

## Dokumentation

### Klimafreundliche Mobilität im Kreis Unna - Wir und Jetzt!

Herausforderungen, Bedürfnisse und Handlungsmöglichkeiten einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilität im Kreis Unna.

Digitaler Themenabend, 18.09.2023, 18:00-20:00 Uhr

Eingeladen haben der Kreis Unna, die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) und die kreisangehörigen Kommunen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche.



Teilnehmende: ca. 31 Personen; Darunter:

- Achim Wörmann (Fachbereichsleiter Mobilität, Natur und Umwelt), Kreis Unna
- Matthias Bongard (freier Journalist, WDR)
- Prof. Dr. Heiner Monheim (raumkom)
- Dr. Sonja Rube (USP Projekte GmbH)
- Stefanie Haake (Stadtteilmanagerin), Stadt Kamen
- Jasmin Sowik (Mobilitätsplanerin), Stadt Lünen
- Florian Kreisherr (Klimaschutzmanager), Stadt Lünen
- Jan Möwis (Mobilitätsmanager), Verkehrsgesellschaft Kreis Unna

### Tagesordnungspunkte:

- **Begrüßung, Einführung in den Abend und thematische Einordnung**  
*Matthias Bongard (Moderation, freier Journalist, WDR)*  
*Achim Wörmann (Kreis Unna - Mobilität, Natur und Umwelt)*
- **Mutig voran – Klimafreundliche Mobilität beginnt jetzt und auch vor Ort**  
*Referent: Prof. Dr. Heiner Monheim (raumkom)*
- **Keine Angst vor Widersprüchen –Der Mehrwert von Partizipationsprozessen an Praxisbeispielen**  
*Referentin: Dr. Sonja Rube (USP Projekte GmbH)*
- **Nachfragen aus dem Chat an die Referierenden**
- **Klimafreundlich unterwegs im Kreis Unna?! - Moderierte Gesprächsrunde mit**  
*Achim Wörmann (Fachbereichsleiter Mobilität, Natur und Umwelt), Kreis Unna*  
*Jasmin Sowik (Mobilitätsplanerin) und Florian Kreisherr (Klimaschutzmanager), Stadt Lünen*  
*Stefanie Haake (Stadtteilmanagerin), Stadt Kamen*  
*Jan Möwis (Mobilitätsmanager), Verkehrsgesellschaft Kreis Unna*
- **Abschlussworte**  
*Achim Wörmann, Matthias Bongard*
- **Veranstaltungsende**

## Protokoll:

### TOP 1: Begrüßung, Einführung in den Abend und thematische Einordnung

- Matthias Bongard und Achim Wörmann begrüßen die Teilnehmenden.
- Mittels einer Slido-Umfrage werden den Teilnehmenden einige Fragen gestellt. So schauen sich beispielsweise 57 % der Teilnehmenden die Onlineveranstaltung von zuhause aus an, 24 % von ihrem Arbeitsplatz aus und 19 % befinden sich während der Veranstaltung am Küchentisch. Darüber hinaus wird aus der Umfrage deutlich, dass 43 % der Teilnehmenden Verwaltungsmitarbeiter: innen sind und 19 % Vereinen, Verbänden oder Institutionen angehören. 14 % der Teilnehmenden sind Bürger: innen und 10% Vertreter: innen von Unternehmen. Auf die Frage, weshalb Sie an der Veranstaltung teilnehmen, antworten 50 %, dass sie sich informieren wollen, was im Kreis Unna bezüglich klimafreundlicher Mobilität getan wird. 45 % geben an, besonders interessiert an den Vorträgen zu sein und 41 % der Teilnehmenden gibt an, sich an konkreten Projekten im Kreis Unna beteiligen zu wollen (Mehrfachnennungen möglich).
- Der Kreis Unna sieht die Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche als große Chance, die Bevölkerung mehr auf das Thema umweltfreundliche Mobilität aufmerksam zu machen.

### TOP 2: Mutig voran – Klimafreundliche Mobilität beginnt jetzt und auch vor Ort

Referent: Prof. Dr. Heiner Monheim (raumkom)

(Dazu hier auch die Präsentation und ergänzende Hinweise)

- Das Optimieren im Bestand kann schnelle Verbesserungen bringen, beispielsweise durch Pop-up Maßnahmen oder die Reaktivierung von Schienen. Jede Kreuzung kann als potenzieller Raum für den ruhenden Fußverkehr umgenutzt werden um neue Lebensqualität zu bieten.
- Es braucht effizientere Flächen- und Fahrzeugnutzung durch optimierte Parkraumbewirtschaftung sowie Anschlusssicherung. Es liegt ein Unterschied darin, ob Kreuzungen als Raum gestaltet werden oder ihr einziger Zweck ist, als Verkehrsmaschine zu fungieren. Die verkehrstechnische Perspektive darf hier nicht dominieren.
- In Debatten muss die Empirie nach innerörtlicher und regionaler, nach städtischem und ländlichem Raum differenziert werden.
- Die Verkehrserzeugung muss durch verkehrssensible Bauleit- und Standortplanung gesteuert werden. In diesem Zusammenhang ist eine Innenentwicklung nötig, die beispielsweise öffentliche Parkplätze als Baulandreserve nutzt sowie überdimensionierte Kreuzungen zurückbaut.
- Die Nahmobilität muss ernster genommen werden, da die kurzen Wege bis heute dominieren. 80 % der Etappen sind unter 5 km; Fernpendler sind eine Minderheit. Es fehlt an kurzen Haltestellenabständen, Orts- und Dorfbusnetzen sowie dezentralen Mobilstationen.
- Der ÖV muss ebenfalls differenziert werden, in Deutschland fehlt es an kleinen Formaten wie zum Beispiel Dorfbussen. Auch die Haltestellendichte in Deutschland ist noch nicht ausreichend, Ostwestfalen und Südtirol können hier als Vorbild dienen. Tariflich bestehen große Chancen, bestes Beispiel dafür ist das 9€-Ticket, gleichzeitig ist es aber auch wichtig, der Nachfrage mit dem Angebot hinterher zu kommen.
- Schnittstellen müssen optimiert und Intermodalität dadurch verbessert werden, dass mehr Haltestellen sowie Rad- und Mobilstationen in die Fläche kommen.

- Eine sparsame Dimensionierung soll zur Maximierung der Effizienz beitragen, indem der Autoverkehr reduziert, Flächen eingespart und mit dem Geld besser gehaushaltet wird. Die Flächendimensionierung der letzten 70 Jahre ist zu großzügig gewesen, nun muss die Motorisierung zurückgeschraubt werden.
- Da Flächen knapp und damit kostbar sind, sollten Fahr- und Abstellmaut als Steuerungs- und Finanzierungsinstrument dienen. So kann der Autoverkehr konsequenter reduziert werden.
- Bäume sollten zum wichtigsten Instrument der Verkehrsplanung und Verkehrsraumgestaltung werden. Sie dienen als natürliche Klimaanlage und können daher der städtischen Hitze am besten entgegenwirken.

### **TOP 3: Keine Angst vor Widersprüchen – Der Mehrwert von Partizipationsprozessen an Praxisbeispielen**

Referentin: Dr. Sonja Rube (USP Projekte GmbH)

- Die Mobilität der Zukunft braucht disruptive Veränderungen und radikale Transformationen. Die damit einhergehenden Kulturveränderungen führen zu Unsicherheit, da bekannte Gewohnheiten und damit Geborgenheit schwindet. Gleichzeitig sind Transformationen ein Eingriff in die Identität. Daher ist es wichtig, den Betroffenen Mitgestaltung zu gewähren.
- Durch Veränderungen entsteht Angst, beispielsweise bei Umsatzrückgängen im stationären Einzelhandel. Da Veränderungen teils auch existenziell sind, muss der Widerspruch der Beteiligten verstanden werden.
- Der größte Widerspruch besteht darin, dass sich viele Leute die Veränderung wünschen, jedoch anderer Meinung sind, wenn es um ihr unmittelbares Umfeld geht. Der daraus entstehende Widerspruch sollte allerdings nicht zurückgedrängt werden, so wie es der momentane politische Reflex ist, sondern angenommen werden und zu Lösungen transformiert werden.
- Transformationen brauchen Vertrauen und Zuversicht der Bürgerschaft in die Politik. Mindestens genauso wichtig ist die Zuversicht in die Zukunft, da das Vertrauen dann von allein kommt.
- Partizipative Prozesse sind außerdem wichtig, da eine gemeinsame Vision von dem erschaffen wird, was erreicht werden kann und soll. Visionen können nur durch die Akzeptanz der Gesellschaft auch Wirklichkeit werden. Wenn Bürger: innen die Möglichkeit bekommt, ihre Ideen einzubringen und so die gemeinsame Vision zu formen, erhöht dies die Akzeptanz.
- Partizipationsprozesse provozieren Kritik und Widerspruch und bieten gleichzeitig Raum für Diskussion und Austausch. So wird Widerspruch zu einer Ressource der Stadtplanung.

### **TOP 4: Nachfragen an die Referierenden**

**Frage: Wir müssen so viel machen, aber: Wo fangen wir denn konkret jetzt an?**

- Herr Monheim: Wichtig sind konsequentes Denken und Handeln. Maßnahmen müssen nicht immer unbedingt sehr teuer sein, es kann auch durch regelnde Systeme wie die StVO und Pop-up-Maßnahmen experimentiert werden. Beispielsweise Straßen, auf denen zu Fuß Gehende zu wenig Platz haben, zu verkehrsberuhigten Bereichen ausweisen. Außerdem ist es wichtig, selbst von seinem Handeln überzeugt zu sein und gut argumentieren zu können.
- Frau Rube: Manchmal ist es schlauer, nicht direkt von den Maßnahmen aus zu denken, sondern die gemeinsame Vision zu erarbeiten und im Blick zu haben.

**Frage an Frau Rube: Wer verrät dem Einzelhandel, dass der Umsatz steigt, wenn der Umweltverbund im Umfeld des Geschäftes gefördert wird?**

- Der Einzelhandel ist ein wichtiger Bestandteil und Gründe für dessen Umsatzrückgang müssen nicht nur verkehrstechnisch diskutiert werden. Es geht mehr darum, Erfolgsfaktoren zu bestimmen, die dem Einzelhandel helfen. Der Verkehr ist nicht allein verantwortlich, daher ist es wichtig in dieser Debatte Abstand vom Faktor Kfz zu nehmen. Gleichzeitig muss zwischen der Peripherie und Großstädten unterschieden werden, da sich wichtige Unterschiede im Mobilitätsverhalten ergeben.

**Frage an Frau Rube: Wie kann man die Menschen aus ihrer Geborgenheit rausholen?**

- Widerspruch hat viel mit der Psyche zu tun und entsteht im Verlauf wie Menschen mit Veränderungen umgehen. Allerdings merken viele momentan, dass sie aus ihrer Gewohnheit raus müssen und suchen sich neue Alternativen. Dabei hilft es, wenn Planer: innen wissen was sie tun und selbsterklärend handeln.

**Frage: Was soll der Kreis Unna sich trauen anzugehen?**

- Frau Rube: Der Kreis Unna sollte sich zusammen mit Bewohnern und Stakeholdern über ihre Vision Gedanken machen. Sie sollten den Diskurs und Widerspruch nicht scheuen.
- Herr Monheim: Schnelle Erfolge lassen sich im Radverkehr finden. Komplette Netze mit kleinteiligen Systemen sollten angegangen werden. Dabei ist es immer wichtig, die Bürger und Bürgerinnen einzubeziehen.

Durch eine weitere Slido-Umfrage werden die Teilnehmenden erneut einbezogen. Hierbei stimmen 74 % der Teilnehmenden der Aussage „Die Verkehrswende ist wichtig für den Klimaschutz. Leider geht alles viel zu langsam, und es müsste mehr passieren“ zu. Weitere 21 % halten die Verkehrswende für gut und denken, auf dem richtigen Weg zu sein. Die restlichen 5 % geben an, sich umweltfreundlichen Verkehr nicht leisten zu können.

Auf die Frage „Sind Ihnen Aktivitäten/Projekte zur klimafreundlichen Mobilität im Kreis Unna oder in den Kommunen bekannt?“ antworten 42 %, dass ihnen die Aktivitäten des Kreises/der Kommunen nicht schnell und nicht weit genug gehen. 37 % stimmen der Aussage „Klimaschutz und eine umweltfreundliche Mobilität sind wichtig. Aber was der Kreis macht, weiß ich nicht“ zu. Die restlichen 21 % stimmen mit der Aussage „Ich kenne die Anstrengungen für eine klimafreundliche Mobilität im Kreis und finde sie genau richtig“ überein.

**TOP 5: Klimafreundlich unterwegs im Kreis Unna?!- Moderierte Gesprächsrunde**

**Frage: Wie kommt man in die Umsetzung und was muss man sich dafür ausdenken bzw. wo setzt die Umsetzung an?**

- Frau Sowik: Seit 2022 bietet die Stadt Lünen Zuschüsse für Lastenräder sowie Lastenanhänger in Höhe von 20 % an. So sollen die Bürger: innen finanziell etwas entlastet werden. Der nächste wichtige Schritt ist die Etablierung von hochwertigen Parkmöglichkeiten für diese Räder.
- Herr Kreisherr: In Lünen gibt es bald die Klima-Aktivitäten-Karte, die online aufrufbar ist. Dort werden Maßnahmen zum Klimaschutz sichtbar gemacht und die Bürger: innen informiert. Die Bürgerschaft hat auch die Möglichkeit Aspekte, die auf der Karte noch fehlen, hinzuzufügen.

**Frage: Wäre es nicht klüger, wenn alle Kommunen eines Kreises sich gleichviel beteiligen und ihre Angebote abstimmen?**

- Herr Wörmann: Unterschiede sind nicht unbedingt schlecht, solange die Zielrichtung stimmt. Es kann auch hilfreich sein, unterschiedliche Modelle auszuprobieren. Insgesamt sollte Vielfalt in dieser Richtung zugelassen werden und Widersprüche überwunden werden.

**Frage: Wie oft ist die Frage nach Ressourcen und Geld das Problem? / Wie viel Personal sollte für partizipative Prozesse eingeplant werden?**

- Herr Wörmann: Die Frage ist eher, wie Ressourcen eingesetzt werden. Der Wettbewerb zwischen den Kommunen des Kreises ist hilfreich. Innerhalb der Verwaltung kann auch umgelernt werden, das ist etwas, wo Unna auf einem guten Weg ist.
- Herr Monheim: Personalbedarf für Partizipation ist groß und man kriegt das nur hin, wenn man Personal umschichtet. Das Personal sollte raus aus Tiefbau und Autoverkehrsplanung, und rein in Verkehrswendearbeit.

**Frage: „Wie motiviere ich Menschen auf klimafreundliche Verkehrsmittel umzusteigen?“**

- Frau Haake: Die Lust auf die Verkehrswende, vor allem durch positive Bilder und Emotionen zu diesem Thema.
- Herr Monheim: Es ist wichtig, neue Qualitäten mit positiven Bildern zu visualisieren.
- Herr Möwis: Mobilität muss erlernt werden, deshalb hat die Verkehrsgesellschaft in Unna eine sogenannte Busschule ins Leben gerufen. Dort wird Grundschulschülern beigebracht, wie sie richtig Bus fahren. Die Busschule dient als wichtiger Faktor, um das Thema Busfahren im Kreis prägnanter zu machen.
  - Input aus dem Plenum: Das vorhandene Angebot sollte besser vermarktet werden.

**Frage: Wie kann das Sponsoring von Reparaturstationen finanziert werden?**

- Frau Sowik: Ursprünglich war die Idee, Reparaturstationen über das ganze Stadtgebiet von Lünen verteilt aufzustellen. Aus der Idee wurde mehr: Sponsoren werden dazu genommen, um mehr Reichweite zu generieren. Durch das Netzwerk zur Europäischen Mobilitätswoche wurde ein weiterer Austausch ermöglicht und wichtige Punkte eingebracht. Das Netzwerken zwischen den Kommunen ist enorm wichtig und kann Planungsprozesse beschleunigen.

**Frage: Wie schnell lassen sich Maßnahmen zum Klimawandel umsetzen?**

- Herr Kreisherr: Es lohnt sich immer, etwas zu tun, die Möglichkeiten sind vielfältig. Die Möglichkeiten sich zu informieren, sind auch vielfältig vorhanden, beispielsweise über die Klima-Aktivitäten-Karte der Stadt Lünen, die allen Bürger: innen ab dem 12.10.2023 online zur Verfügung steht.

**Frage: Was muss sich konkret im Beruf verbessern, damit die Motivation gefördert werden kann?**

- Herr Monheim: Die Kommunalfinanzierung muss grundlegend verändert werden, da die Kommunen überfordert sind.
- Frau Haake: Aufgrund von vielen unbesetzten Stellen sollte es mehr Personal geben.
- Herr Wörmann: Das nächste Konjunktur-Programm sollte das Anschaffen von Fahrrädern und E-Bikes beinhalten.
- Herr Möwis: Weniger Planungsprozesse und mehr Experimente. Auch wenn die Prozesse wichtig sind, sollte mehr Öffentlichkeitsarbeit hinzukommen.

- Herr Kreisherr: mehr Akzeptanz und das Thema Klimaschutz in die Öffentlichkeit tragen. Außerdem sollte besser aufgezeigt werden, welche Handlungsmöglichkeiten es gibt.
- Frau Sowik: mehr Zeit für partizipative Prozesse ist wichtig. Die Finanzierung und das Personal dafür bereitzustellen, spielen allerdings in dieses Thema rein.

#### TOP 6: Abschluss

- Innerhalb der Mobilitätswoche gibt es viele Angebote für die Bürger: innen. Auf den Wochenmärkten gibt es Infostände der VKU, der Radstationen und des Kreises Unna sowie der Kommunen. Zusätzliche Anreize sind zum Beispiel Freikarten für den ÖPNV und Radtouren mit dem ADFC.
- Die Vorträge regen zum Nachdenken an und die beteiligten Akteure werden die zahlreichen Inputs mit in das das weitere Handeln einfließen lassen.

Gez.: Nina Schmittmann, Dortmund, 19.09.2023

#### Anhänge:

- Grundpräsentation
- Präsentation Prof. Dr. Heiner Monheim
- Persönliche Mobilitätswende – Stefanie Haake

**KREIS UNNA**

 **Planersocietät**  
Mobilität. Stadt. Dialog.

---

# Herzlich willkommen!

Digitaler Themenabend  
Montag, 18. September 18-20 Uhr

## Klimafreundliche Mobilität im Kreis Unna – Wir und jetzt!





---

**Klimafreundliche Mobilität im Kreis Unna - Wir und jetzt!**

Moderation: Matthias Bongard, Journalist

Tagesordnung I

18:00 **Begrüßung, Einführung in den Abend und thematische Einordnung**

*Matthias Bongard und Achim Wörmann (Kreis Unna)*

18:20 **Mutig voran – klimafreundliche Mobilität beginnt jetzt und auch vor Ort**

*Referent: Prof. Dr. Heiner Monheim, raumkom*

18:40 **Keine Angst vor Widersprüchen –**

**der Mehrwert von Partizipationsprozessen an Praxisbeispielen**

*Referentin: Dr. Sonja Rube, USP Projekte GmbH*

19:00 **Nachfragen aus dem Chat an die Referierenden**

---

**Klimafreundliche Mobilität im Kreis Unna - Wir und jetzt!**

Tagesordnung II

19:10 **Klimafreundlich unterwegs im Kreis Unna?!**

**Moderierte Gesprächsrunde mit**

*Achim Wörmann, Fachbereichsleiter Mobilität, Natur und Umwelt, Kreis Unna*

*Jasmin Sowik, Mobilitätsplanerin, u. Florian Kreisherr, Klimaschutzmanager, Stadt Lünen*

*Stefanie Haake, Stadtteilmanagerin, Stadt Kamen*

*Jan Möwis, Mobilitätsmanager, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna*

19:55 **Abschlussworte**

*Achim Wörmann*

*Matthias Bongard*

20:00 Veranstaltungsende

---

**Klimafreundliche Mobilität im Kreis Unna - Wir und jetzt!**

Impulsreferat I

**Mutig voran –**

**klimafreundliche Mobilität beginnt jetzt und auch vor Ort**

*Prof. Dr. Heiner Monheim, raumkom (Institut für Raumentwicklung und Kommunikation, Mitgründer und Mitinhaber)*

*Verkehrswissenschaftler, emeritierter Professor (Universität Trier)*

*10 Jahre Referatsleiter im Landesverkehrsministerium NRW*

---

**Klimafreundliche Mobilität im Kreis Unna - Wir und jetzt!**

Impulsreferat II

**Keine Angst vor Widersprüchen –**

**der Mehrwert von Partizipationsprozessen an Praxisbeispielen**

*Dr. Sonja Rube, Geschäftsführende Gesellschafterin USP Projekte GmbH  
Stadtplanerin, Immobilienökonomin, Doktorin der Philosophie*



**Klimafreundliche Mobilität im Kreis Unna - Wir und jetzt!**

**Klimafreundlich unterwegs im Kreis Unna?  
Moderierte digitale Gesprächsrunde**

*Achim Wörmann, Fachbereichsleiter Mobilität, Natur u. Umwelt, Kreis Unna*

*Jasmin Sowik, Mobilitätsplanerin, Stadt Lünen*

*Florian Kreisherr, Klimaschutzmanager, Stadt Lünen*

*Stefanie Haake, Stadtteilmanagerin, Stadt Kamen*

*Jan Möwis, Mobilitätsmanager, Verkehrsgesellschaft Kreis Unna*

*Moderator: Matthias Bongard*

**Klimafreundliche Mobilität im Kreis Unna - Wir und jetzt!**

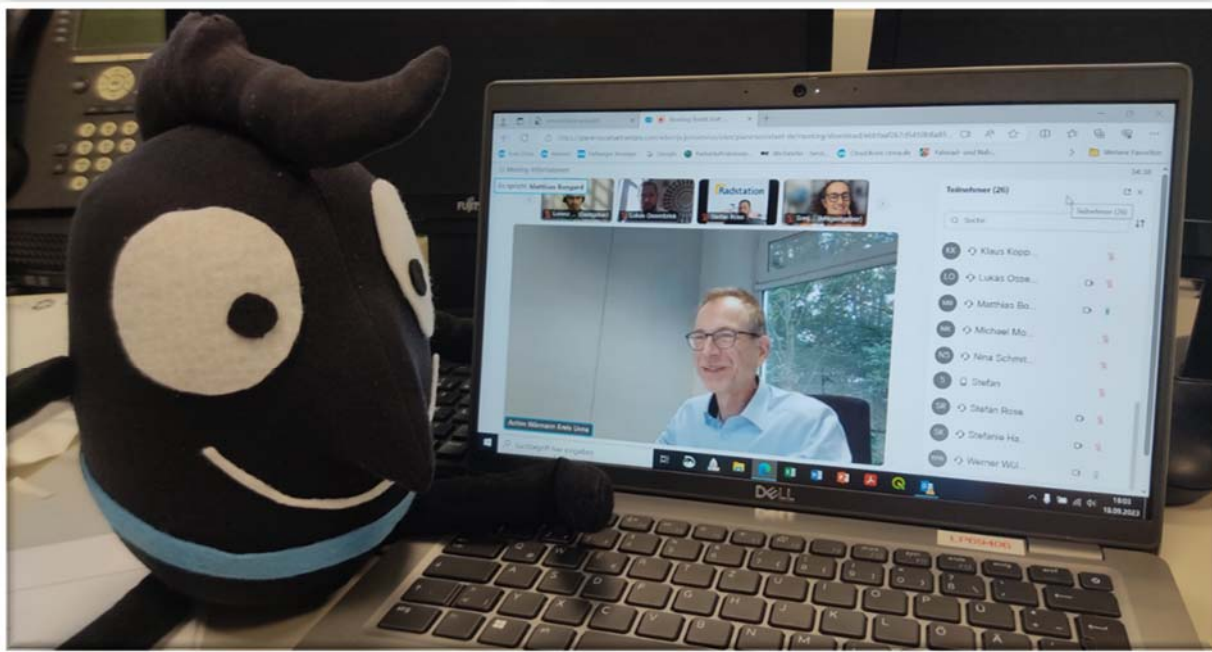
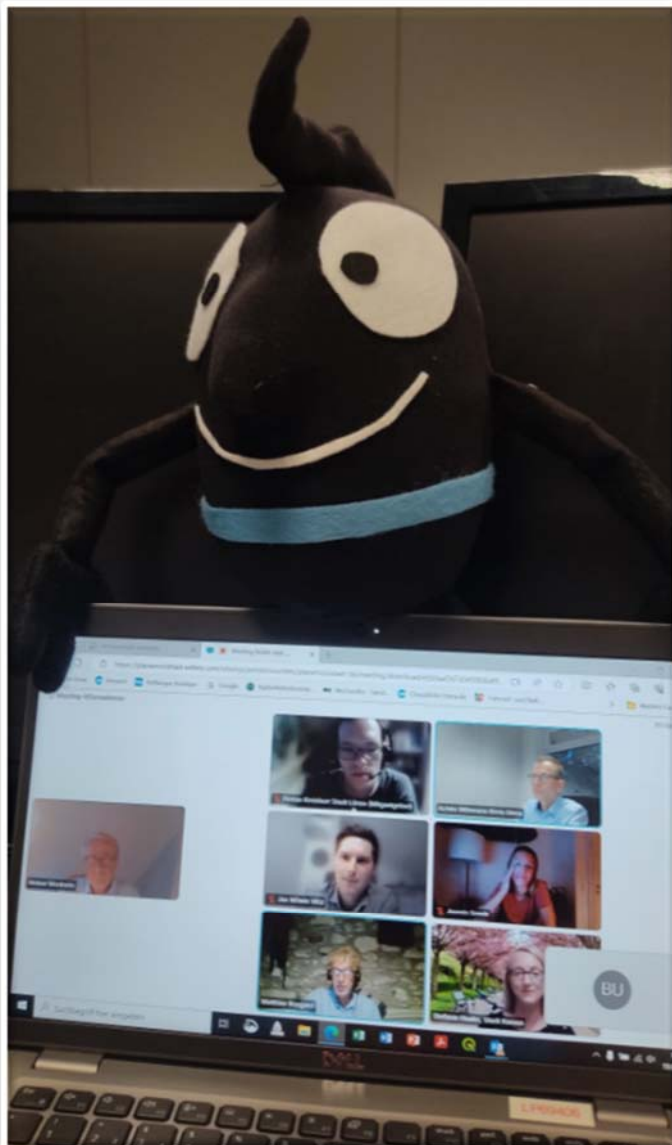
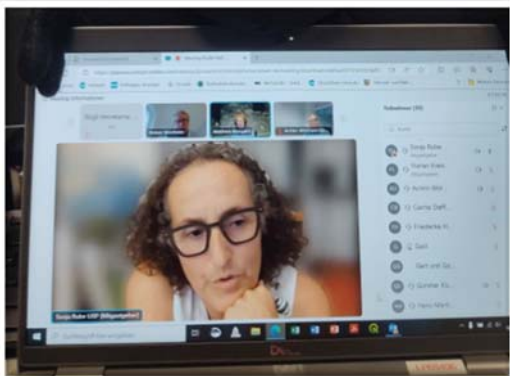
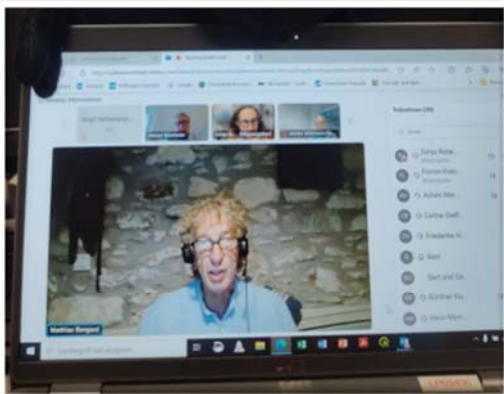
**Danke für Ihre Teilnahme  
und Aufmerksamkeit!**

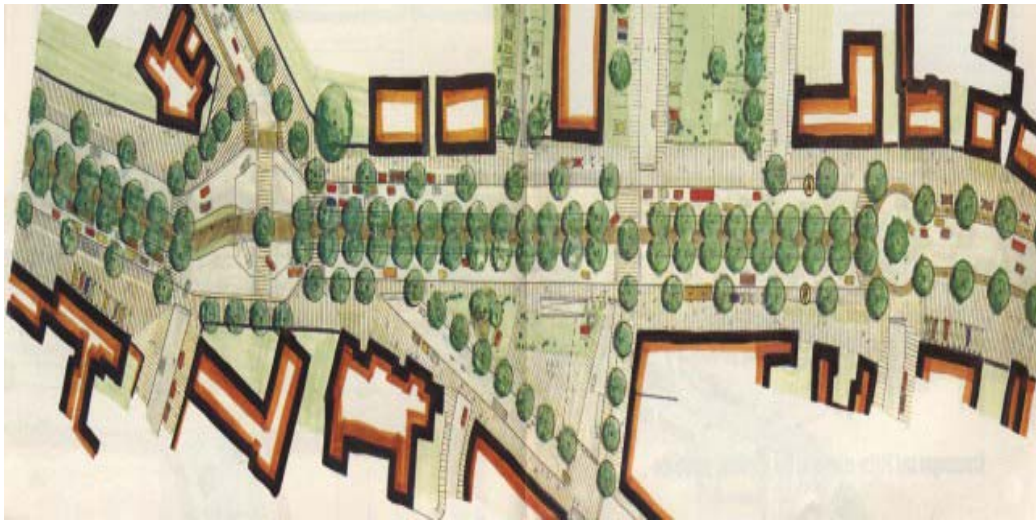
**Hier finden Sie die Dokumentation:**

<https://www.kreis-unna.de/mobilitaetswoche>

**Haben Sie Fragen oder Hinweise?**

radverkehr@kreis-unna.de





# Mutig voran - Klimafreundliche Mobilität beginnt hier und jetzt

Online-Webinar des Kreises Unna am 18.9.2023

Prof. Dr. Heiner Monheim,  
*raumkom* Institut für Raumentwicklung und  
Kommunikation, Trier, Stendorf

## Kap 1

### Optimierung im Bestand als schnelle Lösung-

Verkehrsberuhigter Bereich/ Shared Space/  
Fahrradstraße/ T 30 auf HVS/ Pop up-Lösungen/  
Reaktivierung von Schienen



Im Altstadtumfeld sind Plätze heute Inseln der Glückseligkeit“ - Jede Kreuzung ist ein potenzieller Platz



Prof. Dr. Heiner Monheim

**raumkom**

„Geparkte“ Fußgänger = ruhender Fußverkehr = Aufenthalt-Stadt zum Laufen, Stehen, Sitzen, Stadt zum Leben - machen wir dafür Konzepte?



Prof. Dr. Heiner Monheim

**raumkom**

# Fahrrad(strassen)-netze mit System

## Komplette Netze

- An **Schulen** u.a. Radverkehrserzeugern

## Fahrradzonen

- In Quartieren **Fahrradstraßen** parallel zum „gelbem“ Netz der Hauptverkehrsstraßen
- Auf Hauptverkehrsstraßen **Radstreifen** oder -Spuren oder **Pop up Radwege**

## Pflichtaufgabe: Intensive Kommunikation

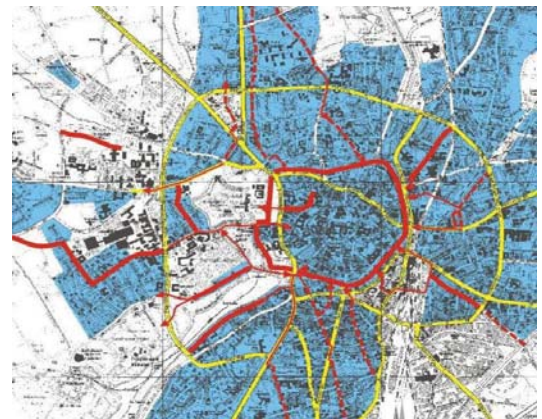
- a) generell
- b) für jede Zone und Route

**Fahrradstraßen** mit System und netzbildend und ohne hohe Hürden für komplette Autofreiheit

**Fahrradstraßen** auch außerorts auf Nebenstraßen/ Wald- u. Feldwegen

Gesamtstädtisch und regional

## Radschnellwege



## Kap 2

# Effizienz der Flächen- und Fahrzeugnutzung

Parkraumbewirtschaftung, Mischnutzung, digitales Matchig, Anschlußsicherung



# Perfekte „Ingenieurkunst“ – Platzverschwendung auf Kreuzungen



Prof. Dr. Heiner Monheim

**raumkom**

**Es geht auch anders, auch eine Kreuzung aber städtebaulich integriert** – als Einheit gestaltet und flexibel nutzbar



Prof. Dr. Heiner Monheim

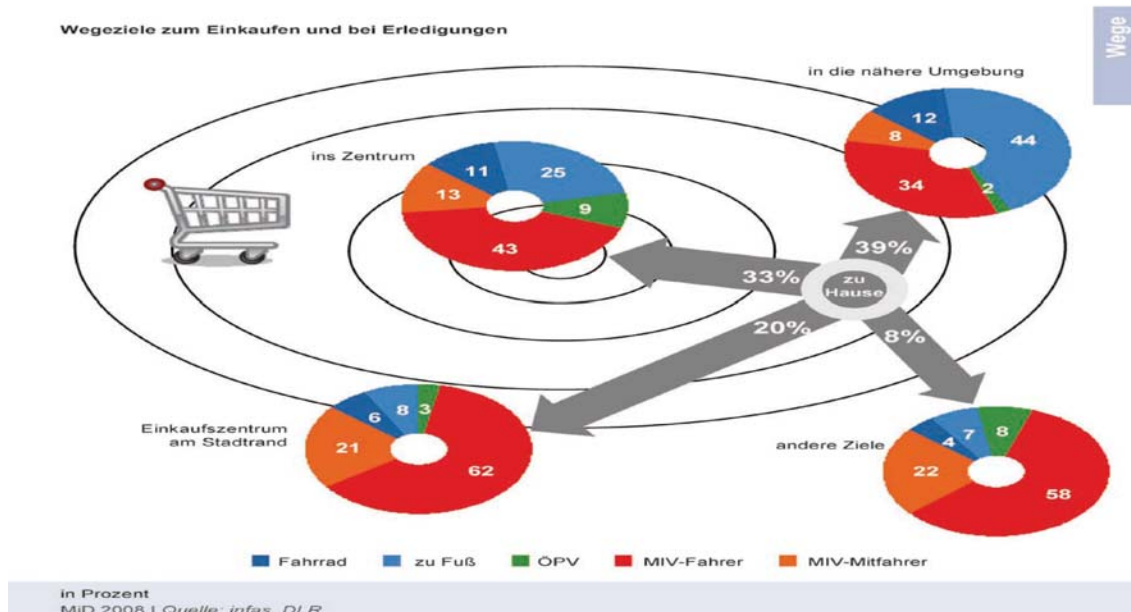
**raumkom**

# Kap 3

## Empirie differenzieren

Nach innerörtlicher und regionaler Lage  
Nach Stadt und Ländl. Raum, aber Achtung, letzterer  
ist voller Klein- u. Mittelstädte, also nicht „Plattes  
Land“

Dringend nötig: regionale Differenzierungen,  
hier am Beispiel Einkauf



# Kap 4

## Verkehrserzeugung steuern

Bauleit- und Standortplanung verkehrssensibel machen, Daten und Fakten differenzieren, um Lobbies zu qualifizieren (bzw. disqualifizieren)

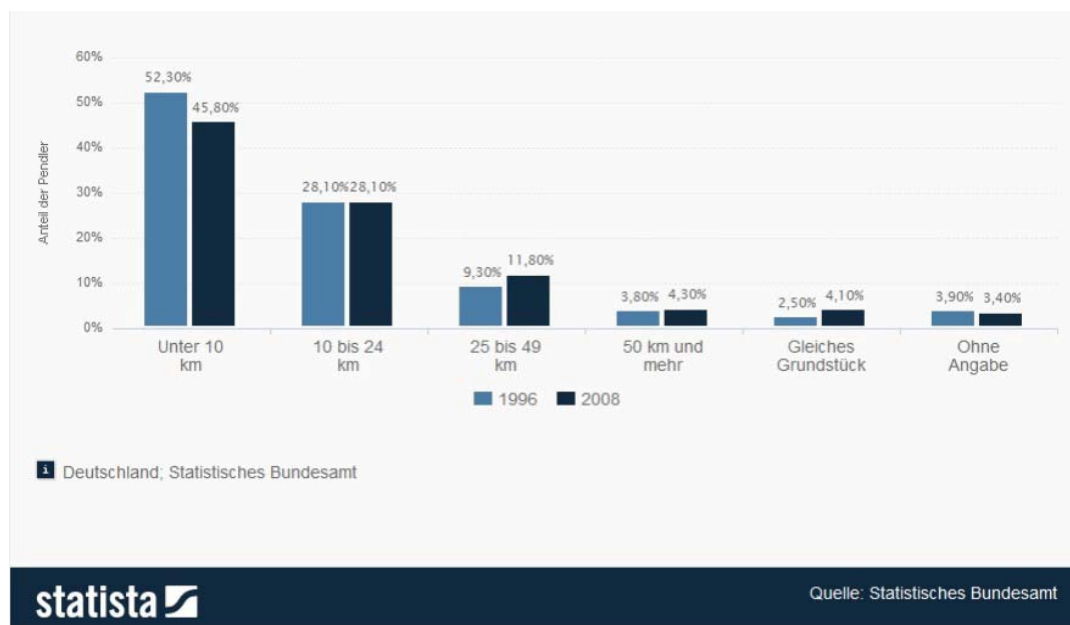
### Innenentwicklung durch

- Nutzung öffentlicher Parkplätze als Baulandreserve
- Rückbau überdimensionierter Kreuzungen und Straßen als Baulandreserve
- Aufstockung der endlosen suburbanen Gewebeflachbauten
- Dachgeschoßausbau
- Baulückenfüllung
- Bauen an SPNV Achsen und HPs

# Kap 5

## Nahmobilität Ernst nehmen immer noch dominieren kurze Wege, die Fernpendler sind eine Minderheit

Nach wie vor Distanzen unter 10 km bei  
Pendlern dominant



# Nahmobilität...als Aufgabenfeld

## Nahmobilität:

- Volumen stark unterschätzt, 80 % der Etappen unter 5 km
- trotzdem starke Autonutzung (50 % unter 5 km, 33 % unter 3 km, 25 % unter 1 km)
- minimaler ÖPNV- Anteil in der Nahmobilität

## Es fehlen:

- kurze Haltestellenabstände
- Quartiersbusnetze, Orts- und Dorfbusnetze
- Querverbindungen, tangentielle und Ringverbindungen
- Fuß/Radverkehrsachsen
- Bänke für Gehpausen
- dezentrales Abstellen für 2-Räder
- dezentrale Mobilstationen mit Car/Bike/Ride-Sharing
- qualitative Parkraumanalysen
- Alleekonzepte („Alleebedarfsplan“)

## Kap 6

### ÖV differenzieren

in den Formaten/ Aktionsradien/ mehr Mikro als Makro



**Dorf-, Orts- und Quartiersbus: Erfolgsrezept konsequent kundenorientiert, viele H, Rendezvous in der Mitte, lokales Image, offensives Marketing, eigenes H- und Info-Design**

**Vorbilder: Ostwestfalen, Südtirol, Vorarlberg**

**Faustzahlen: je 1.000 E 6x H, je 10.000 E ca. 1 Mio.**

**Fahrgäste möglich, vor allem Abo-Kunden**



## **Autonome elektrische Minibusse als Chance für feinerschließende Bussysteme**

**Autonome und elektrische Mini-Busse ideal für die Mikromobilität**

- Einsatz als Dorf- und Quartiersbus
- Erste Linienverkehrsbeispiele (z.B. Monheim, Kehlheim, Lauenburg)
- Erweitert die Rufbusoption, integriert in Mobilitätsapp
- Eignet sich für die Mikromobilität (auch nachts)
- Ob die Post auch bei uns wieder einsteigt?

**Kleinbus bis 15 Plätze**



# Schienenbus 2.0 - ländlicher Schienenverkehr neu gedacht (SPNV + SGNV)

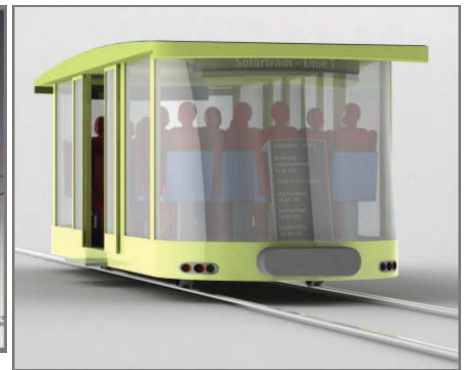
Der alte Schienenbus als **Vorbild**. Klein, leicht, flexibel einsetzbar mit Doppel- und Dreifachtraktion.



Der engl. Schienen-bus „**VLR**“ oder der **SNCF Draisie**: klein, Wendefahrzeug, spurtstark, komfortabel.



**SolarTram** leicht, preiswert, in Standards angepasst, der „neue Schienenbus“ 2.0 als akku-elektrisches Solarfahrzeug. Ideal für die 270 nötigen Reaktivierungen



Prof. Dr. Heiner Monheim

**raumkom**  
Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

## Die digitale Revolution und das 49 € Ticket eröffnen neue Chancen



Digitale Dienste erleichtern intermodale Verknüpfung ...und elektronische Buchung ...und ...echtzeitbasiertes „Matching“ (spontane Fahrgemeinschaften ...und Car Sharing auch auf dem Lande)  
...



49 € Ticket beseitigt alle Tarif-Grenzen und macht ÖV einfach

# Kap 7

## Schnittstellen optimieren

**Bike & Ride, Radstationen, Mobilpunkte, dezentrales Car Sharing, reguliertes Ride Sharing, einheitliche Tarifierung und Kommunikationsplattform, dezentrale Minihubs auch für Stückgut**

## Intermodalität in allen Facetten



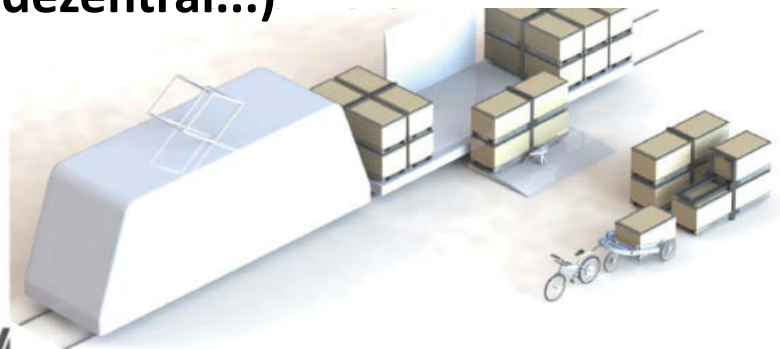
- **Rad-Abstellanlagen** an kleinen u. mittleren Bahnhöfen und vielen Haltestellen
- **Radstationen** an großen Bahnhöfen
- Öff. **Fahrradleihsysteme** incl. **Pedelec** und **Lastrad** mit Stationen an großen Haltestellen
- **Fahrradmitnahme** incl. **Faltrad** in Bus und Bahn
- dezentrale **Mobilpunkte** und - „Punktchen“ für **Carsharing** u. **Ridesharing**



## Erfolgreiche Schnittstellen mit Radverkehr: B+R, Radstationen, Fahrradmitnahme, Vorsorge für sicheres Fahrradparken



man könnte so viel erreichen mit anderem Denken und Handeln (klein, leicht, dezentral...)



LOGISTIKTRAM



firmenside@ign.de  
h

# Kap 8

## Sparsam dimensionieren!

Autoverkehr (Zahl der zugel. Kfz) muss reduziert werden/ Fläche muss gespart werden/ Geld muss gespart werden/ keep it small and simple /

## Maximierung der Effizienz

**Typische City-Ring-Kreuzung am Rand der Innenstadt/FGZ-** völlig überdimensioniert und dadurch eine harte Zäsur

- Verkehrsschilder im Autobahnmaßstab
- 6 Fahrspuren, 3 je Richtung
- alles auf Tempo ausgerichtet (50 zugel. real oft 70 und mehr)
- was hilft? Komplette Umgestaltung, max. T 30, Schmalfahrspuren, max. 1 1/2 je Richtg.





# Transformation der Straßen und Knoten zu städtebaulich integrierten Verkehrsflächen – als Einheit gestaltet und flexibel nutzbar



Prof. Dr. Heiner Monheim

**raumkom**

## Kap 9

### Wahre Preise!

Fläche ist knapp und kostbar/ also  
Parkraumbewirtschaftung/ Emissionen sind schlimm  
und kosten/ also Maut mit Verursacherprinzip

# Stellschraube Parken und Maut

160.000.000 Stell- und Parkplätze blockieren in Städten und Dörfern den öffentlichen Raum, die Gehwege und Radwege, die Einfahrten und Rettungsfahrzeuge. Die Verkehrswende klappt nur mit weniger und effizienterem Autoverkehr und konsequenter Parkraumbewirtschaftung des öffentlichen Raums mit Priorität für Laden/Liefers und Anwohner

Fahr- und Abstellmaut als Steuerungs- und Finanzierungsinstrument

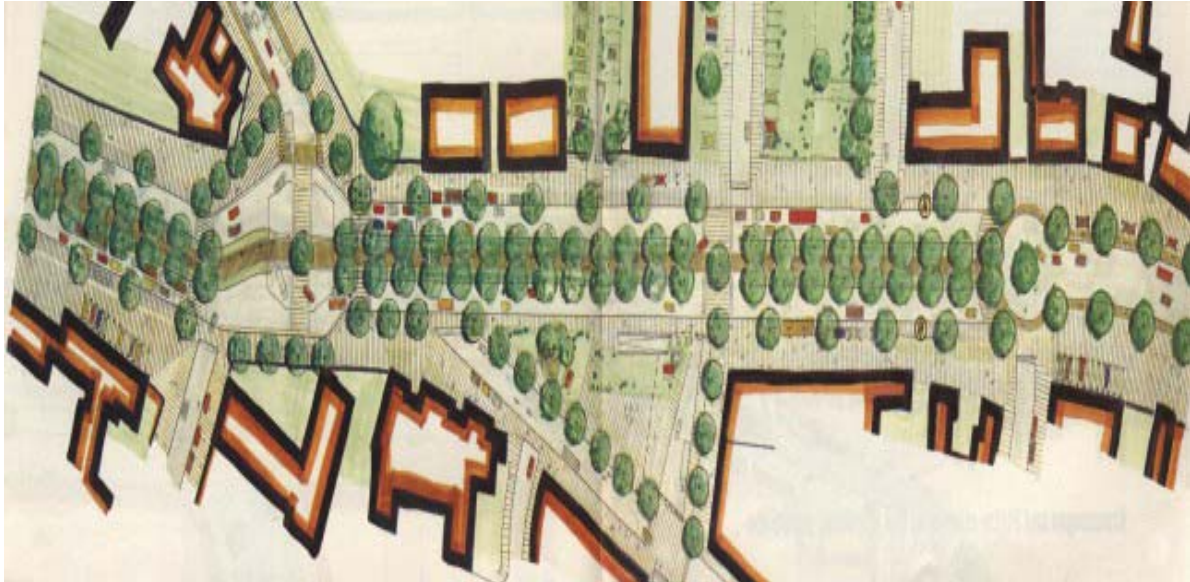


## Kap 10

### Bäume als Klimaretter!

Basiselement aller Verkehrsplanung muss wieder der Baum werden

# Bäume als wichtiges Element der Verkehrsraumgestaltung = natürliche Klimaanlage



*Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!*

**raumkom**  
Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Max-Planck-Str. 18  
D-54286 Trier

Haus 4 Alte Meierei  
D- 23717 Kasseedorf- Stendorf

0170 80 48 154  
heinermonheim@yahoo.de  
www.raumkom.de



**„Auf Veränderung zu hoffen,  
ohne selber etwas dafür zu tun,  
ist wie am Bahnhof zu stehen und auf ein Schiff zu warten.“**

Albert Einstein

**Die Verkehrswende in Deutschland ist eine gigantisch große Baustelle. Richtungsweisende Entscheidungen auf Bundesebene fehlen. Im Fokus steht der fortlaufende Autobahnausbau, Mittel für die Radwegeinfrastruktur werden gekürzt. Die Schiene wurde über Jahrzehnte kaputtgespart. Mist, die großen Räder in Sachen Verkehrswende kann einer alleine nicht drehen, scheinbar nicht mal Herr Scholz. Dann also Hände in den Schoß legen!?**

## **Zwischen Ohnmacht und Aufbruch!**

### **Die Chronologie einer ganz persönlichen Mobilitätswende**

Bei uns daheim gab es damals für 8 Personen nur ein einziges Auto. Wir lebten mit meinen Großeltern, die selber niemals einen Führerschein besessen haben, auf einem Grundstück. Mein Vater ist jeden Tag von Lippstadt nach Soest gependelt. Über Jahre hat das super mit Arbeitskollegen in einer Fahrgemeinschaft funktioniert. Ich selber bin niemals von meinen Eltern zur Schule gebracht worden. Auch wenn es nicht viele Kinder in der Nachbarschaft gab, es wurde immer gelaufen. Später war natürlich das Rad das Verkehrsmittel der Wahl, um Schule, Freunde und Hobbys zu erreichen. Egal ob im Sommer oder im Winter, man war mit dem Rad unterwegs, denn „Kind, du bist ja schließlich nicht aus Zucker!“. Über klimafreundliche Mobilität wurde nicht nachgedacht. Sie war einfach unangefochtener Standard.

Dann kam eine Phase, in der meine Großeltern nicht mehr radeln konnten und die Fahrgemeinschaft meines Vaters anfang zu bröckeln. Ein zweites Auto wur-

de angeschafft, welches ich aus völliger Bequemlichkeit letztlich mit ins Studium nach Dortmund nehmen durfte. Rückblickend betrachtet völliger Schwachsinn: die Kombination Semesterticket, U- und S-Bahn direkt vor der Haustür aber ein weiteres Auto im Westparkviertel parken. Die Themen „Klimafreundliche Mobilität“ und „Klimaschutz“ waren einfach noch nicht in mein Bewusstsein gedrungen.

Mit dem ersten Job keimte meine Liebe fürs Radeln wieder auf. Ich war zeitlich völlig unabhängig und hatte daher die Möglichkeit, aus dem tiefsten Nord-Westen Dortmunds bis zum süd-östlichen Ende der Innenstadt zu radeln – rund 32 km pro Tag. Mit dem ersten Kind hatte sich dieses Mobilitätsmodell aber leider schnell wieder überholt. Die Tagesmutter jwd in Castrop übern Berg und erschwerend kam dann noch hinzu: kein Mobilitätsspielraum zwischen Wochenarbeitszeit und Betreuungszeit. Über Jahre war dann das Auto die unangefochtene Nummer 1 als Familienfortbewegungsmittel, ausgenom-



men die kleinen Familienradtouren mit Fahrradanhänger am Wochenende. Nun stehen drei Autos vor unserer Haustür: Ein Hybrid-Firmenwagen, der seit Anfang 2022 hier zu Hause nicht mehr geladen wurde (explodierende Strompreise – Sprit zahlt die Firma), ein alter Polo, der mich, zwei Kinder und Kinderwagen in der Vergangenheit immer überall hingbracht hat und das Auto der Schwiegereltern, die seit einigen Jahren mit uns im Haus wohnen (allerdings immer nur in den Wintermonaten). Über den Sommer sind es also „nur“ zwei Autos.

Mein Job hat sich mittlerweile nach Kamen verlagert. Anfang 2020 bin ich dort quasi zeitgleich mit Corona gestartet. Anbindungstechnisch optimal: Mit dem Auto ein Hüpfchen über die A2 und eine durchgehende RE-Verbindung vor der Haustür. In der Hinsicht bin ich absolut mobilitätsprivilegiert! Allerdings war Corona dann für mich der Grund, warum ich (in weiten Teilen aus Bequemlichkeit) wieder komplett aufs Auto umgestiegen bin und mein Bahnabo kündigte.

Hin und wieder habe ich mal das Rad für die 50 km Strecke genommen. Wirklich alltagstauglich war dies allerdings nie. Ich kam an, hatte aber nachmittags keine Kraft mehr für die Kinder. Da fiel mein Blick auf die flotten E-Bikes, die mich beim Radeln immer überholten. Könnte ein solches Rentnergefährt die Lösung für mein Mobilitätsdilemma sein? Denn die Themen „klimafreundliche Mobilität“ und „Klimaschutz“ waren nun definitiv nicht mehr ausblendbar. Zu der Zeit dachte ich mir noch, „das ist doch eigentlich nur etwas für Rentner, die am Wochenende eine längere Kaffeeahrt als üblich machen möchten!“. Oder ist es mehr als das? Ich musste es also selbst ausprobieren.

Das STADTRADELN 2022 nahm ich zum Anlass, meinem Chef ein E-Bike der örtlichen Radstation aus dem Rücken zu leiern. Die 21 Tage im Mai haben mir dann gezeigt – läuft! 50 km hin und zurück sind machbar, der Nachmittag mit den Kindern war gerettet. Den Sommer über hat mich mobilitätsmäßig dann das 9€-Ticket gerettet. Auch wenn klar war, dass es dieses großartige Angebot nur drei Monate geben würde, spürte ich eine gewisse Aufbruchstimmung für eine gesamtgesellschaftliche Mobilitätswende.

Mit der Anschaffung eines eigenen E-Bikes habe ich den ganzen Sommer über gehadert. Lohnt sich die Investition wirklich? Konnt jetzt nicht vielleicht doch endlich mal das Jobradleasing? Letztlich haben wir daheim den Entschluss gefasst, auf Family-Bikesharing zu setzen.

Schließlich wollte ich es tagsüber nutzen, mein Mann eher im Abendbereich. Wir sind also losgezogen und haben ein Rad gefunden, wo wir Beide (mit völlig unterschiedlichen Staturen) draufpassten. Der Imbusschlüssel für die Sattelstütze fährt immer mit.

Mit dem Blick Richtung Herbst und Winter war mein Vorsatz zu schauen, wie lange ich es bei schlechtem Wetter durchhalte, mich morgens aufs Rad zu setzen. Irgendwann kam der Punkt, da verloren Regen und auch Eiseskälte völlig ihren Schrecken. Klamottentechnisch hatte ich mich voll eingegroovt. Gerne bin ich morgens dann aber noch immer ins Auto gestiegen, wenn mein Mann auf Dienstreise war und ich die beiden Kinder auf die Piste bringen musste. Irgendwann ging mir dann aber auf, dass auch das nur aus reiner Bequemlichkeit geschah. Schließlich verfüge ich über das Privileg, morgens nicht um 7 die Stechuhr betätigen zu müssen. Insgesamt war ich über die Wintermonate November, Dezember, Januar und Februar weit von einer 100 % - Fahrradquote entfernt. Ich hatte aber letztlich über 1.820 km auf meinem Frostpendeln-Tacho stehen.

Im März bin ich zuletzt an drei Tagen mit dem Auto gefahren. Seit dem bin ich nun zu 100 % mit dem E-Bike auf meinem Arbeitsweg unterwegs. Das STADTRADELN im Mai 2023 durfte ich dann wieder für ein Mobilitätsexperiment nutzen. Dank dem städtischen Lastenrad Emil konnte ich im Familienkontext 21 Tage komplett aufs Auto verzichten. Sich nach der Zeit wieder von dem Rad zu trennen war für alle Beteiligten ein unfassbar schwerer Schritt. Aber letztlich sagte mein Chef „Entweder du behältst das Lastenrad, oder deinen Job!“. Schweren Herzens habe ich den flotten Flitzer dann wieder zurück ins Rathaus gebracht.

Die Grenzen des Themas Familienmobilität mit Lastenrad haben wir insbesondere mit unserer Abschluss-tour entlang der Emscher bis nach Duisburg ganz praktisch erradelt – aber dieser Erfahrungsbericht und alle weiteren Eindrücke der 21 Autofrei-Tage würden für sich nochmal alleine mehrere Seiten füllen. Mit meinem E-Bike teste ich auch immer wieder die Grenzen des Machbaren aus. So habe ich in diesem Jahr bereits dienstliche Termine in Oberhausen und Essen per Rad wahrgenommen. Freunde in Bochum besuche ich nur noch per Rad.

Rund 8.000 km sind so in nur einem Jahr zusammengekommen. Ich habe ich es geschafft, dass Thema Sport und Bewegung in meinen Alltag zu integrieren, was vorher einfach überhaupt nicht funktioniert hat. Auch

der Mann ist nun nicht mehr bereit sich morgens auf die A40 Richtung Essen zu stellen. Den Spruch „You are not stuck in traffic, you are the traffic!“ hat er tief verinnerlicht und sich nun auch das 49€-Ticket gekauft.

Meine Eindrücke und Erfahrungen rund um das Thema Mobilitätswende teile ich über den städtischen Instagram-Account „Emil und der Klimaschutz“. Das Lastenrad Emil, der Mobilitätsbotschafter und Nachhaltigkeitsenthusiast der Stadt Kamen hat bereit 1.260 Reisebegleiter. Ich versuche das Thema Mobilitätswende auf Instagram mit positiven Emotionen zu verknüpfen und die Menschen zum Umdenken zu bewegen. Dort zeige ich, dass es nicht um den Verlust des Autos geht, sondern um den Gewinn an Lebensqualität. Auch wenn ich bei strömendem Regen unterwegs mal ganz klar meine Komfortzone verlasse, frage ich mich dann immer, wie die Menschen, die in diesem Sommer bereits ihr zu Hause durch Brände und Fluten verloren haben, ihre Komfortzone definieren würden.

Der Ehrlichkeit halber müssen allerdings noch folgende Punkte genannt werden:

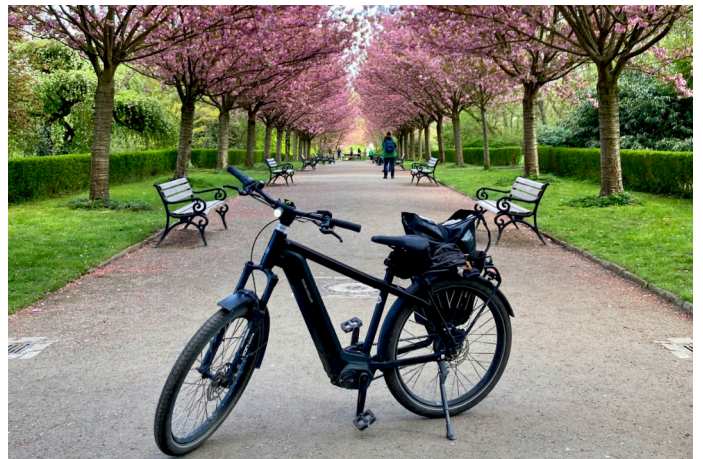
1. Die Differenz zwischen Wochenarbeitszeit und Betreuungszeit lässt mir Spielraum für meine persönliche Mobilitätswende.
2. Die Wege die ich fahren kann, sind ein Traum: Wenig städtisch, ganz viel gewässerbegleitende Radwege, keine Hauptverkehrsachsen ohne Radweg etc. Im Großen und Ganzen fühle ich mich auf meinem Arbeitsweg sicher.

Der Weg hin zu klimafreundlicher Mobilität ist für Jeden und Jede mit individuellen Entscheidungen verbunden - mal im Großen mal im Kleinen. Wäre es nicht großartig, wenn viel mehr Menschen ebenfalls feststellen, dass auch sie eine Wahlfreiheit haben. Warte nicht darauf, dass Irgendjemand Irgendetwas für dich wendet. Finde den Weg deiner ganz persönlichen Mobilitätswende.

09.2023 | Stefanie Haake



Auf dem Emscherradweg Richtung Duisburg



Lebensqualität erfahren



Es gibt noch viel zu tun, Symbolbild :)



Es gibt immer eine Lösung, die Buchhandlung um die Ecke ist ebenfalls ein riesen Freund von Bikesharing - und zwar völlig kostenlos!