

ProjektSkizzen 19

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät Winter 2015/16

Modale Vielfalt

Auch zum Jahresende 2015 geben wir Ihnen wieder einen Einblick in die große Anzahl und Vielfalt an Themen, mit denen sich das Team der Planersocietät alltäglich auseinandersetzt. Und viel zu tun gab es dieses Jahr tatsächlich, so dass uns die thematische Auswahl der Beiträge nicht leicht gefallen ist. Der Schwerpunkt unserer ProjektSkizzen liegt dieses Mal beim ÖPNV und der Multi- bzw. Intermodalität. Folglich spielen aber auch andere Fortbewegungsarten bzw. Möglichkeiten zur Verknüpfung eine nicht unerhebliche Rolle. Der ÖPNV stellt zwar eine der wichtigsten Stützen im multimodalen Angebot und an den überall neu entstehenden Schnittstellen dar. Aber eine klare verkehrsträgerbezogene Abgrenzung unserer Projekte wird seltener und eine integrierte Sichtweise immer bedeutsamer. Besonders Inter- und Multimodalität erlangen in der täglichen Mobilität immer stärkere Relevanz, egal ob zur Arbeit, Ausbildung oder Freizeit.

Diese Ausgabe der ProjektSkizzen schlägt einen Bogen von Multi- & Intermodalität über ÖPNV und nachhaltige Freizeitmobilität, über Mobilitätsmanagement, Seilbahnen und Radschnellverbindungen bis hin zu Fußverkehr und Barrierefreiheit – die ganze, spannende Vielfalt mit der wir uns in unserem Beruf beschäftigen.

Viel Spaß beim Lesen und einen besinnlichen Jahresabschluss wünscht Ihnen das Team der Planersocietät ...



Intermodal unterwegs

„Intermodalität“ – ein sperriger Begriff, der in der breiten Bevölkerung kaum bekannt ist. Dabei ist eine relativ simple Sache gemeint, die in unserer Gesellschaft immer selbstverständlicher wird – die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einer Wegkette. Ein Beispiel: Sie fahren mit dem Auto oder Fahrrad zum Zug und gehen danach den letzten Kilometer zu Fuß bis zum Ziel. Intermodalität ist somit Teil einer alltäglichen Mobilität.

Der Begriff Intermodalität stammt ursprünglich aus dem Güterverkehr. Laut Definition handelt es sich „um eine Unterart des multimodalen Verkehrs und beschreibt eine mehrgliedrige Transportkette, bei der ein und dieselbe Transport- oder Ladeinheit mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern befördert wird.“ (vgl. Kummer, S. 2006: Einführung in die Verkehrswirtschaft). Aber so trocken wollen wir es hier nun gar nicht werden lassen, handelt es sich doch zunehmend um eine ganz alltägliche Sache in unserem täglichen Verkehrsverhalten. Denn Intermodalität hat Vorteile: wir

können flexibel die Vorzüge des jeweiligen Verkehrsmittels nutzen. Wir brauchen auch nicht mehr unbedingt ein eigenes Auto besitzen, was zu finanzieller Entlastung und mehr sozialer Gerechtigkeit führen kann. Eine vielfältigere Verkehrsmittelnutzung geht zudem einher mit der Stärkung des Umweltverbunds (also ÖV, Rad und Fuß) und führt somit zu mehr Nachhaltigkeit und weniger Belastung von Mensch und Umwelt durch den Verkehr (z. B. Abgase, Lärm).

Diese Vorteile erkennen auch immer mehr Städte, Gemeinden und Verkehrs-

Inhalt

- 01 Intermodal unterwegs
- 03 Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“
- 05 Natur erleben – mit Bus und Bahn
- 06 ÖV-Potenzialermittlung anhand von Mobilitätserhebungen
- 08 Über Infrastruktur reden ...
- 09 Mobilstationen
- 09 Über den Dächern der Stadt ...
- 10 Fahrräder auf der Überholspur
- 11 Nachhaltig zur Arbeit
- 12 Auf geht's in Baden-Württemberg
- 13 Eine Auswahl aktueller Projekte der Planersocietät
- 14 VEP Bremen erhält SUMP-Award
- 15 Auf dem Weg zu einer barrierefreien Innenstadt - das Beispiel Kleve
- 16 Liniennetzpläne einmal anders

Impressum

ProjektSkizzen ist eine Zeitschrift der Planersocietät. Sie erscheint jährlich.

Herausgeber

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
 Frehn, Steinberg, Partnerschaft
 Stadt- und Verkehrsplaner

Geschäftsführung

Dr. - Ing. Michael Frehn
 Dipl. - Ing. Gernot Steinberg

Konzeption & Redaktion

Dr. Michael Frehn
 Gernot Steinberg
 Thomas Mattner

Gestaltung

zweizueins – Visuelle Konzepte

Druck

Montania, Druck- und Verlagsgesellschaft

Personenbezeichnungen

In der Wortwahl werden geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind beide Geschlechter angesprochen.

Falls Sie die **ProjektSkizzen** nicht weiter beziehen möchten oder weitere Exemplare benötigen, benachrichtigen Sie uns bitte per Fax (02 31/58 96 96-18) oder per E-Mail (info@planersocietaet.de).

© **Planersocietät** 2015

unternehmen in Deutschland und beginnen, das intermodale Angebot sowie die Verknüpfungspunkte auszubauen und den Zugang bzw. Umstieg deutlich attraktiver und einfacher zu gestalten.

Der öffentliche Verkehr als Rückgrat des Umweltverbunds

Busse und Bahnen spielen eine bedeutende Rolle zur Förderung der Intermodalität. Sie bilden in der Regel das stärkste Angebot des Umweltverbundes und können oft Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sein. Andere flexible Verkehrsmittel, wie z. B. das Fahrrad, können – intelligent verknüpft – als ÖV-Zubringer dienen und das vorhandene Netzsystem sowie den Einzugs- und Nutzerbereich deutlich erweitern. Intermodale Schnittstellen gewinnen gerade in Großstädtenregionen und Agglomerationsräumen an Bedeutung. Sei es der Ausbau von klassischen Bike & Ride-Standorten oder die Integration neuer CarSharing-Systeme – die Bestrebungen intermodales Verhalten zu steigern sind groß.

Die Rolle der Intermodalität im Projektalltag

Intermodalität spielt in einer wachsenden Zahl der Projekte, mit denen sich die Planersocietät befasst, eine wichtige Rolle. Eine Auswahl finden Sie in diesem Heft. Integrierte Herangehensweisen und die Betrachtung aller Verkehrsmittel in Beziehung zueinander sind längst nicht nur Inhalt umfassender Verkehrsentwicklungspläne. Ihnen kommt auch in der überwiegenden Zahl der anderen Projekte eine hohe Bedeutung zu. So werden in Klimaschutzkonzepten Maßnahmen empfohlen, um die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu attraktivieren, mit Hilfe von Mobilitätsmanagement soll ein intermodales und CO₂-armes Verkehrsverhalten gefördert werden. In unseren Konzepten und Untersuchungen zum Freizeitverkehr bildet – neben der ÖPNV-Erschließung – insbesondere die Bildung von Schnittstellen und Aktivierung von Vernetzungspotenzialen zu anderen Verkehrsmitteln einen entscheidenden Aspekt (so z. B. im Nationalpark Hunsrück-Hochwald, im *WALDBAND* zwischen Ruhrgebiet und Münster-

land und auch in der Stadt Kassel). Im Rahmen von Nahverkehrsplänen sollten u. a. die intermodalen Schnittstellen (Bike & Ride, Park & Ride, Mobilstationen) und innovative Bezahlssysteme („*ein Ticket für alles*“) stets mitgedacht werden. Und in Radverkehrskonzepten sowie bei Potenzialanalysen für Schnellradverbindungen ist die Anknüpfung an den ÖPNV ebenfalls ein sehr entscheidender Aspekt.

Mehr als nur ein Trend

Intermodale Verknüpfungen werden längst nicht allein von Planern und Gutachtern in die Diskussionen eingebracht, häufig sind es auch Stichworte, die von Bürgerinnen und Bürgern genannt werden. Es gibt viele Projekte, die Intermodalität selbst zum Thema haben (z. B. das Handbuch Mobilstationen oder die Potenzialuntersuchung zu Mobilstationen im Kreis Unna). Und spätestens im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung kommt das Thema ganz von selbst auf den Tisch bzw. an die Pinnwand. Ein Zeichen, dass sich breite Schichten der Gesellschaft mit Intermodalität beschäftigen (das geht auch, ohne den Begriff selbst zu benutzen) und dass sich die Ansprüche an das Mobilitätsangebot verändert haben. Und dies nahezu überall (in der Stadt aufgrund der dortigen Dichte oft mehr als auf dem Land, aber auch da sind die Vorzüge einer kombinierten Mobilität meist unverkennbar) und aller Voraussicht nach auch dauerhaft (gestützt durch vielfältigere Lebensstile, ein neues Mobilitäts- und Umweltbewusstsein, die demografische Entwicklung aber auch finanzielle Aspekte). Der Vernetzung kommt bei Multi- und Intermodalität besondere Bedeutung zu. Multi- und intermodales Verkehrsverhalten setzt nicht nur physische bzw. infrastrukturelle Verknüpfungen einzelner Verkehrsträger voraus, sondern v. a. die Vernetzung unterschiedlichster Akteure in einer Kommune. Hier sind kommunal unterschiedliche Herangehensweisen möglich. Wie eine solche Vernetzung – in diesem Fall sogar landesweit – verankert werden kann, wird beispielhaft im diesjährigen Gastbeitrag von Michael Zyweck (VRR) über das „*Zukunftsnetz Mobilität NRW*“ veranschaulicht.

Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“

Kommunales Qualitätsnetzwerk für Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit

Anfang 2015 wurde das „Netzwerk Verkehrssicheres NRW“ zum „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ weiterentwickelt und um das Themenfeld Mobilitätsmanagement ergänzt. Ziel des Netzwerkes ist es, die Städte, Gemeinden und Kreise bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote zu unterstützen, sie zu vernetzen und zu bewerben. Den Ansatz stellt Herr Zyweck vom VRR vor:

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen müssen sich die Verkehrsteilnehmenden zukünftig noch stärker flexibel verhalten, um ihre Mobilitätsanforderungen zu befriedigen. Dies hängt zum einen mit den vorhandenen, öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln zusammen, zum anderen aber auch mit gesellschaftlichen Veränderungen. So hat sich z. B. in ländlichen Regionen der Aufwand um Einkäufe zu erledigen erhöht. Der örtliche Lebensmittelhändler wich oft dem regionalen Supermarkt. In städtischen Bereichen hingegen steht die Verkehrs- und Stadtplanung vor der Aufgabe, sich weiter von der sektoralen Autobetrachtung zu entfernen. Kommunen beschäftigen sich daher stärker mit allen Verkehrsträgern als Teile eines ganzheitlichen Systems – von Bus und Bahn über attraktive Fahrrad- und Fußwege bis hin zu Carsharing und Fahrgemeinschaften.

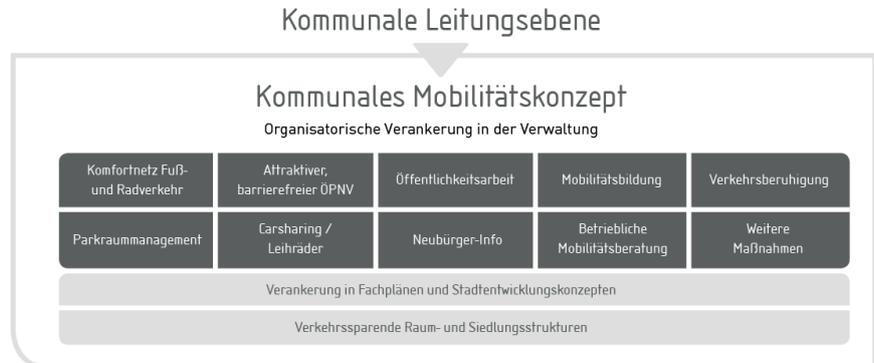
Zudem sind umweltpolitische Einflüsse sowie der demografische Wandel stärker bei den kommunalen und regionalen Verkehrsplanungen zu berücksichtigen.



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Unterstützer der kommunalen Verwaltungen

Um diesen Aufgabenstellungen gerecht zu werden, bedarf es eines entsprechenden Managements in der kommunalen Verwaltung. Das kommunale Mobilitätsmanagement beinhaltet eine zielführende Strategie, welche Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Planungs- und Baurecht, Verkehrssteuerung, Kommunikation und Service systematisch in einem nachhaltigen Mobilitätskonzept zusammenführt. Das



Aufbau und Verankerung eines kommunalen Mobilitätskonzepts

„Zukunftsnetz Mobilität NRW“ unterstützt die Kommunen bei der Initiierung des kommunalen Mobilitätsmanagements, bei der verwaltungsinternen Vernetzung, veranstaltet Fortbildungen und offeriert ein konkretes Beratungsangebot.

Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik bzw. die Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche sind dazu notwendig.

Regionale Koordinierungsstellen

Den Mitgliedskommunen im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ stehen vier regionale Koordinierungsstellen als Dienstleister und Berater zur Verfügung, um die strukturellen Voraussetzungen zu schaffen und konkrete Projekte anzustoßen.

Die Ansiedlung der Koordinierungsstellen bei den Verkehrsverbänden bzw. -gesellschaften schafft die nötigen Synergieeffekte um ressourcenschonend agieren zu können. Die vier Koordinierungsstellen und ihre Zuständigkeit in den Regionen sind:

- Koordinierungsstelle Rheinland: beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (gleichzeitig Geschäftsstelle des Zukunftsnetzes) – für den Regierungsbezirk Köln und die Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein,
- Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr: beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr – für den Regierungsbezirk Düsseldorf und die Städte Bottrop, Gelsenkirchen, Herne, Bochum, Dortmund, Hagen sowie den Kreis Recklinghausen und den Ennepe-Ruhr-Kreis,
- Koordinierungsstelle Westfalen: bei der Westfälischen Verkehrsgesellschaft und der Westfälischen Provinzial Versicherung – für die Regierungsbezirke Münster und Arnsberg (ohne Gebietskörperschaften, die im Bereich des VRR liegen bzw. vom VRS betreut werden),
- Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe: beim Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter – für den Regierungsbezirk Detmold.



Aktiv erfahren die Koordinierungsstellen durch weitere Träger neben den Verkehrsverbänden bzw. -gesellschaften Unterstützung, so beispielsweise durch die Provinzial in Münster. Zusätzliche aktive Mitarbeit leistet ebenfalls die Unfallkasse NRW.

Angebote des Netzwerks

Die Mitgliedschaft steht den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen offen. Mitgliedsbeiträge werden nicht erhoben. Kommunen, welche die Mobilität zum Zukunftsfaktor ihrer Entwicklung machen wollen, erhalten beim „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ Unterstützung auf dem Weg zu einer erfolgreichen Umsetzung. Sie können mit Hilfe des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Netzwerkarbeit ihr Wissen austauschen, Projekte vernetzen und das kommunale Mobilitätsmanagement gemeinsam vorantreiben.

Kommunen, die sich für eine Mitgliedschaft im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ qualifizieren, profitieren auf vielfältige Weise: Sie erhalten Informationen über Best-Practice-Beispiele und durch den interdisziplinären Austausch zwischen Kommunen, Land, Hochschulen und Fachleuten wird ein kontinuierlicher Wissenstransfer gewährleistet. Die Mitarbeitenden werden durch Fachgruppen, Fachtagungen und Workshops kostenlos weitergebildet. Zudem liefert das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ immer wieder neue Anregungen für konkrete lokale oder auch kommunenübergreifende Maßnahmen, mit denen die Partnerorganisationen vor Ort sinnvoll unterstützt werden können.



Zwei Infolyer des Netzwerks



Einbindung eines Mobilitätsmanagers

Kommunale Beteiligung am Netzwerk

Die Mitgliedschaft im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ ist an Bedingungen geknüpft, welche herausstellen sollen, dass die Mitgliedskommune bestimmte Qualitäten im Bereich des kommunalen Mobilitätsmanagement verfolgt. Die Angebote der Koordinierungsstellen stehen überwiegend nur den Mitgliedskommunen zur Verfügung. Folgende Voraussetzungen müssen Gemeinden, Städte und Kreise erfüllen, um Mitglied zu werden:

- Vorstellung des Ansatzes des kommunalen Mobilitätsmanagements durch Vertreter der Koordinierungsstelle auf Leitungsebene der Kommune (Verwaltungsvorstand),
- Benennung einer verantwortlichen Ansprechperson (Aufgaben sind ggf. in einer Dienstanweisung zu regeln),
- Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung durch den Oberbürgermeister, Bürgermeister bzw. Landrat, in der folgende Vereinbarungen getroffen werden:
- Teilnahme und Beteiligung am Erfahrungs- und Informationsaustausch mit den anderen kommunalen Gebietskörperschaften des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“,
- Durchführung eines verwaltungsinternen Workshops zum Thema „Nachhaltige Mobilitätsentwicklung“ unter Beteiligung der zuständigen Fachbereiche in Kooperation mit der Koordinierungsstelle,
- Einrichtung eines verwaltungsinternen, fachbereichsübergreifenden Arbeitskreises bzw. Aufnahme des Themas „Nachhaltige Mobilitätsentwicklung“ in bestehende Arbeitskreise und
- Umsetzung zielgruppenspezifischer Mobilitätsmanagement- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Für die erfolgreiche Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements braucht es eine zentrale Gesamtkoordination, die Prozesse anstößt, zwischen den Fachbereichen vermittelt und bei gemeinsamen Projekten die Teilschritte abstimmt (Mobilitätsmanager/in). Dabei bleibt die Federführung unverändert bei den beteiligten Fachbereichen. Die für das Mobilitätsmanagement verantwortliche Person übernimmt v.a. als Informationsknoten die fachbereichsübergreifende Kommunikation:

- Koordinierung verwaltungsinterner Prozesse
- Organisation der internen und externen Projektkommunikation
- Ideensammlung und Initiierung von Mobilitätsmanagementvorhaben.

Perspektiven des kommunalen Mobilitätsmanagements

Mit einer verkehrsmittelübergreifenden Vernetzung aufeinander abgestimmter Mobilitätsangebote können Verhaltensänderungen angestoßen, Autoverkehre vermieden und Belastungen verringert werden. Lösungen, mit denen sich Bus und Bahn, Fahrrad, Wege zu Fuß, CarSharing und Fahrgemeinschaften kombinieren lassen, sparen Platz, sind schonender für die Umwelt und kostengünstiger für Kommune und Nutzer. Kommunales Mobilitätsmanagement bereitet die Grundlage für diese neuen Angebote. Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ unterstützt Kommunen, neue Wege zu lebenswerten Städten und für eine gesicherte Mobilität im ländlichen Raum zu eröffnen.

Ein Gastbeitrag von Michael Zyweck [Controller IHK, Leiter der Fachgruppe Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit bei der VRR AöR sowie Leiter der Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“]

Natur erleben - mit Bus und Bahn

Erfahrungen zweier unterschiedlicher Projekte

In einer sich wandelnden Gesellschaft verändern sich die Mobilitätsbedürfnisse. Anforderungen des demografischen Wandels an den Alltagsverkehr werden auch im anteilig wachsenden Freizeitverkehr immer wichtiger. Und mit steigendem Umweltbewusstsein gewinnt eine CO₂-arme Mobilität an Bedeutung. Der öffentliche Personennahverkehr bildet dabei das Rückgrat eines integrierten, nachhaltigen Mobilitätsangebots, welches neben Radverkehr und Elektromobilität auch Themen wie Angebotsvernetzung und Organisationsstrukturen umfassen muss. Vor diesem Hintergrund wurden dieses Jahr in gleich zwei Projekten der Planersocietät Mobilitätskonzepte im Freizeit- und Tourismusverkehr entwickelt, welche die Bedürfnisse der Besucher aufgreifen und negative Auswirkungen auf die Umwelt verringern sollen.

Mobilitätsstudie Nationalpark Hunsrück-Hochwald

Im Frühjahr 2015 wurde der Nationalpark Hunsrück-Hochwald eröffnet. Er erstreckt sich über Rheinland-Pfalz sowie das Saarland und liegt mit Ausnahme der Stadt Idar-Oberstein vollständig im ländlichen Raum, wo der öffentliche Personennahverkehr stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist. Die Verbesserung des Busangebots im Freizeitverkehr war Schwerpunkt der Mobilitätsstudie. Im Nationalparkgebiet bestehen nur wenige regelmäßige Angebote (wie z. B. die Nahetalbahn, eine Regionalbuslinie im saarländischen Teil und der Stadtverkehr in Idar-Oberstein), die an Wochenenden und in den Ferien, den Besuchern eine umweltfreundliche Mobilität vor Ort ermöglichen. Die Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr



Hunsrück-Hochwald - Deutschlands jüngster Nationalpark

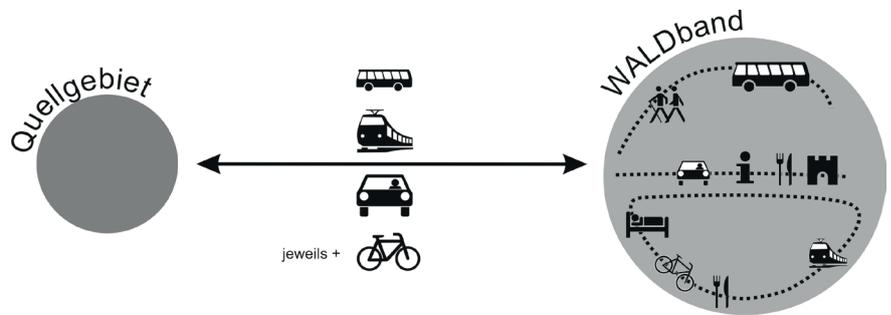
kehr waren auch mit dem Ziel verbunden, Verbesserungen für die Bevölkerung in der Region zu erreichen. Die Bestandsanalyse veranschaulicht die Verteilung der relevanten touristischen Ziele in der Nationalparkregion. Neben Idar-Oberstein und den drei Nationalparktoren sind dies v.a. viele kleinere Ziele, was

eine attraktive Erschließung durch Buslinien erschwert. Mit der Bestimmung von wichtigen Ankerpunkten des neuen Nationalparks, den wichtigsten Verknüpfungen zum Schienenverkehr und Standorten mit großen Übernachtungskapazitäten (v.a. Ferienparks) wurde zunächst ein Achsenkonzept entwickelt. Hieraus wurden – in Abstimmung mit weiteren Planungen, wie dem ÖPNV-Konzept für Rheinland-Pfalz Nord – unterschiedliche Varianten zur Abstimmung abgeleitet. Das Konzept umfasste zudem begleitende Maßnahmen, um neue Nationalparkbuslinien bei den Besuchern als Bestandteil eines ansprechenden und umweltschonenden Mobilitätsangebots zu verankern. Hier sieht die Studie als zentrales Element den HunsrückPass vor, welcher die Nutzung der öffentlichen Mobilitätsangebote vor Ort erleichtern und zudem mit ermäßigtem Eintritt bei Attraktionen in der Nationalparkregion kombiniert werden soll. Auch der Fahrradverkehr wird im Konzept als eigenständiges Angebot erfasst, welches angesichts der topografischen Bedingungen mit dem ÖPNV kombiniert werden sollte. Dazu wurde die Vereinheitlichung der bestehenden Fahrradbuslinien bei Betriebszeiten und



Achsenkonzept als Grundlage für die Nationalparklinien und zur Abstimmung mit weiteren ÖPNV-Planungen

Organisation vorgesehen. Das Buslinienkonzept der Mobilitätsstudie bietet aber auch Vorteile für die Bevölkerung der Nationalparkregion. Hierzu gehört u.a. eine direkte Verbindung vom Zentrum Idar-Oberstein in die nordwestlichen Kommunen der Region sowie neue Bedienungsangebote in mehreren Kommunen am Wochenende.



Schemazeichnung Mobilität im WALDband

Regionale 2016 – WALDband: Machbarkeitsstudie für ein touristisches Mobilitätskonzept

Das Projekt *WALDband* stellt im Rahmen der Regionale 2016 *ZukunftsLAND* die zukunftsfähige Entwicklung des Landschaftsraumes im Übergang der Metropole Ruhr zum Münsterland in den Mittelpunkt. Dieser Raum (größere Städte dort sind u.a. Wesel, Hünxe, Dorsten, Marl und Haltern am See) verfügt über die größten zusammenhängenden Waldflächen im Regionale-Gebiet und stellt einen besonderen Wert und ein besonderes Potential für die regionaltouristische Entwicklung dar. Ziel der Machbarkeitsstudie war es, die Grundlagen zur Erstellung eines touristischen Mobilitätskonzeptes für das *WALDband* im Rahmen der Regionale 2016 darzustellen und diese für den Auswahlprozess der Regionale 2016 weiter zu qualifizieren.

Die Machbarkeitsstudie basierte auf der Idee einer autoarmen und klimafreundlichen Erschließung des *WALDbands* für

Anwohner und Besucher. Die Anbindung von Ruhrgebiet, Münsterland und den Niederlanden soll v.a. durch Stärkung des Umweltverbunds optimiert werden. Darüber hinaus soll eine individuelle, barrierefreie und erlebnisorientierte Mobilität mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Geschwindigkeiten (z.B. Wandern, Reiten, Fahrrad- und Kanufahren, aber auch Busverkehr) innerhalb des *WALDbands* gewährleistet werden. Über zentrale An- und Willkommensorte als Einstiegsunkte in das *WALDband* sollen die Besucher mit Informationen und Mobilitätsangeboten versorgt werden. Außerdem soll mit Hilfe von Elementen der Besucherlenkung sowie zentralen und dezentralen Umsteigestellen die Verknüpfung von Verkehrsmitteln im Sinne einer klimafreundlichen und erlebnisreichen Mobilitätskette ermöglicht werden. Neben der Analyse der bestehenden Mobilitätsangebote zum und im *WALDband* wurden Handlungsfelder für ein zukünftiges Mobilitätskonzept entwickelt.

Dabei wurden erste potenzielle Standorte für die An- und Willkommensorte aufgrund des bestehenden Mobilitätsangebots definiert (gute ÖV-Anbindung war hierbei ein zentrales Merkmal) sowie Projektideen für das Aktionsjahr 2016 und darüber hinaus abgeleitet. Ergänzend wurden Good-Practice-Beispiele herangezogen (z.B. die „Gästekarte KONUS“ im Schwarzwald zur ÖV-Nutzung und Eintrittermäßigung bei touristischen Angeboten oder aber das Projekt „Chiemgauer Rückenwind“, ein Verleihsystem für Fahrräder und Pedelecs).

Zum Projekt WALDband wurde im Rahmen der Regionale 2016 bislang ein Projektdossier erarbeitet, das dem Lenkungsausschuss im Dezember 2015 vorgelegt wird. Erfolgt die beabsichtigte Aufnahme soll das Projekt in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Ansprechpartner/in: Patrick Hoenninger und Pia Lesch

ÖV-Potenzialermittlung anhand von Mobilitätserhebungen

Innovativer Ansatz des Nahverkehrsplans im Ennepe-Ruhr-Kreis

Die klassische Nahverkehrsplanung erfolgt v.a. auf Grundlage von Erschließungs- und (soweit vorhanden) Nachfrageanalysen der Buslinien. Es wird eine ausreichende Bedienung festgelegt, welche weitgehend das zukünftige Leistungsangebot im Nahverkehr bestimmt. Die Diskussionen werden meist mit dem Schwerpunkt zur Senkung der gemeinwirtschaftlichen Finanzierung durch die öffentliche Hand

geprägt. In diesem Kontext wird häufig die Ausdünnung des ÖPNV-Angebotes thematisiert, während nur selten eine Auseinandersetzung mit Gründen für die schlechte Nutzung des Bus- und Bahnangebotes sowie der Möglichkeit einer Umverteilung von ÖPNV-Leistungen erfolgt. Nicht selten entsteht hierdurch eine Abwärtsspirale mit gegenseitigen Wechselwirkungen zwischen Rückgang der Fahrgastnachfrage und daraus re-

sultierender Erhöhung des öffentlichen Finanzierungsbedarfs, der wiederum zu erneuten Leistungskürzungen führt.

Bei dieser herkömmlichen Vorgehensweise wird meist außer Acht gelassen, dass durch Siedlungsentwicklung und (trotz) demografischen Wandel auch neue Potenziale für Angebotsausweitungen entstehen können. Diese sollten vor allem durch die sinnvolle Umverteilung

des Leistungsangebotes und ohne Mehrkosten ausgeschöpft werden.

Leistungsoptimierung durch Steigerung der Fahrgastzahlen

Hier setzt die folgende Vorgehensweise an: Das bestehende Angebot wird unter der Prämisse einer Leistungsoptimierung überprüft. Hierunter ist vor allem die gegenwärtige Potenzialauschöpfung unter Berücksichtigung des Finanzierungsbedarfs zu verstehen. Ziel ist es, ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Netz zu schaffen und dabei den öffentlichen Finanzierungsbedarf v.a. durch die Steigerung von Fahrgastzahlen zu optimieren. Dieses Verfahren wird in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Ennepe-Ruhr-Kreis angewendet, für den Anfang 2015 die Planersocietät gemeinsam mit dem Büro StadtVerkehr beauftragt wurde. Als Datengrundlage für die Potenzialermittlung diente die Mobilitätsenerhebung 2014 des Ennepe-Ruhr-Kreises, welche ebenfalls von der Planersocietät durchgeführt wurde. Sie zeigt das Mobilitätsverhalten im Ennepe-Ruhr-Kreis u.a. durch stadtbezogene Modal-Split-Werte, die Verkehrsmittelwahl nach

Nutzungszwecken sowie regionale Verkehrsverflechtungen. Hierbei stehen einwohnerbezogene Daten für alle Wege innerhalb und außerhalb des Kreises zur Verfügung.

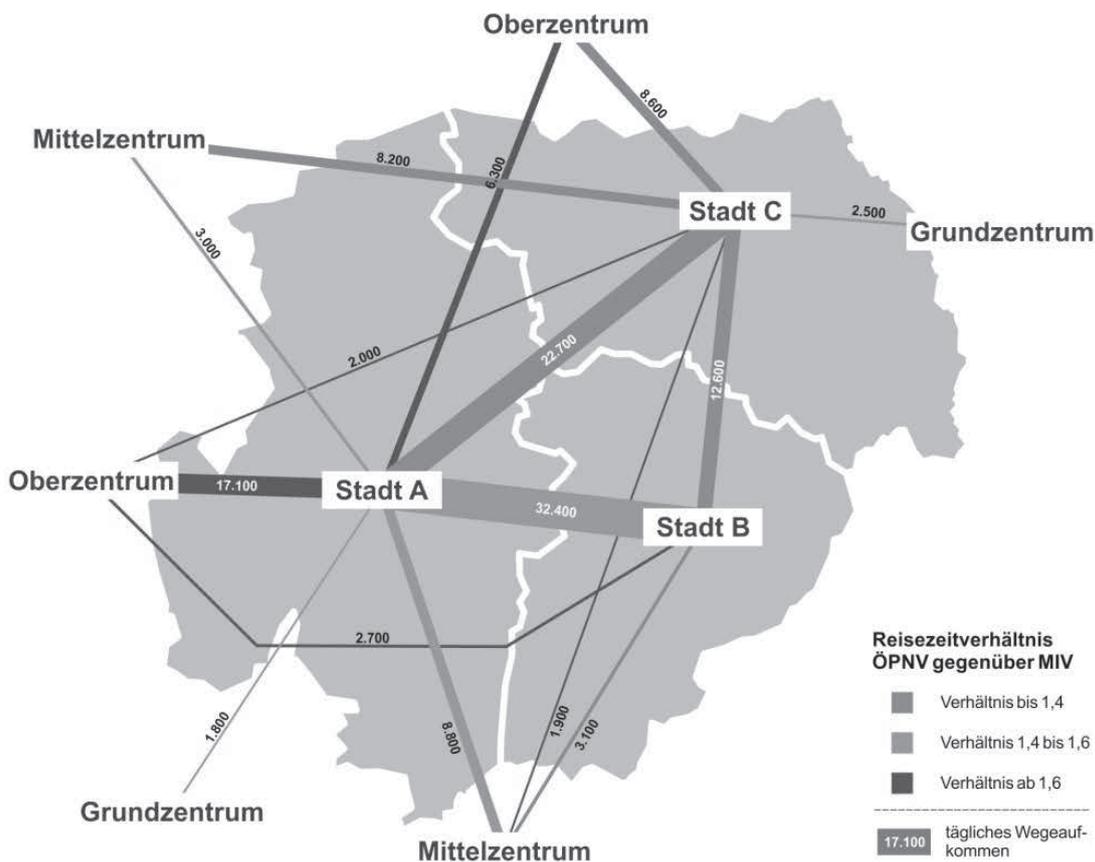
Gegenüberstellung von Nachfrageachsen und Angebot

Die Daten werden achsenbezogen mit Nachfragedaten und Qualitätskriterien des ÖPNV verschnitten (u.a. Reisezeit gegenüber dem Auto und/oder Tarifen). Hierdurch werden Relationen mit hohem Wegeaufkommen und nur geringer ÖPNV-Nutzung sichtbar. Andererseits zeigen sich Relationen, auf denen ein umfangreiches ÖPNV-Angebot besteht, obwohl sich die dort verlaufenden Verkehrsströme räumlich und zeitlich mit klassischen Angebotsformen des ÖPNV kaum bündeln lassen. Die Verschneidungen ermöglichen somit die Ermittlung von Kürzungs- und Ausweitungspotenzialen des Leistungsangebotes, die über eine reine Betrachtung der gegenwärtigen ÖPNV-Nachfrage hinausgehen. Zudem wird somit eine transparente Argumentationsgrundlage für die Umverteilung des Leistungsangebotes geschaffen.

Aus diesen Ergebnissen werden achsenbezogene Qualitätsstandards für Bedienungszeiten, Bedienungshäufigkeit, Reisezeiten und Umstiege abgeleitet, um die vorhandenen Fahrgastpotenziale auszuschöpfen. Hieraus folgt einerseits eine mögliche Leistungsausweitung auf potenzialstarken Achsen, während im Sinne einer integrierten Planung auf potenzialschwachen Relationen auch bedarfsgesteuerte ÖPNV- und alternative Mobilitätsangebote geprüft werden, um die Grundversorgung für die Bevölkerung sicherzustellen. Diese können häufig kostengünstiger agieren und gleichzeitig den Ansprüchen der darauf angewiesenen Menschen besser gerecht werden als konventionelle Formen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Diese Methodik lässt sich um weitere statistische Daten (z.B. Pendlerverflechtungen) ergänzen.

Eine Verknüpfung zwischen Nahverkehrsplanung und Mobilitätsenerhebung bietet einige Synergieeffekte, da im Rahmen der Mobilitätsenerhebung bereits aussagekräftige Daten zur Nahverkehrsplanung ermittelt werden können.

Ansprechpartner: Julian Scheer



Schematische Darstellung von Reisezeitverhältnis und Wegeaufkommen

Über Infrastruktur reden ...

Instandhaltung von Bahn- und Businfrastruktur als langfristige Aufgabe

Damit Deutschland vorne bleibt! – so lautet der Slogan einer durch Verbände und Unternehmen breit angelegten Initiative für ein neues Bewusstsein um den Stellenwert zukunftsfähiger Infrastruktur. Sie umfasst alle Verkehrsmittel und zielt somit auch auf Busse und Bahnen städtischer Verkehrsunternehmen ab. Zukunftsfähige Infrastruktur ist dabei v. a. eine Frage von regelmäßiger Instandhaltung und umfassender Kommunikation.

War früher im Zuge des Infrastrukturaus- und -neubaus die Bedeutung der Instandhaltung weniger wichtig, so ist sie heute – mit Blick auf den vorhandenen Bestand sowie die finanziellen Möglichkeiten vieler Kommunen – umso dringender. Dabei geht es nicht nur um den Umgang mit Bestandsanlagen, sondern auch darum, die Abstimmung bei neuen Bauvorhaben zu suchen. Für den ÖPNV ist Instandhaltung ein wichtiges Thema, da die Qualität von Bahnhöfen, Bushaltestellen und Fahrzeugen eng mit der Wahrnehmung des Verkehrsmittels in der Öffentlichkeit verbunden ist. Unattraktive Infrastruktur stellt eines der häufigsten Nutzungshemmnisse dar. Denn Fahrgäste betreten und verlassen das System ÖPNV immer über ortsfeste Anlagen. Während der Wartezeit bis zur nächsten Abfahrt wirkt die Umgebung auf den Fahrgast. Positive, aber v. a. negative Eindrücke prägen sich ein. Eine Situation vor Ort überträgt sich meist auf die Wahrnehmung des gesamten Bahn- und Busangebots. Es stellt sich also die berechnete Frage, wie Infrastruktur (als öffentliche Visitenkarte) attraktiv erhalten werden kann.



Gutes Qualitätsmanagement hinterlässt Spuren [Foto: Reinhard Schulte/Stadtwerke Münster]



Beispiel für unattraktive Infrastruktur aufgrund von Vandalismus

Aufwertung des öffentlichen Straßenraums

Bahn- und Busangebote sind fester Bestandteil des öffentlichen Raums. Bahnhöfe und Haltestellen erfüllen somit mit ihren Gestaltungsaspekten und in ihrem baulichen Zustand eine wichtige Funktion im Rahmen der Stadtgestaltung. Dies wird z.B. anschaulich durch zahlreiche unlängst wiedereingeführte Straßenbahnlinien in Frankreich bewiesen, wo durch die Ausgestaltung der neuen Haltestellen auch eine Aufwertung des Straßenraums über die gesamte Breite erreicht wurde. Das Instandhaltungsmanagement im öffentlichen Personennahverkehr erfüllt somit unter anderem die gleichen Aufgaben wie beispielsweise die Grünflächenpflege oder die Straßenreinigung. Während dort allerdings die zuständigen Ansprechpartner und Eigentümer klar benannt sind, können sich im öffentlichen Personennahverkehr schnell komplexe Akteurskonstellationen ergeben: so kann z.B. schon bei einfachen Bushaltestellen der Mast dem Verkehrsunternehmen, der Gehweg der Stadt und das Wartehäuschen einer Werbegemeinschaft gehören. Häufig fehlt für solche Fälle ein geeignetes und entsprechend koordiniertes Qualitätsmanagementsystem.

Kommunikations- und Qualitätsmanagement

Die Frage nach Art und Umfang des Instandhaltungsmanagements muss auf organisatorischer Ebene beginnen. Geeignet sind z.B. regelmäßige Arbeitstreffen zwischen den Akteuren. Dabei ist das Vorhandensein einer zentralen Person wichtig. Analog eines *Quartiershausmeisters* sollte diese Person die Funktion des ÖPNV-Kümmers einnehmen. Sie kennt sich vor Ort aus, weiß die richtigen Ansprechpartner und hält Datensätze wie z.B. Haltestellenkataster und Kontaktlisten auf dem aktuellen Stand. Als Mittelpunkt einer regelmäßigen Arbeitsgemeinschaft zum ÖPNV ist diese Person zugleich auch Berater für andere Fachabteilungen wie z.B. der Stadtentwicklung und dem Tiefbauamt.

Abstimmung und konstruktives Zusammenspiel aller beteiligten Akteure ist immens wichtig für ein erfolgreiches Instandhaltungsmanagement. Das gilt besonders für den öffentlichen Personennahverkehr, denn das Ergebnis schlechter Koordination und mangelnder Instandhaltung vermittelt ebenfalls eine Botschaft – aber die Falsche.

Ansprechpartner: Rolf Alexander

Mobilstationen

Mehr als nur intermodale Schnittstellen

Bereits seit vielen Jahren werden vor allem Bahnhöfe durch Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen zu intermodalen Schnittstellen ausgebaut. Die Haushaltsbefragungen der Planersocietät belegen zwar den Stellenwert eines intermodalen Mobilitätsverhaltens, oft fehlt es jedoch an geeigneten Schnittstellen für eine intensive Nutzung. Obwohl vielerorts mit Carsharing-Angeboten, Fahrradverleihsystemen sowie Bike & Ride und Park & Ride-Anlagen gute Voraussetzungen bestehen, werden Verknüpfungen zwischen diesen kaum hergestellt und Informationen häufig nicht übergreifend bereitgestellt. Hier setzt das Konzept der Mobilstationen an, führt verschiedene Verkehrsangebote an einem Ort zusammen und kann sogar noch mehr bieten ...

Neben der räumlichen Bündelung der genannten Angebote bieten Mobilstationen zusätzliche Informations- und Serviceleistungen, welche die Nutzung der Mobilitätsangebote vereinfachen, Zugriff auf weitere Serviceeinrichtungen zur Verfügung stellen sowie Alltagsaufgaben an der Station zentralisieren und so einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten können. Hierzu gehören z. B. Packstationen oder Schließfächer.

Marketing und Kommunikation sowie eine ansprechende Gestaltung nehmen bei Mobilstationen einen hohen Stellenwert ein. Hierdurch erzeugen Mobilstationen die notwendige Aufmerksamkeit und sollen zur Nutzung der Angebote einladen. Je nach Standort können sich Mobilstationen dadurch zu attraktiven Treffpunkten im Quartier entwickeln und eine hohe Akzeptanz für umweltfreundliche Mobilität auch aus Nutzersicht schaffen.

Die Planersocietät hat mit dem Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen für das *Zukunftsnetz Mobilität NRW* (ehem. *Landesnetzwerk Verkehrssicherheit NRW*) eine Planungsgrundlage für interessierte Kommunen, Verkehrsunternehmen oder sonstige interessierte Akteure geschaffen. Das Handbuch gibt – auf Grundlage des oben dargestellten Verständnisses – praxisbezogene Hinweise zur Konzeption. Dies umfasst sowohl strategische Hinweise – wie z. B. den Nutzen für verschiedene Akteursgruppen – als auch konkrete Planungshinweise – wie einen Katalog mit möglichen Ausstattungselementen oder eine Checkliste mit Umsetzungsschritten.

Ansprechpartner: Dennis Stocksmeier



Handbuch Mobilstationen NRW

Das Handbuch kann kostenfrei auf der Internetseite „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ heruntergeladen werden:

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/infothek/publikationen

Über den Dächern der Stadt ...

Gedanken zur Einsatzmöglichkeit von Luftseilbahnen in Deutschland

Eigentlich gibt es sie ja schon lange, aber in der verkehrspolitischen Diskussion in Deutschland kam sie erst mit Eröffnung der Bundesgartenschau in Koblenz 2011 so richtig an: die Luftseilbahn.

Seilbahnen als Teil des ÖPNV?

Schaut man nach Südamerika, stellt man fest, dass sich diese Technologie dort längst bewährt und etabliert hat. So soll z. B. in der bolivianischen Stadt La Paz (760.000 Einwohner) bis 2019 ein durchgängiges, 20 km langes Seilbahnnetz entstehen. In europäischen Städ-

ten findet man dieses System hingegen nur mit der Lupe. Neben der Seilbahn in Koblenz gehört die Anlage in den Londoner Docklands noch zu den bekannteren Luftseilbahnen in der „alten Welt“. In einigen deutschen Städten, wie z. B. Wuppertal, werden jedoch unterschiedlich fortgeschrittene Diskussionen geführt.

Barrierefrei & klimafreundlich

Der ideale Einsatzbereich von Seilbahnen ist vergleichbar mit den Anlagen in touristischen Bergregionen. Schwerpunkt sind punktuelle Verbindungen mit

keinen bzw. wenigen Zwischenstationen entlang von Berghängen und über Täler und Flüsse. In Südamerika sind sie zudem schnelle Zu- und Abbringer zur Metro. Seilbahnen punkten außerdem durch einen geringen CO₂-Ausstoß und einen barrierearmen Ein- bzw. Ausstieg und würden somit bestens zu deutschen Mobilitätsthemen wie Barrierefreiheit und Elektromobilität passen. Zudem können sie touristisch vermarktet werden bzw. stellen selbst häufig eine touristische Attraktion dar, die sich auch positiv auf die Stadt- und Tourismusentwicklung auswirken kann.

Luftseilbahnen weisen aber nicht nur Vorteile auf: wie bereits beim Transrapid stellt sich die Frage, wie gut die neue Technologie in ein bestehendes Verkehrssystem eingebunden werden kann. Davon unabhängig ist die Luftseilbahn ein Angebot zur Verbindung von zwei Punkten, was die Anlagen in Koblenz oder London zeigen. Sie profitieren hauptsächlich von der Zeitersparnis, welche bei der dortigen Topographie nur eine Seilbahn kostengünstig bieten kann. Sind Seilbahnen erst in Betrieb ist es von Vorteil, diese als Teil des ÖPNV in die bestehenden Fahrplanmedien zu integrieren. Mögliche Vor- oder Nachteile einer tariflichen Integration müssten im jeweiligen Einzelfall geprüft werden.



Hochseilbahn am Deutschen Eck, Koblenz

Rechtliche Hürden in Europa

Die Zukunft der Luftseilbahn wird besonders von der rechtlichen Lage und dem Auffinden konfliktfreier Streckenführungen abhängen. Der größte Vorteil der Luftseilbahn ist vielleicht auch ihr größter Nachteil: die Streckenführung durch die Luft. Sie kann nicht nur für private Grundstücke, sondern auch für das Landschaftsbild einen Eingriff darstellen, wie es z. B. in Koblenz im Zuge des UNESCO-Welterbetitels stark diskutiert wurde. Im Gegensatz dazu sind die Luftseilbahnen Südamerikas vor allem ein ÖPNV-An-

gebot für die ärmere Bevölkerung. Die Führung über deren (oft illegal erbaute) Wohngebiete unterliegt dort meist keinen (strengen) Auflagen und Rechten der Einwohner.

Es bleibt grundsätzlich festzuhalten, dass die Luftseilbahnen auch in Deutschland – am besten gut eingebunden in das örtliche Nahverkehrsnetz – eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr sein können. In Deutschland bestehen schwierige – aber nicht unüberwindbare – Hürden, eine konflikt-

freie und trotzdem zielführende Trasse zu finden. Hier sind die Potenziale oder die Machbarkeit sowie die spezifischen Vorteile jeweils im Einzelfall zu prüfen. Dies erfordert auch den Mut der Planer sowie eine breite Akzeptanz der Bevölkerung sowie der Politik. Bis dahin bleibt die Luftseilbahn wohl vor allem ein Verkehrsmittel südamerikanischer Städte. Allerdings will sie auch in Koblenz inzwischen niemand mehr missen!

Ansprechpartner: Manuel Weiß

Fahrräder auf der Überholspur

Immer mehr Städte und Regionen planen Radschnellverbindungen

Die Städte und Regionen München, Berlin, Nürnberg und Köln haben eines gemeinsam: sie alle wollen neue Radschnellverbindungen einrichten. Im Ruhrgebiet wurde bereits ein erstes Stück des Radschnellwegs fertiggestellt. Und Göttingen hatte als erste Stadt in Deutschland einen solchen – sogar elektrisch.

In den vergangenen Jahren gewann die Thematik der Radschnellwege und -verbindungen in Deutschland stark an Bedeutung. Im gesamten Land wird inzwischen an der Umsetzung solcher Premium-Radwege gearbeitet. Im Großraum München wurden sechs Korridore für eine vertiefende Machbarkeitsstudie ermittelt, in Berlin nehmen die Pläne eines Radschnellweges auf der stillgelegten Stammbahntrasse nach Potsdam immer mehr Gestalt an, für den Radschnellweg zwischen Köln und Frechen

wird aktuell eine Machbarkeitsstudie erarbeitet und im Ruhrgebiet wurde der zweite Teilabschnitt und damit schon rd. 10% (etwa 10 km) der Gesamtlänge des Radschnellwegs RS₁ eröffnet.

Auch die Planersocietät ist in einer Vielzahl von Projekten zu Radschnellverbindungen eingebunden. Aktuell wird in Arbeitsgemeinschaft mit den Planungsbüros VIA e.G. aus Köln und DTP aus Essen, eine Machbarkeitsstudie für ein Radschnellverbindungsnetz im Raum Nürn-

berg gestartet. Und im vergangenen Jahr konnte die ARGE Planersocietät/VIA erfolgreich die Machbarkeitsstudie für den 30 km langen Radschnellweg zwischen Frankfurt und Darmstadt abschließen.

Radschnellverbindung Nürnberg

Im Gegensatz zu den bisherigen Radschnellwegprojekten soll es im Raum Nürnberg um ein Netz von Schnellverbindungen gehen, welches sowohl die Großstädte Nürnberg, Erlangen und

Fürth, als auch Mittelstädte wie Herzogenaurach und Schwabach verbindet. Um die unterschiedlichen Potenziale zu berücksichtigen und alle Kommunen von Beginn des Projektes an mitnehmen zu können, wird ein Ansatz von abgestuften Qualitätsstandards verfolgt. Diese werden in Anlehnung an die Netzkategorien einschlägiger Regelwerke entwickelt. Auch die empfohlenen Standards für Radschnellverbindungen der FGSV werden dabei integriert.

Insgesamt werden 20 Korridore auf ihre Potenziale (z. B. Pendler, Einwohner, Ergänzung zum ÖV etc.) hin untersucht. In einem politischen Entscheidungsprozess werden dann sechs Trassen für die nächste Stufe der Machbarkeitsstudie ausgewählt. Diese werden in einem engen Abstimmungsprozess mit den Kommunen weiterentwickelt – in Form von detaillierten Trassenführungen, Maßnahmen-

In 20 Min. von Mülheim bis Essen – mit dem Rad!

Am 27. November 2015 wurde der zweite, etwa 6 km lange Teilabschnitt des Radschnellwegs Ruhr (RS1) offiziell eröffnet – ein erster Abschnitt in Essen bestand bereits vorher. Innerhalb von nur 20 Minuten können Radfahrer jetzt komfortabel und sicher von einem ins andere Stadtzentrum fahren. Mit dem Auto braucht man für die Strecke mindestens genauso lang.



Der neu eröffnete Abschnitt des RS1 zwischen Mülheim und Essen

plänen, Kostenschätzungen sowie mit Beurteilungen des volkswirtschaftlichen Nutzens der Verbindung.

Die Planersocietät freut sich bereits auf weitere, abwechslungsreiche Projekte zum Thema Radschnellverbindungen.

Denn in jedem Projekt treten neue, reizvolle Herausforderungen auf, für die wir jeweils individuell die besten Lösungen herausstellen und entwickeln.

Ansprechpartner: Gernot Steinberg

Nachhaltig zur Arbeit

Klimaschutzkonzepte für Gewerbegebiete

Das Ziel der Bundesregierung, den CO₂-Ausstoß in Deutschland bis 2020 um 40% und bis 2050 um 80% bis 95% gegenüber 1990 zu senken, ist in Gefahr. Weitere Aktivitäten und v. a. auch Einsparungen im Bereich Verkehr sind hierfür notwendig! Etwa die Hälfte des CO₂-Ausstoßes entstehen in den Wegzwecken Arbeit und geschäftliche Tätigkeiten sowie im Ausbildungsverkehr. Teilklimaschutzkonzepte für Gewerbegebiete sollen erste Ansätze zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes liefern.

Mobilität und Erreichbarkeit ist ein essenzieller Standortfaktor für Gewerbegebiete. Ohne Mobilität funktionieren viele Vorgänge nicht. Und es ist möglich diese Mobilität kostensparend, energieeffizient und umweltfreundlich zu gestalten. Im Rahmen von bereits zwei

Teilklimaschutzkonzepten für Gewerbegebiete hat die Planersocietät einen Fundus an Maßnahmen zur nachhaltigen und klimaschonenden Weiterentwicklung der Mobilität entwickelt.

Potenzial Mitarbeiterwege

Mit Blick auf die nun anstehende Umsetzung war insbesondere die Mitnahme der Unternehmen im Erarbeitungsprozess ein besonderes Anliegen. Der wichtigste Ansatzpunkt für Maßnahmen wird in der Mobilität der Mitarbeiter gesehen. Anstrengungen, deren Pkw-Fahrten zu reduzieren – z. B. durch Förderung von Fahrgemeinschaften oder das Angebot eines Leihrads – sind meist erfolgsversprechend. Insbesondere der Aspekt der betrieblichen Gesundheitsvorsorge wurde als chancenreicher Ansatz- und Überzeugungspunkt zur Realisierung von Maßnahmen abge-

leitet. Doch auch im innerbetrieblichen Fuhrpark kann auf lange Sicht, beispielsweise durch Elektrofahrzeuge (auch Elektrofahrräder), eine kostensparende, energieeffiziente und umweltfreundliche Mobilität erreicht werden. Seitens der Infrastrukturentwicklung steht die Verbesserung der Erreichbarkeit der Betriebe insbesondere mit dem Rad und dem öffentlichen Verkehr im Mittelpunkt der entwickelten Maßnahmen.

Koordination und Motivation

Einen weiteren Ansatzpunkt für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmen stellt die Etablierung eines Gewerbebetriebsmanagements dar, welches die Koordination der Maßnahmen sowie die Information und Motivation der Betriebe langfristig übernimmt.

Ansprechpartner: Gernot Steinberg



Veranstaltung zum Mobilitätsmanagement im Rahmen eines Klimaschutzkonzeptes [Foto: Stadt Dortmund]

Auf geht's Baden-Württemberg

Fußverkehrs-Checks: 15 Kommunen, 2 Füße, 1 Idee

Im Frühjahr diesen Jahres wurde die Planersocietät vom Baden-Württemberger Ministerium für Verkehr und Infrastruktur damit beauftragt, in fünfzehn ausgewählten Kommunen sogenannte Fußverkehrs-Checks durchzuführen. Durch diesen im Bundesland bislang einmaligen Projektansatz sollen die dortige Politik und Öffentlichkeit für die Bedürfnisse der Fußgänger sensibilisiert sowie die Grundlagen für eine systematische Fußverkehrsförderung gelegt werden.

Das Landesministerium lud zunächst die baden-württembergischen Kommunen ein, sich als Durchführungsort für die Fußverkehrs-Checks zu bewerben. Und das Echo war groß: über 60 Städte und Gemeinden wollten diese Chance wahrnehmen und beim Projekt mitmachen. So fiel es der sechsköpfigen Fachjury aus Vertreterinnen und Vertretern des Städte- sowie Gemeindetags, der Universität Stuttgart, des Fachverbands FUSS e.V., der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur nicht leicht, eine Auswahl zu treffen. Grundlegend für die Entscheidung waren einerseits fachliche Kriterien, andererseits aber auch Aspekte wie Siedlungsgröße und -struktur sowie die Region, um eine entsprechende Vielfalt unter den ausgewählten Modellstädten zu gewährleisten.

15 Teilnehmer-Kommunen

Wegen des hohen Interesses erhöhte das Land die Zahl der Teilnehmerstädte von ursprünglich zehn auf fünfzehn Kommunen. Ausgewählt wurden schließlich: Bad Krozingen, Bretten, Crailsheim, Fellbach, Filderstadt, Göppingen, Hüfingen, Karlsruhe, Kehl, Königfeld, Mannheim, Ochsenhausen, Reutlingen, Schwetzingen und Stuttgart. Die Ausgangssituationen in den Kommunen sind verschieden, die Strukturen sehr unterschiedlich. Aber eins haben nahezu alle gemein: ein von Anfang an durchdachtes Fußverkehrssystem mit gut begehbaren Wegen für alle Fußgänger findet sich bisher kaum.

Hohe Bedeutung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Fußverkehrs-Checks setzten insbesondere auf ein stark partizipatives Verfahren, bei dem die Bürgerinnen und Bürger sowie die Politik und Verwaltung gemeinsam die Situation des Fußver-

kehrs im jeweiligen Ort bewerten. Kern des Prozesses waren zwei öffentliche Begehungen, die im Rahmen eines Auftakt-Workshops zunächst vorbereitet und in einer Abschlussveranstaltung reflektiert wurden. Die Idee dahinter ist, dass vor Ort mit einer gemischten Gruppe am besten die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse im Fußverkehr nachvollzogen und vermittelt werden können. Bei den Begehungen wurden daher auch in erster Linie die konkreten Probleme und Erfahrungen der Fußgänger, die diese Wege alltäglich mit verschiedensten Ansprüchen zurücklegen, aufgenommen und diskutiert. Methodisch lassen sich die Begehungen in drei verschiedene Typen unterscheiden: thematisch-, erfahrungs- und erhebungsorientiert.

Moderierte Begehungen

Die meisten Begehungen der Fußverkehrs-Checks waren jedoch thematisch orientiert. Dies bedeutet, dass es entlang der Begehungsrouten Stationen gab, an denen zunächst eine Einführung durch die Fachplaner der Planersocietät zu einem Thema erfolgte. Die Teilnehmenden ergänzten daraufhin Ihre eigenen Erfahrungen und Probleme. Lösungsansätze wurden sowohl von der Planersocietät als auch von den Teilnehmenden eingebracht und besprochen.

Aufgelockert wurden die Begehungen je nach Situation durch kleinere interaktive Erfahrungselemente, wie z. B. Brillen, welche Seheinschränkungen simulieren. Das Aufzeichnen von Gehwegnasen mit Kreide half besonders, sich die dadurch bedingten Sichtverbesserungen v.a. für Kinder vorzustellen. Durch die Teilnahme von Rollstuhl- und Rollator-Nutzenden kam der direkte Kontakt zwischen unterschiedlichen Teilnehmenden zu Stande und bewirkte eine gesteigerte Sensibilität in der Wahrnehmung der spezifischen Probleme der unterschiedlichen Gruppen.

In zwei Kommunen wurden außerdem speziell mit Schulkindern erhebungsorientierte Begehungen durchgeführt. Die Kinder maßen beispielsweise die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Autos, untersuchten die Gehwegbreiten oder die Wartezeit an den Ampeln auf ihrem Schulweg.

Vielfältige Fragestellungen

Die Hauptfragestellungen, die sich im Rahmen der Begehungen für die teilnehmenden Kommunen ergaben, sind die Anlage sicherer Querungsmöglichkeiten, die Herstellung von Barrierefreiheit und die attraktive Gestaltung von Wegeverbindungen. Diese Probleme



Begehung in Reutlingen

und Handlungsfelder tauchten in allen Kommunen auf, wurden jedoch zumeist in unterschiedlichen Kontexten diskutiert. In Hüfingen und Fellbach wurden zum Beispiel Lösungen v.a. in Hinblick auf die Wege von Kindern gesucht. In Filderstadt und Reutlingen ging es insbesondere um die Querungsmöglichkeiten an einer konkreten Bundesstraße, welche die Wohnviertel bzw. den Bahnhof von der Innenstadt abtrennt. In Schwetzingen drehte es sich um die Frage, wie denn Barrierefreiheit mit gestalterischem Anspruch vereint werden könne. Und in Stuttgart und Mannheim standen vorrangig gründerzeitliche Quartiere mit hoher Nutzungskonkurrenz und hohem Fußverkehrsanteil im Mittelpunkt.

Zwischenfazit

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Artikels waren alle Begehungen abgeschlossen, die Abschlussveranstaltungen und Diskussion möglicher Lösungssätze standen aber noch aus. Es ließ sich

trotzdem bereits aus den Ergebnissen der Begehungen das vorläufige Fazit ziehen, dass einerseits mit kurzfristigen und kostengünstigen Maßnahmen schon viel erreicht werden kann. In Karlsruhe-Durlach führte z.B. ein nach der ersten Begehung eingesetzter Poller zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit und verbesserte so die Sicherheit der Schulkinder. Andererseits zeigt sich deutlich, dass viele vielschichtige Probleme vorhanden sind, deren Lösung systematisch angegangen werden muss. Nur so lassen sich langfristig die Bedingungen für die Zufußgehenden verbessern.

Die ausgewählten Kommunen zeichnet bereits jetzt aus, dass sie es gewagt und sich auf den Weg gemacht haben, sich der aktiven Fußverkehrsförderung anzunehmen. Die hohe Motivation und das Interesse am Thema Fußverkehr waren und sind bei allen Beteiligten deutlich zu spüren. Wir hoffen, dass die Fußverkehrs-Checks nur einen ersten Anstoß für weitere Untersuchungen und Maß-



Kinder erproben „Gehwegnasen“

nahmen darstellen und den Belangen des Fußverkehrs – nicht nur in den beteiligten Kommunen, sondern im gesamten Bundesland – nachhaltig noch mehr Aufmerksamkeit zukommt. Wenn dies der Fall ist – und danach sieht es aus – werden schon bald spürbare Verbesserungen für die Zufußgehenden in Baden-Württemberg zu erwarten sein.

Ansprechpartner: Dr. Michael Frehn / Merja Spott

Eine Auswahl aktueller Projekte der Planersocietät

- **Verkehrsentwicklungsplan Koblenz:** gesamtstädtischer VEP inkl. Öffentlichkeitsbeteiligung; Auftraggeber: Stadt Koblenz
- **Verkehrskonzept Innenstadt Marsberg:** Erschließungskonzept für den Innenstadtbereich inkl. Gutachten zum Standortwechsel eines Discounters; Auftraggeber: Stadt Marsberg
- **Masterplan Verkehr Hagen-Wehringhausen:** mit Schwerpunkt Nahmobilität, im Programm Soziale Stadt; Auftraggeber: Stadt Hagen
- **Klimaschutzkonzept Kreis Rendsburg-Eckernförde:** Teilkonzept Mobilität für den Lebens- u. Wirtschaftsraum Rendsburg; Auftraggeber: Kreis Rendsburg-Eckernförde
- **Mobilitätskonzept LAGA Kamp-Lintfort:** Verkehrskonzept zur Bewerbung für die Landesgartenschau 2020; Auftraggeber: Stadt Kamp-Lintfort
- **Mobilitätsstationen im Kreis Unna:** Konzept zur Qualifizierung und Ausweitung intermodaler Verknüpfungspunkte, in ARGE mit Ingenieurbüro Helmert und Horschler Kommunikation; Auftraggeber: Kreis Unna
- **Mobilitätsenerhebungen im Kreis Borken und Warendorf:** Einwohnerbefragungen zum Verkehrsverhalten; Auftraggeber: Kreis Borken, Kreis Warendorf
- **Fußverkehrs-Check Baden-Württemberg:** landesweite Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs, Durchführung und fachliche Begleitung von Begehungen und Workshops in 15 Städten; Auftraggeber: Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
- **Radschnellverbindungen Nürnberg:** Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen zw. Nürnberg, Fürth, Erlangen, Herzogenaurach und den umgebenden Landkreisen, in ARGE mit VIA e.G. und DTP; Auftraggeber: Stadt Nürnberg
- **Tourismuskonzept Kassel:** Entwicklung eines integrierten Konzepts für die Stadt Kassel (Teilkonzept Verkehr), in ARGE mit Projekt M und EITW; Auftraggeber: Kassel Marketing
- **Nahverkehrsplan Ennepe-Ruhr-Kreis:** Nahverkehrsplanfortschreibung, in ARGE mit Büro StadtVerkehr; Auftraggeber: Ennepe-Ruhr-Kreis
- **Radverkehrskonzept Iserlohn:** Analyse und Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs; Auftraggeber: Stadt Iserlohn
- **Kleve Barrierefreie Innenstadt:** Konzeption zur barrierefreien Gestaltung der Innenstadt, inkl. Öffentlichkeitsbeteiligung; Auftraggeber: Stadt Kleve
- **Projekt WALDBand:** Machbarkeitsstudie eines touristischen Mobilitätskonzepts (REGIONALE-Projekt), in ARGE mit Projekt M; Auftraggeber: Regionalverband Ruhr (RVR)

VEP Bremen erhält SUMP-Award

Die Europäische Kommission hat am 23. März 2015 der Freien Hansestadt Bremen für ihren Verkehrsentwicklungsplan 2025 den SUMP-Award verliehen. Die EU zeichnet jedes Jahr den europaweit besten Plan für nachhaltige städtische Mobilität aus. Wir gratulieren herzlich dazu und freuen uns sehr darüber, durften wir doch den Verkehrsentwicklungsplan federführend in einem Gutachterteam in einem zweijährigen Prozess erarbeiten.

Die EU-Verkehrskommission schreibt seit 2012 jährlich den so genannten SUMP-Award aus, einen europäischen Preis für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung. Dieser Preis soll zum einen die Kommunen ermutigen, sich mit dem Thema der strategischen Verkehrsplanung zu beschäftigen. Zum anderen sollen damit herausragende planerische Leistungen und Verfahren anerkannt werden. In diesem Jahr (2015) konzentrierte sich der Preis auf Städte, die exzellentes Monitoring und Evaluation bei der Planung und Umsetzung ihrer Verkehrsentwicklungspläne gezeigt haben. Ein gutes Monitoring ist ein entscheidender Faktor für den langfristigen Erfolg der Planungsprozesse. Viele Städte hatten sich darum beworben. Die Freie

Hansestadt Bremen hat sich schließlich mit ihrem VEP 2025 durchgesetzt.

Analyse, Beteiligung, Monitoring

Die EU lobte am Bremer Verkehrsentwicklungsplan besonders das mehrstufige Analyseverfahren, die starke Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern, Beiräten und Interessensvertreterinnen und -vertretern in den Planungsprozess sowie den regelmäßigen Austausch mit anderen Städten und Gemeinden. Die Bürgerbeteiligung zum VEP war sehr intensiv, so dass kontinuierlich in jeder Bearbeitungsphase die Bürgerschaft und interessierte Verbände über verschiedene Kanäle am Planungsprozess beteiligt wurden. Ausgezeichnet wurde

der VEP aber vor allem aufgrund des zugrunde liegenden Monitorings und der Ansätze zur Evaluation. Auch das Handlungskonzept, dass sich zukünftig flexibel auf unterschiedliche finanzielle Rahmenbedingungen einstellen kann, ist vorbildlich.

Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 wurde am 23. September 2014 von der Bremischen Bürgerschaft beschlossen. Eine Broschüre informiert über die Inhalte sowie den gesamten Prozess. Weitere Informationen zum VEP Bremen sind zu finden unter: www.bremen-bewegen.de

Ansprechpartner: Dr. Michael Frehn/
Anne Mechels

Auf dem Weg zu einer barrierefreien Innenstadt – das Beispiel Kleve

Barrierefreiheit ist zu einem wichtigen Schlüsselbegriff der Stadt- und Verkehrsplanung geworden. Denn schließlich ist auch Menschen mit Behinderungen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und eine möglichst selbständige und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Während die Umsetzung von barrierefreien Bedingungen im Neubau vergleichsweise einfach ist, gestaltet sich deren Gewährleistung im bereits ge- bzw. bebauten Bereich oft mit Einschränkungen. Meist ist sie nur mit speziellen, auf den jeweiligen Ort angepassten Maßnahmen zu erreichen. Mit diesem Ansatz beschäftigt sich die niederrheinische Stadt Kleve, für die die Planersocietät ein barrierefreies Konzept für den Innenstadtbereich erarbeitet.

Das Thema Barrierefreiheit ist in der Stadt Kleve (rd. 50.000 Einwohner) zentraler Bestandteil des Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt, welches vor zwei Jahren beschlossen wurde. Die Einstufung als Maßnahme hoher Priorität verdeutlicht, dass der vorhandene Handlungsbedarf in der Innenstadt entsprechend erkannt wurde und dass der Herstellung von barrierefreien bzw. zumindest barrierearmen Bedingungen eine zunehmende Bedeutung in Gesellschaft und Politik zuteil wird. Und dies ist nicht nur einziglich vor dem Hintergrund des demografischen Wandels eine zu begrüßende Entwicklung.

Ausgangslage und Auftrag

Gerade eine Innenstadt mit ihrem vielfältigem Angebot an Einrichtungen und Dienstleistungen sowie einer wichtigen Funktion als Aufenthalts- und Kommunikationsort sollte für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen zugänglich und nutzbar sein. Obwohl in den letzten Jahren einige Bereiche in Kleve bereits barrierefrei gestaltet werden konnten und für einige Orte, wie beispielsweise dem Bahnhofsvorplatz, eine Umgestaltung ansteht, werden diese Anforderungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Innenstadt zum Teil nur eingeschränkt



Erfahrungen im Altersanzug

erfüllt. Denn die Ausgangssituation in Kleve ist aufgrund des historischen, groben und oftmals in die Jahre gekommenen Kopfsteinpflasters und in Verbindung mit der bewegten Topografie nicht unbedingt einfach.

Nach einer umfangreichen Bestandsaufnahme, die unter anderem die Erarbeitung eines Schwachstellenkatasters beinhaltete, wurden Maßnahmenvorschläge und Beispiellösungen entwickelt. Die Herausforderung bestand darin, praktikable und akzeptable Kompromisse zwischen den „Maximalanforderungen“ der DIN-Normen und der Wirtschaftlichkeit, der technischen Machbarkeit oder aber dem Denkmalschutz zu finden. Als Ergebnis soll ein spezieller Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum entwickelt werden, welcher der Stadt als praktische Handreichung bei zukünftigen Projektplanungen und -umsetzungen dienen soll.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Projekt wird von einer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung begleitet. Im Rahmen eines Planungsspaziergangs fand zunächst eine intensive Begehung der Innenstadt mit etwa 30 interessierten Bürgerinnen und Bürgern statt. Es wurden Problemstellen aufgezeigt sowie Ideen und mögliche Lösungsansätze direkt mit den Teilnehmenden diskutiert. An einem verkaufsoffenen Sonntag war die Planersocietät außerdem mit einem Marktstand vor Ort vertreten, um die Bürgerinnen und Bürger für das Thema Barrierefreiheit zu sensibilisieren sowie über das Projekt zu informieren. Hierbei bestand auch für Personen ohne Mobilitätseinschränkungen die Gelegenheit, mittels unterschiedlicher Ausrüstungsgegenstände, wie beispielsweise einem Alterssimulationsanzug, einem Rollator oder speziellen Brillen, die eine Sehschwäche simulieren, die Auswirkungen einer Mobilitätseinschränkung „am eigenen Leib“ zu erfahren. Die Resonanz darauf war sehr gut. Der ein oder andere erlebte an diesem Tag sicherlich ein „Aha-Erlebnis“ und ging mit neuem, erweitertem Blickwinkel nach Hause.

Ansprechpartner: Christian Bexen



Der Infostand „Barrierefreiheit“



Begehung mit Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen



Verortung auf der Karte

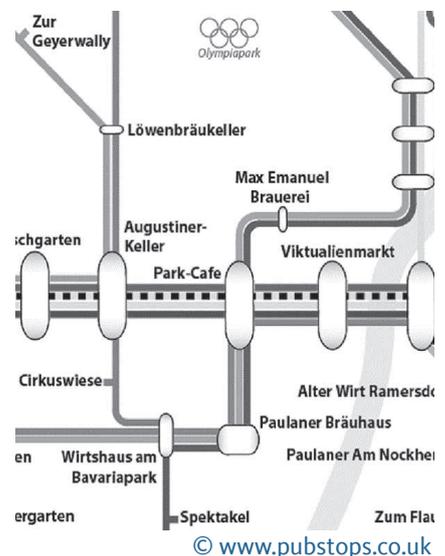


Liniennetzpläne einmal anders

Ein Liniennetzplan hilft beim Zurechtfinden im ÖPNV-Dschungel. Er zeigt schlicht und vereinfacht, mit welcher Linie man am besten zur Zielhaltestelle gelangt. Doch es geht auch anders ... Anfang 2015 erschienen verschiedene „Themen-Netzpläne“ und erlangten schnell über Medien wie Facebook oder Twitter hohe Popularität. Die beliebtesten – und wohl auch kreativsten – wurden z. B. in München (MVG) oder Köln (KVB) veröffentlicht. Liniennetzpläne in denen nicht nur die Haltestellen, sondern auch spezielle Ziele eingezeichnet sind. So gibt es inzwischen zum Beispiel einen Museen-Netzplan für Kulturinteressierte, einen Eisdielen-Netzplan für heiße Sommertage, einen Blumenladen-Netzplan für den Muttertag und einen Bar- und Biergarten-Netzplan für

den Vatertag. Die autoaffine Frage „*Wer fährt zurück?*“ erübrigt sich an diesem Tag durch den pffiffigen Service. Eine tolle Sache, wie wir finden. Aber fangen wir vorne an. Angeblich begann ja alles im Jahr 2011 mit dem Briten John Coats – einem Mathelehrer aus Sheffield – und dessen ungewöhnlichem Hobby: Pubs in Liniennetzpläne einzeichnen. Bei einem Besuch bei Freunden in München kam ihm die Idee, einen Netzplan für eine der vermeintlichen Hauptattraktionen der Stadt zu erstellen: Biergärten. Gesagt getan, der Plan erfreut sich immer noch großer Beliebtheit bei Touristen und Einheimischen und man kann ihn sogar als Poster für 6,45 Pfund erwerben (auf der Seite www.pubstops.co.uk nach „Munich“ suchen). Von den Einnahmen will John

übrigens irgendwann einmal alle Münchener Biergärten selbst besucht und getestet haben – selbstverständlich mit dem ÖPNV.



News und Kontakte

■ Neu im Team der Planersocietät:

In diesem Jahr begrüßen wir folgende Mitarbeiter/innen neu in unserem Team:

- Kevin Hillen (M.Sc. Raumplanung); Schwerpunkte: Verkehrsentwicklungspläne, Barrierefreiheit
- Philipp Hölderich (B.Sc. Raumplanung); Schwerpunkte: Fußverkehr, Klimaschutzkonzepte
- Julian Scheer (M.Sc. Raumplanung); Schwerpunkte: ÖPNV, Multimodalität, Modal-Split-Erhebungen

- Merja Spott (Dipl.-Geografin); Schwerpunkte: Nahmobilität, Fuß- und Radverkehrsförderung
- Manuel Weiß (B.Sc. Geografie); Schwerpunkte: Nahmobilität, ÖPNV-Konzepte, Modal-Split-Erhebungen

■ Bremer Filiale umgezogen:

Unsere Bremer Filiale ist zum 1. April 2015 umgezogen: Verbunden damit sind größere Büroräume sowie eine zentralere Lage in der Innenstadt. Sie können uns in Bremen unter der nebenstehenden Adresse erreichen.

■ Lust auf mehr Informationen?

Sie erreichen Sie uns wie folgt:

Planersocietät Dortmund
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Fon: 0231/589696-0, Fax: -18

Planersocietät Filiale Bremen
Am Wall 142
28195 Bremen
Fon: 0421/649153-44, Fax: -46

Wir freuen uns auf Sie - auch im Neuen Jahr 2016!