

Urbane Mobilität

KUNDENORIENTIERT. FLEXIBEL. MODERN.



Inhalt

Urbane Mobilität	03
Ein gelungener Verkehrsmix	04
Erreichbarkeit und Belebung der Innenstädte	04
Wachsende urbane Regionen	05
Moderne Mobilität	05
Bessere Mobilität im ländlichen Raum	06
Übergeordnete Verkehrsstrategie	06
Nur ein besseres Angebot überzeugt Pendler vom ÖPNV	07
Der Motorisierte Individualverkehr	07
Mehr Radverkehr benötigt eine bessere Radinfrastruktur	08
Moderne City-Logistik	08
Kontakt	09

Urbane Mobilität

Die Gestaltung „urbaner Mobilität“ wächst zu einem der zentralen kommunalpolitischen Handlungsfelder heran. Urbane Mobilitätspolitik definiert das Funktionieren unserer Städte und regelt wie wir uns bewegen. Zugleich weisen Bürgerinnen und Bürger in der Stadt und im ländlichen Raum unterschiedliche Mobilitätsbedarfe auf, auf die Antworten gefunden werden müssen. Diese Antworten wollen wir als IHKLW mit unserem Thesenpapier „Urbane Mobilität“ geben. Dieses nimmt sowohl die Personen- und Güterverkehre in der Stadt als auch die Relation Stadt-ländlicher Raum in den Blick und vereint Thesen und Forderungen unter dem Dach eines ausgewogenen, intelligent verknüpften Verkehrsträgermixes. Die Wahl ihres Fortbewegungsmittels sollte Besuchern, Kunden und Touristen freigestellt bleiben, die Erreichbarkeit der Innenstädte mit jedem Verkehrsträger gewährleistet werden.

Einschränkungen, Verbote und Sanktionen sehen wir kritisch, denn sie nehmen die Menschen selten mit und lassen notwendige Personen- und Güterverkehre zu oft außen vor. Wer Einschränkungen und Verbote in Bezug auf das Mobilitätsverhalten ausspricht, muss zeitgleich attraktive Alternativen anbieten, um Mobilität und Erreichbarkeit weiterhin gewährleisten zu können.

Für einen ausgewogenen Verkehrsträgermix in einer kommunalen Gesamtverkehrsstrategie ohne den einseitigen Ausschluss einzelner Verkehrsträger stellen wir die folgenden Thesen auf.



**Urbane Mobilitätspolitik
definiert das Funktionieren
unserer Städte und regelt,
wie wir uns bewegen.**

1. Ein gelungener Verkehrsmix

Ein gelungener Verkehrsmix bietet attraktive Angebote und schließt keinen Verkehrsträger einseitig aus, sondern kombiniert die verschiedenen Bedarfe miteinander und schafft somit hohe Akzeptanz.

- › Urbane Mobilitätspolitik ermöglicht Mobilitätsanbietern bestmögliche Rahmenbedingungen, schafft dadurch attraktive Angebote und schließt alle Verkehrsträger mit ein
- › Urbane Mobilitätspolitik leistet ihren Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs unter intelligenter Vernetzung und Nutzung aller Verkehrsträger
- › Urbane Mobilitätspolitik differenziert zwischen den Mobilitätsbedarfen der städtischen und der ländlichen Bevölkerung sowie zwischen Pendlern, Besuchern und Touristen

2. Erreichbarkeit und Belebung der Innenstädte

Die Erreichbarkeit und Belebung der Innenstädte sind nach der Corona-Pandemie zentrale Ziele; alle Kunden und Besucher müssen die Innenstadt barrierefrei mit den von ihnen frei gewählten Verkehrsmitteln erreichen können. Werden MIV und das Auto als derzeit dominierenden Verkehrsträger zurückdrängt, stärkt den Online-Handel.

- › Die Innenstädte müssen mit allen Verkehrsmitteln barrierefrei erreichbar bleiben, die Prosperität der Städte lebt durch ihre Erreichbarkeit
- › Besucher/Kunden aus dem Nahbereich haben andere Bedürfnisse zur Erreichbarkeit der Innenstadt als Besucher/Kunden aus dem Fernbereich oder Touristen
- › Eine leistungsfähige, bedarfsgerecht ausgebaute überregionale Verkehrsinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für die Erreichbarkeit und die Belebung der Innenstädte

DIE INNENSTÄDTE MÜSSEN MIT ALLEN VERKEHRSMITTELN BARRIEREFREI ERREICHBAR BLEIBEN, DIE PROSPERITÄT DER STÄDTE LEBT DURCH IHRE ERREICHBARKEIT



3. Wachsende urbane Regionen

Wachsende urbane Regionen, insbesondere angrenzend an Metropolregionen, ziehen wachsende Mobilität nach sich. Der Personen- und Güterverkehr nimmt auch in Zukunft zu.

- › In wachsenden Regionen müssen Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote mitwachsen und an die wachsenden Bedarfe angepasst werden
- › Die Umsetzung von attraktiven Angeboten, Alternativen und Innovationen
- › Der Weg vom Land in die Stadt wird auch in Zukunft durch das Auto dominiert

4. Moderne Mobilität

Moderne Mobilität verknüpft intelligent verschiedene Verkehrsträger, schafft attraktive Angebote und reduziert Emissionen.

- › Der Umstieg auf eine geteilte Mobilität steht und fällt mit der Qualität, der Attraktivität und dem Komfort der Angebote
- › Mobilitätsstationen sollten möglichst viele Verkehrsträger miteinander kombinieren und – in unterschiedlicher Konstellation – an Bahnhöfen, in Innenstädten sowie im Außenbereich größerer Städte angesiedelt werden

MOBILITÄTSSTATIONEN
SOLLTEN MÖGLICHST VIELE
VERKEHRSTRÄGER MIT-
EINANDER KOMBINIEREN.



5. Bessere Mobilität im ländlichen Raum

Eine bessere Mobilität im ländlichen Raum benötigt mehr Innovationen. Die Anbieter „neuer Mobilität“ können insbesondere die junge Generation von ihren Angeboten überzeugen.

- › Die Kommunen sollten sich aktiv um die Anbieter „neuer Mobilität“ bemühen und diesen attraktive Rahmenbedingungen im ländlichen Raum bieten

6. Übergeordnete Verkehrsstrategie

Urbane und ländliche Regionen brauchen heute eine übergeordnete Verkehrsstrategie.

- › Eine Gesamtverkehrsstrategie schaut nicht nur auf einen Verkehrsträger
- › Das Gemeinwohl sollte vor Partikularinteressen gelten
- › Die Belange der Wirtschaft sind in die Erstellung zentraler Pläne und Zukunftsideen stärker einzubeziehen
- › Einladung, Angebote und Innovationen gehen vor Stückwerk, Einschränkungen und Verboten

DIE KOMMUNEN SOLLTEN SICH
AKTIV UM DIE ANBIETER
„NEUER MOBILITÄT“ BEMÜHEN.



7. Nur ein besseres Angebot überzeugt Pendler vom ÖPNV

Der ÖPNV gewinnt durch eine signifikant gesteigerte Taktung, moderne und emissionsarme Fahrzeuge, digitalisierte Ticket- und Informationssysteme und durch den Ausbau von Mobilitätsstationen an Attraktivität. Nur ein besseres Angebot überzeugt Pendler vom ÖPNV.

- › Die Kommunen müssen das ÖPNV-Angebot signifikant erhöhen und die dafür notwendigen Mittel bereitstellen, eine Ausweitung ist insbesondere in Tagesrandzeiten erforderlich
- › Moderne (On-Demand-)Shuttles sollten den ÖPNV (Busse und Bahnen) kundenfreundlich und digitalisiert sowohl in frequenzarmen Zeiten als auch an den Randbereichen des Netzes flexibel ergänzen
- › Der ÖPNV braucht ein besseres Image und mehr Komfort (z. B. All-in-one-Ticket), um Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen, P+R-Plätze sind durch einen eng getakteten ÖPNV anzubinden
- › Ein moderner ÖPNV bietet bedarfsgenaue Tickets, Modellversuche zur streckenscharfen Abrechnung erhöhen die Attraktivität
- › Insbesondere die Busflotten bieten die Möglichkeit, verschiedene alternative, emissionsärmere Antriebe in der Praxis zu testen und zu etablieren
- › Informative und ansprechende Social Media-Aktivitäten der ÖPNV-Unternehmen und der Verkehrsverbände sprechen neue Zielgruppen an

8. Der Motorisierte Individualverkehr

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt für Bürgerinnen und Bürger, Besucher, Kunden, Touristen und Mitarbeiter bis in nicht absehbare Zukunft das dominierende Verkehrsmittel dar, dies gilt es in einer urbanen Mobilitätspolitik zu berücksichtigen. Fließender Verkehr verursacht weniger Emissionen als stockender oder gar stehender Verkehr.

- › Der MIV trägt durch alternative Antriebe und Kraftstoffe seinen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs bei. Kommunen können dies z. B. durch den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur unterstützen
- › Insbesondere in Städten bedarf es einer Digitalisierung des Verkehrs- und Routenmanagements, um Verkehre besser zu leiten und Stau – und damit Emissionen und Lärm – zu vermeiden. Flexible Ampelschaltungen, tageszeitbezogene Parkstreifen und Spurbelegungen tragen unterschiedlichen Verkehrsmengen am Tag Rechnung
- › Eine Verbesserung des Parkleitsystems vom Strandrand bis zum Parkplatz/Parkhaus vermeidet Parksuchverkehre. Kurzzeitparken sollte z. B. für Marktbesucher in der unmittelbaren Innenstadt möglich bleiben („Brötchen-Ticket“)
- › Digitale/agile Parkleitsysteme können helfen den MIV sinnvoll in der Innenstadt zu lenken
- › Innenstadtnahe Parkplätze sollten sowohl für Besucher und Kunden, aber auch für innerstädtische Mitarbeiter bedarfsgerecht bereitgestellt werden

9. Mehr Radverkehr benötigt eine bessere Radinfrastruktur

Der Radverkehr bietet heute insbesondere für kurze und in Teilen mittlere Distanzen eine emissionsarme Alternative zum MIV. Mehr Radverkehr benötigt eine bessere Radinfrastruktur – im fließenden wie im ruhenden Verkehr.

- › Getrennte Wegeführungen von MIV und Radverkehr reduzieren Unfallgefahren und erhöhen die Verkehrsqualität, eine gemeinsame Nutzung einzelner Trassen erhöht das Konfliktpotential
- › Neben der qualitativen Ertüchtigung bestehender Radwege muss das Radwegenetz ausgebaut werden. Entlang größerer Trassen bietet sich die Realisierung eines alternativen Radverkehr-Hauptstraßennetzes auf anderen Routen als dem Kfz-Hauptverkehrsstraßennetz an
- › Der ruhende Radverkehr benötigt im Innenstadtkern mehr Abstellflächen z. B. durch Fahrradparkhäuser



DER RUHENDE RAD-
VERKEHR BENÖTIGT
IM INNENSTADTKERN
MEHR ABSTELLFLÄCHEN.

10. Moderne City-Logistik

Moderne City-Logistik bündelt Verkehre und reduziert damit die Lärm- und Emissionsbelastung. Wirtschafts- und Lieferverkehre müssen auch in Zukunft die Versorgung von Gewerbetreibenden in Innenstädten sicherstellen.

- › Makro-Hubs am Stadtrand und Mikro-Hubs in der Innenstadt dienen der Bündelung von Verkehren
- › Neben Lastenrädern benötigt die KEP-Branche eine gezielte Förderung zur Dekarbonisierung der größeren Fahrzeuge
- › Gewerbetreibende sind auch in Zukunft auf barrierefrei zu erreichende Be- und Entladezonen in unmittelbarer Nähe angewiesen
- › Anhand von Modellversuchen kann die Rolle des ÖPNV in der Transportkette getestet werden

STANDORTE

IHK LÜNEBURG-WOLFSBURG

Am Sande 1, 21335 Lüneburg
Telefon: 04131 742-0
E-Mail: service@ihklw.de

IHK-GESCHÄFTSSTELLE CELLE

Sägemühlenstraße 5, 29221 Celle
Telefon: 05141 9196-0
E-Mail: service-ce@ihklw.de

IHK-GESCHÄFTSSTELLE WOLFSBURG

Porschestraße 32, 38440 Wolfsburg
Telefon: 05361 2954-0
E-Mail: service-wob@ihklw.de

IHK-REGIONALBÜRO LANDKREIS HARBURG

Bäckerstraße 6, 21244 Buchholz i.d. Nordheide
Telefon: 04131 742-190
E-Mail: service-wl@ihklw.de

ihk-lueneburg.de

facebook.com/ihklw

twitter.com/ihklw

linkedin.com/company/ihk-lueneburg