

# MOBILITÄT RUHR

## ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK

4. VERKEHRSFACHTAGUNG

1. DEZEMBER 2011



Initiativkreis  
Ruhr® 

Ruhr **IHK**

wirtschaftsförderung  metropoleruhr

**Herausgeber:**

Wirtschaftsförderung metropoleruhr GmbH (wmr)  
Ruhrstraße 1  
45468 Mülheim an der Ruhr  
Tel.: 0208 305529-11

**Ansprechpartner:**

Dr. Andrea Hoppe; hoppe@wfgmetropoleruhr.de  
Martin Hoffmann; hoffmann@wfgmetropoleruhr.de

**Texte:**

Transportation Research and Consulting GmbH (TRC)

**Redaktion:**

Martina Behrens,  
Wirtschaftsförderung metropoleruhr GmbH

**Titelbild:**

Copyright Wirtschaftsförderung  
metropoleruhr GmbH

Mülheim an der Ruhr, März 2012

[www.business.metropoleruhr.de](http://www.business.metropoleruhr.de)

# Inhalt

1	Einleitung	4
2	Vormittagsprogramm	6
3	Dokumentation der Ergebnisse der Foren	
3.1	Forum 1: Smart Mobility	9
3.2	Forum 2: Optimierung städtischer Wirtschaftsverkehre	12
3.3	Forum 3: Bürgerbeteiligung bei Großprojekten	14
3.4	Forum 4: Fahrradschnellwege	17

# 1 Einleitung

Die Verkehrsfachtagung Mobilität Ruhr stellt im vierten Jahr in Folge einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung der Mobilität im Ruhrgebiet dar. Seit der Auftaktveranstaltung 2008 kamen jedes Jahr mehr als 200 Unternehmer, Experten, Nutzer und Gestalter aus der Region zusammen. Die Veranstalter freuen sich, dass auch 2011 der Verkehrsminister des Landes NRW mit seiner aktiven Teilnahme wieder die politische Bedeutung der Veranstaltung unterstrichen hat.

Neben der Diskussion um allgemeine Trends und Problemanalysen sind auch die Lösungsansätze und Projektinitiativen von Fachtagung zu Fachtagung immer präziser geworden. Die vorliegende Dokumentation der 4. Verkehrsfachtagung bildet diese Diskussionen und Ergebnisse ab und dient damit zur Orientierung für die nächsten Schritte zur Entwicklung der Mobilität an der Ruhr.

Lebensqualität und wirtschaftliche Dynamik sind in der Metropole Ruhr mit einer nachhaltigen Mobilität verknüpft. Immer mehr Menschen legen immer längere Wege zur Arbeit zurück, weil sie sich in ihrem Lebensumfeld wohlfühlen, aber berufliche Chancen woanders finden. Auch ältere Menschen bleiben länger mobil, als das früher der Fall war. Die Globalisierung wirkt mit zunehmenden Güterverkehren bis in die Region hinein, in der sich West-Ost- und Nord-Süd-Korridore von den Häfen in Belgien, den Niederlanden und Norddeutschland in das süd- und osteuropäische Hinterland miteinander überschneiden.

Der Klimawandel erfordert ein Umdenken auch im Bereich Mobilität. Um die Belastungen von Umwelt und Menschen durch verkehrsbedingte Treibhausgase und Lärm zu verringern, sind neue Lösungen für Verkehr und Logistik gefragt.

Die Metropole Ruhr als starker Industrie- und Logistikstandort, an dem viele Menschen leben und arbeiten, verfügt vom Prinzip her über eine leistungsfähige Infrastruktur. Schienen und Wasserwege, vor allem aber die Straßen werden angesichts der beschriebenen Herausforderungen zunehmend belastet. Die Bauwerke des Verkehrssystems haben eine lange Lebensdauer, ihr Unterhalt ist allerdings teuer, ebenso wie ihr Ausbau. Systematische Veränderungen sind nicht zuletzt baulich sowie finanziell und zeitlich aufwendig und bedürfen der Abstimmung von Politik, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Anwohnern. Die knappen Mittel der öffentlichen Hand müssen dabei zielgerichtet eingesetzt werden.

Um die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in der Metropole Ruhr zu erhalten und im Hinblick auf die künftigen Herausforderungen weiterzuentwickeln, sind dauerhafte Anstrengungen und klare Ziele erforderlich. Die Wirtschaftsförderung metropoleruhr hat daher gemeinsam mit dem Initiativkreis Ruhr und den Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebiets auch 2011 zu ihrer Verkehrsfachtagung zahlreiche Partner und Betroffene eingeladen, um gemeinsame Ziele zu diskutieren und Kräfte in der Region zu mobilisieren.



Die Grundlage für die Fortsetzung des 2008 begonnenen Mobilitätsdiskurses in der Region, den die Verkehrsfachtagung alljährlich bündelt, ist die gute Zusammenarbeit in einer Arbeitsgruppe, die die Tagung inhaltlich vorbereitet hat.

#### Zu dieser Arbeitsgruppe gehörten:

- Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)
- Handwerkskammer Münster für die Handwerkskammern der Region Initiativkreis Ruhr (IR)
- Kommunale Vertreter
- Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebiets
- Transportation Research and Consulting GmbH (TRC)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
- Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH
- Zentrum für Logistik und Verkehr der Universität Duisburg-Essen (ZLV)

Im Rahmen der 4. Verkehrsfachtagung 2011 wurden Ideen, Maßnahmen und Best-Practice-Beispiele in den Themenfeldern Smart Mobility, Optimierung städtischer Wirtschaftsverkehre, Bürgerbeteiligung bei Großprojekten und Fahrrad-schnellwege diskutiert.

Während der Mittagspause konnten verschiedene auf dem Vorplatz ausgestellte Elektro-Autos und Elektrofahräder Probe gefahren werden.

#### Folgende Aussteller waren vor Ort:

- BOGESTRA, Bochum
- e-motion technologies, Düsseldorf
- Mercedes, LUEG AG, Bochum
- Mia electric, Essen
- MITSUBISHI MOTORS, Rüsselsheim
- Ruhrmobil-E e.V., Bochum
- Stadt Bottrop
- Vestische Straßenbahnen GmbH, Herten

Wir möchten uns bei allen Beteiligten herzlich für ihr Mitwirken bedanken.

Die Veranstalter Wirtschaftsförderung metropol Ruhr, der Initiativkreis Ruhr sowie die Industrie- und Handelskammern streben auch für 2012 an, die erfolgreiche Verkehrsfachtagung Mobilität Ruhr fortzuführen.

Wir freuen uns, mit allen Beteiligten im angeregten Dialog zu bleiben.



**Jan-Peter Nissen**  
Initiativkreis Ruhr



**Karl-F. Schulte-Uebbing**  
Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebiets



**Thomas Westphal**  
Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH



## 2 Vormittagsprogramm

Zum Auftakt der Tagung hielten Karl-F. Schulte-Uebbing, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen, Harry K. Voigtsberger, Minister für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr in NRW, Erich Staake, Co-Moderator des Initiativkreises Ruhr und Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, sowie Thomas Westphal, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung metropoluhr, kurze einleitende Vorträge.

Schulte-Uebbing stellte in seinem Vortrag die These auf, dass Mobilität auch im digitalen Zeitalter weiterhin ein Hauptthema für die Bürger bleibe, wenngleich sich einige Gewichte verschieben würden. Um die Probleme im Straßenverkehr (z. B. 1.000 Stunden Stau im Jahr auf der A40) zu reduzieren, forderte er die vorrangige Schließung von Lücken (Weiterbau der A52) und den Ausbau sowie die Erhaltung der bestehenden Infrastrukturen (6-streifiger Ausbau der A43, Ausbau der B1 in Dortmund etc.). Nicht nur die Straßeninfrastruktur, sondern auch die Schienen- und Binnenschiffahrtswege seien wichtig, insbesondere der RRR und die Erschließung der Häfen Antwerpen und Rotterdam durch die Betuwe-Linie und den Eisernen Rhein. Anschließend machte er auf die Unterfinanzierung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in NRW aufmerksam. Der Bundesstraßenetat werde von 310 Mio. auf 132 Mio. € gesenkt, was es zukünftig noch schwieriger mache, auch nur die notwendigsten Projekte umzusetzen. Eigentlich sollte es selbstverständlich sein, die Mittel dort einzusetzen, wo sie den größten verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen entfalten. Tatsächlich aber gebe es ein Ost-West- und Süd-West-Gefälle sowie eine Mittelvergabe nach politischem Einfluss und Prestige. So flossen im Jahr 2008 Mittel für Straßenbauprojekte des Bundes in Höhe von 21 € pro Einwohner nach NRW, Thüringen erhielt dagegen 135 € pro Einwohner. Auch im Bereich der Schiene sehe es nicht besser aus: Zwischen 2001 und 2010 flossen 98 % der Bundesmittel nicht nach NRW. Schulte-Uebbing lud Minister Voigtsberger daraufhin ein, gemeinsam mit der Wirtschaft in Berlin für mehr Mittel in NRW zu werben. Abschließend forderte er eine an objektiven Kriterien wie Wirtschaftsleistung und Verkehrs-



belastung ausgerichtete Priorisierung der Verkehrsprojekte. Die Landesregierung müsse auch dafür Sorge tragen, dass die Planung für wichtige Straßen- und Schienenbauprojekte mit Hochdruck vorangetrieben würden, so dass man auch bauen könne, sobald Geld zur Verfügung stehe.

Erich Staake stellte in seinem Vortrag zunächst heraus, dass das Ruhrgebiet der Logistikstandort Nummer 1 – Investitionen betreffend – sei, sogar noch vor Hamburg. Er machte auch auf das große Projekt EffizienzCluster LogistikRuhr aufmerksam, welches das größte Projekt seiner Art sei. Mit 100 Mio. € für die Logistikforschung würden wichtige Antworten auf die Fragen erarbeitet, wie die Verkehrsoptimierung weiterentwickelt werden und wie man die Inhouse-Logistik verbessern könne.

Herr Staake schloss sich den Forderungen für verstärkte Infrastrukturinvestitionen an und verwies auf die Bedeutung der Logistik für den regionalen Arbeitsmarkt. So habe der Duisburger Hafen in den letzten Jahren die Anzahl an Arbeitsplätzen von 20.000 auf 40.000 verdoppelt.

Minister Harry K. Voigtsberger nahm in seiner anschließenden Rede die Einladung der Wirtschaft an, einen gemeinsamen Termin im Bundesverkehrsministerium wahrzunehmen und für mehr Mittel in NRW zu werben. Er beschrieb NRW

als ein Transitland und hob das vorhandene Potenzial der Binnenschifffahrt hervor. Nach dem Schneechaos zum Jahreswechsel 2010/2011 habe man Besprechungen mit allen Verkehrsträgern veranstaltet („Wintergipfel“), um zukünftig solchen Ereignissen besser begegnen zu können, auch hinsichtlich der Streusalzvorräte. Bei dem Thema Staureduzierung würden Ansätze zur Zusammenlegung/Integration der Verkehrsleitzentralen, die Identifizierung von 50 Strecken mit möglicher temporärer Standstreifenfreigabe sowie ein effizienteres Baustellenmanagement verfolgt. Zum Bereich des Schienenverkehrs betonte der Minister wie sein Vorredner die Bedeutung der Betuwe-Linie, des Eisernen Rheins sowie des RRX. Allerdings räumte auch er ein regionales Gefälle zuungunsten von NRW ein. Auf der im Oktober durchgeführten Schifffahrtskonferenz ging es u. a. um die intelligente Verknüpfung und Vernetzung der Verkehrsträger, der Hafen Duisburg sei hier als Vorbild zu nennen. Auch in den Bereichen Nahverkehr und Flugverkehr bestehe weiterhin die Aufgabe, nach Optimierungen zu suchen.

Beim Straßennetz gelte es, die Substanzerhaltung zu sichern und an den richtigen Stellen nachzubessern. Oftmals seien die Autobahnkreuze die Schwachstellen im Netz und nicht die freien Strecken, weshalb das Land auch gezielt diese Problemstellen analysiere und die Knoten dementsprechend ausbaue. Der 6-streifige Ausbau einiger Strecken sei aber ebenso notwendig und werde angegangen, rund ein Drittel der geplanten Strecken sei schon fertiggestellt. Problematisch sei aber die drastische Kürzung der Straßenbaumittel: Ab 2014 erhalte NRW nur 132 Mio. € jährlich, demgegenüber stünden jedoch Projekte in Höhe von 6,3 Mrd. €. Durch eine Priorisierung habe man die wichtigsten Projekte herausgefiltert, jedoch würde sich der notwendige Ausbau der hierfür „nur“ noch benötigten 4,3 Mrd. € auf über 30 Jahre hinziehen (ohne neue Projekte aufzunehmen). Die Behauptung, die Lkw-Maut käme bei den Mitteln für Verkehrsinfrastruktur „on top“, wurde nicht realisiert, vielmehr wurden andere Haushaltslöcher damit gestopft. Voigtsberger befürchtet, dass mit der nun diskutierten Pkw-Maut das Gleiche passieren könne.

Zudem sei die Planungszeit bei vielen Projekten mit teilweise 50 Jahren zu hoch und oftmals sei der regionale oder städtische Umsetzungs- und/oder Entscheidungswille nicht

ausreichend vorhanden. Deshalb würden die Projekte auch in Hinblick auf den Willen zur Umsetzbarkeit neu priorisiert, um unnötige Planungskosten zu vermeiden. Bei der Fortführung der A52 sei beispielsweise die Umsetzbarkeit noch nicht abzusehen, weshalb das Projekt nun nur noch als nachrangig eingestuft würde.

Zum Thema Elektromobilität sagte Voigtsberger, dass von den vom Bund erhofften Elektrofahrzeugen in Höhe von einer Million bundesweit bis 2020 anteilig etwa 250.000 in NRW fahren sollten. Man sei mit der Modellregion Rhein-Ruhr gut aufgestellt. Diese Modellregion habe der Bund mit 20 Mio. € gefördert, das Land selbst schieße bis 2015 Mittel in Höhe von rd. 100 Mio. € mit eigenen Programmen dazu. An der bevorstehenden Bewerbung für das Bundesprogramm „Schaufenster Elektromobilität“ werde sich das Land NRW beteiligen und die Bewerbungsprojekte am 15.12.2011 in Düsseldorf präsentieren.

Der abschließende Impulsvortrag mit dem Titel „Mobilitätstrends“ wurde von Thomas Westphal, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH, gehalten. Er erläuterte, dass die Mobilitätswirtschaft vor einer neuen Epoche stehe und dass die sogenannte Smart Mobility, die am Nachmittag auch innerhalb eines Forums näher diskutiert werden solle, aus der Schnittmenge von Auto, Bahn und Internet gebildet werden könne. Anhand von Grafiken wurden die einzelnen Player und Elemente erläutert, die für eine intelligente Mobilität zusammenwirken müssen.

Die Mobilität stehe jedoch vor einem Wertewandel: Das Auto verliere als Statussymbol bei jungen Menschen an Bedeutung. Moderne Kommunikationsmittel stünden in dieser Personengruppe eher im Mittelpunkt, und das Motto „nutzen statt besitzen“ werde für diese immer interessanter, was Westphal anhand von Umfragen zu Carsharing und Kundenerwartungen an zukünftige Mobilität belegte.

Es folgte eine Podiumsdiskussion über die Mobilitätsanforderungen aus der Sicht der Wirtschaft. Moderiert wurde die Runde von der WDR-Journalistin Beate Kowollik, Teilnehmer des Podiums waren Unternehmen aus der Region:

- Gerard Graf, Geschäftsführender Gesellschafter, Graf-Transporte Internationale Spedition GmbH, Bochum

- Dr. Kerstin van Kerkom, Chief Operating Officer, MGL METRO GROUP Logistics GmbH, Düsseldorf
- Jens Klupiec, Manager Supply Chain, Adam Opel AG, Bochum
- Gerd Peters, Inhaber, Elektro Hans Peters, Essen
- Ralf Spangenberg, Head of Logistics Services, Evonik Services GmbH, Marl
- Michael Viefers, Vorstandsmitglied, Rhenus Logistics AG & Co. KG, Holzwickede

In der Diskussion wurden folgende zentrale Aspekte herausgestellt: Die vielen Staus in der Region stellen für die Unternehmen ein Problem dar, was z. B. bei Opel infolge limitierter Lagerhaltung und Just-in-time-Lieferungen ausgeklügelte Systeme erfordere. Wenn möglich weichen viele Unternehmen in die Nacht und frühen Morgenstunden aus, wenn weniger Verkehr und damit auch weniger Staus herrschen. Bei vielen Kunden sei jedoch nachts kein Personal anwesend, das Lieferungen annehmen könne. Einige Läden der Metro-Gruppe haben deshalb z. B. Nachtschleusen eingerichtet, in denen die Lieferanten die Waren nachts einstellen könnten, zudem seien im Rahmen des EffizienzCluster LogistikRuhr verschiedene Projekte aufgesetzt, die nach Lösungsmöglichkeiten bei diesen Themen suchen. Zu anderen Tageszeiten müsse man sich ansonsten auf Staus einstellen und mit einplanen, wobei dies aber aufgrund der Lenkzeitbestimmungen mitunter schwer sei und Kosten verursache. Die Unternehmen versuchen, wo ökonomisch sinnvoll (auf längeren Strecken), auch alternative Verkehrsträger wie Schiff und Bahn einzusetzen, aber in Bezug auf Flexibilität sei der Lkw unschlagbar. Insbesondere die mangelnde Kundenorientierung bei der Bahn mit starren und unflexiblen Fahrplänen wurde hervorgehoben, ebenso wie die teilweise

schlechten Infrastrukturen. Nach Auffassung der Podiumsdiskussionsteilnehmer könnte der Bau/Ausbau der Betuwe-Linie und des Eisernen Rheins die Lage etwas entspannen. Bei der Binnenschifffahrt könnte ein Nachtbetrieb der Schleusen sinnvoll sein. Dennoch müsse beachtet werden, dass die besten Häfen und Umschlagterminals ohne leistungsfähige Anschlüsse an die Straße nicht angenommen würden und dass insgesamt die Planungsabläufe schneller voranschreiten sollten.

Zum Thema Ökologie sagten die Unternehmer, dass sie schon viel tun würden, schließlich sei Ökologie in etlichen Punkten mit Wirtschaftlichkeit gleichzusetzen. Moderne Fahrzeuge verursachen beispielsweise deutlich geringere Kosten bei der Lkw-Maut, eine spritsparende Fahrweise reduziert nicht nur den Kraftstoffverbrauch sondern verursacht auch weniger Verschleiß, Wartungskosten etc. Elektrofahrzeuge (Lkw) spielten derzeit noch keine Rolle, sobald aber ein akzeptables Angebot in Hinblick auf Reichweite, Zuladung und Preis auf dem Markt sei, werde man sich diese gerne anschaffen.

Auf die abschließende Frage, was sich die Unternehmer wünschen würden, wenn sie einen Wunsch frei hätten, wurde geantwortet, dass mehr kreative Ideen generiert und umgesetzt werden sollten – wie z. B. eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts oder größere Transportgefäße (Lang-Lkw) – und dass insgesamt schneller geplant und entschieden werden sollte („endlich machen und nicht 20 Jahre planen und dann Entscheidungen immer wieder verschieben“). Konkret sollten die Knotenpunkte sowie die A52 ausgebaut, die Bahn kundenfreundlicher und flexibler und die dafür notwendigen Investitionen getätigt werden.

## Forum 1: Smart Mobility



**Durch steigende Ressourcenkosten, Staus und Parkplatzprobleme ändert sich das Mobilitätsverhalten – so hat es zumindest für junge Leute an Bedeutung verloren, ein eigenes Auto zu besitzen. Mobilität soll heute in der Nutzung einfach und bequem, flexibel, bezahlbar und ökologisch nachhaltig sein. Auf diese neuen Anforderungen stellen sich die Verkehrsgesellschaften ein. Im Mittelpunkt der kundenorientierten Mobilitätsangebote stehen zunehmend lückenlose und flexibel zu nutzende Anschlüsse über die verschiedenen Verkehrsträger hinweg. Volle Mobilität garantiert im Idealfall eine elektronische Karte. Darüber hinaus ist Verkehr im hohen Maße klimaschutzrelevant. Optimierte Verkehrsführung, gezielte Verkehrsverlagerungen und neue Antriebsformen können erheblich zur CO<sub>2</sub>-Minderung beitragen. Im Forum „Smart Mobility“ werden aktuelle Ansätze aufgezeigt, wie Mobilität ökologisch verträglich, flexibel und kundenorientiert organisiert werden kann und welche Herausforderungen damit verbunden sind.**

Im Forum 1 wurden Impulsreferate von Christoph Djazirian (DB Mobility Logistics AG, Frankfurt), Michael Zyweck (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Gelsenkirchen) und Hendrik Ammoser (TÜV Rheinland, Köln) gehalten. Die Moderation übernahm Lars Wagner (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Berlin).

Christoph Djazirian erläuterte in seinem Vortrag mit dem Titel „Mobilität von Haustür zu Haustür“ die Entwicklung der DB AG als Mobilitätsdienstleister von der klassischen Bahnhof-zu-Bahnhof-Philosophie hin zu einem intermodalen Von-Tür-zu-Tür-Serviceangebot mit den drei Bereichen Vor-, Haupt- und Nachlauf. Im Vor- und Nachlauf bietet die DB AG verschiedene Leistungen wie Bus- und S-Bahn-Service, Carsharing (Flinkster) und Fahrradverleih (Call-a-Bike) und im Bereich des Hauptlaufs Schienenfern- und Schienenregionalverkehr. Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels soll dem Kunden überlassen werden, dem Mittel zum Verkehrsträgervergleich angeboten werden, um die Entscheidung zu erleichtern. Dabei werden auch Alternativen wie Fernbus, Mietwagen oder Flugzeug erwähnt. Zwei entwickelte Produkte der DB AG, die das Reisen erleichtern sollen, sind die Smartphone-App DB Railnavigator und das Touch&Travel-System. Erstere bietet eine Reihe von Leistungen, z. B. ein deutschlandweites ÖPNV-Reiseplanungstool,

Echtzeitinformationen, einen Routenplaner inklusive GPS-Ortung und eine Buchungsfunktion. Mit der Touch&Travel-App kann sich der Nutzer am Beginn und am Ende seiner Reise an einem Touch&Travel-Sensor an- bzw. abmelden. Der Verlauf der Reisekette wird festgehalten und dadurch eine genaue Abrechnung ermöglicht. Das System wird derzeit deutschlandweit im Fernverkehr und vereinzelt im Regionalverkehr eingesetzt, zukünftig soll es auch auf Carsharing oder Fahrradverleih ausgeweitet werden. Zusammenfassend sieht Christoph Djazirian besonders im Bereich der einfachen Zugänge eine unternehmensübergreifende Zusammenarbeit als notwendig an, um eine intermodale Kette erfolgreich zu realisieren. Dabei geht er von einem zukünftigen Zugewinn von neuen Kunden für den öffentlichen Verkehr durch integrierte Mobilität aus.

In dem zweiten Vortrag mit dem Titel „Chancen und Herausforderungen durch die Organisation dynamischer Entwicklung von öffentlicher Mobilität“ prognostizierte Michael Zyweck einen steigenden Bedarf für vernetzte Mobilität (von Tür zu Tür), angetrieben durch den auch im Vormittagsprogramm beschriebenen Wertewandel: Das Auto wird zwar weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel darstellen, die Bedeutung wird allerdings abnehmen. Öffentlich zugängliche Verkehrsmittel, insbesondere das in der Region noch

unterentwickelte Carsharing, werden zunehmen. Auch Fahrradverleihsysteme, von denen bereits zahlreiche Systeme im Einsatz sind, allen voran das metropolraduhr mit 300 Stationen und 3.000 Rädern (Ziel für 2012), werden an Bedeutung gewinnen. Doch die öffentliche Mobilität müsse noch einfacher nutzbar sein als heute, insbesondere bei den Punkten Information, Zugang sowie transparente Tarife und Abrechnungen. Die zentrale Aufgabe des VRR liegt dabei in der Koordination der verschiedenen Player wie private Anbieter, Städte und Verkehrsunternehmen. Mit den Chipkartentickets bietet der VRR ein Systemmedium an, das vielseitig verwendbar ist und ab dem Frühjahr auch im Fahrradverleih eingesetzt werden kann. Des Weiteren könnte ein Mobilitätsportal die Integration der verschiedenen Angebote ermöglichen, um z. B. Informationen über alle Verkehrsmittel zu erhalten, Tarife zu integrieren und Anmeldung sowie Abrechnung zu erleichtern. Es sollte möglich sein, alle Leistungen aus einer Hand zu erhalten. Um dies zu realisieren, sind folgende Punkte notwendig:

- 1) Eine Erweiterung der Sicht von der lokalen auf die regionale Perspektive,
- 2) Schaffung von einheitlichen Rahmenbedingungen als Grundlage für gemeinsame Geschäftsmodelle von Anbietern, Städten und Verkehrsunternehmen,
- 3) Schaffung eines Rahmenkonzepts für die verkehrsplanerische Integration weiterer Mobilitätsangebote.

In dem dritten Vortrag mit dem Titel „Mobilität für die Stadt der Zukunft – InnovationCity Ruhr“ berichtete Hendrik Ammoser über das Projekt InnovationCity Ruhr, dessen Ziele Klimaschutz auf der einen und die Erhöhung der Lebensqualität auf der anderen Seite sind. Dies soll in den fünf Handlungsfeldern Wohnen, Arbeiten, Energie, Mobilität und Stadtstruktur umgesetzt werden. Dazu werden sowohl technische als auch Prozessinnovationen entwickelt und eingesetzt. Dabei geht es um die Aufgabe, den Bestand zu modernisieren und zu modifizieren. Insbesondere Maßnahmen im Bereich der Stadtstruktur können bedeutende Auswirkungen auf den Verkehr haben. Weitere mobilitätsbezogene Themenfelder innerhalb des Projektes sind interaktive Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement, Beratung und Service, Alternativen zur herkömmlichen Finanzierung, Anpassung der Infrastruktur an neue Formen der Mobilität

(z. B. Pedelecs, Shared Space), innovative Antriebssysteme, optimierte Wirtschaftsverkehre, intelligente vernetzte Verkehrssysteme und attraktive kooperative Mobilitätsangebote (ÖPNV, Carsharing, Mitfahrorganisationen). Am Beispiel der Elektromobilität wurden bereits umgesetzte oder bevorstehende Maßnahmen wie z. B. der Einsatz von Hybridbussen und Wasserstofftankstellen vorgestellt, die in den Medien auf großes Interesse gestoßen sind und dadurch ein breiteres Publikum erreicht haben. Die umgesetzten Maßnahmen müssen auch nach Ende des Projektes im Jahr 2020 weiterhin ihre Wirkung entfalten, weshalb die Bürger als Mitgestalter einzubeziehen sind.

Im Rahmen der anschließenden Diskussion wurden die Verleihsysteme, ob Carsharing oder Rent-a-Bike, von vielen Teilnehmern als von untergeordneter Bedeutung angesehen. Trotz zweifellos vorhandenen Potenzials werden sie auf absehbare Zeit immer ein Nischenprodukt bleiben, wenn auch ein wichtiges.

Auch von den Referenten wird dies so gesehen. Michael Zyweck stellt heraus, dass diese neuen Konzepte sehr gut mit den klassischen Konzepten des VRR harmonieren und zum Verbundgedanken passen, nach dem „Mobilität aus einem Guss“ angeboten werden soll. Zudem werde durch die Verknüpfung auch der ÖPNV mit dem modernen und innovativen Image dieser Verleihsysteme in Verbindung gebracht. Die DB AG sieht ihr Kerngeschäft weiterhin vor allem im Eisenbahnverkehr. Man habe keine Ambitionen, Marktführerschaft im Bereich Carsharing zu erlangen, sondern sehe sich in der Zukunft im Wesentlichen als Integrator für die verschiedenen Verkehrsangebote. Ein Informationsaustausch zwischen den lokalen, regionalen und überregionalen Verkehrssystemen unter Einschluss privatwirtschaftlicher Mobilitätsdienstleister wird als sinnvoll und notwendig erachtet. Das elektronische Ticketing ermöglicht die Einführung eines fairen Tarifsystems und erleichtert zudem die Integration von zusätzlichen Mobilitätskonzepten in das bestehende Bezahlssystem. Aus Sicht der DB wird eine Vereinheitlichung von Tarifsystemen dagegen als nicht realisierbar erachtet.

Gefragt nach der Vision für eine „Smart Mobility“ in fünf Jahren antwortet Christoph Djazirian, dass im Idealfall eine

Mobilitätsplattform existiert, die dem Kunden ermöglicht, Informationen und Ticketing verkehrsträgerübergreifend aus einer Hand zu bekommen. Michael Zyweck ergänzt, dass aus seiner Sicht für den Kunden viele Informationen und Möglichkeiten angeboten werden, unabhängig davon, wer der Anbieter ist. Hendrik Ammosers Vision sieht die Möglichkeit vor, den Kunden dort abzuholen, wo er sich gerade befindet, um ihn von Haustür zu Haustür zu befördern.

### **Zusammenfassend lassen sich folgende**

#### **Schlussfolgerungen ableiten:**

1. Um eine komplette Wegekette „von Tür zu Tür“ zu planen, buchen und zu bezahlen, ist es notwendig, eine integrierte Informations- und Serviceplattform zu schaffen. Dabei sollten alle Mobilitätsleistungen unabhängig vom Anbieter vernetzt werden.
2. Die Zukunft des Tarifsystems liegt im elektronischen Ticketing. Es ermöglicht, ein noch faireres Tarifsystem einzuführen, und erleichtert zudem die Integration von zusätzlichen Mobilitätskonzepten in das bestehende Bezahlungssystem.
3. Die Etablierung von Carsharing und Rent-a-Bike bietet eine Möglichkeit, den Modal Split stärker hin zum ÖPNV zu verschieben. Aufgrund der begrenzten Reichweiten, Nutzergruppen und Kapazitäten dieser Verkehrsmittel werden sich die Verkehrsprobleme hiermit aber nicht lösen lassen.

## Forum 2: Optimierung städtischer Wirtschaftsverkehre



**Die Diskussionen um Strategien zur Optimierung von Verkehrsströmen in Städten sind nicht neu. Die Anforderungen an die urbane Versorgung nehmen jedoch stetig zu: Kunden möchten in unmittelbarer Nähe frische Lebensmittel kaufen können und weitere Einkaufsmöglichkeiten haben. Hinzu kommen verschiedenste per Internet oder Handy bestellte Produkte, die zeitnah – am besten schon am nächsten Tag – ausgeliefert werden sollen. Durch diesen Trend reduzieren sich die Bestellmengen je Anlieferung und zugleich erhöht sich die Anzahl der Anlieferungen. In der Folge steigt der innerstädtische Lieferverkehr weiter an mit erheblichen Folgen für eine weitere Verkehrsverdichtung sowie einen Anstieg der CO<sub>2</sub>- und Lärmemissionen. Ökonomisch und ökologisch besteht also Handlungsbedarf. In dem Forum werden neue Konzepte zur Bündelung von Warenströmen unter Einsatz neuer technischer Möglichkeiten ebenso vorgestellt wie die Chancen, aber auch Begrenzungen von Elektroantrieben im professionellen Lieferverkehr.**

Die Impulsvorträge im Forum 2 wurden von Jörg Hanser (DHL Solutions & Innovations, Bonn), Rolf Meyer (Meyer & Meyer Holding GmbH & Co. KG, Osnabrück) und Stefanie Schneider (Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, Dortmund) gehalten. Moderator war Thilo Jörgl (Logistik heute, München).

Jörg Hanser begann die Reihe der Impulsvorträge mit dem Thema „Urbanisierung und Megastädte – City Logistics als Lösung“ und stellte verschiedene Projekte vor, an denen DHL mit weiteren Partnern beteiligt ist. Das Hauptanliegen von „City Logistics“ ist die Steigerung der Effizienz im Warenverkehr und damit einhergehend eine Reduktion des Frachtverkehrs. Dieser trägt in hohem Maße zur Luftverschmutzung bei, einem Hauptproblem der Megacities insbesondere in den Schwellenländern. Diese Städte wachsen immer schneller und die Herausforderungen, sie zu versorgen, werden dadurch noch größer. Dies stellt besonders für die Wirtschaftsverkehre ein großes Problem dar, da auch die logistische Infrastruktur irgendwann an ihre Grenzen stößt. Anhand des sogenannten „Commuter Pain Index“ wird der ökologische Verlust durch Verkehrsstaus und andere Verkehrsprobleme in Metropolen aufgezeigt. Daraus ist auch ersichtlich, dass der „Leidensdruck“ für eine Einführung von „City Logistics“ in Deutschland eher gering ist und dass es in Deutschland

schon eine sehr gute und effiziente Logistikinfrastuktur gibt. Beispiele dafür sind die eingangs vorgestellten Programme „GoGreen“ und „Smart Trucks“ sowie Teile von „City Logistics“, die hierzulande erfolgreich implementiert wurden. Für die Zukunft kann sich Jörg Hanser für Deutschland daher eher Teillösungen des „City Logistic“-Konzeptes vorstellen, z. B. Teilkonsolidierungscenter für bestimmte Branchen.

Rolf Meyer setzte die Impulsreferate mit seinem Vortrag fort und berichtete von einem Elektro-Lkw-Pilotprojekt in Berlin, wo seit Mai 2011 zwei elektrisch umgerüstete Lkw der 12-t-Klasse für die Belieferung von Warenhäusern in der Innenstadt unterwegs sind. Von einem Lager in Potsdam werden Waren auf diese Lkw umgeladen, die dann bis zu drei Touren täglich in die Innenstadt machen und dabei bis zu 160 km vollkommen elektrisch zurücklegen. Die Anschaffung der teuren, umgerüsteten Lkw war finanziell nur durch eine Förderung des Bundes möglich.

Neben geringeren Betriebskosten ist insbesondere der niedrige Geräuschpegel der Elektrofahrzeuge ein großer Vorteil, wodurch städtische Lieferfahrten vom Tage auf die Nacht verlagert werden könnten. So ließen sich Zeit und Geld einsparen. Der Referent betonte, dass es aus den Metropolen heraus Druck zu Veränderungen in der Logistikinfrastuktur

geben wird. Auch ist er sich sicher, dass Bündelungskonzepte von Warenströmen entstehen werden und sich die Logistikinfrastruktur ändern wird.

Im letzten Impulsvortrag stellte Stefanie Schneider zunächst den EffizienzCluster LogistikRuhr und das Leitthema „Urbane Versorgung“ vor, bevor sie von dem Projekt „Urban Retail Logistics“ berichtete. Die Ziele von „Urban Retail Logistics“ sind die Entwicklung von Kooperationen zur Bündelung urbaner Warenströme unter Berücksichtigung individueller Belieferungsformen (z. B. über neue Filial- und Shopkonzepte) und eine Ressourceneinsparung von 25 % durch intelligente Vernetzung aller beteiligten Partner. Einige Ansatzpunkte dazu wurden anschließend vertiefend erläutert, wie beispielsweise die „Urban Hubs“. Dies sind infrastrukturop optimierte und CO<sub>2</sub>-minimale Logistikstandorte, mit denen eine handelsübergreifende Bündelung und Konsolidierung urbaner Warenströme unterschiedlicher Handelsformate gewährleistet und von denen aus die Stadt gebündelt beliefert werden soll. Mit einem neu entwickelten Planungstool sollen einerseits Sortimente und Produkte mit den gleichen logistischen Anforderungen (z. B. Kühlung, Umschlags- und Transporttechnologien) identifiziert bzw. soll andererseits für unterschiedliche Sortimente die notwendige Technik für eine Bündelung aufgezeigt werden. Ein anderer Ansatzpunkt ist der Einsatz eines Wechselbehältersystems, um Geräuschemissionen während des Anlieferns gering zu halten und somit eine Warenanlieferung auf die Nacht verlagern zu können.

In der Diskussionsrunde wurde auf verschiedene City-Logistik-Projekte hingewiesen, die in der Vergangenheit gescheitert sind. Die Referentin ist der Meinung, dass es vielen Projekten nicht gelungen ist, die verschiedenen Partner an einen Tisch zu bringen. Und ohne die Bereitschaft zur Kooperation, die in ihrem Projekt jedoch besteht, funktioniert City-Logistik nicht. Zudem gibt es heutzutage bessere Möglichkeiten in der IT zur Bündelung und Optimierung von Warenströmen und darüber hinaus viel weitreichendere Geschäftsmodelle. Auch der Druck hin zu „Green Logistics“ und CO<sub>2</sub>-Reduktion ist heute größer. Herr Meyer gab jedoch zu bedenken, dass die Transporte heutzutage viel zu kostengünstig sind, um sich mit neueren Belieferungskonzepten auseinanderzusetzen.

Abschließend wurden die Referenten gefragt, wie ihrer Meinung nach die City-Logistik in 20 Jahren aussehe.

Jörg Hanser hofft, dass bis dahin viele Pilotprojekte, insbesondere in den Schwellenländern, laufen werden.

Rolf Meyer setzt insbesondere auf junge Menschen, die viele dieser Themen aufgreifen und in neue Konzepte umsetzen werden. Der wirtschaftliche Nutzen des Verkehrs müsse sich zudem stärker in adäquaten Preisen widerspiegeln und die Fahrer müssten besser bezahlt werden. Der Mangel an Berufskraftfahrern sei andernfalls vorprogrammiert und es müssten dann zwangsläufig verstärkt neuere Belieferungskonzepte umgesetzt werden.

Stefanie Schneider glaubt, dass die Bevölkerung nicht mehr gewillt sein wird, die Luft- und Lärmbelastigungen durch den Verkehr weiter zu ertragen. Sie glaubt auch daran, dass es zu City-Logistics-Projekten in Deutschland kommen wird, und sie hofft, dass dies dann von einer Kooperation ohne Fördergelder getragen wird.

#### **Zusammenfassend lassen sich folgende Schlussfolgerungen ableiten:**

1. „City Logistics“-Konzepte können vor allem in den Megacities den Leidensdruck hinsichtlich Luftverschmutzung und Lärm vermindern, indem die Wirtschaftsverkehre durch Konsolidierung und Koordination optimiert werden. Dazu gibt es heutzutage u. a. in der IT bessere Möglichkeiten als in der Vergangenheit.
2. In Deutschland sind die Verkehrsprobleme und die Luftverschmutzung bzw. der daraus resultierende Leidensdruck nicht so groß wie in den Megacities. Deshalb sind Lösungen nur in kleinerem Maßstab (z. B. Teil-Konsolidierungscenter für bestimmte Branchen) umsetzbar.
3. Elektromobilität ist für die Versorgung von Innenstädten eine sinnvolle Lösung, um den Nachteilen von Lieferverkehren, insbesondere den Lärm- und Schadstoffemissionen, in den Städten entgegenzuwirken. Lieferfahrten könnten dadurch vom Tage auf die Nacht verlagert werden.

## Forum 3: Bürgerbeteiligung bei Großprojekten



**Der Umgang mit dem Bau des Stuttgarter Hauptbahnhofs hat es gezeigt: Bürger stellen heute weitaus häufiger als früher Infrastrukturprojekte in Frage. Dabei werden nicht immer nur die juristischen Möglichkeiten zum Widerspruch oder zur Überprüfung von planungsrechtlichen Vorhaben ausgenutzt. Spätestens seit Stuttgart 21 sind vehementer Widerstand und öffentlichkeitswirksamer Protest in der Mitte der Gesellschaft angekommen. So verständlich die Haltung im Einzelnen auch sein mag, Bau und Betrieb der Infrastruktur werden damit für den Investor zum wirtschaftlich unkalkulierbaren Risiko. Neue Großvorhaben und Verkehrsinfrastrukturen sind jedoch in vielen Fällen notwendig, um veränderten Anforderungen an Standorte und Verkehrsleistungen gerecht zu werden. Politik und Verwaltung entscheiden maßgeblich mit darüber, wie transparent, gesellschaftlich akzeptiert und bürgerorientiert Investitionsentscheidungen umgesetzt werden. Im Forum „Bürgerbeteiligung bei Großprojekten“ werden zunächst die Strategien der Landesregierung Nordrhein-Westfalens vorgestellt. Im Anschluss wird anhand von Beispielen guter Praxis aufgezeigt, wie Bevölkerungs- und Akteursgruppen bereits frühzeitig in den Planungsprozess von Verkehrsinfrastrukturprojekten eingebunden werden können.**

Im Forum 3 wurden Impulsvorträge von Karl-Uwe Bütof (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes NRW, Düsseldorf), Uwe Hiltmann (Mainzer Verkehrsgesellschaft) und Henning Banthien (IFOK GmbH, Bensheim) gehalten. Das Forum wurde von Joachim Brendel (Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen, Münster) moderiert und befasste sich vor dem Hintergrund der Ereignisse zu Stuttgart 21 mit der Frage, inwieweit neue Formen der Bürgerbeteiligung bei Großprojekten Konflikte reduzieren helfen und zugleich schnellere Entscheidungen bewirken können.

Karl-Uwe Bütof berichtet von zwei umstrittenen Projekten, mit denen seine Abteilung befasst war: Das Steinkohlekraftwerk Datteln und die CO<sub>2</sub>-Pipeline von Dormagen nach Krefeld-Uerdingen. In beiden Fällen gab es massive Proteste nicht nur der unmittelbar Betroffenen, die dazu führten, dass der Bau gestoppt und die bereits erbaute Infrastruktur nicht genutzt werden durfte. Seiner Meinung nach ist eine neue Form der Partizipation bei solchen Projekten erforderlich, um möglichst schnell zu konsensualen Lösungen zu kommen. Die große Bedeutung von Industrie und Produktion für den Wohlstand im Lande ist seines Erachtens nicht

in den Köpfen der Bevölkerung verankert. Es dürfe nicht nur mit Arbeitsplätzen argumentiert werden, sondern es muss der Nutzen herausgearbeitet werden, der für die Menschen im Lande insgesamt durch das Vorhaben erwächst.

Mit der Allianz „Zukunft durch Industrie“ wurde beispielsweise eine Dialog- und Kommunikationsplattform geschaffen, die das Industrieverständnis in der Bevölkerung durch mehr Transparenz und Aufklärung erhöhen will. Von zwölf erarbeiteten Thesen für „gute Bürgerbeteiligung“<sup>1</sup> lauten die wichtigsten:

- Bürger sind frühzeitig und offensiv in Planungsvorhaben einzubinden. Sie sollen die Möglichkeit haben, auf Augenhöhe an der Diskussion teilzunehmen.
- Es muss sich um ein transparentes, zeitlich begrenztes und verbindliches Verfahren handeln, das über die gesetzlich notwendige Beteiligung hinausgeht und das während des gesamten Verfahrens neutral und professionell moderiert wird.
- Es sind alle Alternativen, auch die „0“-Variante (es bleibt alles beim Alten), in die Diskussionen einzubeziehen.
- Es muss von Anfang an Klarheit über den Umgang mit

<sup>1</sup> [www.wirtschaftsdialog.nrw.de](http://www.wirtschaftsdialog.nrw.de)

den Ergebnissen bestehen und sichergestellt sein, dass Ergebnisse in die Entscheidungsprozesse der beteiligten Institutionen einfließen.

- Der Dialog soll bereits mit Beginn der Vorhabenplanung als zentrales Kommunikationsinstrument verstanden werden. Dementsprechend sind die Kosten des Verfahrens bei der Investitionsplanung zu berücksichtigen.

Uwe Hiltmann erläuterte in seinem Vortrag mit dem Titel „Best Practice Mainzelbahn“ von der Planung, das Straßennetz in Mainz für die Verbindung Hauptbahnhof – Lerchenberg (Sitz des ZDF) weiterzuentwickeln. Der Stadtrat wollte, dass ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt wird, so dass von Anfang an die Bürger in die folgenden detaillierten Trassen- und Betriebsplanungen einbezogen wurden. Eine Umfrage zu Beginn vermittelte eine hohe Zustimmung zur neuen Straßbahnlinie, aber vor allem im Ortsteil Lerchenberg waren etwa 40 % der Befragten gegen die Straßbahn. Um die Zustimmung zum Ausbau zu verbessern, wurde ein Mediationsansatz entwickelt. Im Mittelpunkt der Überlegungen stand das „Branding“, die Straßbahn sollte einen Namen erhalten, der eine Identifikation der Bevölkerung in den betroffenen Stadtteilen mit der Linie ermöglicht. Nachdem man festgestellt hatte, dass sich die Ablehner hauptsächlich aus älteren Menschen („70+“, gut situiert, am Lerchenberg wohnend, akademischer Hintergrund) zusammensetzten, wollte man die Jugend bzw. die Enkel der Ablehner gewinnen und wählte als Brand „Mainzelbahn“ in Anlehnung an die Kindern bestens bekannten Mainzelmännchen des ZDF.

Im Rahmen des umfassenden Beteiligungskonzepts wurden u. a. Anzeigen, PR-Maßnahmen, Workshops und Arbeitsgruppen organisiert. In insgesamt vier Workshops wurden mit den Bürgern massive Änderungen der ursprünglichen Planung erarbeitet. Insgesamt wurden sieben Varianten in allen Details durchgeplant und durchdiskutiert. Es konnte am Ende festgestellt werden, dass auch die Kritiker das Verfahren der Beteiligung als fair anerkennen. Es war aber stets klar, dass der Stadtrat am Ende entscheidet und dass die Workshops nur empfehlenden Charakter hatten.

Mit der Beteiligung konnte ein Zeitvorteil erreicht und teure Änderungen an einer fertigen Planung konnten vermieden

werden. Der Anteil der Bürgerbeteiligungskosten an den Gesamtprojektkosten von 70 Mio. € betrug etwa 1 %.

Im letzten Vortrag dieses Forums sprach Henning Banthien über den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Für den Bau der Startbahn West wurde in der Vergangenheit ein äußerst langer Zeitraum benötigt. Bei der Planung der neuen, vierten Landebahn Nordwest in den Jahren 1998 bis 2000 wurde deshalb ein Mediationsverfahren mit drei Mediatoren entwickelt und eingesetzt, das zum Ziel hatte, zunächst nur die Frage, „ob der Flughafen überhaupt erweitert werden soll“, zu prüfen und die wesentlichen Konfliktfelder einer solchen Entscheidung zu identifizieren. Am Ende der Mediation stand die Entscheidung zu erweitern, aber mit Auflagen: „weniger Lärm“ (Antilärmpaket) und „Nachtflugverbot“. Im „Regionalen Diskussions-Forum“ RDF sollten unter neutraler Moderation alle formal wie informal vorliegenden Informationen diskutiert werden. Da sich Umweltverbände weitgehend einer Mitwirkung im RDF entzogen, wurden lokale Vertreter einbezogen. Auf einer Internetseite waren alle Details der Gutachten, vor allem zu den Lärmwirkungen, einsehbar. Die Forumslösung ermöglichte die Einbeziehung vieler Beteiligter. Zu bestimmten Sachthemen wurden Gutachter, in strittigen Fällen auch mehrere Gutachter in das Forum eingeladen, die ihre unterschiedlichen Aussagen im RDF verteidigen mussten.

Klar war stets, dass die Beteiligten kein Entscheidungsrecht hatten. Mit der Mediation wurden die Argumente jedoch transparenter und differenzierter. Die Entscheidungsfindung wurde fundierter.

Als Schlussfolgerung formulierte Banthien die Forderung nach kreativen Lösungen im Umgang mit Information und Transparenz. Durch frühzeitigen Einbezug der Bürger können Kosten eingespart werden, die sonst in einem späteren Zeitpunkt durch Planänderungen, ergänzende Gutachten oder Zeitverzögerungen entstehen würden. Entscheidungen werden klüger. Die Politik und auch Unternehmen erhalten durch den erweiterten Bürgereinbezug eine höhere Strategiefähigkeit, die Geschwindigkeit der Umsetzung steigt. Das Vertrauen in politische Entscheidungen würde wieder wachsen.

In der Diskussionsrunde wurde u. a. gefragt, wie Mitwirkende bei Mediationsverfahren (Betroffene, Beteiligte) ausgewählt werden. Henning Banthien erläuterte, dass man in einem ersten Ansatz gezielt einladen sollte, danach können sich die Gruppen selbst optimieren. Man stellt bei einer freien Mitwirkung ohne Steuerung fest, dass hauptsächlich Senioren Interesse an Mediationsverfahren haben (>50 Jahre alt, Akademiker). In der Mediation muss dann auf die anderen Gruppen zugegangen werden.

Ein Teilnehmer merkte an, dass viele Anforderungen von Planungen über Normen geregelt sind und man in verwaltungsmäßigen Verfahren zu schnell auf einem Rechtsstandpunkt ist. Es ist notwendig, dass schon innerhalb der Verwaltungen offener mit möglichen Lösungen umgegangen wird. Pläne sollten nicht immer festgeschrieben, sondern abschnittsweise realisiert werden.

Ein Hauptproblem wurde von einem Diskussionsteilnehmer darin gesehen, dass Entscheidungen in Deutschland nicht politisch, sondern fachlich oder juristisch gefällt werden. Es wurde das Vorgehen bei der Betuwe-Linie in den Niederlanden angeführt. In den Niederlanden lege man dem Bürger nicht unzählige Materialien zur Planfeststellung vor, sondern gehe auf den Bürger zu und sei offen für Planänderungen. In Deutschland ziehe man sich zu schnell auf einen juristischen Standpunkt zurück.

### **Zusammenfassend lassen sich folgende**

#### **Schlussfolgerungen ableiten:**

1. Es ist festzustellen, dass Planungen von infrastrukturellen Großvorhaben immer schwieriger umzusetzen sind. Die bisher eingeführten formalen Verfahren, die zum Baurecht führen, werden durch Bürgerproteste und gerichtliche Auseinandersetzungen ausgehebelt.
2. Best-Practice-Beispiele zeigen, dass durch Mediationsverfahren der Informations- und Mitwirkungsbedarf der Bevölkerung besser als bei den formalen Verfahren der Beteiligung gedeckt werden kann. Dies führt zu einer schnelleren Umsetzung von Vorhaben mit höherer Zustimmung in der Bevölkerung.
3. Die Bürgerbeteiligung kann durch die Aktivierung lokalen Wissens zu besseren Lösungen führen. Einzu-beziehen sind nicht nur Betroffene, sondern Bürger aus allen gesellschaftlichen Gruppen.
4. In der parlamentarischen Demokratie ist der Einbezug von Bürgern nur in Form der Bürgerbeteiligung, nicht aber in Form des Bürgerentscheids sinnvoll. Bürgerbeteiligung durch Mediation macht die Politik wieder strategiefähig.
5. Die Kosten der Bürgerbeteiligung müssen in die Gesamtkosten einer Investition integriert werden.

## Forum 4: Fahrradschnellwege



**Im Verkehrsträgermix gewinnt das Fahrrad zunehmend an Bedeutung. Überfüllte Straßen und Staus, aber auch Verspätungen im ÖPNV sind gute Gründe, das Fahrrad im täglichen Pendlerverkehr zur Arbeit zu nutzen – sei es in der klassischen Variante oder als Pedelec bzw. E-Bike mit elektrischer Unterstützung. Dabei sind die Verkehrsinfrastrukturen bislang nicht auf den Fahrradpendelverkehr ausgerichtet. Schmale Straßen, parkende Autos oder Lücken in der Radwegführung erschweren eine schnelle, unkomplizierte und sichere Anfahrt zur Arbeit. Breite, beleuchtete, kreuzungsfreie Radschnellwege mit „Autobahnstandard“ sind eine zentrale Voraussetzung, um das Fahrrad als echte Alternative im Pendlerverkehr zu etablieren. Die Metropole Ruhr als polyzentrischer Raum bietet sich für einen Radschnellweg zwischen den Kernstädten geradezu an. Im Forum „Radschnellwege“ werden zunächst die Chancen und Herausforderungen für eine solche regionale Trasse dargestellt. Andere Regionen, die schon einen Schritt weiter sind, berichten zudem über ihre Erfahrungen in der Planung und Umsetzung von Radschnellwegen.**

Im Forum 4 wurden zunächst Impulsreferate von Martin Tönnes (Regionalverband Ruhr, Essen), Dr. Solveigh Janssen (Region Hannover) und Willem Goedhart (Transaction Management Center, Den Haag (NL)) gehalten. Moderator war Ralf Kaulen (Stadt- & Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Aachen).

In dem ersten Impulsvortrag mit dem Titel „Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr“ berichtete Martin Tönnes vom Stand der Planungen eines Radschnellweges zwischen Duisburg und Dortmund und ggf. bis nach Hamm. Dieser Radschnellweg soll die bislang üblichen Ausbaustandards deutlich übertreffen und möglichst geradlinig und direkt sowie weitgehend kreuzungsfrei mit Anbindung zentraler Zielpunkte geführt sowie mit den innerstädtischen Radwegennetzen verknüpft werden. Er soll zwischen Duisburg und Essen überwiegend auf der stillgelegten Eisenbahntrasse der Rheinischen Bahn verlaufen. Da diese Trasse nur im westlichen Ruhrgebiet zur Verfügung steht, müssen östlich von Essen verschiedene Trassenalternativen untersucht werden. Im Rahmen einer Konzeptstudie wurde exemplarisch ein erstes Bewertungsraster entwickelt, anhand dessen zum einen der Bestand überprüft und zum anderen die Umsetzbarkeit der Premiumqualitätsstandards bewertet wurde.

Insbesondere zwischen Bochum und Dortmund tangieren die Trassenalternativen teilweise hoch verdichtete städtische Bereiche, so dass sich abschnittsweise hohe Konfliktpotenziale vor allem mit Fußgängern ergeben. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollen im Jahr 2012 die Inhalte, die im Rahmen der Konzeptstudie teilweise schon angerissen worden sind, vertieft werden, um letztendlich für die nächsten Jahre eine solide Planungsgrundlage zu erhalten. Weitere Schritte sind die Einrichtung eines interkommunalen Arbeitskreises, die Umsetzung des Kommunikationskonzeptes und die Klärung weiterer wichtiger Fragen, insbesondere die der Finanzierung, für die der Bund eine größere Verantwortung übernehmen sollte.

Anschließend berichtete Solveigh Janssen von einer bereits abgeschlossenen Machbarkeitsstudie für Radschnellwege in der Metropolregion Hannover. Durch wachsendes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein, steigende Energie-/Benzinkosten und eine erhebliche Zunahme von Elektrofahrzeugen mit höheren Reichweiten und Geschwindigkeiten werden die Bedeutung des Radverkehrs und die Notwendigkeit an hochwertigen, attraktiven und schnellen Radwegeverbindungen für den Alltagsradverkehr (vor allem Berufs- und Ausbildungswege) zukünftig weiter zunehmen.

Die in der Metropolregion Hannover geplanten und untersuchten Radschnellweg-Routen, die aufgrund der Weiträumigkeit nicht die Oberzentren miteinander verbinden, sondern in die Zentren hinein oder dadurch führen, weisen folgende Anforderungen auf:

- Führung möglichst unabhängig vom Kfz-Verkehr,
- ausreichende Dimensionierung (Zweirichtungsverkehr/ Breite 4,0 m),
- sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h,
- geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten,
- hohe, witterungsunabhängige Belagsqualität,
- begleitende Infrastruktur (Wegweisung, Fahrradparkanlagen),
- gutes Informationsangebot (Karten, Internet),
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst,
- Baustellenmanagement & Service-Hotline.

In der Planung gab es eine Reihe von Konfliktsituationen und Nutzungskonkurrenzen. Da die Strecken möglichst abseits vom Kfz-Verkehr sein sollten und man sich am Bestand orientiert hat (keine Ausweisung neuer Strecken), dessen Strecken oftmals durch Natur- und Landschaftsschutzgebiete führen, gab es insbesondere mit den Landschaftsschutzbehörden erhebliche Abstimmungsprobleme und Diskussionen, was Versiegelung, Verbreiterung, Beleuchtung etc. angeht, die auch noch nicht abschließend geklärt werden konnten. Auch außerhalb der Natur- und Landschaftsschutzgebiete gibt es viele Konfliktsituationen und Nutzungskonkurrenzen, vor allem die Führung der Radschnellwege im städtischen Bereich und an Knotenpunkten sowie Konflikte bei der ÖPNV-Priorisierung sowie der Führung an Haltestellen.

Der dritte und letzte Referent, Willem Goedhart aus den Niederlanden, berichtete eingangs von dem dortigen, seit 2007 laufenden Programm „Staufrei radeln“ ([www.fietsfilevrij.nl](http://www.fietsfilevrij.nl)) mit einer Mischung aus Infrastruktur- und Kommunikationsmaßnahmen. Ergebnis des Programms ist, dass im Zeitraum von 2011 bis 2014 insgesamt 16 neue Fahrradschnellwege mit einer Gesamtinvestition von 100 Mio. € realisiert werden sollen, von denen der Staat einen Zuschuss in Höhe von 20 Mio. € aus einem Programm gegen Staus gewährt.

In den Niederlanden wird über die Fahrradschnellweg-Infrastruktur von den Kommunen, Provinzen und Metropolregionen dezentral entschieden, wobei Kommunalgrenzen überschreitende Fahrradschnellwege durch mehrere involvierte „Parteien“ einen hohen Abstimmungsbedarf und viele Gespräche erfordern. Abweichend vom traditionellen Planungsansatz (Vision, zentrale Planung und Steuerung, Ausführungsplan und Bau der Infrastruktur) wurden beim Projekt „Fiets filevrij“ alle Parteien (auch die Wirtschaft) frühzeitig für eine Zusammenarbeit gewonnen und Bürger über das Internet mit Kommunikationskampagnen (z. B. [www.rij2op5.nl](http://www.rij2op5.nl) oder [www.vananaarf.nl](http://www.vananaarf.nl)) sowie „E-Bike services“ (z. B. Ausleihe von Pedelecs zu Testzwecken) zum Radfahren motiviert. Abschließend erläuterte Goedhart, dass es in Zeiten knapper Kassen wichtig ist, die Effektivität und Effizienz von Fahrradschnellwegen mit Nutzen-Kosten-Analysen zu bewerten, um die verschiedenen Institutionen davon überzeugen zu können, dass Fahrradschnellwege eine sinnvolle Investition sind. So hat man in den Niederlanden mit Hilfe eines Verkehrsmodells die Auswirkungen von 675 km neuen Fahrradschnellwegen berechnet, die sich mit einer Abnahme der Autofahrten um 1 % bei gleichzeitiger Zunahme der Radfahrten um 1,5 % beziffern lassen. Dem Nutzen von Fahrradschnellwegen, insbesondere durch positive Auswirkungen auf die Gesundheit und weniger Krankheitstage, in Höhe von ca. 200 Mio. € pro Jahr stehen Kosten in Höhe von rd. 100 Mio. € pro Jahr gegenüber, woraus sich ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor ableiten lässt.

In der anschließenden Diskussionsrunde wurden vor allem die Themen Nutzungskonflikte und, da es bisher kein spezielles Förderinstrument für Radschnellwege gibt, Finanzierungsmöglichkeiten diskutiert.

Bei dem bereits realisierten Teilabschnitt des Radschnellwegs Ruhr in Essen auf der Trasse der Rheinischen Bahn wurde von Nutzungskonflikten mit Fußgängern und Hundebesitzern berichtet, die ein Tempolimit bzw. ein Verbot der schnelleren Pedelecs und E-Bikes oder Geschwindigkeit mindernde Bauten (z. B. Schwellen) fordern. Auf der Gegenseite fordern einige Radfahrer ein Benutzungsverbot für Fußgänger. Bei den Teilnehmern des Workshops wurden Tempolimits, Benutzungsverbote für Pedelecs oder für Fußgänger kontrovers diskutiert. Zusammenfassend kann

festgehalten werden, dass es wohl keine pauschale und abschließende Lösung für dieses Problem gibt und man den jeweiligen Einzelfall betrachten muss. Nach Möglichkeit sollten die Fußgänger baulich (z. B. durch Hecken) oder durch Trennlinien separiert werden. Auch bei Pedelecs und E-Bikes gibt es aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten ein erhöhtes Konflikt- und Gefahrenpotenzial, weshalb auch die Standards mit einer Breite von vier bis fünf Metern relativ hoch gesetzt werden, damit ein gefahrloses Überholen etc. gewährleistet werden kann. Um Fahrten vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern und damit die Bundesstraßen zu entlasten, muss der Radschnellweg aber ein attraktiver Weg bleiben, auf dem auch schnell gefahren werden darf.

Beim Thema Finanzierung waren sich die Teilnehmer einig, dass insbesondere der Bund eine höhere Finanzierungsverantwortung übernehmen muss. Zwischen Premiumradschnellwegen und den Autobahnen werden Analogien gesehen: Auf der A40 erstrecken sich die meisten Wege nur über wenige Abfahrten, d. h., es herrscht innerörtlicher Verkehr, und trotzdem ist der Bund zuständig. Man sollte sich an der Systematik des Landes- und Bundesfernstraßenbaus orientieren, bei der es klare Regeln gibt, wer für Investitionen, Betrieb und Unterhalt zuständig ist.

Großes Interesse weckt der niederländische Ansatz, bei dem Antistauprogramme in Radverkehrsförderung umgewidmet werden. Ein solches Programm trifft auf den Radschnellweg Ruhr zu, der parallel zur A40 getreu dem Motto „Vom Ruhrschleichweg auf den Radschnellweg“ verlaufen und die A40 entlasten soll, was aber nur durch hohe Qualität und kurze Reisezeiten zu erreichen ist.

Als weitere Finanzierungsquellen und -instrumente wurden Mittel nach dem Entflechtungsgesetz für kommunale Radwege, diverse Klimaschutzprogramme, Städtebaumittel, KAG, EU-Mittel und Wege an Bundeswasserstraßen genannt. Neben der finanziellen Unterstützung durch Bund und Land bedarf es aber auch der Unterstützung durch die Politik und die Gesellschaft.

### **Zusammenfassend lassen sich folgende**

#### **Schlussfolgerungen ableiten:**

1. Der Fahrradverkehr besitzt ein hohes Potenzial, die Straßen zu entlasten (46,9 % der Pendlerfahrten in NRW liegen unter 10 km), wobei das Pedelec eine besonders bedeutende Rolle spielt (erhöht u. a. den Komfort und die Reichweite).
2. Für den Alltagsverkehr gibt es im Ruhrgebiet bislang keine attraktive regionale Ost-West-Verbindung, die jedoch mit dem Radschnellweg Ruhr geschaffen werden soll. Dazu wurde eine Konzeptstudie erarbeitet, die im Jahr 2012 mit einer Machbarkeitsstudie vertieft werden soll.
3. Bisher gibt es kein spezielles Förderinstrument für Radschnellwege. Das Land oder der Bund müssen deshalb für Fahrradschnellwege eine größere finanzielle Verantwortung übernehmen. Nutzen-Kosten-Analysen können helfen, die Effizienz von Fahrradschnellwegen zu belegen.
4. Der Nutzungskonflikt insbesondere zwischen Fußgängern und Radfahrern (räumliche Trennung, Nutzungsverbot für Fußgänger, Tempolimit) ist ein zentrales und noch ungelöstes Thema.



**VERKEHRSFACHTAGUNG MOBILITÄT RUHR:**  
IMPULSE UND IDEEN, DIE VERBINDEN.

Mit freundlicher Unterstützung:

