

Verkehrliche Erreichbarkeit der innerstädtischen Wirtschaft sichern!

Positionen der Vollversammlung der IHK Rhein-Neckar vom 13. Dezember 2017

1. Ausgangslage

Die Industrie- und Handelskammern (IHKs) haben gemäß § 1 Abs. 1 IHKG die Aufgabe, das Gesamtinteresse der ihnen zugehörigen Gewerbetreibenden ihres Bezirkes wahrzunehmen und für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft zu wirken. Fragen der Mobilität von Personen und Gütern, also Fragen des Verkehrs, berühren in besonderer Weise die Interessen der Wirtschaft.

Innenstädte sind wirtschaftlich bedeutsam

Traditionell konzentrieren sich in der europäischen Stadt vielfältige Funktionen in der Innenstadt. Zu ihnen zählen unter anderem Handel, Gastronomie, Wohnen, Freizeit, Tourismus, Dienstleistung und Verwaltung. Die verschiedenen Wirtschaftszweige leisten wichtige Beiträge zum Stadtbild sowie zur Funktionsfähigkeit einer Stadt und bieten Arbeitsplätze und Einnahmen aus der Gewerbesteuer. Allerdings haben die Innenstädte vor allem in kleinen und mittleren Städten in den letzten Jahren mit einem Bedeutungsverlust zu kämpfen. Der zunehmende Onlinehandel gefährdet zudem tendenziell die Bedeutung des stationären Einzelhandels. Die Innenstädte zu erhalten und im verschärften Standortwettbewerb zu stärken, stellt Kommunen, Handelsbetriebe und Dienstleister vor neue Herausforderungen. Aufgrund der großen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedeutung der Innenstadt muss es Ziel sein, diese als attraktives Zentrum und Wirtschaftsstandort zu entwickeln und zu stärken.

Innerstädtische Wirtschaft ist auf eine gute verkehrliche Erreichbarkeit angewiesen

Eine gute Erreichbarkeit der Stadt/Innenstadt stellt einen wichtigen Standortfaktor dar. Durch das wachsende Verkehrsaufkommen – mit entsprechenden Folgen hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen – stehen die Städte vor steigenden Herausforderungen. Einerseits sind die Erreichbarkeit und die Mobilität in Innenstädten ausschlaggebend für die Attraktivität und damit auch für die Wirtschaftskraft der Stadt, andererseits sollen alle Verkehre (Personen- und Warenverkehre) so effizient und umweltverträglich wie möglich abgewickelt werden und die Aufenthaltsqualität nur wenig beeinträchtigen. Im Wettbewerb der Standorte ist die innerstädtische Wirtschaft auf eine möglichst problemlose äußere Erreichbarkeit angewiesen. Darüber hinaus ist die Ordnung des innerstädtischen Verkehrs (innere Erreichbarkeit) bedeutsam, um die Aufenthaltsqualität und somit die Standortattraktivität zu steigern.

2. Zukunft der innerstädtischen Erreichbarkeit

Stadtentwicklungs- und Verkehrsprojekte prägen Städte auf viele Jahre bzw. Jahrzehnte. Daher genügt es nicht, bei Planungen nur den Status quo zu berücksichtigen. Auch die zukünftigen Entwicklungen müssen antizipiert werden, um frühzeitig die richtigen Weichen zu stellen. Hierbei sind insbesondere die wirtschaftlichen, technologischen und gesellschaftlichen Trends von Bedeutung.

Daher hat die IHK Rhein-Neckar die **IHK-Studie „Verkehrliche Erreichbarkeit der innerstädtischen Wirtschaft“¹** erstellen lassen. Ziel der Studie ist es, die besonderen Anforderungen der innerstäd-

¹ Die IHK-Studie untersucht die zukünftigen Herausforderungen für Innenstädte – ganz allgemein und konkret in den Städten Mannheim, Heidelberg und Mosbach. Die Studie ist praxisnah angelegt und baut auf verschiedenen empirischen Ergebnissen auf (schriftliche

tischen Wirtschaft herauszuarbeiten, um die Erreichbarkeit in der Region Rhein-Neckar zu sichern und zu optimieren. Im Ergebnis stehen Stadtentwicklung und Verkehrsplanung vor enormen Umbrüchen. Insbesondere der gesellschaftliche Wandel (Individualisierung), die digitale Revolution (Vernetzung) und die Raumentwicklung (Reurbanisierung) bestimmen zunehmend die zukünftigen Entwicklungen².

Von besonderer Relevanz für die innerstädtische Erreichbarkeit sind:

- **zunehmende Digitalisierung und technische Innovationen,**
- **stärkere Vernetzung von Verkehr und Infrastruktur,**
- **umweltfreundliche/emissionsfreie Mobilität,**
- **neue Formen urbaner Logistik und**
- **steigende Bedeutung des erlebbaren Ortes.**

3. Konfliktpotenziale im Umgestaltungsprozess

Sollten diese Entwicklungen eintreten, könnten sie langfristig zu einem besseren Miteinander aller innerstädtischen Akteure beitragen und die Standortqualität von Innenstädten steigern. Aus Sicht der Wirtschaft ist es jedoch zwingend notwendig, sich vorab mit möglichen Konfliktpotenzialen auseinander zu setzen, die während des Umgestaltungsprozesses auftreten können. Die aus Wirtschaftssicht besonders relevanten Konfliktpotenziale sind:

Zukünftige Entwicklungen sind ungewiss (z. B. unklar, wie die Mobilität der Zukunft im Detail aussehen wird), so dass Planungen verschiedene Entwicklungspfade verfolgen sollten.

Anzahl der Innenstadtbesucher, die auch zukünftig mit dem Pkw anreisen werden, wird unterschätzt, wodurch die Zielgruppe der Pkw-Fahrer nicht ausreichend berücksichtigt wird (z. B. durch Rückbau von innerstädtischen Parkflächen).

Zufahrtsmöglichkeiten für bestimmte Verkehrsträger werden eingeschränkt (z. B. Durchfahrtsverbote für Pkw/Lkw), bevor Alternativen etabliert wurden.

Umgestaltungsprozesse werden übereilt vorangetrieben (z. B. durch Fahrverbote in Innenstädten ohne Übergangsfristen), wodurch maßvolle Übergänge verhindert werden.

Schaffung nicht mehr umkehrbarer baulicher Fakten (z. B. durch vorschnellen Rückbau von Verkehrsinfrastruktur), wodurch zukünftig keine Flexibilität mehr möglich ist.

Rahmenbedingungen einzelner Verkehrsträger werden bewusst verschlechtert, um andere Verkehrsträger zu fördern (z. B. durch Wegfall von Pkw-Fahrs Spuren zugunsten von Fahrradwegen).

Überlastete Verkehrswege werden vorrangig durch intelligentere Verkehrsmanagementsysteme optimiert, wodurch der (teilweise dennoch dringend notwendige) Aus- und Neubau häufig nicht weiter verfolgt wird (daher z. B. stetige Engpässe auf Hauptverkehrsachsen).

Mangelnde Akzeptanz und unterschätzte Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs, wodurch die Belange der Wirtschaft bei kommunalen Planungen nicht angemessen berücksichtigt werden (z. B. durch fehlende Beteiligung bei Verkehrsprojekten).

Bestehende Strukturen entsprechen nicht den Anforderungen zukünftiger Mobilitätsansprüche, wodurch Anpassungen der kommunalen Infrastrukturen erforderlich sind (z. B. durch Bau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge oder Einrichtung/Anpassung multimodaler Knotenpunkte).

Unternehmensbefragung, telefonische Haushaltsbefragung, Unternehmerworkshops). Darüber hinaus flossen auch Auswertungen von gesellschaftlichen, räumlichen und digitalen Trends in die Ergebnisfindung mit ein.

² Vgl. IHK-Studie „Verkehrliche Erreichbarkeit der innerstädtischen Wirtschaft“

Aus Sicht der Wirtschaft ist es zwingend notwendig, diese identifizierten Konfliktpotenziale frühzeitig im Blick zu behalten und rechtzeitig gegenzusteuern. Das heißt, während des Umgestaltungsprozesses sind die Weichen richtig zu stellen und es ist mit Augenmaß und zeitlicher Flexibilität vorzugehen. Zukünftige Entwicklungspfade müssen ermöglicht werden, ohne denkbare Alternativen auszuklammern bzw. den Status quo zu verschlechtern. Es muss ein möglichst reibungsloser Übergang gewährleistet werden. Das heißt, bestehende Konzepte sollten erst dann zugunsten zukunftsfähiger Konzepte abgelöst werden, wenn diese technologisch ausgereift sind bzw. wenn Alternativen etabliert sind. Ein sinnvoller Weg ist es, zunächst Pilotprojekte als „Testfelder“ zu entwickeln und innerhalb eines festgelegten Zeitfensters auf ihre Praxistauglichkeit zu testen.

4. Handlungsempfehlungen zur verkehrlichen Erreichbarkeit der innerstädtischen Wirtschaft

Die folgenden Handlungsempfehlungen bauen auf den Ergebnissen der IHK-Studie auf. Diese greifen die identifizierten Herausforderungen in Innenstädten auf und berücksichtigen die in Zukunft zu erwartenden Trends in der Stadt- und Verkehrsplanung. Auch die Konfliktpotenziale werden aufgegriffen, um den Umgestaltungsprozess möglichst reibungslos zu gestalten.

Hauptanliegen der Handlungsempfehlungen ist die Sensibilisierung von Politik und Verwaltung für die Bedürfnisse und Anforderungen der innerstädtischen Wirtschaft. Bei Überlegungen zu innerstädtischen Verkehrs- und Stadtentwicklungsprojekten müssen alle Interessen angemessen berücksichtigt werden. Dazu gehören auch die Interessen der innerstädtischen Wirtschaft. Die Stadtgesellschaft sollte die Interessen der Wirtschaft schon deshalb nicht unberücksichtigt lassen, weil für Stadtbild und Multifunktionalität eine wirtschaftliche Basis benötigt wird. Nur so ist der Lebens- und Wirtschaftsraum Innenstadt zukunftsfähig.

Die nachfolgenden, durch die IHK abgeleiteten, Handlungsempfehlungen sind aufgeteilt in

- a) allgemeine Handlungsempfehlungen und
- b) konkrete Handlungsempfehlungen für die Städte Mannheim, Heidelberg und Mosbach.

a) Allgemeine Handlungsempfehlungen

Aus Sicht der Wirtschaft sind die nachfolgenden Empfehlungen relevant, um die verkehrliche Erreichbarkeit der innerstädtischen Unternehmen aktuell und zukünftig sicherzustellen bzw. zu optimieren. Hierzu müssen während des Umgestaltungsprozesses die Weichen richtig gestellt werden und es muss mit Augenmaß und zeitlicher Flexibilität vorgegangen werden. Zukünftige Entwicklungspfade müssen ermöglicht werden, ohne denkbare Alternativen auszuklammern bzw. den Status quo zu verschlechtern.

Die folgenden allgemeinen Handlungsempfehlungen sind jedoch nicht ohne Weiteres eins zu eins auf jede Kommune übertragbar. Hier gilt es, die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort zu prüfen und die spezifischen Herausforderungen abzuleiten.

Äußere Erreichbarkeit von Innenstädten sicherstellen

Um die verkehrliche Erreichbarkeit der Innenstadt sicherzustellen, muss eine gute Pkw- und ÖPNV-Anbindung der Innenstädte gewährleistet sein, insbesondere aus dem Umland. Hierzu müssen bestehende verkehrliche Engpässe beseitigt werden. Dabei darf nicht darauf vertraut werden, dass allein durch intelligente Verkehrsmanagementsysteme die Verkehre effizient genug

gestalten werden können. Überlastete Verkehrswege können auf diese Art und Weise nicht ausreichend entlastet werden. Hierzu bedarf es zeitnah notwendiger Aus- und Neubaumaßnahmen. Darüber hinaus dürfen die Zufahrtsmöglichkeiten für bestimmte Verkehrsträger nicht eingeschränkt werden, bevor Alternativen geschaffen und etabliert wurden.

Pkw-Erreichbarkeit von innerstädtischen Parkhäusern/Parkflächen sicherstellen

Innenstädte nehmen vielfältige Funktionen wahr (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeitaktivitäten), aus denen sich eine große Nachfrage (u. a. Einwohner, Pendler, Kunden und Besucher) ergibt. Daher müssen Städte heute und zukünftig verkehrlich gut erreichbar sein. Aufgrund der oftmals großen Einzugsgebiete der Innenstädte werden auch zukünftig viele Menschen mit dem Pkw anreisen. Diese Verkehrsströme müssen auf direktem Weg zu den innerstädtischen Stellplatzangeboten geleitet werden. Dabei muss in erster Linie die Pkw-Erreichbarkeit von Parkhäusern/Parkflächen an zentralen innerstädtischen Achsen sichergestellt werden.

Verkehrsfluss optimieren und Verkehre stärker vernetzen

Da in Innenstädten diverse Nutzungen miteinander konkurrieren, ist auch der Platz für Verkehrsflächen begrenzt. Daher sollten vorhandene und zukünftige technologische Entwicklungen genutzt werden, um die bestehenden Verkehrswege besser auszulasten und den Verkehrsfluss zu optimieren. Neben technologischen Entwicklungen (verbesserte Ampelschaltungen, Verkehrslenkungssysteme, digitale Echtzeitinformationen etc.) sollten Verkehrsträger und Infrastrukturen intelligent miteinander vernetzt werden. Hierbei gilt es, jeden Verkehrsträger für seine Zwecke bestmöglich zu nutzen und multimodale Knotenpunkte zu fördern.

Umweltfreundliche Mobilität ausbauen, ohne die Pkw-Erreichbarkeit massiv einzuschränken

Die Umweltbelastungen in Innenstädten zu senken ist eine große Herausforderung der Zukunft. Eine Grundvoraussetzung hierfür ist die Stadt/Innenstadt der kurzen Wege. Eine Nutzungsmischung trägt zu kurzen Wegen bei, die in der Regel zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Diese Nutzungsvielfalt gilt es weiter zu stärken. Darüber hinaus sind neue, umweltfreundlichere Mobilitätsformen wichtig. Hierzu ist mit Maßnahmenbündeln auf verschiedenen Ebenen anzusetzen. Neben einer konsequenten Förderung nachhaltiger Antriebstechnologien (u. a. Elektromobilität) sind auch die kommunalen Infrastrukturen an diese Antriebsformen anzupassen (z. B. LaDestationen im öffentlichen Raum). Darüber hinaus sind Sharing-Modelle voranzutreiben. Hierzu zählen u. a. Bike-Sharing, Car-Sharing und Roller-Sharing. Neben den MIV-orientierten Maßnahmen sind auch der attraktive, umweltfreundliche Ausbau des ÖPNV-Systems sowie der Ausbau von Rad- und Fußwegen (z. B. durchgehende, attraktive Netze) als zentrale Aspekte zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität voranzutreiben. Dieser Ausbau darf jedoch nicht massiv auf Kosten des Pkw erfolgen, da die innerstädtische Wirtschaft auf eine gute verkehrliche Erreichbarkeit für den Pkw angewiesen ist.

Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs anerkennen und bei Planungen einbeziehen

Innenstädte sind bedeutende Wirtschaftsstandorte, die noch mehr als andere städtische Standorte auf eine hohe Anzahl an Warentransporten angewiesen sind. Viele Unternehmen benötigen eine rechtzeitige Belieferung. Bereits heute beträgt der Anteil des Wirtschaftsverkehrs im Stadtverkehr weit über ein Drittel, Tendenz steigend. Immer mehr Waren- und Güterströme müssen zu Unternehmen und Endverbrauchern (aufgrund des Online-Handels) transportiert werden. Um angemessen auf den steigenden Handlungsdruck reagieren zu können, sollten Kommunen prüfen,

ob sie ihre Beteiligungs- und Planungsprozesse entsprechend darauf einstellen können. Denkbar wäre es, ein jährliches „Dialogforum“ zu etablieren, in dem alle Betroffenen (Kurier- und Expressdienste (KEP), IHK, Verbände etc.) frühzeitig über relevante städtische Planungen informiert und ebenjene diskutiert werden. Darüber hinaus sollte auch die Einführung eines „Wirtschaftsverkehrsbeauftragten“³ geprüft werden.

Lieferverkehre neu denken

Die Lieferverkehre nehmen einen immer größeren Anteil am Stadtverkehr ein. Insbesondere die haushaltsbezogenen Lieferverkehre (Paketlieferungen) steigen deutlich an. Daher sind gerade bei der innerstädtischen Logistik neue, innovative Konzepte unerlässlich. Es sollten neue Ideen und Innovationen in neue Citylogistik-Konzepte einfließen. Neben dem verstärkten Einsatz und der Förderung von Elektrofahrzeugen ist die Errichtung von Mikro-Hubs⁴ an innenstadtnahen, zentralen Bereichen zu prüfen. Hierfür können sich auch innerstädtische Leerstände bzw. tagsüber teilweise ungenutzte Stellflächen als Zwischennutzung anbieten. Von diesen Mikro-Hubs aus kann die Innenstadt beispielsweise mit Lastenrädern beliefert werden. Auf kommunaler Seite ist beispielsweise eine Flexibilisierung der Anlieferzeiten zu prüfen, um verkehrliche Belastungen zu entzerren.

Rahmenbedingungen des ruhenden Verkehrs optimieren

Gerade in lebendigen Innenstädten mit ihren verschiedenen Nutzungen gibt es eine große Nachfrage nach Pkw-Stellplätzen. Der Parkraum ist allerdings oftmals nicht auf die aktuellen und zukünftigen Anforderungen eingestellt. So sind die Parkplätze an die inzwischen deutlich größeren Pkw-Dimensionen anzupassen und mit Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge auszustatten. Neben der Verbesserung von Quantität und Qualität des Parkraums gilt es, Parksuchverkehre in der Innenstadt möglichst zu vermeiden. Die Verkehre sollten frühzeitig über die Haupterschließungsachsen zu den Parkhäusern geführt werden. Hierfür sind die Chancen der Digitalisierung zu nutzen (z. B. App-basierte Verkehrslenkung, moderne Parkleitsysteme). Um die Fahrradmobilität in den Innenstädten zu fördern, sollten zudem auch sichere und wetterfeste Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und E-Bikes geschaffen sowie kommuniziert werden.

Verkehrskonzepte an Entwicklungen anpassen und ganzheitlich denken

Verkehrssysteme werden immer komplexer (u. a. neue Technologien, neue Mobilitätsformen, stärkerer Wettbewerb um den ohnehin begrenzten innerstädtischen Raum), was Auswirkungen auf kommunale Planungsprozesse hat. In Folge müssen kommunale Strategien und Konzepte aktuelle und zukünftige Verkehrsentwicklungen berücksichtigen, beispielsweise die stark wachsende Anzahl von privaten Paket-Lieferungen. Hierbei sollte ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt (z. B. umfassendes Gesamtverkehrskonzept inklusive Wirtschaftsverkehr) und alle relevanten Akteure frühzeitig in den Abstimmungsprozess miteinbezogen werden, insbesondere die Wirtschaft.

Baumaßnahmen gut koordinieren und zügig umsetzen

Auch während größerer Bauvorhaben muss eine gute verkehrliche Erreichbarkeit von Innenstädten sichergestellt werden. Hier gilt es, frühzeitig zu informieren, Transparenz herzustellen und eine Abstimmung zwischen Bauträgern und Anrainern sowie zwischen den Kommunen zu gewähr-

³ Pendant zu den vorhandenen städtischen Funktionen wie „Radverkehrsbeauftragter“, „Fußverkehrsbeauftragter“ und „Ampelkümmerer“; Wirtschaftsverkehrsbeauftragte gibt es u. a. bereits in den Städten Köln und Stuttgart.

⁴ Vgl. Hamburger Modell von UPS <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4442626/2015-01-28-bwvi-lieferkonzept/>

leisten. Um die Belastung und die volkswirtschaftlichen Kosten, die durch staubedingte Zeitverluste entstehen, zu reduzieren, sind Baumaßnahmen zügig zu realisieren.

Innovationskraft von Unternehmen nutzen, Pilotprojekte entwickeln und umsetzen

Immer mehr Unternehmen testen in innovativen Pilotprojekten oder Urban Labs die Wirkung neuer Konzepte, um die Potenziale neuer Geschäftsfelder zu erschließen⁵. Diese unternehmerische Innovationskraft sollten Kommunen nutzen und Pilotprojekte als „Testfelder“ entwickeln. Neben gemeinsamen Pilotprojekten mit Unternehmen sollten auch eigene kommunale Pilotprojekte vorangetrieben werden. So können Maßnahmen innerhalb eines vorab festgelegten Zeitfensters auf ihre Praxistauglichkeit getestet werden, bevor nicht mehr umkehrbare Fakten geschaffen werden.

b) Konkrete Handlungsempfehlungen

Die IHK Rhein-Neckar hat konkrete Handlungsempfehlungen für die Städte **Mannheim, Heidelberg und Mosbach** entwickelt. Diese bauen auf den in der IHK-Studie identifizierten speziell lokalen Herausforderungen auf und berücksichtigen die zuvor identifizierten Konfliktpotenziale, um den Umgestaltungsprozess möglichst reibungslos zu gestalten.

Um die Erreichbarkeit der innerstädtischen Wirtschaft sowie den innerstädtischen Verkehr nachhaltig zu optimieren, müssen während des Umgestaltungsprozesses die Weichen richtig gestellt werden und es muss mit Augenmaß und zeitlicher Flexibilität vorgegangen werden. Zukünftige Entwicklungspfade müssen ermöglicht werden, ohne denkbare Alternativen auszuklammern bzw. den Status quo zu verschlechtern. Darüber hinaus sind die folgenden Handlungsempfehlungen nur dann zielführend, wenn sie als Gesamtpaket und nicht einzeln betrachtet werden.

MANNHEIM

Mannheim ist das bedeutendste Handels- und Wirtschaftszentrum in der Metropolregion Rhein-Neckar. Besonders geprägt wird es durch sein überregionales Einzugsgebiet. Allein die über 110.000 Berufseinpender sowie die zahlreichen Tagungs- und Kongressgäste sind auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Die Stadt Mannheim hat in den vergangenen Jahren viel Geld und viele Ideen in ihre Verkehrssysteme investiert. Davon haben insbesondere der Fahrradverkehr (z. B. Fahrradstraßen und neue Radwege) und der ÖPNV (z. B. Stadtbahn-Nord und Elektrobusse) profitiert. Dennoch besteht aus Sicht der Wirtschaft weiterer Optimierungsbedarf für eine auch zukünftig noch attraktive Innenstadt, auch unter Einbeziehung von Pkw- und Lkw-Verkehren.

Äußere Erreichbarkeit der Mannheimer Innenstadt sicherstellen, insbesondere für Pkw-Verkehre

- Eine gute Pkw- und ÖPNV-Anbindung der Mannheimer Innenstadt sicherstellen, insbesondere rheinübergreifend sowie aus dem Umland insgesamt.
- Bau einer dritten Rheinquerung ernsthaft auf den Prüfstand stellen.
- Regionale Zusammenarbeit bei Verkehrsthemen intensivieren, um Baumaßnahmen besser zu koordinieren und zügig umzusetzen.
- Weitere Radwege prüfen (z. B. Radschnellweg, Wohngebiete an Innenstadt anbinden).
- Ausbau des ÖPNV und der Radwege darf nicht auf Kosten des Pkw erfolgen.

⁵ Ein Beispiel: Neue Mobilität in Berlin http://test.neue-mobilitaet.berlin/pages/team_und_kooperationspartner/

Verkehre über Hauptachsen lenken, Quadrate vom Durchgangsverkehr frei halten

- Verkehre auf vorab definierten und entsprechend ausgebauten Hauptachsen zu zentralen Standorten in der Innenstadt (Parkhäusern, Parkflächen etc.) lenken.
- Parksuchverkehre in den Quadraten vermeiden, um Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
- Die Möglichkeiten der Digitalisierung ausschöpfen (z. B. Ausbau der Echtzeitinformationen, Infrastruktur und Fahrzeuge vernetzen, Ampelschaltungen technisch optimieren, intermodale Verkehrsapp).

Wirtschaftsverkehre und städtische Planungen enger verzahnen, Akteure vernetzen

- Verkehrskonzepte an die Herausforderungen der zukünftigen Erreichbarkeit anpassen, d. h. einen ganzheitlichen Ansatz wählen (z. B. Gesamtverkehrskonzept inkl. urbaner Logistik) und alle relevanten Akteure frühzeitig einbinden.
- „Wirtschaftsverkehrsbeauftragten“ einsetzen, um Belange des Wirtschaftsverkehrs zu bündeln und frühzeitig in städtische Planungen einzubinden.
- Arbeitskreis „Innenstadt-Logistik“ mit der Stadtverwaltung und den Akteuren des Wirtschaftsverkehrs (Händler, Speditionen, KEP, IHK, HWK, Verbände etc.) einrichten, um Projekte, Probleme und mögliche Lösungen zu diskutieren.
- Städtische Planungen frühzeitig mit allen relevanten Akteuren diskutieren/abstimmen (z. B. innerstädtische Events, Veranstaltungen und Baumaßnahmen).

Stellplatzkonzept entwickeln, Parkplatzsituation optimieren

- Stellplatzkonzept entwickeln, das den unterschiedlichen Anforderungen von „Aufenthaltsqualität“ und „ausreichend Parkraum“ gerecht wird.
- Anwohnerparken im öffentlichen Raum wenn möglich in naheliegende Tiefgaragen und Parkhäuser verlagern, um Platz für neue Nutzungen wie z. B. Außengastronomie zu schaffen.
- Ausreichend Parkraum in den Parkhäusern am Innenstadtring vorhalten und vermarkten.
- Bestehende und geplante Stellplätze in Dimensionierung und Qualität an die aktuellen und zukünftigen Anforderungen anpassen.
- Elektromobilität berücksichtigen, z. B. Ladeinfrastrukturen für Pkw und Fahrrad schaffen.
- Quantität und Qualität von Fahrradabstellmöglichkeiten verbessern (Radparkhaus, Abstellboxen, Autoparkhäuser auch für E-Bikes und Lastenräder).

Innovative Pilotprojekte entwickeln und umsetzen

- Mit ansässigen Forschungseinrichtungen und Unternehmen (z. B. Start-Ups) innovative und umweltfreundliche Mobilitätslösungen für alle Verkehrsträger entwickeln.
- Pilotprojekte umsetzen, insbesondere um den innerstädtischen Nah- und Lieferverkehr zu optimieren und ggf. neu zu strukturieren. Denkbare Ideen sind:
 - Verstärkter Einsatz von Elektrobussen und Elektrofahrzeugen.
 - Mehrere multimodale Umstiegs-knoten schaffen, inklusive Zugang zu Sharing-Systemen.
 - Mikro-Hubs an strategisch günstigen Stellen und umweltfreundliche Weiterverteilung (mit Roboter, Lastenfahrrad, Elektrotransporter) einrichten.
 - Zwischennutzung von leerstehenden, ungenutzten Immobilien (Pop-Up-Logistik) und tagsüber teilweise ungenutzten Stellflächen (z. B. Parkhäuser und Taxi-Stände vor Nationaltheater).
 - Anlieferzeiten und -modelle überprüfen.

HEIDELBERG

Heidelberg ist ein überregional attraktiver Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort in der Metropolregion Rhein-Neckar. Die große Zahl an Arbeitsplätzen in der Stadt und Innenstadt führt zu einem deutlich positiven Pendlersaldo und entsprechend zu einem hohen Verkehrsaufkommen. Darüber hinaus ist Heidelberg mit über 11 Millionen Gästen pro Jahr eine bedeutsame Tourismusdestination. Die Stadt Heidelberg hat in den vergangenen Jahren viel in die Verbesserung des ÖPNV investiert und plant dies auch weiterhin⁶. Diese Anstrengungen tragen zur Attraktivitätssteigerung des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandortes Heidelberg bei. Dennoch gibt es weiterhin Optimierungsbedarf, auch für den Pkw- und Lkw-Verkehr.

Verkehrsfluss/Erreichbarkeit optimieren, smarte und mobile Informationstechnologien nutzen

- Neue Ampelphasen und -techniken prüfen (z. B. „grüne Welle“ morgens stadteinwärts und abends stadtauswärts).
- Smarte und mobile Informationstechnologien nutzen (z. B. Echtzeitinformationssysteme oder eine intermodale Verkehrsapp).
- Bau der fünften Neckarquerung erneut prüfen.
- Fuß- und Radwegenetz ausbauen (z. B. Radschnellweg).
- Ausbau anderer Verkehrsträger darf nicht auf Kosten des Pkw erfolgen.

„Dialogplattform Wirtschaftsverkehr“ einrichten und zentralen Ansprechpartner schaffen

- Einrichtung einer „Dialogplattform Wirtschaftsverkehr“ als regelmäßiger Dialog zwischen der Stadtverwaltung und den Akteuren des Wirtschaftsverkehrs (Händler, Speditionen, KEP, IHK, HWK, Verbände etc.), um Projekte, Probleme und mögliche Lösungen zu diskutieren.
- „Wirtschaftsverkehrsbeauftragten“ einsetzen, um Belange des Wirtschaftsverkehrs zu bündeln und frühzeitig in städtische Planungen einzubinden.
- Verkehrskonzepte an die Herausforderungen der zukünftigen Erreichbarkeit anpassen, d. h. einen ganzheitlichen Ansatz wählen (z. B. Gesamtverkehrskonzept inkl. urbaner Logistik) und alle relevanten Akteure frühzeitig einbinden.

Standorte mit starker Nachfrage besser an den ÖPNV anbinden

- Den intensiv genutzten Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort im Neuenheimer Feld sowie die für Touristen und Kunden attraktive Altstadt mit einer guten Qualität (dichter Takt, Direktverbindung) an das bestehende ÖPNV-Netz anschließen bzw. die bestehende Anbindung auf Optimierung prüfen.
- Für Patrick-Henry-Village frühzeitig ein Verkehrskonzept erarbeiten.
- Innovative Pilotprojekte zur Optimierung der ÖPNV-Erschließung der Heidelberger Hauptstraße prüfen (z. B. kleiner Elektrobus, mit dem die Kunden und Besucher vom Bismarck-Platz bis zum Karlsplatz – mit zahlreichen Stopps in der Hauptstraße – fahren können).

Stellplatzkonzept entwickeln und umsetzen

- Innovative und intelligente Parkraumlösungen erarbeiten und in einem ganzheitlichen Stellplatzkonzept bündeln. Folgende Aspekte sind u. a. mitzudenken:
 - Attraktives Park & Ride-System schaffen und mit einem Elektro-Shuttle-Bus kombinieren.

⁶ Mobilitätsnetz Heidelberg, http://www.heidelberg.de/mobinetz_Lde/Start.html

- Bestehende und geplante Stellplätze in Dimensionierung und Qualität an die aktuellen und zukünftigen Anforderungen anpassen.
- Elektromobilität berücksichtigen, z. B. Ladeinfrastrukturen für Pkw und Fahrrad schaffen.
- Quantität und Qualität von Fahrradabstellmöglichkeiten verbessern (z. B. Fahrradparkhaus, Abstellboxen, Autoparkhäuser auch für E-Bikes und Lastenräder und Ladeinfrastruktur).
- Anwohnerparken im öffentlichen Raum wenn möglich in naheliegende Tiefgaragen und Parkhäuser verlagern, um Platz für neue Nutzungen wie z. B. Außengastronomie zu schaffen.

Innovative Pilotprojekte entwickeln und umsetzen

- Mit ansässigen Forschungseinrichtungen und Unternehmen (z. B. Start-Ups) innovative und umweltfreundliche Mobilitätslösungen für alle Verkehrsträger entwickeln.
- Pilotprojekte umsetzen, insbesondere um den innerstädtischen Lieferverkehr zu optimieren und ggf. neu zu strukturieren. Denkbare Ideen sind:
 - Mikro-Hubs an strategisch günstigen Stellen und umweltfreundliche Weiterverteilung (mit Roboter, Lastenfahrrad, Elektrotransporter) einrichten.
 - Zwischennutzung von leerstehenden, ungenutzten Immobilien (Pop-Up-Logistik) und tagsüber teilweise ungenutzten Stellflächen (z. B. Parkhäuser)
- Anlieferzeiten und -modelle überprüfen.

MOSBACH

Mosbach erfüllt wichtige Funktionen im Neckar-Odenwald-Kreis, mit einem Einzugsgebiet, das deutlich über die nächstgelegenen Nachbarkommunen hinausgeht. Hierbei nimmt die Innenstadt eine wichtige Rolle ein. Die Pkw-Nutzung ist im ländlich geprägten Neckar-Odenwald-Kreis besonders stark ausgeprägt. Die Stadt Mosbach hat in den vergangenen Jahren verschiedenste Projekte angestoßen, um die Erreichbarkeit und die Attraktivität der Innenstadt zu verbessern (z. B. modernes Parkleitsystem und erfolgreiches Stadtmarketing). Aus Sicht der Wirtschaft besteht dennoch weiterer Optimierungsbedarf. Dabei kommt der innerstädtischen Verkehrsthematik eine wichtige Rolle bei den Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität Mosbachs insgesamt zu.

Attraktivität der Innenstadt erhöhen und Nutzungsmischung fördern

- Konzept zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt (z. B. ausreichende Anzahl an ansprechenden Sitzgelegenheiten, weitere Sanierung der Pflasterung in der Altstadt, Sicherheit und Sauberkeit verbessern).
- Nutzungsmischung in der Mosbacher Innenstadt intensivieren.
- Pro aktives Leerstandsmanagement betreiben.
- Noch vorhandene Entwicklungsflächen im Altstadtbereich aktivieren.
- Innerstädtische Beschilderung verbessern.
- Öffentliches W-LAN-Angebot über den Marktplatz hinaus ausbauen.

Verkehrsfluss optimieren

- Ampelschaltung durch Einsatz moderner Ampelsteuerung optimieren, insbesondere bei der Ortsdurchfahrt von Mosbach (B 27).
- Leistungsfähiger Ausbau der Bundesstraße B 27 (Ortsdurchfahrt Mosbach).

Optimierung des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs

- Regelmäßiger Dialog zwischen Stadtverwaltung und den Akteuren des Wirtschaftsverkehrs (Händler, Speditionen, KEP, IHK, HWK, Verbände etc.), um Entwicklungen, Projekte, Probleme und mögliche Lösungen zu erörtern.
- Erarbeitung von Strategien zur Optimierung des Wirtschaftsverkehrs, unter Beteiligung der relevanten Akteure (z. B. Einsatz und Förderung von Elektrofahrzeugen sowie Lastenräder, Errichtung von Mikro-Hubs an innenstadtnahen, zentralen Bereichen).

Park- und Stellplatzangebot optimieren

- Ausbau des Parkplatzangebotes an strategisch günstigen Punkten für Kunden, Pendler und Anwohner, auch im Hinblick auf Ausweichmöglichkeiten bei anstehenden Sanierungen, z. B. des Parkdecks Altstadt.
- Zeitnahe Umsetzung des Parkhausprojektes im Bereich „Kistnerstraße/Oberer Graben“.
- Machbarkeit einer großflächigen, innenstadtnahen und kostenfreien Abstellmöglichkeit für Pkw, Busse und Wohnmobile/-wagen prüfen.
- Dimensionierung und Qualität der Parkplätze an die aktuellen und zukünftigen Anforderungen anpassen.
- Elektro-Ladestationen in den Parkhäusern und an öffentlichen Stellplätzen bereitstellen.

Innovative Pilotprojekte entwickeln und umsetzen / Best-Practice-Konzepte prüfen

- Innovative, umweltfreundliche Logistikmaßnahmen prüfen (z. B. Logistik-Hubs für Händler, Kunden, Handwerker, Transportdienstleister an strategisch günstigen Stellen).
- Anlieferzeiten und -modelle überprüfen.
- Smarte und mobile Informationstechnologie nutzen (z.B. Echtzeitinformationssysteme, intermodale Verkehrsapp).
- Best-Practice-Konzepte vergleichbarer Städte prüfen und ggf. umsetzen.