



Foto TOLLERORT

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten

Mobilitätsfrühstück

17. September 2022

Dokumentation

Ablauf

- Begrüßung, Ablauf, Mitwirkende und Überblick über den Teilnehmerkreis
- Informationen und Austausch: Wo stehen wir jetzt?
- Überblick über das Maßnahmenbuffet des Integrierten Mobilitätskonzepts
- Gesprächsphase in Gruppen zum Maßnahmenbuffet
- Auswertung und Abschluss mit Ausblick

1. Begrüßung

Bürgermeister Oliver Kellner begrüßt die Teilnehmenden des öffentlichen Mobilitätsfrühstücks zum Integrierten Mobilitätskonzept und bedankt sich herzlich für ihre Zeit, die sie an einem Samstag investieren. Kurz vor der Veranstaltung waren die Siegerinnen und Sieger des diesjährigen „Stadtradelns“ ausgezeichnet worden, von denen sich manche unter den Teilnehmenden befinden.

Herr Kellner blickt zurück auf den bisherigen Arbeits- und Beteiligungsprozess. Ergänzend zum ersten öffentlichen Forum, das im Dezember 2021 Corona-bedingt digital stattfinden musste, sowie zur ebenfalls digitalen Kinder- und Jugendbeteiligung Anfang des Jahres und zwei Online-Dialogen, hebt er die große Haushaltsbefragung im Mai 2022 hervor. Die große Resonanz belege das öffentliche Interesse an der Frage, wie die Mobilität in Emsdetten künftig gestaltet werden könne. Nun liege der Entwurf des Maßnahmenkonzepts vor. Bis Ende 2022 werde das Integrierte Mobilitätskonzept fertiggestellt, die Umsetzung starte direkt Anfang 2023. Dies werde auch bei den derzeit laufenden Haushaltsberatungen berücksichtigt.

Mone Böcker, TOLLERORT entwickeln & beteiligen, übernimmt die Moderation. Frau Böcker stellt die Ziele der Veranstaltung sowie den Ablauf vor. Das Team der Planersocietät wird die entwickelten Maßnahmen für das Integrierte Mobilitätskonzept vorstellen. Im Anschluss werden diese in zwei Gruppen diskutiert.

Anschließend stellen sich die Mitwirkenden der Verwaltung der Stadt Emsdetten vor:

- Thorsten Rösch betreut den gesamten Arbeitsprozess als Mobilitätsmanager der Stadt Emsdetten,
- Philipp Bunse ist als Fachdienstleiter Stadtentwicklung und Umwelt dabei.

Die Planersocietät ist mit der fachlichen und inhaltlichen Ausarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes beauftragt:

- Kevin Hillen ist Projektleiter bei der Planersocietät,
- Carola Baier unterstützt mit einer weiteren Kollegin die inhaltliche Bearbeitung.

Das Büro TOLLERORT gestaltet und moderiert die öffentliche Beteiligung im Prozess.

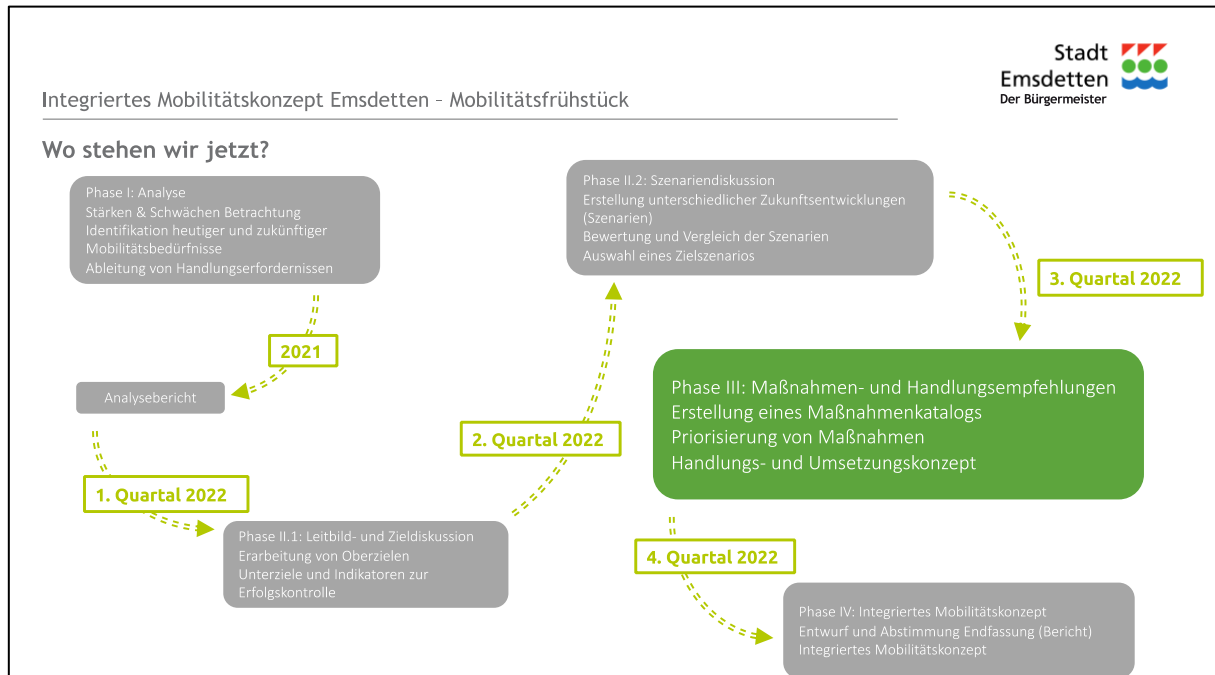
Frau Böcker verschafft einen Überblick über den Kreis der Teilnehmenden anhand einiger Abfragen:

- Wer war beim ersten digitalen Forum am 11. Dezember 2022 dabei?
- Wer hat am Online-Dialog mitgewirkt?
- Wer hat an der Mobilitätsbefragung/Haushaltsbefragung teilgenommen?

Es melden sich jeweils etwa ein Viertel der über 20 Teilnehmenden. Etwas mehr Personen melden sich auf die Frage, wer heute zum ersten Mal im Prozess beteiligt ist. Frau Böcker nimmt dies als Anhaltspunkt mit, ausreichend zu informieren. Sie regt an, bei Unklarheiten direkt nachzufragen. Im weiteren Verlauf stellt Frau Böcker fest, dass auch der den Prozess begleitende Lenkungskreis mit einer Person vertreten ist.

2. Input: Rückblick und Arbeitsstand

Nach einem kurzen Einstieg über den Gegenstand der Planung unter der Fragestellung „Was ist ein integriertes Mobilitätskonzept?“ stellt Herr Hillen den Ablauf und Stand des Arbeitsprozesses vor. In der nachfolgenden Abbildung ist der Ablauf dargestellt. Die aktuelle Arbeitsphase III „Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen“ ist grün markiert.



Übersicht über den Planungsprozess

Herr Hillen ergänzt zur Übersicht die bereits genannten Bausteine der öffentlichen Beteiligung:


- Sitzungen des begleitenden Lenkungskreis aus Politik, relevanten Institutionen, Verbänden und Vereinen (u.a. Verkehrsverein, ADFC, Beirat für Integration und Migration)
- 1. Online-Beteiligung im Herbst '21 (Thema: Mängel & Ideen)
- 1. Öffentliches Forum Dezember '21 (Online-Konferenz, Diskussion von Thesen zur Mobilitätsentwicklung)
- Kinder- und Jugendbeteiligung im Januar und Februar '22
- 2. Online-Beteiligung Sommer '22 (Thema: Maßnahmen)

Herr Hillen erläutert, dass bei der 2. Online-Beteiligung abgefragt wurde, wie weitgehend ausgewählte Handlungsansätze unterstützt würden. Er betont, dass die Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen noch nicht fertiggestellt worden seien, so dass die Empfehlungen der Beteiligten aus der heutigen Veranstaltung noch berücksichtigt werden könnten.

Frau Baier stellt die **Ergebnisse der 2. Online-Beteiligung** vor. Es haben 265 Personen teilgenommen, von denen knapp 120 Personen die Fragen vollständig beantwortet haben. Die meisten Beteiligten waren im Alter von 18-50 Jahren. Die Beteiligten hatten die Möglichkeit, ihre Zustimmung oder Ablehnung zu vorformulierten Thesen anzugeben. In der Summe wurden viele Thesen unterstützt. Daraus leitet sich zum Beispiel Unterstützung dafür ab, dass

Fuß- und Radverkehr höchste Priorität haben sollen und dass der Busverkehr optimiert werden soll. Umstritten war die flächendeckende Einrichtung von Tempo 30, auch auf Hauptverkehrsstraßen. Überwiegend abgelehnt wurde die Erhöhung von Parkgebühren.

Zum anderen konnten Maßnahmenvorschläge bewertet werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Rangfolge, die sich daraus ergibt.

Integriertes Mobilitätskonzept Emsdetten - Mobilitätsfrühstück	
 Stadt Emsdetten Der Bürgermeister	
2. Onlinebeteiligung	
Meistgenannte Maßnahmen: Ranking nach Gesamtanzahl der Nennungen über alle Prioritäten	
Maßnahme	Anzahl der Nennungen
Ausbau der Fahrradinfrastruktur (z.B. Fahrradwege + Fahrradabstellanlagen)	108
Verbesserung des Verkehrsflusses (z.B. Ampelschaltung)	103
Verbesserung der Anbindung Emsdetten an die Nachbarkommunen	101
Unterstützung von betrieblichem Mobilitätsmanagement (z.B. Jobtickets, Fahrrad-Leasing)	101
Vergünstigter ÖPNV	100
Anreize zur stärkeren Nutzung des Fahrrads durch Aktionen setzen (z.B. Stadtradeln)	94
Sanierung der vorhandenen Geh- und Radwege	94

Priorisierte Maßnahmen aus der 2. Online Beteiligung

Zusätzlich konnten die Beteiligten eigene Anregungen eingeben. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind im Internet unter [www.emsdetten.de/mobilität](http://www.emsdetten.de/mobilitaet) veröffentlicht.

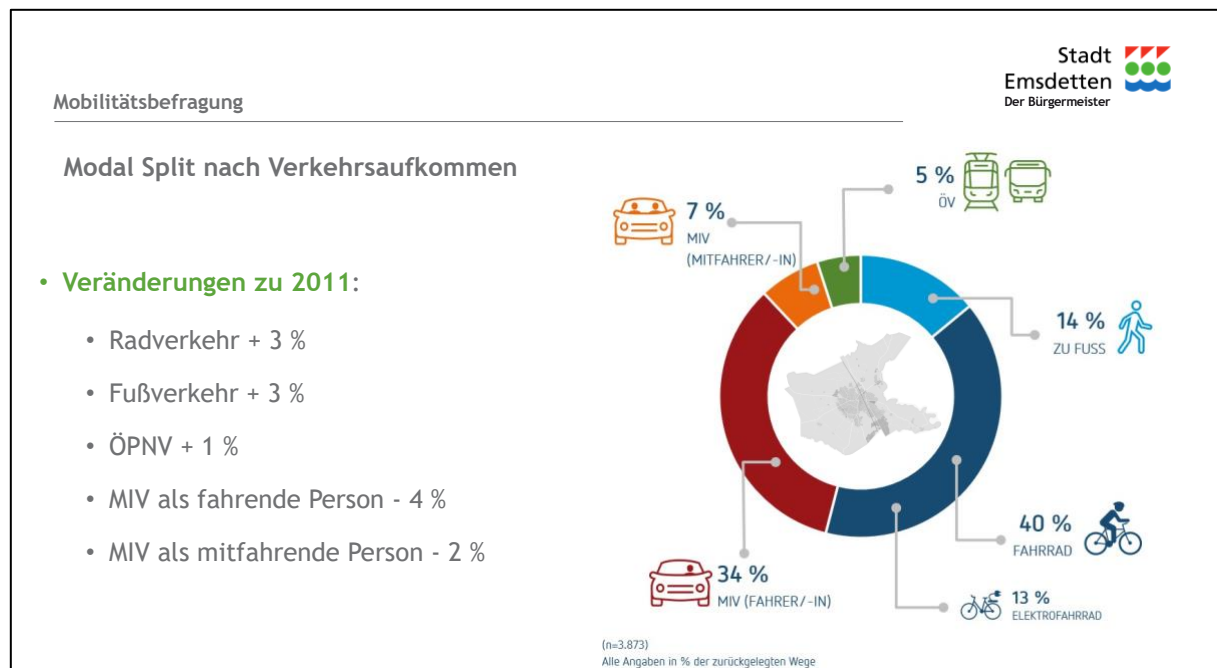
Im Anschluss stellt Frau Baier die **Ergebnisse der Mobilitätsbefragung** (Haushaltsbefragung) vor. Für die repräsentative Haushaltsbefragung wurden 3.814 Haushalte als Zufallsstichprobe postalisch angeschrieben und zur Teilnahme aufgefordert. Im Mittelpunkt der Erkenntnisse steht neben den Haushalts- und Personendaten das Wegeprotokoll für einen vorgegebenen Berichtstag (werktags). Der Erhebungszeitraum war 26. April bis 12. Mai 2022. Die Rücklaufquote betrug 15,3 %, so dass von einer repräsentativen Befragung gesprochen werden kann. Frau Baier erläutert auf Nachfrage, dass die Ergebnisse der Befragung in einzelnen Bevölkerungsgruppen (in Bezug auf Alter, Geschlecht und Wohnstandort) entsprechend dem tatsächlichen Anteil dieser Gruppe an der Bevölkerung gewichtet wurden.

Frau Baier stellt ausgewählte Ergebnisse aus der Mobilitätsbefragung vor. Auf Grundlage der Ergebnisse ist ein gutes Bild vom Mobilitätsverhalten der Emsdettener Bevölkerung entstanden. Als Beispiel hier die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel unter den Emsdettener Haushalten:

- Hohe Pkw-Ausstattung in den Haushalten: 94% aller Haushalte mit mindestens einem Auto

- Unterdurchschnittlicher Zeitkartenbesitz für Bus und Bahn: Rund 13 % aller befragten Personen besitzen eine Zeitkarte für den ÖV (MiD 2017: 22 %)
- Überdurchschnittlicher Fahrradbesitz: 1.428 Fahrräder auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner
- Rund 48 % der Haushalte verfügen über mind. ein Elektrofahrrad (NRW 2021: 15 %) und 37 % der Personen besitzen ein Elektrofahrrad.

Ein wesentliches Ergebnis der Mobilitätsbefragung ist der Modal-Split, d.h. die Wahl des Verkehrsmittels auf den täglichen Wegen der Menschen in Emsdetten. Dies ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



Modal Split 2022 und Veränderung zum Modal Split 2011

Auffallend ist der recht hohe Anteil des Fahrradverkehrs mit 40 % an den täglichen Wegen und der vergleichsweise geringe Anteil des Öffentlichen Verkehrs mit lediglich 5 %. Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) kommt bei den Fahrerinnen und Fahrern auf 34 % und bei Beifahrerinnen und Beifahrern auf 7 % der zurückgelegten Wege. Bundesweit liegen die Werte beim MIV bei 43 % bzw. 14 %. Die Emsdettenerinnen und Emsdettener sind also umweltfreundlicher unterwegs als im bundesdeutschen Vergleich. Bezogen auf die zurückgelegten Kilometer ergibt sich ein anderes Bild. Grund hierfür ist, dass das Auto und der öffentliche Verkehr vor allem auf längeren Distanzen zum Einsatz kommen. Hier hat der Motorisierte Individualverkehr an den zurückgelegten Wegelängen den größten Anteil, gefolgt vom ÖPNV. Rad- und Fußverkehr haben geringere Anteile, da sie auf kürzeren Wegen genutzt werden. Dennoch hat auch hier in Emsdetten der Umweltverbund aus öffentlicher Verkehr und Rad- und Fußverkehr mit 34 % einen deutlich höheren Anteil als im bundesdeutschen Vergleich, wo der Wert 25 % beträgt. Zu unterscheiden ist zusätzlich der Binnenverkehr, bei dem Rad- und Fußverkehr einen noch höheren Anteil haben, sowie der Verkehr, der über die

Stadtgrenzen hinaus geht, bei dem zu einem größeren Anteil der berufliche Alltagsverkehr in umliegende Zentren mit dem Kfz zurückgelegt wird.

Insgesamt bewertet die Planersocietät aufgrund der Ergebnisse die Ausgangslage in Emsdetten für die künftige Gestaltung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität als gut.

Herr Hillen richtet den Blick noch auf den weiteren Planungsprozess (Übersicht am Ende der Dokumentation). Das fertige Mobilitätskonzept soll am Ende des Jahres der Politik zur Beschlussfassung vorliegen. Im Anschluss haben die Teilnehmenden die Gelegenheit zu Rückfragen:

- Rückfrage: Mit welcher Methodik wurden die Szenarien erarbeitet, die im Arbeitsprozess die Diskussion von Zielen, Strategien und Maßnahmen unterstützen? Die Planersocietät hat bei der qualitativen Entwicklung unterschiedlicher Szenarien jeweils eine andere Strategie in den Mittelpunkt gerückt und in Form von Schätzungen ermittelt, welche Wirkungen mit welchen Maßnahmen erzielt werden: Was erreichen wir mit einem Szenario, das mit einem großen Budget vor allem auf den Ausbau von Infrastruktur setzt? Was erreichen wir, wenn vor allem der Bestand optimiert wird? Welche Wirkungen werden mit kostengünstigen Maßnahmen und einem Schwerpunkt auf Regulierung erzielt? Im Ergebnis entstand ein Zielszenario, das sich aus den drei verschiedenen Szenarien speist und jeweils Maßnahmen mit einer guten Wirkungseffizienz für die entwickelten Ziele und Strategien einbezieht. Eine Dokumentation der Szenarien steht im Internet zur Verfügung (www.emsdetten.de/mobilitat).

3. Inhaltlicher Einstieg in kurzen Gesprächseinheiten/Murmelngruppen:

Die Teilnehmenden haben im Anschluss die Möglichkeit, in Kleingruppen folgende Fragestellung zu besprechen: **Einfache Küche oder Haute Cuisine: Welche Ansprüche stellen Sie an die „Gerichte im Maßnahmenbuffet“?**

Der Austausch trägt dazu bei, dass die Teilnehmenden die verschiedenen Ansprüche an das Maßnahmenkonzept gegenseitig kennenlernen.

Im Nachgang können die Teilnehmenden Eindrücke aus den Murmelgruppen äußern und Hinweise geben.

- Die Projekte sollen nicht auf die lange Bank geschoben werden. Es muss bald und radikal etwas passieren: Wir haben erfahren, dass 55% des Binnenverkehrs mit dem Rad- und Fußverkehr abgewickelt wird. Die Verkehrsfläche, die Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehen, hat aber einen viel geringeren Anteil an den Flächen im Straßenraum. Hier muss sich etwas ändern. Zum Beispiel: flächendeckend 30er-Zone mit Fahrradstraßen realisieren und den Durchgangsverkehr nur auf wenigen Hauptstraßen bündeln.
- Seit 2007 sind verschiedene Konzepte erarbeitet, aber wenig umgesetzt worden. Es muss etwas passieren, aber wir wollen dennoch langfristig eine hochwertige Bioküche!!

- Wir schließen uns der hochwertigen Bioküche an. Es muss auch das große Ganze in den Blick genommen werden: Warum werden so viele Wege über die Stadtgrenzen hinaus in den gut mit der Schiene angebundene Städte noch mit dem Auto gemacht? Was können wir als Stadt dafür tun, dass sich das ändert?
- Im Freizeitverkehr haben Rad- und Fußverkehr eine höhere Bedeutung als im Berufsverkehr. Entscheidung im Berufsverkehr ist der Faktor Zeit! Hier kommt es darauf an, in Zusammenarbeit mit den anderen Kommunen die Frage der Reisegeschwindigkeit in den Blick zu nehmen. Im Ruhrgebiet gibt es beispielsweise Fahrradhighways, das ist ein richtiger Ansatz.

Herr Rösch zitiert hierzu Ergebnisse aus der Mobilitätsbefragung: Welche Aspekte sind Ihnen wichtig für die Verkehrsmittelwahl?

1. Erreichbarkeit
2. Fahrdauer
3. Flexibilität

Der Faktor Kosten landet bei der Verkehrsmittelwahl auf Platz fünf von elf Antwortmöglichkeiten.

4. Fachlicher Input zum Maßnahmenbuffet

Herr Hillen und Frau Baier geben einen Überblick über das Maßnahmenbuffet. Neben übergeordneten Maßnahmen sind die Maßnahmen den vier entwickelten Strategien aus dem Mobilitätsszenario Emsdetten 2035 zugeordnet.

Maßnahmenübersicht nach Strategien				
Übergeordnete Maßnahmen	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten & Preise	Steuern über Verkehrsregelungen
1. Mobilitätsmanagement stärken 2. Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit	3. Barriere- und hindernisfreie Gestaltung öffentlicher Räume 4. Qualifizierung des Radverkehrs 5. Qualifizierung des Fußverkehrs 6. Integrierte Knotenpunktgestaltung 7. Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen 8. Angebotsausweitung im ÖPNV 9. Ausbau und Förderung alternativer Antriebe 10. Stadtverträgliche City-Logistik	11. Ausbau von Sharing-Angeboten 12. Einrichtung von Mobilstationen 13. Erweiterung des Stadtbusverkehrs als flexible Bedienform 14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum 15. Digitales Parkleitsystem 16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-)App	17. Weiterentwicklung der Tarifstruktur 18. Ausweitung städtischer Förderprogramme	19. Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen 20. Verkehrslenkung 21. Ordnung des Parkens 22. Aufwertung von Straßen und Wohnquartieren

„Überblick über das Maßnahmenbuffet“

Übersicht über das Maßnahmenbuffet

Anhand ausgewählter Beispiele erläutert Herr Hillen, dass es unterschiedliche Arten von Maßnahmen gibt. Er unterscheidet in fünf Maßnahmenkategorien

- Fortführen & Intensivieren (Beispiel: Schulisches Mobilitätsmanagement stärken)
- Standards aufzeigen, Netze definieren & individuelle Lösungen finden (Beispiel: Qualifizierung des Radverkehrs)
- Infrastruktur ausbauen und optimieren (Beispiel: Querungsmöglichkeiten)
- Analoge und digitale Angebote schaffen & diese vernetzen (Beispiel: Einrichtung von Mobilstationen)
- Neues wagen! (Beispiel: Verkehrsversuche)

Die Maßnahmen werden in Form von Steckbriefen aufbereitet, deren Struktur Herr Hillen ebenfalls erläutert. Die Beispiele sind in der Präsentation zur Veranstaltung dargestellt.

5. Gesprächsphase in Gruppen

Einleitung

Nach einer kurzen Pause haben die Beteiligten die Gelegenheit, in zwei Gruppen in getrennten Räumen über das Maßnahmenkonzept zu sprechen.

- Gruppe 1 (Carola Baier):
 - übergeordnete Maßnahmen
 - Ausbauen & Optimieren
- Gruppe 2 (Kevin Hillen):
 - Digitalisieren & Vernetzen
 - Steuern über Kosten & Preise
 - Steuern über Verkehrsregelung

Den Austausch leiten folgende Fragen:

- Bitte prüfen Sie im Austausch die Maßnahmenübersicht auf Vollständigkeit und Verständlichkeit. Was fehlt Ihnen?
- Vertiefen Sie die wichtigsten Maßnahmen? Was gehört dazu? Was sind wichtige Voraussetzungen? Was sind Prüfaufträge? Wo sehen Sie die größten Herausforderungen?
- Verorten ausgewählter Maßnahmen: Wo sollen ausgewählte Maßnahmen beispielhaft bzw. prioritär umgesetzt werden?

Zum Abschluss bewerten die Teilnehmenden, welche Maßnahmen für Sie vordringlich sind und vorrangig umgesetzt werden sollten. Im Plenum hat dann jede Gruppe Gelegenheit diese Bewertung auch für den Maßnahmenkatalog der anderen Gruppe durchzuführen.

Für die Gruppengespräche steht eine Stunde zur Verfügung.

Gruppe 1: Übergeordnete Maßnahmen/Ausbauen & Optimieren

Gesprächsleitung: Mone Böcker

Fachplanung: Carola Baier

Verwaltung: Thorsten Rösch

- Übergeordnete Maßnahmen

In der Gruppe wird über Möglichkeiten für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr gesprochen. Hier geht es vor allem um das Verhalten zwischen Radverkehr und Fußverkehr – hier wird zum Beispiel die konsequente Einhaltung des Schrittempo in der Fußverkehrszone gefordert – und um das Verhalten vom Kfz-Verkehr gegenüber dem Radverkehr – hier wird vor allem das Einhalten eines ausreichenden Abstands zum Fahrrad eingefordert. Diskutiert wird, ob mit erzieherischen Maßnahmen mehr Disziplin und Rücksichtnahme erreicht werden kann. Ob eine konsequentere Verfolgung und härtere Ahndung von Verstößen etwas bewirken kann, wird in der Gruppe unterschiedlich gesehen.

- Maßnahmen zur Strategie Ausbauen & Optimieren

Die Gruppe beschäftigt sich im Schwerpunkt mit den Maßnahmen für die Qualifizierung des Fahrradverkehrs.

Angeregt wird, Wirtschaftswege für den Radverkehr zu qualifizieren und gemäßigte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und einen ausreichenden Abstand zum Radverkehr durchzusetzen.

Im innerstädtischen Bereich wird vorgeschlagen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen auszuweiten. Fahrradzonen könnten innerhalb des „Grünen Rings“ flächig ausgedehnt werden. Eine schnelle Umsetzung wird gewünscht.

Auch die Qualifizierung des Fußverkehrs wird diskutiert. Hier geht es um den Vorschlag der Sitz- und Spielrouten, die als sehr sinnvoll erachtet werden. Angeregt wird, Sitz- und Spielrouten nicht nur getrennt zu betrachten. Diese können auch zusammen gedacht werden. Vor allem der „Grüne Ring“ könnte hier eine Vorreiterrolle spielen. In dessen Mitte könnte eine erlebnisreiche Sitz- und Spielroute entstehen.

Aus der Perspektive des Fuß- und Radverkehrs werden für die Qualifizierung vorhandener Querungsstellen Vorschläge eingebracht.

Die Maßnahmen für den ÖPNV wurden in der Gruppe nicht diskutiert.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse im Plenum weist eine Teilnehmerin darauf hin, dass die Perspektive der hochaltrigen Menschen im Teilnehmerkreis fehlte, die auf den ÖPNV angewiesen seien. Es wäre wichtig, auch eine Befragung im Altenheim und im Seniorenheim durchzuführen.

Gruppe 2: Digitalisieren & Vernetzen/Steuern über Kosten & Preise/Steuern über Verkehrsregelung

Gesprächsleitung und Fachplanung: Kevin Hillen

Verwaltung: Philipp Bunse

Die Gruppe befasst sich mit allen drei Strategien und darüber hinaus mit weiteren Themen.

- Maßnahmen zur Strategie Digitalisieren & Vernetzen

Sharing: Das Lastenrad-Sharing wird für Emsdetten im Vergleich zum Carsharing als bessere Lösung erachtet. Allerdings werden Möglichkeiten für Carsharing gesehen, so z.B. für Haushalte, die im Moment einen Zweitwagen fahren. Viele Fragen der zukünftigen Mobilität werden aber auch durch die Digitalisierung beeinflusst: ein Beispiel hierfür ist das Thema Ruhender Verkehr. Durch entsprechende Sensorik kann öffentlicher Parkraum effizienter genutzt und Parksuchverkehre vermieden werden.

Die Einrichtung von Mobilstationen kommt in der Gruppe sehr gut an. Als eine Option wird die Aufwertung von Busstationen als kleinere Mobilstationen diskutiert.

Ebenfalls diskutiert wird die Einrichtung einer Mobilitäts-App. Hier wird empfohlen, eine generelle App für die Stadt nach dem Beispiel der aktuell im Aufbau befindlichen Family-App zu prüfen.

- Maßnahmen zur Strategie Steuern über Verkehrsregelung

Diese Strategie wird als sehr wichtig erachtet. Einschränkend wird bemerkt, dass vor der Einführung von Tempo 30 erst einmal Tempo 50 durchgesetzt werden müsste. Hier wird ein Defizit ausgemacht. Weitere Themen sind eine bessere Ordnung des Parkens, auch um Quartiere zu schützen und die dort bestehenden Qualitäten wieder hervorzuheben. Hier eignen sich aus Sicht der Teilnehmenden auch kurzfristige Maßnahmen und/oder Verkehrsversuche. Diese werden als ein guter Ansatz für Möglichkeiten bewertet, den öffentlichen Raum einmal anders nutzen zu können.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse im Plenum weist ein Teilnehmer darauf hin, dass es ein kostenloses Lastenrad-Angebot in Emsdetten gebe. Angeregt wird, dass die Stadt sich hier einbringen könnte, um die Zahl der verfügbaren Räder aufzustocken. Herr Bunse bemerkt, dass die Standorte der Lastenräder gut durchdacht werden sollten.

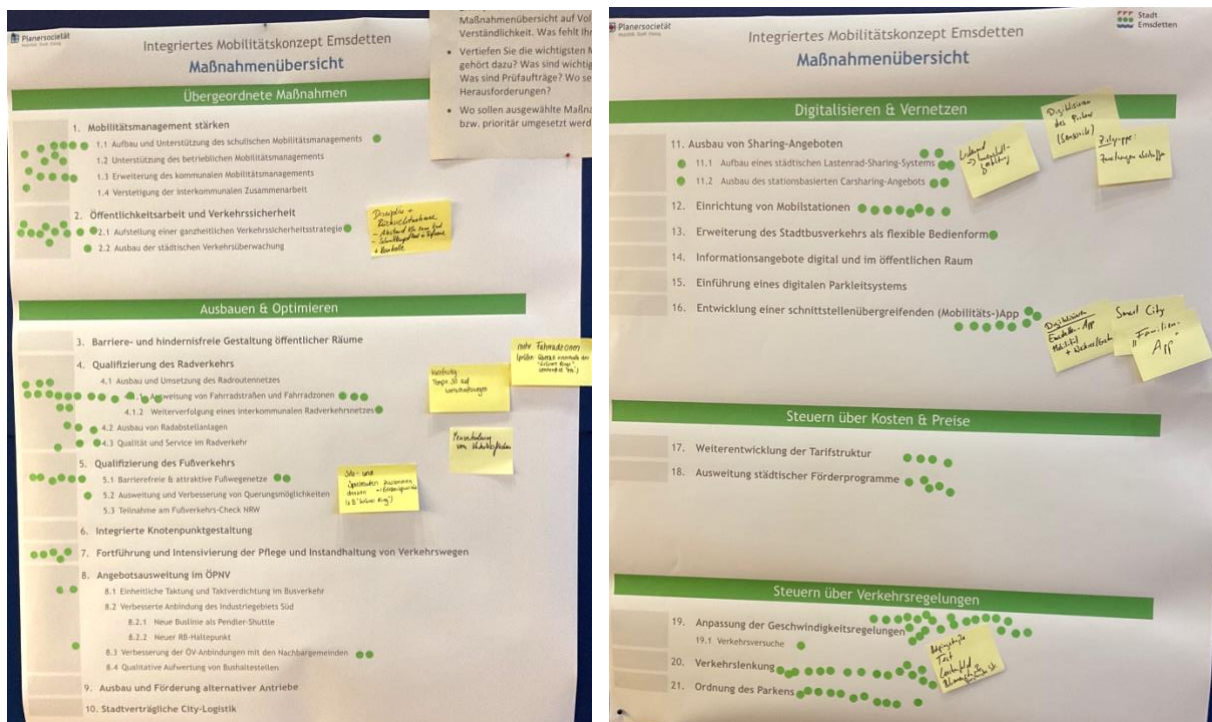
6. Auswertung und Abschluss mit Ausblick

Vor Beginn der Gesprächsphase in Gruppen geht Herr Bürgermeister Kellner, der aufgrund eines Folgetermins nicht bis zur Schlussrunde im Plenum bleiben konnte, auf die Ansprüche an das Mobilitätskonzept ein. Die Stadt müsse und werde kurzfristig handeln, aber auch mittel- und langfristig Strategien und Maßnahmen umsetzen. Interkommunale Abstimmungen bräuchten Zeit. Herr Kellner erläutert, er sei mit allen Nachbarkommunen im Gespräch zum Beispiel über Radschnellverbindungen, weil alle Kommunen die Notwendigkeit erkannt hätten, mehr für den Radverkehr zu tun. Aber diese Planung werden Zeit brauchen. Gleichzeitig würden die Strategien des integrierten Mobilitätskonzepts bereits heute berücksichtigt, zum Beispiel bei der Siedlungsentwicklungen. Herr Kellner sichert zu, das Mobilitätskonzept werde handlungsleitend sein und es werde auch ein Budget für die Maßnahmen geben.

Im Anschluss an die Gesprächsphase stellen die Gesprächsleitungen die Erkenntnisse und das Feedback zum Maßnahmenkonzept vor.

Frau Böcker fasst im Anschluss zusammen, dass in beiden Gruppen das Maßnahmenkonzept nicht in Frage gestellt wurde. Die Schwerpunktsetzungen werden offensichtlich unterstützt. Viel Diskussionsbedarf besteht hinsichtlich der Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen. Sie betont, das integrierte Mobilitätskonzept müsse auch neue Entwicklungen künftigen mit einbeziehen können. Überschriften, Ziele und Strategien seien so formuliert, dass dies möglich ist.

Die folgende Abbildung zeigt die Bewertung der Teilnehmenden, welche Maßnahmen vordringlich zu bearbeiten sind.



Maßnahmenübersicht mit Punktbewertung: Welche Maßnahmen sind für Sie vordringlich?

Folgendes Ranking ergibt sich aus der Bewertung der vordringlichsten Maßnahmen (hier die sechs Maßnahmen, die von den Teilnehmenden als vordringlich bewertet werden):

- Qualifizierung des Radverkehrs: 27 Punkte
- Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen: 23 Punkte
- Verkehrslenkung: 16 Punkte
- Mobilitätsmanagement stärken: 16 Punkte
- Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit: 13 Punkte
- Ordnung des Parkens: 11 Punkte

Die vollständige Übersicht findet sich im Anhang.

Herr Hillen stellt den weiteren Ablauf der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts vor. Noch vor Jahresende soll der Politik das integrierte Mobilitätskonzept zur Beschlussfassung vorliegen. Bis dahin arbeitet das Team der Planersocietät in Abstimmung mit der Verwaltung unter Berücksichtigung der Hinweise der Beteiligten die Maßnahmensteckbriefe aus.

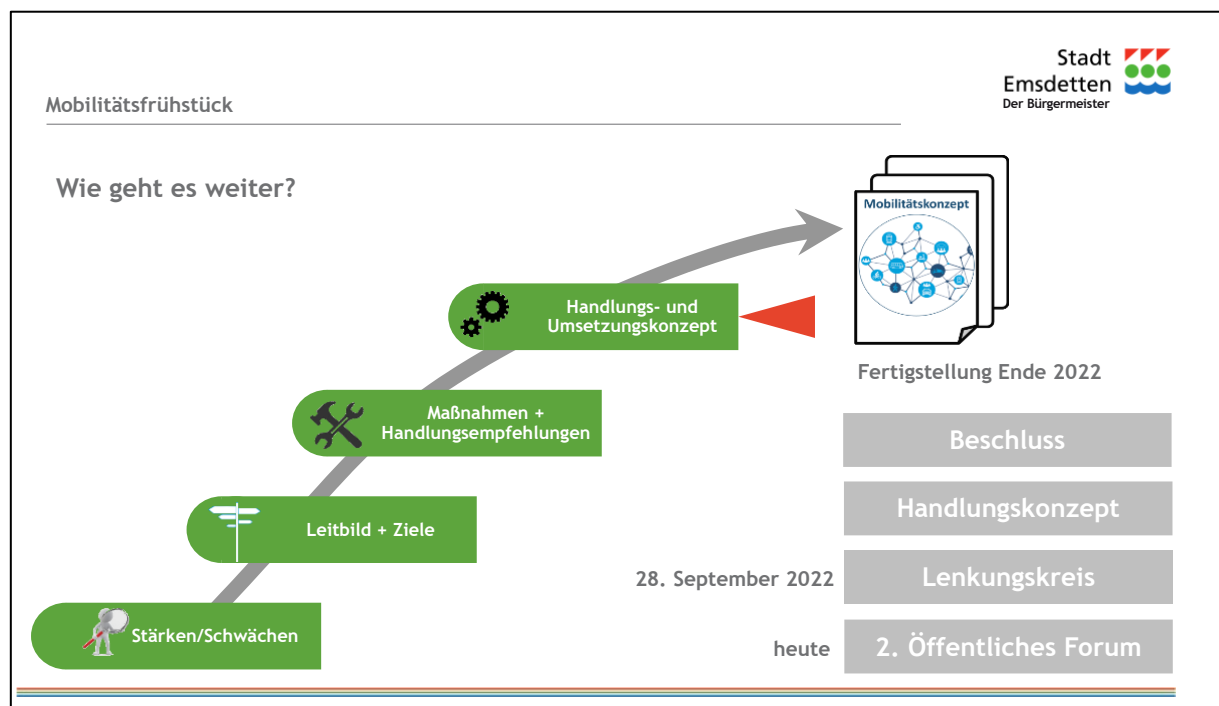


Abbildung: Überblick über das weitere Vorgehen

Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird nachgefragt, wie die Umsetzung in den nächsten Jahren begleitet wird. Herr Hillen und Herr Rösch erläutern, es gebe auch ein Konzept für die Evaluation, es werde also nachgeprüft, wie weitgehend das Konzept umgesetzt wird.

Eine Teilnehmerin regt an, in zwei bis drei Jahren noch einmal eine Runde einzuberufen, um gemeinsam zu schauen, wie weit die Umsetzung gediehen ist.

Frau Böcker bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die engagierte Diskussion und bei allen Mitwirkenden für ihre Beiträge. Sie weist darauf hin, dass der Mobilitätsmanager Herr Rösch auch nach der Veranstaltung bei Fragen und Hinweisen ansprechbar ist.

Herr Rösch bedankt sich herzlich bei den Beteiligten für ihr Engagement. Er betont, die Beteiligung sei zwar für das Mobilitätskonzept erst einmal beendet, gehe aber bei den einzelnen Maßnahmen jetzt erst richtig los. Und die Hinweise der Beteiligten würden jetzt schon in vielen Prozessen helfen, obwohl das Mobilitätskonzept noch nicht abgeschlossen sei. Als Beispiel nennt Herr Rösch die Planungen zum Sandufer. Der Hinweis aus der Beteiligung der Grundschulkinder, dass es an grünen Plätzen in der Stadt fehle, werde hier aufgegriffen und besonders berücksichtigt. Die Stadt sei zudem mit der Wirtschaft im Austausch. Hierbei werde gemeinsam nach Lösungen gesucht, wie die Mitarbeitenden auch unabhängig vom eigenen Auto ihre Dienststelle erreichen und Arbeitswege somit umweltfreundlicher gestaltet werden können. Für viele Maßnahmen beantrage die Stadt Fördermittel, dabei helfe das Mobilitätskonzept. Herr Rösch bittet um Verständnis, weil solche Förderanträge wiederum Zeit in Anspruch nehmen würden. Letztlich könne die Stadt so aber schließlich mehr umsetzen. Mit einem weiteren Dank an das Team der Planersocietät und die Moderation von TOLLERORT schließt Herr Rösch die Veranstaltung.

Impressum

Veranstalterin

Stadt Emsdetten
www.emsdetten.de

Kontakt:
Mobilitätsmanager Thorsten Rösch
thorsten.roesch@emsdetten.de

Fachplanung

Planersocietät
www.planersocietaet.de

Kontakt:
Kevin Hillen, Ilka Bürling, Carola Baier
emsdetten@planersocietaet.de

Moderation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
www.tollerort-hamburg.de

Kontakt:
Mone Böcker, Karina Meißner
mail@tollerort-hamburg.de

Bildnachweis

Foto Titelblatt sowie Abbildungen aus dem Arbeitsprozess zum Mobilitätskonzept:
Planersocietät

Anhang nächste Seite

Bewertungsergebnis: Welche Maßnahmen sind für Sie vordringlich?

Bewertungsergebnis: Welche Maßnahmen sind für Sie vordringlich?

Die Teilnehmenden konnten über alle Maßnahmen insgesamt 10 Punkte setzen, auch gehäufelt.

Übergeordnete Maßnahmen	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten & Preise	Steuern über Verkehrsregelungen
<p>1. Mobilitätsmanagement stärken: <u>16 Punkte</u></p> <p>2. Öffentlichkeitsarbeit & Verkehrssicherheit: <u>13 Punkte</u></p>	<p>3. Barriere- und hindernisfreie Gestaltung öffentlicher Räume</p> <p>4. Qualifizierung des Radverkehrs: <u>27 Punkte</u></p> <p>5. Qualifizierung des Fußverkehrs: <u>9 Punkte</u></p> <p>6. Integrierte Knotenpunktgestaltung</p> <p>7. Fortführung und Intensivierung der Pflege und Instandhaltung von Verkehrswegen: <u>5 Punkte</u></p> <p>8. Angebotsausweitung im ÖPNV: <u>5 Punkte</u></p> <p>9. Ausbau und Förderung alternativer Antriebe</p>	<p>11. Ausbau von Sharing-Angeboten: <u>8 Punkte</u></p> <p>12. Einrichtung von Mobilstationen: <u>8 Punkte</u></p> <p>13. Erweiterung des Stadtbusverkehrs als flexible Bedienform: <u>1 Punkt</u></p> <p>14. Informationsangebote digital und im öffentlichen Raum</p> <p>15. Digitales Parkleitsystem</p> <p>16. Entwicklung einer schnittstellenübergreifenden (Mobilitäts-) App: <u>8 Punkte</u></p>	<p>17. Weiterentwicklung der Tarifstruktur: <u>4 Punkte</u></p> <p>18. Ausweitung städtischer Förderprogramme: <u>5 Punkte</u></p>	<p>19. Anpassung der Geschwindigkeitsregelungen: <u>23 Punkte</u></p> <p>20. Verkehrslenkung: <u>16 Punkte</u></p> <p>21. Ordnung des Parkens: <u>11 Punkte</u></p> <p>22. Aufwertung von Straßen und Wohnquartieren</p>

Übergeordnete Maßnahmen	Ausbauen & Optimieren	Digitalisieren & Vernetzen	Steuern über Kosten & Preise	Steuern über Verkehrsregelungen
	10. Stadtverträgliche City-Logistik			