ProjektSkizzen 26

Informationen zu Planungen und Projekten der Planersocietät Herbst 2022

Titelthema

Mobilität auf dem Land

www.planersocietaet.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Editorial

Innovativ durchs Land

Das 9-Euro-Ticket hat in diesem Sommer viele Menschen in Busse und Bahnen gelockt – und dem ÖPNV viel Aufmerksamkeit verschafft.

Natürlich gab es anfangs die erwartbaren Negativmeldungen: überfüllte Züge, abgewiesene oder aus dem Zug hinauskomplimentierte Fahrgäste, Verspätungen infolge des Ansturms. Aber auch viele Positivmeldungen und den Wunsch, das Billigticket irgendwie weiterzuführen. Ein Hinweis fehlte dabei meist nicht: Dass viele das Ticket nicht nutzen könnten – weil sie auf dem Land leben, wo der Bus nur selten fährt.

Beides thematisieren wir in dieser Projektskizzen-Ausgabe: Das 9-Euro-Ticket kommentiert unser Tarifexperte Gregor Korte. Die Mobilität auf dem Land ist uns ein Titelthema wert. Was geht da, jenseits des eigenen Pkw? Wir beschäftigen uns mit innovativen Ansätzen für den ÖPNV, berichten über Mobilitätskonzepte, die die Planersocietät für kleine Kommunen erstellt hat und interviewen Jörn Möltgen, den Bürgermeister der münsterländischen Kommune Havixbeck.

Wie die Mobilität auf dem Land ist auch die Freizeitmobilität – trotz des 9-Euro-Tickets – autoorientiert, nicht zuletzt, weil Planer:innen sie meist links liegen lassen. Wir tun das nicht und beschäftigen uns mit dem Thema. Ebenso wie mit den gestiegenen Anforderungen des Klimaschutzes in Mobilitätskonzepten oder der Frage, wie Verkehrsberuhigung in Alt- und Innenstädten funktionieren kann.

Wir freuen uns über Rückmeldungen und wünschen eine anregende Lektüre!

Ihr

Gernot Steinberg
Geschäftsführender Partner

Tel.: 02 31 999970-0
steinberg@planersocietaet.de

Inhalt

2 Editorial

Titelthema: Mobilität auf dem Land

3-5 Verkehrswende auf dem Land
6-7 Innovative Konzepte für den Umweltverbund
8-9 Auch für die Kleinen maßgeschneidert
10 Auf dem Weg zu 500 lebendigen Ortsmitten
11 Ich muss und mchte die Menschen mitnehmen - Interview Bürgermeister Jörn Möltgen, Havixbeck

12-13 Freizeitmobilität: Ein anderer Blick auf den Verkehr
14-15 VEP: Klimaschutz als zentrale Messlatte
16 Neue Projekte, Veröffentlichungen - eine Auswahl
17 Der Preis ist wichtig, darf aber nicht zulasten des Angebots gehen - Kommentar zum 9-Euro-Ticket
18-19 Innenstadtverkehrsberuhigung: Mehr über Stadt reden als über Verkehr
20 Kurznachrichten: Planersocietät im Film, Fußverkehrs-Check plus, Digitaler Dienstag
21 Wie funktioniert die Gießener Lösung?
22-23 Lieblingsorte
24 Neues Personal, Glosse, Kontakt

Impressum

Herausgeber
Planersocietät
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner

Konzeption & Redaktion
Dr. Michael Frehn, Gernot Steinberg, Christian Bexen (alle V.i.S.d.P.), Lorenz Redicker

Bildnachweis
Titelseite: Rudy and Peter Skitterians, Pixabay
Soweit nicht anders vermerkt: Alle Bilder Planersocietät

Druck: Clasen GmbH, Düsseldorf
Auflage: 1800, klimaneutral gedruckt

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

ProjektSkizzen ist eine Zeitschrift der Planersocietät. Sie erscheint jährlich. Falls Sie die Zeitschrift nicht weiter beziehen möchten oder weitere Exemplare benötigen, benachrichtigen Sie uns bitte per E-Mail: info@planersocietaet.de

© Planersocietät 2022

© Constantin Müller, Qimby

Verkehrswende auf dem Land

Bei der Verkehrswende wird der ländliche Raum meist vergessen. Oder vernachlässigt. So lautet ein gängiges (Vor-?) Urteil derjenigen, die auf dem Land leben – immerhin mehr als ein Drittel der Bewohner:innen in Deutschland.

Vorurteil oder nicht, die Frage bleibt: Wie lässt sich die Mobilitätswende umsetzen, wenn es keine Schienenanbindung gibt, stattdessen nur den Bus, den vor allem Schüler:innen nutzen, der werktags vielleicht im Stundentakt fährt und am Wochenende und in den Schulferien gar nicht? Mobilität ohne Auto – ist das überhaupt machbar auf dem Land?

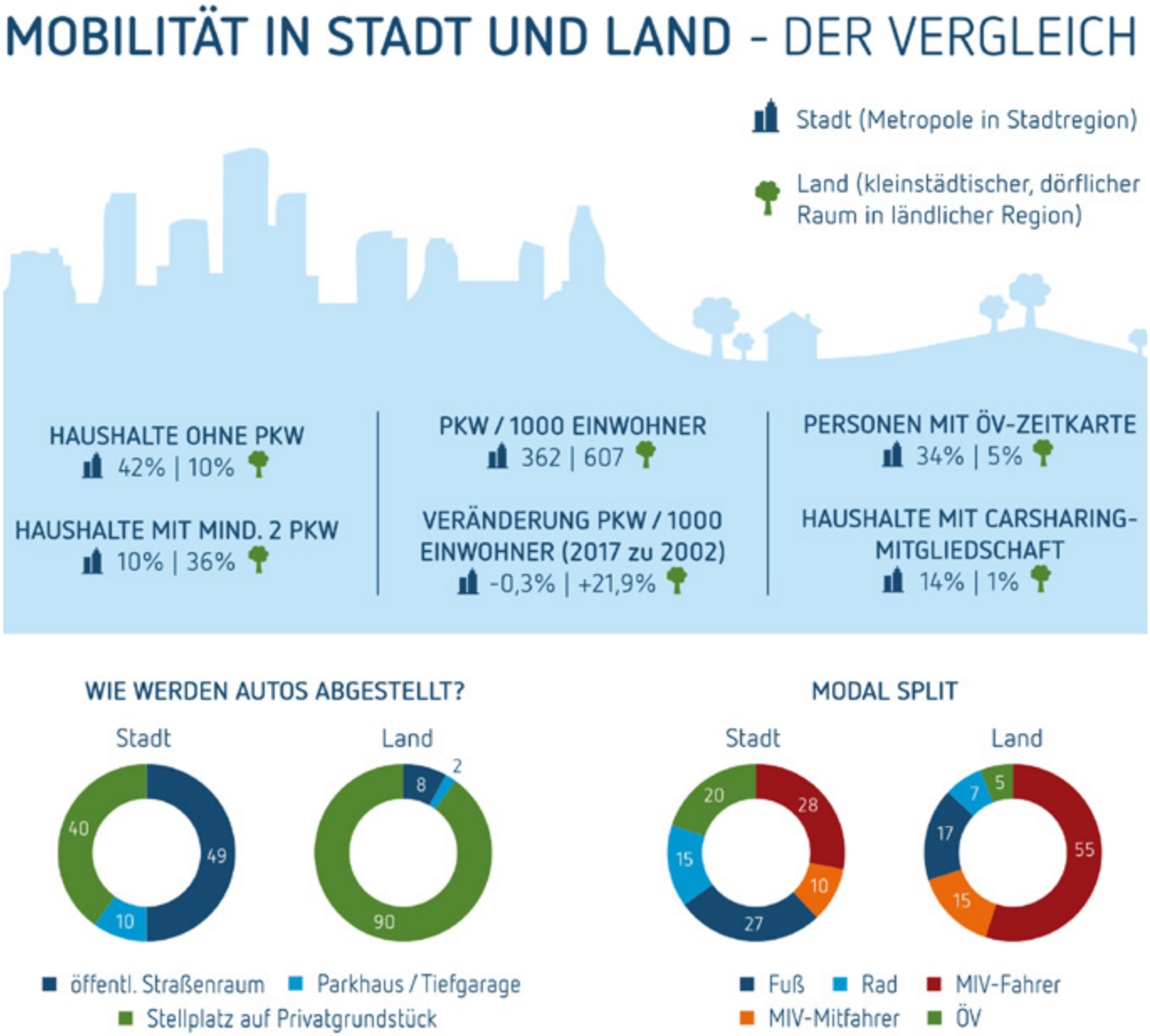
Vielleicht ist das schon die falsche Frage, weil sie nur die Alternativen Schwarz oder Weiß zulässt, aber keine Zwischentöne. Mobilität auf dem Land *ganz ohne Auto* ist gewiss schwierig, aber *mit weniger Auto* durchaus möglich. Darum soll es im Titel dieser Ausgabe gehen. Denn die Verkehrswende *im Land* kann nur stattfinden, wenn sie auch *auf dem Land* funktioniert.

Neben öffentlichem Verkehr fehlen auch Ärzt:innen und Nahversorger

Die Unterschiede zwischen Stadt und Land (eine Definition bzw. Klassifizierung auf Seite 4) sind oft evident: Der ländliche Raum ist geprägt von einer geringen Bevölkerungsdichte, kleinen, meist über das Land verteilten Siedlungen mit in der Regel lockerer Bebauung, einem geringeren Dienstleistungsangebot sowie fehlender Infrastruktur. Das betrifft insbesondere das Angebot an öffentlichem Verkehr, aber auch an Nahversorgern oder Ärzt:innen – und führt so zu längeren Wegen, die oft nur mit einem Pkw zurückgelegt werden (können). Deshalb ist die Abhängigkeit vom motorisiertem Gefährt in den ländlichen Regionen deutlich größer als in den Städten, entsprechend auch die Ausstattung der Haushalte mit Autos höher. Wer kann, fährt Auto – und hat auch eines, oder zwei oder drei im Haushalt.

Allerdings, und das wird oft vergessen: Es kann nicht jeder Auto fahren. Da sind zum

Grafik: Planersocietät / Julia Lonsing



Was ist das: das Land?

Regiostar: Verkehrsministerium hat klare Definitionen entwickelt

Was der ländliche Raum ist, hat das Bundesverkehrsministerium (BMDV) mit Unterstützung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) in der Regionalstatistischen Raumtypologie **(RegioStaR)** festgelegt. Sehr einfach im Raumtyp RegioStar 2, der nur die Unterscheidung zwischen Stadtregion und Ländlicher Region vorsieht, teils sehr viel differenzierter in den Raumtypen RegioStar 4, 7 und 17.

Regiostar7 haben wir auch als **Merkmal für die Stadt-Land-Unterscheidung in den Grafiken auf dieser Seite genutzt**, dabei aber nur die **Extreme** aufgegriffen und zwischen **Metropolen** einerseits und dem **kleinstädtischen, dörflichen Raum in den »Ländlichen Regionen«** andererseits unterschieden.

Fließende Übergänge

Wie immer gilt bei solchen Abgrenzungen: Übergänge sind fließend. So gehört Westerkappeln, 11.000 Einwohner:innen, wegen der Nähe zu Osnabrück zu den Stadtregionen, während die ähnlich großen und strukturierten Nachbargemeinden Mettingen und Recke nach RegioStar7 in die Ländlichen Regionen einsortiert sind. In Regiostar7 gibt es dann weitere Unterkategorien.

Für beide Raumtypen ist die Verkehrsmittelwahl nach MiD übrigens ähnlich, die Autoorientierung im kleinstädtischen, dörflichen Raum einer Stadtregion sogar im Durchschnitt größer als für die Mittelstädte in ländlichen Regionen. Was auch daran liegen dürfte, dass an den Stadträndern und im Stadtumland das Angebot an öffentlichem Verkehr oft nicht besser ist als auf dem Land.

einen die 13 Millionen Kinder und Jugendlichen in Deutschland, die schlicht zu jung sind für eine Fahrerlaubnis, die selbstbestimmt also nur ohne Auto mobil sind. Zum anderen weitere 13 Millionen Erwachsene, die einen Führerschein nicht oder nicht mehr haben. Darunter junge Menschen, denen ein Führerschein (noch) nicht so wichtig ist (ein vermutlich eher städtisches Phänomen), aber auch viele Ältere, die entweder nie einen Führerschein hatten (vor allem Frauen) oder die diesen abgegeben haben, weil sie nicht mehr Auto fahren können. Dazu kommen viele Senior:innen, die zwar noch einen Führerschein besitzen, aber kein Auto mehr fahren. In den ländlichen Regionen sind besonders viele Ältere deshalb von ihren (Enkel-)Kindern und/oder Nachbar:innen abhängig, sei es beim Einkaufen, dem Behördengang, auf dem Weg zur Ärztin oder dem Besuch bei Freund:innen im Nachbarort.

Bestehende Lücken auf dem Land beim Angebot umweltgerechter Mobilität kann das Fahrrad allein ganz sicher nicht schließen. Hier sind vielfältige, innovative Lösungen erforderlich.

Verkehrspolitik ist auch Sozialpolitik

Hinzu kommt, dass sich nicht jede:r ein Auto leisten kann und so manche:r nicht Auto fahren will (auf dem Land sicherlich eine kleine Minderheit). Die Bereitstellung öffentlicher Mobilität, einer Mobilität für alle, wird deshalb auch auf dem Land immer wichtiger – als elementarer Bestandteil der Daseinsvorsorge. Verkehrspolitik ist auch Sozialpolitik, das zeigt sich nicht nur beim 9-Euro-Ticket.

Doch wie geht das, Mobilität für alle auf dem Land? Die Frage ist lange vernachlässigt worden. Während die Städte vor allem nach dem Krieg autogerecht umgebaut wurden, sind ländliche Regionen über Jahrzehnte noch viel mehr auf den Pkw-Besitz ausgerichtet worden. Erste Streckenstillegungen gab es bereits in den 1920er Jahren, und Hitler setzte bekanntermaßen auf den Ausbau der Autobahnen – den musste unter den Nazis sogar die Reichsbahn organisieren. Sozialpolitik im Verkehrssektor hieß allzu lange: Jeder und jede soll sich ein Auto leisten können. Bahnhöfe und Haltestellen wurden entsprechend zurückgebaut, Schienenstrecken stillgelegt. In den vergangenen 70 Jahren gingen 15.000 Kilometer Bahnstrecke in Deutschland verloren, knapp 30 Prozent des ehemaligen Netzes. Abgebaut wurden neben Eisenbahn- auch viele Straßenbahngleise, zeitgleich wurden Autobahnen und Straßen massiv neu- und ausgebaut.

Auch das Rad wurde vernachlässigt

Aber nicht nur die Bahn, auch das Rad wurde vernachlässigt, oder eher, fast wie der Fußverkehr: nicht (mehr) beachtet. Nach dem Krieg zunächst das wichtigste Fahrzeug gerade auf dem Land (ein Auto konnten sich oft nur Wohlhabende in den Städten leisten), war das Fahrrad zu einem Verkehrsmittel für Freaks und arme Leute verkommen, für Kinder eher ein Spielzeug, jedenfalls aus Sicht der Erwachsenen. Extra Wege wurden dafür nicht angelegt, die Bürgersteige, auf denen sowieso weniger zu Fuß Gehende als in den Städten unterwegs waren, reichten doch aus! Und außerorts blieben Radwege neben den Landstraßen die Ausnahme, weshalb mit steigender Motorisierung und wachsenden Kfz-Geschwindigkeiten Radfahren zum Sicherheitsrisiko wurde, dem sich viele nicht aussetzen wollten.

Verkehrspolitik auf dem Land war mithin viele Jahrzehnte allein Politik für das Auto.

Aber das ändert sich gerade. Weil Klimaschutz nicht ohne Verkehrswende geht. Weil man bei der Verkehrswende nicht einfach das Land außer Acht lassen kann. Weil der demografische Wandel mit der rasant steigenden Zahl an Alten eine Mobilität jenseits des Autos erzwingt. Und weil das Fahrrad plötzlich viele neue Freunde gefunden hat, das E-Bike zum Lifestyle-Produkt geworden ist und der kleine Elektromotor dem Rad zudem zu ungeahnter Reichweite verhilft. Und so ist es kein Zufall, dass der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann beim RadKONGRESS in Mannheim konstatierte, dass „Radverkehrsförderung längst nicht mehr nur ein Großstadtthema [ist]. Auch Landkreise zeigen Erfolge".

Bewährtes und Innovatives

Doch die bestehenden Lücken auf dem Land sowohl in der Versorgung und als auch beim Angebot umweltgerechter Mobilität kann das Fahrrad allein ganz sicher nicht schließen. Hier sind vielfältige, innovative Lösungen erforderlich. Und die dazu passenden (Mobilitäts)-Konzepte. Dazu zählen die Klassiker: der Ausbau des Angebots an Bussen und Bahnen, die bessere Vernetzung im Umweltverbund etwa durch Mobilstationen, Park + Ride und Bike + Ride, die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken. Dann bewährte Dinge wie Fahrgemeinschaften oder Mitfahrbänke; die sind scheinbar einfach, funktionieren aber nur begrenzt. Dazu kommen dann die verschiedenen Varianten von Bedarfs- bzw. On-Demand-Angeboten. Auf den nächsten Seiten geben wir einen kleinen Einblick in das, was die Planersocietät hier bereits macht (Seiten 6-10). Und was der Bürgermeister einer kleinen Kommune zum Thema sagt (Seite 11).

Sinnvoll ist es, Altbewährtes und Innovatives in maßgeschneiderten Mobilitätskonzepten zusammenzuführen. Gerade auch auf dem Land.

On Demand auf dem Land

Innovative Konzepte für den Umweltverbund

Damit die Mobilitätswende auch auf dem Land gelingt, bedarf es innovativer Konzepte für den Umweltverbund. Als Rückgrat des Umweltverbundes wird stets der ÖPNV gehandelt. Während in Ballungsräumen die Kapazitäten erhöht werden müssen, müsste im ländlichen Raum das Angebot grundlegend ausgebaut werden, um eine attraktive Alternative zum privaten Pkw darzustellen.

Doch wo die Nachfrage (aufgrund des dünnen Angebots) gering ist, wird das Angebot des klassischen Linienverkehrs (wegen der geringen Nachfrage) so schnell nicht ausgebaut. Ein Deadlock, also eine Systemblockade, der das Land NRW mit innovativen Ansätzen für einen besseren ÖPNV im ländlichen Raum begegnen möchte. Dazu stellt die Landesregierung insgesamt 30 Millionen Euro bis 2023 zur Verfügung. Gefördert werden damit 15 Projekte, die sich beim Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum" durchgesetzt haben. Diese 15 Modellprojekte evaluieren wir aktuell gemeinsam mit dem Wuppertal-Institut. Auftraggeber ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Ausgewertet wird nach einem einheitlichen, standardisierten Konzept mit dem Ziel, fördernde oder hemmende Faktoren bei Planung, Umsetzung und Fortführung der Projekte zu identifizieren.

Die meisten Projekte sind, neben einem Linien-E-Carsharing- und einem E-Bike-Sharing-Angebot, On-Demand-Verkehre, die sich teilweise in Bedienungszeit, Einsatzgebiet, Buchungssystem oder Tarif unterscheiden. Während der Hüpper in Hürth die ganze Woche lang rund um die Uhr bereit steht, konzentrieren sich andere Angebote wie der Holibri in Höxter eher auf die Nebenverkehrszeiten, die im klassischen ÖPNV nicht so stark nachgefragt werden. Am Wochenende und insbesondere sonntags stehen die Angebote dann aber ohne Unterbrechung zur Verfügung. Im Rahmen erster Auswertungen haben sich verschiedene Nachfragespitzen im Wochenverlauf abgebildet: In Gütersloh wird der SHUTTLE vorrangig an Samstagen nachgefragt (2020 lag die Nachfrage dort

Lisa Klopf
M. Sc. Geographie
Verkehrsplanerin,
ÖPNV-Expertin

Tel: 0231/99970-33
klopf@
planersocietaet.de

fast 100 Prozent über dem Wochendurchschnitt), der LOOP in Münster erfuhr eine recht gleichmäßige, wenn nicht zum Sonntag hin leicht abnehmende Nachfrage.

Besonderheit in Gronau: Das G-Mobil ersetzt den Stadtbus

Das G-Mobil in Gronau stellt eine Besonderheit dar: hier wurden sämtliche Fahrten des Stadtbusses durch die elektrischen Londontaxis ersetzt, die nun zu 130 Haltestellen bestellt werden können. Das Angebot - zum Start im Juni 2021 zunächst kostenlos - ist in den Westfalentarif integriert. In den ersten beiden Monaten wurden 2.200 Personen befördert, in Münster waren es beim LOOP gar 32.600 Personen im gleichen Zeitraum. Zahlen, von denen die anderen On-Demand-Angebote noch träumen. Gemeinsam haben die Projekte – und das unterscheidet On-Demand-Verkehre von klassischen Bedarfsverkehren – das Prinzip des Ridepoolings. Die Fahrgäste werden auf Anfrage flexibel zwischen den (virtuellen) Haltestellen befördert und Fahrtwünsche gebündelt.

Als Voraussetzung für eine erfolgreiche Planung und eine zügige Umsetzung wurden in Gesprächen mit den Verantwortlichen der Modellvorhaben ein funktionierendes, breit aufgestelltes Team und eine gute Zusammenarbeit zwischen den Akteuren (Verwaltung, Verkehrsbetriebe, Betreiber, Planungsbüros) identifiziert. Durch die Stärken der einzelnen Projektpartner ergaben sich wertvolle Synergieeffekte.

Als besonders herausfordernd wurde insbesondere die mangelnde Bekanntheit der Angebote und die „Pionier-Aufgabe" wahrgenommen, ebenso die Ausschreibung und Vergabe der Buchungssoftware. Teilweise kam es zu Verzögerungen bei der Lieferung der Fahrzeuge, das Anlernen des Fahrpersonals kostete Zeit. Im laufenden Betrieb sind die Modellvorhaben auch auf kleinere Probleme gestoßen: Fehlende Kindersitze, Abstürze der Buchungssoftware, Verkehrsunfälle während der Fahrt. Bei einer Besichtigung des LOOP Münster wurde nicht nur von diesem Modellvorhaben von wiederkehrenden Problemen mit den Fahrzeugen (abgebrochene Rampe, platte Reifen), aber auch Vandalismus berichtet.

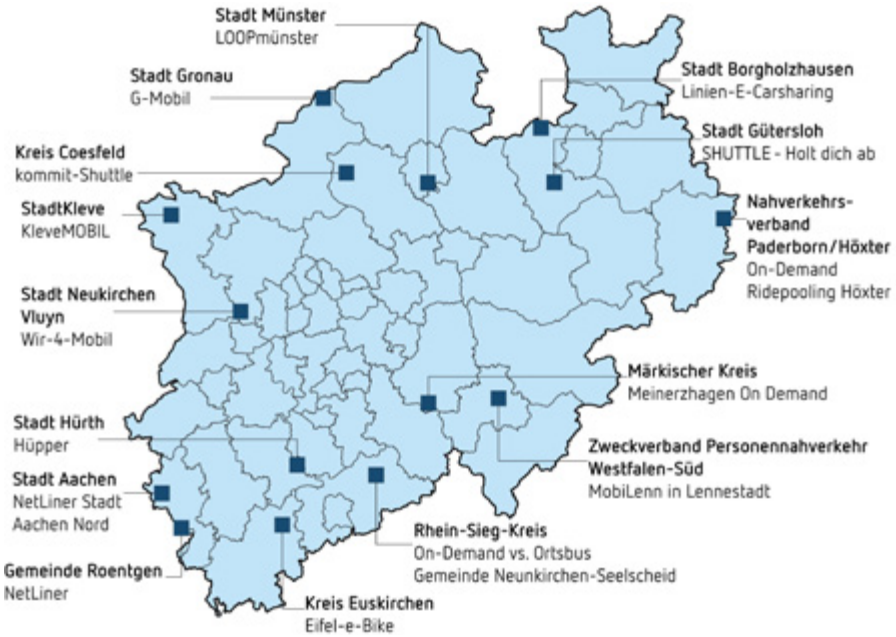
Corona und die Folgen

Die Pandemie hat zudem bei einigen Projekten zu Startverzögerungen geführt. Diejenigen, die den gesetzten Zeitplan einhalten konnten, mussten teilweise die Corona-Folgen erfahren, etwa eine Begrenzung der Fahrgastzahlen oder die ohnehin zurückhaltende Nachfrage. Der Zeitpunkt war nicht ideal, um mit fremden Personen gemeinsam in einem Fahrzeug zu sitzen. Mittlerweile kann aber die volle Auslastung gefahren, die Vorhaben können unter Normalbedingungen erprobt werden. Im Kreis Euskirchen wurde der Betrieb des E-Bike-Sharings durch die Hochwasserkatastrophe zurückgeworfen: viele Straßen wurden beschädigt, zudem sind die Stationen primär an Bahnhöfen angesiedelt; der SPNV-Anschluss ist hier aber noch nicht voll wiederhergestellt. Zuvor hatte sich die Bekanntheit des Partners Nextbike als förderlich für die Nutzung erwiesen.

Am Ende ist es ein „Learning by Doing", da sind sich die Projekt-Macher:innen weitestgehend einig. Wir sind gespannt, wie sich die Projekte weiter entwickeln und welche Erkenntnisse schließlich gewonnen werden können, um innovative Konzepte auf dem Land erfolgreich umzusetzen – die Evaluation läuft noch bis Ende 2024.

Unklare Anschlussfinanzierung sorgt für Unsicherheit

Spannend wird auch die Frage der Anschlussfinanzierung, denn was bringt eine erfolgreiche Umsetzung, wenn nach dem Förderzeitraum aufgrund begrenzter Haushaltsmittel kein Geld mehr da ist? Hier sehen die Modellvorhaben Nachholbedarf in der Rechtssicherheit für innovative Konzepte. Eine Integration in die Nahverkehrspläne z. B. würde eine Grundlage für die Direktvergabe und somit die Sicherung der Finanzierung bedeuten.



Verkehrskonzepte für kleine Kommunen

Auch für die Kleinen maßgeschneidert

Auf dem Land funktioniert der Verkehr anders als in der Stadt. Also benötigt man auch andere Mobilitätskonzepte. Notwendig aber sind solche maßgeschneiderten Konzepte, von allein kommt es weder in der Stadt noch im ländlichen Raum zur Verkehrswende. Wir stellen einige Konzepte vor, die die Planersocietät für eher kleine Kommunen erstellt. Sie reichen vom Verkehrsentwicklungsplan bis hin zum Parkraumkonzept

Foto: RVM

In Gronau ersetzt das On-Demand-System G-mobil den Stadtbus.

Havixbeck

Art der Planung: Mobilitätskonzept
Daten zum Ort: Gemeinde Havixbeck, 12.000 Einwohner:innen, im Münsterland gelegen (Kreis Coesfeld), angrenzend an Münster, Bahnanschluss (RB 63) nach Münster und Coesfeld. Carsharing-Angebot vorhanden. Neben dem Kernort (11.000 Einwohner:innen) gibt es 4 km entfernt einen weiteren Ortsteil (700 Ew.) sowie mehrere Bauernschaften. Der Kernort ist kompakt bebaut, keine nennenswerten Höhenunterschiede. Entfernung in das Oberzentrum Münster: ca. 15 km. Im ADFC-Fahrradklimatest landete Havixbeck 2020 auf Platz 80 (oberes Fünftel) – mit eine für münsterländische Kommunen vergleichsweise schlechten Note (3,48).

Kurzbeschreibung des Projektes: Mobilitätskonzept mit Bestandsaufnahme und -analyse (u. a. Verkehrsknotenzählungen), Maßnahmenentwicklung, Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung (u. a. Mobilitätscheck in Form eines Planungsspaziergangs und Bürgerforum)

Besonderheit: Für den Kreis Coesfeld wurde 2016 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt. Dabei gab es auch für die einzelnen Kreiskommunen verwertbare Ergebnisse. Für Havixbeck ergab sich als Modal Split: MIV (Fahrer+Mitfahrer): 42+11 Prozent, Rad: 28, Fuß: 12, ÖPNV:8. Hoher Radverkehrsanteil typisch für das Münsterland, niedriger Fußverkehrsanteil; Pkw-Besitz hoch (646 Pkw/1000 Ew.).

Velen-Ramsdorf

Art der Planung: Parkraumkonzept für den Gemeindeteil Ramsdorf, Überplanung der Verkehrsführung im Ortskern
Daten zum Ort: Ramsdorf ist ein Ortsteil der Stadt Velen, 6.000 Einwohner:innen, westliches Münsterland. Ort kompakt bebaut, Entfernung zum Zentrum vom Ortsrand max. 1 km, kein Schienenverkehr, nur eine Regionalbuslinie, kein Carsharing-Angebot (die Stadt versucht dies zu etablieren), keine Höhenunterschiede. Im ADFC-Fahrradklimatest landete Velen 2020 mit der Note 3,23 auf Platz 33 seiner Ortsklasse und damit im oberen Zehntel.

Kurzbeschreibung des Projektes: Parkraumuntersuchung im Rahmen einer geplanten Ortskernsanierung, Analyse des Parkraums und der Auslastung (inkl. Fahrräder), kombiniert mit einer Passantenbefragung. Vorschläge für eine alternative Verkehrsführung im Ortskern (Verkehrsberuhigung/Fußgängerzone/Einbahnstraßenregelung/modale Filter). Mehrere öffentliche Informationsveranstaltungen.

Besonderheiten: Stark Kfz-orientierte Mobilität. Wenig Parkdruck im Ortskern. Warentransport wird nicht als Grund für die Nicht-Nutzung einer Pkw-Alternative genannt.

Blick auf Ramsdorf: Der Ort mit 6.000 Einwohner:innen im Münsterland ist kompakt bebaut und bietet viel Platz im Zentrum. Der wird vor allem zum Parken genutzt.

Rommerskirchen liegt inmitten der Metropolregion Rheinland, besteht aber aus vielen kleinen Ortsteilen.

Rommerskirchen

Art der Planung: Mobilitätskonzept
Daten zum Ort: Gemeinde mit 14.000 Einwohner:innen im Rhein-Kreis Neuss nahe von Düsseldorf und Köln gelegen. Rommerskirchen zählt zu den kleinsten Kommunen im Rheinland und ist stark zersiedelt mit 17 Ortsteilen, der Kernort mit Rommerskirchen und Eckum hat 5000 Einwohner:innen. Es bestehen direkte Bahn-Anschlüsse an Mönchengladbach, Köln und Bonn, aber nicht ins nahe Düsseldorf. Kein Carsharing. Im ADFC-Fahrradklimatest landet Rommerskirchen auf Platz 32 (Note 3,21) seiner Ortsklasse im oberen Zehntel. Keine Höhenunterschiede.

Kurzbeschreibung des Projektes
Mobilitätskonzept mit Bestandsanalyse, Entwicklung eines Leitbildes, Erarbeitung von Projektoptionen in den Handlungsfeldern ÖPNV, Regionale Verknüpfung, Fußverkehr, Radverkehr, vernetzte Mobilität und Marketing; Entwicklung eines Maßnahmen- und Umsetzungskonzepts, Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Im Ergebnis u. a. Prüfung von Schnell-, Direkt und Regionalbusverbindungen auf schienenfernen Achsen.

Besonderheit:
In Metropolregion gelegen, aber stark zersiedelt mit vielen kleinen Ortschaften

Recke / Mettingen / Westerkappeln

Art der Planung: Interkommunales Mobilitätskonzept
Daten zu den Orten: Drei benachbarte Gemeinden im nördlichen Münsterland, je 11 bis 12.000 Einwohner:innen. Die drei Gemeinden liegen an der Tecklenburger Nordbahn (Osnabrück – Rheine), die für den Personenverkehr auf dem Abschnitt Recke – Osnabrück bis 2025 reaktiviert werden soll. Starke Pendlerströme Richtung Osnabrück. Ansonsten keine Schienenanbindung. Kein Carsharing-Angebot, keine Ergebnisse im ADFC-Fahrradklimatest. Die Gemeinden sind überwiegend flach gelegen. Während es in Westerkappeln und Mettingen neben dem Hauptort jeweils nur noch mehrere Bauernschaften gibt, besteht Recke aus vier Ortsteilen.

Kurzbeschreibung des Projektes:
Interkommunales Mobilitätskonzept aus Anlass der angestrebten Wiederinbetriebnahme der Tecklenburger Nordbahn. Dabei soll auch ein gemeinsames Leitbild entwickelt werden mit dem Ziel, die Gemeinden stärker miteinander zu verknüpfen. Bestandsanalyse, Ziel- und Maßnahmenentwicklung; gemeindespezifische Schwerpunkte sind möglich. Gemeinsame und getrennte Bürgerveranstaltungen.

Besonderheiten:
Interkommunales Projekt

Landkreis Wunsiedel

Art der Planung: Konzept für Mobil- und Teilhabestationen
Daten zum Ort: Landkreis im Fichtelgebirge, 71.000 Einwohner:innen, grenzt an die Tschechische Republik. Stark zersiedelt, 9 Städte (3.000-17.000 Ew.; nur 3 haben mehr als 5.000 Ew.), 3 Märkte und 5 Gemeinden (je 1.000-2.000 Ew.), alle jeweils wieder mit zahlreichen Ortsteilen. Große Höhenunterschiede. Bahn: Eine Ost-West- und eine Nord-Süd-Strecke treffen sich in Marktredwitz, weitere Bahnlinie nach Schönwald und Selb ohne direkten Anschluss in die anderen Bahn-Strecken. Keine Ergebnisse im ADFC-Fahrradklimatest.

Kurzbeschreibung des Projekts: Konzept für Mobil- und Teilhabestationen in sechs Kommunen des Landkreises. Mobilstationen sollen dabei je nach Standort um den Aspekt der Teilhabe ergänzt werden: Treffpunkte und Aufenthalt, Dorfladen, Dorfauto, Daseinsvorsorge, digitale Informationsangebote. Auswahl von Standorten und Alternativen, Ausstattung.

Besonderheiten:
Teilhabe als Kernbestandteil

Projekt in Baden-Württemberg

Auf dem Weg zu 500 lebendigen Ortsmitten

Baden-Württemberg will das Miteinander im Land und gerade auch auf dem Land stärken. Dabei sollen Ortskerne als Treffpunkte und Kommunikationsräume wiederbelebt werden. Der Verkehr spielt dabei eine wichtige Rolle.

Visionsworkshop in der 3.200-Einwohner-Gemeinde Neuler in Ostwürttemberg

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat 2019 das ressortübergreifende Impulsprogramm für den gesellschaftlichen Zusammenhalt ins Leben gerufen. Unter dem Motto „Na klar, zusammen halt …" soll im Rahmen verschiedener und konkreter Projekte das Miteinander im Land gestärkt werden. Eines dieser Projekte läuft unter dem Namen „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten" und wurde unter Federführung des Ministeriums für Verkehr gemeinsam mit dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration konzipiert. Unter der Leitung des Bereichs »Neue Mobilität« der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg entwickelten wir zusammen mit pesch partner in 20 Modellkommunen Planungsleitbilder für barrierefreie und lebenswerte Ortsmitten.

Der Ortsmitten-Check wurde speziell für das Projekt entwickelt

Aufbauend auf einer systematisierten Stärken- und Schwächenanalyse mit Hilfe des speziell für das Modellprojekt entwickelten „Ortsmitten-Checks" lag der Kern des Projektes auf den auf kommunaler Ebene durchgeführten kommunikativ-partizipativen Beteiligungsbausteinen. Es gab einen Pool an Beteiligungsbausteinen, diese konnten dann aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen in den Modellkommunen in verschiedener Art und Weise ausgestaltet werden. Insgesamt wurden rund 70 individuell gestaltete Beteiligungen durchgeführt. Neben klassisch genutzten Formaten, wie Begehungen, Bürgerforen oder kommunalen Vertiefungsworkshops, konnten die Kommunen gemeinsam mit den beiden Planungsbüros auch Erfahrungen bei weniger klassischen Dialogformaten sammeln. So wurden temporäre Spielflächen eingerichtet, die Menschen konnten sich verloren gegangene öffentliche Räume zeitweise wiedereignen. Damit wurde in den Kommunen aufgezeigt, was eine verkehrsberuhigte und lebendige Ortsmitte ausmachen kann. Unter dem Motto „Wir machen Platz" wurden in mehreren Kommunen Straßenabschnitte gesperrt, temporäre Querungsanlagen getestet und der öffentliche Raum zusammen als Dorfgemeinschaft erlebt. Getragen wurden dabei die Bausteine auf kommunaler Ebene auch vom hohen Eigenengagement der Kommunen.

Auch durch diverse Online-Dialoge, z. B. mit digitalen Fragebögen, Bewertungsskalen, Freitextfeldern, Mängelmeldern, Ideenkarten, Quizfragen und Informationsplattformen, wurden Diskussionen einzelner Akteur:innen angestoßen und diese in den Planungsprozess integriert.

Philipp Hölderich
M.Sc. Verkehrsplaner
Stadtplaner AKBW
Standortleiter Karlsruhe
Tel.: 0721/831693-10
hoelderich@
planersocietaet.de

Ein Ziel des Verkehrsministeriums ist die Schaffung von 500 lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten in Baden-Württemberg bis 2030. Das Projekt lieferte hierfür einen richtungsweisenden Beitrag.

Qualität wird erfasst

Dieses Ziel ist auch Anlass für ein weiteres Projekt, das seit Sommer 2022 bearbeitet wird: Bei der „Qualitätserfassung von Ortsmitten" in Baden-Württemberg geht es zum einen um die Erfassung des Zustands der Infrastruktur, zum anderen auch um Qualitätskriterien und -standards sowie Muster- und Beispiellösungen. Weitere Partner im von uns geführten Projektkonsortium sind pesch und partner, das Strategie- und Kommunikationsberatungsbüro ifok sowie die Kommunikationsagentur die wegmeister.

Bürgermeister Jörn Möltgen zur Verkehrswende

»Ich muss und möchte die Menschen mitnehmen«

Herr Möltgen, Sie sind Bürgermeister von Havixbeck, einer Gemeinde mit 12.000 Einwohnern. Sie haben Münsterland-typisch viel Radverkehr und sogar einen Bahnhof. Trotzdem dominiert das Auto …
Jörn Möltgen: Ja, was den Verkehr betrifft, haben wir die Probleme des ländlichen Raums. Wir haben zwar den Bahnhof, die Taktung nach Münster und Coesfeld ist gut, aber da müssen sie erst einmal hinkommen; und vom Bahnhof weiter zum Ziel. Ich zum Beispiel wohne am westlichen Stadtrand von Münster. Mit dem Rad benötige ich 35 Minuten zum Rathaus in Havixbeck, Tür zu Tür. Mit dem Auto sind es 15 bis 20 Minuten. Mit dem ÖPNV 70 Minuten. Und wenn ich in die umliegenden Kommunen will, wird es noch dünner.

Wie kommen Sie weg von der Autoorientierung?
Dafür lassen wir ja von der Planersocietät ein Mobilitätskonzept erstellen! Ich bin gespannt auf die Ergebnisse und will dem nicht vorgreifen, habe aber einige Dinge im Sinn. Im Kern: Wir brauchen einen besseren Mix der Verkehrsarten. Beim Rad sind Velorouten im Kreis Coesfeld geplant: die müssen besser und attraktiver werden. Auch im Ort benötigen wir eine bessere Radverkehrsinfrastruktur. Und beim Fußverkehr ist einiges zu tun. Ein Großteil des Autoverkehrs ist innerorts induziert. Persönlich würde ich sagen, davon könnten 80 Prozent ersetzt werden oder wegfallen, wenn der Wille da ist. Daher wollen wir Angebote machen, Anreize schaffen, vielleicht auf den Zweit- oder Drittwagen zu verzichten. Das ist leichter gesagt als getan. Havixbeck hat in der Stadtregion Münster im Vergleich der Kommunen den höchsten Anteil an Münster-Pendlerinnen und- pendlern, bezogen auf die Bewohnerzahl. Aber wenn ich morgens mit dem Rad ins Rathaus fahre, sitzt in 90 Prozent der Autos nach Münster nur eine Person.

Zur Person

Jörn Möltgen (52) ist seit 2020 hauptamtlicher Bürgermeister von Havixbeck. In der Stichwahl konnte sich der Grünen-Politiker knapp gegen den CDU-Kandidaten durchsetzen. Der studierte Geograph hatte zuletzt bei der Deutschen Hochschule der Polizei in Münster gearbeitet. Möltgen ist verheiratet und hat zwei Kinder. Die Familie lebt auf einem ehemaligen Bauernhof in Münster.

Spontane Mitfahrmöglichkeiten wären vielleicht eine Lösung.

An den Erstwagen wollen sie nicht ran?
Nein, das geht vielleicht in der Stadt, aber vorerst nicht auf dem Land. Dazu ist die Gesellschaft einfach noch nicht bereit.

Wäre Carsharing eine Lösung?
Das spielt derzeit noch keine große Rolle. Wir wollen Carsharing in die Wohngebiete bringen, mehr als 300 Meter entfernt darf das Auto nicht stehen. Vielleicht lässt sich das nachbarschaftlich organisieren, dafür braucht es Hilfestellung, aber die Leute müssen auch selbst die Initiative ergreifen. In einem neuen Wohngebiet wollen wir Energie- und Mobilitätsscheunen einrichten, wo wir Sharing-Konzepte verwirklichen möchten.

On-Demand-Lösungen gelten vielen Experten als die Zukunft …
On-Demand-Systeme sind derzeit fast immer Pilotprojekte. Ich finde das inhaltlich und funktionell gut, aber die Systeme sind teuer; sie müssen sich auch langfristig finanzieren lassen. Gut wäre, wenn man On Demand stärker auf dem Land ausprobieren würde. Der Loop in Münster-Hiltrup ist nett, aber die Veränderung beim Modal Split wird nicht so groß sein. Die Wirkung im Umland von Münster wäre größer.

Welche Rolle spielt der klassische Bus noch?
Auf den Hauptachsen ist der Ausbau des klassischen Busangebots sinnvoll, ebenso als Zubringer zum Bahnhof. Zur Anbindung einzelner Hofschaften aber nicht. Da wären On-Demand-Angebote sinnvoll. Und noch eins: Viele Stadtbusse in Münster enden direkt an der Stadtgrenze, die fahren teils im 10-Minuten-Takt. Wenn wir nur jeden zweiten oder dritten davon nach Havixbeck weiterfahren lassen könnten, würden viele profitieren.

Können und wollen Sie den Menschen auch etwas zumuten?
Ich bin als Bürgermeister angetreten mit dem Anspruch, Schritte in Richtung Verkehrswende zu gehen. Dabei denke ich vor allem angebotsorientiert, aber am Ende geht es nur über Push und Pull. Wir haben zum Beispiel die erste Fahrradstraße in Havixbeck errichtet, Autoverkehr ist nur für Anlieger im Einbahnverkehr erlaubt. Das finden viele Leute toll, andere rechnen mir vor, wie groß der Umweg mit dem Auto jetzt für sie ist. Wir benötigen eine Akzeptanz der Maßnahmen. Ich als Jörn Möltgen vertrete privat eine viel konsequentere Verkehrspolitik, als ich es als Bürgermeister tun kann. Ich muss und möchte die Menschen mitnehmen, aber gleichzeitig nach vorne gehen.

Foto: Chris Keller/ Schwarzwald Tourismus

Die Dreiseenbahn im Schwarzwald wird gern mit der Konus-Gästekarte genutzt. Die Karte erhalten Urlauber:innen in 150 Orten des Schwarzwalds; sie erlaubt die kostenlose Nutzung aller Nahverkehrsangebote.

Freizeitmobilität im Wandel

Ein anderer Blick auf den Verkehr

Kaum eine Aktivität hat sich in den vergangenen Jahren in Bezug auf die Mobilität so verändert wie die Freizeitmobilität. Die Covid-19-Pandemie hat Aktivitätsmuster zunächst verändert. Während viele Freizeitaktivitäten nicht möglich waren, haben Freizeitziele im näheren Umfeld deutlich an Bedeutung gewonnen. Der Binnentourismus hat zudem zugenommen, während ferne Ziele kaum angesteuert wurden.

Eine andere Entwicklung konnten wir mit der Einführung des 9-Euro-Tickets beobachten. Das Ticket führte vor allem im Freizeitverkehr zu veränderten Aktivitätsmustern und höheren Aktivitätsraten. Das weist darauf hin, dass die Freizeit und somit auch die Freizeitmobilität wandelbarer ist als die Bereiche Wohnen und Arbeiten.

Die Zukunft der Freizeitmobilität ist ein entscheidender Faktor in der Frage, ob Emissionsziele im Verkehr erreicht werden können. Fast jeder dritte Weg (29 Prozent) in Deutschland entfällt auf die alltägliche Freizeitmobilität; sie ist damit der Wegezweck mit dem größten Anteil (MiD 2017). Mit rund 53 Prozent (davon 18 Prozent Mitfahrer:innen) stellt der Pkw den größten Anteil am Wegeaufkommen. Wird die touristische Mobilität mitberücksichtigt, bei der häufig lange Reisen zurückgelegt werden, ist der Freizeit- und Tourismusbereich mit deutlich über 50 Prozent der CO2-Gesamtemission die mit Abstand größte Emissionsquelle im Personenverkehr. Das verdeutlicht: Ohne eine Veränderung der Freizeitmobilität können die Klimaziele nicht erreicht werden.

Kaum empirische Grundlagen

Trotzdem ist der Freizeitverkehr auch heute noch in der Betrachtung des Verkehrs unterrepräsentiert. So bestehen kaum valide Datengrundlagen. Die meisten Erhebungen beziehen sich auf die Kernwoche. So heißt es in den AGFS-NRW-Vorgaben für Mobilitätsbefragungen, dass im Regelfall ein Normalwerktag (Di-Do), der im Zeitraum zwischen April-Juni oder September-November liegt, ausgewählt werden soll. Auch Verkehrsmodelle und Verkehrszählungen bilden meist die Spitzenstunden im Alltagsverkehr an diesen Tagen ab. Freizeitmobilität aber findet vor allem in Nebenzeiten statt, z. B. abends und am Wochenende. Die Hauptfreizeitzeiten sind vor allem Feiertage, aber auch die Sommermonate. Auch die Zielwahl

ist meist konträr. Der Ausflug ins Grüne bedeutet, aus dem Ballungsraum heraus zu reisen.

Besonderheiten im Freizeitverkehr

Neben den empirischen Daten werden auch von Planer:innen die Besonderheiten des Freizeitverkehrs häufig nicht gesondert betrachtet. Freizeit bedeutet, dass das Erlebnis im Vordergrund steht. Komfort hat einen hohen Stellenwert. Freizeitradler:innen bevorzugen schöne Strecken, kleinere Umwege werden dabei eher toleriert als im Pendlerverkehr. Weil häufig Haushalte oder Gruppen verreisen, sind im ÖPNV Strukturen nötig die auch größere Gruppen aufnehmen (das gilt auch für das Thema Tarife); die Mitnahme von Gegenständen (z. B. Fahrräder oder Kinderwagen) sind ebenso ein wichtiges Thema. Nicht unberücksichtigt bleiben darf dabei die Frage der Ortskundigkeit. Freizeitgestaltung ist ein Ausbruch aus Routinen, also auch ein Ausbruch aus Bekanntem. Die Bedingungen und das Mobilitätsangebot vor Ort ist dem Freizeitsuchenden häufig vor der Reise unbekannt. Komplizierte Wabenstrukturen im ÖPNV, unzureichende Information oder unzureichendes Angebot schrecken ab und können ein K.-o.-Kriterium für die Nutzung eines Verkehrsmittels darstellen.

Strukturelle Benachteiligung des ÖPNV im Freizeitverkehr

Daher ist, wenn die Freizeitziele nicht innerhalb von Metropolen liegen, häufig die flexiblere Individualmobilität die Gewinnerin. Auf mittleren und langen Distanzen ist dies vor allem der Pkw. Das liegt auch an den vorhandenen Strukturen. Nimmt der Freizeitverkehr zu, sinkt meist das Angebot im ÖPNV.

Begründet ist diese Diskrepanz zwischen Freizeitverkehr und sonstigem Verkehr auch durch die Gesetzgebung. Der ÖPNV dient der Daseinsvorsorge – das Erreichen eines Freizeitziels in angemessener Zeit und Regelmäßigkeit ist hingegen nicht Kernaufgabe der ÖPNV-Aufgabenträger. Eine SPNV-Linie nur für den Freizeitverkehr fahren zu lassen, „...ist nicht Aufgabe eines SPNV-Aufgabenträgers."

Von guten Beispielen lernen

Nun ist es nicht so, dass in den vergangenen Jahren beim Mobilitätsangebot im Freizeitbereich nichts passiert wäre. Im Radverkehr hat bspw. die Metropole Ruhr in der jüngsten Dekade große Anstrengungen unternommen, zur Radregion zu werden. Mit der Konus-Karte im Schwarzwald, der VRM-Gästekarte oder dem Ringticket Rüdesheim existieren gute Beispiele für einfaches und verständliches Ticketing, die sich jedoch häufig an Touristen und weniger an einheimische Erholungssuchende richten. Mit den Fahrradbussen (z. B. Bergischer Fahrradbus, Fahrrad-Bus im Kreis Soest, AVV) gibt es zudem in einigen Regionen bereits attraktive Angebote für die Kombination ÖPNV/Rad. Insbesondere an den hochfrequentierten Stränden im Norden Deutschland existieren zudem aufwändige Verkehrsleitsysteme, um Besucherströme zu lenken. Nichtsdestotrotz beschränken sich viele der Ansätze vor allem im ÖPNV auf vereinzelte Regionen.

Zeit für ein Umdenken

Wer die Verkehrswende vorantreiben will, steht vor der Herausforderung, die Freizeitmobilität verträglicher abzuwickeln. Dies erfordert einen anderen Blick auf Mobilität, weg von der Betrachtung von Maximalkapazitäten (Spitzenstundenbetrachtung) hin zu einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrs. Freizeit und Freizeitgestaltung sind hochemotionale Themen. Die vergangenen Monate mit dem 9-Euro-Ticket verdeutlichen aber auch, dass die Freizeitmobilität wandelbar ist. Dazu muss jedoch das Angebot in den Nebenzeiten nicht nur in Bezug auf Takt und Bedienqualitäten auf die Freizeitmobilität angepasst werden, sondern auch die Verständlichkeit und Bedienbarkeit besonders für Ortsunkundige deutlich erhöht werden. Der organisatorische und finanzielle Mehraufwand ist erheblich, im Sinne der Verkehrswende jedoch unumgänglich. Und auch im Sinne der sozialen Gerechtigkeit sind die derzeitigen Strukturen zu hinterfragen. So legen Personen mit sehr hohem Haushaltseinkommen mehr als fünf Mal so viele Kilometer für Freizeitzwecke zurück wie Personen mit sehr geringem Haushaltseinkommen.

Letztlich zeigt auch die Diskussion um das 9-Euro Ticket, dass die Freizeitmobilität auch als Türöffner fungieren kann. Die Bereitschaft „Dinge auszuprobieren" ist deutlich höher als in der Arbeitsmobilität. Mobilitätsangebote werden häufig zunächst für Freizeitzwecke getestet. Als Beispiele seien hier auch E-Scooter, Lastenräder oder Pedelecs genannt, die sich zunächst im Freizeitverkehr etabliert haben und nun verstärkt auch in der Arbeitsmobilität Einzug erhalten.

Unsere Ziele als Planungsbüro

Die Planersocietät will für das Thema verstärkt Aufmerksamkeit schaffen und gemeinsam mit den Auftraggebern Konzepte entwickeln, um Freizeitmobilität nachhaltiger und gleichzeitig attraktiver zu gestalten. Dabei sprechen wir vor allem Kommunen an, in denen das Thema bislang unterrepräsentiert ist. Mit dem Freizeitmobilitätskonzept Metropole Ruhr (in ARGE mit ift) wollen wir das Thema in unserer Heimatregion gemeinsam mit dem RVR und den beteiligten Kommunen und Aufgabenträgern voranbringen. Gleichzeitig soll das parallel erarbeitete Mobilitätskonzept der IGA 2027 ein wichtiger Baustein für eine verträgliche und moderne IGA 2027 werden. Auch in ländlich geprägten Räumen, z. B. in der Region Elbe-Schaalsee, arbeiten wir an der Mobilitätswende im Freizeit- und Tourismusbereich.
Mobilität ist immer ein Mittel zum Zweck. Daher ist uns die Schnittstelle zu unseren Partner:innen aus dem Tourismusbereich sehr wichtig. Während Planungen in vielen Regionen häufig parallel laufen, setzen wir uns für die Verbindung aus Tourismus und Verkehr ein.

Alexander Reichert
Dipl.-Ing. Raumplanung
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-16
reichert@
planersocietaet.de

Verkehrsentwicklungspläne

Klimaschutz als zentrale Messlatte

Eine emissionsarme Mobilität ist ein wesentlicher Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele. Dass Emissionen zur Erreichung lokaler, nationaler und europäischer Klimaziele reduziert werden müssen, ist gemeinsamer Wissensstand. Die Umsetzung der Verkehrswende stellt allerdings eine besondere Herausforderung für alle Städte dar.

Faktoren wie die Demografie, die wirtschaftliche Situation oder gar Ölpreis und technologische Innovationen lassen sich nur in sehr begrenzten Maßen lokal, auf Ebene der Städte und Kommunen, steuern. Fest steht aber auch, dass Bundes- und Landesregierungen wiederum im hohen Maße auf den Beitrag der Städte und Kommunen angewiesen sind, um die Klimaziele zu erreichen. Ein wesentliches Mittel zu einer mittel- und langfristigen strategischen Verkehrsplanung sind Instrumente wie die Verkehrsentwicklungspläne.

Diskussionen und Anforderungen an den Klimaschutz sind unweigerlich mit verkehrlichen Fragen verknüpft. Verkehr und Mobilität sind unverzichtbarer Teil unseres täglichen Lebens, gleichzeitig ist der Verkehrssektor jedoch einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. Verkehrsentwicklungspläne sind seit Jahrzehnten ein wichtiges strategisches Werkzeug zur Steuerung, Beeinflussung und Konzeption von Mobilität und somit aus heutiger Sicht unabdingbar mit dem Klimaschutz verknüpft.

Dabei haben sich Anforderungen in den vergangenen Jahrzehnten stark geändert. Bis Ende der 1980er Jahre - das Zeitalter der Generalverkehrsplanung – waren strategische Planwerke aus dem Verkehrs-

sektor noch sehr stark von einer generellen Effizienzsteigerung im Pkw-Verkehr geprägt und somit Spiegelbild der autogerechten Stadt. Erst mit Aufkommen der Verkehrsentwicklungspläne wurde stärker auf eine Perspektivplanung gesetzt, verkehrsmittelübergreifend gedacht, die Szenarien- und Zielmethodik erhielt Einzug. Letztere wurde auch immens wichtig, denn Verkehr und Mobilität mussten sich fortan an dem langsam aufkeimenden Begriffen Verkehrswende & Klimaschutz messen. Die Fokussierung auf den Autoverkehr blieb aber häufig als klassisches Element.

Der Klimawandel als große Herausforderung beeinflusste die VEP und die dazugehörigen Prozesse immer mehr, so dass langsam Planwerke aufkamen, die bereits durch ihre Namen eine deutlichere Fokussierung auf den Zusammenhang aus Mobilität & Umwelt unterstrichen: Klimaaktionspläne, Klimamobilitätspläne & Co adressierten klare Anforderungen, so dass sich auch die VEP weiterentwickelten. Das Aufkommen der Sustainable Urban Mobility Plans (kurz: SUMP) stellt seit wenigen Jahren die neue Generation VEP dar. Auch sie adressieren klar die Anstrengungen zur Verlangsamung des Klimawandels als Grundanforderung an das Planwerk.

Klimaschutz als übergeordnetes Ziel

Doch wie gelingt dies in der Praxis letztlich wirklich? Wie gelingt dies vor allem lokal? Die Fragestellung ist zentral in jedem VEP- oder SUMP-Prozess. Ein Blick in die Methodik unserer vergangenen SUMP und VEP zeigt, dass Klimaschutz schon lange von einem Zielfeld auf eine übergeordnete Ebene der Ziele gerutscht ist und sich zumeist in Form des Leitbilds oder als übergeordnete Zielstellung wiederfinden lässt. Auch bei Szenarien, einem wesentlichen methodischen Schritt in VEP, wird zumeist ein „Klimaschutzszenario" eingefordert und diskutiert. Spätestens in dieser Diskussion wird die Frage aufgeworfen: können wir uns etwas anderes als ein Klimaschutzszenario überhaupt noch leisten? Und diese Frage ist gerechtfertigt, zeigen doch bereits die Anforderungen aus Pariser Abkommen & Co, wo die Reise sprichwörtlich hingehen muss.

Die vom Fachzentrum für Nachhaltige Urbane Mobilität (FZ-NUM) ins Deutsche übersetze SUMP- Richtlinien geben uns u. a. mit auf den Weg, durch Szenarien alternative strategische Ausrichtungen zu untersuchen, etwa um eine bessere Faktengrundlage für strategische Entscheidungen in der Hand zu haben. Unsicherheiten, an denen Szenarien und somit auch strategische Werke wie Verkehrsentwicklungspläne sich messen lassen, sind u. a. die globalen Herausforderungen aus Klima, Wirtschaft und Sicherheit.

Die Stadt Soest hat ihren VEP nach nur fünf Jahren nachgebessert: Der VEP Klima + erhöht die Geschwindigkeit auf dem Weg zur klimaneutralen Mobilität.

Aus dem Baukasten der Verkehrswende

Der Faktor Klima lässt sich vergleichsweise plausibel vorhersagen und somit haben sich in den vergangenen Jahren auch feste Vorgaben herausgebildet. Angestrebt wird eine EU-weite Treibhausgasneutralität bis 2050, wobei Deutschland wenige Jahre vorher klimaneutral sein möchte. Länder wie Baden-Württemberg gehen noch ein Stück weiter und streben durch ihr Klimaschutzgesetz die Netto-Treibhausgasneutralität bis 2040 an. Auf dem Weg dahin sollen die Verkehrsemissionen bis 2030 um 55 Prozent gesenkt werden. Man bedient sich dafür der klassischen Mittel aus dem Baukasten der Verkehrswende: jedes zweite Auto soll klimaneutral fahren, jede zweite Tonne im Wirtschaftsverkehr klimaneutral transportiert, jeder zweite Weg selbstaktiv absolviert werden. Als Ergebnis soll ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land unterwegs sein und der Anteil des ÖV verdoppelt werden.

Baden-Württemberg hat zuletzt die Erstellung von Klimamobilitätsplänen per Gesetz eingeführt. Mit den Plänen wurde ein Instrument geschaffen, mit dem Gemeinden, Städte und Landkreise ihre Treibhausgasemissionen im Mobilitätsbereich senken bzw. die Schritte dahin vorbereiten sollen. Ein ähnliches Instrument, die Aktionspläne Mobilität, Klima- und Lärmschutz – Adressat sind hier vor allem kleinere Städte und Kommunen bis ca. 50.000 Einwohner:innen –, wird aktuell durch die Planersocietät in einem Projektkonsortium gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr entwickelt.

Viele Städte gehen bereits weiter

Die Maßnahmen zur Erreichung von Klimaneutralität liegen zumeist auf der Hand, werden häufig in Must-haves und Should-haves unterteilt. Ebenso sind die Gründe des Scheiterns vieler Maßnahmen alles andere als unbekannt. Aktuelle und künftige Verkehrsentwicklungspläne werden alle gemeinsam haben, dass Klimaziele nicht mehr gleichrangig mit anderen Zielen stehen – Klimaschutz wird die zentrale Messlatte in der strategischen Verkehrsentwicklungsplanung 4.0 darstellen

Auch viele Städte gehen bereits weiter und formulieren in ihren VEP, SUMP & Co das Ziel Klimaneutralität bis zum Jahr 2030. Die Stadt Soest ist dabei einen besonderen Weg gegangen: Im Jahr 2016 entschied man sich für ein Klimaschutzszenario, das den Weg in Richtung klimafreundliche Mobilität ebnen sollte. Bereits wenige Jahre später wurde deutlich, dass es für dieses ambitionierte Ziel eines höheren Tempos bedarf. Die gewählten Strategien Vermeiden, Verlagern, Verbessern blieben bestehen, jedoch wurde mit dem neuen Planwerk „VEP Klima +" die Geschwindigkeit nochmal erhöht. Das ergibt auch Sinn, denn die Entscheidungen zur Erreichung der Klimaschutzziele für 2030 und darüber hinaus müssen heute getroffen werden.

Kevin Hillen
M.Sc.
Raum- und Verkehrsplaner
Tel.: 040 / 3346695-61
hillen@planersocietaet.de

Eine Auswahl aktueller Projekte, Veröffentlichungen und Vorträge

Aktuelle Projekte

Bad Berleburg Mobilitätskonzept 2035: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, inkl. Beteiligungskonzept und Haushaltsbefragung; Auftraggeber: Stadt Bad Berleburg

Interkommunales Mobilitätskonzpet für Mettingen, Recke und Westerkappeln: Übergreifendes Mobilitätskonzept für drei Kommunen im Münsterland; Auftraggeber: Gemeinde Mettingen, Gemeinde Recke, Gemeinde Westerkappeln

Augsburg Mobilitätsstrategie Stufe 1: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept als SUMP, inkl. Beteiligungskonzept, Modell; in ARGE mit WVI GmbH; Auftraggeber: Stadt Augsburg

Wuppertal Mobilitätskonzept: Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, inkl. Beteiligungskonzept, Szenarien- und Wirkungsanalyse; Auftraggeber: Stadt Wuppertal

Aktionspläne Mobilität, Klima- und Lärmschutz: Erarbeitung eines neuen Instrumentes für einen klimafreundlichen Mobilitätsplan für kleinere Kommunen in Baden-Württemberg; Auftraggeber: Ministerium für Verkehr BaWü

Masterplan Mobilität 2050 Kreis Recklinghausen: Erarbeitung eines kreisweiten Mobilitätsstrategiekonzeptes für die zukünftige Entwicklung; inkl. Haushaltsbefragung; Auftraggeber: Kreis Recklinghausen

Kreis Coesfeld Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten: Befragung von 13.000 Haushalten zur alltäglichen Mobilität; Vertiefungen in Coesfeld und Dülmen; Auftraggeber: Kreis Coesfeld / Stadt Coesfeld, Stadt Dülmen

Mobilitätspakt Stadt und Region Lahr: Begleitung eines akteursübergreifenden Prozesses zur Erarbeitung von Maßnahmen; inkl. Konzeption u. Vorbereitung öffentl. Foren u. Öffentlichkeitsarbeit; Auftraggeber: Regierungspräsidium Freiburg

Barrierefreie Haltestellen im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN): Kategorisierung unterschiedlicher Ausgangsvoraussetzungen, Bestandsaufnahme und Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus als Bestandteil der Fortschreibung des Nahverkehrsplans; Auftraggeber: ZVBN

Wuppertal Nahverkehrsplan: Erarbeitung eines Nahverkehrsplans für die nächsten fünf Jahre (in enger Zusammenarbeit mit dem gesamtstädtisches Mobilitätskonzept); Auftraggeber: Stadt Wuppertal

Landkreis Wunsiedel - Konzept für Mobilstationen: Erarbeitung eines kreisweiten Konzeptes den Aufbau von Mobilstationen im Kreis; Auftraggeber: Landkrs. Wunsiedel

Innenstadtverkehrskonzept für die Stadt Remscheid: Erarbeitung eines integrierten Innenstadtverkehrskonzeptes; Auftraggeber: Stadt Remscheid

Frankfurt-Höchst Innenstadtverkehrskonzept: Erarbeitung eines integrierten Nahmobilitäts- und Parkraumkonzeptes für die Innenstadt von Frankfurt Höchst; Auftraggeber: Nassauische Heimstätte in Zusammenarbeit mit Stadt Frankfurt a. M.

Quartier-Mobil: Parkraummanagement in Außenstadtbezirken: Strategieentwicklung von Parkraummanagementansätzen in äußeren Stadtbezirken; im Rahmen eines BMBF-Forschungsprojektes; Auftraggeber: Goethe-Universität in Kooperation mit Stadt Frankfurt a.M.

Aachen Quartiersparken: Entwicklung eines Ansatzes zur Abschätzung des qualifizierten Parkraumbedarfs in unterschiedlichen Quartieren; Strategien zur Aktivierung privater Stellplatzreserven; Auftraggeber: Stadt Aachen

Best-Practice-Beispiele für ein nachhaltiges Parkraummanagement: Recherche von guten Beispielen sowie Zusammenstellung von Erfahrungen; Auftraggeber: Fachzentrum Nachhaltige Urbane Mobilität des Landes Hessen

Verkehrskonzept Rüttenscheider Straße: Analyse und Entwicklung von Planfällen zur Optimierung im Spannungsfeld zwischen Einkaufsstraße, Fahrradstraße und Verkehrsachse; Auftraggeber: Stadt Essen

Osnabrück Fußverkehrsstrategie im Quartier Vordere Wüste: Quartierskonzept mit Fokus auf Fußverkehrs- und Nahmobilitätsförderung mit Fußverkehrs-Check; ; Auftraggeber: Stadt Osnabrück

Neuenburg Schulwegepläne: Erarbeitung von Schulwegepläne für die Förderung der sicheren Mobilität von Kindern; Auftraggeber: Stadt Neuenburg

Qualitätserfassung von Ortsmitten bis 2026: Begleitung eines landesweiten Programms zur Aufwertung und Qualitätserfassung von Ortsmitten; inkl. Kommunikationsstrategie; in ARGE mit pesch&partner, ifok und die Wegmeister; Auftraggeber: NVBW / Ministerium für Verkehr BaWü

Everswinkel Sicherheitsaudit: Erarbeitung eines Sicherheitsaudits für einen Kreisverkehr; Auftraggeber: Gemeinde Everswinkel

Kreis Leer Radverkehrskonzept: Entwicklung eines kreisweiten Radverkehrsnetzes inkl. Maßnahmenentwicklung; Auftraggeber: Kreis Leer

Radverkehrskonzept Stadt Schwerte: Netzentwicklung, Netzbefahrung und Maßnahmenentwicklung, inkl. umfassender Bürgerbeteiligung (u. a. Schüler:innen); Auftraggeber: Stadt Schwerte

Veloroutenkonzept Kreis Borken: Untersuchung möglicher Velorouten im Kreis, inkl. Beteiligung der Kommunen; Auftraggeber: Kreis Borken

Metropolradweg Nürnberg-Bamberg: Machbarkeitsuntersuchung für eine Radvorrangroute zwischen Nürnberg und Bamberg; Auftraggeber: Kreis Bamberg

Hamburg - überbetriebliches Mobilitätsmanagement Schnackenburgallee: Mobilitätsmanagement und Reallabor; Auftraggeber: Bezirksamt Hamburg Altona

Veröffentlichungen und Vorträge

Whitepaper: Wege zu einer konfliktfeien Mikromobilität: Zum Umgang mit E-Scootern im urbanen Raum; Eigenforschung

Dr. Michael Frehn im Interview mit dem RTL-Nachtjournal am 20. August 2022: Tempo 30, Verkehrssicherheit, StVO

Dr. Franziska Kirschner: Difu-Seminar zum Sicherheitsrisiko Parken: Vortragstätigkeiten auf Seminaren des Difu von Sep.-Dez. 2022

Flammann, Hölderich, Wolff 2022: Urbane Logistik: Eine Interdisziplinäre Aufgabe – Integriert gedachte Logistikansätze; in Transforming Cites 1|2022

Christian Bexen: Diskutant über Shared Mobility: auf der Messe Polis Mobility im Mai 2022 in Köln

9-EuroTicket – ein Kommentar

Der Preis ist wichtig – darf aber nicht zulasten des Angebots gehen

Gregor Korte
M.Sc.
Raum- und Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-14
korte@
planersocietaet.de

Als Teil des Entlastungspakts der Bundesregierung konnten wir in den Sommermonaten ein simples, aber teures Projekt verfolgen: Ein bundesweites Ticket für Bus und Bahn, für nur 9 Euro im Monat. Während der Tankrabatt in der Nachbetrachtung kaum eine Rolle spielt, avancierte das 9-Euro-Ticket allerorten zum Gesprächsthema.

Als was kann diese Entlastungsmaßnahme nun gewertet werden? Aus Nutzersicht ein großer Erfolg – allein schon für die Debatte über einfache Tarifangebote und die Finanzierung des ÖPNV. Gerade letzteres zeigt die Grenzen auf. Daher überzeugt auch weniger der Dumping-Preis, vielmehr ist es das einfache, leicht verständliche Angebot, das auch überzeugten Autofahrenden die Nahverkehrs-Nutzung einfach macht – ein Ticket, ein Monat, alle Busse und Bahnen des Nahverkehrs, überall. Zu einem Preis, bei dem nun wirklich keiner sagen kann, dass es im Vergleich zum eigenen Auto zu teuer ist.

Große Potenziale im Freizeitverkehr

Als Besitzer eines Abo-Tickets stoße auch ich oft an die wortwörtlichen Grenzen des ÖPNV. Östlich von Dortmund endet mein Verkehrsverbund, den Nachbarkreis Unna darf ich in Teilen mit meinem Ticket bereisen, weiter komme ich nicht. Mit dem 9-Euro-Ticket bin ich in NRW flexibel, musste mir bei der Fahrt zu einem Auftraggeber in Bayern vor Ort keine Gedanken um Tarife machen. Auch im Familienurlaub im selben Bundesland wurden trotz vorhandener Autos die Fahrten mit dem (schlecht getakteten) Bus unternommen. Der Großteil der Familie kommt aus dem Herzen der Lüneburger Heide, ein ÖPNV-Niemandsland. Ohne 9-Euro-Ticket wäre das Auto nicht stehen geblieben. Gerade für den Freizeitverkehr bestehen hier große Potenziale, durch einfache Tickets den Nahverkehr auch fernab der Heimat ohne abschreckende Beschäftigung mit den gerade gültigen Tarifen zu nutzen.

Natürlich bleiben Herausforderungen, wenn es um die vielfach diskutierte Weiterführung eines solchen Tickets geht – für eine neue Blütezeit des ÖPNV bedarf es mehr als eines günstigen Tickets. Genauso vordringlich, wenn nicht wichtiger, ist der Aus- und Neubau von Bahnstrecken, eine Angebotsoffensive im städtischen Nahverkehr und die Schaffung attraktiver Angebote im ländlichen Raum. Allein der barrierefreie Ausbau und die Dekarbonisierung der Fahrzeuge werden in den nächsten Jahren (und Jahrzehnten) große Summen verschlingen, wobei diese unstrittig wichtigen Bausteine kaum neue Fahrgäste bringen werden, hierfür bedarf es wieder eines besseren (oder überhaupt vorhandenen) Angebots. Oberste Priorität hat zudem die auskömmliche Finanzierung der bestehenden Angebots im Nahverkehr.

Die Idee des 9-Euro-Tickets bietet in diesem Kontext auch die Chance zur Reform der Finanzierung des ÖPNV, die vielerorts ins Wanken geraten ist. Baden-Württemberg möchte hier in Zukunft verschiedene Varianten ausprobieren, inklusive Mobilitätsgarantie, die den ÖPNV als Daseinsvorsorge noch stärker fordert. Auch im Koalitionsvertrag der neuen NRW-Landesregierung findet sich dieses wichtige Thema – die Parteien wollen den Kommunen eine Drittnutzerfinanzierung ermöglichen. Hier darf dann auch nicht locker gelassen werden – der Ausbau des Nahverkehrs muss fortgesetzt werden, die bestehenden Angebote und Infrastrukturen benötigen eine verlässliche Finanzierung.

Foto: Volker Emersleben / Deutsche Bahn AG

So einfach kann ÖPNV sein

Aus dem 9-Euro-Ticket lernen wir vor allem, wie einfach ÖPNV sein kann. Daher bedarf es nun einer Initiative und guter Ideen, wie dies dauerhaft so bleiben kann. Im Idealfall merken die Nutzenden nicht, in welchem Verkehrsverbund sie gerade unterwegs sind. Potenzielle Ticketmodelle und Preise wurden schon in den Ring geworfen, das hohe Interesse der Öffentlichkeit befeuert die Debatte. Verschiedene Varianten sind möglich, vergünstigte Länder- und Bundestickets ebenso wie ein bundesweiter, digitaler Luftlinientarif mit Preisdeckel. Welche Variante, welcher Preis es am Ende auch sein mag: Für eine Verkehrswende benötigen wir mehr Nahverkehr, wir benötigen qualitativ hochwertigen Nahverkehr. Und wir benötigen einfachen Nahverkehr. Für letzteres sind (günstige) Tickets ohne Tarifgrenzen ein essenzieller und unverzichtbarer Baustein. Diese dürfen aber nicht zu Lasten des Angebots bzw. dessen Ausbau gehen, die Verkehrsunternehmen und -verbünde dürfen zudem nicht mit einem solchen Angebot finanziell überfordert werden.

© Peter Ferstl

Verkehrsberuhigung in Innenstädten

Mehr über Stadt reden als über Verkehr

Innenstädte und ihre Attraktivität sind in der Diskussion, nicht erst seit Corona. Eine attraktive Innenstadt ist elementar für eine gesunde Stadtentwicklung und trägt zur Stärkung der Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie als Kultur-, Freizeit- und Einkaufsstandort bei. Der Innenstadtverkehr nimmt dabei ein Schlüsselrolle ein. Und kaum ein Thema, das heftiger diskutiert wird. Die Forderung nach einer autofreien Innenstadt stößt auf die Warnung vor dem Untergang der Innenstadt. Was helfen kann: In einem gesamtgesellschaftlichen Dialog mehr über Stadt zu reden als über Verkehr.

Mit dem eigenen Auto in die Innenstadt fahren, möglichst direkt vor das Geschäft – lange war diese Form der Mobilität prägend, nicht nur im Bewusstsein und in der Gewohnheit, auch durch die Priorisierung in der Stadt- und Verkehrsplanung. Autodominierte Straßenräume und Kreuzungen, Parksuchverkehr, vollgeparkte Innenstadtstraßen bei gleichzeitigem Leerstand in Parkhäusern, Umweltprobleme, wenig Platz für Fuß- und Radverkehr sind damit einhergehende Probleme. Heute stehen dagegen Erlebnischarakter, attraktive öffentliche Räume und Inspiration beim Innenstadtbesuch im Vordergrund. Zugleich wird mit der Diskussion um lebendige Innenstädte der Ruf nach einer multifunktionellen Innenstadt lauter, die nicht nur einseitig auf den Handel ausgerichtet ist, sondern stärker auch Wohnen, Bildung, Kultur, Freizeit und u. U. auch das Handwerk berücksichtigt. Was wir brauchen, ist eine individuelle Innenstadt. Doch was bedeutet das für den Verkehr?

Schon Julius Caesar verbot in Rom jeglichen privaten und gewerblichen Verkehr zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang. Flächenbedarf und Unfallgefahren waren zu groß.

Verkehrsdiskussionen schon seit der Antike

Diese Diskussion um den Verkehr ist nicht neu. Von der Antike bis in die Gegenwart erscheint das Thema nicht an Relevanz eingebüßt zu haben: „Flächenbedarf und Unfallgefahren des Versorgungsverkehrs mit Karren waren in den engen Gassen antiker Großstädte so immens, dass Julius Cäsar bereits 45 v. Chr. jeglichen privaten und gewerblichen Fahrzeugverkehr in Rom zwischen Sonnenauf- und -untergang verbot. Diese Regelung wurde sukzessiv auf alle römischen Städte ausgeweitet." (Peter Pez, Verkehrsberuhigung in Stadtzentren)

Städte sind in erster Linie für Menschen da und nicht für einzelne Verkehrsmittel. Und doch nimmt der motorisierte Verkehr einen Großteil des Straßenraums ein. Einige Städte sind längst in einem Transformationsprozess und haben den Erfolg einer solchen Strategie eindrucksvoll bestätigt: Barcelona, Wien, Ljubljana, Brüssel, Kopenhagen, Gent.

Deutsche Städte tun sich noch schwer, doch auch hier tut sich was. Die Verkehrsberuhigung von Innenstädten trifft dabei nicht überall auf Gegenliebe – zu unterschiedlich sind Interessen und Akteure. Hinzu kommen Ängste, die mit der Verkehrsberuhigung oder der autofreien Gestaltung einhergehen – etwa in Gastronomie und im Einzelhandel. Gleichwohl ist die Erkenntnis Konsens, dass Veränderungen an Straßen und Plätzen notwendig sind und der motorisierte Verkehr reduziert werden muss. Doch wie können derartige Konzepte von der breiten Mehrheit getragen, Ängste genommen und die Vorteile der Reduzierung und Verkehrsberuhigung in den Vordergrund gestellt werden? Lebenswerte Städte durch Ver- oder Gebote, durch Konsens oder Vorgabe?

Beispiel Altstadt Regensburg

Wie soll sich unsere Altstadt entwickeln? Wie können die Beeinträchtigungen durch den MIV reduziert, gleichzeitig die Erreichbarkeit für alle gewährleistet werden? Mit Fragen wie diesen starteten wir in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Regensburg in einen einjährigen Workshop- und Teilnahmeprozess. Ziel ist die Verkehrsberuhigung der als Welterbe geschützten Altstadt. Dabei treffen vielfältige Interessen aufeinander. Deshalb wurde der Beteiligungsprozess zur Findung von gemeinsamen Grundsätzen und Konsenshaltung initiiert.

Alle Interessierten erhielten die Möglichkeit, sich einzubringen. Von der Analyse von Kernproblemen bis hin zur Entwicklung von gemeinsamen Leizielen und Handlungsfeldern wurden die Akteure aus Bürgerschaft, Verbänden, Interessenvertretungen und gesellschaftlichen Gruppen sowie der Politik in mehreren Phasen mit jeweils in Präsenz sowie online stattfindenden Workshop-Formaten, zwei digitalen Beteiligungsformaten und zahlreichen Einzelgesprächen umfangreich beteiligt.

So wurden Leitziele und erste Handlungsansätze entwickelt, darunter Alternativen zum Kfz und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen (z. B. Park & Ride, ÖPNV, Lieferfenster) oder die Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung selbst (z. B. Schleifensysteme, Temporeduzierung). Die entwickelte Zielrichtung wird als Grundlage für die zweite Prozessstufe genutzt, in der ein Gutachter nachfolgend die zu treffenden Maßnahmen in einem Konzept im Detail entwickelt und ausarbeitet.

Ein Patentrezept zur Reduzierung des Autoverkehrs in Innenstädten gibt es nicht – jede Stadt ist anders. Aufgrund der heterogenen Interessenlagen und der mit dem Thema verbundenen Emotionalität hat sich ein zweistufiger Prozess wie in Regensburg durchgeführt als Vorteil erwiesen. Der Beteiligungsprozess bot die Möglichkeit, die unterschiedlichen Blickwinkel einzunehmen und zu einem Konsens zu kommen. Durch die gemeinsam erarbeiteten Leitziele, Maßnahmenpakete und Grundsätze lässt sich die Identifizierung mit den zukünftigen Veränderungen in der Altstadt erhöhen und den Mehrwert der Verkehrsberuhigung aufzeigen.

Machen und Ausprobieren

Zeit und Arbeit in einen breit angelegten Beteiligungsprozess zu investieren, lohnt sich – besonders, wenn es sich um umstrittene, emotionale Themen mit vielfältigen Interessen handelt. Gleichwohl ist zu sagen, das mitunter viel gewonnen wäre, wenn auch mit mehr Mut und Veränderungswillen daran gegangen wird. Eine offene Diskussion, Verkehrsversuche und das Ausprobieren und Austarieren erleichtern häufig das Initiieren von Schlüssellösungen und wirken oftmals wie ein Katalysator.

Dr. Michael Frehn
Dr.-Ing.
Stadtplaner AKNW,
Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-0
frehn@
planersocietaet.de

Kurznachrichten

Messe Polis Mobility

Die Planersocietät im Film

Vom 18. bis zum 21. Mai 2022 hat in Köln die erste Polis Mobility stattgefunden. Die Planersocietät gehörte zu den Ausstellern bei dieser Messe rund um die Zukunft urbaner Mobilität. Für den Messeauftritt haben wir uns auch einen eigenen Film gegönnt. Und der ist: sehenswert!

Der Film ist in den Wochen vor der Messe entstanden. Gedreht wurde im Dortmunder Büro, aber auch außerhalb, auf dem Radschnellweg RS1 zum Beispiel, bei Bürgerveranstaltungen, Planungsspaziergängen, aber auch an Bus- und Bahnhaltestellen und anderen Orten der Mobilität.

Gezeigt wird: Wie wir arbeiten, an welchen Themen wir arbeiten, warum und mit welchen Zielen wir arbeiten. Gezeigt werden: Beschäftigte der Planersocietät, aber auch „ganz normale" Menschen. Menschen, mit denen wir kommunizieren, deren Vorschläge und Wünsche wir uns anhören, für die wir Ideen entwickeln und planen. Der knapp dreiminütige Film ist natürlich nicht nur für die Messe produziert worden. Man kann ihn sich auf unserem Youtube-Kanal anschauen, auch über unsere Homepage ist der Film erreichbar (unter dem Reiter: Über uns).

Fußverkehrs-Checks

Weiterentwickelt

Seit dem Jahr 2015 fördert das Land Baden-Württemberg Fußverkehrs-Checks (FVC) in den Kommunen. Bei diesem partizipativen Verfahren wird die Situation des Fußverkehrs in mehreren Rundgängen und Workshops gemeinsam mit den Bürger:innen, Politik und Verwaltung vor Ort diskutiert. Anschließend werden Vorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt. Die Checks sollen dazu beitragen, in der Kommune sichere und attraktive Fußwege zu schaffen und den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von Politik und Verwaltung zu rücken.
In diesem Jahr gibt es nun eine Neuerung: Erstmals wird es sogenannte Fußverkehrs-Checks plus geben. Die FVC plus bilden eine neue Stufe der Fußverkehrs-Checks und bieten den Kommunen die Chancen auf einen Einstieg in die systematische Fußverkehrsförderung. Wir beraten dabei die ausgewählten Kommunen ausführlich zum Thema Fußverkehrskonzepte.

Digitaler Dienstag

Virtuelle Diskussionen

Der Digitale Dienstag der Planersocietät läuft wie gewohnt als Webex-Konferenz weiter. Die nächsten Termine unserer beliebten Diskussionsrunden sind:
4. Oktober: **On-Demand-Verkehr - Zukunft der Mobilität?**
1. November: Feiertag, kein Digitaler Dienstag
6. Dezember: **Verkehrsberuhigung in Alt- und Innenstädten**

Die Anmeldung ist schnell über die Homepage (Im Dialog) erledigt. Wer Interesse an einem Thema, aber zum Termin keine Zeit hat, hat die Möglichkeit, sich später die Aufzeichnung auf unseren Youtube-Kanal anzuschauen.

Webex-Diskussion
Anmeldungen hier:

Wie funktioniert die Gießener Lösung?

Der Anlagenring in Gießen umschließt die Innenstadt als mehrspurige Verkehrsstraße. Platz für den Radverkehr gab es hier bisher nicht. In einem Verkehrsversuch soll sich das radikal ändern. Die Fachwelt schaut auf Gießen, denn in vielen Städten gibt es ähnliche Straßenstrukturen.

Wie kann die Umsetzung konkret aussehen? Welche Auswirkungen hat der Verkehrsversuch auf den Busverkehr? Bricht der Autoverkehr in Gießens Innenstadt zusammen? Auf diese (und noch viel mehr) Fragen galt es, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Antworten zu finden. Die Studie ist in einer Zusammenarbeit zwischen den Büros Gertz Gutsche Rümenapp und Planersocietät entstanden.

Im Zuge der Zustimmung des Magistrats zu einem Bürgerantrag ist die Universitätsstadt Gießen aufgefordert, einen mindestens einjährigen, fachlich begleiteten Verkehrsversuch zu realisieren, der am Anlagenring (12.000 bis 25.000 Kfz/24h) eine gerechtere Aufteilung des Verkehrsraumes zugunsten des Radverkehrs vorsieht. Eine Machbarkeitsstudie soll dabei als Entscheidungsgrundlage dienen, alle im Raum stehenden Varianten untersuchen und bewerten und daraus eine Empfehlung für eine Variante ableiten.

Die Busse benötigen beide Fahrtrichtungen

Zunächst erfolgte im Rahmen der Studie eine grobe Vorplanung und Vorbewertung aller Varianten mit Hilfe unterschiedlicher Kriterien (u. a. Verständlichkeit der Verkehrsführung, baulich-technischer Aufwand). Parallel dazu wurden die etwaigen Anpassungen im Busverkehr betrachtet. In Zusammenspiel mit weiteren Aspekten (u.a. fehlende Alternativstrecken, Erschließungswirkung) wurde festgestellt, dass stets eine Befahrbarkeit des Rings für den ÖPNV in beide Fahrtrichtungen zu gewährleisten ist. Anhand eines Verkehrsmodells wurden anschließend die Auswirkungen auf den Verkehr näher betrachtet. Je nach

Ergebnis des Verkehrsmodells: Der Anlagenring wird entlastet, einige parallel verlaufende Straßen und der äußere Gießener Ring (Autobahnen und Schnellstraßen) wird belastet.

Variante kann der Anlagenring um 10 bis 20 Prozent entlastet werden. Der Autoverkehr wird sowohl auf den (äußeren) Gießener Ring als auch auf Straßen im Umfeld des Anlagenrings (u. a. Parallelachsen) verlagert. Das zeigt: bei der konkreten Umsetzung sind Gegenmaßnahmen zur Vermeidung von unverträglichen Mehrbelastungen erforderlich.

Räder fahren innen, Autos außen

Die Studie mündet in der Empfehlung, die Variante „Fahrradstraße auf dem Innenring, Kfz-Verkehr auf dem Außenring im Einrichtungsverkehr gegen den Uhrzeigersinn" weiter zu verfolgen und zu konkretisieren. Der Busverkehr wird hierbei abschnittsweise auf der Fahrradstraße mitgeführt; ebenso gilt dies partiell für die Erschließung bestehender Grundstücks- und Parkplatzzufahrten. Die Variante sticht durch ihren „echten" Versuchscharakter heraus und bietet neben den Qualitäten für den Radverkehr auch die Chance, die Erschließung der Innenstadt neu zu ordnen. Die Modellberechnungen zeigen: der Verkehrs fließt ausreichend; die an einzelnen Kreuzungen auftretenden kleineren Stockungen und Rückstauungen sind durch eine verbesserte Koordinierung weiter reduzierbar. Bis zum Start des Verkehrsversuchs müssen nun u. a. die konkreten signal- und bautechnischen Anpassungen auf dem Anlagenring selbst wie auch partiell im Nebenstraßennetz im Detail geplant und umgesetzt werden. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist obligatorisch.

Nicht nur die Fachwelt schaut gespannt auf die Stadt Gießen, können im Rahmen des Verkehrsversuchs doch weitreichende Erkenntnisse einer stark in die Struktur eines städtischen Straßensystems eingreifenden Maßnahme gewonnen werden. Ähnliche Überlegungen (und zum Teil Umsetzungen) haben bereits in anderen Kommunen stattgefunden (u.a. Dortmund, Köln, Leipzig, Unna). Die „Gießener Lösung" stellt in ihrer Konsequenz einen neuartigen und experimentellen Ansatz dar und ist ergebnisoffen angelegt.

Christian Bexen

Dipl..-Ing.
Raum- und Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-0
bexen@
planersocietaet.de

Lieblingsorte

Fast 70 Mitarbeiter:innen zählt die Planersocietät inzwischen. Wir stellen fünf von ihnen hier vor: mit ihren Lieblingsorten

Maren Hinz (B.Sc.)

Seit 2019 arbeitet die Raumplanerin bei der Planersocietät in Dortmund, parallel auch an ihrem Master. Ihre Schwerpunkte sind Verkehrsentwicklungspläne und regionale Mobilitätskonzepte.

In der Sonne an der Hafenkante

Die Entscheidung für einen Lieblingsort fällt nicht leicht! Ein Café in der Innenstadt, eine Runde Spikeball im Park oder ein Feierabendgetränk am Wasser? Einen Lieblingsort machen für mich Orte aus, an denen ich mich mit Freunden treffen und eine gute Zeit verbringen kann.

Gewässer sind in Dortmund leider Mangelware, deshalb macht der Dortmund-Ems-Kanal einiges her – auch dank des Umschlagplatzes! Der Umschlagplatz liegt direkt im Hafen und bietet zum Feierabend den perfekten Ort für zwei, drei Bierchen. Auch Weinschorle, Kaffee oder Limo können an der Container-Bar genossen werden.

Neben der direkten Lage an der Hafenkante gefällt mir die perfekte Sonnenausrichtung – abends lässt sich der Sonnenuntergang genießen. Der Umschlagplatz ist ein super Treffpunkt um die warmen Sommerabende in entspannter Atmosphäre draußen mit Freunden zu verbringen. Bekannte Gesichter trifft man hier eigentlich immer an. Zusätzlich finden am Umschlagplatz häufig Veranstaltungen statt, meist wird aufgelegt, manchmal ausgestellt und ab und zu werden auch Vintage-Klamotten verkauft.

Im Dachzelt

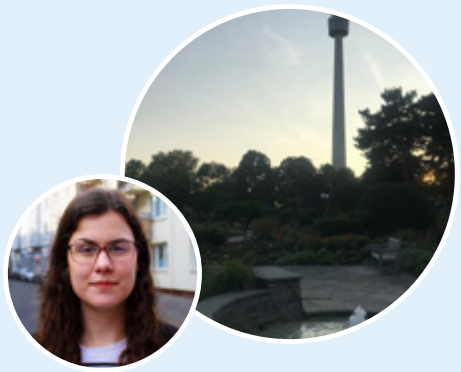
Ich bin seit kurzem stolze Besitzerin eines Dachzeltes und kann damit im Handumdrehen meinen Kleinwagen zu einem Schlafzimmer auf Rädern umbauen. Seitdem ist das Dachzelt mein absoluter Lieblingsort.

Mit dem Dachzelt habe ich viele Freiheiten, auch ohne einen teuren Camper, Van oder ein Wohnmobil zu besitzen. Mein Auto verbraucht mit Zelt nur geringfügig mehr Kraftstoff als ohne und benötigt darüber hinaus keine zusätzlichen Flächen beim Parken. Es ist stabiler als ein herkömmliches Zelt und schützt gut vor Regen.

Weil es so schnell aufgebaut ist, eignet sich das Dachzelt besonders gut für einen Roadtrip, bei dem man jeden Tag an einem anderen Ort aufwacht. Übrigens ist die Aussicht aus dem Dachzelt grandios, fast wie in einem Baumhaus. Nachts kann man aus den Dachfenstern sogar die Sterne beobachten. Ich verreise gerne auch mal kurzfristig nur für ein Wochenende und erkunde die schönen Ecken in unserer Umgebung. Für nächstes Jahr sind aber auch schon längere Touren geplant.

Sabrina Wörmann (M. Sc.)

Die Geographin und Wirtschaftswissenschaftlerin (B. Sc.) arbeitet seit 2021 bei der Planersocietät mit dem Schwerpunkt Radverkehrsplanung. Zuvor war sie bei einer Kommune als Radverkehrsbeauftragte tätig.



Sophia Middendorf (M. Sc.)

2019 hat die Raumplanerin zur Planersocietät gefunden. Hier beschäftigt sie sich mit Haushaltsbefragungen und Mobilitätskonzepten.

Ruhe und Action im Park

Mein Lieblingsort ist der Westfalenpark in Dortmund, der mit vielen Freizeitangeboten wie der Seebühne oder den Beachvolleyballfeldern lockt und immer wieder ein neues Erlebnis ist.

Fußläufig erreichbar von der eigenen Wohnung fühlt sich ein Besuch im Westfalenpark für mich an, als würde ich mich in meinen Garten setzen. Wenn sich im Sommer am Sonntagnachmittag der Trubel im Park langsam legt, lasse ich dort mit einem guten Buch das Wochenende ausklingen. So findet sich am Seerosenteich häufig ein schattiges Plätzchen, an dem man zwischen den Kapiteln die Gänse im Park beobachten kann. Aber vor allem die Abende auf der Festwiese, etwa bei einem Open-Air-Konzert der Lieblingsband, haben ein besonderes Feeling und bleiben lange in Erinnerung. Die Mischung aus actiongeladenen Aktivitäten und ruhigen Rückzugsmöglichkeiten machen dabei für mich den Reiz meines Lieblingsortes aus.

Manuel Kitzmann (M.Sc.)
Seit 2022 arbeitet der Raum- und Verkehrs–planer bei der Planersocietät in Karlsruhe, Seine Schwerpunkte sind Radverkehrs- und ÖPNV-Planung sowie Fußverkehr.

Auf der Weinstraße

Mein Lieblingsort beginnt an der Grenze zum Elsass und zieht sich 85 Kilometer nach Norden durch die Vorderpfalz. Zwischen den kleinen Orten Schweigen-Rechtenbach und Bockenheim liegt die Deutsche Weinstraße.

Entlang der Deutschen Weinstraße gibt es einiges zu sehen, vor allem ist es landschaftlich sehr schön. Auf der einen Seite die Weinberge mit den kleinen Weindörfern, auf der anderen Seite geht es hoch in den Pfälzerwald mit seinen Burgen und Schlössern. Das Hambacher Schloss ist vermutlich das bekannteste Ziel. Mein Favorit ist aber die Kleine Kalmit, ein kleiner Berg. Von dort hat man eine tolle Aussicht auf die Weinberge und den Waldrand. Besonders schön finde ich die Weinstraße im Frühjahr: Zur Mandelblüte färbt sie sich in Weiß und Rosa. Am liebsten erkunde ich die Gegend auf dem Fahrrad, für die ein oder andere Weinwanderung bin ich dann doch zu Fuß unterwegs.

Dass der Wein an der Weinstraße im Mittelpunkt steht, ist offensichtlich. Nicht umsonst steht in Bad Dürkheim das größte Weinfass der Welt, auch das größte Weinfest der Welt findet hier statt (auch wenn der Name „Wurstmarkt" irreführend ist). Die deutsche Weinstraße ist für mich ein idealer Ort, um zu entspannen, die Natur zu genießen und dabei etwas zu erleben.

An der Dahlhauser Wand

Ein lauer Sommerabend, das Rauschen der Bäume bei einer leichten Brise und vielstimmiges Vogelgezwitscher – so empfängt mich mein Lieblingsort im Idealfall.

Wenn ich nach erfolgreicher Planertätigkeit in den Wald in Bochum-Linden aufbreche und endlich um die Ecke zum ehemaligen Steinbruch biege, kann ich es kaum erwarten, die Kletterschuhe anzuziehen und loszulegen. Die Hände schneeweiß mit Chalk bedeckt, ein Blick auf die Wand und los geht's: Für die nächsten Augenblicke bin ich im Tunnel, der Fokus gilt ausschließlich dem nächsten Griff, dem nächsten Tritt, dem Ziel, nach oben zu kommen.

Und dann... Klatsch! Da hat die Armkraft doch nicht ausgereicht, unsanft bin ich auf den Boden der Tatsachen zurückgekehrt. Genau hier zeigt sich die wahre Stärke der Dahlhauser Wand. Wo ich mich in der Halle vielleicht genervt auf die Matte fallen lassen würde, höre ich hier das Vogelgezwitscher aus dem nächsten Baum, sehe einen Schmetterling umherfliegen. Da ist für Frustration kein Platz, ich freue mich einfach über den Umstand, den Sport, den ich liebe, und die Natur, die mich fasziniert, miteinander verbinden zu können.

Und wenn dann langsam die Dämmerung hereinbricht, die Vögel zum Schlaflied ansetzen und das Nachtleben im Wald aktiv wird, dann heißt es auf bald, bis zum nächsten lauen Sommerabend!

Pascal Wolff (M. Sc.)
Der Raumplaner arbeitet seit 2017 bei der Planersocietät. Seine Schwerpunkte sind Integrierte Verkehrsplanung, Urbane Logistik und Verkehrsgutachten.

Neues in Kürze

Neu in der Planersocietät

Unser Team ist auch im vergangenen Jahr wieder gewachsen.
Neu im Team begrüßen wir folgende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

Theresa Heitmann (*1991, M. Sc. Raumplanung) unterstützt uns seit November 2021 in Dortmund in den Bereichen Nahmobilität, Öffentlicher Raum und Parkraumkonzepte. Sie war zuvor in einem Nürnberger Planungsbüro tätig.

Manuel Kitzmann (*1994, M. Sc. Stadt- u. Regionalentwicklung) arbeitet seit Januar 2022 im Karlsruher Büro in den Bereichen Rad- und Fußverkehr sowie ÖV-Planung. Er war zuvor in einer Kommune tätig.

Tim Wiesler (*1998, M. Sc. Verkehrssystemmanagement) arbeitet seit Juni 2022 im Karlsruher Büro. Zuvor hat er seinen Master an der Hochschule Karlsruhe abgeschlossen.

Florian Rehmstedt (*1995, M. A. Verkehr und Logistik) verstärkt seit Juni 2022 das Büro in Dortmund im Bereich integrierte Mobilitätskonzepte. Er hat zuvor für einen Regionalverband gearbeitet und an der Ostfalia Hochschule (Salzgitter) Verkehr und Logistik (M. A.) studiert.

Jule Engelmann (*1994, M. Sc. Stadt- und Regionalplanung) ist seit Juli 2022 im Karlsruher Büro angestellt. Zuvor hat sie in einem Planungsbüro in Kassel gearbeitet.

Jan Hauenstein (*1996, M. Sc. Verkehrssystemmanagement) arbeitet seit September 2022 im Karlsruher Büro. Er war zuvor u. a. als wissenschaftliche Hilfskraft an der Hochschule Karlsruhe tätig.

Christopher Stiller (*1989), M. Sc. Verkehrsplanung) arbeitet seit September 2022 für uns. Er war zuvor mehrere Jahre bei der DEGES tätig.

Patrick Voss (*1998), B. Sc. Raumplanung, unterstützt uns seit September 2022 im ÖPNV-Team. Zeitgleich absolviert er sein Masterstudium der Raumplanung in Dortmund.

Zwei Kolleg:innen haben mit ihrer Hochzeit auch einen neuen Namen angenommen:
Annika Jung (geb. Worch)
Markus Grundmann (geb. Bednarek)

Glosse

Das Leiden der anderen

Zugreisende sind leidensfähig. Ausfälle, Verspätungen, Informations-Chaos? Bringt passionierte Bahnfahrende nicht aus der Ruhe. Ist die Fahrt einmal überstanden, machen sie Witze über das Erlittene. Man suhlt sich im traurigen Bahnkunden-Schicksal.

Klar, es gibt auch die „Nie-wieder"-Fraktion. Aber die fährt ja nicht mehr Bahn, zählt also nicht.

Im Sommer 2022 haben die gepeinigten Eisenbahnfreunde Neues erlebt: Die Zeitungen sind voll mit Berichten über das Chaos an Flughäfen. Ausfälle, Verspätungen, Informations-Chaos – war das nicht uns Bahnfahrenden vorbehalten? Auch das Argument »fehlendes Personal« – wichtigste Begründung für das Tohuwabohu am Terminal – kommt einem bekannt vor. Die Aussage, man werde die Probleme bis zum Herbst in den Griff bekommen, und das am Sommeranfang, erinnern an die hilflosen Durchhalteparolen der Bahnoberen.

Das heißt leider nicht, dass bei der Bahn alles glatt läuft, im Gegenteil. Nur sind Zugausfälle keine Nachricht mehr. Neuigkeitswert hätte, wenn die Bahn mal pünktlich wäre. Allenfalls zur Einführung des 9-Euro-Tickets war das Gewirr am Gleis kurz Thema. Die Frage ist nun: Dürfen sich Zugreisende weiter am eigenen Elend berauschen? Oder ist das nicht mehr angebracht, weil es den anderen auch nicht besser geht?

Lust auf mehr Informationen?

Standort Dortmund:
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund
Tel. 0231 / 99 99 70-0

Standort Bremen:
Am Wall 142, 28195 Bremen
Tel. 0421 / 649 153-45

Standort Karlsruhe:
Moltkestraße 43, 76133 Karlsruhe
ab 1.11.: Röntgenstraße 6, 76133 KA
Tel. 0721 / 831 693 -10

Oder online:
planersocietaet.de
facebook.com/planersocietaet
instagram.com/planersocietaet
linkedin.com/company/planersocietät
Youtube: https://bit.ly/3eV5V5b

Wir freuen uns auf Sie!