METROPOLE RUHR BUSINESS

WHITE PAPER

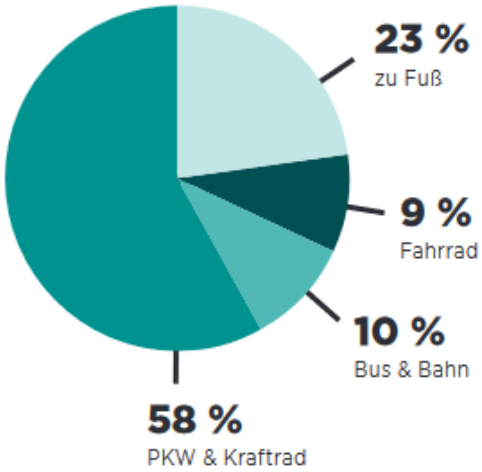
STADTVERKEHR & (CITY)LOGISTIK

INHALTLICHE EINORDNUNG

Der „Innenstadtdialog Ruhr“ ist in der Überzeugung entstanden, dass die Innenstädte der Metropole Ruhr eine Zukunft haben als Möglichkeitsraum, in dem auf komprimierter Fläche Chancen genutzt werden, die deutschlandweit von Interesse sind. Die Metropole Ruhr als Petrischale für Innenstadtentwicklung.

„Mobilität & (City-)Logistik“, ein Themenbereich, der nicht nur eine DER zentralen Herausforderungen auf dem Weg zu klimaresilienten und lebenswerten Innenstädten weltweit ist, sondern in der Metropole Ruhr, in der Parallelität von Verdichtung und Zerfaserung auch seit Jahrzehnten für Kopfzerbrechen sorgt.

Wie kann Mobilität im Ruhrgebiet so gestaltet werden, dass sie den Alltag aller erleichtert? So gestaltet werden, dass Wege für Waren, Dienstleistungen und Menschen in die Innenstädte, aus diesen heraus und innerhalb dieser, zeiteffizient, ressourcenschonend, zukunftsfähig und nachhaltig werden? Wer sollte mitreden und vor allem ins Gespräch miteinander kommen, um möglichst viel zu bewegen?



Verkehrsaufkommen gemessen am Wegeanteil
(Anteil in Prozent, gerundet, 2017)
Daten: RVR/Bericht zur Umwelt 2021

Jüngste Daten des Regionalverbands Ruhr belegen, dass der motorisierte Individualverkehr sowohl bei der Personenbeförderung als auch im Güterverkehr das Verkehrsaufkommen in der Metropole Ruhr massiv dominiert. Ungebrochen. Eine Stärkung der Strukturen und Angebote für private Kraftfahrzeuge und unkoordinierte LKW-Beförderung kann in den Innenstädten nicht die Lösung, nicht die Zukunft sein. Dies vorausgesetzt waren die Speaker:innen des Innenstadtdialoges angetreten, um Ideen aufzuzeigen, Aufmerksamkeit zu schaffen, Mut zu machen und Fakten über tradierte Erzählungen und immer gleiche selbsterfüllende Prophezeiungen zu legen.

Tiefgreifender Wandel von Strukturen, das Aushalten von Unsicherheit und Diversität, ohne dabei zu erstarren – das können die Menschen in der Metropole Ruhr. In Bezug auf die Mobilitätswende wird hier aktuell aber noch viel zu zögerlich gehandelt. Mehr Mut ist nötig, mehr Movement.

Auf den folgenden Seiten finden Sie die im Rahmen des Innenstadtdialogs hierzu ermittelten und im Nachgang verdichteten Positionen und Erkenntnisse.

Bei drei weiteren Veranstaltungen im Jahr 2023 wollen wir gemeinsam mit Ihnen – den Akteur:innen in den Kommunen – umdenken, neu denken und für gegenseitigen Anschub sorgen.

Und dies festhalten, in einem Whitepaper zu jeder Veranstaltung und als Handreichung für Ihren Schreibtisch.

ERKENNTNISSE

Wer sich mit Mobilität in der Metropole Ruhr beschäftigt, hat sicher ein gewisses Frustrationslevel erreicht. Zahlreiche Initiativen, Forschungsvorhaben und entscheidende Institutionen wie der Verkehrsverbund Rhein Ruhr arbeiten seit Jahrzehnten an einer Optimierung der Verkehrsflüsse und -wege im Ruhrgebiet und in den Innenstädten der Ruhrgebietskommunen. Es ist ermutigend, zu sehen, dass es eine breite Basis an Menschen gibt, die lieber in Möglichkeiten als in Widerständen denken. Die ihre Metropole Ruhr als Modellregion für lebenswerte Innenstädte sehen, die Ideen befeuert und belohnt.

Eine Studie der Ruhr-Universität Bochum zur integrierten Mobilität im Ruhrgebiet aus dem Jahr 2020 kommt zu dem Schluss, dass für die Metropole Ruhr vor allem dann eine Chance besteht, wenn netzwerkförmige Koordination einerseits und starke Kooperation unterschiedlichster Akteursgruppen andererseits zusammenwirken.[1]

Zur starken Kooperation gehören demnach auch Bausteine wie verbesserte Finanzierungsmodelle sowie agile Planungs- und Gesetzgebungsstrukturen, die wiederum auf politischem Durchsetzungswillen beruhen. Hier gilt es anzusetzen. Mit Weitsicht und Rückgrat.

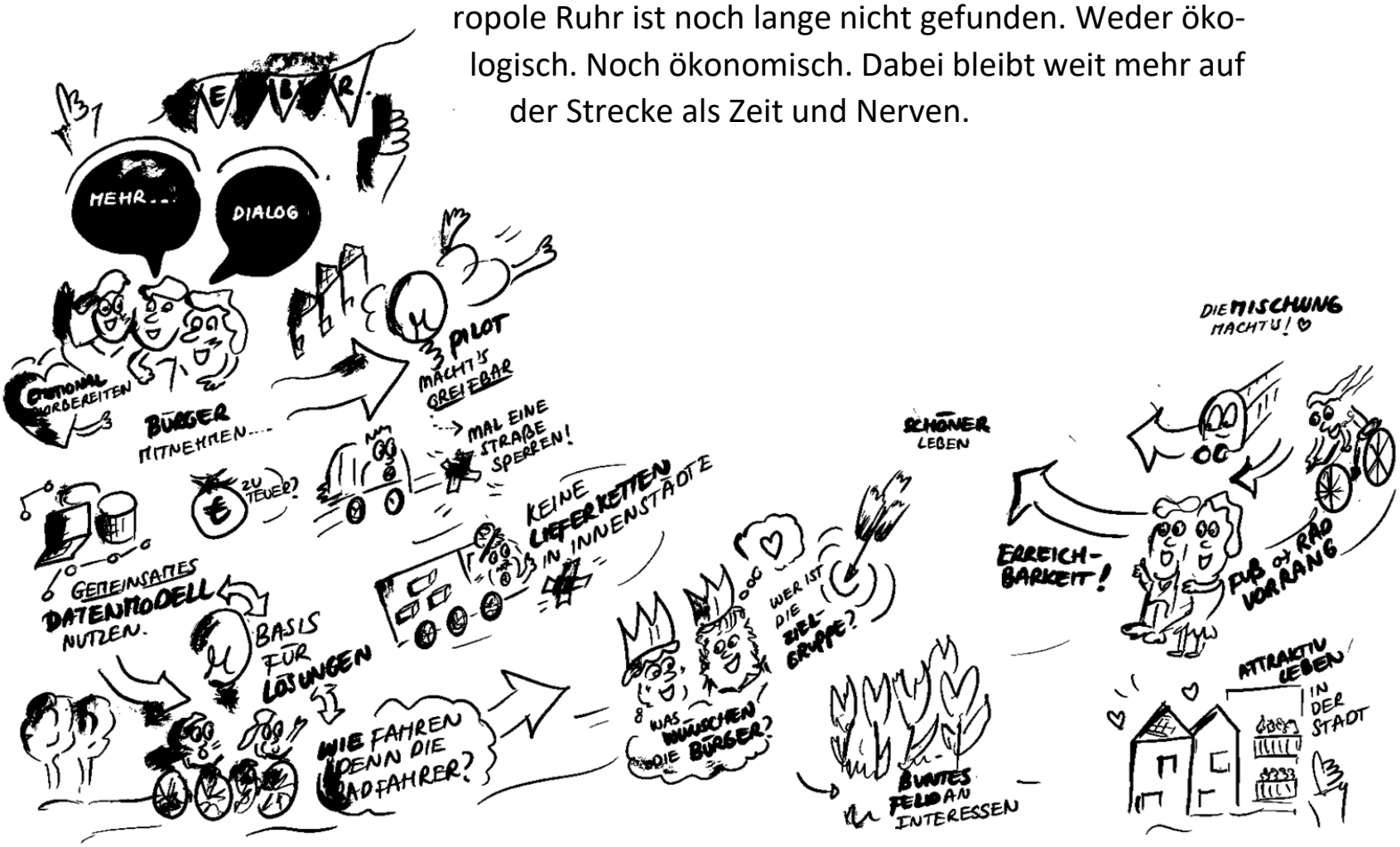
Aber auch im täglichen Tun der verantwortlichen Verwaltungen liegt eine Menge Wucht für Wandel. Der Blick über den Tellerrand der eigenen Kommune oder Maßnahme stärkt die Bewegung, die netzwerkförmige Koordination und das Schwarmwissen auf Akteur:innenseite. Der Innenstadtdialog Ruhr bot einen Ort für diesen Austausch und einen Grundstein für dessen Verstetigung.

[1] Pries/Roos & andere, 2020. Integrierte Mobilität im Ruhrgebiet- Konzeptstudie. https://dx.doi.org/10.13154/rub.149.126

ERGEBNISSE

Eine Besonderheit in allen Fragestellungen zur Mobilität liegt neben der Komplexität vor allem in der Emotionalität des Themas. Selbst Menschen, die nicht professionell mit Verkehrsfragen beschäftigt sind, leiten aus ihrem täglichen Erleben eine Meinung zum Thema Mobilität ab. Sei es, weil sie wiederkehrend im Stau standen, auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkauf in die Innenstadt, oder jeden Tag eine frühere Bahn nehmen mussten, um pünktlich im Büro erscheinen zu können oder Umwege einplanten, weil die kürzeste Route zur Tagesmutter oder Ärztin mit dem Rad zu gefährlich war. Verkehrsthemen polarisieren in der öffentlichen Wahrnehmung stark.

Dabei werden diese Erfahrungen nochmals massiv erweitert – durch das Erleben und die Belastungen derer, die für den Transport von Waren und Gütern in die Innenstädte und für die Menschen, Unternehmen und Institutionen in der Metropole Ruhr verantwortlich sind. Denn auch hier dreht sich das tagtägliche Hamsterrad begrenzter Mobilität. Völlig unabhängig davon, ob es sich um Schwerlastverkehre oder KEP-Dienste, um Zulieferer- oder Transitverkehre, um Ver- oder Entsorgungsverkehr handelt. Die Idealinie für den Waren- und Gütertransport in und für die Innenstäte der Metropole Ruhr ist noch lange nicht gefunden. Weder ökologisch. Noch ökonomisch. Dabei bleibt weit mehr auf der Strecke als Zeit und Nerven.



Den Praktiker:innen, die am Innenstadtdialog II teilnahmen, gelang es, an den Dialogstationen einen multiperspektivischen Blick auf die Fragestellungen zu werfen und Ideen einzubringen, die Innenstädte für alle lebenswerter und alltagstauglicher machen. Konkret wurde über die Organisation von Verkehrsströmen im Ruhrgebiet, die Letzte Meile in den Innenstädten und über effiziente Lösungen für eine menschengerechte Mobilität im Ruhrgebiet diskutiert.

Große Einigkeit herrschte unter anderem mit Blick auf multimodale Systeme und einen leistungsfähigen ÖPNV, die in die Innenstadt und aus ihr herausführen. Mit Shuttlesystemen könnten Innenstädte erfolgreicher autofrei gestaltet werden. Boni für emissionsfreie Transport- und Fortbewegungsarten genauso wie hohe Abgaben für emissionsintensive Transport- und Fortbewegungsmöglichkeiten könnten im Zusammenspiel starke Anreize für raumdifferenzierte Angebote liefern. Ebenso einig waren sich die Teilnehmenden in Bezug auf die „Einladung“ von Global Playern. Alle Kommunen hatten hier bereits schlechte Erfahrungen mit der Veräußerung von kritischer Infrastruktur oder dem Platz schaffen für internationale Anbieter für E-Scooter bspw. gemacht – Mobilität ist lokale Daseinsvorsorge, davon gehen alle aus.

Dass es erhöhter Investitionen in Mobilität und (City-)Logistik bedarf, um nachhaltig erfolgreiche und resiliente Strukturen zu schaffen, ist Konsens – trifft aber auf geteilte Ansichten zur Umsetzung. Ist es sinnvoller, Geld vorrangig in investive Maßnahmen zu investieren oder in Organisationsstrukturen und Vernetzungen „hinter den Kulissen“, um zukünftige Baumaßnahmen besser abstimmen und koordinieren zu können. In der Metropole Ruhr ist beides vonnöten und das zügig.

Hierfür bedarf es keiner riesigen Geldströme, sondern dynamischer Strategien, flexiblerem Verwaltungshandeln und vor allem eines zeitgemäßen Rechts- und Handlungsrahmens zum Beispiel in Bezug auf die Anwendung der Stellplatzverordnung.

An der Fragestellung, wie die letzte Meile in den Innenstädten gestaltet werden kann, arbeiten nicht nur Planer:innen und Logistiker:innen. Auch die großen Einzelhandelsunternehmen wie dm suchen nach neuen Möglichkeiten, um den Transport von Waren zu ihren Kund:innen so effizient und nachhaltig wie möglich zu gestalten. Es wird experimentiert mit

Abholstationen, Zustellrobotern oder Lastenrädern. Auch die Teilnehmenden der Dialogstation hatten viele Ideen, an welchen Stellschrauben noch gedreht werden sollte. Von der Idee ÖPNV-Verkehr mit Logistik zusammen denken, über die Etablierung von Micro-Hubs hin zum Ausbau von Radwegen zur Nutzung durch Lastenräder.

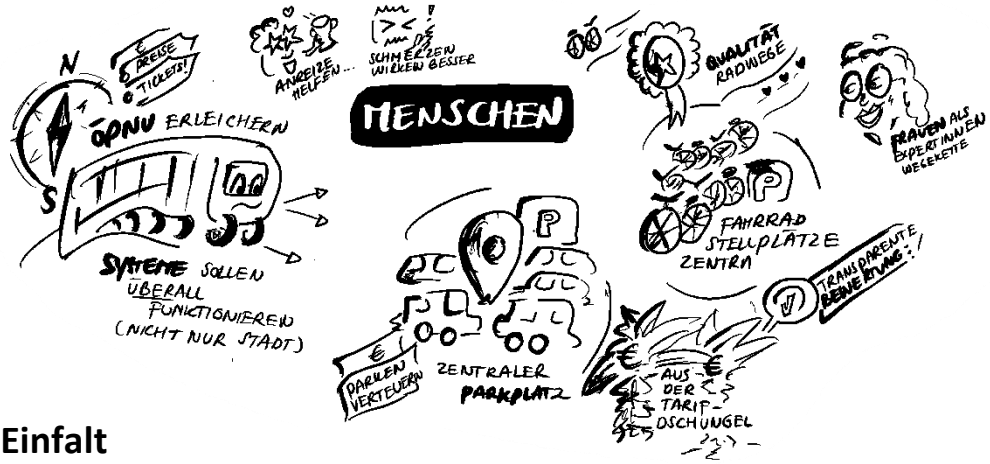
Einig waren sich die Speaker:innen genauso wie die Teilnehmenden, dass der Mensch im Mittelpunkt eines neuen Mobilitätsversprechens der Städte im Ruhrgebiet stehen muss. Dafür sorgen Transparenz der Kosten, Einfachheit der Systeme und der Fokus auf nachhaltige Mobilitätsformen. Städte wie Lünen machen es vor (bei der Entwicklung des innerstädtischen Quartiers rund um das alte Hertie-Haus wurde Wert auf die fußläufige Erreichbarkeit statt auf Stellplatzquoten gelegt) und zeigen, wie sich das Mobilitätsverhalten in der Innenstadt verändert, wenn das klare Ziel lautet, eine lebenswerte City zu gestalten.

EMPFEHLUNGEN

Aus der Expertise der Speaker:innen, der fachlichen Begleitung des Innenstadtdialogs Ruhr durch das Büro Stadt + Handel und dem praktischen Austausch mit Vertreter:innen der (Innen-)Städte in der Metropole Ruhr sind auf die Zukunft ausgerichtete Empfehlungen entstanden, die Mut machen sollen:

1. **Einfachheit schlägt Vielfalt**

   Die erfolgreiche Verkehrswende bedarf überzeugender Angebote für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Sind Tarifsysteme zu komplex, frustrieren sie Nutzer:innen oder sind nicht nutzbar. Sind Bezahlsysteme zu kompliziert, schließen sie Kundschaft aus. Ist Multimodalität mit vielen Barrieren strukturiert, wird sie nicht angenommen. In allen Bereichen, in denen sowohl Dienstleistende als auch Kund:innen und Nutzer:innen auf zügige Abläufe und die Vereinfachung ihres Alltags fokussiert sind, zählt tatsächlich: „Keep it simple“.



2. **Vielfalt schlägt Einfalt**

   Vielfalt wiederum ist auf anderen Positionen in Bezug auf Verkehrsströme der Schlüssel zum Erfolg. Ist die Innenstadt sowohl mit dem ÖPNV als auch mit dem Rad und zu Fuß gut erreichbar und finden Menschen, die auf ihr Auto angewiesen sind, nach dem Parken ihres Fahrzeugs eine gute Möglichkeit, ihren Weg barrierefrei fortzusetzen, so ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass die Angebote wahrgenommen werden. Vielfalt schlägt hier Einfalt. Vielfältige Angebote sorgen dafür, dass alle Menschen, Waren und Dienstleistungen „abgeholt“ werden können.

3. Bewegung schafft Fortschritt

Um Verkehrsströme innerhalb der Innenstädte – aber auch auf den Wegen hinein und heraus – zukunftsfähig und nachhaltig zu gestalten, bedarf es Bewegung. In den Köpfen der Menschen, in der Politik und in den Verwaltungen. Ohne sich in die Menschen und ihre sozialen Rollen hineinzuversetzen, bleiben die Antworten auf komplexe Mobilitätsansprüche eindimensional. Ohne eine agile Gesetzgebung beispielsweise dauert Wandel zu lang. Ohne mutige Praktiker:innen in den Behörden, die auch gegen Widerstände arbeiten, verharren Innenstädte im Status Quo. Ohne Austausch, Vernetzung und Kooperation keine Bewegung. Ohne praktisches Ausprobieren, keine echte Entwicklung. Kopenhagen wäre aktuell nicht DAS internationale Beispiel für eine Stadt- (und Mobilitäts-)Planung nach menschlichem Maß, wenn nicht mutige Planer:innen und Politiker:innen auch unbequeme Entscheidungen wie die Reduzierung des Stellplatzangebotes getroffen hätten.

4. Erleben schärft Expertise

Verkehr geht alle an. Autozentrierte Innenstädte beruhen auf einer für viele Menschen vergangenen Lebensrealität, die nicht mehr zeitgemäß ist. Es geht nicht mehr nur um den Alleinverdiener, der mit dem Auto in sein Büro fährt und die Hausfrau, die zu Fuß ihre Einkäufe in der Innenstadt erledigt. Die Innenstädte der Gegenwart und der Zukunft sind ein Ort für alle. Für Personen, die nur an einigen Tagen an ihrem Co-Working-Platz arbeiten und Eltern, die an einem Tag sehr viele Wege zurücklegen, um vor der Arbeit die Kinder in die Betreuung zu bringen und nach getaner Arbeit noch drei Erledigungen bei der Ärztin, der Apotheke und im Schuhgeschäft zu schaffen. Es sind Orte für die Inhaberin der kleinen Manufaktur, die sich nur dank Stammkundschaft halten kann und diese mit besonders nahbarem Service bindet. Dazu können sichere Stellplätze für Fahrräder direkt vor der Tür genauso gehören wie die Möglichkeit, eine Retoure auch außerhalb der Öffnungszeiten hinterlegen zu können.

5. Erstes Update der Letzten Meile

Innenstädte sind Orte der Wertschöpfung und Versorgung, zentrale Standorte für Anbieter:innen und Filialist:innen, deren Erfolg auf einheitlicher Logistik und bezahlbaren Kosten beruht. Die Erreichbarkeit dieser Knotenpunkte unserer alltäglichen Versorgung muss viel praxisrelevanter in den Blick genommen werden. Einhergehend mit einer stärkeren Verantwortungsübertragung und -übernahme derer, die als Unternehmen und/oder Institutionen für die Versorgung aller verantwortlich sind.

Nicht nur die Mobilität, sondern auch die (City-)Logistik im speziellen bedürfen einer diverseren Betrachtung diverser Expert:innen. Von Eltern über Menschen mit Behinderung bis zu selbst Gewerbetreibenden und Ärzten, Gesundheitsdienstleistern und Kaufleuten. Intersektionalität muss einen Weg in die Planung finden.

6. Push braucht Pull

Ein so grundlegender Strukturwandel, wie er für eine nachhaltige und resiliente Mobilitätsplanung in den Innenstädten notwendig ist, kann nicht allein über bessere Angebote erreicht werden. Flankierend sind Maßnahmen, die aus der Problem immanenten Bequemlichkeit heraus „zwingen“, ein wichtiger Motor. Dabei sollten Anreize den Vorzug vor Verboten erhalten. Beispielhaft steht hierfür das 9-Euro-Ticket. Und nun nachfolgend das „Deutschland-Ticket“, dass viele der zuvor nicht lösbaren Themen auf einen Streich erledigt. Beispielgebend für das, was die Innenstädte der Metropole Ruhr für eine echte Mobilitätswende benötigen. Flankierend gilt es auch Komfortzonen zu verlassen und Parkgebühren zu erheben, Verkehrsverstöße zu ahnden und autofreie Zonen einzurichten. Das Zweirad als Schlüssel zur neuen Innenstadtmobilität.

Kurz- bis mittelfristig ist die Steigerung der menschen- und/oder elektrobetriebenen Zweiradnutzung sowohl beim Personen- als auch beim Materialtransport nicht nur der am schnellsten umsetzbare Teil einer innenstadtbezogenen Verkehrswende. Sie führt, neben der Senkung des CO_2-Ausstoßes, zu den für die zukünftige Innenstadtentwicklung entscheidenden Flächen- und Raumgewinnen. Entsprechend gilt es, in den Innenstädten der Metropole Ruhr den ökologischen Zweiradverkehr und die diesbezügliche Verkehrsinfrastruktur in Richtung und innerhalb der Innenstädte massiv zu fördern.

7. Die Zukunft der innerstädtischen Tiefgaragen als Experimentierräume

Die Innenstädte der Metropole Ruhr verfügen über immense unterirdische Flächen und Räume in Form von Tiefgaragen, die aufgrund der Verkehrswende mittel- bis langfristig zu einem mehr oder weniger großen Teil leerfallen werden. Hier wären rechtzeitige Umnutzungsperspektiven aufzuzeigen und da, wo es jetzt schon möglich ist, auch in temporären Projekten praktisch zu erproben. Hierbei gilt es das unterirdische Raumpotential so einzusetzen, dass es an der Oberfläche für zusätzliche Freiflächen sorgt und/oder bisher innerstädtisch nicht oder nur eingeschränkt machbare Nutzungen ermöglicht.

Herausgeberin

Business Metropole Ruhr GmbH
Am Thyssenhaus 1–3
45128 Essen

Prof. Dr. Julia Frohne,
Vorsitzende der Geschäftsführung

Projekt

Gernot Pahlen, Flächen- & Investorenservice,
Business Metropole Ruhr GmbH
Benjamin Legrand, Unternehmenskommunikation, Pressesprecher (V.i.S.d.P),
Business Metropole Ruhr GmbH
Anne Fuchs, Anne Kraft, Stefan Postert, Arnold Voß,
Stadt + Handel Beckmann und Föhrer Stadtplaner GmbH

Redaktion

Stadt + Handel
Beckmann und Föhrer Stadtplaner GmbH
Hörder Hafenstraße 11
44263 Dortmund

Bildnachweis

Fotos © Business Metropole Ruhr GmbH, Wiciok
Graphic Recording © Brechtje Hendriks
Weitere Abbildungen siehe Bildunterschrift

Auftragnehmerin

Stadt + Handel
Beckmann und Föhrer Stadtplaner GmbH
Hörder Hafenstraße 11
44263 Dortmund