www.planersocietaet.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen

Neue Planungskultur

Klimaschutz und Mobilität gemeinsam denken

Erfahrung SUMP/Mobilitätskonzepte

> 500.000:	Hamburg | Düsseldorf | Dortmund | Bremen
100-500.000:	Wuppertal | Augsburg | Braunschweig | Gelsenkirchen | Paderborn | Kassel (Stadt+Region) | KielRegion | Saarbrücken | Städteregion Hemer/ Iserlohn/ Menden | Leverkusen | Koblenz | Recklinghausen | Moers
50-100.000:	Viersen | Meerbusch | Bergheim | Unna | Offenburg | Ludwigsburg | Marburg | Gießen | Gütersloh | Bamberg | Bocholt | Fulda | Schweinfurt | Bad Salzuflen | Ibbenbüren | Bad Kreuznach | Willich| Bayreuth
25-50.000:	Waltrop | Gronau | Emsdetten | Bad Oeynhausen Borken | Soest | Buxtehude | Lahr (Schwarzwald) Pirmasens | Greven | St. Ingbert | Limburg | Oer-Erkenschwick | Taunusstein | Bretten
< 25.000:	Rommerskirchen | Elsdorf | Havixbeck | Rhede | Alfter | Fröndenberg | Billerbeck | Schalksmühle | Aspach
regional:	Südwestfalen | Metropole Ruhr | EN-Kreis | Rhein-Wupper | Kreis Steinfurt u.v.m.

Übersicht

- Mobilitätskonzepte: Was, warum, wie?
- Ablauf und Inhalte eines Mobilitätskonzeptes

Quelle: Chiara F. on unsplash

Mobilitätskonzepte
Was, warum, wie?

Quelle: Jenna Day on unsplash

Aufgabe eines Mobilitätskonzepts

Das integrierte Mobilitätskonzept

… ist ein **strategisches Planwerk**, welches dazu da ist **Ziele und Strategien für die Entwicklung der Mobilität festzulegen**

… **Leitfaden für die Politik, Stadtverwaltung und für die Bürgerinnen und Bürger,** wie die Mobilität gestaltet werden soll

… beinhaltet die Erarbeitung eines **ableistbaren Maßnahmenprogramms** für die kommenden Jahre

… eine gute Basis, für die Gewinnung weiterer Fördermittel

Zielkonzept: Zentraler Baustein

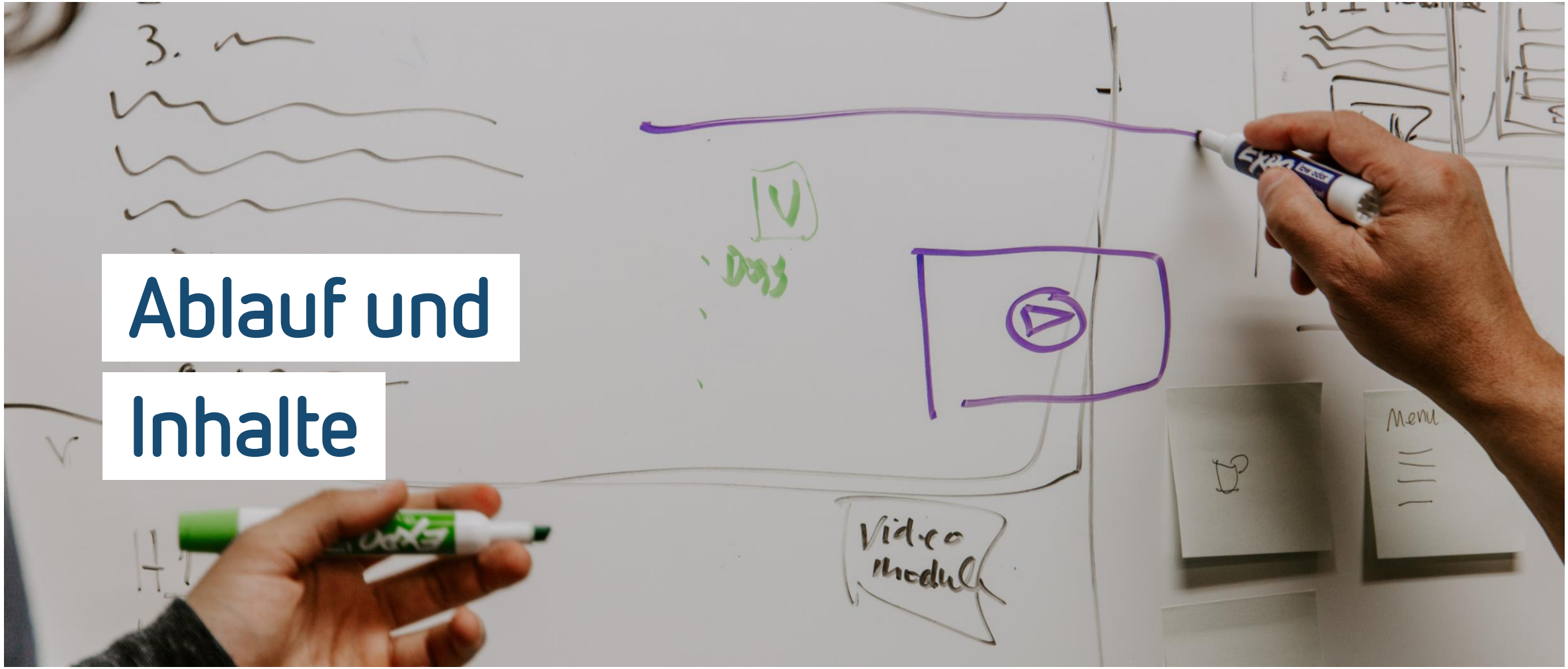
Abb. 2: Unterschiedliche Ausrichtung der Konzepte in Klein-, Mittel- und Großstädten

Quelle: Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Aufgabe eines Mobilitätskonzepts

Quelle: Handbuch Kommunale Mobilitätskonzepte, Zukunftsnetz Mobilität NRW

Ablauf und Inhalte



Quelle: Kaleidico on unsplash

Inhalte eines Mobilitätskonzepts

Phase 1: Bestandsanalyse

Wo liegen die Stärken bei Verkehr und Mobilität, wo besteht Handlungsbedarf?

Phase 2: Potenziale & Ziele

Welche Ziele soll sich die Kommune setzen – Wie wünschen wir uns den Verkehr der Zukunft?

Phase 3: Maßnahmenentwicklung

Welche Maßnahmen sind denkbar?

Phase 4: Handlungs- und Umsetzungskonzept

Welche Maßnahme wann, mit wem, zu welchem Preis?

Öffentlichkeitsbeteiligung

Inhalte eines Mobilitätskonzepts

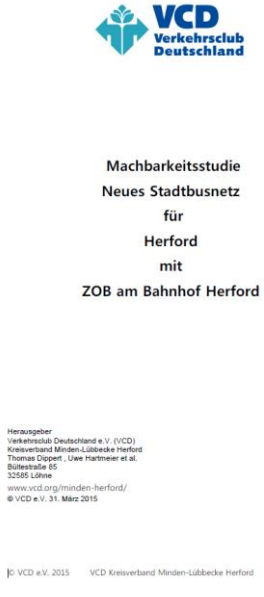
Phase 1: Bestandsanalyse

Wo liegen die Stärken bei Verkehr und Mobilität, wo besteht Handlungsbedarf?

Grundlagen (Beispiel Herford)

Bestehende Konzepte

- Masterplan Innenstadt (ISEK 2020)
- E-Mobilitätskonzept
- Integriertes Klimaschutzkonzept
- Herforder Radverkehrskonzept
- Radschnellweg OWL
- Regiopolregion Bielefeld – Integriertes regionales Radverkehrskonzept
- Parkraumkonzept Herford (2018)
- Konzept Fahrradabstellanlagen im erweiterten Innenstadtbereich
- NVP Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft
- Machbarkeitsstudien zum ÖPNV
- Verkehrstechnische Untersuchung Mindener Straße (2021)
- …



Planersocietät

Inhalte eines Mobilitätskonzepts

Phase 2: Potenziale & Ziele

Welche Ziele soll sich die Kommune setzen – Wie wünschen wir uns den Verkehr der Zukunft?

Funktion

Festlegung einer Zielrichtung im VEP Prozess

- erste größere Hürde im Prozess
- je nach Kommune und den beteiligten Akteuren kommt es an dieser Stelle zu unterschiedlich starken Diskussionen
- nicht jeder Zielkonflikt kann auf dieser Ebene aufgelöst werden
- politischer Beschluss legitimiert Ziele / Zielkonzept / Leitbild

Vorgabe & Argumentationsebene für die Maßnahmenentwicklung

- Begründung von Maßnahmen und deren Intensität
- Abwägungsgrundlage bei Konflikten zwischen Maßnahmen

im weiteren Projektverlauf und darüber hinaus

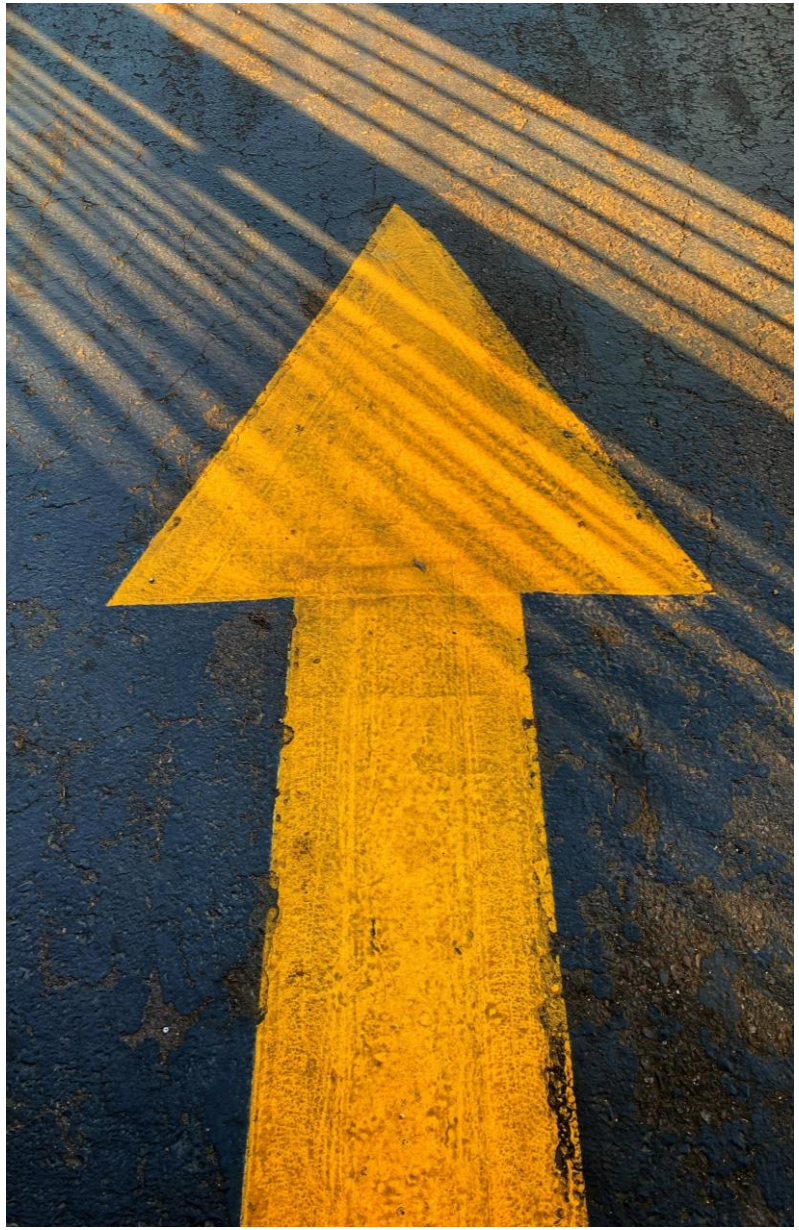
- ermöglichen eine Priorisierung der Maßnahmen → Zielbeitrag
- Grundlage für die Evaluation
- Signalwirkung für Prozess und Umsetzung

Quelle: Alexander Gebetsroither, Photocase

unterschiedliche Zielarten

übergeordnet

- Leitbild/-ziel für die Gesamtstadt
  - Teilräumliche Ziele notwendig / sinnvoll?
- zentrales Element in einem Zielkonzept
- weiterführende Ziele sollen dem Leitbild/-ziel zuträglich sein
- Qualitative vs. quantitative Ziele
  - Klare Empfehlung: mindestens einige Ziele quantifizieren, Evaluation andernfalls extrem schwierig
  - Klassische Indikatoren: Fahrgastzahlen im ÖPNV, Modal Split, Länge des Radverkehrsnetzes, Zähldaten an bestimmten Punkten (Kfz, Radverkehr, Schwerverkehr, etc.)
    - Mix aus Indikatoren unterschiedlicher Erhebungsintervalle



Quelle: Dona Giannatti on unsplash

Szenarien

- qualitativer oder quantitativer Ansatz
- Großer Aufwand
- Können Fülle an Handlungserfordernissen aufzeigen, aber auch lähmen
- Eher sinnvoll in Verbindung mit Verkehrsmodellierungen

Szenario 1

„Angebote schaffen“

Durch **neue und optimierte Angebote** im Umweltverbund wird die Nutzung attraktiver ohne den Verkehrsfluss des MIV einzuschränken. Einzelne Maßnahmen zur **Stärkung des Radverkehrs** werden umgesetzt. **Vernetzung und Digitalisierung** optimieren den Verkehrsfluss und erhöhen die Sicherheit. Durch **systemübergreifende Ticketsysteme** wird die Verknüpfung der Verkehrsmittel weiter verbessert und **Sharingsysteme** ausgebaut. Ein ständiger **Abbau von Barrieren** und neue **Querungsmöglichkeiten** stärken den Fußverkehr.

Maßnahmen:

Finanzierung: €€€€€

Engagement:

Szenario 2

„Push & Pull“

Um eine Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes zu erreichen werden **restriktiven Maßnahmen** des MIV **anreizbasierte Angebote** des Umweltverbundes gegenübergestellt. Durch neue **attraktive Angebote** des Umweltverbundes wird die Verkehrsbelastung reduziert, sodass eine **Umverteilung der Fläche** ohne gravierende Kapazitätsengpässe realisiert werden kann. Ergänzt werden diese Maßnahmen durch neue **smarte Angebote** zur **multimodalen Verknüpfung** der Verkehrsträger.

Maßnahmen:

Finanzierung: €€€€€

Engagement:

Szenario 3

„Klimaschutz“

Der **Umweltverbund bildet das Rückgrat** der Mobilität, der MIV wird nur noch vereinzelt und mit **alternativen Antrieben** genutzt. Hierfür wird **konsequent Fläche** zugunsten des Umweltverbundes **umverteilt** sowie der **ÖV erheblich ausgebaut** und der Takt verdichtet. **Breite, hochwertige und zusammen-hängende Radwege** ermöglichen zügige Verbindungen, der Fußverkehr ist aufgrund **breiter Gehwege** und einer **hohen Aufenthaltsqualität** auf kurzen Wegen das Hauptverkehrsmittel. Die **Stadtgesellschaft ist stärker** in den Prozess der Mobilitätswende einzubeziehen.

Maßnahmen:

Finanzierung: €€€€€

Engagement:

Inhalte eines Mobilitätskonzepts

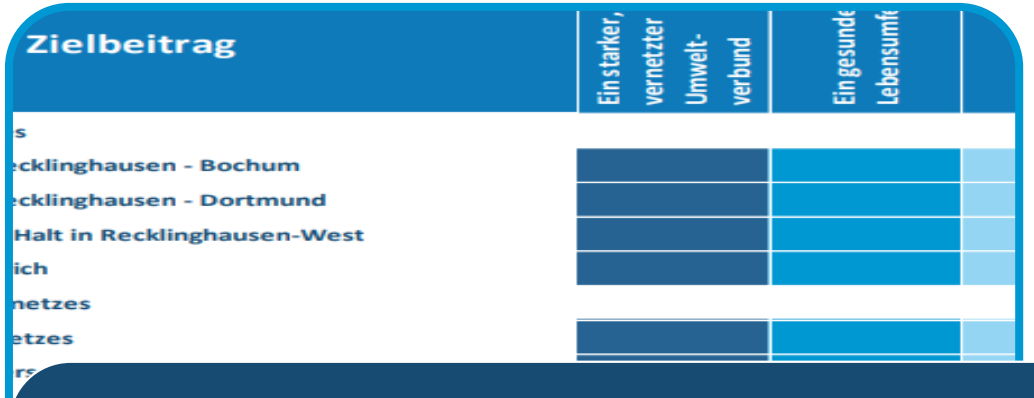
Phase 3: Maßnahmenentwicklung

Welche Maßnahmen sind denkbar?

Unterschiedliche Arten von Maßnahmen

- **Basis**
  - bauen auf Bestandsanalyse, Szenarien & Zielkonzept auf
  - sind Handlungsfeldern zugeordnet
- **Maßnahmenarten**
  - Einzelmaßnahmen
    (z.B. infrastrukturell / direkt verortet / konzeptionell)
  - Maßnahmenprogramme / -bündel
    (z.B. laufende Maßnahmen / Daueraufgaben (baulich oder organisatorisch) / aufeinander aufbauende Maßnahmen)
  - Leuchtturm- / Schlüssel- / Fokusmaßnahmen
    (z.B. für die Stadt besonders bedeutende Maßnahmen / höherer Detaillierungsgrad der Ausarbeitung / Übertragbarkeit für weitere Bereiche)
  - Projektoptionen / Prüfaufträge
    (z.B. Abwägungen zwischen unterschiedlichen Umsetzungen von Maßnahmen / Machbarkeits- & Umsetzungsstudien)

Inhalte eines Mobilitätskonzepts



Phase 4: Handlungs- und Umsetzungskonzept

Welche Maßnahme wann, mit wem, zu welchem Preis?

Beispiel – Rommerskirchen

Projektoption	Priorität	Umsetzungshorizont	Kostenkategorie
Prüfung der Einrichtung von Schnell-, Direkt- oder Regionalbusverbindungen auf schienenfernen Achsen	■■■■□□	bis 2030	mittel
Definition und Aufwertung eines Haupt-Gehwegenetzes	■■■■■□	Umsetzung ab sofort und sukzessive bis 2030	hoch
Attraktivität und Aufenthaltsqualität zentraler Stadträume und Plätze erhöhen	■■■■□□	sukzessive bis 2035	mittel – hoch
Umgestaltung von Straßenräumen	■■■■□□	bis 2035	hoch
Definition und Aufwertung eines Radwegenetzes	■■■■■□	Umsetzung ab sofort und sukzessive bis 2035	hoch
Einrichtung der „Fahrradzone Kastanienallee"	■■■■■■	bis 2024	gering – mittel
Einrichtung von Lastenrad-Abstellplätzen	■■■■□□	sukzessive bis 2025	gering
Einrichtung von Mobilpünktchen	■■■■□□	sukzessive bis 2030	mittel – hoch
Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals auf rommerskirchen.de	■■■■□□	bis 2025; Daueraufgabe	mittel
Maßnahmen und Aktionen zur Verbesserung der Schulwegmobilität durchführen	■■■□□□	ab sofort; Daueraufgabe	gering
Öffentlichkeitskampagnen veranstalten und an Aktionen teilnehmen, bspw. Fußverkehr-Checks	■■■■□□	Daueraufgabe	gering

Inhalte eines Mobilitätskonzepts

Phase 1: Bestandsanalyse

Wo liegen die Stärken bei Verkehr und Mobilität, wo besteht Handlungsbedarf?

Phase 2: Potenziale & Ziele

Welche Ziele soll sich die Kommune setzen – Wie wünschen wir uns den Verkehr der Zukunft?

Phase 3: Maßnahmenentwicklung

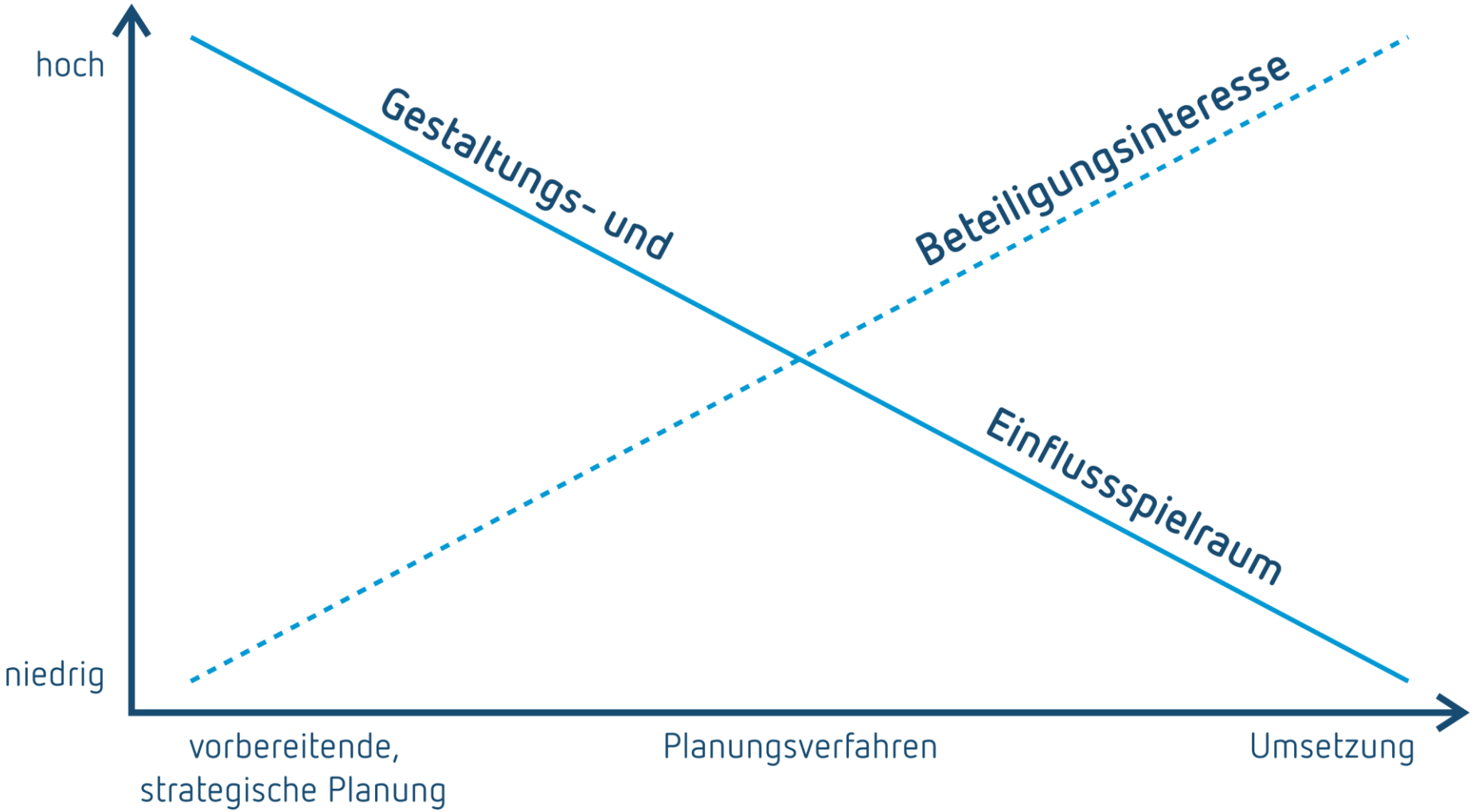
Welche Maßnahmen sind denkbar?

Phase 4: Handlungs- und Umsetzungskonzept

Welche Maßnahme wann, mit wem, zu welchem Preis?

Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Beteiligungsparadoxon



Das „Nicht hier erfunden“-Syndrom

Sie bringen eine hervorragende Idee für ein Zukunftsmobilitätsprojekt ein, dann wird Ihnen zuerst gesagt werden: **Das wird nicht funktionieren!**

frei nach: John R. Ashton

Das „Nicht hier erfunden"-Syndrom

Sie bringen eine hervorragende Idee für ein Zukunftsmobilitätsprojekt ein, dann wird Ihnen zuerst gesagt werden: **Das wird nicht funktionieren!**

Wenn Sie nach dem Grund fragen und sagen, dass es aber in Amsterdam, Kopenhagen, Rudersberg etc. funktioniert hat, werden sie sagen: **Ja, aber es wird hier nicht funktionieren!**

frei nach: John R. Ashton

Das „Nicht hier erfunden"-Syndrom

Sie bringen eine hervorragende Idee für ein Zukunftsmobilitätsprojekt ein, dann wird Ihnen zuerst gesagt werden: **Das wird nicht funktionieren!**

Wenn Sie nach dem Grund fragen und sagen, dass es aber in Amsterdam, Kopenhagen, Rudersberg etc. funktioniert hat, werden sie sagen: **Ja, aber es wird hier nicht funktionieren!**

Wenn Sie fragen, ob es hier versucht wurde, werden sie sagen: **Nein, aber es wird hier nicht funktionieren!**

frei nach: John R. Ashton

Das „Nicht hier erfunden"-Syndrom

Sie bringen eine hervorragende Idee für ein Zukunftsmobilitätsprojekt ein, dann wird Ihnen zuerst gesagt werden: **Das wird nicht funktionieren!**

Wenn Sie nach dem Grund fragen und sagen, dass es aber in Amsterdam, Kopenhagen, Rudersberg etc. funktioniert hat, werden sie sagen: **Ja, aber es wird hier nicht funktionieren!**

Wenn Sie fragen, ob es hier versucht wurde, werden sie sagen: **Nein, aber es wird hier nicht funktionieren!**

Und wenn Sie um eine Erläuterung bitten, wird man Ihnen sagen, dass **zum Verständnis ein detailliertes Wissen der lokalen Kultur und Geschichte erforderlich ist und dass dies einige Zeit dauern wird.**

frei nach: John R. Ashton

Das „Nicht hier erfunden"-Syndrom

Sie bringen eine hervorragende Idee für ein Zukunftsmobilitätsprojekt ein, dann wird Ihnen zuerst gesagt werden: **Das wird nicht funktionieren!**

Wenn Sie nach dem Grund fragen und sagen, dass es aber in Amsterdam, Kopenhagen, Rudersberg etc. funktioniert hat, werden sie sagen: **Ja, aber es wird hier nicht funktionieren!**

Wenn Sie fragen, ob es hier versucht wurde, werden sie sagen: **Nein, aber es wird hier nicht funktionieren!**

Und wenn Sie um eine Erläuterung bitten, wird man Ihnen sagen, dass **zum Verständnis ein detailliertes Wissen der lokalen Kultur und Geschichte erforderlich ist und dass dies einige Zeit dauern wird.**

Die Ursache wird sein, **dass es hier nicht erfunden wurde.** Es erfordert alle Paletten eines **Change Managements!**

frei nach: John R. Ashton

Das „Nicht hier erfunden"-Syndrom

Sie bringen eine hervorragende Idee für ein Zukunftsmobilitätsprojekt ein, dann wird Ihnen zuerst gesagt werden: **Das wird nicht funktionieren!**

Wenn Sie nach dem Grund fragen und sagen, dass es aber in Amsterdam, Kopenhagen, Rudersberg etc. funktioniert hat, werden sie sagen: **Ja, aber es wird hier nicht funktionieren!**

Das Entscheidende ist die Ownership der Idee!

Wenn Sie fragen, ob es hier versucht wurde, werden sie sagen: **Nein, aber es wird hier nicht funktionieren!**

Und wenn Sie um eine Erläuterung bitten, wird man Ihnen sagen, dass **zum Verständnis ein detailliertes Wissen der lokalen Kultur und Geschichte erforderlich ist und dass dies einige Zeit dauern wird.**

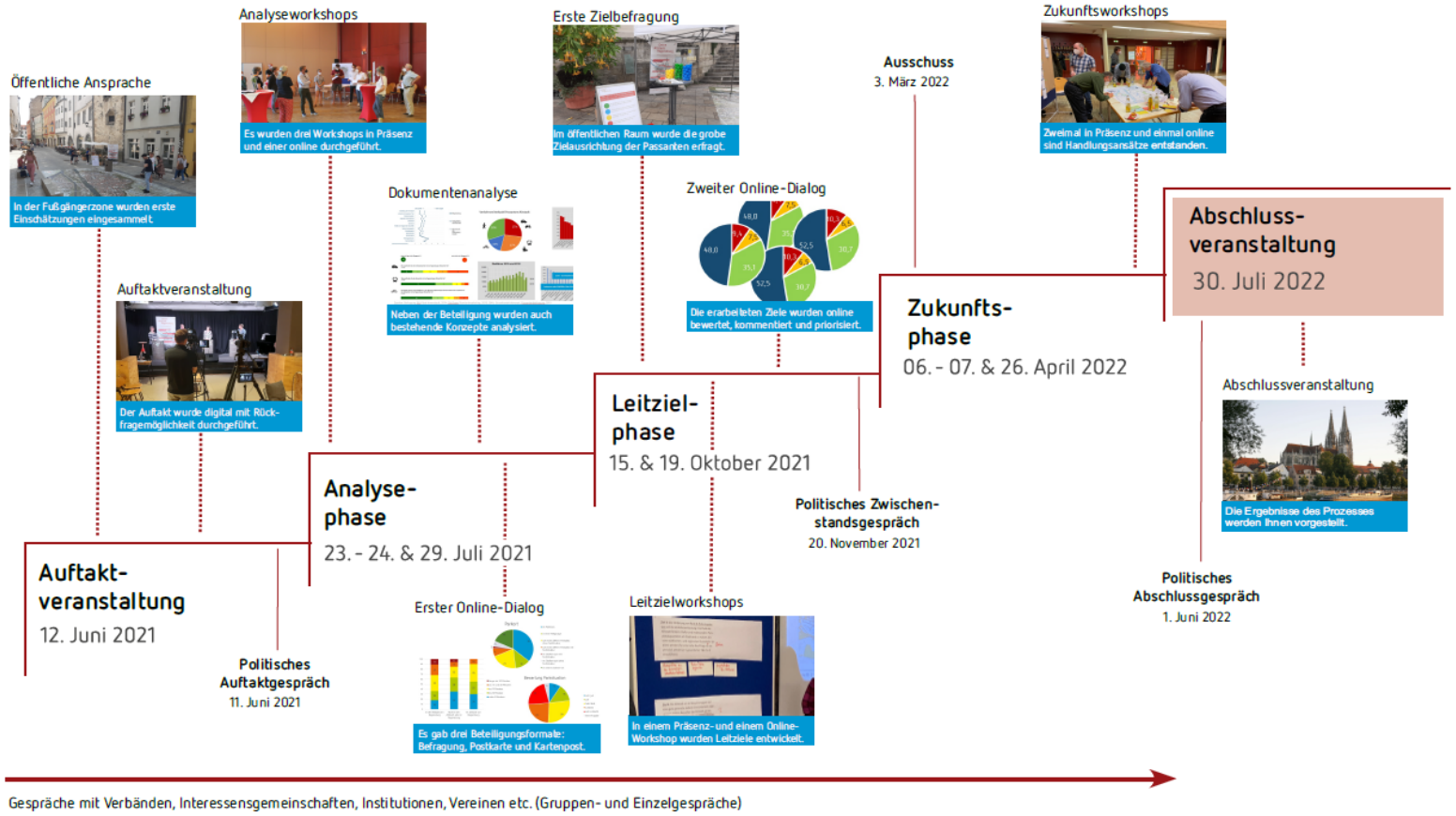
Die Ursache wird sein, **dass es hier nicht erfunden wurde.** Es erfordert alle Paletten eines **Change Managements!**

frei nach: John R. Ashton

Ein spezifisches Beteiligungskonzept entwickeln

Ein Beteiligungskonzept besteht aus mehreren unterschiedlichen Formaten und sollte auch mit einer zentralen Öffentlichkeits-Infoseite begleitet werden.

Bsp. Deine-Altstadt-Regensburg



Quelle: Regensburg; Verkehrsberuhigung Altstadt
www.deine-altstadt-regensburg.de

Neue, positive Narrative entwickeln

Ortsmitten - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

- Landesweites Programm mit dem Ziel, bis 2030 insgesamt 500 Ortsmitten umzugestalten
- Förderprogramm und Beteiligungsprojekt in Baden-Württemberg
- Hier geht es um Ortsmitten; anderswo geht es nur um Ortsdurchfahrt, Transit, Frame Schnelligkeit
- Ortsmitte hat einen anderen Blick

Bild: Dirk Nitschke

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

www.planersocietaet.de

Ich freue mich auf die folgenden Diskussionen!

Planersocietät
Konrad-Zuse-Straße 1, 44263 Dortmund
Fon 02 31 / 99 99 70-0

info@planersocietaet.de

Kontakt
Dennis Jaquet
Fon 02 31 / 99 99 70-25
jaquet@planersocietaet.de