

Impulse

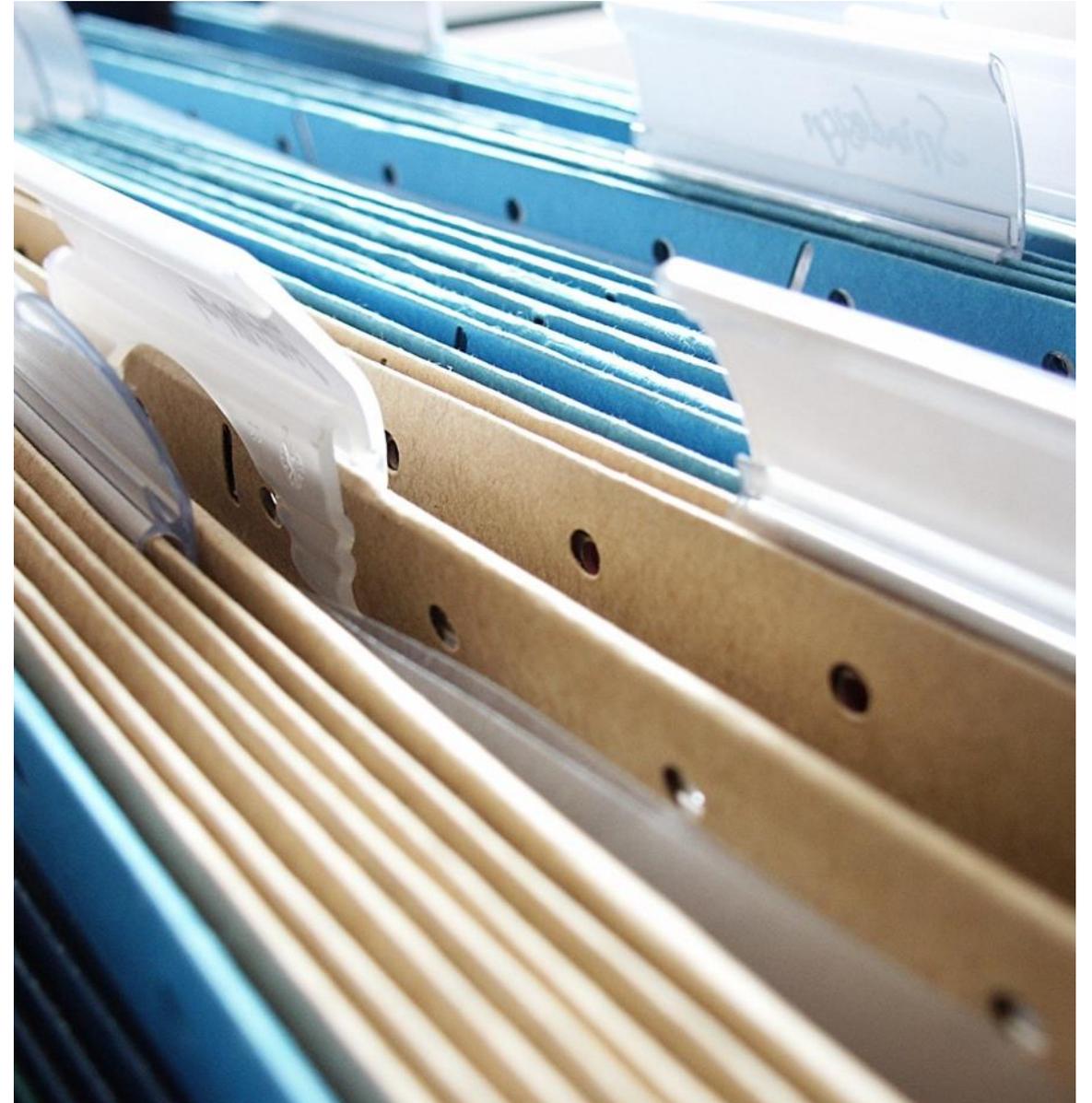
Mobilitätskonzept 2.0

Buchholz in der Nordheide

März 2022

Inhalt

- Einleitung
- Grundlagen (Mobilitätskonzept 2014, Radverkehrskonzept 2021)
- Verkehrserhebung
- Maßnahmenideen und -konzept
- Ausblick



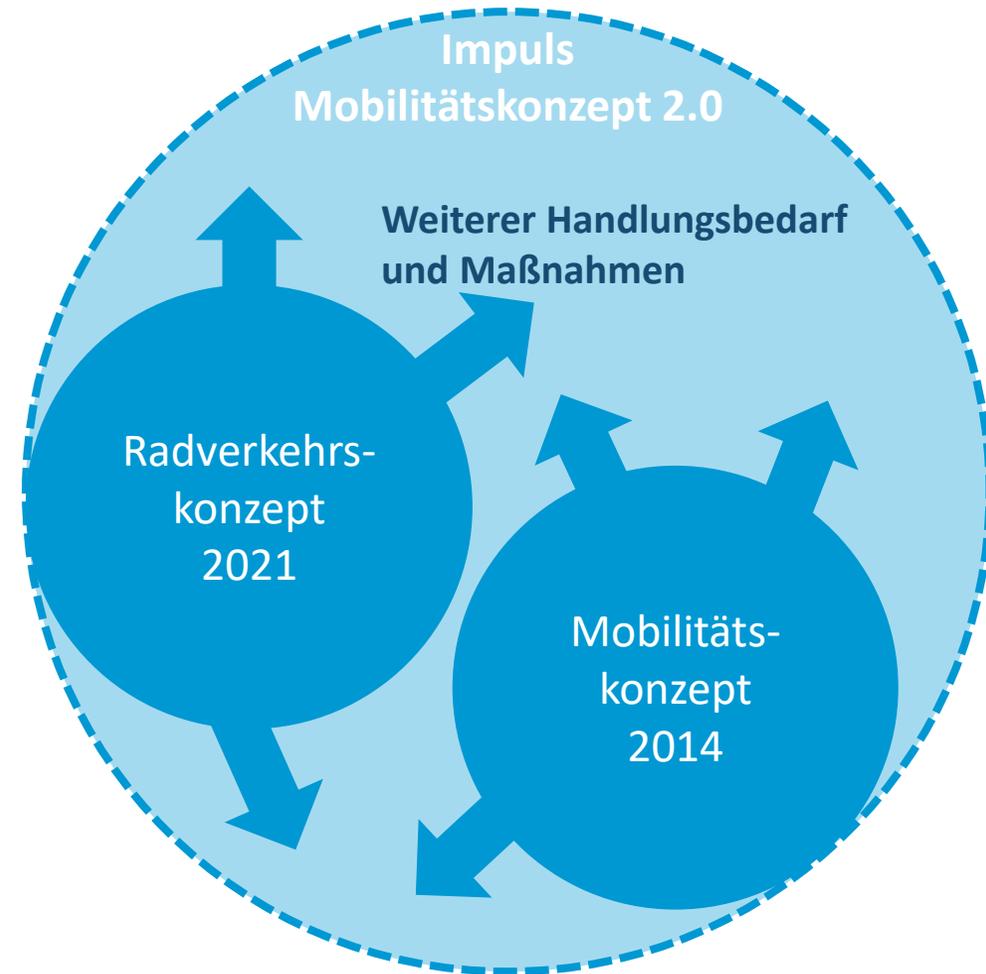
Inhalt

- Einleitung
- Grundlagen (Mobilitätskonzept 2014, Radverkehrskonzept 2021)
- Verkehrserhebung
- Maßnahmenideen und -konzept
- Ausblick



Einleitung

- Stadt Buchholz: Klimaneutralität bis 2035
- Mobilität- und Radverkehrskonzept bilden gute Grundlagen, bilden teilweise aber keine zusammenhängende Konzeption ab
- Bedarf an der Priorisierung von Maßnahmen für eine zügige Umsetzung
- Impulse sollen neue Anreize und Ideen vermitteln
- Kontext und Wirkungszusammenhänge darstellen
- Umsetzungsorientierte Darstellung / Kommunikation



Inhalt

- Einleitung
- Grundlagen (Mobilitätskonzept 2014, Radverkehrskonzept 2021)
- Verkehrserhebung
- Maßnahmenideen und -konzept
- Ausblick



Bestehende Konzepte

- Mobilitätskonzept 2014, Radverkehrskonzept 2021
 - Empfohlene Maßnahmen bestehender Konzepte bilden eine **gute Basis**
 - **Aber:**
 - Teilweise fehlender Detaillierungsgrad
 - Fehlende Beispiele
 - Fehlende Priorisierung
 - Fehlender zeitlicher Ablauf (Kontext)
- Mobilitätskonzept 2.0 baut auf bestehenden Konzepten auf
- Entwicklung konkreter Maßnahmen mit Beispielen und Priorisierung



Inhalt

- Einleitung
- Grundlagen (Mobilitätskonzept 2014, Radverkehrskonzept 2021)
- **Verkehrserhebung**
- Maßnahmenideen und -konzept
- Ausblick



Verkehrserhebung

Welche Ergebnisse liefert eine Verkehrserhebung:

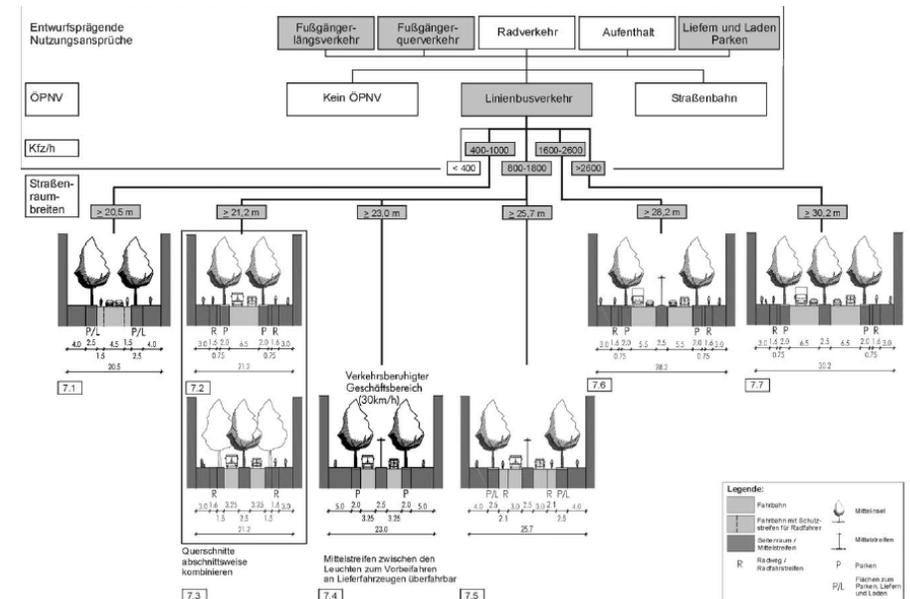
- Abbild der aktuellen Verkehrszahlen (v.a. Kfz) auf den betrachteten Straßenabschnitten
- Wie läuft das Verkehrsgeschehen ab: wo will der Verkehr hin, wo kommt er her?
- Konkrete Zusammensetzung des Verkehrs: Pkw, Bus, Schwerverkehr, Fahrrad- und Fußverkehr
- Unterschiede des Verkehrsaufkommens über den Tag verteilt: wo liegen die Spitzenstunden („wann ist viel und wann ist wenig los?“)



Verkehrserhebung

Für welchen Zweck können die Erhebungsdaten herangezogen werden:

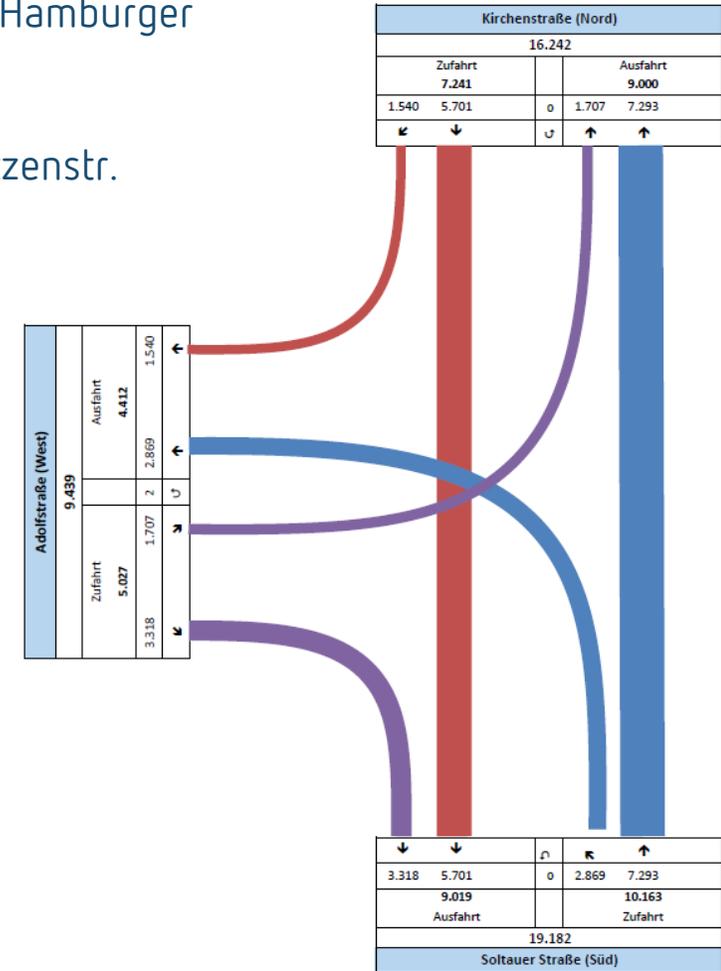
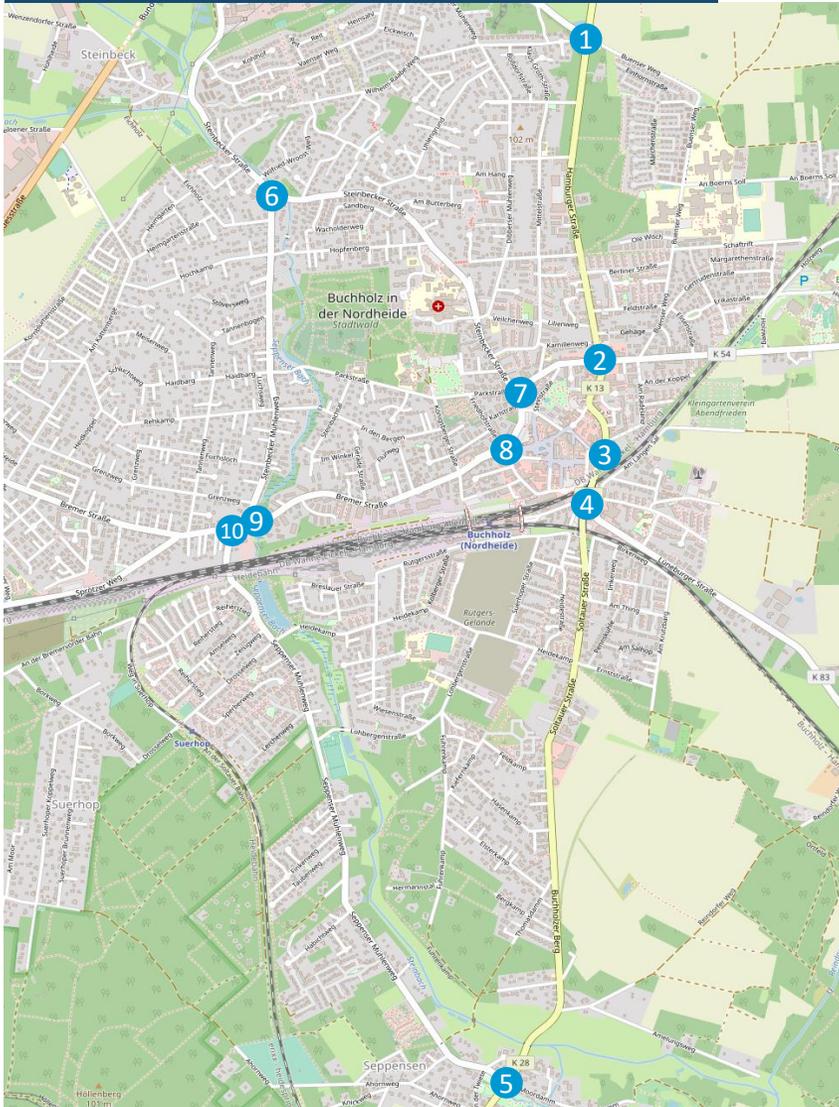
- Grundlegende Datenbasis für spätere Folgenabschätzungen („Was könnte passieren, wenn...“)
- Grundlage für Leistungsfähigkeitsuntersuchungen von Knotenpunkten
- Als Basis für lärmtechnische Berechnungen
- Empfehlungen für die Straßenraumgestaltung / -entwurf für ausgewählte Straßentypen
(Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen : Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen)



Verkehrserhebung

Knotenpunkte der Verkehrserhebung am 07.10.2021

- 1 Nordring / Dibberser Str./ Buenser Weg / Hamburger Str.
- 2 Hamburger Str. / Bendestorfer Str. / Schützenstr.
- 3 Kirchenstr. / Soltauer Str. / Adolfstr.
- 4 Soltauer Str. / Lüneburger Str.
- 5 Buchholzer Berg / Seppenser Mühlenweg
- 6 Steinbecker Str. / Steinbecker Mühlenweg
- 7 Schützenstr. / Steinbecker Str.
- 8 Schützenstr. / Bremer Str. / Neue Str.
- 9 Bremer Str. / Steinbecker Mühlenweg
- 10 Bremer Str. / Seppenser Mühlenweg



Verkehrserhebung

	Analyse 2004	Analyse 2007	Zählung 2009	Erhebung 2021 DTVw*
Nordring	4.300	4.800	-	7.567
Steinbecker Straße	8.200	7.900	-	7.779 / 10.076
Hamburger Straße				
Nördlich des Nordrings	-	13.100	15.800	18.846
Südlich des Nordrings	-	15.500	15.700	16.581
Nördlich der Schützenstraße	-	15.500	13.000	10.285
Schützenstraße (westlich der Hamburger Str.)	-	11.600	13.000	15.595
Bendestorfer Straße	9.300	9.600	7.900	-
Ortseingang	-	7.500	-	-
Östlich der Hamburger Str.	-	-	-	15.944
Kirchenstr. (nördlich der Adolfstr.)	17.800	17.300	16.600	16.242
Neue Straße	12.600	11.000	-	10.522
Bremer Straße Ost	15.200	14.500	-	12.929 / 13.560
Steinbecker Mühlenweg	6.500	6.600	-	6.952 / 8.781
Tunnel Sepp. Mühlenweg	9.300	9.000	-	7.512
Canteleubrücke (nördlich der Lüneburger Str.)	24.200	21.000	21.200	19.182
Soltauer Straße	15.000	13.700	-	13.009
Lüneburger Straße				
Ortseingang	6.900	6.500	7.500	-
Östlich der Soltauer Str.	-	-	-	10.385

- Entlang der zentralen Nord-Süd-Verbindung K13: Stabilisierung des Verkehrsaufkommens (Zu-/Abnahmen unter 5%)
- Zunahme auf Nordring und Hamburger Straße auf Umleitung durch Sperrung B 75 und B 3 zurückzuführen
- Kleinräumige größere Belastungsänderung in der Schützenstraße

Inhalt

- Einleitung
- Grundlagen (Mobilitätskonzept 2014, Radverkehrskonzept 2021)
- Verkehrserhebung
- Maßnahmenideen und -konzept
- Ausblick



Themenfelder

A

Nahmobilität
Radverkehr

B

Inter- & Multimodalität
E-Mobilität

C

Mobilitätsmanagement

D

Kfz-Verkehr

Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

Titel

- Nummerierung der Maßnahme in Abhängigkeit des Themenfelds
- Bezeichnung der Maßnahme

Beschreibung

- Beschreibung der Maßnahme



Eckdaten

- **Umsetzungshorizont**
 - Kurzfristig (unter 2 Jahre)
 - Mittelfristig (2-5 Jahre)
 - Daueraufgabe
- **Kostenschätzung**
 - Gering (unter 25.000 Euro)
 - Mittel (25.000 bis 75.000 Euro)
 - Hoch (über 75.000 Euro)
- **Bezug zum Mobilitätskonzept 2014**
- **Bezug zum Radverkehrskonzept 2021**

Good Practices

- Kurbeschreibung und Fotos bzw. Abbildungen von Good Practice Beispielen

Handlungsschritte

- Beschreibung der einzelnen Handlungsschritte zur Umsetzung der Maßnahme

Themenfelder

A

Nahmobilität
Radverkehr

B

Inter- & Multimodalität
E-Mobilität

C

Mobilitätsmanagement

D

Kfz-Verkehr

Beschreibung

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist vor allem auf Alternativrouten im nicht-klassifizierten Straßennetz sinnvoll, um unterschiedlichen Personengruppen ein komfortables, sicheres und zügiges Radfahren zu ermöglichen. So empfiehlt auch das Buchholzer Radverkehrskonzept das Ausweisen von Fahrradstraßen entlang der „Bequem und Sicher“-Routen. In Wohngebieten gibt es meist wenig Raum zur Anlage gesicherter Radverkehrsführungen im Straßen- oder Seitenraum und eine Führung im Mischverkehr ist zur gezielten Förderung des Radverkehrs häufig nicht ausreichend. Fahrradstraßen sind ein geeignetes Instrument, in bestehenden Quartieren durch Bevorrechtigung die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr zu erhöhen. Der meist geringe Infrastrukturaufwand ermöglicht eine zügige Realisierung. Das Potenzial zur Bündelung von Radverkehren sorgt zudem für eine gesteigerte Wahrnehmung des Radverkehrs und Entlastung auf anderen Verkehrsachsen.

Durch die aktuelle Novelle der VwV-StVO durch den Bundesrat 2021 wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen maßgeblich vereinfacht. Diese dürfen nun dort angeordnet werden, wo aufgrund der Netzbedeutung für den Radverkehr eine gute Radverkehrsinfrastruktur erforderlich ist. Durch das Ausweisen einer Fahrradstraße mittels Verkehrszeichen 244 der StVO wird eine Straße umgewidmet und ausschließlich für den Radverkehr freigegeben. Zusatzschilder erlauben ggf. auch die Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmende, es wird jedoch Tempo 30 vorausgesetzt. Weitere Freiheiten wie das Fahren nebeneinander verbessern den Fahrkomfort für Radfahrende. Um einen möglichst durchgängig hohen Fahrkomfort zu erzielen, ist die Bevorrechtigung an Kreuzungsbereichen und Einmündungen zu prüfen.

Eine einheitliche sowie ausreichende Markierung von Fahrradstraßen erhöht die Sicherheit der Radfahrenden und verdeutlicht den Verlauf. Da bisher keine bundesweite Einheitlichkeit für die Markierung von Fahrradstraßen existiert, ist eine Vielzahl an Markierungsarten vorzufinden (u.a. Fahrradpiktogramme mit oder ohne Richtungspfeile, das Sinnbild „Radverkehr“, die Verkehrsschildwiedergabe auf der Fahrbahn, Randmarkierungen, Einfärbungen). Grundsätzlich gilt, dass zulässige Fahrbahnmarkierungen weiß sein müssen. Ausnahmen bilden die Verkehrsschildwiedergabe auf der Fahrbahn oder die Markierungsfarbe Rot, die für die Markierung von Radverkehrsanlagen Verwendung findet. Es gilt folglich, sich innerhalb Buchholz auf eine regelkonforme, einheitliche und ausreichende Art der Markierung von Fahrradstraßen festzulegen.

Handlungsschritte

- Prüfung, ob die verkehrlichen Grundvoraussetzungen für die Ausweisung einer Fahrradstraße bestehen (untergeordnete Rolle für den Kfz-Verkehr, Mindestmaße einer Fahrradstraße)
- Beschilderung mit Zeichen 244.1 StVO und ggf. Ausnahmeregelungen für anderen Fahrzeugverkehr mit Zusatzzeichen
- Bevorrechtigung an Knotenpunkten prüfen und einrichten
- Anbringen von (farblichen) Bodenmarkierungen und Piktogrammen gemäß eines stadtweit einheitlichen Konzepts
- Begleitung der Neuausweisung von Fahrradstraßen durch Öffentlichkeitsarbeit z.B. Installation von (temporären) Hinweisen zu den Verkehrsregeln

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** direkter Bezug – Nennung von zwei Straßen (Radeland/Buenser Weg) zur Ausweisung als Fahrradstraße
- **Bezug Radverkehrskonzept 2021:** direkter Bezug – Empfehlung der Ausweisung von Fahrradstraßen entlang der B+S-Routen mittels grüner B+S-Fahrbahnmarkierungen

Good Practices

- Bevorrechtigung an roteingefärbtem Kreuzungsbereich in Lünen und Borken



- Temporäre Hinweise zu den Verkehrsregeln in Reutlingen



Beschreibung

Seit der StVO-Novellierung im Jahr 2020 können Fahrradzonen ausgewiesen werden. Eine Fahrradzone leistet einen maßgeblichen Beitrag zur Radverkehrsförderung durch die steigende Sichtbarkeit und Akzeptanz des Radverkehrs und das rücksichtsvollere Miteinander zwischen Kfz-Führenden und Radfahrenden in einem definierten Quartier.

Fahrradzonen sind mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetzbar, da i.d.R. die Einrichtung eines zusammenhängenden Netzes aus Fahrradstraßen mit Beschilderungen und Bodenmarkierungen ausreicht. Mit der Vermeidung von Umwegen für den Radverkehr, mehr Fahrradabstellmöglichkeiten und gut befahrbaren Fahrbahnoberflächen sollen mehr Bürger:innen auf das Fahrrad gebracht werden. Durch eine steigende Anzahl von Radfahrenden steigt mit der Zeit gleichzeitig die Sensibilisierung des Kfz-Verkehrs gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Abkürzungs- und/oder Durchgangsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen können so unattraktiver für den Kfz-Verkehr werden, wodurch die Attraktivität der Straßenräume in (Wohn-)Quartieren gesteigert wird.

In der Praxis zeigt sich, dass viele Fahrradstraßen mit einer Zulassung des Kraftfahrzeugverkehrs verträglich sind, zumal automatisch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gilt. Mit der Trennung des Rad- und Fußverkehrs werden zudem Nutzungskonflikte auf Gehwegen aufgelöst.

Handlungsschritte

- Prüfung, ob die verkehrlichen Grundvoraussetzungen für die Ausweisung einer Fahrradzone bestehen (untergeordnete Rolle für den Kfz-Verkehr, Mindestmaße von Fahrradstraßen)
- Beschilderung mit Zeichen 244.1 StVO, Ausnahmeregelungen für anderen Fahrzeugverkehr mit Zusatzzeichen
- Anbringen von (farblichen) Bodenmarkierungen und Piktogrammen gemäß eines stadtweit einheitlichen Konzepts
- Ggf. Ergänzung durch Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum an Kurven-/Einfahrtssituationen
- Begleitung der Neuausweisung von Fahrradzonen durch Öffentlichkeitsarbeit z.B. Installation von (temporären) Hinweisen zu den Verkehrsregeln

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** kein direkter Bezug – Erweiterung der Maßnahme Fahrradstraße
- **Bezug Radverkehrskonzept 2021:** kein direkter Bezug – Erweiterung der Maßnahme Fahrradstraße

Good Practices

- Der Stadtteil Alte Neustadt in Bremen ist Deutschlands erstes Fahrradmodellquartier. Durch ein zusammenhängendes Netz aus 12 Fahrradstraßen ist eine Fahrradzone entstanden, die mit zahlreichen Erleichterungen für den Rad- aber auch Fußverkehr einhergeht. Ziel ist es, den Anteil des Verkehrsaufkommens verstärkt auf den Umweltverbund zu verlagern.



- Die im Mai 2021 eröffnete Fahrradzone in Saarbrücken umfasst einen Bereich aus 14 Fahrradstraßen. Es wurden zusätzliche Radabstellanlagen und Ausweichstellen geschaffen. Die Fahrradzone ist für den motorisierten Individualverkehr als Anlieger:in befahrbar.



Quelle: vep.saarbruecken.de

Beschreibung

Mit modalen Filtern besteht die Möglichkeit, ausgewählte Wegstrecken insbesondere für den Kfz-Verkehr zu unterbinden, während die Durchlässigkeit v.a. für den Rad- und Fußverkehr weiterhin gegeben ist. Dies reduziert Kfz-Durchgangsverkehr, sorgt somit für eine Entlastung von Wohnstraßen und stärkt zugleich das Reisezeitverhältnis zugunsten der Nahmobilität gegenüber dem Pkw-Verkehr. Als bauliches Instrument kommen meist Poller zum Einsatz (die in seltenen Fällen auch versenkbar sind), um die Wege bspw. für Rettungs- oder Müllfahrzeuge freizumachen. Modale Filter können auch auf Achsen des ÖPNV eingesetzt werden, wenn für diese (bspw. mittels Schranke) Durchfahrtsmöglichkeiten bestehen bleiben.

Analog zu den Maßnahmen A1 und A1 erfolgt mit der Radverkehrsförderung automatisch eine Förderung des Fußverkehrs, da durch die Abnahme von Kfz-Durchgangsverkehr eine Steigerung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum einhergeht.

Handlungsschritte

- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten/ Rahmenbedingungen vor Ort
- Verkehrsversuche mit begleitender Evaluation/Controlling an ausgewählten Standorten möglich
- Umsetzung

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** kein direkter Bezug – Modale Filter nicht erwähnt
- **Bezug Radverkehrskonzept 2021:** direkter Bezug – Modale Filter auf B+S-Routen empfohlen

Good Practice

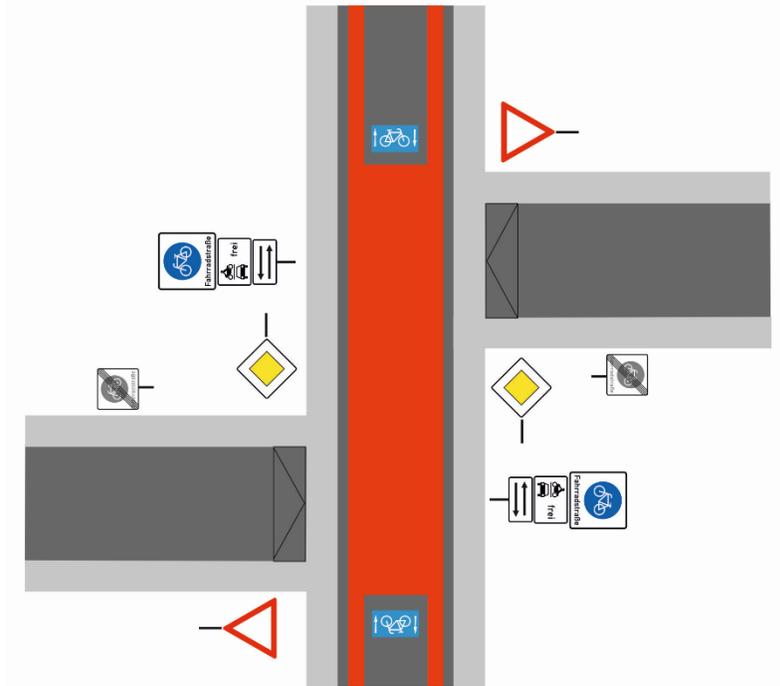
- Modaler Filter in Berlin



Fahrradstraßen



Bevorrechtigter Verlauf von



Themenfelder

A

Nahmobilität
Radverkehr

B

Inter- & Multimodalität
E-Mobilität

C

Mobilitätsmanagement

D

Kfz-Verkehr

Beschreibung

Das Prinzip "Benutzen statt Besitzen" ermöglicht den Verzicht auf einen privaten (Zweit-)Wagen und bringt unter bestimmten Rahmenbedingungen wirtschaftliche Vorteile für die private oder gewerbliche Pkw-Nutzung. Beim Carsharing werden Autos von mehreren Nutzer:innen geteilt. Im urbanen Raum wird neben der Alternative zum privaten Pkw auch eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme erreicht. Wirtschaftliche Vorteile von Carsharing ergeben sich bis zu einer Jahresfahrleistung von ca. 11.000 km.

Carsharing im Quartier

Um eine möglichst hohe Anzahl an neuen Nutzer:innen für ein Carsharing-Angebot gewinnen zu können, sind wohnstandortnahe Stationen ein wesentlicher Faktor. Durch ein Carsharing-Angebot im Quartier können Fahrzeuge wohnungsnah erreicht und genutzt werden, so dass der Nutzungskomfort deutlich steigt. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund relevant, dass rund 90% aller Wegeketten Zuhause beginnen und enden.

Carsharing als Entwicklungspartnerschaft

Ideale Nutzungsbedingungen für Carsharing-Fahrzeuge bilden auch Mischgebiete, in denen die Fahrzeuge sowohl zu privaten als auch zu gewerblichen Zwecken genutzt werden. Außerhalb der Zeiten, in denen die Fahrzeuge den teilnehmenden Unternehmen zur Verfügung stehen, kann das Carsharing-Angebot von privaten Personen genutzt werden. Dadurch wird eine hohe Grundauslastung der Fahrzeuge gewährleistet. Die Auswahl geeigneter Quartiere kann über die Art der Nutzungen und die Nutzungsintensität (z. B. Anzahl der Einwohner:innen und Arbeitsplätze) ermittelt werden.

Carsharing und Elektromobilität

Eine Weiterentwicklung des Carsharing-Ansatzes im Sinne der klimafreundlichen Mobilität besteht darin, Elektrofahrzeuge als Poolauto einzusetzen. Der feste Standort und damit der stets gesicherte Zugang zu einer Ladestation sowie das Nutzer:innen-Profil mit dem Fokus auf Kurz- oder Mittelstrecken im Carsharing stellen dabei sehr gute Rahmenbedingungen für ein Elektrofahrzeug dar.

Handlungsschritte

- Identifizieren von interessierten Unternehmen sowie potenziellen Zielgruppen/Nachfragepotenzialen
- Abstimmung der Carsharing-Strukturen und Herstellen der Infrastruktur
- Inbetriebnahme des Carsharing-Angebotes und Vermarktung
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Auswertung der Erfahrungen und ggf. Verstetigung und Ausweitung

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** direkter Bezug – Empfehlung einer maßgeschneiderten Carsharing-Lösung z.B. Vermietung durch Autohaus

Good Practices

- Neben den großen bekannten Carsharing-Anbietern existieren weitere Dienstleister, die auch kleineren Gemeinden die niedrigschwellige Einführung eines Carsharing-Angebots ermöglichen (z.B. Moqo, Wunder Mobility, Zemtu). Auch Stadtwerke, Vereine o.ä. können dadurch Carsharing-Lösungen realisieren. Die Anbieter stellen gegen eine Gebühr pro Fahrzeug sowohl die notwendige Hard- als auch Software zur Verfügung. Mithilfe der *Shared Mobility Services* bieten beispielsweise die Stadtwerke Rotenburg (Wümme) zwei E-Autos zum Teilen an, während die Stadtwerke Winsen (Luhe) acht Fahrzeuge bereitstellen.
- Seit dem Jahr 2017 besteht in Flensburg ein Carsharing-Modell, das den privaten und gewerblichen Zweck kombiniert. Der Anbieter cambio kooperiert mit der lokalen Wirtschaft und dem öffentlichen Dienst und stellt Fahrzeuge an elf Stationen zur Verfügung. Eine Auswertung aus dem Jahr 2019 zeigt, dass ein Drittel der Nutzungszeit der Fahrzeuge auf dienstliche Fahrten der teilnehmenden Unternehmen zurückzuführen ist. Die Fahrzeuge wurden in dem betrachteten Zeitraum rund 8 Stunden am Tag genutzt und monatlich konnten durchschnittlich über 20 Neukund:innen gewonnen werden.

Beschreibung

Lastenräder erweitern die Nutzungsmöglichkeiten im Radverkehr und ermöglichen kostengünstige und CO₂-neutrale Transporte. Die kurzen Entfernungen in Buchholz in der Nordheide stellen eine gute Voraussetzung für den Einsatz von Lastenrädern dar. Neben dem Transport von größeren Mengen ist auch die Mitnahme von Kindern möglich, ohne einen Pkw nutzen zu müssen.

Im Vergleich zu regulären Fahrrädern sind Lastenräder mit einem höheren finanziellen Aufwand verbunden. Zudem kann das sichere und witterungsgeschützte Parken zu einer Herausforderung werden. Durch das Verleihen und Teilen von Lastenrädern entfallen für die Nutzer:innen diese Hürden. Interessierte Personen erhalten dadurch die Möglichkeit, die Fahrzeuge mit geringer Umsetzungsschwelle zu testen.

Mit dem 2019 gestarteten Projekt „Heidschnucke“ ist es in Buchholz in der Nordheide bereits möglich, als Privatperson eins von acht Lastenrädern auszuleihen. Dies ist kostenfrei und als Verleihstationen dienen teilnehmende Geschäfte, Cafés, Einrichtungen etc. Um eine noch größere Anzahl an Nutzer:innen zu gewinnen, ist die Ausweitung eines solchen Angebots auf die Wohnquartiersebene empfehlenswert. Dadurch, dass 90% aller Wegeketten Zuhause beginnen und enden, können so noch mehr Personen von einem Lastenrad-Sharing-Angebot profitieren.

Neben dem Lastenrad sind auch weitere Fahrzeuge als Sharing-Angebot denkbar. Hierzu zählen E-Scooter oder auch E-Roller. Bei dem Anbieten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist die entsprechende Ladeinfrastruktur herzustellen.

Handlungsschritte

- Identifizieren von geeigneten Standorten
- Identifizieren von interessierten Wohnungsunternehmen
- Herstellen der Infrastruktur
- Inbetriebnahme und Vermarktung
- Auswertung der Erfahrungen und ggf. Verstetigung und Ausweitung

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** kein direkter Bezug – (Lasten)Rad-Sharing nicht erwähnt
- **Bezug Radverkehrskonzept 2021:** kein direkter Bezug – (Lasten)Rad-Sharing nicht erwähnt

Good Practices

- In Bochum, Braunschweig, Oldenburg, Ulm und vielen weiteren Städten kooperieren Immobilien-/Wohnungsunternehmen mit Fahrradverleihsystemen (z.B. sigo, nextbike) und stellen Bewohner:innen Lastenräder zum Ausleihen unmittelbar am Wohnort zur Verfügung. Dafür werden Abstellflächen vorgehalten, die ggf. mit Lademöglichkeiten ausgestattet sind.



Beschreibung

Um eine intermodale Verkehrsmittelwahl zu erleichtern und zu fördern sowie Nutzungshemmnisse sowohl bei der Fahrrad- als auch ÖPNV-Nutzung weiter zu minimieren, sollen mehr Haltestellen mit Radabstellanlagen ausgestattet werden. Die Ausstattung der Abstellanlagen orientiert sich an der Art und Größe der ÖPNV-Haltestelle. An zentralen Haltestellen sowie den Bahnhöfen sind die Abstellanlagen besonders hochwertig auszuführen (Zugänglichkeit, Sicherheit, Überdachung, Lademöglichkeiten, Boxen).

Generell sind folgende Standards von Radabstellanlagen zu beachten:

- Guter und sicherer Halt aller Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr an Fahrrad oder Teilen der Abstellanlage.
- Gute Zugänglichkeit zum bequemen Ein- und Ausparken mit ausreichendem Bewegungsspielraum,
- Achsenabstände der Fahrradhalter mind. 1 Meter, besser 1,5 Meter.
- Ausreichender Diebstahlschutz durch Anschließmöglichkeit des Rahmens, sofern das Fahrrad nicht komplett eingeschlossen werden kann.
- Einfache Reinigung und sicherer Betrieb durch übersichtliche Gestaltung, ausreichende lichte Höhe bei Überdachung und Vermeidung von scharfen Kanten und Sturzgefahren.

- Gute Installationsmöglichkeiten durch vielseitig geeignete Anlehn- und Anschließmöglichkeiten der Fahrräder an der Radabstellanlage (z.B. durch zusätzlichen Unterholm).

Handlungsschritte

- Kategorisierung von Haltestellen
- Identifizierung von Bestand und Bedarf an Radabstellanlagen an Haltestellen
- Detailplanung und Umsetzung der Maßnahme

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** direkter Bezug – Empfohlener Ausbau von B+R-Angeboten an hochfrequentierten Bushaltestellen und Bahnhöfen
- **Bezug Radverkehrskonzept 2021:** direkter Bezug – Empfohlener Ausbau von Abstellanlagen an Bushaltestellen

Good Practices

- Radabstellanlagen an einer Bushaltestelle in Karlsruhe



- Radabstellanlagen an einer Bushaltestelle in Emsdetten



Beschreibung

Die Förderung und Berücksichtigung intermodaler Wegekettens im Alltags- und Freizeitverkehr ist in den vergangenen Jahren immer mehr in den Blickpunkt der Mobilitäts- und Verkehrsplanung gerückt. Unter intermodalen Wegekettens versteht man die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg. Das Zusammendenken der verschiedenen Mobilitätsangebote ist deshalb ein wichtiger Schritt, um die Potenziale eines gesamtheitlichen Mobilitätssystems auszuschöpfen. Mobilitätsstationen fungieren in diesem Kontext als Verknüpfungspunkte der Mobilität. Entwicklungstrends, die sich seit einiger Zeit das Mobilitätsverhalten auswirken, bieten die Chance, die Mobilitätskultur der Bevölkerung positiv zu beeinflussen. Dazu zählt das Prinzip „Teilen statt Besitzen“, die sich ändernde Einstellungen zu Umweltschutz, Konsumverhalten und sozialer Teilhabe. Die Digitalisierung von Buchungssystemen via Apps ermöglichen dabei eine unkomplizierte Handhabung.

Mobilitätsstationen bündeln unterschiedliche Angebote wie Park-and-Ride, Bike-and-Ride, ÖPNV-Anbindung sowie Car-, Bike- oder E-Scootersharing und sind somit die sichtbare Ausprägung eines multimodalen öffentlichen Mobilitätssystems. Die Größe der Station, das Design oder das konkrete Mobilitätsangebot variieren in Abhängigkeit von Bedeutung und Lage der Station. Möglich ist auch die Integration zusätzlicher Serviceangebote wie Reparaturangebote, die „Buchholzer Pumpe“ oder Paketstationen, sodass simple Haltestellen und Plätze zu attraktiven, im Stadtbild sichtbaren Einstiegspunkten der Mobilität sowie Treffpunkten und Orten der Kommunikation werden.

Handlungsschritte

- Definition hierarchisch abgestufter Typen von Mobilitätsstationen und deren Mindestausstattung und optionalen Elementen
- Flächenverfügbarkeit prüfen und sicherstellen
- Detailplanung und Umsetzung der Maßnahme
- Fahrzeugverfügbarkeit (Pkw, Fahrräder) sicherstellen, ggf. auch durch Aufnahme weiterer Anbieter
- Sicherstellung der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit (Falschparker ahnden)

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** kein direkter Bezug – Mobilitätsstationen nicht erwähnt
- **Bezug Radverkehrskonzept 2021:** kein direkter Bezug – Mobilitätsstationen nicht erwähnt

Good Practice

- Im Kreis Coesfeld konnten Bürger:innen im Sommer 2021 in einer Testphase eine Muster-Mobilstation am zentralen Rathausplatz in Senden besichtigen und Wünsche über die Ausstattung und den Service an der Station äußern. Die Mobilitätsstation wurde anschließend an eine bestehende Haltestelle versetzt und wird dort nach und nach in ihrer Modularbauweise um die gewünschten Services erweitert. Geplant ist unter anderem die Einrichtung von WLAN und die Integration zusätzlicher Mobilitätsangebote wie E-Scooter und E-Bikes.

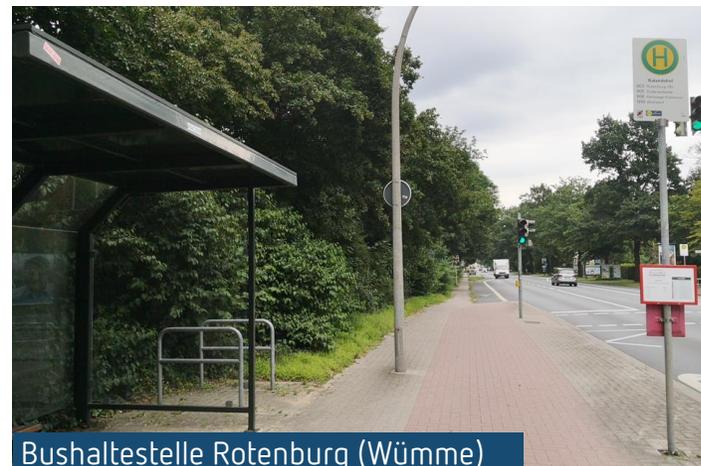


Quelle: Westfälische Nachrichten; muensterland.com/muensterland-kommit

E-Mobilität und Sharing im Quartier



Fahrradparken und Mobilitätsstationen



Themenfelder

A

Nahmobilität
Radverkehr

B

Inter- & Multimodalität
E-Mobilität

C

Mobilitätsmanagement

D

Kfz-Verkehr

Beschreibung

Vor allem im ländlichen Raum können Pedelecs als geeignete Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr dienen. So können auch größere Entfernungen zu relevanten ÖPNV-Haltestellen bewältigt werden.

Durch die Kombination von ÖPNV-Abonnement und der Bereitstellung eines Pedelecs entsteht die Möglichkeit, ein neues Mobilitätsverhalten auszuprobieren. Durch das Ausbleiben hoher Anschaffungskosten wird die Schwelle dabei geringgehalten. Den ÖPNV-Kund:innen wird für einen gewissen Zeitraum ein Pedelec kostenfrei oder gegen eine geringe Leihgebühr zur Verfügung gestellt. Wenn den Nutzer:innen das Pedelec gefällt, besteht im besten Fall nach Ablauf des Zeitraums die Möglichkeit, es vergünstigt zu erwerben. Neben der Attraktivierung multimodalen Mobilitätsverhaltens kann durch solch ein Angebot auch die Anzahl von ÖPNV-Abonnett:innen gesteigert bzw. mittelfristig gefestigt werden.

Handlungsschritte

- Kooperationspartner sondieren (v.a. Fahrradhändler)
- Verfügbarkeit Pedelec-/Fahrradmodelle prüfen
- Abo-Struktur/Tarifstruktur prüfen für ein Kombi-Angebot ÖPNV+Pedelec (ggf. in Absprache mit HVV)
- Testzeitraum festlegen
- Öffentlichkeitswirksame und zielgruppenorientierte Ansprache und Vermarktung

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** kein direkter Bezug – Kombination aus ÖPNV und Pedelec nicht erwähnt
- **Bezug Radverkehrskonzept 2021:** kein direkter Bezug – Kombination aus ÖPNV und Pedelec nicht erwähnt

Good Practices

- „BikeExtra“ läuft seit 2018 vom NVW (Nordhessischer VerkehrsVerbund) und beinhaltet die Vermietung von 100 Pedelecs an Jahreskartenkund:innen für eine ganze Saison inkl. Einweisung durch eine:n Expert:in. Bei der Vermietung muss eine einmalige Leihgebühr von 169 Euro gezahlt werden und nach Ablauf der Mietzeit kann das Pedelec zu einem günstigen Vorzugspreis käuflich erworben werden. Eine Auswertung aus dem Jahr 2018 zeigte, dass der Anteil der Teilnehmenden, die täglich ein Auto als (Mit)Fahrer:in nutzten, von 50 auf ca. 35 % gesunken ist. Zudem verknüpften drei Viertel fast täglich das Fahrradfahren mit dem ÖPNV, vorher war es ein Viertel. Aufgrund der positiven Bilanz erfolgte eine Ausweitung des Projekts von Kassel auf ganz Nordhessen.
- „STmobil“ läuft seit 2012 im Kreis Steinfurt und stellt eine Kombination aus Flatrate-Ticket, Angebotsausweitung im Busverkehr und Errichtung einer Mobilitätsstation inkl. Mobilitätsberatung dar. Das Pedelec steht drei Monate kostenlos zur Verfügung, anschließend ist eine Miete von 18 Euro / Monat möglich. In der Gemeinde Mettingen konnte innerhalb der ersten drei Jahre der Modal Split Anteil des Busverkehrs von 5 auf 10 % verbessert und die Anzahl der ÖPNV-Abo-Kund:innen verdoppelt werden. Es erfolgte eine Ausweitung auf Nachbargemeinden.

Beschreibung

Mehr Information, mehr Werbung, mehr Nutzung. Eine bessere Kommunikation macht die vorhandenen und zukünftigen Mobilitätsangebote bekannter. Mobilitätsmanagement ist dabei in den kommunalen und den schulischen Bereich zu unterteilen.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements wird eine verstärkte Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in Ergänzung zu bestehenden Kommunikationsmaßnahmen empfohlen. Die Öffentlichkeitsarbeit soll genutzt werden, um den Umweltverbund sowie weitere klimafreundliche Mobilitätsangebote nicht nur attraktiver zu machen, sondern auch ins Gespräch und somit in die Köpfe der Bevölkerung zu bringen. Neben einem Online-Auftritt sowie Informationsmaterialien (Poster, Flyer, Broschüren) bedarf es aktiver Ansprache der Bevölkerung vor Ort, z.B. durch Veranstaltungen inkl. Testmöglichkeiten von Fahrzeugen und Informationsvermittlung bzgl. zukünftiger Angebote und Fördermöglichkeiten. Die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements erfordert einerseits entsprechende Strukturen in der Verwaltung, andererseits aber auch eine effiziente Zusammenarbeit mit externen mobilitätsrelevanten Akteuren.

Eine Beispielkampagne stellt die im Mobilitätskonzept 2014 vorgeschlagene Fahrpreiserstattung für den Buchholz Bus durch den Einzelhandel an Weihnachten dar. Eine Steigerung davon ist die Verstetigung der Preiserstattung. Dadurch ist dauerhaft der Anreiz gegeben, die Innenstadt anstatt mit dem Pkw mit dem klimafreundlichen ÖPNV aufzusuchen.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Die Auseinandersetzung mit den alltäglichen Schulwegen im Rahmen eines Mobilitätsmanagement kann nachhaltig zu einem klimafreundlicheren Mobilitätsverhalten beitragen. Alternativen zum Elterntaxi ermöglichen Schüler:innen eine selbstständige Mobilität und alltägliche, gesundheitsfördernde Bewegung. Denkbar ist die Einrichtung einer Rad-Werkstatt-AG oder eines Reparaturservices, die Ausweisung einer Elternhaltestelle sowie die Organisation von Wettbewerben. Für eine breite Akzeptanz und einen hohen Wirkungsgrad ist es ratsam, alle Akteure einer Schule an der Ideenentwicklung, Organisation und Realisierung von Maßnahmen zu beteiligen.

Handlungsschritte

Kommunales Mobilitätsmanagement

- Ansprache und Vernetzung mit Akteuren vor Ort
- Angebotskonzeption in Kooperation mit Akteuren definieren (z.B. Schnuppertickets, Fahrpreiserstattung)
- Strategie für Öffentlichkeitsarbeit konzipieren (Art, Häufigkeit, Medien)
- Evaluation und Anpassung des Angebots

Schulisches Mobilitätsmanagement

- Einrichtung einer Arbeitsgruppe der relevanten Akteure
- (Schulamt, Schüler-/Elternvertretungen, Polizei)
- Initiierung von ersten Pilotprojekten
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation und Übertragung auf andere Schulen

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** direkter Bezug – Empfohlene Marketingmaßnahme: Fahrpreiserstattung für den Buchholz Bus durch den Einzelhandel an Weihnachten

Good Practices

- In Kiel ist durch das Programm *Parken-Plus* ein konstantes Kostenrückerstattungssystem für die Besucher:innen der Innenstadt etabliert. Dabei erhalten die Besucher:innen in über 50 teilnehmenden Geschäften und Restaurants ab 10 Euro Umsatz eine Rückerstattung von mindestens 50 Cent. Das gilt für Anreisekosten mit Pkw, Bus, Fähre und Fahrrad (Parktickets von teilnehmenden Parkplätzen, Bustickets, Fahrscheine der Fördefähren, Nutzung von Fahrradstellplätzen im Kieler Umsteiger am Hauptbahnhof). Mit dem Kostenrückerstattungssystem soll das Einkaufen in der Kieler Innenstadt attraktiver gestaltet werden. Zudem wird durch die Integration verschiedener Verkehrsmittel aufgezeigt, dass die Innenstadt auf vielen Wegen erreichbar ist – v.a. auch mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln.
- In Reken wurde 2017 eine Hol- und Bringzone ausgewiesen. Diese befindet sich in Schulnähe, jedoch nicht unmittelbar vor der Schule. Dadurch wird die durch Elterntaxi entstehende gefährliche Verkehrssituation vermieden und die Kinder sind sicherer zu Fuß unterwegs.



Themenfelder

A

Nahmobilität
Radverkehr

B

Inter- & Multimodalität
E-Mobilität

C

Mobilitätsmanagement

D

Kfz-Verkehr

D1 Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich

Beschreibung

In Deutschland existiert bislang kein straßenverkehrsrechtlicher Rahmen für Begegnungszonen (wie bspw. in der Schweiz). Sie sind daher als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich oder verkehrsberuhigter Bereiche auszugestalten. Zwar haben Fußgänger:innen in einem **verkehrsberuhigten Geschäftsbereich** keinen Vorrang, die Aufenthaltsqualität und die Quermöglichkeiten steigern sich durch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h trotz dessen. In einem **verkehrsberuhigten Bereich** darf der motorisierte Individualverkehr hingegen lediglich Schrittgeschwindigkeit fahren und Fußgänger:innen haben Vorrang. Durch den dafür notwendigen Blickkontakt zwischen Kfz-Fahrenden, Radfahrenden und querenden Fußgänger:innen existiert ein respektvolleres Miteinander der Verkehrsteilnehmenden.

Neben der Aufenthaltsqualität werden die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit angestrebt und gleichzeitig Straßenverkehrslärm vermindert. Durch eine niveaugleiche Gestaltung der Fahrbahn und des Seitenraums sowie eine durchgezogene Pflasterung kann die Gleichstellung der Verkehrsteilnehmenden zusätzlich verdeutlicht werden.

Die Ausweisung von verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichen bietet sich vor allem dort an, wo ein hohes Aufkommen im Fußverkehr zu identifizieren ist. Dies können relevante Wegeachsen sein, z.B. zwischen Bahnhof und Innenstadt.

Unabhängig vom Bau der Südtangente ist ein verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich in der Neuen Straße denkbar, z.B. im Abschnitt Poststraße bis Heinrichstraße. Bei Bedarf kann die Einrichtung eines verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereich vorerst als temporäre Aktion erprobt und nach positiver Evaluation verstetigt werden (siehe Maßnahme D2).

Handlungsschritte

- Identifizierung von geeigneten Straßenräumen

Verkehrsberuhigter Bereich

- Prüfung der Voraussetzungen: hohes Fußverkehrsaufkommen und überwiegende Aufenthaltsfunktion
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit Verkehrszeichen 325.1 und 325.2
- Niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums
- Markierung der Bereiche zum Parken

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

- Prüfung der Voraussetzungen: hohes Fußverkehrsaufkommen und überwiegende Aufenthaltsfunktion
- Beachtung der straßenverkehrsrechtlichen Zugehörigkeit zur Tempo-30-Zone
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Verkehrszeichen 274.1 und 274.2

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** direkter Bezug – Empfohlene Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Neuen Straße unter der Voraussetzung des Baus der Südtangente

Good Practices

- Der als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesene Straßenabschnitt in der Tübinger Innenstadt erleichtert die Querung für die Fußgänger:innen. Eine entsprechende Änderung der Pflasterung verdeutlicht den Beginn bzw. das Ende des Bereichs.
- Mit der Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Tübinger Straße in Stuttgart fand eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs statt. Eine niveaugleiche Gestaltung, neue Radabstellanlagen und Sitzmöglichkeiten unterstreichen die Verkehrsberuhigung und steigern die Aufenthaltsqualität.



Beschreibung

Die Teilnahme an Aktionen oder die Installation von temporären Infrastrukturen tragen zu einer Akzeptanzsteigerung und Verdeutlichung von Möglichkeiten bei und können einen Anstoß zum Umdenken sein.

Aktionstage

Durch Aktionstage ist es möglich, bestimmte Zielgruppen gezielt anzusprechen z.B. Schüler:innen, Familien, Senior:innen. Der Verein „Buchholz fährt Rad“ geht bereits mit gutem Beispiel voran und organisiert unter anderem autofreie Schultage während der Europäischen Mobilitätswoche und die Teilnahme am PARK(ing) Day oder der Kidical Mass.

Temporäre Umnutzung

Die temporäre Umnutzung von Straßenzügen bietet sich dort an, wo die Verkehrsbelastung gering und das Fuß- und Radverkehrsaufkommen hoch ist. So ist in Buchholz beispielsweise die temporäre Umgestaltung der Poststraße oder Caspers Hoff als Erweiterung der Fußgängerzone denkbar. Durch die Bespielung des Straßenzuges mit mobilem Grün, Sitz- und Spielmöglichkeiten oder Außengastronomie wird das Potenzial verdeutlicht. Die Maßnahme kann von der Bevölkerung unter realen Bedingungen auf Vor- und Nachteile geprüft und gegeben falls verstetigt werden

Parklets

Eine weiteres Element ist die punktuelle Umnutzungen von Parkständen zu Parklets, die das Straßenbild auflockern und zu einer höheren Aufenthaltsqualität führen. Dies trägt wesentlich zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes bei. Insbesondere die Sommermonate bieten sich für temporäre Nutzungsänderungen von Parkständen an, um die öffentliche Funktion des Straßenraumes zu fördern.

Diese Nutzungsänderungen sind mit einfachen Mitteln möglich und je nach Jahreszeit auch einfach aufzuheben bzw. zu installieren. Durch positive Erfahrungen mit temporären Umnutzungen von Parkständen und die Beteiligung der Anlieger:innen kann vor Ort wertvolle Überzeugungsarbeit geleistet werden.

Handlungsschritte

- Identifizierung von geeigneten Straßenräumen für temporäre Nutzungsänderungen/ Sondernutzungserlaubnisse für Parkstände
- Verringerung des Flächenverbrauchs für parkende Kfz
- Initiierung und Abstimmung mit den Anliegern über Möglichkeiten von Umwidmungen und nach Möglichkeit Übernahme von Patenschaften für aufgestelltes Mobiliar
- Bereitstellen von neuen Elementen der Straßenraumgestaltung und – nutzung, die zum Verweilen einladen
- Umnutzung von einzelnen Parkständen zu Radabstellflächen durch das Aufstellen mobiler Radabstellanlagen
- Begrünung, u.a. durch Blumenbeete und Bäume

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** direkter Bezug – Empfohlene Teilnahme an Aktionen im Bereich Radverkehr
- **Bezug Radverkehrskonzept 2021:** kein direkter Bezug – Temporäre Aktionen nicht erwähnt

Good Practices

- Außengastronomie während eines Verkehrsversuchs in Frankfurt am Main



- Mobile Sitzelemente in Dessau



Beschreibung

Öffentlicher Raum ist ein hohes Gut und insbesondere im städtischen Kontext nur sehr begrenzt verfügbar. Für einen perspektivischen und tragfähigen Umgang mit Raum für den ruhenden Kfz-Verkehr wird die Aufstellung einer vollumfänglichen Parkraumkonzeption für die Buchholzer Innenstadt empfohlen.

Die Konzeption liefert Erkenntnisse über die bestehende Parkraumnutzung, um adäquate Aussagen zum perspektivischen Umgang mit Parkraum treffen zu können, wie z.B.:

- Kosten für die Nutzung,
- Anzahl der verfügbaren Kfz-Stellplätze,
- Ausbau von Ladeinfrastruktur,
- Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen, wie z.B. mobilitätseingeschränkte Personen, Lieferverkehre, Gewerbetreibende auf Grundlage einer Nutzer*innenanalyse (Bewohner*in, Beschäftigte, Kund*in und Besucher).

Dabei geht es auch um Nutzungskonzepte für ehemalige Parkflächen, wie z.B. durch die Gastronomie, für Baum- und Grünbepflanzung oder Fahrradabstellmöglichkeiten.

Gleichwohl müssen hierbei unterschiedliche Zielgruppen (v.a. mobilitätseingeschränkte Personen sowie Anlieger*innen) sowie deren Ansprüche und Bedürfnisse berücksichtigt werden.

Mit der Parkraumkonzeption liegt eine entscheidende steuerungsorientierte Maßnahme zugrunde, welche einen wesentlich Beitrag zur Klimaneutralität leistet und die Voraussetzung für die Erfolge angebotsorientierter Ideen darstellt.

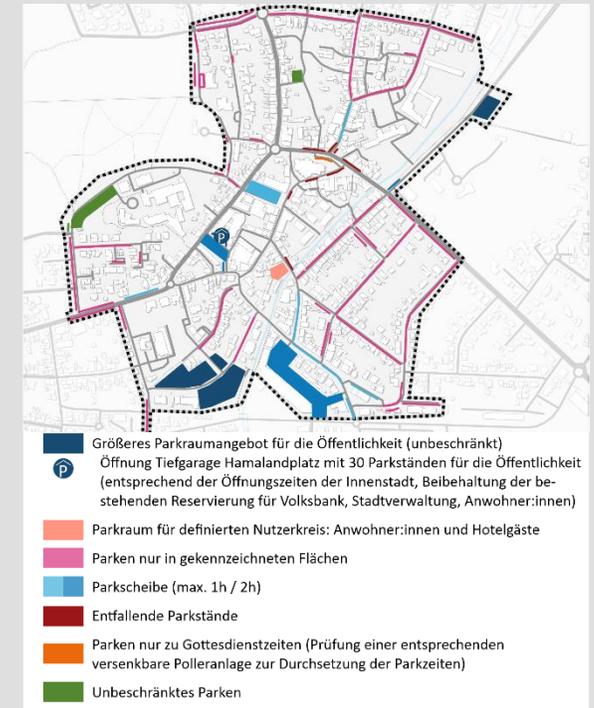
Handlungsschritte

- Ausschreibung für eine Parkraumkonzeption
- Quantitative und Qualitative Erfassung des vollständigen innerstädtischen Parkraums inkl. ordnungsrechtlicher Nutzungsregelung und Nutzungskosten)
- Parkraumerhebung (Auslastung und Zielgruppenanalyse)
- Ggf. Verkehrserhebung
- Handlungsempfehlung zur quantitativen Stellplatzreduktion und alternativer Nutzungskonzepte
- Umfangreiches Beteiligungskonzept und Kommunikation
- Umsetzung und Evaluation

- **Umsetzungshorizont:**
- **Kostenschätzung:**
- **Bezug Mobilitätskonzept 2014:** direkter Bezug – Empfohlene Reduzierung des Parkens im Straßenraum und Verlagerung auf Parkhäuser; Empfohlene Einrichtung eines teildynamischen Parkleitsystem

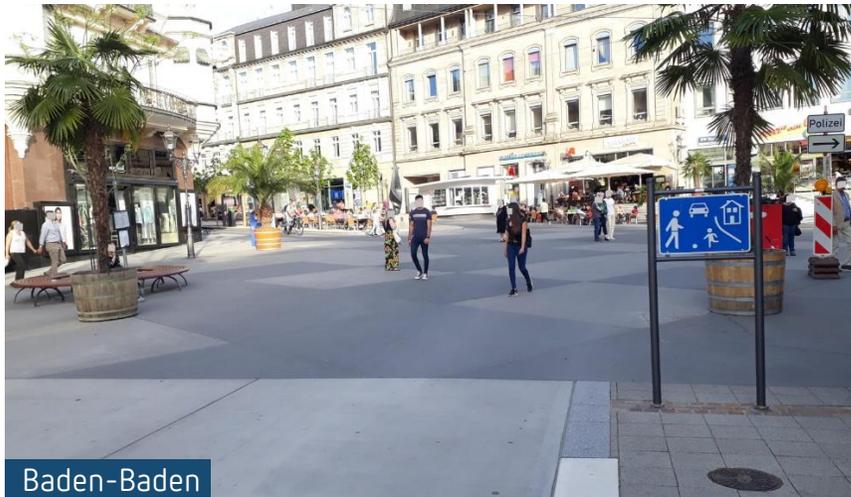
Good Practice

Im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes erfolgte in Rhede eine Parkraumkonzeption. Mit Hilfe einer Parkraumanalyse und -erhebung konnte ein Konzept erstellt werden, das einen Überblick über die Parksituation gibt. Dadurch kann beispielsweise empfohlen werden, in welchen Bereichen Parkstände entfallen und neu genutzt werden können.



Praxisbeispiele

Verkehrsberuhigter (Geschäfts-)Bereich



Perspektiven für die Innenstadt

- Aufhebung von Parkplätzen (siehe Maßnahme D3)
 - Parkplatz Caspers Hoff
 - Parkplätze am Straßenrand: Caspers Hoff, Poststraße
- Erweiterung der Fußgängerzone
 - Caspers Hoff, Poststraße
 - Aufwertung durch Möblierung, Spielmöglichkeiten, Begrünung, Radabstellanlagen, Mobilitätsstation etc.
 - Kurzfristig auch **temporäre Aktionen** denkbar (siehe Maßnahme D2)



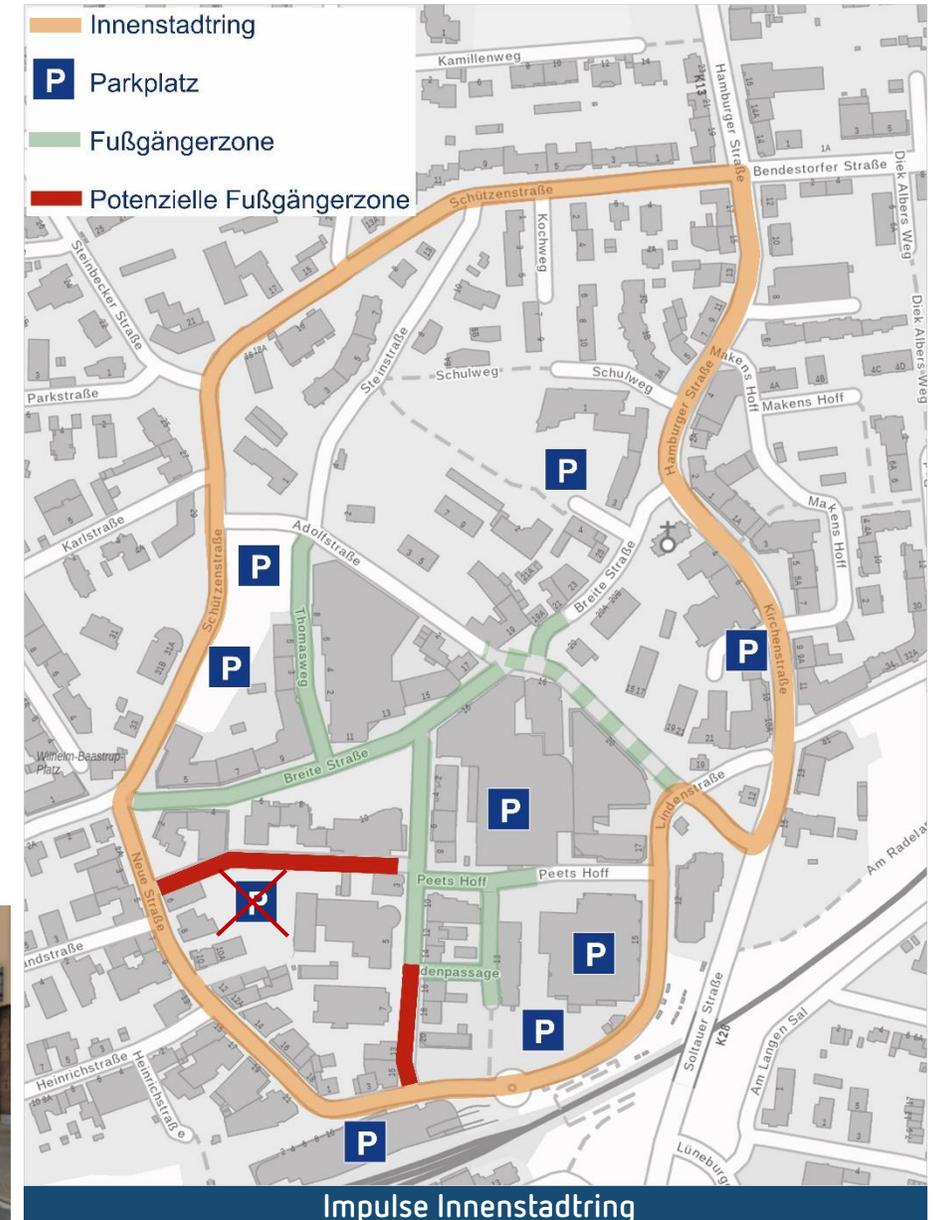
Münster



Karlsruhe



Nürnberg

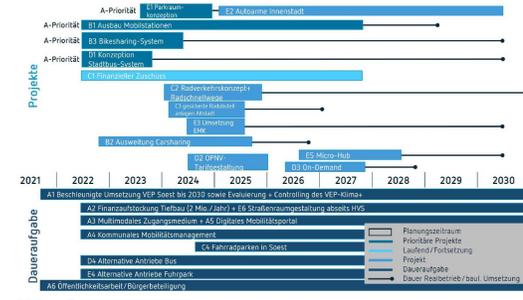


Impulse Innenstadtring

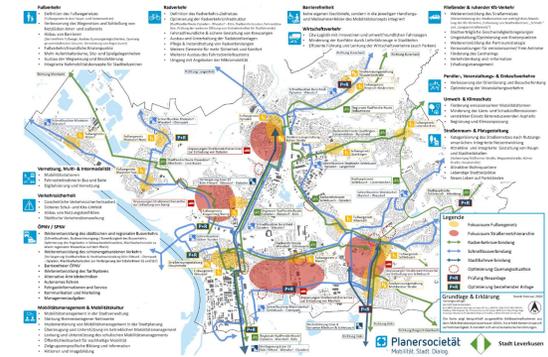
	Querbezüge	Umsetzung	Bezug MoKo	Bezug RVK	Kosten
A Nahmobilität/Radverkehr					
A1 Fahrradstraßen	A2, A3	kurzfristig	direkter Bezug	direkter Bezug	gering
A2 Fahrradzonen	A1, A3	kurzfristig	kein direkter Bezug	kein direkter Bezug	mittel
A3 Modale Filter	A1, A2	kurzfristig	kein direkter Bezug	direkter Bezug	gering
B Inter- & Multimodalität/E-Mobilität					
B1 Carsharing	B2, B4	kurzfristig	direkter Bezug	kein direkter Bezug	hoch
B2 Lastenrad-Sharing auf Quartiersebene	B1	kurzfristig	kein direkter Bezug	kein direkter Bezug	mittel
B3 Verknüpfung Bus/Bahn-Fahrrad	B4, C1	kurzfristig	direkter Bezug	direkter Bezug	mittel
B4 Mobilitätsstationen	B1, B3	kurzfristig	kein direkter Bezug	kein direkter Bezug	hoch
C Mobilitätsmanagement					
C1 Pedelecs für ÖPNV-Kund:innen	B3	kurzfristig	kein direkter Bezug	kein direkter Bezug	mittel
C2 Kommunales und schulisches Mobilitätsmanagement	alle	mittelfristig	direkter Bezug	kein direkter Bezug	mittel
D Kfz-Verkehr					
D1 Verkehrsberuhigter (Geschäfts)-Bereich	D2, D3	kurzfristig	direkter Bezug	kein direkter Bezug	mittel
D2 Temporäre Aktionen	C2, D1, D3	Daueraufgabe	direkter Bezug	kein direkter Bezug	gering
D3 Parkraumkonzept	D1, D2	mittelfristig	direkter Bezug	kein direkter Bezug	mittel

Integriertes und umsetzungsorientiertes Handlungskonzept

- Detaillierungsgrad: Umsetzungs-, Kosten- und Personalaufwand
 - Priorisierung
 - Zeitlicher Ablauf (Kontext)
 - Abhängigkeiten
- Verschiedene Formen der Aufbereitung:
Best Practices



	Übersichtstabelle			
	Anforderungen und Ziele des Mobilitätskonzepts			
Fußverkehr & Barrierefreiheit	Radverkehr & Mikromobilität	ÖPNV & Intermodalität	WV & Wirtschaftsverkehr	Umwelt und Klimaschutz
<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreiheit Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel 	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreiheit Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel 	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreiheit Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel 	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreiheit Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel 	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreiheit Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel Verkehrsmittel



**A: Fußverkehr & Barrierefreiheit****1. Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie**

- 1.1 Ausbau der Fußwege in den zentralen Versorgungsbereichen ★★★
 - 1.2 Stadtweiter Ausbau von Fußwegen ★★★
 - 1.3 Aufwertung straßenunabhängiger Fußwege ★★★
 - 1.4 Ertüchtigung und Erhöhung der Durchlässigkeit der Brandheide als Verbindung zu Emschland 2020 ★★★
 - 1.5 Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems ★★★
 - 1.6 Freizeitwegekonzept für verschiedene Grün- und Freizeitanlagen ★★★
- 2. Einrichtung sowie barrierefreier Ausbau von Querungsmöglichkeiten** ★★★
- 3. Ausbau und Optimierung von Querungen gesamtstädtischer Zäsuren** ★★★
- 4. Abbau von Angsträumen** ★★★

**E: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit****1. Integrierte Straßenraumgestaltung entsprechend der verkehrlichen Ansprüche**

- 1.1 Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen ★★★
 - 1.2 Aufwertung von Wohnstraßen ★★★
 - 1.3 Gestaltung von Ortseingängen ★★★
- 2. Integrierte Knotenpunktgestaltung**
- 2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen ★★★
 - 2.2 Umgestaltung von Knotenpunkten in Wohnstr. ★★★
- 3. Aufwertung des Wallrings** ★★★
- 4. Nahmobilitätsfreundliche Quartiere**
- 4.1 Nahmobilitätskonzepte für Quartiere ★★★
 - 4.2 Attraktive verkehrsberuhigte Quartiersplätze ★★★
- 5. Sichere Verkehrsführung**
- 5.1 Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit ★★★
 - 5.2 Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung ★★★
 - 5.3 Verkehrssicheres Umfeld sensibler Einrichtungen ★★★
- 6. Pflege und Instandsetzung von Verkehrswegen** ★★★

**B: Radverkehr & Mikromobilität****1. Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes**

- 1.1 Umsetzung von Radschnellverbindungen ★★★
 - 1.2 Umsetzung der Radhauptverbindung zwischen Kernstadt und Suderwich ★★★
 - 1.3 Umsetzung der Radnebenverbindung Recklinghausen Süd - Suderwich ★★★
 - 1.4 Einrichtung von Fahrradstraßen ★★★
 - 1.5 Einrichtung von Fahrradzonen ★★★
 - 1.6 Grüne Welle für den Radverkehr ★★★
 - 1.7 Weitere Umsetzung des Radverkehrsnetzes ★★★
- 2. Ausbau von Radabstellanlagen an zentralen Zielen** ★★★
- 3. Ausbau des öffentlichen Radverleihangebots** ★★★
- 3.1 Aufbau eines Leihfahrradsystems ★★★
 - 3.2 Aufbau eines Lastenradverleihsystems ★★★
- 4. Empfehlungen zum Umgang mit möglichen E-Scooter-Verleihanbietern** ★★★

**F: Umwelt- & Klimaschutz**

- 1. Reduktion verkehrsbedingter Lärmbelastungen ★★★
- 2. Umsetzung Luftreinhalteplanung ★★★
- 3. Klimaanpassung und Begrünung ★★★
- 4. Unterstützung alternativer Antriebe ★★★

**C: ÖPNV & Intermodalität****1. Ausbau des SPNV-Angebots**

- 1.1 Schienenanbindung Suderwich ★★★
 - 1.2 Inbetriebnahme der S9 mit zusätzlichem Halt in Recklinghausen West ★★★
 - 1.3 Stärkung Verbindung Recklinghausen - BO ★★★
- 2. Weiterentwicklung des Busnetzes** ★★★
- 2.1 Anpassung des Schnellbusnetzes ★★★
 - 2.2 Bessere Anbindung unterversorgter Bereiche ★★★
 - 2.3 On-Demand Busse im Nachtverkehr ★★★
 - 2.4 Beschleunigung des Busverkehrs ★★★
 - 2.5 Bedarfsorientierte Taktverdichtung ★★★
- 3. Verbesserung der Inter- und Multimodalität** ★★★
- 3.1 System intermodaler Verknüpfungspunkte ★★★
 - 3.2 Förderung intermodaler Angebote ★★★
 - 3.3 Ausbau Information und Service ★★★
 - 3.4 Neustrukturierung Recklinghausen Süd ★★★
- 4. Barrierefreiheit im ÖPNV** ★★★
- 5. Verbesserung der Preisstruktur im ÖPNV** ★★★
- 6. Fahrzeugumstellung auf alternative Antriebe** ★★★

**G: Mobilitätsmanagement****1. Stärkung des Mobilitätsmanagements**

- 1.1 Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagement ★★★
 - 1.2 Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Verwaltung ★★★
- 2. Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung** ★★★
- 3. Zielgruppenspezifische Angebote des Mobilitätsmanagement**
- 3.1 Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ★★★
 - 3.2 Einführung eines Neubürgermarketings ★★★
 - 3.3 Aufbau des schulischen Mobilitätsmanagement ★★★
 - 3.4 Mobilitätsmanagement in Quartieren ★★★
- 4. Optimierung des Baustellenmanagements** ★★★

**D: MIV & Wirtschaftsverkehre****1. Weiterentwicklung des Kfz-Sträßennetzes**

- 1.1 Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen ★★★
 - 1.2 Verbesserung der Verkehrslenkung & -information ★★★
 - 1.3 Weiterentwicklung des Lkw-Vorrangnetzes ★★★
- 2. Weiterentwicklung der Parkraumstrategie** ★★★
- 2.1 Konzentration des Parkens in Parkbauten und Großparkplätzen ★★★
 - 2.2 Verbesserung u. Ausweitung Parkleitsystem ★★★
 - 2.3 Parkraumbewirtschaftung in den Zentren ★★★
 - 2.4 Verträgliche Abwicklung des ruhenden Kfz-Verkehrs in Wohnquartieren ★★★
- 3. Strategie zum Lieferverkehr**
- 3.1 Aufbau eines Lieferzonenkonzeptes ★★★
 - 3.2 Pilotprojekt: Mikrodepot „Konrad-Adenauer-Platz“ ★★★
- 4. Prüfauftrag: Reaktivierung Güterbahnhof Ost** ★★★
- 5. Unterstützung von Carsharing in der Stadt** ★★★

**H: Öffentlichkeitsarbeit**

- 1. Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbundes ★★★
- 2. Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Recklinghausen ★★★
- 3. Erreichbarkeitschecks im Umfeld von Alltagszielen ★★★

Erläuterung

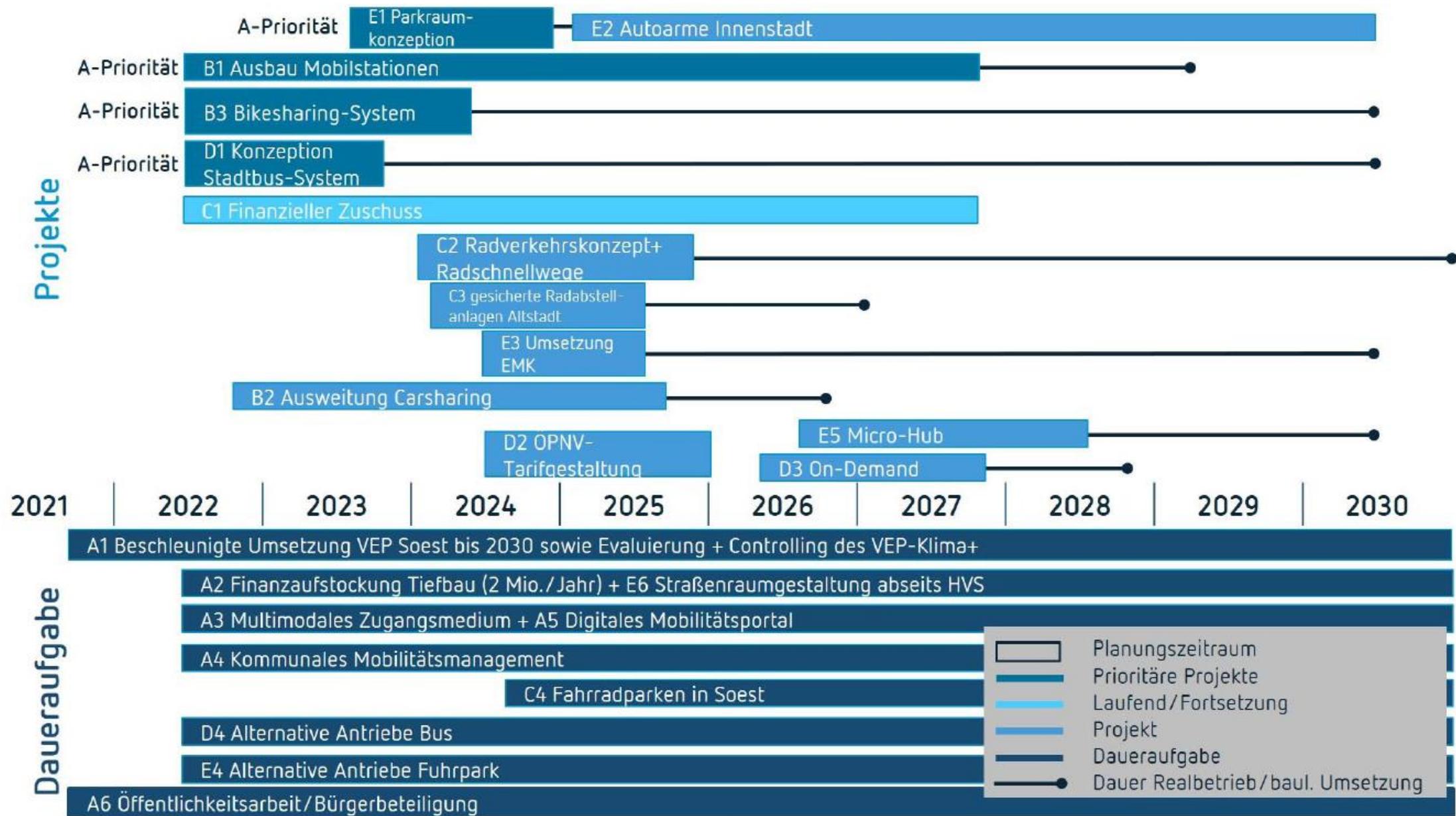
Leuchtturmprojekt



★★★ Priorität (niedrig/mittel/hoch)

Neuer Maßnahmenansatz (Weitere Maßnahmenfelder bauen auf bestehenden Ansätzen auf)





Quelle: Planersocietät

Handlungskonzept Best Practice Mobilitätskonzept Ibbenbüren

Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Attraktive Aufenthalts- und Bewegungsräume & Vision Zero

Integrierte & sichere Gestaltung von Straßen und Knotenpunkten; Pflege und Instandhaltung von Verkehrsräumen; Gestalterische Aufwertung von Straßenräumen

Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätswende wird als Mobilitätsgewinn wahrgenommen

Aktionen und Kampagnen machen auf Vorzüge des Umweltverbunds und der Mobilitätswende aufmerksam und erlebbar;
Mobilitätsplattform mit umfassenden Informationen und Interaktionsmöglichkeiten zur Mobilität

	Zentren <i>gut erreichbare & attraktive Verweilräume</i>	Haupteinfallskorridore <i>schnelle & sichere Mobilität</i>	Wohnquartiere <i>sichere Begegnungsräume & kurze Wege</i>	Gewerbequartiere <i>sichere & verträgliche Erreichbarkeit</i>	Verbindungsräume <i>sichere Erreichbarkeit inner- & außerhalb</i>	
Fußverkehr & Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Breite, attraktive Fußwege Abbau von Barrieren: Stufen, Leitelemente, Umlaufsperrn Multifunktionale Spiel- und Sitzelemente, Begrünung: erhöhen Aufenthaltsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> sichere Fußwege sichere und barrierefreie Quermöglichkeiten Verkehrsberuhigende, identitätsstiftende Ortseinfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> sichere Querungen und Knotenpunkte Sitz- und Spielrouten, Ausweitung der Begrünung 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte fußläufige Anbindung sichere Querungen und Knotenpunkte 	<ul style="list-style-type: none"> attraktive, barrierefreie Wege zwischen den Stadtteilen intelligente Beleuchtung für stadtteilverbindende Fuß- und Radwege 	
Radverkehr & Mikromobilität	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradfreundliche Knotenpunkte gerade am Tangentenviereck Fahrradstraßen als Zubringer hochwertige Radabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> breitere Radinfrastruktur an Hauptstraßen: Radfahrstreifen, Radpiktogramme Fahrradstraßenachsen als attraktive Alternative; u.a. Wilhelmstraße sichere Knotenpunkte 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradstraßenachsen als schnelle Verbindungen Prüfung von Fahrradzonen 	<ul style="list-style-type: none"> Bessere Radinfrastruktur und sichere Knotenpunkte Beratungen von Unternehmen zu Radabstellanlagen und Leasingmodellen 	<ul style="list-style-type: none"> schnelle Radwege verbinden Stadtteile und Nachbarkommunen attraktive Rastmöglichkeiten 	
ÖPNV & Intermodalität	<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Erreichbarkeit Bahnhöfe (Mobilitätshubs) mit breitem Angebot an Mobilitätsdienstleistungen Wichtige Haltestellen als Mobilstation barrierefreie Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen mit Umstiegsangebot auf andere Verkehrsarten Beschleunigung des Busverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> optimierte Buslinien und die Ringbuslinien binden weitere Quartiere an Zentren an Mobilpunkte bieten Radabstellanlagen, Lastenradverleih, Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> konsequente Anbindung an den Busverkehr durch Ringbuslinien und optimierte Buslinien 	<ul style="list-style-type: none"> Mobilstation: P+R, B+R, Mitfahrerparkplatz & -bank, Verleihangebote 	
Kfz- & Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung von Parkbauten Reduzierung der Kfz-Verkehre innerhalb des Tangentenvierecks (Parkbauten und Mikrodepots sichern Erreichbarkeit) 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau von Kreisverkehren Stadtverträgliche Geschwindigkeiten Liefer- und Ladezonen, ggf. Standorte von Mikrodepots 	<ul style="list-style-type: none"> Mikrodepots und Lastenräder wickeln den Lieferverkehr stadtverträglich ab Verkehrsberuhigung und sicherere Quartiere 	<ul style="list-style-type: none"> Optimierte Verkehrslenkung und -information emissionsarme Fahrzeugflotten Potentiale der Teutoburger Waldbahn und der trimodalen Häfen prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> optimierte Knotenpunkte zur verbesserten Verkehrslenkung 	

Umwelt und Klimaschutz

Verkehrsbedingte Emissionen sind gesunken und umgestaltete Straßenräume bieten Flächen für Begrünung

Unterstützung alternativer Antriebe (Ladeinfrastruktur, Beratung, Vorbild der Verwaltung);
Ausbau der Straßenraumbegrünung (als CO₂-Speicher, zur Abkühlung, Attraktivitätssteigerung)

Aspekte der nachhaltigen Mobilität sind Routine in Verwaltung, Betrieben, Schulen u.v.m.
Kooriniert Umsetzung des Mobilitätskonzepts; Angebote für Schulen und Betriebe;
Nahmobilitätschecks verbessern Erreichbarkeit zentrale Ziele des Alltagsverkehrs

Mobilitätsmanagement

- Fußverkehr**
- Definition des Fußwegenetzes (Fußwegenetz in den Haupt- und Nebenzentren)
 - Verbesserung des Wegenetzes und Schließung von Netzlücken inner- und außerorts
 - Abbau von Barrieren (Barrierefreie Fußwege, Ausbau Querungsmöglichkeiten, Querung gesamtstädtischer Zäsuren, Vermeidung von Angsträumen)
 - Fußverkehrsfreundliche Knotenpunkte
 - Mehr Aufenthaltsräume, Sitz- und Spielgelegenheiten
 - Ausbau der Wegweisung und Beschilderung
 - Integrierte Nahmobilitätskonzepte für Stadtteilzentren

- Radverkehr**
- Definition des Radverkehrs-Zielnetzes
 - Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur (RadPendlerRoute Opladen - Wiesdorf - Köln, Radkomfortroute, Fahrradstraßen, Prüfung der weiteren Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende)
 - Fahrradfreundliche & sichere Gestaltung von Kreuzungen
 - Ausbau und Unterhaltung der Radabstellanlagen
 - Pflege & Instandhaltung von Radverbindungen
 - Weitere Elemente für mehr Sicherheit und Komfort
 - Weiterer Ausbau des Fahrradverleihsystems
 - Umgang mit Angeboten der Mikromobilität

- Barrierefreiheit**
- keine eigenen Steckbriefe, sondern in die jeweiligen Handlungs- und Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts integriert

- Wirtschaftsverkehr**
- City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen
 - Minderung der Konflikte durch Lieferfahrzeuge in Stadtteilen
 - Effiziente Führung und Lenkung der Wirtschaftsverkehre (auch Parken)

- Fließender & ruhender Kfz-Verkehr**
- Weiterentwicklung des Straßennetzes (Hierarchisierung des Straßennetzes zur verträglichen Abwicklung der Kfz-Verkehre, Entlastung von Stadtteilzentren, „Schnell-“ und „Langsamstraßennetz“)
 - Stadtverträgliche Geschwindigkeitsregelungen
 - Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten
 - Weiterentwicklung der Parkraumstrategie
 - Voraussetzungen für emissionsarme/-freie Antriebe
 - Förderung des Carsharings
 - Verkehrslenkung und -information
 - Erhaltungsmanagement

- Pendler-, Veranstaltungs- & Einkaufsverkehre**
- Verbesserung der Orientierung und Besucherlenkung
 - Optimierung der Veranstaltungsverkehre

- Umwelt- & Klimaschutz**
- Förderung emissionsarmer Mobilitätsformen
 - Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen
 - verstärkter Einsatz lärmdreuzierenden Asphalt
 - Begrünung und Klimaanpassung

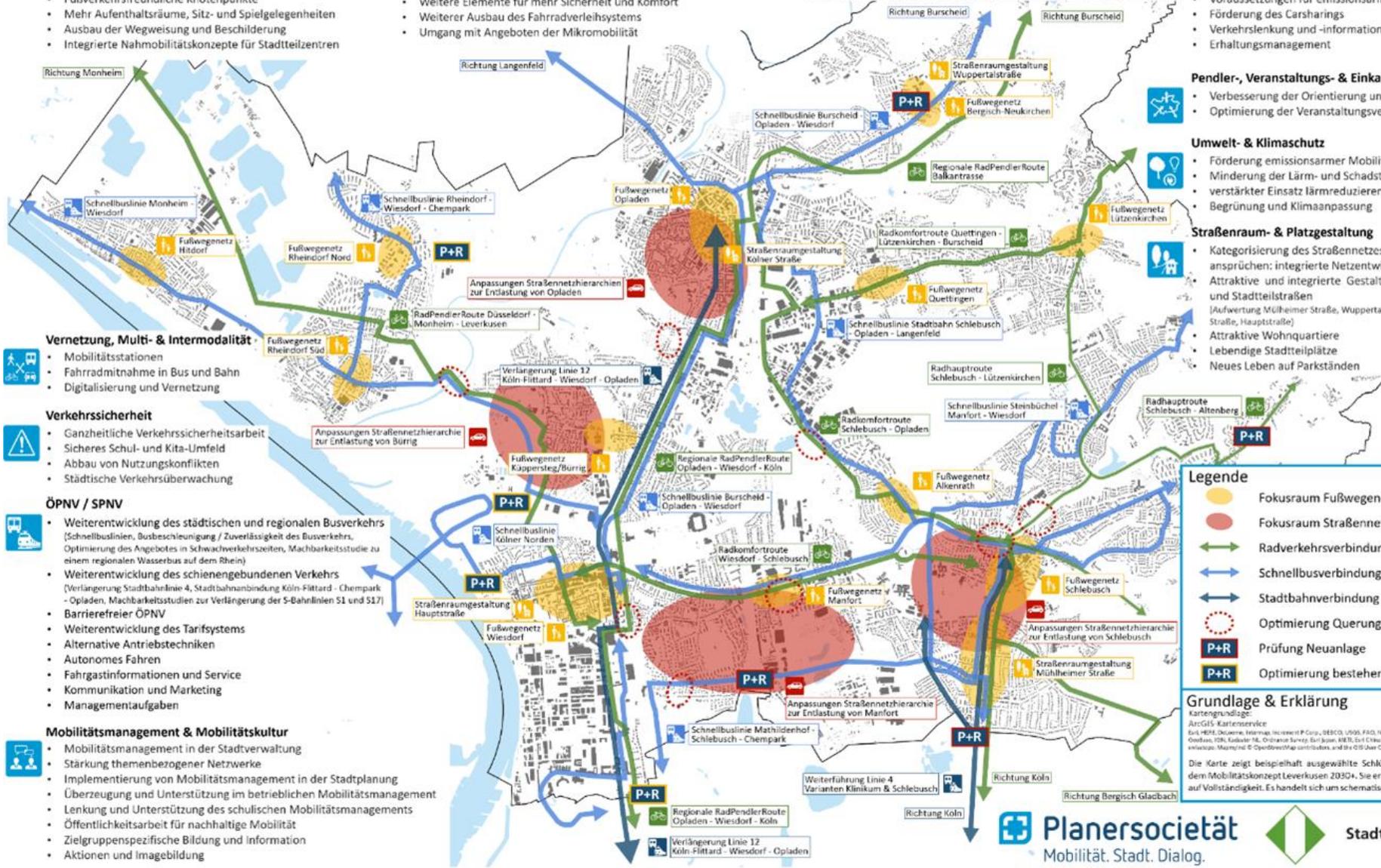
- Straßenraum- & Platzgestaltung**
- Kategorisierung des Straßennetzes nach Nutzungsansprüchen: integrierte Netzgestaltung
 - Attraktive und integrierte Gestaltung von Haupt- und Stadtteilstraßen (Aufwertung Mühlheimer Straße, Wuppertalstraße, Kölner Straße, Hauptstraße)
 - Attraktive Wohnquartiere
 - Lebendige Stadtteilplätze
 - Neues Leben auf Parkständen

- Vernetzung, Multi- & Intermodalität**
- Mobilitätsstationen
 - Fahrradmitnahme in Bus und Bahn
 - Digitalisierung und Vernetzung

- Verkehrssicherheit**
- Ganzheitliche Verkehrssicherheitsarbeit
 - Sicheres Schul- und Kita-Umfeld
 - Abbau von Nutzungskonflikten
 - Städtische Verkehrsüberwachung

- ÖPNV / SPNV**
- Weiterentwicklung des städtischen und regionalen Busverkehrs (Schnellbuslinien, Busbeschleunigung / Zuverlässigkeit des Busverkehrs, Optimierung des Angebotes in Schwachverkehrszeiten, Machbarkeitsstudie zu einem regionalen Wasserbus auf dem Rhein)
 - Weiterentwicklung des schienegebundenen Verkehrs (Verlängerung Stadtbahnlinie 4, Stadtbahnbindung Köln-Fittard - Chempark - Opladen, Machbarkeitsstudien zur Verlängerung der S-Bahnlinien S1 und S17)
 - Barrierefreier ÖPNV
 - Weiterentwicklung des Tarifsystems
 - Alternative Antriebstechniken
 - Autonomes Fahren
 - Fahrgastinformationen und Service
 - Kommunikation und Marketing
 - Managementaufgaben

- Mobilitätsmanagement & Mobilitätskultur**
- Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung
 - Stärkung themenbezogener Netzwerke
 - Implementierung von Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung
 - Überzeugung und Unterstützung im betrieblichen Mobilitätsmanagement
 - Lenkung und Unterstützung des schulischen Mobilitätsmanagements
 - Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität
 - Zielgruppenspezifische Bildung und Information
 - Aktionen und Imagebildung



Legende

- Fokusraum Fußwegenetz
- Fokusraum Straßennetzhierarchie
- ↔ Radverkehrsverbindung
- ↔ Schnellbusverbindung
- ↔ Stadtbahnverbindung
- Optimierung Querungssituation
- Prüfung Neuanlage
- Optimierung bestehender Anlage

Grundlage & Erklärung Stand: Februar 2020

Kartengrundlage:
 ArcGIS Kartenservice
 Esri, HERE, DeLorme, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, OpenStreetMap contributors, Swatch, Bing, ARI, Esri, Swi Chn, Oleg, King, Mapbox, Mapbox, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Die Karte zeigt beispielhaft ausgewählte Schlüsselmaßnahmen aus dem Mobilitätskonzept Leverkusen 2030+. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es handelt sich um schematische Darstellungen.

Inhalt

- Einleitung
- Grundlagen (Mobilitätskonzept 2014, Radverkehrskonzept 2021)
- Verkehrserhebung
- Maßnahmenideen und -konzept
- Ausblick



Ausblick

- Relevante Akteure für die Umsetzung zusammenbringen (Task Force)
- Personal für die Umsetzung bereit- bzw. einstellen
- ggf. Finanzmittel aufstocken
- ggf. projektbezogene Fördermittel akquirieren
- Beteiligungsprozess / Öffentlichkeitsarbeit anstoßen
- Fortwährende Öffentlichkeits- und Kommunikationsarbeit sicherstellen
- Umsetzung der Maßnahmensteckbriefe





Die Straße
ist für **alle** da.

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.**

Planersocietät

Büro Bremen

Am Wall 142, 28195 Bremen

Fon 04 21 / 64 91 53-45

Fax 04 21 / 64 91 53-46

info@planersocietaet.de