Freudenberg begleitet worden. Mit Beginn des Versuchs ist auch das Mobil-Büro geöffnet worden, ein Ort zum Informieren und Diskutieren. Des Weiteren ist eine Projekthomepage eingerichtet worden, auf der man die aktuellen Entwicklungen des Projektes verfolgen kann (autofreier-alter-flecken.de).

Die Maßnahmen **M02, M12, M13** werden aktuell umgesetzt. Für **M01 und M09** liegen mittlerweile Zuwendungsbescheide vor.

- M01 – Quartiersgarage
- M02 – Quartiersmobilitätskonzept
- M03 – Leitsystem
- M04 – Zugangssystem
- M05 – Zweiradstation
- M06 – Carsharing
- M07 – Bikesharing
- M08 – Shuttlebus
- M09 – Pocket Parks
- M10 – Ausbaus der Fußwege
- M11 – Begrünung
- M12 – Modellversuch „Autofreie Straßen
- M13 – Mobil-Büro und Quartiersmanagement
- M14 – Aufwertung Parkhaus am Hitmarkt
- M15 - Evaluation

Modellversuch Mittelstraße

Für das finale Verkehrskonzept sind vom Planerteam Loth Städtebau und Stadtplanung, Siegen, und Brilon Bondzio Weiser, Bochum, sowohl Daten durch Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Parkraumerhebung etc. als auch Erkenntnisse aus dem Modellversuch, die aus den Erfahrungen und Kommentaren der Menschen hervorgehen, erhoben. Der Modellversuch wurde durch eine Fragebogenaktion begleitet, bei der vor, während und nach dem Versuch die Bewohnenden, Gewerbe- und Gastronomiebetreibenden im „Alten Flecken“ zu ihrem Mobilitätsverhalten, zum Modellversuch und zu Kritik und Anregungen befragt wurden.
Die Ergebnisse der Testphase sind ausgewertet und Ende Oktober 2023 den Stadtverordneten präsentiert worden. Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Modellversuch, der Fragebogenaktion und der zahlreichen Rückmeldungen sind vom Planerteam konkrete Empfehlungen für die Erarbeitung des finalen Konzeptes zusammengestellt worden, das in der Folge erarbeitet wurde. Die Umsetzung der neuen Verkehrsführung, die Neuordnung der Parkplätze und der Bau der Quartiersgarage sind Anfang Mai 2024 dem Rat der Stadt Freudenberg zum Beschluss vorgelegt worden.

Modellversuch Spielgeräte

KONTAKT

Inken Daley
Stabstelle
Projektsteuerung und Fördermanagement
Mórer Platz 1
57258 Freudenberg
E-Mail: i.daley@freudenberg-stadt.de
Telefon: +49 (0) 2734-43-116

6.2

IM FOKUS: OER-ERKENSCHWICK

MOBILITÄTSKONZEPT

Gemeindestyp:	Große Mittelstadt
Kreis:	Recklinghausen
Regierungsbezirk:	Münster
Einwohnerzahl:	31.200 (31.12.2021)
Flächengröße:	38,69 km²

ALLGEMEINES ZUR STADT

Seit 1953 besitzt Oer-Erkenschwick die Stadtrechte. Die Stadt hat sich von der zeitweise ärmsten Gemeinde Preußens über die kleinste Stadt im Ruhrgebiet heute zu einem beliebten und attraktiven Mittelzentrum im Grünen mit rund 31.000 Einwohnern entwickelt. Nicht weit entfernt von der Innenstadt beginnen bereits das Waldgebiet „Die Haard“ und der „Naturpark Hohe Mark“. Nah an der Natur wohnen und gleichzeitig alle wesentlichen Versorgungseinrichtungen „vor der Haustür“ - diese Kombination ist für Oer-Erkenschwick charakteristisch.
Oer-Erkenschwick hat ein sehr kompaktes Stadtzentrum. Die Kernnutzungen wie Verwaltung, Kultur, Bildung und Versorgung konzentrieren sich alle in einem Radius von ca. 300 m Luftlinie um den zentralen Mittelpunkt „Berliner Platz“. Östlich des Platzes ist das Rathaus der Stadt als Verwaltungssitz gelegen, südlich des Platzes verläuft die Stimbergstraße als Geschäftsstraße mit kleinteiligen Einzelhandelsflächen.
2018 wurde das Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) „Außen Haard - Innen Stadt“ auf den Weg gebracht. 2021 folgte das Mobilitätskonzept.

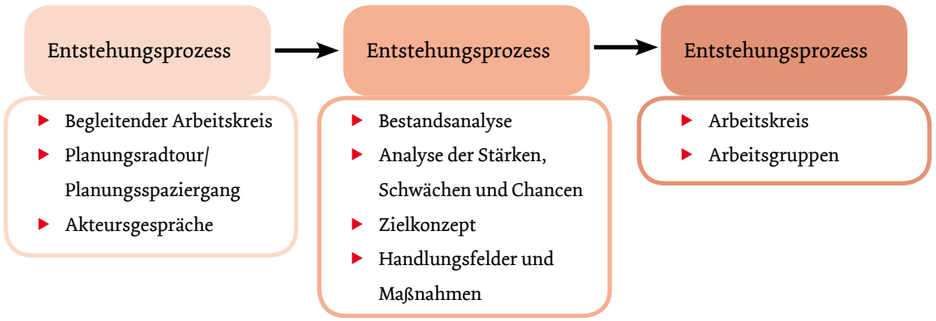
Plätze in der Innenstadt

Quelle: Planersocietät

Ziel
Die Entwicklung eines ganzheitlichen, integrierten Konzeptes für die Verkehrsentwicklung bis 2030 und darüber hinaus. Besonders der Innenstadtkern liegt im Fokus der Maßnahmen.

Phasen des Mobilitätskonzeptes
Das Mobilitätskonzept gliedert sich in mehrere Teilbereiche. Zu Beginn erfolgte eine Bestandsaufnahme und -analyse. Diese wurde unter anderem durch verschiedene Verkehrsuntersuchungen zusätzlich unterfüttert. Hier zu nennen sind beispielsweise eine Parkraumuntersuchung im ISEK-Gebiet sowie mehrere Verkehrszählungen an relevanten Stellen in der Stadt.

Darauf aufbauend wurden Stärken-Schwächen-Profile sowohl verkehrsmittelspezifisch sowie -übergreifend erstellt und Potenziale identifiziert. Mithilfe des zusammen mit der Stadtgesellschaft ausgearbeiteten Zielkonzeptes wurden dann Maßnahmen für die untersuchten Gebiete und die Gesamtstadt abgeleitet und dargestellt.



Maßnahmen und Umsetzung

Aus dem Konzept des Mobilitätskonzeptes heraus ergeben sich drei Orte, für die Veränderungen geplant sind. Im Zentrum steht dabei der Berliner Platz, der heute als Busbahnhof und Verkehrsknotenpunkt von Oer-Erkenschwick fungiert. Hier treffen sich die Ost-West- sowie die Nord-Süd-Querung von Oer-Erkenschwick, was ein erhöhtes Kfz-Aufkommen zur Folge hat. Das Konzept sieht daher vor, den MIV umzuleiten und eine Mobilstation zu errichten. Der zweite Ort ist das Schulzentrum, das Ziel ist hier die Verkehrssituation durch ein schulisches Mobilitätsmanagement zu verbessern. Hinzu kommt die Umgestaltung der Stimbergstraße und die verträglichere Organisation des Lieferverkehrs.

Maßnahmen, die sich weniger räumlich eingrenzen lassen, sondern vielmehr die gesamte Innenstadt betreffen, sind die Stärkung der Barrierefreiheit und des Fußverkehrs sowie der Ausbau des Wegenetzes für Radfahrer*innen.

Busbahnhof am Berliner Platz

Radverkehr & Mikromobilität

- Infrastrukturmaßnahmen/Ausbau Wegenetz
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Herausbildung von Radpendlerrouten
- König-Ludwig-Trasse / innerstadt. Anbindung
- Einheitliche/durchgängige Beschilderung
- Förderung/Implementierung von Verleihangeboten

Fußverkehr & Barrierefreiheit

- Aus-/Umbau von Querungsmöglichkeiten
- Optimierung von Umlaufsperren
- Schließen einer Netzlücke auf der Schultenstraße
- Öffnung und Aufwertung des Zugangs zur Halde
- barrierearme, sichere und attraktive Fußwege
- Fußgängerfreundliche Knotenpunkte

Kfz-Verkehr & Straßennetz

- Umstufungskonzept
- Neuordnung Kfz-Verkehr (Berliner Platz)
- Harmonisierung der Geschwindigkeitsregelungen
- Umgestaltung Stimbergstraße
- Förderung alternativer Antriebe
- Umbau von Knotenpunkten
- Verkehrsberuhigung in Wohngebieten/-quartieren
- Optimierung der Parkraumnutzung
- Aufstellung einer Stellplatzsatzung
- Lieferverkehr verträglich organisieren

ÖPNV- und Intermodalität

- Umbau Berliner Platz zu einer Mobilstation
- Optimierung und Ausbau Schnellbusangebot
- Qualifizierung der Haltestellen
- Ausbau Bike & Ride Anlagen
- Anbindung unterversorgter Bereiche
- Weiterentwicklung der Tarifstruktur
- Modernisierung Busflotte (Altern. Antriebsform)
- Ausbau von Schienenverbindungen

Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit

- Verbesserung Verkehrssituation Schulzentrum
- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Mitgliedschaft im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“
- Teilnahme am Fußverkehrs-Check NRW
- Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
- Laufende Öffentlichkeitsarbeit
- Kampagne zur Nutzung des Umweltverbunds

Zum vollständigen Handlungskonzept

KONTAKT

Anke Husmann
Stadtentwicklung / Wirtschaftsförderung
Zukunfts- und Standortmanagement
Rathausplatz 1
45739 Oer-Erkenschwick

E-Mail: anke.husmann@oer-erkenschwick.de
Telefon: +49 (0) 2368-691-368

FACHARTIKEL: URBANER GÜTERVERKEHR

BERGISCHE UNIVERSITÄT WUPPERTAL

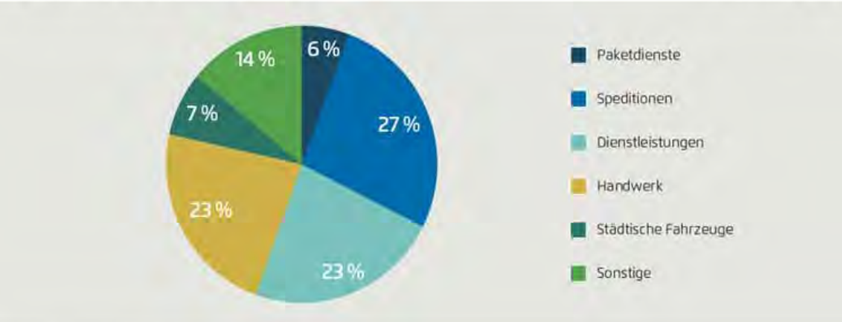
EIN BEITRAG VON:
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Bert Leerkamp,
Andre Thiemermann,
Marian Schlott,
Maike Auffenberg

URBANER GÜTERVERKEHR

Der urbane Güterwirtschaftsverkehr ist ein Teilsegment des Wirtschaftsverkehrs und beinhaltet auch die Service- und Dienstleistungsverkehre, bei denen der Transport von Material und Geräten eine Bedeutung hat (z. B. Handwerk). Zur erfolgreichen Steuerung und Planung urbaner Güterverkehre ist eine Segmentierung (logistische Teilmärkte) der Akteure sinnvoll, weil sich die Akteure hinsichtlich ihrer logistischen Prozesse und ihres verkehrlichen Verhaltens unterscheiden. Eine in der Praxis bewährte Unterscheidung ist:

- Kurier- Express- und Paketdienste (KEP)
- Stückgutlogistik (Belieferung von Lebensmittelmärkten, Versorgung der Gastronomie)
- Baulogistik und Handwerk
- sonstige Dienstleistungen
- Abfalllogistik

Erhobene Einfahrten von Nutzfahrzeugen in der Düsseldorfer Innenstadt am Stichtag (2018) von 7:00–12:30 Uhr



Eigene Darstellung nach Goebels et al. (2019)

Oft wird bei der Betrachtung und Untersuchung des urbanen Güterverkehrs lediglich das KEP-Segment betrachtet, was sich z. T. aus einer fehlenden Kenntnis der Akteursstruktur innerhalb des urbanen Güterverkehrs ergibt. Stadtlogistikkonzepte, die lediglich ein Segment (KEP) betrachten, laufen Gefahr, nur geringfügige Wirkungen zu erzielen, wenn sie darauf angelegt sind, stadtweite Einspareffekte (Emissionen) zu erreichen. [1, 2]

Eine Kordonerhebung in der Düsseldorfer Altstadt zeigt beispielhaft, dass der allg. Gütertransport (Stückgutlogistik) höhere Aufenthaltszeiten in innenstadtnahen Arealen hat als das KEP-Segment und mehr Stückgut-Lkw (25 %) als KEP-Fahrzeuge (6 %) in den Altstadtkordon einfahren. [1–3] (vgl. Abbildung 1)

ANKNÜPFUNGSPUNKTE IN DER KOMMUNALEN VERKEHRSPLANUNG

Im Gestaltungsbereich der kommunalen Verkehrsplanung gibt es folgende Anknüpfungspunkte für die Organisation der letzten Meile (dazu u. a. [4]):

- Moderation zwischen den Akteuren des Wirtschaftsverkehrs der letzten Meile
- Umsetzung bzw. Begleitung von Fachplanungen mit Bezug zum Güterverkehr (z. B. Straßenverkehrsrecht, Bebauungspläne)
- die Sicherung und Schaffung angemessener Infrastruktur sowie der Bereitstellung von Flächen (z. B. für Mikro-Depots, Ladeflächen im Straßenraum)
- Erarbeitung eines städtischen Güterverkehrskonzeptes und dauerhaftes Monitoring des städtischen Güterverkehrs

Städtische Güterverkehrskonzepte dienen dazu, den sich vom Personenverkehr unterscheidenden Akteuren und Abläufen Rechnung zu tragen [4]. Der Aufbau der Konzepte orientiert sich dennoch an der etablierten Methodik der Verkehrsentwicklungsplanung (siehe dazu [5, 6]). Ein wesentliches Erfolgskriterium ist die politische und planerische Verankerung des Planungsprozesses [7], d. h. dass der Beteiligungsprozess politische Unterstützung hat und ebenfalls Einfluss auf laufende Planungsprozesse genommen werden kann [7 – 9]. Anlässe für die verkehrsplanerische Befassung sind u. a. eine schlechte Luftqualität, Lärmbelastung und Verkehrsbelastung durch den städtischen Güterverkehr in vornehmlich innerstädtischen Quartieren (dazu z. B. [10]).

Für die Problemanalyse wird eine solide Datengrundlage benötigt. Bislang liegen jedoch keine allgemein gültigen Kennziffern zur Verkehrserzeugung z. B. von Ladenlokalen in der Innenstadt vor. Daher sind eigene Verkehrserhebungen auf Seiten der Kommunen notwendig. Eine sinnvolle Erhebungsmethode stellen Fallstudien bei einzelnen repräsentativen typischen Wirtschaftsakteuren dar. Hierbei wird z. B. der Handel zu (erwünschten) Belieferungshäufigkeiten und Veränderungspotenzialen befragt. Zusätzlich können Mitfahrten in Lieferfahrzeugen wichtige Hinweise auf Verkehrsstörungen des und durch den Lieferverkehr sowie Verkehrssicherheitsprobleme geben.

Neben dem Fokus auf die Innenstadt als Ende der letzten Meile sollte zusätzlich die Logistikimmobilie als Beginn der letzten Meile berücksichtigt werden. In NRW sind insbesondere im Umfeld der Metropolen Köln/Düsseldorf kaum noch potenzielle Gewerbestandorte vorhanden, auf denen sich Logistikimmobilien stadtnah ansiedeln können. Daher ist auch die raumordnerische Steuerung der Ansiedlung von Logistikimmobilien ein Hebel für raum- und umweltverträglicheren Güterverkehr.

ZUKÜNFTIGE TRENDS DER INNERSTÄDTISCHEN VER- UND ENTSORGUNG

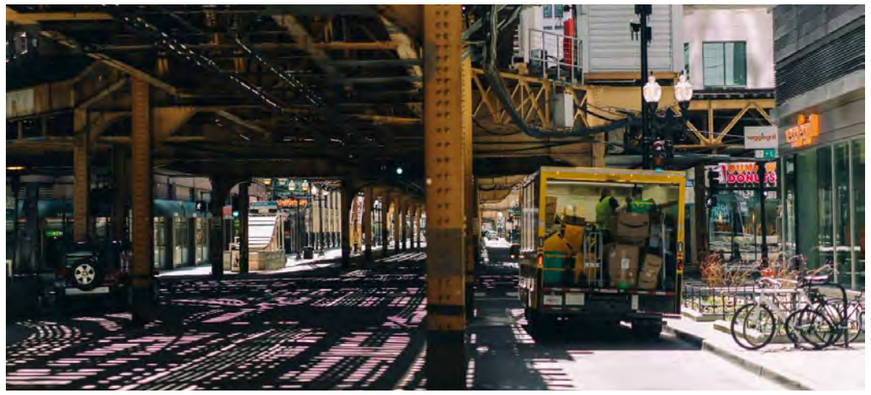
Bereits jetzt lassen erste Entwicklungen (z. B. das Sterben der Kaufhäuser) vermuten, dass sich die zukünftige Ver- und Entsorgung der inneren Städte durch neue Nutzungsstrukturen verändern werden, worauf sich die Logistik und kommunale Verkehrsplanung einstellen müssen. Nach jetzigem Kenntnisstand sind dies die Folgenden:

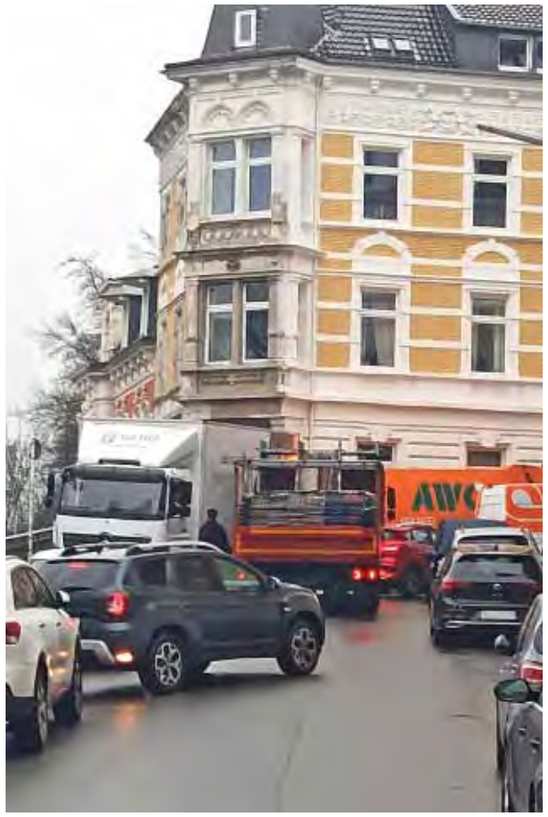
- Erweiterung der Lieferzeitfenster in Abendstunden (u. a. vermehrter Online-Lebensmittelhandel und kürzere Zeiten zwischen Bestellung und Lieferung (z. T. am selben Tage))
- Der Personenverkehr in der Innenstadt wird perspektivisch vorrangig durch den nichtmotorisierten Verkehr erschlossen. Für den Lieferverkehr der Innenstadt bedeutet dies: Die Effizienz von Lastenrädern in der Paketzustellung an die Haustür wird sich mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur verbessern.
- Die quartiers- und die empfängerbezogene Bündelung der Warenströme in der Innenstadt sind geeignet, um Fahrleistungen von Nutzfahrzeugen, Lieferflächenbedarfe und Präsenzzeiten des Lieferverkehrs sowie die damit verbundenen Konfliktpotenziale zu minimieren.

BEISPIELHAFTE MASSNAHME MIKRO DEPOT DORTMUND

In der Dortmunder Innenstadt wurde von Januar 2021 bis Februar 2022 ein temporäres Mikro-Depot aus fünf Überseecontainern auf einem Parkplatz errichtet. Eingerichtet wurde es als KEP-Dienst-übergreifender innerstädtischer Umschlagplatz, welcher frühmorgens mit größeren Lieferfahrzeugen beliefert und zur Zwischenlagerung und Umverteilung genutzt werden konnte. Die Feinverteilung erfolgte dann mit Lastenrädern und kleinen E-Fahrzeugen. Außerdem sollte auch der stationäre Handel in der Dortmunder Innenstadt von dem Mikro-Depot profitieren und in den Geschäften vor Ort ausgesuchte Waren mit einem der KEP-Dienste ausliefern lassen. Nach Abschluss des Pilotprojekts ist es Ziel aller Beteiligten, das Mikro-Depot-Konzept in einer entsprechenden Immobilie dauerhaft weiterzuführen.

Weitere Informationen hierzu
https://www.umsteigern.de/mikrodepot-am-ostwall.html





KONTAKT

Marian Schlott, M. Sc.
Bergische Universität Wuppertal
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
Lehr- und Forschungsgebiet Güterverkehrsplanung und Transportlogistik
Univ.-Prof. Dr.-Ing. B. Leerkamp

Tel.: +49(0)202-439–4335
schlott@uni-wuppertal.de
www.fachzentrum-verkehr.de

Im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW hat die Bergische Universität eine Metastudie zum städtischen Güterverkehr durchgeführt. Die Studie kann hier heruntergeladen werden:
https://elekpub.bib.uni-wuppertal.de/ubwhs/content/titleinfo/7474053

LITERATUR

1. LEERKAMP, Bert: Modal Shift auf der letzten Meile – Zur Wirksamkeit von Verlagerungsstrategien des städtischen Güterverkehrs und seiner Einbindung in die Verkehrsentwicklungsplanung. In: Journal für Mobilität und Verkehr (2021), Nr. 9, S. 21–30. URL https://journals.qucosa.de/jmv/article/view/61
2. KUCHHÄUSER, Jan ; HOLTHAUS, Tim ; LEERKAMP, Bert: Umsetzungsstrategie Urbane Logistik in Mainz. Unveröffentlicht, 2021
3. GOEBELS, Claus ; HOLTHAUS, Tim ; MAYREGGER, Patrick ; THIEMERMANN, Andre: Erhebung des Wirtschaftsverkehrs in Düsseldorf und Wuppertal. Unveröffentlicht, 2019
4. LEERKAMP, Bert ; THIEMERMANN, Andre ; SCHLOTT, Marian ; HOLTHAUS, Tim ; AICHINGER, Wolfgang ; WITTENBRINK, Paul: Liefern ohne Lasten. : Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können. 2020
5. FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse (EVP). Ausgabe 2018. Köln, 2018 (FGSV R2 - Regelwerke FGSV 116)
6. FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. Ausg. 2013. Köln, 2013 (FGSV W1 - Wissensdokumente)
7. BJØRGEN, Astrid ; FOSSHEIM, Karin ; MACHARIS, Cathy: How to build stakeholder participation in collaborative urban freight planning. In: Cities 112 (2021), S. 103149
8. LEERKAMP, Bert ; THIEMERMANN, Andre ; SCHLOTT, Marian ; HOLTHAUS, Tim ; AICHINGER, Wolfgang ; WITTENBRINK, Paul: Liefern ohne Lasten : Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können
9. LINDHOLM, Maria ; BROWNE, Michael: Local Authority Cooperation with Urban Freight Stakeholders: A Comparison of Partnership Approaches. European Journal of Transport and Infrastructure Research, Vol 13 No 1 (2013) / European Journal of Transport and Infra-structure Research, Vol 13 No 1 (2013) (2013)

LITERATUR UND INTERESSANTE WEBSITES

- **AGFS (2018):** Handlungsleitfaden zur Förderung des Fußverkehrs in den Kommunen. Download
- **FUSS e. V. (2018):** Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden. Download
- **ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (2023):** ILS-IMPULSE 03/23: Von der „15-Minuten-Stadt“ zum „30-Minuten-Land“. Download
- **NaKoMo (2023):** Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität. Download
- **mobilikon.de (2023):** Das Nachschlagewerk rund um das Thema Mobilität vor Ort. Download
- **VCD - Verkehrsclub Deutschland e. V. (2022):** Intelligent mobil im Wohnquartier: Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen. Download
- **VCD - Verkehrsclub Deutschland e. V. (2017):** Multimodal unterwegs: Handlungsempfehlungen zur Umsetzung multimodaler Verkehrsangebote. Download
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022):** Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. aktualisierte und überarbeitete Auflage. Download
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020):** Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess. Download

IMPRESSUM

Herausgeber:
Arbeitsgemeinschaft AG Innenstadt, Geschäftsstelle, Schorlemerstraße 4,
48143 Münster, www.innenstadt-nrw.de

Bearbeitung:
Monika Syska und Dario Pösse in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe „Mobilität in der Innenstadt - Vielfältig und komplex“ des Netzwerk Innenstadt NRW

Projektbeispiele:
Stadt Freudenberg
Stadt Oer-Erkenschwick

Fachartikel
Bergische Universität Wuppertal

Bildnachweise:
Netzwerk Innenstadt NRW, soweit nicht anders angegeben:

S. 07: Chris Barbalis/Unsplash
S. 16: Radservicestation: Stadt Münster
S. 16: Leezenflow: Stadt Münster: Meike Reiners
S. 16: Fahrradgeländer: Stadt Münster / Patrick Schulte
S. 20: Bürgerbus Herdecke: Bürgerbusverein Herdecke e. V.
S. 27: Mobilstation in Hamm: Stadt Hamm
S. 30 - 33: Stadt Freudenberg
S. 36: Stadt Oer-Erkenschwick
S. 41 - 41: Bergische Universität Wuppertal

Münster, Juni 2024

www.innenstadt-nrw.de

NETZWERK
INNENSTADT
NRW

Seit dem 01.04.2024 sind wir als
Arbeitsgemeinschaft Innenstadt Teil
des Netzwerkes Stadtentwicklung NRW