



NACHHALTIGE MOBILITÄT

BEST-PRACTICE IN NRW	
Köln	Verkehrsfläche neu verteilt: Fahrradstraße Friesenwall
Drolshagen & Region Südwestfalen	Südwestfalen Autonom & Mobil (SAM)
Kreis Steinfurt	Hydrogen-mobility NRW
Bottrop	Radquadrat - Die Radroute mit Potenzial
Köln	Mobilitätsquartier Stellwerk 60 Köln-Nippes
ruhrmobil-E e.V.	Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V.
Olfen	Bedarfsgerechte Schülerbeförderung Olfen
Bonn	Betriebe lösen Verkehrsprobleme
BEST PRACTICE IN EUROPA	
Houten (Niederlande)	Houten: Best bicycle city of the Netherlands 2018!



© verena fotografiert

7. Kommunale Nachhaltigkeitstagung NRW (Online, 22.06.2020)
Zukunftsfähiges Handeln der nordrhein-westfälischen Städte, Gemeinden und Kreise



Verkehrsfläche neu verteilt: Fahrradstraße Friesenwall

Stadt Köln
Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, Verkehrsplanung -
Team Fahrradbeauftragter
fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de
0221 2210

Wie die Stadt Köln mit der Neuverteilung von Verkehrsfläche neue Maßstäbe für Radfahrende und Menschen, die zu Fuß gehen setzt, erklärt uns Oliver Klaholz vom Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung der Stadt Köln im Kurzinterview.

Herr Klaholz, um die Verkehrsfläche des Friesenwalls in Köln konkurrieren viele Menschen mit verschiedenen Nutzungsansprüchen. Die Fläche wurde schließlich zugunsten von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden neu verteilt. Wie kam es dazu?

Als Grundlagen dienten das Strategiepapier „Köln mobil 2025“ und das Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt. In Köln mobil wurde das verkehrspolitische Ziel ausgegeben, dass künftig 2/3 der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden sollen. Um diese Ziele zu erreichen beschloss die Politik in 2016 ein Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt, das u.a. ein Fahrradstraßennetz enthält. Der Friesenwall, eine für die Kölner Innenstadt typische Straße, ist Bestandteil dieses Fahrradstraßennetzes. Da die vorhandene Verkehrsflächenaufteilung den Fahrradstraßenstandards widersprach wurde eine Neuverteilung der Verkehrsfläche erforderlich. Schnell wurde klar, dass die Umwandlung eines der beiden Längsparkstreifen (50 Kfz-Stellplätze) zugunsten des Fuß- und Radverkehrs erforderlich ist.

Wie sieht der Friesenwall nach der Neuverteilung aus? Was verbirgt sich zum Beispiel hinter dem neuen „Multifunktionsstreifen“?

Radfahrende und zu Fußgehende haben seit der Umverteilung mehr Raum. Durch die breitere Fahrbahn können Radfahrende, wie in Fahrradstraßen üblich, bequem nebeneinander fahren. Darüber hinaus wurde die Fahrradstraße an den Kreuzungen bevorrechtigt, zuvor galt dort rechts-vor-links.

Bei allen Verbesserungen für den Radverkehr wurden auch die Bedürfnisse von zu Fuß Gehenden beachtet und in die Umgestaltung einbezogen. So entstand durch die Umverteilung der Verkehrsfläche neben einer breiteren Fahrbahn ein sogenannter „Multifunktionsstreifen“, in den verschiedene Elemente integriert wurden (z.B. 120 neue Fahrradabstellplätze, Sitzbänke mit kombinierten Pflanzkübeln, Schilderpfosten oder Parkscheinautomaten). Durch das Versetzen in den Multifunktionsstreifen konnten die Gehwege entrümpelt und zugleich das illegale Parken physisch unterbunden werden.

Eine Veranstaltung der



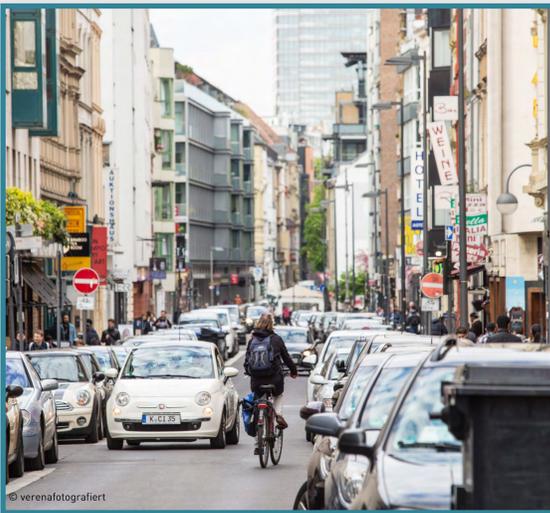
In Kooperation mit



Gefördert durch

Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz
des Landes Nordrhein-Westfalen





Der Radverkehr auf dem Friesenwall hat sich nach der Neuverteilung in wenigen Monaten um 50 Prozent erhöht - welche Schlüsse ziehen Sie daraus für die Radverkehrsplanung in der Kölner Innenstadt?

Unsere Erfahrungen zeigen, dass der Radverkehr nach der Umsetzung von Maßnahmen, insbesondere nach der Einrichtung von Fahrradstraßen, zunimmt. Dies zeigt sich auch an der Entwicklung des Radverkehrsanteils am gesamtstädtischen Verkehr. Die jüngste Modal-Split-Erhebung hat beispielsweise ergeben, dass der Radverkehr von 12% im Jahr 2008 auf 18% in 2017 zugenommen hat. Mit Blick auf die in Köln mobil 2025 definierten Ziele sind wir somit auf einem guten Weg und sehen uns darin bestärkt das Radverkehrskonzept nach wie vor mit Hochdruck umzusetzen.



Vom Projekt Friesenwall mal abgesehen: Welche weiteren Maßnahmen sind für den Rad- und Fußverkehr in der Kölner Innenstadt geplant? Wirkt sich die Corona-Krise auf diese Planung aus?

Seit der Coronakrise haben wir über unsere Dauerzählstellen im Stadtgebiet einen massiven Rückgang des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Zunahme des Radverkehrs (im Vergleich zu Vorjahreszeiträumen) festgestellt. Ob sich der Kfz-Verkehr aufgrund zunehmender Homeoffice-Nutzer auf Dauer reduziert bleibt abzuwarten. Dennoch verschärft die Corona-Krise den Handlungsdruck gewissermaßen zusätzlich, da der Raumbedarf für zu Fuß Gehende und Radfahrende in der dicht bebauten Kölner Innenstadt durch das Abstandsgebot zunimmt. Wir treiben unsere Planungen für dauerhafte Lösungen daher weiter voran.

Mit dem Mauritiuswall befindet sich beispielsweise der nächste Fahrradstraßenabschnitt in Vorbereitung. Auch dort soll die Verkehrsfläche noch in diesem Jahr nach dem Vorbild des Friesenwalls umverteilt und ein Multifunktionsstreifen angelegt werden. Zahlreiche weitere Fahrradstraßen befinden sich ebenfalls in Vorbereitung.

Darüber hinaus werden wir weitere Kfz-Fahrs Spuren dauerhaft in Radfahrstreifen umwandeln und in diesem Zusammenhang auch die Knotenpunkte verkehrssicherer gestalten. In der Vergangenheit haben wir dies bereits auf der Ulrichgasse, der Cäcilienstraße oder den Kölner Ringen erfolgreich praktiziert. Dort sind beispielsweise die Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fußgehenden im Seitenraum massiv zurückgegangen. Des Weiteren konnte das Unfallgeschehen im Bereich des Kfz-Verkehrs durch die Herabsetzung des Tempos auf 30 Km/h reduziert werden.

Welche Voraussetzungen müssen zur Übertragbarkeit des Projektes in andere Kommunen gegeben sein?

Das ist schwer zu sagen. Eine fahrradfreundliche Politik und Stadtverwaltung, die den Willen und die Unterstützung aus der Bürgerschaft hat, die viel beschworene Verkehrswende einzuleiten, ist sicherlich hilfreich. Ebenso können die Umwelt- oder Fahrradverbände und lokale Akteure vor Ort positiv auf die Akzeptanz in der Bevölkerung einwirken.



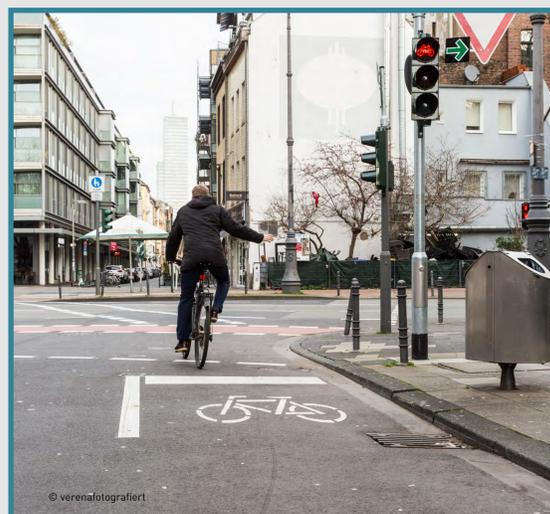
Wie kann nachhaltige Mobilität über die verbesserte Infrastruktur hinaus gestärkt werden?

Über eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit oder Aktionen wie z.B. „Stadtradeln“. Auch unsere Aktion „Fahrradbeauftragter vor Ort“, bei der wir aktiv in die einzelnen Stadtteile kommen und über unsere Planungen und Maßnahmen informieren, ist in diesem Zusammenhang sehr erfolgreich.

Ihre Vision für 2030: Wie bewegen sich die Menschen in Köln 2030 fort?

Ich gehe davon aus, dass sich in Köln bereits im Jahr 2025 etwa 2/3 der Menschen im Umweltverbund, also zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV bewegen werden und wir somit die in Köln mobil 2025 definierten Ziele erreichen. Der Schienenverkehr wird weiterhin Rückgrat der Mobilität bleiben, ansonsten nähern sich Busverkehr und Individualverkehr beispielsweise durch On Demand-Angebote und (teil-)automatisiertes Fahren einander an.

Der positive Trend in Bezug auf die Zunahme des Radverkehrs wird vor dem Hintergrund des fortschreitenden Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur auch bis 2030 und darüber hinaus anhalten.



Weitere Informationen zum Projekt „Fahrradstraße Friesenwall“, das übrigens mit dem 2. Platz des Deutschen Fahrradpreises 2020 ausgezeichnet wurde, finden Sie hier:

[Deutscher Fahrradpreis – Jurymappe](#)

[Köln mobil 2025](#)

[Radverkehrskonzept Innenstadt](#)



© Stadt Drolshagen

7. Kommunale Nachhaltigkeitstagung NRW (Online, 22.06.2020)
Zukunftsfähiges Handeln der nordrhein-westfälischen Städte, Gemeinden und Kreise



Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd
Günther Padt
padt@zws-online.de
0271 3332433

Südwestfalen Autonom & Mobil (SAM)

Wie die Stadt Drolshagen und die Region Südwestfalen einen wichtigen Schritt insbesondere für den nachhaltigen öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum gehen, erklärt uns Bürgermeister Ulrich Berghof im Kurzinterview.

Herr Bürgermeister Berghof, das Projekt „Südwestfalen Autonom & Mobil“ (SAM) untersucht den Einsatz von automatisierten Shuttles im öffentlichen Straßenraum als Teil eines neuen öffentlichen Nahverkehrs, u.a. in Drolshagen. Können Sie die Ausgangslage beschreiben, vor deren Hintergrund das Projekt entstanden ist?

Sehr gerne. Drolshagen ist eine kleine Stadt mit rd. 12.000 Einwohnern in insg. 58 Ortschaften. Wir sind Teil des ländlich strukturierten Kreises Olpe in Südwestfalen. In unseren Dörfern und unserem kleinen Städtchen leben zwischen drei und 4.800 Menschen.

Die regelmäßige Versorgung mit dem ÖPNV gestaltet sich überwiegend schwierig. Über einen Bahnanschluss verfügt die Stadt nicht mehr, Busse verkehren vor allem, um Schülerinnen und Schüler zu transportieren und selbst das Taxi-Angebot geht aktuell immer weiter zurück. Einerseits Konsequenz dessen, andererseits vielleicht aber auch Ursache ist, dass jede Familie über gefühlt mindestens 2-3 Autos verfügt, um die notwendige bzw. individuell gewünschte Mobilität sicherzustellen.

Überall stehen parkende Autos herum, denn unsere Fahrzeuge sind während eines Großteils des Tages „Stehzeuge“, die eine Menge Fläche benötigen. Bereits vor Jahren haben wir erste kleine Schritte unternommen, um hier entgegenzuwirken: Zwei Dienstfahrzeuge der Stadtverwaltung haben wir abgeschafft und nutzen nun Carsharing.

Wir versuchen die Entwicklung von Mobilitäts-Apps zu unterstützen, werden demnächst im Rahmen eines „betrieblichen Mobilitätsmanagements“ prüfen, welche Anreize geschaffen werden können, damit Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf „verträglichere“ Art und Weise ihren Arbeitsplatz Stadtverwaltung Drolshagen erreichen und wir setzen testweise das hochautomatisiert fahrende Shuttle „SAM“ für ein paar Monate im „normalen“ Straßenverkehr in Drolshagen ein.

Eine Veranstaltung der



In Kooperation mit



Gefördert durch

Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen





Welche Ziele verfolgen Sie mit dem Projekt? Inwiefern trägt es dazu bei, Mobilität nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten?

Wir glauben fest daran, dass hochautomatisierte Shuttles wie SAM einen Teil der Mobilität der Zukunft – auch im ländlichen Raum – darstellen können. Sollte das Fahrzeug in ein paar Jahren nach Fortentwicklung seiner Technik ohne Begleitperson fahren dürfen, wäre es die perfekte Lösung für das Zurücklegen von Strecken innerhalb unseres Stadtgebietes, d. h. zwischen unseren 58 Ortschaften. Dann könnte man SAM per App anfordern, sich vor der eigenen Haustür abholen und sich bis zu einem gewünschten Ziel im Nahbereich bringen lassen. Damit würden wir viele unserer Ziele erreichen:

- Teilweise könnten Haushalte Zweit- und Drittwagen abschaffen und dennoch mobil sein.
- Es fahren nicht mehr unpassend große Busse wenige Passagiere und viel warme Luft durch die Gegend.
- Es entstehen weniger Emissionen, da SAM sehr leise mit „grünem Strom“ fährt.
- Busfahrer würden auf Kurzstrecken nicht mehr benötigt. Deren aktueller Mangel führt nicht mehr zu Fahrausfällen.
- Weniger Parkraum wird benötigt.

Das Projektkonsortium besteht aus Verkehrsträgern, Kommunen sowie Unternehmen aus der Region und wird wissenschaftlich begleitet. Ist dies eine Stärke des Projektes? Und wenn ja, wieso?

Ja, diese Kombination erzeugt Stärke. Der Aufgabenträger Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd sucht gemeinsam mit uns Kommunen Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft. Die starke südwestfälische Wirtschaft erarbeitet sich neue Aufgabenfelder und schafft sich Netzwerke. Die wissenschaftliche Begleitung erweitert unseren Horizont und regt die Fantasie an. Alles in allem haben sich die richtigen Partner gefunden. Diese Zusammenarbeit werden wir als Stadt Drolshagen weiter leben lassen und ausbauen. Sie kann uns in diesem und anderen Themenfeldern helfen, Lösungen zu finden, über die wir allein nie nachgedacht hätten.

Der Probetrieb des Shuttles „SAM“ wurde aufgrund der Corona-Krise für anderthalb Monate ausgesetzt. Welche Erkenntnisse und Erfahrungen konnten Sie in den letzten Monaten dennoch sammeln?

Die Auswertungen des Projektes stehen noch bevor. SAM wird unmittelbar anschließend noch mehrere Monate in der Stadt Lennestadt, ebenfalls im Kreis Olpe gelegen, unterwegs sein. Erst danach wird es umfangreichere Ergebnisse geben. Zwei Dinge stehen aber bereits jetzt fest:

1. SAM ist in Drolshagen bereits etwas ganz Normales. Er gehört zum Stadtbild. Es gibt einerseits keine Hemmungen einzusteigen. Andererseits hat er seine sehr große Anziehungskraft als Besonderheit schnell verloren.
2. Das Auftreten des Corona-Virus hat dem Projekt deutlich geschadet:
 - die von Ihnen bereits genannte Pause,
 - nun dürfen nur noch vier statt sechs Sitzplätze angeboten werden,
 - Besuchergruppen, die sich angekündigt hatten, werden nun nicht nach Drolshagen reisen und
 - zumindest aktuell hat das Interesse, mit anderen in einem kleinen Shuttle-Bus zu sitzen, deutlich nachgelassen.

Das Projekt eignet sich besonders für den ländlichen Raum. Glauben Sie, dass das Konzept in vielen Kommunen auf dem Land umgesetzt werden kann? Ist es auch übertragbar auf größere Städte?

Sobald die Technik weiter fortgeschritten ist, eignet sich der ergänzende Einsatz zu anderen Verkehrsmitteln sowohl in größeren Städten als auch im ländlichen Raum. Auf dem Land lassen sich die oftmals nur kurzen Strecken zwischen Ortschaften ideal damit zurücklegen. Viele Ziele könnten erreicht werden (s. o.). In größeren Städten, aber auch im Ortsteil Drolshagen selbst, kann mit SAM die sog. „letzte Meile“ zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle hin bzw. von dort zurück zum eigenen zu Hause zurückgelegt werden.

Herr Berghof, Ihre Vision für die Zukunft: Wie bewegen sich die Menschen in Drolshagen und der Region Südwestfalen im Jahr 2030 fort?

Auch ich habe keine Glaskugel. Da Sie mich aber auffordern, träume ich einfach vor mich hin: Mobilität in Drolshagen in Südwestfalen im Jahr 2030:

Die Menschen sind mobil wie nie zuvor. Verkehrsträger und –teilnehmer sind umfangreich miteinander vernetzt und schaffen auf diese Weise ein nutzerfreundliches und effizientes Mobilitätssystem.

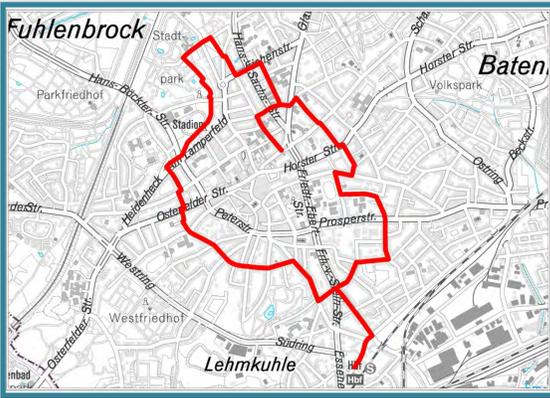
Im Nahbereich bewegt man sich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder E-Bike. Bei schlechterem Wetter oder für weitere Strecken im eigenen Stadtgebiet können Wege zum günstigen Fahrpreis mit automatisierten Shuttles (wie „SAM“) zurückgelegt werden. Es gibt weiterhin das eigene Auto, das nun mit einer hohen Anzahl von Assistenzsystemen für Fahrkomfort, -sicherheit und möglichst geringen Energieverbrauch sorgt. Es wird in der Regel mit Strom, vereinzelt auch mit Wasserstoff angetrieben.

Die Gesamtzahl der PKW hat deutlich abgenommen. Es gibt andere geeignete Mittel, um mobil zu sein. Das eigene Auto ist im Vergleich zu teuer.

Das, was früher ein Busbahnhof in Drolshagen war, ist heute (2030) eine sog. „Mobilitätsstation“, ein Ort, der verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsservices räumlich zusammenbringt. Hier treffen sich öffentlicher Personennahverkehr und Sharing-Angebote; hier findet man Möglichkeiten zum Einlagern und Parken.

Für den überörtlichen Verkehr stehen Busse zur Verfügung, die mit Strom oder Wasserstoff angetrieben werden. Bei Bedarf bringen sie die Menschen zu Bahnhöfen in den größeren Städten. Von dort kann man mit dem Zug deutschlandweit und in Europa Fernziele erreichen.

Drolshagen wird entlastet: Der automatisierte und vernetzte Verkehr nutzt die natürliche Ressourcen, den vorhandenen Raum, Fahrzeuge und Infrastrukturen besser. Mobilitätsstationen, Carsharing oder selbstparkende Fahrzeuge sparen Raum, der für Wohnen und Leben der Menschen frei wird.

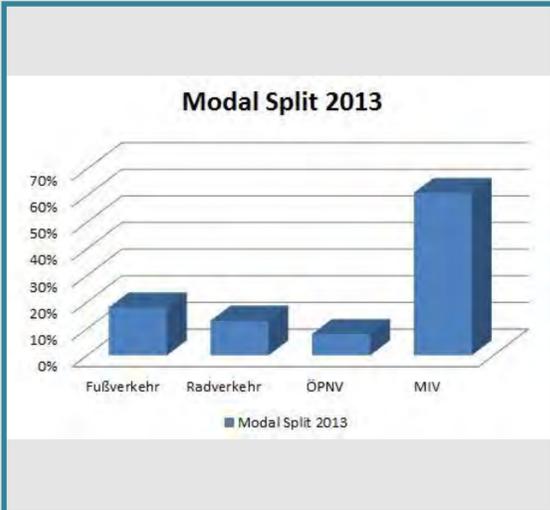


5. Kommunale Nachhaltigkeitstagung NRW (27.11.2018)
 Zukunftsfähiges Handeln der nordrhein-westfälischen Städte, Gemeinden und Kreise

Radquadrat - Die Radroute mit Potenzial

Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat zum Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr aufgerufen, einem Förderwettbewerb für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch eine dauerhafte Stärkung des Radverkehrs. Ziel ist es, umfassend angelegte, modellhafte Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation in einem definierten Gebiet umzusetzen - auch zur Verbesserung der dortigen Aufenthaltsqualität.

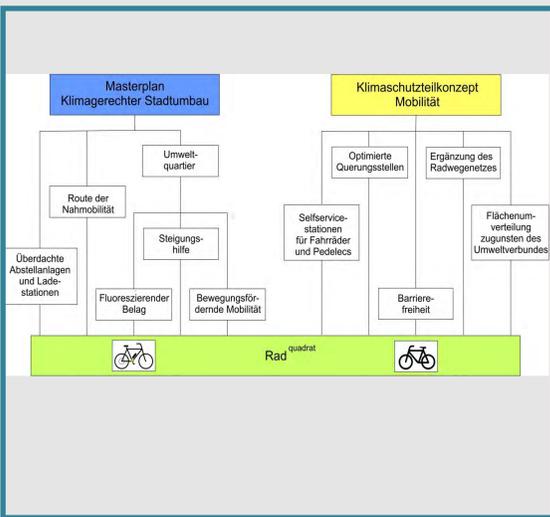


Ausgangslage

- Zuschlag zur InnovationCity Ruhr | Modellstadt Bottrop im Jahr 2010 und damit die Möglichkeit zur Umsetzung außergewöhnlicher Projekte. Ziel ist es, einen klimagerechten Stadtumbau bei gleichzeitiger Sicherung des Industriestandorts Bottrop voranzutreiben.
- Mobilität als Schwerpunktthema der InnovationCity Ruhr in den nächsten 5 Jahren.
- Stadt Bottrop ist seit 2013 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW e.V. (AGFS).
- Lediglich 13 % aller Wege in Bottrop werden mit dem Rad zurückgelegt (Stand 2013). Insbesondere die Stadtmitte birgt noch große Potentiale hinsichtlich einer Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr.

Ziele

- Mit dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität wurde eine mittel- bis langfristige Strategie für eine klimafreundliche und stadtverträgliche Abwicklung des gesamtstädtischen Verkehrs beschlossen. Handlungsbedarf besteht vor allem bei der Verkehrsvermeidung und der Verlagerung von Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.
- Einsparung von Treibhausgasemissionen, Demonstration der jeweiligen Machbarkeit und Vorbildfunktion zur Nachahmung in der Breite.
- Verlagerung der Nahmobilität durch Ausweisung und Gestaltung attraktiver und sicherer Fußgänger- und Radrouten als „grüne Route“ um die Innenstadt abseits viel befahrener Straßen.
- Dazu sind sowohl infrastrukturelle Konzepte als auch Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, zur Information und Beratung der Bürger*innen zu entwickeln.



Umsetzung

- Erneuerung von Geh- und Radwegen sowie teilweise von Fahrbahndecken und Optimierung von Querungsstellen.
- Selfservicepoints (Fahrradwaschanlage, Luftpumpenstation, Abstellanlagen inkl. Ladestation und Utensilien) sollen die Attraktivität des Radverkehrs in der Innenstadt u. a. für Berufspendler erhöhen.
- Installation einer Messanlage mit dem Stadtplanungsamt für das Radverkehrsaufkommen auf der Route.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch eine neue Pflasterfläche mit Bänken und Begrünung.
- Unbewusste und spielerische Verbesserung der individuellen Radfahrkompetenz durch Fahrradparcours.
- Durchgängige, individuelle, wegweisende Beschilderung in Form von Schildern und Piktogrammen auf der Fahrbahn.
- Finanzierung der Umsetzung durch Förderung des BMU sowie eigene Haushaltsmittel.



Erfolge

- 3. Platz beim deutschen Fahrradpreis 2017 in der Kategorie Infrastruktur.
- Die Planerstellung ist abgeschlossen, die Umsetzung der Deckensanierungen und der Optimierung der Querungsstellen hat begonnen.
- Die Logofindung (Routenbeschilderung/Fahrbahnpiktogramm) über einen Wettbewerb ist abgeschlossen.
- Planungen des Aufenthaltsplatzes mit Radparcours und die Ausschreibungen/ Kauf der Bestandteile der Servicepoints werden durchgeführt.
- Nach Eröffnung der Route im Frühjahr 2019 und der Auswertung der gemessenen Daten wird eine positive Annahme der Route erhofft sowie die Nachahmung von evtl. noch unentschlossenen Kommunen.



- 1 Eingang Kempener Straße
- 2 Eingang Werkstattstraße
- 3 Eingang Wartburgplatz
- 4 Mobilitätsstation und Kaffee-Kessel
- 5 Ihr Standort



© Nachbarn60 e.V.

Mobilitätsquartier Stellwerk60

Hohe Wohnqualität durch quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement

Das Wohnquartier Stellwerk60 in Köln-Nippes ist autoverkehrsreich gestaltet und bietet eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität. Auf 4,3 ha Siedlungsgebiet leben 1.500 Menschen in 450 Wohneinheiten bei nur 80 Kfz-Stellplätzen. Ein breites Mobilitätsangebot macht einen autofreien Lebensstil einfach.

Ausgangslage

- In den neunziger Jahren war die Stadtentwicklung sehr autodominant.
- Fachöffentlichkeit wie politische Entscheidungsträger planten weitestgehend unter der Prämisse „Jeder hat ein Auto“.
- Dabei waren in rund 30% der Kölner Haushalte, in der Innenstadt sogar der Hälfte, kein Pkw vorhanden.
- Bei Neubauten mussten mindestens ein Kfz-Stellplatz je Wohneinheit aber keine Fahrradabstellanlagen errichtet werden.
- Daher gründeten interessierte Bürger*innen und Planer*innen 1992 den Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln (ASK), um alternative Angebote zu entwickeln.

Ziele

- Autofreies Leben und dessen Bedarfe (in den 90er Jahren) sichtbar und dieser Zielgruppe ein Angebot zu machen.
- Die hohen Aufenthaltsqualitäten, die ohne Autoverkehr möglich werden, erlebbar zu machen, wofür eine kritische Größe, ein ganzes Quartier nötig ist.
- Ein kommunikatives, gemischtes Quartier mit unterschiedlichen Wohn- und Eigentumsstrukturen realisieren.
- Hochwertiges und ausreichendes Angebot zum Fahrradparken anbieten.
- Zusätzliche bedarfsorientierte Mobilitätsangebote schaffen
- Flächenverbrauch und Baukosten durch entfallende Kfz-Stellplätze und -straßen reduzieren.



© Norbert Gerhardus

Umsetzung

- Nach intensiven Diskussionen wurden vier potenzielle Flächen für eine autofreie Siedlung ausgewählt.
- Eine 1997 durchgeführte Marktuntersuchung stieß auf große Resonanz. Der innenstadtnahe Standort Köln-Nippes wurde deutlich favorisiert.
- Vor dem Hintergrund schwieriger Eigentumsverhältnisse verzögerte sich die Realisierung durch einen privaten Projektentwickler. Auf dessen Wunsch wurden für 80 Wohneinheiten Kfz-Stellplätze berücksichtigt. Die ersten Wohnungen wurden 2006 bezogen.
- Stellwerk60 hat eine gemischte Struktur: Reihenhäuser & Wohnungen, Eigentum & Miete (inkl. gefördertem Wohnungsbau)



© Sarah Zierul

Erfolge

- Stellwerk60 bietet eine sehr hohe Wohnqualität. Insbesondere Kinder können frühzeitig eigenständig werden.
- Das Quartier wurde vielfach ausgezeichnet, u.a. für Familienfreundlichkeit und dem Deutschen Fahrradpreis für das Fahrradabstellkonzept mit Radtiefgaragen.
- Es besteht eine aktive Nachbarschaft, die im Verein Nachbarn60 organisiert ist. Dieser betreibt auch die Mobilitätsstation, wo neben Fahrradanhängern, Handkarren u.v.m. zum transportieren u.a. Spielgeräte oder Ausstattung für (größere) Feiern bereit stehen.
- Hier entwickelte und erprobte Konzepte sind (auch tlw.) gut übertragbar.



© Hans-Georg Kleinmann



Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V.

Nachhaltige, schnelle und komfortable Mobilität als Wirtschaftsfaktor der Zukunft

Das Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E gestaltet die Mobilität der Zukunft und leistet damit einen Beitrag zum industriellen Wandel des Ruhrgebietes.

Ausgangslage

- Die **Metropolenregion Ruhrgebiet** steht vor besonderen **Mobilitäts Herausforderungen**:
 - Die **Auto-Metropole Ruhr** stößt an ihre **Grenzen**: Stau, Parkraumangel, Luftbelastung und Lärmemissionen.
 - Das **Ruhrgebiet** befindet sich im **industriellen Wandel**. **Gesucht werden Konzepte für die nachhaltige Industrie von Morgen**.
 - Mobilitätskonzepte der Zukunft** sind **nur vernetzt denkbar**. Dies erfordert neue Partnerschaften zwischen Verwaltung, verschiedenen Industriezweigen, Kommunen, NGOs und Gesellschaft. Dies gilt insbesondere für Elektrofahrzeuge (Autos, Räder).
 - Shared Economy** und der **digitale Wandel** sind zwei **Megatrends**, welche große Chancen für bessere Mobilität ergeben.



Ziele

- Ziel** ist die **Entwicklung und Umsetzung von Konzepten**, welche **einfache, flexible, schnelle und gleichzeitig umweltfreundliche Mobilität** in der **Metropole Ruhr** ermöglichen.
 - Wir nutzen Elektromobilität** zusammen mit anderen **Mobilitätsformen**, um **Nahverkehr** (intermodal: Auto, Rad, ÖPNV, Fuß) **aus 100% regenerativen Energiequellen bereitzustellen**.
 - Wir unterstützen Start-Ups** und **neue Unternehmenszweige**, z.B. durch die Vermittlung von wichtigen Partnern oder durch Hinweise auf Fördermöglichkeiten.
 - Wir verknüpfen Hochschulen und Universitäten** mit **Industrie und Gesellschaft**.
 - Wir machen Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit on- und offline** (Veranstaltungen, Fachkonferenzen, Blog, Webanwendungen, Pressearbeit).
 - Wir entwickeln neuartige Mobilitätskonzepte**, **dokumentieren erfolgreiche Projekte** und **stellen dies** unseren Mitgliedern und der **Öffentlichkeit zur Verfügung**.



Umsetzung

- Der ruhrmobil-E e.V.** ist ein **gemeinnütziger Verein**, welcher **Basis für ein offenes Mobilitätsnetzwerk darstellt**.
 - Strukturelle Basis** sind **Mitglieder aus allen Bereichen**: kleine und große Unternehmen, Bildungs-einrichtungen, Kommunen, Gewerkschaften, Parteien.
 - Mitmachen kann jeder**, der das Interesse hat, die **Mobilität der Zukunft** im Ruhrgebiet zu gestalten.
 - Der Verein finanziert sich über seine Mitgliedsbeiträge**, über **Spenden** und natürlich über die **ehrenamtliche Arbeit seiner Netzwerkmitglieder**.
 - Das **Projekt ist zeitlich nicht befristet**, der Verein **weitet** zur Zeit sein Engagement in weitere Teile des Ruhrgebietes aus.



Erfolge

- Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes** und **Teilnahme an Ausschreibungen** (z.B. zur E-Bike Garage).
- Verstetigte **Netzwerksitzungen** garantieren **Austausch, Wissenstransfer und Projektplanung**.
- Aufbau eines gut gelesenen Blogs** mit **Terminkalender und Kompetenzdatenbank zu Elektromobilität**.
- Förderung und inhaltliche sowie mediale Begleitung zahlreicher Projekte** (z.B. E-CarSharing RUHRAUTOe, E-Lastenrad-Logistik von Jewo Batterietechnik, ...)
- Organisation eines regelmäßig stattfindenden Elektromobilitätstages in Bochum**.





Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) 2012

1. Kommunale Nachhaltigkeitstag NRW (31.10.2014)
Zukunftsfähiges Handeln der nordrhein-westfälischen Städte, Gemeinden und Kreise



Stadt Olfen
Anna Finke
finke@olfen.de
02595 389115

Bedarfsorientierte Schülerbeförderung Olfen

Die bedarfsorientierte Umstellung der Schülerbeförderung wurde in der Stadt Olfen Anfang 2011 umgesetzt. Ab der vierten Unterrichtsstunde fährt der Schulbus bedarfsorientiert ausschließlich die Haltestellen derjenigen Kinder an, die sich im Schulbus befinden. Anhand einer App kann die Route tagesaktuell „just in time“ berechnet werden.

Ausgangslage



Demographischer Wandel

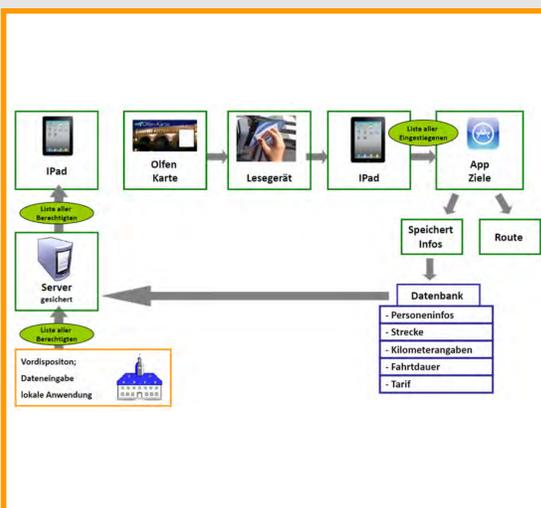
- weniger SchülerInnen müssen im ländlichen Raum befördert werden
- Leerfahrten
- unwirtschaftlich
- Stark **verteilte Auslastung des Schulbusses**: morgens gebündelte Nachfrage, nachmittags verstreute Nachfrage
- Alle Haltestellen werden angefahren**, obwohl nur an wenigen Haltestellen nachmittags SchülerInnen aussteigen

Ziele



- Nachmittags statt fester Linienführung ausschließlich Haltestellen anfahren, an denen SchülerInnen aussteigen
- Heimfahrten** für SchülerInnen **verkürzen**
- Kosten einsparen** durch exakte Nutzkilometerabrechnung
- Leerfahrten vermeiden

Umsetzung



- Personenbezogene Daten der SchülerInnen werden im **Optimo-System** gespeichert
- SchülerInnen scannen ihre **personalisierte Chipkarte** im Schulbus
- RFID Nummer der Chipkarte übermittelt personenbezogene Daten an das **Ipad des Fahrers** (Name und Haltestelle des Schülers/der Schülerin)
- Nach Einstieg des letzten Schülers/der letzten Schülerin wird die **Route „just in time“ berechnet**
- Navigation berücksichtigt **ausschließlich Haltestellen der eingestiegenen SchülerInnen**
- Beteiligte Akteure**: Stadt Olfen, Zweckverband SPNV Münster Fachbereich Bus (ZVM Bus), Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)

Erfolge

Jahr	Linie (fiktiv)	Bedarf	Differenz	Differenz (%)
2011	24.860 km	14.875 km	-9.985 km	-40%
2012	29.805 km	18.663 km	-11.141 km	-37%
2013	30.095 km	17.104 km	-12.991 km	-43%

- Statt 3 Schulbussen** werden nachmittags **2 Schulbusse** eingesetzt
- Kürzere Verweildauer der SchülerInnen im Bus
- Ca. **40% der Nutzkilometer** werden **eingspart**
- Weniger CO₂- Ausstoß
- Kostenersparnis



**NACHHALTIGKEIT.
SUSTAINABILITY.
DURABILITÉ.
BONN.**

Bonn: Betriebe lösen Verkehrsprobleme

Ziel

- Sensibilisierung und Mobilisierung von Betrieben, Beschäftigten und Multiplikatoren in Bonn für nachhaltigere Mobilitätskonzepte

Ergebnisse

- Erkenntnisgewinn über betriebliche Infrastrukturen und Maßnahmen, Arbeitswege, Verkehrsmittelwahl und Bedürfnisse von Mitarbeitern
- Eingeleiteter Vernetzungsprozess von Mobilitäts- und Wirtschafts-Multiplikatoren
- Intensivierter Dialog in den Betrieben zu Mobilitätsfragen und mit zentralen Multiplikatoren

Einfluss der Wissenschaft

- wissenschaftliche Leitung Prof. Dr. H. Monheim, Kooperationspartner: Geographisches Institut der Universität Bonn & Internationales Zentrum für

Nachhaltige Entwicklung der HS Bonn-Rhein-Sieg

- Empirische Befragung von 180 öffentlichen und privaten Betrieben, statistische Auswertung der erhobenen Daten
- Impulsberatung von 20 Betrieben
- Entwicklung und Einsatz eines Kostenrechners und Erhebung zu Gesundheitsauswirkungen von Mobilitätsentscheidungen

Umsetzung

- Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategien in den beratenen Betrieben
- Initiierung eines Vernetzungsprozesses von Mobilitäts- und Wirtschafts-Multiplikatoren
- Internationale Case Study (ICLEI Local Governments for Sustainability)

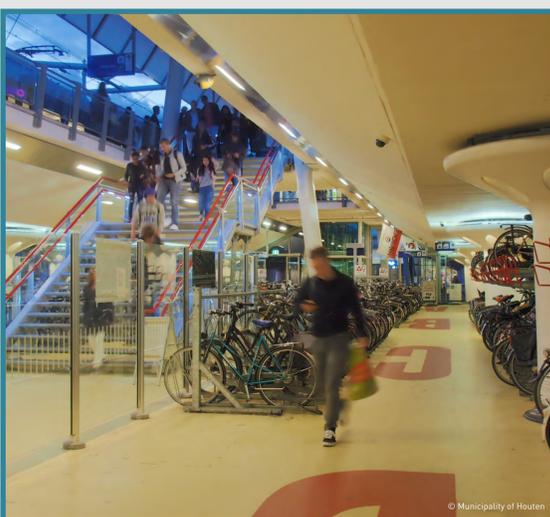
www.bonn.de



Houten: Best bicycle city of the Netherlands 2018!

A city designed for cycling

Houten is a relatively new city of 46,000 residents that started growing in the 1970s—empowered by the revival of the Dutch cycling culture. The city was designed according to the needs of pedestrians and cyclists and is embedded in a car free green landscape. Due to its unique traffic system, Houten is well known as ‘cycling paradise’, and has therefore been elected twice as the Netherlands’ best bicycle city.



Initial situation

- Houten was founded in the 1970s—an era of:
 - growing concerns about liveability, quality of life, environmental issues and general sustainability concerns,
 - an increasing number of fatalities caused by car traffic, especially involving children,
 - and growing aversion and resistance to large scale and car dominated urban and traffic planning as in the 1950s and 1960s.
- The situation in Houten was special due to two reasons: There was high local political awareness to build a bold strong out-of-the-box vision as well as courage to deviate from the great mediocrity—with a high level of self-assurance—in cooperation with engineers, urban landscape and traffic designers.

Objectives

- Main objective: building and designing a people friendly, pleasant, livable and healthy new city.
- The city design was about human beings in the first place, mobility was secondary to that.
- The starting aim was to design Houten as a village-like city. This was a reaction to the mainstream car dominated urban and traffic planning at that time.
- Another basic condition was traffic safety.
- Daily urban activities should be close to people’s homes—in cycling or even walking distance. Therefore, priority was given to slow traffic in disadvantage of motorized traffic.
- Flowing cycle traffic without delays or interruption was and still is of high importance (e.g. there are no traffic lights in Houten).

Implementation

- Implementation followed the design philosophy of the urban planners Wissing and Derks: start with the main structure for a green landscape including playgrounds and infrastructure for pedestrians and cyclists.
- Traffic system by Goudappel and Coffeng: separation of modalities—building the city around a network of main bicycle routes while car traffic is led outside to a surrounding ring road.
- All vital urban functions like schools are located directly at the cycle network.
- Ensuring bicycle traffic flow through tunnels or bridges at intersections with other traffic.
- High level of quality in engineering bicycle paths: smooth surface (asphalt) and recognizable by red color.
- All main bicycle routes are equipped with street lighting.
- A large number of bicycle parking facilities has been built.

Achievements

- A city with a high standard of living including a sustainable traffic system has been developed.
- Successful development of a car-free public space with safe conditions for pedestrians and cyclists, fresh air and a relaxed atmosphere.
- Bicycle utilisation rate:
 - >40% of total trips shorter than 7.5 kilometers
 - 99% of children going to school
 - Long-distance commuting: 10% by bicycle and another 10% by bicycle and train
- Number of cyclist traffic fatalities caused by cars: zero (since 1970s)
- All ages benefit from cycling and its contribution to a healthy style of living—children, adults and elderly people.
- A bicycle railway station transferium and a free and guarded bicycle parking facility ensure an optimal combination of cycling and public transport for commuters.
- Houten is being visited from policy makers, urban planners, designers, students etc. to see how sustainable mobility can be put into practice.