

Local Action Plan der Stadt Duisburg

Nachhaltige Mobilität in Metropolregionen

Arne Lorz / Robert Tonks

Für das Wirtschaftsministerium Nordrhein-Westfalen handelt es sich bei dem Projekt „EU 2020 Going Local“ generell um ein probates Mittel zur Sammlung und Verdeutlichung von Argumenten für die Fortsetzung des Ziel-2-Programms, sowie hier speziell zur Identifizierung „förderbarer“ Projekte im Bereich Klima vor Ort mit Mehrwert für Bund und Land (Stichwort: Erreichen der Klimaziele der Bundesregierung bis 2020). Der Duisburger Projektleitung, der Stabsstelle I-03, geht es bei dieser transeuropäischen Maßnahme nun um die Kommunikation der bisherigen Ergebnisse an das Ziel-2-Büro und weitere relevante Fördergeber, sowie an die Öffentlichkeit. Im Rahmen des Projekts hat sich die erste thematische Arbeitsgruppe zum Thema Elektromobilität für öffentliche Dienstleistungen „electro-mobility - Very Important for Public Services“ (=„eVIPS“) gegründet. Die Konkretisierung wird maßgeblich durch Inputs der Duisburger Lenkungsgruppe geprägt, bestehend aus Herrn Stadtdirektor Dr. Greulich, Frau Stölting, Dez. VI, Herrn Lorz, 61, bzw. „Duisburg 2027“, sowie Herrn Tonks, I-03. Zur inhaltlichen Qualitätsbeurteilung von Projektvorhaben informiert sich das Ziel-2-Büro bei der zuständigen Fachstelle: Fachlich verantwortlich für die Clusterentwicklung Energie in NRW ist die Energie Agentur, die wiederum Projektpartner in „EU 2020 Going Local“ ist. Hier schließt sich also der Kreis.

1 Nachhaltige Mobilität im Kontext urbaner Entwicklungsperspektiven Duisburgs und der Metropolregion Rhein-Ruhr

Die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Ansprüche an Mobilität sind heute sehr hoch. Das Bedürfnis nach sicherer, schneller und komfortabler Mobilität wird ein fester Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens und des wirtschaftlichen Wachstums in Europa, Deutschland und Duisburg bleiben. Dennoch zeichnen sich zunehmend Veränderungen ab, die das Mobilitätsangebot und –verhalten mittelfristig ändern werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die heute noch durch den motorisierten Individualverkehr monomodal geprägte Mobilität hin zu einer multimodalen durch viele Verkehrsträger geprägten Mobilität

entwickelt. Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger setzt über die entsprechenden Anlagen, Fahrzeuge, Strecken usw. hinaus eine stärkere Fokussierung auf Information, Organisation und Beratung voraus, um die vorhandenen und noch zu entwickelnden infrastrukturellen und technischen Lösungen zu einem sinnvollen integrierten Mobilitätsangebot zu vereinen. Eine ganzheitliche Betrachtung der zukunftsorientierten Mobilität ist also Voraussetzung für die Lösung wachsender Mobilitätsansprüche. Eine Großstadt wie Duisburg, die in der Metropolregion Rhein-Ruhr verankert ist, steht vor der Herausforderung die infrastrukturellen, organisatorischen, informationsgebundenen und technischen Möglichkeiten von Mobilität zu einer nachhaltigen Lösung zu führen. Dazu sind unterschiedliche Bausteine notwendig, die alle einem Ziel, nämlich einer nachhaltigen Mobilität, folgen sollten. Diesen Herausforderungen stehen alle Metropolregionen und ihre Städte gegenüber. Die öffentliche Hand hat in diesem Zusammenhang eine besondere Verantwortung im Hinblick auf ihre Entscheidungen, aber auch hinsichtlich ihrer Vorbildfunktion gegenüber privaten Haushalten und der Wirtschaft.





2 Handlungsfeld Integrierte Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung (Comprehensive urban and mobility development)

Im Rahmen integrierter Stadtentwicklungsplanung ist im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ die Abstimmung zwischen stadtstruktureller Gliederung, verkehrsintensiven Nutzungen und verkehrlicher Anbindung ausschlaggebend für eine stadt- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung. Eine besondere Rolle spielt hier für die kommunale Flächen- und Infrastrukturplanung die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung nach Baugesetzbuch.

Beispielhafte Projektansätze

(a) Steuerung der verkehrproduzierenden Branchen über kommunale Flächenentwicklung/Analyse bestehender verkehrsintensiver Wirtschaftsnutzungen und aufzeigen von verkehrsgünstigen bzw. stadtverträglichen Verlagerungspotenzialen

3 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (Mobility Management)

Mobilitätsmanagement (MM) ist ein Konzept zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und zur Verringerung der Autonutzung und zwar durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer. Das Mobilitätsmanagement basiert auf „weichen“ Maßnahmen, wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner. „Weiche“ Maßnahmen bewirken meist eine Effizienzsteigerung von „harten“ Infrastrukturmaßnahmen im städtischen Verkehr (wie neue Straßenbahnlinien, Straßen, Radwege). Diese MM-Maßnahmen erfordern (im Gegensatz zu „harten“ Infrastrukturmaßnahmen) keine umfangreichen finanziellen Investitionen und können einen hohen Nutzen-Kosten-Faktor aufweisen.

Die Stadt Duisburg stellt sich im Rahmen ihrer gesamtstädtischen Verkehrsplanung die Aufgabe die Mobilität stadtverträglich zu organisieren. Mobilitätsmanagement soll dabei die unterschiedlichen Verkehrsträger durch Informationsweitergabe und Koordination besser vernetzen und zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen.

Beispielhafte Projektansätze

- (a) Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit mit lokalen Verkehrsträgersgesellschaften (Duisburger Verkehrsgesellschaft, Bahn AG etc.)
- (b) Beratungsangebote und Anreize für private Haushalte und Unternehmen zur Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Stadtwerte e2mobil)

4 Handlungsfeld Wirtschaftsverkehre (Commercial Traffic)

Der Duisburger Binnenhafen ist als "continental hub" vor allem für die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen einer der bedeutendsten Logistikstandorte in Europa. Der Transport und die Verteilung von Gütern ist insbesondere für die Wirtschaftsentwicklung und die internationale Positionierung der Bundesrepublik Deutschland und Europas von entscheidender Bedeutung. Gleichzeitig führen die zunehmenden Handelsbeziehungen und damit die Zunahme von Transporten zu erheblichen Verkehrs- und Umweltbelastungen auf lokaler Ebene. Die kommunalen Handlungsmöglichkeiten sind in dieser Beziehung äußerst eingeschränkt. Dennoch werden in Duisburg infrastrukturelle, verkehrslenkende und planerische Maßnahmen ergriffen, um die Entwicklungsmöglichkeiten der Logistik positiv zu flankieren und die Belastungen insbesondere durch Schwerlastverkehr für die Bevölkerung gering zu halten. Zusätzlich wurde auf staatlicher Ebene der Handlungsbedarf durch die Einrichtung von Umweltzonen erkannt, aber in dieser Hinsicht noch nicht konsequent genug verfolgt.

Darüber hinaus sind die innerstädtischen Güterverteilungsverkehre prägend für die lärm- und abgasbezogenen Belastungen im Stadtgebiet. Nach den gescheiterten Ansätzen der Güterverteilzentren (GVZ) in der Vergangenheit, müssen die Kommunen auch hier nach neuen Möglichkeiten der Verkehrsabwicklung suchen. Neben restriktiven (Anlieferungszeiten) und planerischen (Ausweisung Gewerbegebiete, Konzentration von EH in zentralen Bereichen) Maßnahmen sind hier vor allen Dingen auch technische Lösungen zielführend. Durch die Abwicklung der sog. „Last Mile“ mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen könnte die Belastung durch Lärm und Abgase lokal gemindert werden.

Beispielhafte Projektansätze

- (a) Entwicklung eines LKW-Routenkonzepts zur stadt- und umweltverträglichen Lenkung des Schwerlastverkehrs
- (b) Entwicklung einer Logistikmagistrale in Duisburg, um Schwerlastverkehre auf entsprechend ausgebaute Verkehrswege zu führen
- (c) Einrichtung von Umweltzonen
- (d) Lärmaktionsplanung
- (e) Last Mile Ansatz/ Einsatz von E-Mobility im innerstädtischen Güterverteilungsverkehr

5 Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (Public Transport) und nicht-motorisierter Individualverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Verkehrsträger zur Sicherung der Personenbeförderung auf kommunaler Ebene. Neben der Sicherung von Mobilität breiter Bevölkerungskreise in Duisburg kommt dem ÖPNV ein hoher Stellenwert bei der effizienten und umweltfreundlichen Abwicklung von Mobilitätsansprüchen zu. Ein zentrales Ziel ist die Ausrichtung des ÖPNV in Duisburg auf zentrale Knotenpunkte und eine verbesserte Anbindung zwischen den unterschiedlichen Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht-motorisierten Individualverkehrs (NMIV) sowie des motorisierten Individualverkehrs (MIV). In Zukunft werden Mobilitätsketten, in denen ÖPNV und NMIV eine zunehmend wichtigere Rolle spielen, die Träger einer sicheren, effizienten und ökologischen Mobilität sein. Dazu gehören organisatorische und strukturelle Lösungsansätze sowie eine innovative infrastrukturelle und technische Ausstattung.

Beispielhafte Projektansätze

- (a) Ausbau zentraler Knotenpunkte u.a. auch im Hinblick auf die bessere Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger (Bahn, Bus, Taxi, Carsharing, Rad- und Fußverkehr, Stationen für Pedelecs)
- (b) Beschleunigungsmaßnahmen des ÖPNV
- (c) Verbesserung der Rahmenbedingungen des Radverkehrs (Radabstellplätze, Radstationen, Radwege)
- (d) Anpassung der Verkehrsinfrastruktur zugunsten des nicht-motorisierten Individualverkehrs
- (e) Andienung hochverdichteter Siedlungs-

bereiche/ zentraler Lagen durch elektrisch betriebene Fahrzeuge

(f) Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr werden Hybridbusse unterschiedlicher Hersteller im

öffentlichen Nahverkehr betrieben. Das Hauptinteresse liegt hierbei auf der Untersuchung der Geräusch- und Schadstoffemission sowie des Kraftstoffverbrauchs.



(g) Betriebsplanung und Fahrzeugbeschaffung im ÖPNV (Grundsatzpapier der Duisburger Verkehrsgesellschaft)

6 Handlungsfeld Öffentliche Versorgungsunternehmen (public utilities) und verwaltungsinterner Güter- und Personentransport (municipal transport)

Innerhalb der Konzernstruktur der Stadt Duisburg werden große Teile des Personen- und Güterverkehrs sowie der Betriebsverkehre durch Fahrzeuge verschiedener Größen (von PKW über Kleintransporter/ Pritschenwagen bis zum Kleinlastkraftwagen) abgewickelt. Die im Stadtgebiet zurückgelegten Strecken sind teilweise gering (<100 km/Tag) sowie die Einsatzzeiten der Fahrzeuge gebunden an Dienstzeiten oftmals klar strukturiert. Damit liegen gute Voraussetzungen vor, um über organisatorische und technische Lösungsansätze den effizienten und ökologischen Einsatz von Dienstfahrzeugen einen öffentlichkeitswirksamen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität zu leisten.

Beispielhafte Projektbausteine

(a) Pedelecs und Elektroroller für verwaltungsinterne Verkehre

(b) Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge/ Umrüstung der Fahrzeugflotte des Konzerns Stadt Duisburg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge

(c) Mobilitätsmanagement Konzern Stadt Duisburg

7 E- Mobility als ein Schritt zur nachhaltigen Mobilität auf kommunaler Ebene

Der Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge ist eine Option, die einen Beitrag zur umweltgerechten Fortbewegung erbringen kann. Die Stadt Duisburg hat hier eine besondere Verantwortung, technische Lösungen der E-Mobilität beispielhaft und pragmatisch aufzuzeigen und damit auch die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit positiv zu verändern. Ausschlagend in dieser Hinsicht ist es, die heute verfügbaren technischen Lösungen im Alltag zu erproben. Elektrisch betriebene Fahrzeuge haben diesen technischen Stand inzwischen erreicht und stehen für den Betrieb zur Verfügung. Die oben aufgeführten Handlungsfelder

Mobilitätsmanagement, innerstädtische Güterverteil-verkehre, ÖPNV sowie verwaltungsinterne Personen- und Güterverkehre zeigen die Einsatzbreite und -felder von E-Mobilität für eine stadtverträgliche und umweltfreundliche Mobilität deutlich auf. Der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen kann also bereits heute erfolgen.

8 Ausblick

Die oben skizzierten Handlungsfelder sind einerseits auf die Duisburger Belange zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität ausgerichtet, haben aber mit Sicherheit auch für andere Städte und Regionen Europas eine

hohe Bedeutung. Zurzeit ist nicht absehbar, welche Bausteine im Einzelnen erfolgversprechend und nachhaltig umgesetzt werden können. Es ist jedoch von Bedeutung die Einsatzmöglichkeiten der unterschiedlichen organisatorischen, strukturellen, infrastrukturellen und technischen Lösungsansätze schon heute aufzuzeigen, um eine große Bandbreite an Lösungen zu erproben.

Eine nachhaltige Mobilität erfordert zur Anwendung alternativer Mobilitätsangebote eine langfristige Perspektive, die auch einen erhöhten Finanzierungsbedarf im Blick haben muss. Die Stadt Duisburg kann in ihrer öffentlichen Vorbildfunktion nur dann einen nach-

Impressum

Duisburger Kurzbeiträge zur Statistik und Stadtforschung

Hrsg.: Stadt Duisburg, Der Oberbürgermeister, Stabsstelle für Wahlen, Europaangelegenheiten und Informationslogistik
Bismarckstraße 150-158, 47049 Duisburg, Telefon 02 03 / 283-32 74, Telefax 02 03 / 283-44 04

Internet: <http://www.stadt-duisburg.de>

e-mail: stabsstellei-03@stadt-duisburg.de

Verantwortlich: Burkhard Beyersdorff