

Zukunft der Mobilität

Perspektiven, Ziele, Maßnahmen







Inhalt

4

Kapitel 1. Zeit, neu zu denken. Zeit, mutig zu handeln.	Seite 6
Kapitel 2. Der Workshop	Seite 8
Kapitel 3. Ausgangslage und Herausforderungen	Seite 12
Kapitel 4. Schöne neue Welt der Mobilität	Seite 16

Kapitel 5. Die Vision von Stadt und Mobilität der Zukunft	Seite 22
Kapitel 6. Von der Vision zur Wirklichkeit	Seite 28
Kapitel 7. Schlussbetrachtung	Seite 38
Impressum	Seite 43

Kapitel 1.

Zeit, neu zu denken.

Zeit, mutig zu handeln.

Es wird eng in unseren Städten und Straßen. Nicht nur, wenn es – wie aktuell debattiert – um genügend saubere Luft zum Atmen geht. Es wird eng für Pendler, ÖPNV-Nutzer, Radfahrer und Fußgänger, weil unsere gebaute klassische Verkehrsinfrastruktur längst an ihre Kapazitätsgrenzen stößt und kaum mehr erweiterbar ist.

Jenseits von Dieselproblematik, Dauerstaus, Mängeln im ÖPNV oder zunehmend beengten und versiegelten Stadträumen ist die aktuell heiß diskutierte Frage nach der zukünftigen Antriebsart unserer Verkehrsmittel Teil der Lösung, aber keinesfalls die ganze Wahrheit. Es gilt, größer zu denken, langfristig zu planen und die Vision einer neuen Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln, die den zukünftigen Ansprüchen von Stadt und Mobilität gerecht wird. Eine Infrastruk-

tur, die – städtebaulich integriert – über die Verkehrsfunktion hinaus Grundansprüche der Menschen an Wohnverträglichkeit, Aufenthaltsqualität, Klimawandel sowie zunehmend Gesundheit und Ökologie erfüllt und neue Mobilitätsformen ermöglicht.

Keine kleine Herausforderung, der sich Bürgermeister/-innen, Beigeordnete und Planer/-innen unter der Leitung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) im Rahmen eines Workshops des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen e.V. (StGB NRW) gestellt haben. In der Vision „Zukunft der Mobilität“ zeigen sie Wege auf, wie Probleme gelöst und kommunale Lebensräume qualitativ neu gestaltet werden können.

7



Christine Fuchs, Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS)



Roland Schäfer,
Bürgermeister Stadt Bergkamen,
Präsident des StGB NRW,
1. Vizepräsident des DSTGB

Kapitel 2. Der Workshop



Chancen im Blick

Betrachtet man die aktuellen Probleme und zukünftigen Anforderungen der Mobilität, wird deutlich, dass sich hier ein Paradigmenwechsel – weg vom Automobil, hin zur Nahmobilität – ankündigt, in dem Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, Beigeordneten sowie Planerinnen und Planern eine entscheidende Rolle zukommt. Die Herausforderungen der Zeit lassen keinen weiteren Aufschub zu, der gesamtgesellschaftliche Druck wächst und lockert Widerstände, die einem konsequenten Handeln bislang im Wege standen. In der Annahme aktueller und zukünftiger Herausforderungen liegt die Chance, fundamental zu wirken und eine nachhaltige Mobilitätsidee zu entwickeln, die sich nicht länger zuvorderst an den Ansprüchen des motorisierten Verkehrs ausrichtet, sondern das Auto in den Kontext einer primär auf das Gemeinwohl fokussierten und gesunden Stadtentwicklung stellt.



Foto: P3 Agentur, Köln

Fragen an die Zukunft

Dieses so gesehen „größere und vielfältigere Bild“ geht einher mit entsprechend komplexen Fragen, denen sich die Verantwortlichen der Mitgliedsstädte und -gemeinden des StGB NRW in ihrem Workshop gestellt haben. In dem von der AGFS – seit über 15 Jahren strategischer Partner des StGB NRW für die gezielte Nahmobilitätsförderung – moderierten Prozess wurde eine Vielzahl zentraler Themen diskutiert:

- » Wie wollen wir in Zukunft leben, wohnen und uns bewegen?
- » Wie verändern sich die Arbeits-, Freizeit- und Lebenswelten?
- » Welche Innovationen verbinden sich mit der Automatisierung (selbstfahrendes Auto)?
- » Ist die Digitalisierung wirklich der Heilsbringer, wie vielfach behauptet wird?
- » Wie realistisch ist ein fundamentaler Wandel bei den mobilen Nutzungsgewohnheiten im Sinne von „nutzen statt besitzen“? Löst sich das Auto damit aus der starren privaten Besitzhaltung und öffnet sich der Markt für ein massenhaftes Carsharing?

- » Schafft es der ÖPNV, seine Stagnation zu überwinden und sich (endlich) zum modernen Mobilitätsdienstleister zu wandeln?
- » Wie müssen sich öffentliche Räume, Plätze und die Verkehrsinfrastruktur ausrichten, um zukunftsfähig im Sinne von emissionsarm, gesund, leise zu sein und zugleich effiziente Mobilität zu ermöglichen?
- » Inwieweit verändern sich Rollen und Funktionen der klassischen Verkehrsträger (Auto, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) und mit welchen neuen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdiensten ist zu rechnen?

Viele, aber natürlich längst nicht alle dieser Fragen konnten im Rahmen der begrenzten Zeit in der angemessenen Tiefe und Ausführlichkeit diskutiert werden. Dennoch war es möglich, eine Vision zur „Mobilität der Zukunft“ – mit Blick auf das Jahr 2030 – zu skizzieren, die Grundzüge, Leitwerte und erste konkrete Maßnahmen für die Zukunftsmobilität in Städten und Gemeinden beschreibt.

Kapitel 3. Ausgangs- lage und Heraus- forderungen

Foto: Matthias Heinekamp





PERSPEKTIVEN, ZIELE, MASSNAHMEN

Am Limit

Seit Langem hat unsere gebaute klassische Verkehrsinfrastruktur – insbesondere Straßen, Wege, Knotenpunkte, Parkplätze, das kommunale und regionale Schienennetz – in vielen deutschen Städten ihre Kapazitätsgrenze überschritten. Und mit der „Mikro-Mobilität“ – Stichwort E-Roller – formulieren bereits weitere Akteure ihre Ansprüche. Leistungszuwächse bei Kraftfahrzeugen, Zügen etc. sind so wenig verkraftbar wie eine Ausweitung der Verkehrsflächen – da sind sich Politik und Planung einig. Dazu sorgt ein immer komplexer werdendes Planungs- und Umweltrecht für weitere Hürden.

Alles dominierend, bestimmt der Kfz-Verkehr bundesweit mit insgesamt rund 45 Millionen Pkw und ca. 61 Millionen motorisierten Nutzfahrzeugen das Gesicht unserer Städte und Gemeinden. Für die Nahmobilität, also Fuß- und Radverkehr, bleiben oft nur „Restflächen“ des öffentlichen

Raums, die zudem nur in den wenigsten Fällen die Anforderungen an Dimensionierung, Sicherheit und Komfort adäquat erfüllen.

Die seit Jahren propagierte flächenwirksame Förderung des Fuß- und Radverkehrs verpufft zwangsläufig und der Verdruss der Betroffenen wiegt schwer. So verwundert es nicht, dass der Radverkehr in den vergangenen fünf Jahren nur noch moderat gewachsen und der Fußverkehr leicht rückläufig ist – von wenigen kommunalen Erfolgsgeschichten abgesehen. Die Folgen – Staus, Lärm, Luftverschmutzung, Unfälle etc. – sind insbesondere in den Groß- und Mittelstädten täglich wahrnehmbar.

Der öffentliche Personenverkehr – Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Wenig Entlastung bietet auch der öffentliche Personenverkehr (ÖPNV) – neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie dem Fuß-

und Radverkehr (Nahmobilität) die dritte klassische Säule der Mobilität. Weder im Fern- noch im Nahverkehr hat er das Versprechen, „Rückgrat der Mobilität“ zu sein, auch nur annähernd eingelöst. Und es steht zu befürchten, dass der ÖPNV auch mittelfristig auf seine bescheidene Rolle reduziert bleibt, wenn wichtige Investitionsentscheidungen in die bauliche Infrastruktur („3. Gleis“, P+R etc.) nicht rechtzeitig getroffen und weiterhin funktionierende Verbindungen aus Rentabilitätsgründen kurzerhand gestrichen werden.

Dass die Bewohner in den Randgebieten der Städte und im ländlichen Raum das ausgedünnte Angebot des ÖPNV (besonders außerhalb der Hauptverkehrszeiten) immer weniger in Anspruch nehmen, erscheint nur konsequent, weil individuelle Freiheit und Flexibilität massiv eingeschränkt werden. Den nach Wirtschaftlichkeit strebenden Verantwortlichen fehlen im Gegenzug wiederum die Argumente für den Ausbau.

Wie viel Lebensqualität braucht die Stadt?

Räume für Grün sowie das entspannte Verweilen, Flanieren, Spielen und Kommunizieren sind in Zeiten einer intensiven Verdichtung der Städte rar geworden. Die Stadt als durchgrünter „Lebens- und Bewegungsraum“, der eine vorwiegend sitzende Gesellschaft mit vielen Möglichkeiten zur körperaktiven, gesundheitsfördernden Nahmobilität anregt, wird schmerzlich vermisst und heiß begehrt.

Hinzu kommt das strategische Dilemma, dass allzu lange in Einzelaspekten wie Luftreinhaltung, Lärm, Radverkehr, Parken gedacht und gehandelt wurde. So ist hauptsächlich das Fehlen eines übergeordneten Leitbildes für die Mobilität sowie einer daraus resultierenden Gesamtstrategie verantwortlich für den Stillstand, den die kommunale Mobilität seit Langem erleidet.

Kapitel 4. Schöne neue Welt der Mobilität





PERSPEKTIVEN, ZIELE, MASSNAHMEN

Die „Technologie“-Offensive

In einer vom Automobil bestimmten Gesellschaft ist es nicht verwunderlich, dass die Lösung infrastruktureller Probleme in vielen Veröffentlichungen zur „Mobilität der Zukunft“ zuvorderst in der Entwicklung neuer Antriebs- bzw. Nutzungsformen und in der digitalen Vernetzung von Verkehrsträgern gesucht wird.

Dies gilt jedoch nur eingeschränkt. Während das strom- oder wasserstoffbetriebene Auto aus Gründen der Luftreinhaltung unbedingt befürwortet wird, ist die Technologie-Euphorie seitens der Automobilbranche rund um das autonome Fahren hinsichtlich Ethik, Kosten, Sicherheit, Datenschutz durchaus kritisch zu sehen. Dabei gilt es aber, im Auge zu behalten, dass die automatische Steuerung und Vernetzung gleichgerichteter Verkehrsströme eine deutliche Effizienzsteigerung bedeuten und viele Staus – besonders auf Autobahnen – verhindern könnte.

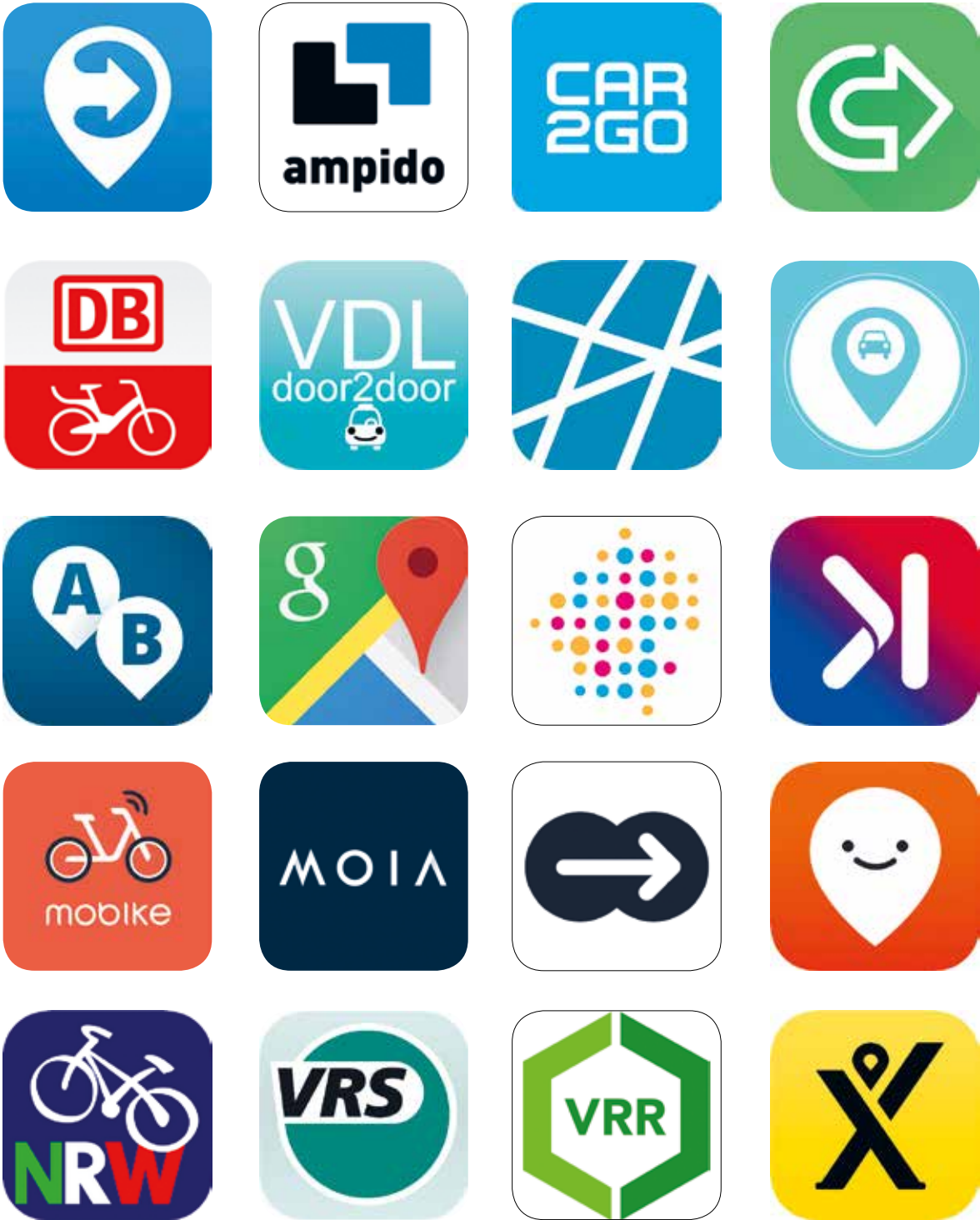
Allerdings: Auch ein autonom oder teilautonom fahrendes Auto bzw. ein Elektro- oder Wasserstoffauto benötigt genauso viel Fläche wie ein konventionelles Auto. Das Kernproblem „zu viele Autos auf zu wenig Platz“ wird damit nicht gelöst. Im Gegenteil: Viele Menschen könnten, wenn autonom gesteuerte Autos eine komfortable Alternative darstellen, vom ÖPNV auf autonomes Fahren umsteigen. Ebenso fraglich bleibt die Auswirkung auf die Verkehrssicherheit mit aktuell 3.300 Verkehrstoten und ca. 400.000 Verletzten im Jahr.

Schöne neue Elektromobilität – tatsächlich?

Auch die Betrachtung des Elektroautos lässt durchaus Wünsche und Fragen offen. Zwar begrüßen die Mitglieder des StGB NRW und der AGFS den verstärkten Einsatz von Elektrofahrzeugen als potenziell wirksames Mittel, um Luftschadstoffe und Verkehrslärm zu reduzieren. Doch solange die Ladeenergie in Deutschland noch vornehmlich aus nicht regenerativen Quellen stammt, sieht es mit der Klimabilanz wenig rosig aus. Dazu gehört auch die ungerne thematisierte Tatsache, dass die Batterie eines „Stromers“ derzeit auf teure Edelmetalle und seltene Erden angewiesen ist. Deren Gewinnung ist nicht nur energieintensiv, umweltbelastend und geschieht unter fragwürdigen Umständen, sondern sie stellen auch für das spätere Recycling der Fahrzeuge eine (teure) Herausforderung dar.

Geringe Reichweite und hohe Anschaffungskosten sind weitere Hürden, die die Elektromobilität überwinden muss, will sie sich dauerhaft durchsetzen. Zudem bedarf es einer gut ausgebauten Netz- und Ladeinfrastruktur. Diese zu entwickeln, ist aber weniger eine umfassende kommunale Vorleistung, sondern eine maßgebliche Aufgabe des Marktes. Auch hier gilt es, Augenmaß zu bewahren und die Verhältnismäßigkeit nicht außer Acht zu lassen. Eine „Überfrachtung“ des ohnehin knappen öffentlichen Raums mit Ladeeinrichtungen zum Nachteil von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern sowie des Anlieferungsverkehrs etc. sollte vermieden werden.





Dringend gesucht:
Übergreifende Konzepte

Den schnellsten Weg von A nach B finden, kurz noch ein Ticket buchen, den nächsten freien Parkplatz finden oder ein Leihfahrrad für die letzte Meile: Mit der richtigen App alles kein Problem. Doch welche ist die richtige? Fest steht: Noch gibt es nicht die eine App, die alle Verkehrsmittel und Dienstleistungen flächendeckend für ganz Deutschland miteinander verbindet, obwohl dies technisch möglich wäre. Bis es soweit ist, hier eine kleine Auswahl, die das mobile Leben erleichtert:

ally App, amvido App, car2go, clevershuttle, db, door2door, drivenow, findmycar, fromatob, googlemaps, handyticket, ioki, mobike, moia, moovel, moovit, Radroutenplaner NRW, VRS, VRR, mytaxi

In aller Munde: Digitalisierung

Die mobile Zukunft ist ohne Digitalisierung nicht denkbar. Entsprechend hat das Land NRW reagiert und im Verkehrsministerium eine eigene Abteilung für Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung installiert. Das Potenzial für eine zukunftsweisende, individualisierte Mobilität und Effizienzsteigerung – so rechnet etwa die Deutsche Bahn mit 20 Prozent – ist unbestritten. Doch selbst Digitalisierung stößt dort an Grenzen, wo auch andere gute, wenn auch singuläre Lösungsansätze immer wieder ausgebremst werden: an der mangelhaften Infrastruktur.

So wird deutlich: Ein grundlegender, allumfassender Mobilitätswandel ist erforderlich, ebenso eine integrative wie sozialverträgliche Sicht von „Stadt und Mobilität“. Mutige Ideen und Konzepte, die auf dieser Basis entwickelt werden, haben die Kraft, Bewegung in die festgefahrene Situation zu bringen und eine neue, lebenswerte Mobilitätskultur zu prägen.

21





Kapitel 5. Die Vision von Stadt und Mobilität der Zukunft

Die Vision

Kann man eine Vision in Worte fassen, gar auf wenige zentrale Punkte reduzieren? Dabei stellt sich rasch ein übergreifendes Bild ein: Die Stadt der Zukunft wird zum vitalen „Lebens- und Bewegungsraum“, in dem sich fünf Leitwerte widerspiegeln: **GRÜN, FREIHEIT, LEBENDIGKEIT, GESUNDHEIT und ÖKOLOGIE.**

Bewegend anders: Die Verkehrsinfrastruktur

In der Stadt der Zukunft ist Mobilität gekennzeichnet von Leichtigkeit, Flexibilität und Spielraum für das individuelle Bewegungsprofil. Das mobile Angebot ist unabhängig von Einkommen und Status für alle Bürger nutz- und bezahlbar. Dies wirkt dem Trend der gesellschaftlichen Spaltung unpräzedenlos, aber effektiv entgegen.

Die Nahmobilität als vorherrschendes Fortbewegungskonzept eröffnet einladende „bewegungsaktivierende“ Möglichkeiten, die Stadt zu erfahren und zu begehen. Zentrale, barrierefreie Fuß- und Radwegeachsen – vorzugsweise in Grünanlagen – durchziehen die Stadt und fungieren zwischen den Städten in Form von Rad-schnellwegen als Pendlerstrecke, Zubringer zum ÖPNV, Freizeit- und Sportroute.

Die „klassische“ Straße wandelt sich zur Multifunktions- und Kommunikationsfläche, auf der

das Miteinander in Wohngebieten, Quartieren und Zentren wieder zu neuer Blüte gelangt. Beziehung entsteht, Verantwortung wächst für das Gelingen einer guten Nachbarschaft und den Umgang mit dem eigenen Umfeld. Ein breites Kulturangebot, individuelle Einzelhandelsangebote und lokaltypische Gastronomie runden das neue, urbane Lebensgefühl ab. Der Anlieferverkehr erfolgt hierbei über Depots, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Die traditionelle Baukultur wird bewahrt und eine neue, flächenschonende wird auf den Weg gebracht. Diese orientiert sich nicht länger allein an wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern berücksichtigt soziale, ökologische und nicht zuletzt auch gesamtästhetische Aspekte.

Im ÖPNV ergänzen flexible Angebote wie Sammeltaxen, Rufbusse, autonom fahrende Bahnen und Busse den taktgebundenen Linienverkehr. Park+Ride-Anlagen, Fahrrad- und Mobilstationen, Verleihangebote, Carsharing etc. motivieren zum Umstieg vom Auto auf ÖPNV und Fahrrad. Perfekt synchronisiert und vernetzt über digitale Plattformen, können Bürgerinnen und Bürger die unterschiedlichen Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf kombinieren.

Die neue Urbanität



Fotos: schreinerkastler.at

Grüne Lunge, grünes Herz

Die neue Urbanität ist geprägt von einer „grünen Infrastruktur“, die wesentliche ökologische, soziale und kulturelle Bedürfnisse der Gesellschaft befriedigt und auch für die Herausforderungen des Klimawandels wertvolle Antworten bereithält.

26

Ein Netz aus zusammenhängenden Grünflächen und -achsen durchzieht die Viertel. Mit der ureigenen, stärkenden Kraft der Natur sorgt es für Entschleunigung und Stressreduktion, belebt Körper, Seele und Geist seiner Bewohner. Neuer Raum entsteht und motiviert zu beschaulicher wie aktiver Erholung (Sport, Bewegung) und generationsübergreifenden Begegnungen.

Schönes und Nützliches verbindet sich in der Bepflanzung und Gestaltung der Grünflächen. Nahrung spendende Pflanzen, Nistplätze, schützende Gehölze, klimaangepasste Bäume fördern die biologische Vielfalt und wirken dem akuten Artensterben besonders der Insekten und Vögel entgegen. Naturräume mit unverwechselbarem Charakter entstehen, die das Profil urbaner Quartiere nachhaltig prägen.

Für die Luftqualität und bei extremen Wetterphänomenen profitiert die städtische Gemeinschaft von den unschätzbaren Diensten, die das grüne Netz leistet. Es bindet nicht nur das problematische CO₂ und sorgt dank Fotosynthese für einen höheren Sauerstoffgehalt der Luft. Der höhere Grünanteil wirkt kühlend in der Hitze, speichert auch große Niederschlagsmengen, wie sie bei Starkregen auftreten, und schützt so vor Überschwemmungen.





Foto: s P3 Agentur, Köln



An architectural rendering of a sustainable urban development project. The scene features a mix of old and new architecture, including a large brick building on the left and a modern glass-fronted building on the right. A central water feature is crossed by a glass-enclosed bridge. A multi-level pedestrian and bicycle path system is shown, with a glass-enclosed walkway and a dedicated bicycle lane. A bus with 'ZERO EMISSION BUS' and 'NULL' branding is visible. In the foreground, there is a park area with exercise equipment, a playground with a slide and swings, and people engaged in various activities like cycling, jogging, and walking. The overall atmosphere is bright and modern, suggesting a high-quality, eco-friendly living environment.

Kapitel 6. Von der Vision zur Wirklichkeit



Ideen und Ansätze für die Praxis

Eine Vision zur Wirklichkeit werden zu lassen, benötigt Zeit. Doch die Zeit drängt. Zwangsläufig stellt sich die Frage der Machbarkeit: Was hat Priorität, was kann warten? Wo sind Ideen ausgereift, bereit zur Umsetzung oder schon mitten in der Realisierung? Als Schrittmacher des Wandels geben sie Hoffnung, motivieren und bedingen nächste Schritte möglicherweise fast von allein. Wo besteht Konsens, wo gibt es Widerstände, wo ist konsequenteres Handeln notwendig? Und wo schlummert Potenzial, das geweckt werden will? Eine Vielzahl hoffnungsvoller Ideen, Ansätze und Beispiele gibt Antwort auf diese Fragen.

Mobilitätswandel: Zu Fuß, per Rad

Ein zentrales Ziel des Mobilitätswandels ist es, den Fuß- und Radverkehr mit einem Anteil von 60 Prozent am kommunalen Modal Split zur „Basismobilität“ zu machen, um das Kernproblem „motorisierter Kurzstreckenverkehr“ in den Städten an der Wurzel zu packen. Eine optimistische Annahme? Nicht wenn man bedenkt, dass rund 50 Prozent der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer sind. Eine Distanz also, die sich in einer attraktiv gestalteten, bewegungsaktivierenden neuen Infrastruktur mit Freude absolvieren lässt. Trägt man diesem Aspekt Rechnung, lässt sich im Wortsinne also wirklich eine „Welt bewegen“.

Das Automobil: Weniger wird mehr!

Die Entzauberung des Autos hat bereits begonnen. Dennoch wird das Auto auch in Zukunft neben anderen Verkehrsträgern eine wichtige Rolle spielen. So gibt es einen nicht verlagerbaren Anteil von Autofahrten, der für die Funktion und die Lebensfähigkeit der Städte unabdingbar ist. Hierbei handelt es sich um Wirtschaftsverkehr, Fahrten mobilitätseingeschränkter Perso-

nen, Orte mit eingeschränkter Erreichbarkeit und fehlenden Mobilitätsalternativen.

Angesichts vieler gelungener Beispiele aus der kommunalen Praxis zeigt sich bereits heute, dass die klassische Bindung an das Auto dort abnimmt, wo qualitätvolle Alternativen zur Verfügung stehen. Besonders Stadtbewohner sind aufgrund der vielfältigen Verkehrsangebote bereits häufiger multimodal unterwegs. Differenzierte Carsharing- und Radverleih-Angebote oder auch Mobilstationen, die unterschiedliche Verkehrsträger vernetzen, liefern in staugeplagten Groß- und Mittelstädten überzeugende Argumente für den Umstieg vom privaten Pkw auf andere Verkehrsmittel.

**Geschwindigkeitsbegrenzungen:
Selbstverantwortung fördern**

Eine neue Mobilitätslandschaft, die auf der einen Seite Flexibilität, Individualität und Selbstbestimmung fördert, braucht auf der anderen Seite auch Regeln, die ihre strukturgebenden Qualitätsmerkmale wie „grün“, „barrierefrei“, „lärmreduziert“, „emissionsarm“ sowie „fußgänger- und fahrradfreundlich“ bewahren. Eine situativ angepasste Höchstgeschwindigkeit anstelle durchgängig Tempo 30 km/h wäre eine angemessene Lösung im neuen mobilen Miteinander.

**Straßen und Verkehrsräume:
Mehr Vielfalt auf dem Weg**

Ob für die Gewinnung neuer Unternehmen, Arbeitnehmer/-innen oder Einwohner/-innen – weiche Standortfaktoren wie der Wohn- und Freizeitwert werden zunehmend wichtiger. Lebensqualität avanciert zum Maß aller Dinge und diese herzustellen zum zentralen Auftrag an eine ganzheitlich planende Stadt- und Mobilitätsentwicklung.

Foto: © Stadt Graz/Foto Fischer



Foto: nextbike

Foto: © Breimann & Bruun Landschaftsarchitekten



Foto: P3 Agentur / Total Real / Peter Obenaus



Foto: P3 Agentur, Köln

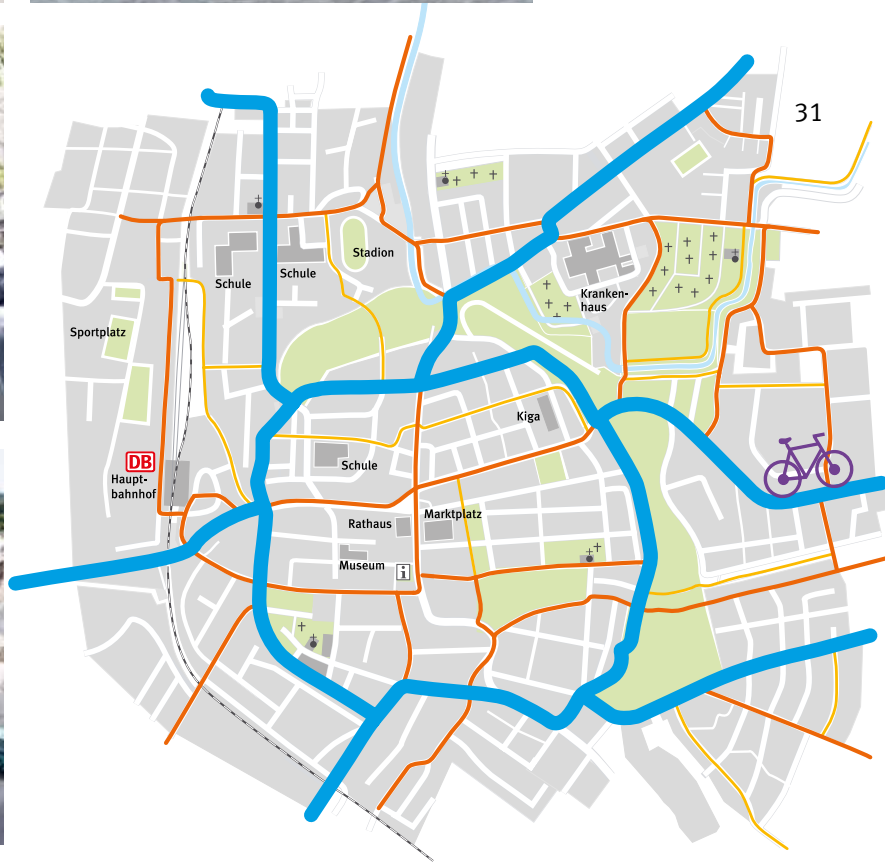


Foto: © Amac Garbe-DLR

- █ Vorrangrouten
- █ Hauptrouuten
- █ Nebenrouuten
- █ Erschließung

ZUKUNFT DER MOBILITÄT



Konsequent durchgrünte, gesundheitsfördernde und attraktiv gestaltete Quartiere mit verträglicher Wohndichte, die Nahversorgung und Naherholung optimal vereinen, werden heute schon dringend gesucht und sind morgen Voraussetzung für die Wahl des Lebensmittelpunktes. Ein bedarfsorientiert gestaltetes Wegenetz spielt dabei eine zentrale Rolle. Wie Lebensadern durchzieht es den Stadtraum mit seinen barrierefreien Aufenthalts- und Bewegungsflächen. Diese lassen – vom Durchgangsverkehr befreit – vielfältige Nutzungen zu. So entstehen aktivierende Impulse für die Nahmobilität.

Der Radverkehr: Bewegung hat Vorfahrt

Millionen Menschen in Deutschland pendeln täglich zur Arbeit, mehr als 68 Prozent davon benutzen dafür das Auto. Circa 64 Prozent dieser Pkw-Fahrten sind kürzer als zehn Kilometer und 70 Prozent der Pendler brauchen dafür weniger als 30 Minuten. Hier kann die Förderung des Radverkehrs nachhaltig für Entlastung sorgen, das zeigen Beispiele aus den Niederlanden und Dänemark eindrucklich. Ein hoher Radverkehrsanteil entspannt die verkehrliche Situation und schafft Freiräume für andere Nutzungen – aber auch für den zukünftig verbleibenden Kfz-Verkehr, der für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Funktionstüchtigkeit einer Stadt weiterhin erforderlich ist.

Die Förderung des Radverkehrs beginnt bei einer bedarfsgerechten, komfortablen Fahrradinfrastruktur. Neben einer angemessenen Dimensionierung und effektiven Sicherheitsvorkehrungen der Straßen und Wege bieten Vorrangrouten nicht nur für schnelle Radfahrer (Pedelects), sondern auch gerade für den radbasierten Kurzstrecken-Wirtschaftsverkehr entscheidende Komfort- und Zeitvorteile. Effektive Abstellmöglichkeiten, Fahrrad- und Mobilstationen, Fahrrad-Verleihstationen, Ladesäulen für Pedelects und vieles mehr liefern weitere Argumente für den entspannten Umstieg aufs Rad.

Eine besondere strategische Bedeutung haben dabei kommunale und regionale Radschnellwege. Sie sind Pendlerstrecke, Zubringer zum ÖPNV, Freizeit- und Sportroute zugleich und bilden in der Stadt das Rückgrat des kommunalen Radverkehrs hinsichtlich Bündelung und Beschleunigung von dichtem Radverkehr. In Kombination mit den zunehmend beliebten E-Bikes sind sie vielfach eine Alternative zum Autopendeln. Mit Radschnellwegen und der steigenden Nutzung von e-mobilen Rädern vergrößern sich entscheidend die Distanzen und die Einsatzzwecke. Dies ist besonders vorteilhaft für den ländlichen Raum, wenn es zum Beispiel um die Erreichbarkeit der Haltestellen von Bus oder Bahn geht.

Parken: Mehr Platz für eine neue Nutzung

Rund 23 Stunden am Tag blockieren Millionen Autos wertvollen öffentlichen Raum, der dringend für Grünareale, Aufenthalt, Nahmobilität etc. gebraucht würde. Um diesen Raum zugunsten einer durchgrünten, begegnungs- wie bewegungsfördernden Stadt zurückzugewinnen, ist ein neues Parkplatzkonzept im Sinne einer „Reprivatisierung“ des ruhenden Verkehrs vonnöten. Konkret bedeutet das die mehrheitliche Verlagerung der parkenden Autos aus dem öffentlichen Straßenraum in eigens errichtete Park- oder Quartiersgaragen, besonders in hochverdichteten Wohnquartieren. Im Zusammenspiel privater und öffentlicher Stellplatzanbieter könnten hier Synergien entstehen, die einen wichtigen Schritt zur Lösung des Parkraumproblems darstellen.

Die neue Musterstellplatzsatzung für Kommunen in NRW eröffnet zusätzlichen Gestaltungsspielraum für die Anlage von Stellplätzen. Kommunen können künftig eigene Regelungen festsetzen, wie und in welchem Umfang bei Bauvorhaben Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder geschaffen werden müssen. Gerade sichere und komfortabel zu erreichende Fahrradabstellanla-

gen – sei es im Privatbereich oder im öffentlichen Raum, wie etwa an Bahnhöfen – sind für eine wirkungsvolle Förderung des Radverkehrs unverzichtbar. Nur so können Räder effektiv vor Diebstahl und Vandalismus geschützt werden.

Wirtschaft: Sammeln für die „letzte Meile“

Die Belastung der Städte durch den Wirtschaftsverkehr ist nicht zu übersehen. Mit der Einführung von Vorrangnetzen aus bevorrechtigten Rad-schnellwegen und Fahrradstraßen, Mikro-Depots und E-Lastenrädern könnten aktuellen Untersuchungen zufolge etwa acht Prozent, langfristig sogar bis zu 23 Prozent der Lieferfahrten von E-Lastenrädern übernommen werden. Mikro-Depots nutzen leer stehende Handelsimmobilien oder auch Container, um Pakete und Sendungen an zentralen Orten vorübergehend zu lagern. Für den Anlieferverkehr – vorzugsweise durch Elektrofahrzeuge – fungieren sie als zentrale Anlaufstelle, von der aus Lastenfahrräder für die Feinverteilung auf der „letzten Meile“ bestückt werden. Dies bedeutet einen nachhaltigen Beitrag zur Reduktion des motorisierten Kfz-Verkehrs zugunsten der Lebensqualität im städtischen Umfeld.



Foto: Bosch

Fahrerloser Shuttle der Firma Bosch



Foto: Alstom

Weltweit erster Wasserstoff-Brennstoffzellezug: der Coradia iLint von Alstom



Foto: MOIA

Ein Taxi teilen: Moia bietet in Hannover und Hamburg einen Ridesharing-Service an.



Foto: BürgerBus Spangenberg

Bürgerbusse werden von Bürgern für Bürger betrieben.



Foto: RVK C | bh

Emissionsfreier Brennstoffzellenbus der Regionalverkehr Köln GmbH



Foto: BVG, Andreas Stüb

Pilotprojekt „STIMULATE“ in Berlin: Fahrerlose Elektro-Kleinbusse befördern Passagiere an zwei Standorten der Charité.



Foto: Knorr-Bremse AG

24-Meter-Elektrobus mit In-Motion-Charging-Technologie im Einsatz bei der Linz AG Linien

ÖPNV: Im Takt und flexibel

Für den ÖPNV – neben dem Fuß- und Radverkehr das wichtigste Instrument für die Mobilitätswende – sind Flexibilität, Komfort, Bequemlichkeit, Qualität und Zugang die wichtigsten Kriterien für die Nutzung. Insbesondere in ländlichen Bereichen ist ein getakteter ÖPNV allein aus finanziellen Gründen weder räumlich noch zeitlich befriedigend zu organisieren und damit ungeeignet, den Umstieg vom Auto auf den Nahverkehr in die Wege zu leiten. Hier empfehlen sich individualisierte Angebote wie Sammeltaxen, Bürger- und Rufbusse oder kombinierte Lasten- und Personentransporte, die flexibel auf eine stark variierende Nachfrage reagieren können. Diese lassen sich sinnvoll ergänzen durch Mitfahrangebote – sog. Ridesharing – oder Fahrgemeinschaften – sog. Carpooling – sowie autonom fahrende Straßenbahnen oder Busse, wie sie derzeit bereits in nachfrageschwachen ländlichen Räumen erprobt werden.

Dies sicherlich mit der Perspektive, später auch im verkehrsmäßig besser ausgestatteten urbanen Bereich zum Einsatz zu kommen.

Digitale Lösungen sind bestens geeignet, einzelne Verkehrsträger mit dem Gesamtsystem zu synchronisieren und zu vernetzen, zum Beispiel als landesweit nutzbare ÖPNV-App, die neben Informationen auch den Kauf von Tickets ermöglicht. Aber auch Hemmschwellen wie Tarifunklarheiten, komplizierter Fahrkartenerwerb, defekte Automaten oder Unsicherheit bei der Verbindungssuche entfallen, der Komfortfaktor steigt. Dies ist generationsübergreifend ein starkes Argument, das den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV und das Fahrrad zusätzlich befördert.

Effektiv abgerundet wird das moderne ÖPNV-Angebot durch leistungsfähige, gut erreichbare Park+Ride-Anlagen, Fahrrad- und Mobilstationen, Fahrrad-Verleihstationen und Carsharing.

Kapitel 7. Schluss- betrachtung





Ausblick: Zukunft aktiv gestalten

Es ist nicht allein die aktuelle Problemlage, die zum Handeln zwingt. Es geht um mehr: die Zukunft unserer Städte, Gemeinden und ihrer Bewohner/-innen. Es gilt jetzt, Stadt und Mobilität auf allen Ebenen neu und vernetzt zu denken.

Die Vergangenheit hat schmerzlich gezeigt: Singuläre Lösungsansätze bezogen auf eine Verkehrsart sind nicht ausreichend, den heutigen und zukünftigen Herausforderungen gerecht zu werden. Nicht die Antriebsformen, nicht die Digitalisierung, nicht die Automatisierung und auch nicht eine Verkehrsart allein prägen die Mobilität der Zukunft entscheidend. Vielmehr sind es grundsätzliche infrastrukturelle Bedingungen einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung, die über Verkehrsmittelwahl, Verkehrsverhalten sowie die Lebens- und Umweltqualität entscheiden. Schlüsselfaktor hierbei: die Ausgestaltung und Qualität der Verkehrsinfrastruktur.

Die Planungs- und Verwaltungshoheit liegt überwiegend bei den Kommunen und damit auch das Recht, die Pflicht und die Chance, die städtebauliche und verkehrliche Zukunft selbstverantwortlich zu gestalten. Als Partner der Wirtschaft und als Dienstleister ebenso wie als Vertreter der Bürger/-innen und Mitinitiator eines Mobilitäts- und letztlich auch Klimawandels.

Die Vision als Leitstern

Die Kernaufgabe der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung in den nächsten Jahrzehnten ist die Transformation und Revitalisierung des öffentlichen Raums. Weg von vom Verkehrsinfarkt bedrohten, auf Funktionieren getrimmten Arealen und hin zu „humanen“, bewegungsaktivierenden Straßen und Plätzen, die wieder neu den „Maßstab Mensch“ in den Mittelpunkt stellen und die vielfache Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthaltsqualität, Gesundheit, Ökologie und Barrierefreiheit einlösen.

Die zukünftige Stadt- und Verkehrsplanung wird auch weiterhin eine freie Verkehrsmittelwahl gewährleisten. Sie wird sich aber dezidiert an den Metakriterien Lebens- und Bewegungsqualität ausrichten.

Bei zukünftigen städtebaulichen Vorhaben muss bei der Erschließung schon beim ersten Entwurf der Leitgedanke „Verkehrsvermeidung“ im Vordergrund stehen. Konzepte, die Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung in den Fokus stellen, sind zu priorisieren.

Schlüssel zu dieser Vision einer vitalen neuen Stadt-Raum-Kultur ist die Realisierung einer großzügig dimensionierten Verkehrsinfrastruktur, die zu körperlicher Bewegung sowie Änderung des Mobilitäts- und Umweltverhaltens der Verkehrsteilnehmer/-innen einlädt, statt diese zu erzwingen. Sie ermöglicht sowohl den Rollenwechsel des Autoverkehrs hin zu einer städte-

baulich verträglichen Nutzung als auch eine Neupositionierung der Nahmobilität als gesunde „Basismobilität“, die sinnvoll erweitert wird durch intelligente ÖPNV-Angebote. Beides zusammen führt zu einer signifikanten Reduzierung des Autoverkehrs sowie zur Umwandlung der Städte und Gemeinden in grüne, vitale Lebens- und Bewegungsräume. Der Schulterschluss mit dem Land Nordrhein-Westfalen hinsichtlich der Bereitstellung ausreichender Mittel für Planung und Realisierung ist dabei unabdingbar für die Verwirklichung dieser Ziele.

ZUKUNFT DER MOBILITÄT



Impressum



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und
fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und
Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

Vorstand Christine Fuchs

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

www.agfs-nrw.de

info@agfs-nrw.de



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen e.V.

Kaiserswerther Str. 199–201

40474 Düsseldorf

Tel.: 02 11/45 87-1

www.kommunen.nrw

info@kommunen.nrw

Mit freundlicher Unterstützung:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Konzeption und Gestaltung:



www.p3-agentur.de

Fachliche Begleitung:



www.planerbuero-suedstadt.de

Autoren:

Franz Linder, Claudia Thaler (P3 Agentur)

Unter Mitwirkung von:

Horst-Heinrich Gerbrand, Cora Ehlert,
Martin Lehrer (StGB NRW)

Druck:

Heider Druck GmbH, Bergisch Gladbach



Zur Vereinfachung der Lesbarkeit wurde in
diesem Magazin teilweise auf eine
geschlechtsspezifische Ansprache verzichtet.
Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen
und Männer gleichermaßen angesprochen.

