

Mobilität der Zukunft

- Umbruch, auch im ländlichen Raum

Mobilität der Zukunft – ein Mammutprojekt.

- **Mobilitätsplanung**
- Mobilitätsplanung ist kein Selbstzweck und keine Ideologie
- Sondern „nur“ ein Baustein als Antwort auf die Herausforderungen für die Stadt der Zukunft
- Ganzheitliches und Integriertes Handeln erforderlich
- Grundlegende Veränderungen notwendig



Quelle: SWM/MVG



Quelle: USP Projekte



Quelle: USP Projekte



Quelle: SWM/MVG



Quelle: USP Projekte



Quelle: Stadt Freising

Antriebswende reicht nicht



Kfz Verkehr heute



Kfz Verkehr elektrisch



Kfz Verkehr autonom

- Berechnung der energienker projects GmbH zur Realisierung des Treibhausgasneutralität bis 2040 im Verkehrssektor
- Minderung Fahrleistung motorisierter Individualverkehr: 21 %
- Anteil alternativer Antriebe an der verbleibenden Fahrleistung Kfz: 86 %

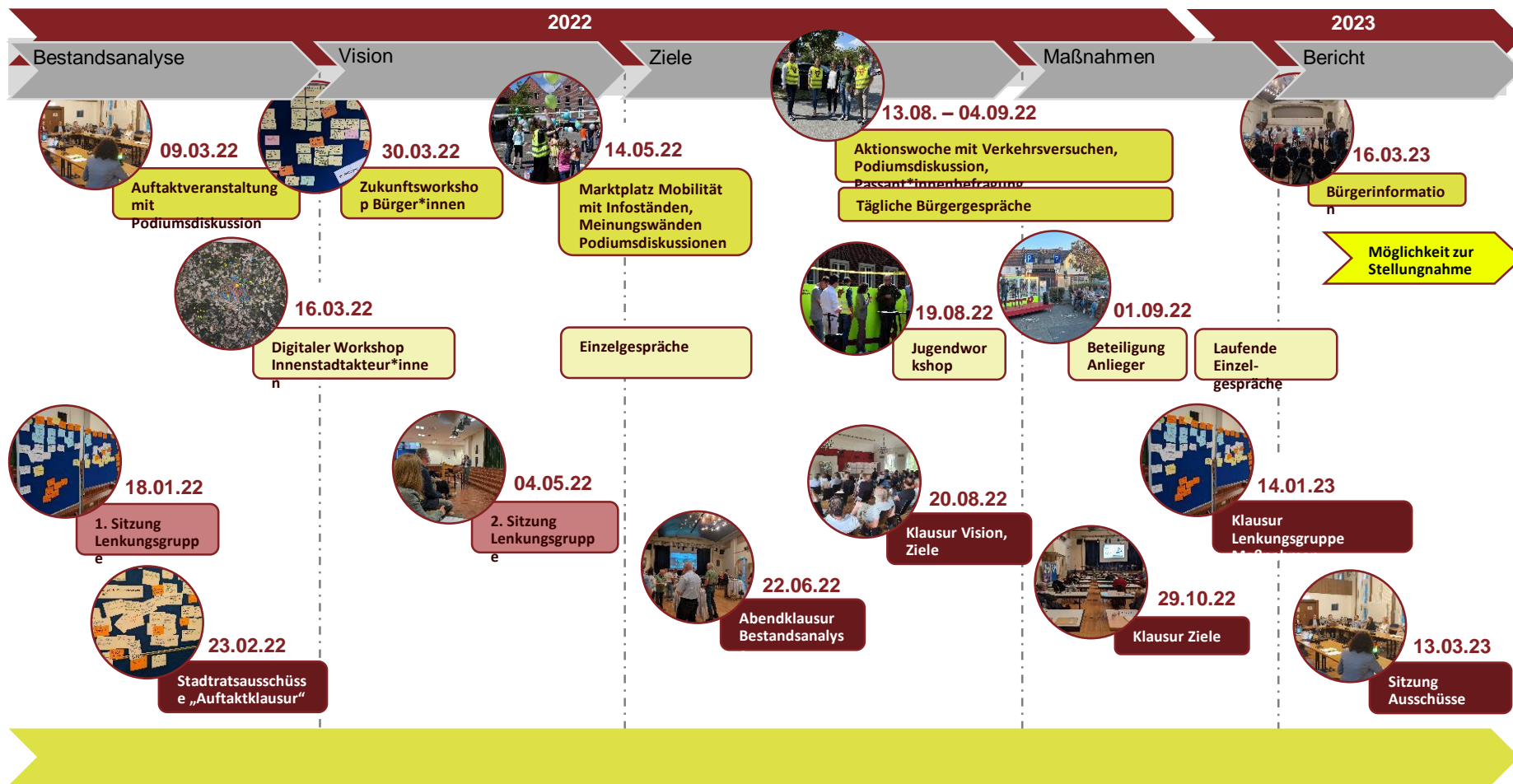
Eine **reine Veränderung der Antriebstechnik** ist **nicht ausreichend**, es müssen zusätzlich Maßnahmen zur **Verkehrsvermeidung sowie -verlagerung** ergriffen werden.

Empfehlungen des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie zu notwendigen Maßnahmen im Verkehrsbereich

- Primär Verkehrsvermeidung und -verlagerung
- Autoverkehr bis 2035 halbieren, parallel Kapazität des Öffentlichen Verkehrs verdoppeln
- PKW-Bestand in Städten auf 1/3 des heutigen Wertes senken
- Ausbau der Rad- und Fußinfrastruktur und des ÖPNVs, kombiniert mit Push-Faktoren wie City-Maut, Tempolimits und Reduzierung von Fahrspuren und Parkplätzen
- Ersetzung der meisten verbleibenden Verbrennungs-PKW bis 2035, vor allem durch batterieelektrische Fahrzeuge, dafür Steigerung der Neuzulassungen von Elektroautos auf 2 Mio. pro Jahr



Beteiligungsprozess zum Masterplan Mobilität Coesfeld

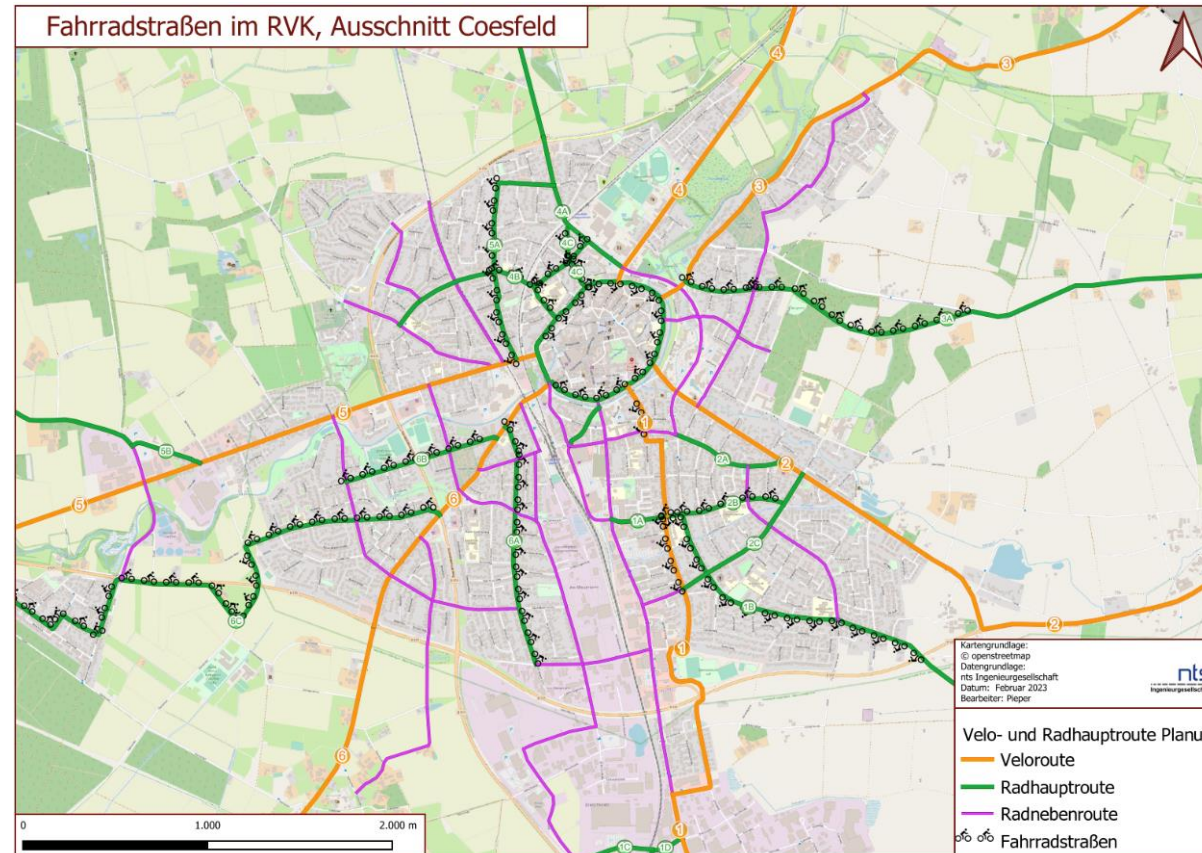
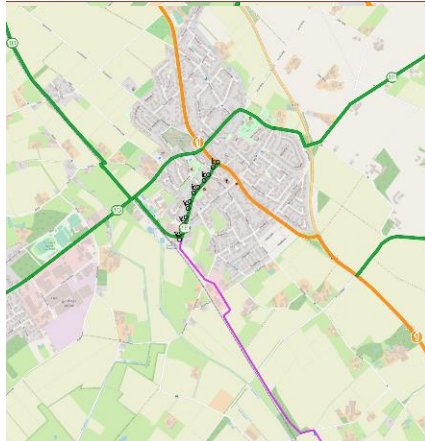


B5: Einrichtung von Fahrradstraßen

Der Coesfelder Weg:

- Künftige Priorisierung des Radverkehrs innerhalb der Quartiere
- Einrichtung von Fahrradstraßen auch auf Sammelstraßen

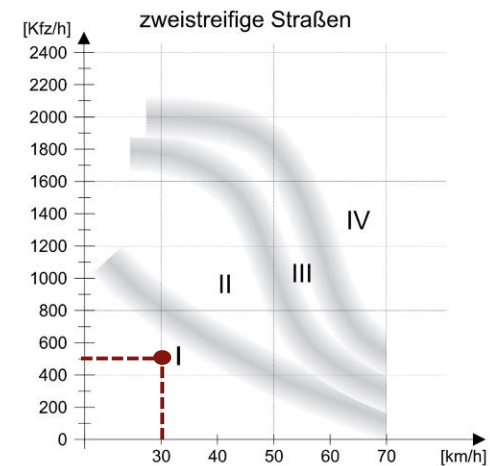
Radverkehrsnetz, Ausschnitt Lette





B3.2: Wallanlage Entwicklung eines Fahrradrings

➔ Voraussetzung: Unterbindung des Durchgangsverkehrs



Ohne DG-Verkehr:
 → Höchste Belastung auf
 Marienring / Basteiring
 ca. 500 Kfz/h
 → Mischverkehr möglich

B6: Ausbau der Fahrradabstellanlagen Definition von Standards



Anlehnbügel, Coesfeld

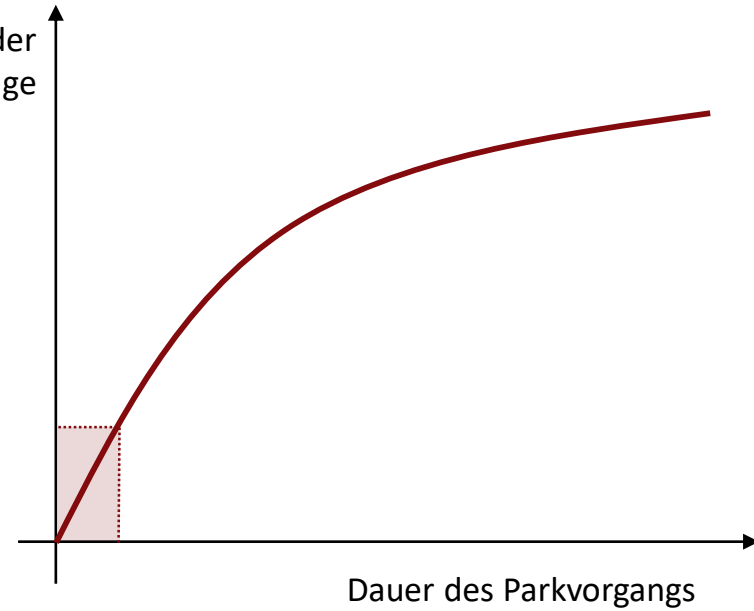


*Umnutzung Stellplätze
im Straßenraum,
Visualisierung*

Fahrradbügel
(im öffentlichen Raum)



Qualität der
Abstellanlage



B7: Planung und Bau des Fußverkehrsnetzes

Punktuelle Verbesserungen



Markt/Kleine Viehstraße

Netzkategorie	Premium Qualität
Optimierungsbedarf	
<ul style="list-style-type: none"> + Barrierefreiheit: Es sollte eine durchgehende Route mit geschliffenem Pflaster geschaffen werden 	



Fußweg entlang Friedrich-Ebert-Str.

Netzkategorie	Gute Qualität
Optimierungsbedarf	
<ul style="list-style-type: none"> + Aufenthalts-/Ruhemöglichkeit + Beschilderung 	


C2: Machbarkeitsstudie für ein On-Demand-System

Ziel:

On-Demand-Angebot

- als Ergänzung zum Regiobus
- **Jeder Ziel- & Startpunkt im Bediengebiet möglich**
- **Fahrtenbündelung möglich**
- **Bedienung über App**

Vorschlag zur Hardware:

- Anzahl 
- Kapazität 4 – 8 Sitzplätze,
- alternativer Antrieb

Loop Münster



Kommit Senden



Easy Mile Bad Birnbach



Quelle:

badbirnbach.de
muensterland.com/muensterland-kommit/





D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen

Bsp. Kapuzinerstraße

Mittel der Wahl: Gemeinschaftsstraße

Begriff aus dem InHK

- Kein straßenverkehrsrechtlich definierter Begriff
- Umsetzung als **verkehrsberuhigter Geschäftsbereich** mit Prämissen:
 - Tempo 20 km/h
 - Aufenthaltsfunktion und Fußverkehr mit hoher Bedeutung
 - Weiche Separation
 - Grün- und Retentionsflächen



D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraße



D1: Ausbau zu Gemeinschaftsstraßen Beispiel Münsterstraße

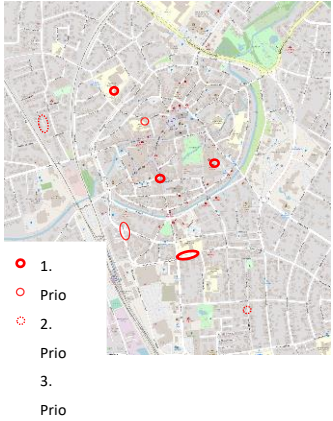




- Stadteingang, unzureichende Maße auf Nebenanlagen
- Zu viel fließender Verkehr



- Breitere Fußwege, Radverkehr im Mischverkehr
- Aufwertung mit Grünelementen

D2: Abbau von Barrieren / Maßnahmen zur Barrierefreiheit

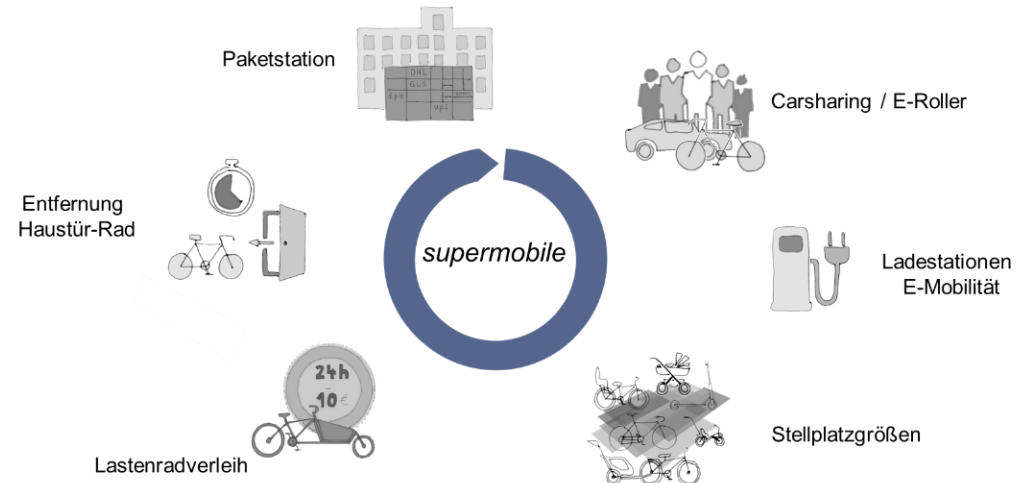
Barrierefreiheit in Coesfeld		
<p><u>Ziel:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Rückstände in der Infrastruktur priorisieren- Kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen	<p><u>Prioritätenreihung:</u></p>	<p><u>Umsetzung, bspw. Ausbau von Querungen oder Treppen:</u></p>
<p><u>Durchführung:</u></p> <ul style="list-style-type: none">→ Sammlung der Defizite und Mängel (bspw. aus Fußverkehrschecks und Anträgen)→ Prioritätenreihung der gesammelten Maßnahmen→ Fortführung der Fußverkehrschecks in verbleibenden Quartieren→ Beteiligung über interaktive Kartentools <p><u>Anknüpfungspunkte:</u></p> <ul style="list-style-type: none">→ bspw. Ausgang Kuchenstraße / Bernhard-von-Galen-Straße, Überführung Ring (In den Kämpen)		 <p>Bsp. Rampe Emsdetten</p>  <p>Bsp. Bordsteinabsenkung Selm</p>

A1: Stellplatzsatzung

→ Herstellungspflicht für Pkw-Stellplätze reduzieren (Neubau) durch

- .. Erarbeitung von Mobilitätskonzepten
- .. Nachweis positiver ÖPNV-Erschließung oder sonstigen Maßnahmen bzgl. Mobilität

→ Herstellungspflicht und Anforderungen für Rad-Stellplätze festlegen



E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

Hintergrund

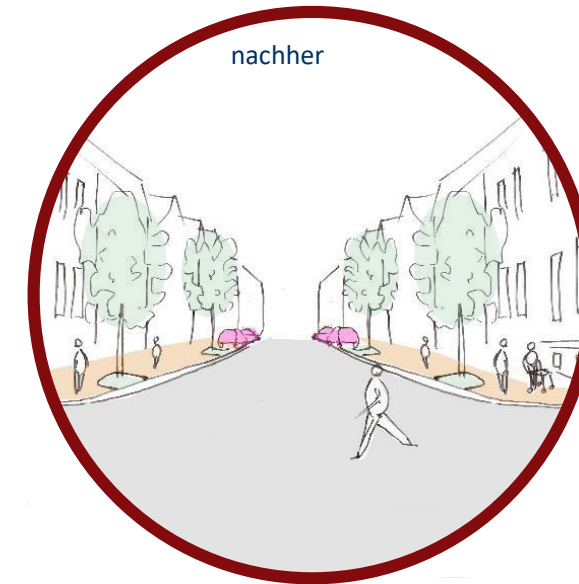
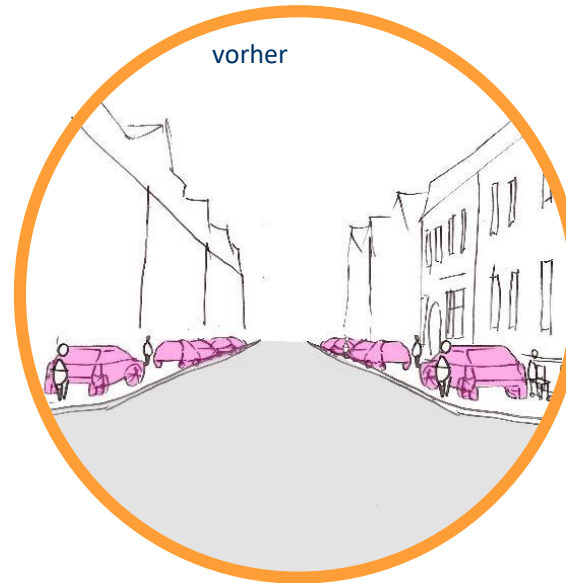
Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs ...

... eröffnet Chancen für

- die Grün- & Stadtgestaltung
- den Aufenthalt
- andere soziale Zwecke
- die Nahmobilität

... besitzt positive Effekte auf

- das Stadt- und Straßenbild
- die Klimafolgenanpassung
- die Verkehrssicherheit
- die Reduktion des fließenden Verkehrs

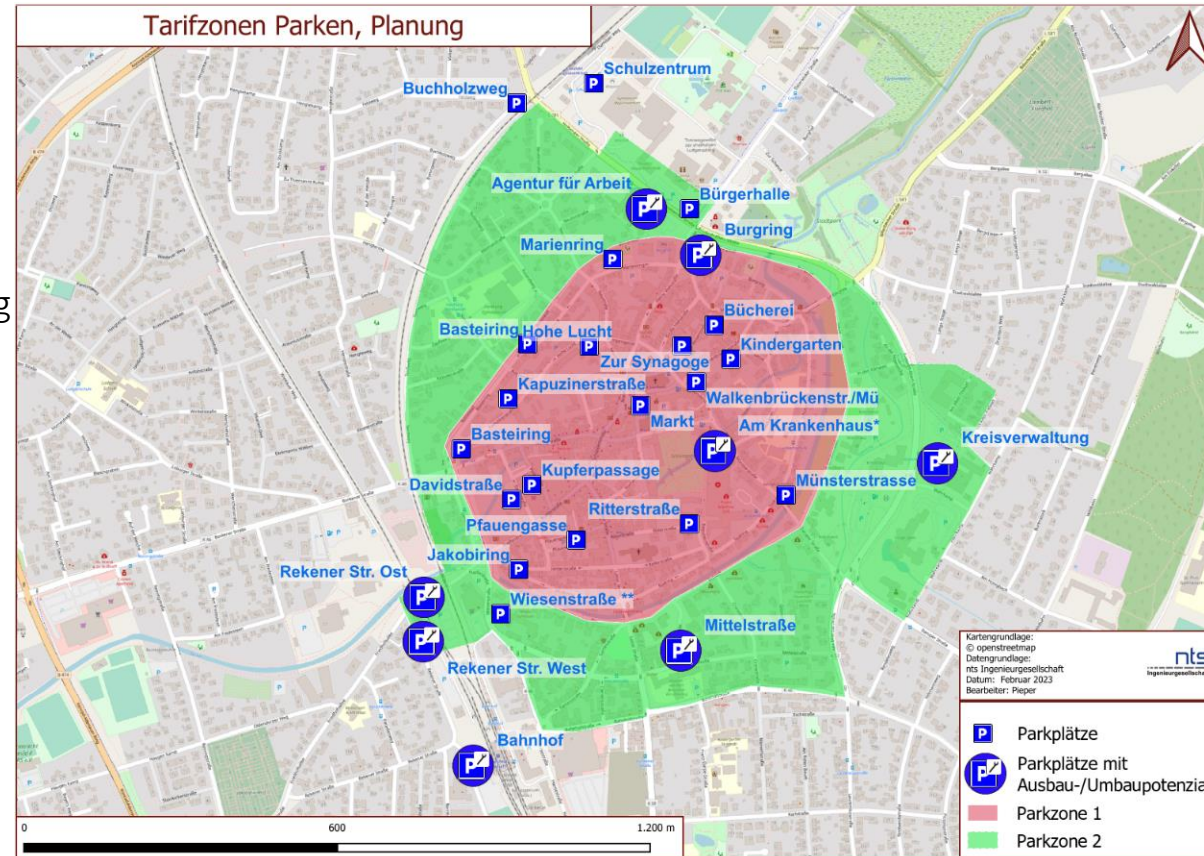


... wird als entscheidende Stellschraube für den Erfolg
der Mobilitätswende gesehen.

E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

Maßnahme E1a

Vereinheitlichung und Anhebung
der Parkentgelte



E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

Maßnahme E1a

Attraktivierung der
Innenstadtparkhäuser



E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

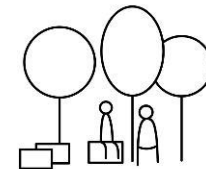
Maßnahme E1b

Die Verlagerung **Zug um Zug** von Stellplätzen im innerstädtischen Straßenraum soll nur erfolgen, wenn ...



auf Sammelparkanlagen in zumutbarer Entfernung ausreichend Stellplätze vorhanden sind.

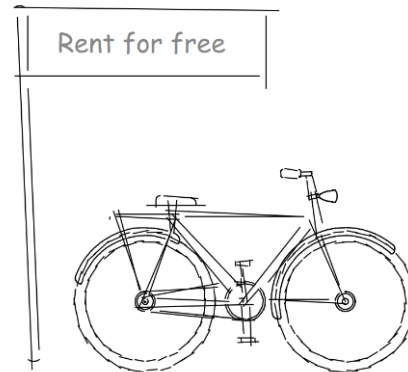
... wenn die Vorteile von Parkraumreduzierungen im Straßenraum direkt genutzt werden können, d.h. die Straße umgestaltet oder verkehrsrechtlich umgewidmet werden soll.



E1: Umsetzungsplan für das Parken in der Innenstadt

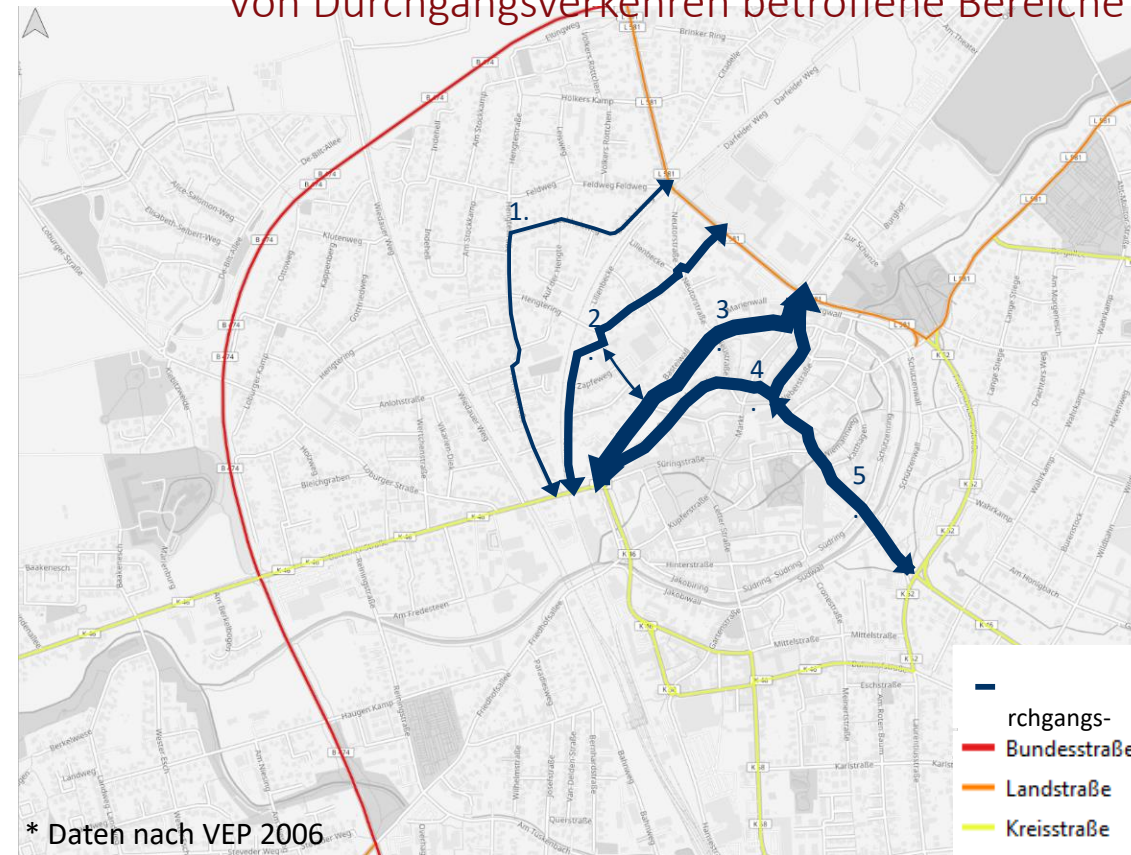
Weitere Begleitmaßnahmen E1d

Aufwertung der Fußwegerouten zu Sammelparkplätzen am Innenstadtrand
Angebote für die „letzte Meile“



E2: Verkehrsberuhigung Innenstadt / Hengte Von Durchgangsverkehren betroffene Bereiche

1. Hengtestraße
2. Teichweg / Wetmarstraße
3. Marienring / Basteiring
4. Kapuzinerstraße / Hohe Lucht
5. Münsterstraße



Zeit für den Austausch

