

Perspektiven für den Radverkehr und die Mobilitätswende in Rellingen

Vortrag am 5.5.2026

Prof. Heiner Monheim

Verkehrsberatung

Kasseedorf-Stendorf

Meine Erfahrungshintergründe

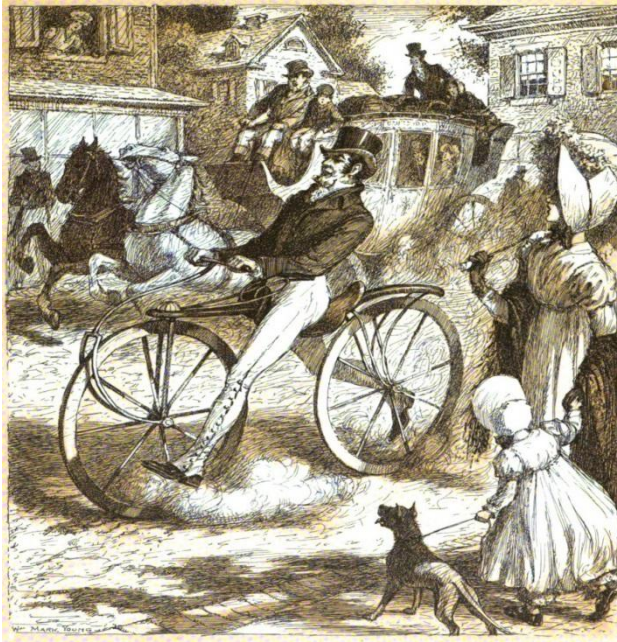
- Studium **Stadt- u. Regionalplanung, Verkehrsplanung, Geographie, Soziologie, Geschichte** in Bonn und München
- 1966-1971 Beratung Stadt **München** Nahverkehr
- 1972-1985 Referatsleiter Infrastruktur **BfLR/BMBau**
- **Modellvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung (mit UBA/BAST)**
- **Modellvorhaben Fahrradfreundliche Stadt (Mit UBA)**
- 1985-1995 Referatsleiter **MSWV NRW** (kommunaler + regionaler ÖV, Radverkehr, Verkehrsberuhigung)
- Seit 1995-2013 Beratung von **Kommunen, Kreisen und Verkehrsunternehmen**
- Seit 1971 Beratung von **Umwelt- und Verkehrsverbänden**

Teil I

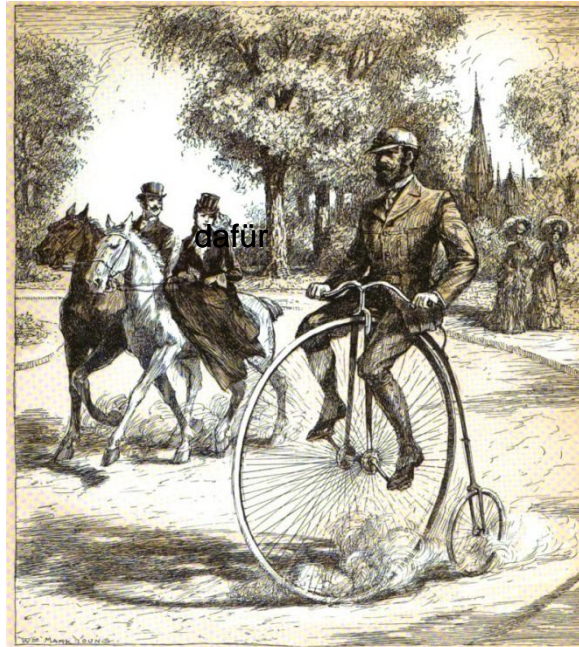
Stationen der Radverkehrsentwicklung

210 Jahre Fahrrad- Etappen der Entwicklung

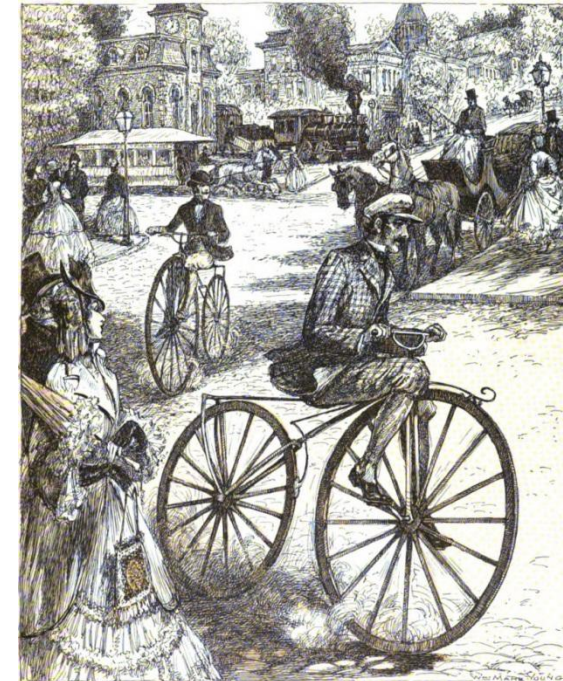
Lauftrad, exotische Rarität



Das Hochrad als Irrweg

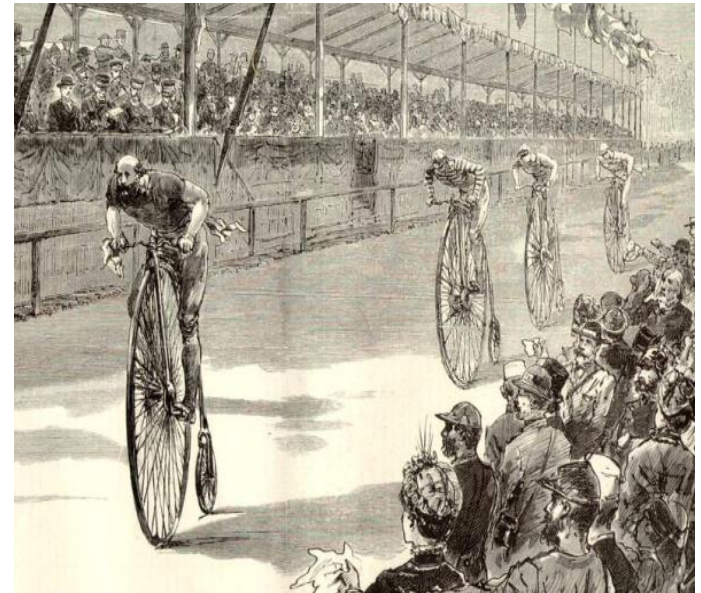


**Fortschritt :
Pedalen am
Vorderrad, aber
ohne
Gummireifen.**



Sportliche Inszenierung als Multiplikator

- beginnender Radsport
- staunende Massen
- exotischer Kontext
- ab 1900
 - Differenzierung der Wettbewerbe (Etappenrennen, „Tour...“, Sechstagerrennen, Bahnrennen, Radball, Kunstradfahren, Mannschaftsrennen...)
 - „olympisch“
 - kulturell überhöht (Sportpalast..., mit Musik...)
 - Symbolhaft (Helden...)



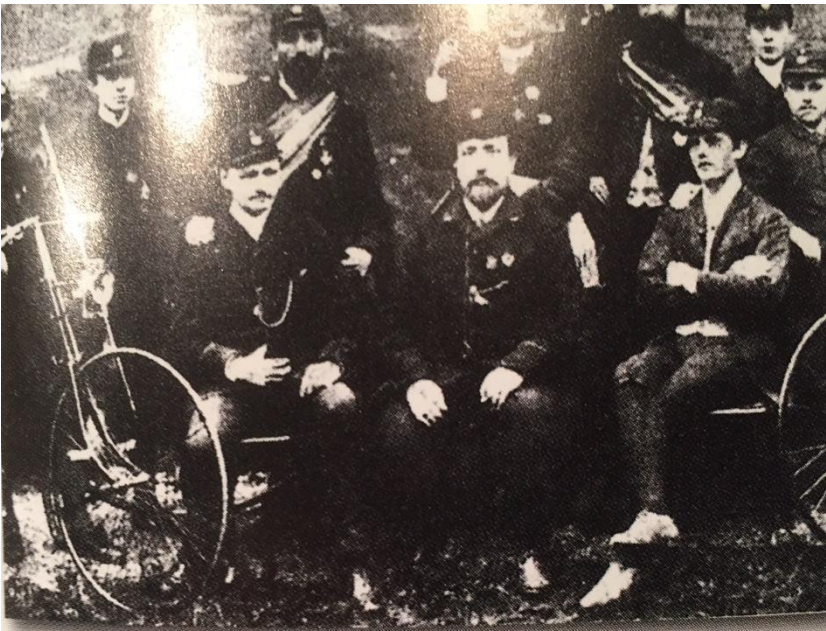
Mit dem „Niederrad“ beginnt der Durchbruch

- Leicht, klein, handlich
- praktisch, einfach bedienbar
- Bequem, im Vergleich zum Hochrad ungefährlicher
- serielle Massenproduktion, daher preiswert
- Vehikel der Frauenemanzipation



Frühe Formen der Fahrradorganisation

Bürgerliche Etablierung



Gründungsmitglieder des am 31. Oktober 1883 in Bonn ins Leben gerufenen „Bicycle-Clubs“.

Etablierung in der Arbeiterbewegung als Arbeiter-Radfahrer-Solidarität



Bis in die 1950er das dominierende Fahrverkehrsmittel

**Im Einkaufs-, Berufs- und Ausbildungsverkehr vielfach 30 %
Fahrradanteil. Massenhafter Radverkehr. Auch viele Lastfahrräder.
Keine Separation. Alle Bahnhöfe, Läden und Betriebe haben
Abstellanlagen, in Ortskernen gibt es Fahrradwachen.**



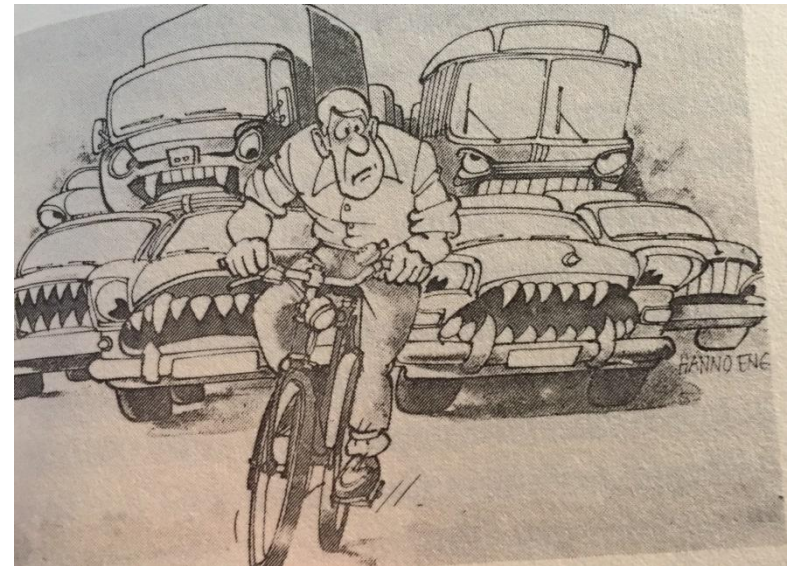
1950-1970 – Deutschland wird Autoland – das Ende der Koexistenz im Fahrverkehr

Viele Tabus behindern die friedliche Koexistenz

- Tempolimits sind tabu
- Parkverbote sind tabu
- Das Auto hat Priorität
- Geh- und Radwege werden zugeparkt
- Fahrbahnen werden verbreitert, Platz für Autos muss geschaffen werden

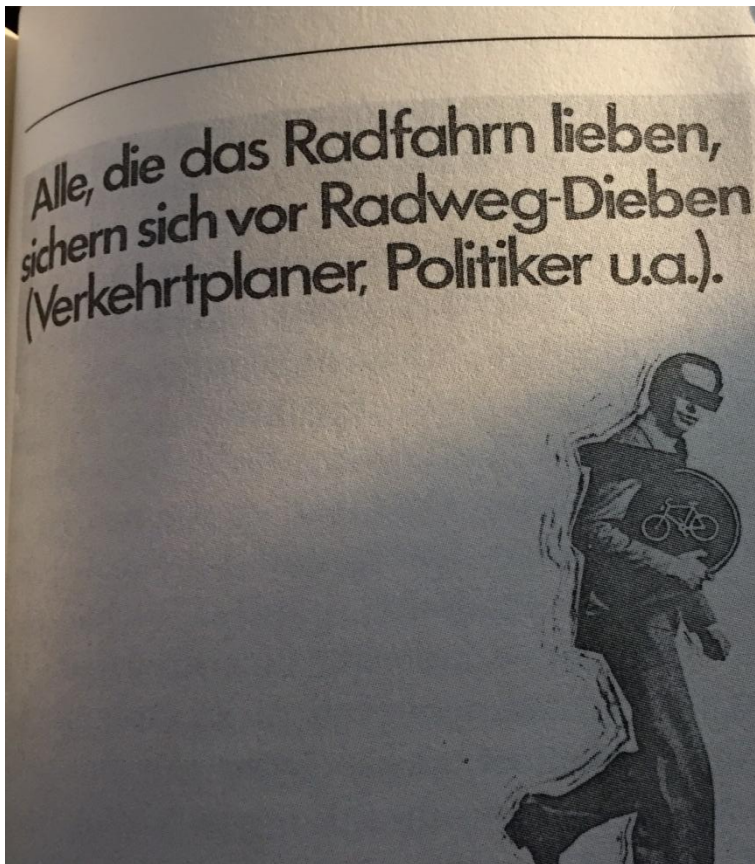
Probleme des Autoverkehrs werden billigend in Kauf genommen (Unfälle, Lärm, Abgase, Staus, Flächenfraß)

Dominanz der Masse und Recht des Stärkeren



Der Verteilungskampf beginnt

Platz ist knapp und umkämpft ADAC fordert....



- Gehwege zu halbieren, denn die wären zu breit und es fehle Parkraum
- Radwege abzuschaffen, denn es würde immer weniger Rad gefahren
- Straßenbahnen abzuschaffen, wegen angeblicher Behinderungen des Autoverkehrs

Ab 1974 Beginnende Renaissance des Fahrrades

- 1976 BMBau Studie Fahrrad im Nahverkehr
- UBA-Modell fahrradfreundliche Stadt
- erste Fahrradstädte mit mutigen Maßnahmen (Münster, Offenburg, Göttingen + Oldenburg, generell Hochschulstädte)
- Wachsendes Medieninteresse
- neues Image des Fahrrades von der Rostlaube zum Gesundheits- und Umweltvehikel
- aber nur sehr selektive Fahrradförderung
- ideologischer K(r)ampf um die Fahrradförderung
- rasante Technikentwicklung, Fahrrad mit Durchbruch der E-Mobilität, Differenzierung der Fahrradflotten
- Fahrrad als Wirtschaftsfaktor
- Fahrradtourismus wächst und wächst.....

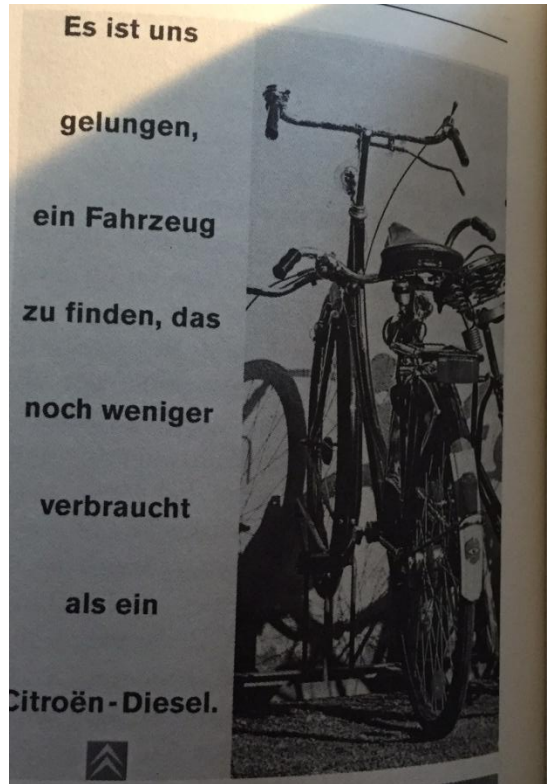
Erste Fahrradrenaissance 1976-1982

Kontiv/MID Zeitvergleich: Radverkehr hat sich verdoppelt!!!

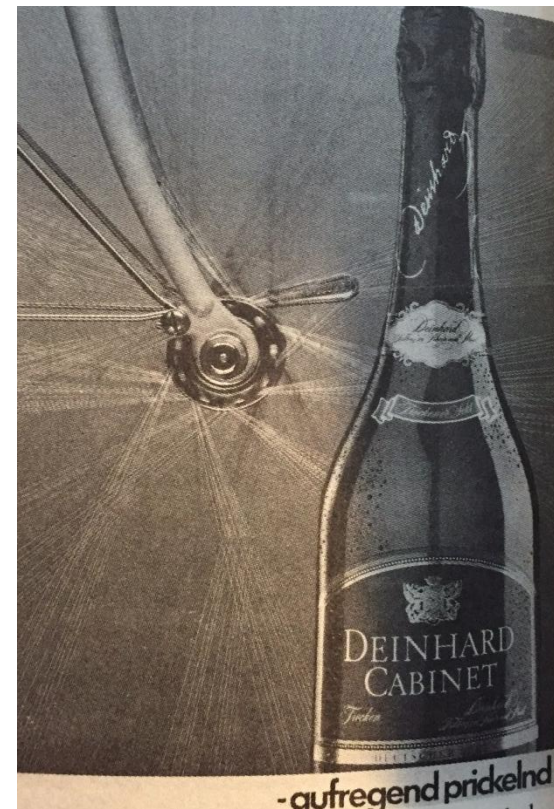
- Basis: Verkehrstagebücher
- Etappenprinzip
- Ganzjährige Zahlen aus allen Jahreszeiten
- Befunde:
 - Radverkehr besonders stark im Einkaufsverkehr, Ausbildungsverkehr,
 - Dynamik im Berufsverkehr geringer
- Winter- und Wettereffekt geringer als erwartet
- Reliefeffekt besteht noch, aber trotzdem wird auch in bergigen Gegenden geradelt, wenn auch etwas weniger
- Kontiv I und II belegen Anstieg von 6 auf 12 %

Ein wichtiger Grund: Fahrrad wird beliebtes Werbemotiv

...in der Autowerbung



...in der Konsumgüterwerbung



Die erste Fahrradrenaissance ist „grün“

Aufkommende Umweltbewegung

- Umweltprobleme motivieren eine neuen Umweltbewegung
- Auto-Umwelt-Probleme werden zunehmend problematisiert
- Verkehrsberuhigung beginnt
- Suburbanisierung wird kritisiert
- Stauprobleme wachsen

Aufkommende Gesundheitsbewegung

- Bewegungsmangel als Zivilisationskrankheit
- Lärm und Luftschadstoffe als Krankmacher
- Fahrradnutzung als „Medizin“

Aber: Separation bleibt dominantes Planungsprinzip

- daher nur mäßiger Netzfortschritt außerorts
- und Substandardlösungen innerorts

Reaktanz bei den „Altparteien“

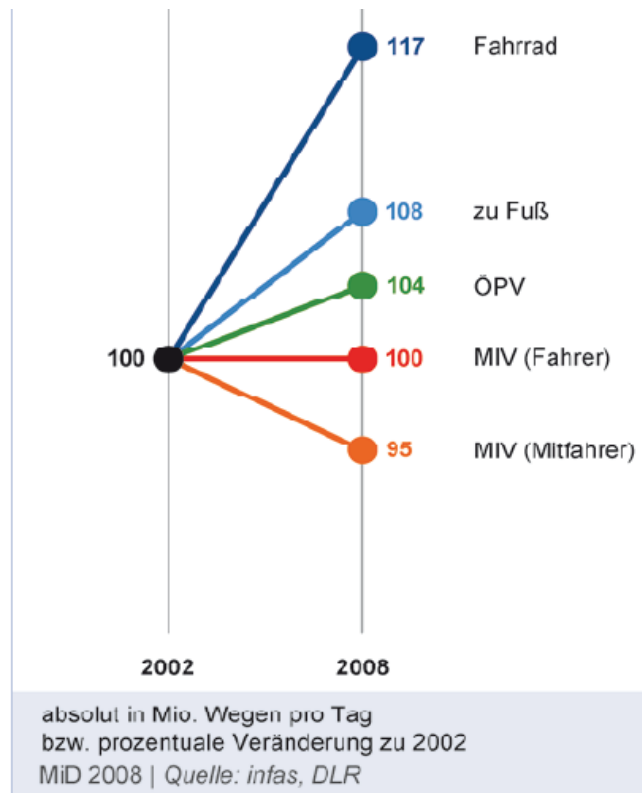
Fortschritt beim Bund dauert lange, einzelne Kommunen nutzen aber ihre Spielräume

- bis der Bund den 1. NRVP gelegt hat, mittlerweile NRVP 3
- bis die StVO novelliert wurde, aber immer noch Defizite, z.B. T 30 auf HVS
- bis das Bundesbudget angemessen aufgestockt wurde
- trotzdem nutzen Fahrradstädte und -Regionen ihre eigenen Spielräume
- komplettieren ihre Netze
- gehen in die Umverteilung von entbehrlichen Kfz-Verkehrsflächen
- nutzten innovativ ihre Spielräume bei der Verkehrsraumgestaltung

Dynamik des Radverkehrs

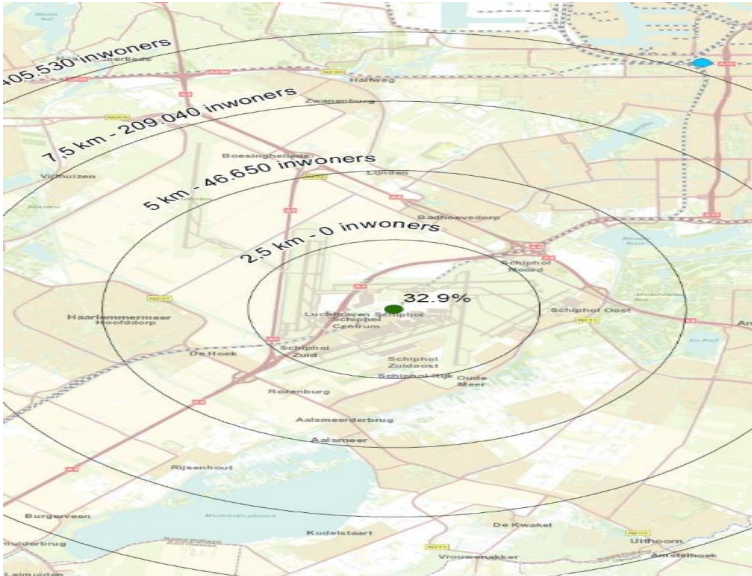
Erwarteter weiterer Zuwachs nach NRVP1

Radverkehr wächst unter allen Verkehrsarten am stärksten



- Bis 2020 sollen 15% aller zurückgelegter Wege mit dem Fahrrad erfolgen (in NL heute schon weit mehr)
- ländlicher Radverkehr soll von 8% auf 13% steigen
- Urbaner Radverkehr soll von 11% auf 16% steigen

Pedelec-Boom ändert Vieles



- den Aktionsradius, die Reliefabhängigkeit (Berge kein Problem mehr),
- die Nutzlastfähigkeit,
- den Preis und damit den Wert
- das Image, den politischen Stellenwert

Fahrrad zunehmend relevant im Gütertransport

Lastfahrrad für Gütertransport in Logistik, Handwerk, Handel



Umweltverbund: Symbiose Fahrrad und ÖPNV

- **Leihradsysteme**, von der Skepsis zur Übernahme des Bike Sharing in die Regie des ÖV
 - Call a Bike bei DB Rent
 - Main Rad Mainz
 - mehr interkommunale Systeme (Metropolrad Ruhr, Kielregion mit Sprottenflotte)
- **Bike & Ride**, Radstationen, Fahrradmitnahme in Bus + Bahn
- **Faltfahrräder**: ÖV-gebrandete Räder, Gemeinsame ÖV- und Fahrradwerbung
- **Umweltverbund als Konzept**
- **Umweltspur**: Bus + Radspur



relevante Trends im Radverkehr

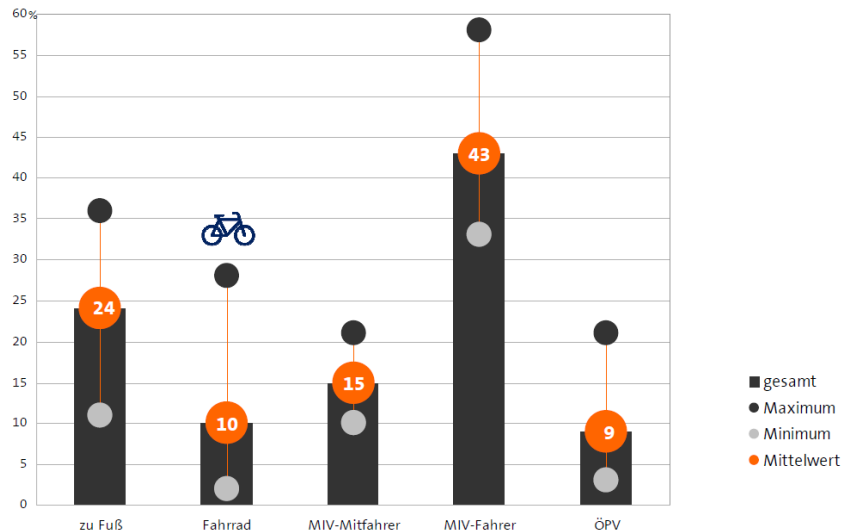
- Radverkehr nimmt bundesweit langsam zu, regional starke Unterschiede der Fahrradnutzung, aber überall hoher Fahrradbesitz
- Die Fahrradfahrten über mittlere und große Distanzen und in Mittelgebirgslandschaften nehmen stark zu (Dank Pedelecs)
- Norddeutschland bleibt besonders fahrradaffin, aber der Süden „holt auf“ (Offenburg 30, Freiburg 30, Karlsruhe 25)
- Besonders hohe Radverkehrsanteile haben Klein- und Mittelstädte, aber Metropolen haben auch starkes Radverkehrswachstum
- immer noch gravierende Unterschiede zwischen „Sonntagsradlern“ und „Alltagsradlern“

Man braucht ehrgeizige Ziele

Orientierung am Minimum oder Maximum?

Streuung der Modal Split-Werte nach Gemeinden:
Mittelwerte sind nicht alles - große regionale Unterschiede

infas



Expertenworkshop Zielwerte Radverkehr

Benchmark „1te Liga“

- Rad- 28% sind mindestens möglich, im Münsterland auch knapp 40 %
- Hoher Radverkehr minimiert bei echter MIV-Substitution den CO₂-Ausstoß und die Verkehrskosten und maximiert den Nutzen
- Wegen hohen Fahrradbesitzes sind Änderungen schnell erreichbar

Fahrrad im Umweltverbund= mehr Intermodale Lösungen

**Bike Sharing = öff. Leihradsysteme +
Fahrradleasing**

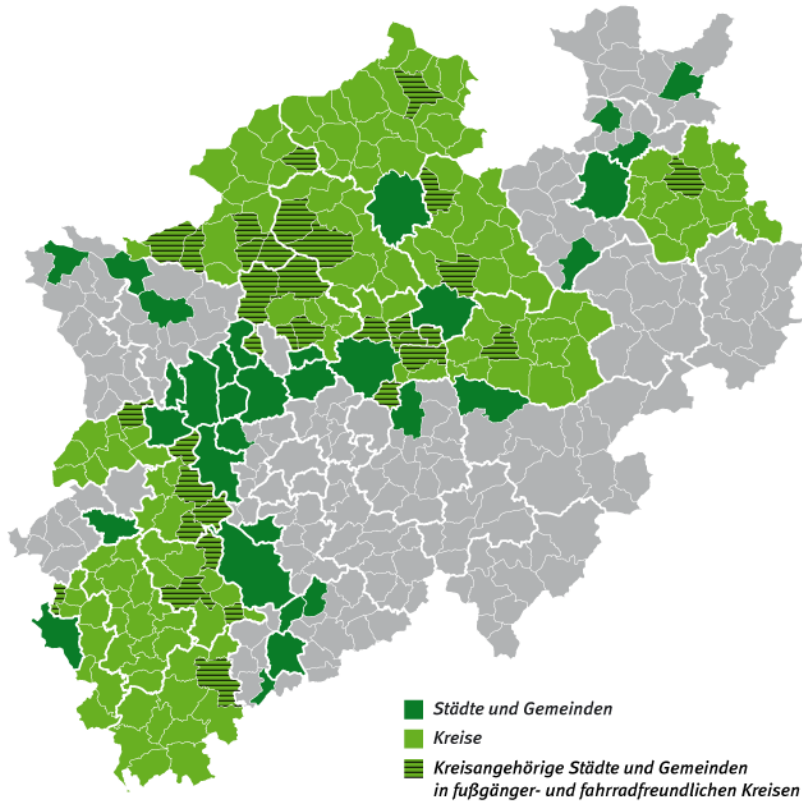


**Bike + Ride , Radstationen und
Fahrradmitnahme**



Neue Netzwerke als Chance

Mehr Netzwerke bilden. Das größte und älteste ist die AGfS in NRW, aber RAD.SH ist nachgezogen



Mehr Radstationen + B&R einrichten, DB und NAH.SH müssen die Umsetzung forcieren. In NRW Programm 100 Radstationen (seit 1995)



regionale Netzplanung - Beispiel Bodenseekreis

Überörtlicher Radverkehr umfasst vor allem Pedelecnutzer

- Alltagsradler
- Arbeitspendler
- Ausbildungspendler
- Einkaufspendler
- Freizeitradler
- Touristen

Alle brauchen Netze

Als **schnelle Netze** längs der Hauptachsen

Als **ruhige, landschaftsnahe Netze** (auch mit Umwegen)

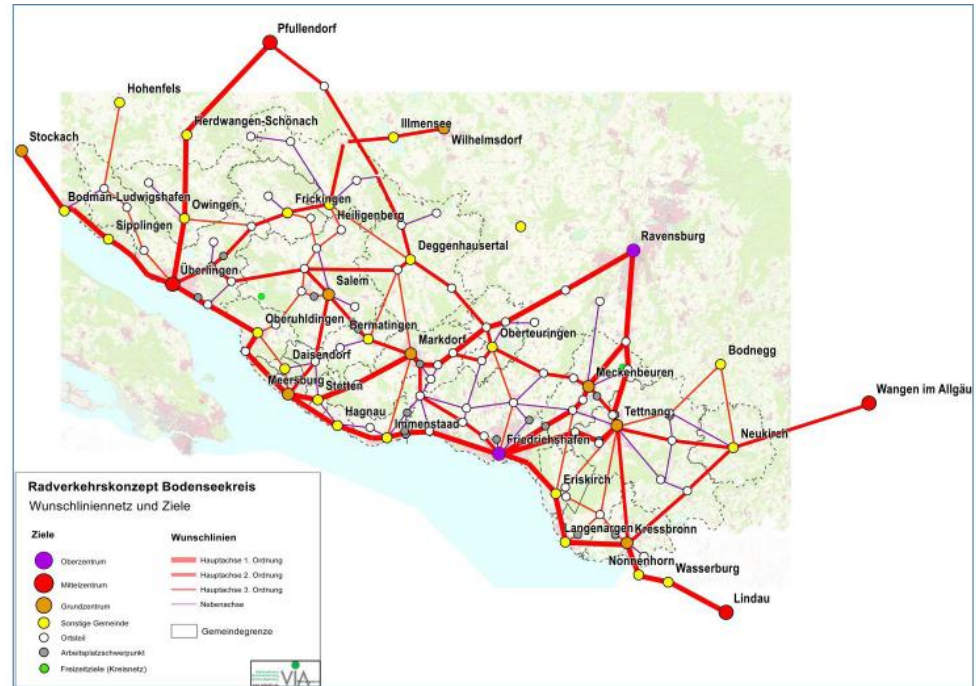


Abb. 2-3: Wunschliniennetz im Bodenseekreis

Metropolregion HH als Fahrradregion?

Nötig: interkommunale Strategie- und Planungs Kooperation

Durch interkommunale Radschnellwege (Beispiel Nordbahntrasse in Wuppertal als „Bürgerprojekt“ begonnen, mit eigenen Raststätten)



Der Netzausbau für Radschnellwege muss schneller gehen und braucht genauso viel politische und fiskalische Power wie der Autobahnausbau. In den Niederlanden werden Radschnellwege teilweise aus dem Fernstraßentopf finanziert, davon sind wir leider noch weit entfernt

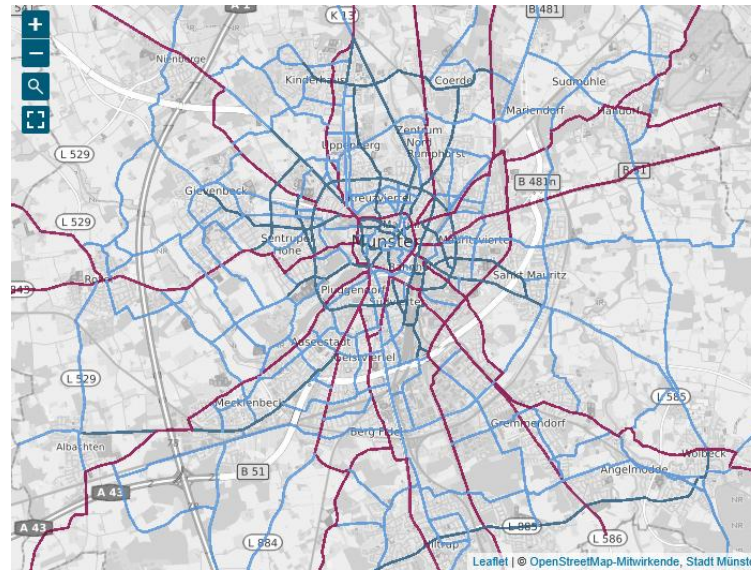
Netzkomplettierung durch Velorouten und Fahrradstraßen

System von Velorouten



Pinneberg hat mit
Velorouten begonnen
= Hauptverbindung des
Radverkehrs,
unterschiedliche
Anlageoptionen

Netz von Fahrradstraßen



Münster nutzt Fahrradstraßen mit
System, meist parallel zu
Hauptverkehrsstraßen, die in
Münster fast alle auch Radwege
haben, als ruhigere Option

wichtiges Element: Fahrradstraße



Fahrradstraße = Vorrang
für Radverkehr + T 30 +
legitimes
Nebeneinanderadeln,
aber nicht unbedingt
Ausschluß Kfz-Verkehr

Betriebe und Fahrradförderung (BMM)

- Ausbau der Abstell- und Serviceinfrastruktur (z.B. Duschen, Kleiderspinde, Reperaturservice)
- Nutzung Fahrradleasing für Mitarbeiterrad
- eigene Verleihstationen
- Teilnahme an Wettbewerben (Stadtradeln, Jobradeln)
- Prämien wegen Kostenersparnis
- Isochronendarstellung der Fahrraderreichbarkeit
- Radel-Fahrgemeinschaftsvermittlung
- APP-Entwicklung
- Einmischen in die Fahrradplanung

Fahrradmobilität in Klein- bzw. Mittelstädten

Struktur belegt hohe Radverkehrspotenziale

- 75 % aller Wege werden dort innerorts zurückgelegt
- 50 % aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind hier kürzer als 5 km
- Vor diesem Hintergrund sollte der Radverkehr gerade in Klein- u. Mittelstädten besonders gefördert werden
- Das stärkt auch den Fahrradtourismus

Infrastrukturdefizit

- Traditionell wenig Radverkehrs-Infrastruktur
 - sehr lückenhaftes außerörtliches Radwegenetz
 - viele landwirtschaftliche Wege wären nutzbar durch bessere Wegweisung und mehr Querungshilfen
 - innerorts würden viel mehr Fahrradstraßen, Schutzreifen und Fahrradfurten helfen
 - B & R meist unterentwickelt

RadLUST und RadKULTUR für professionelle Fahrradwerbung

Startpunkt für diverse Folgekampagnen



warum keine Slogans wie „Freude am Fahren“ und „Vorsprung durch Technik“ für Fahrradwerbung



Heiner Monheim
unter Mitarbeit von Dörte Monheim

Wege zur Fahrradstadt



Analysen und Konzepte

VAS

Für eine zukunftsfähige Verkehrswende

„Wege zur Fahrradstadt – Analysen und Konzepte“ Sonderpreis 10 €

bestellen per E-Mail bei

heinermonheim@yahoo.de

Teil I I

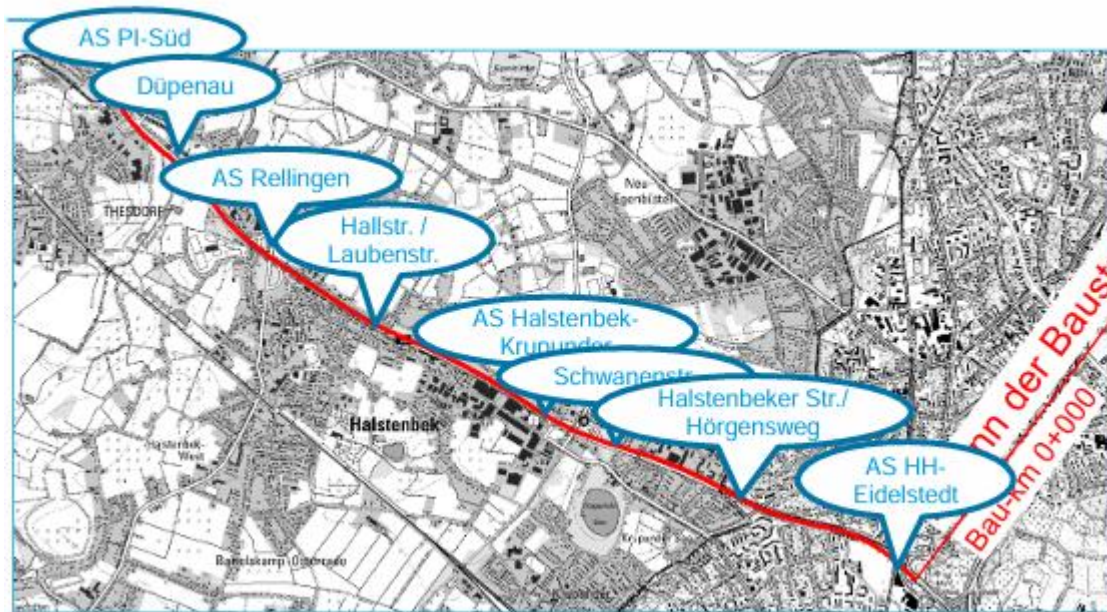
Fahrradförderung in Rellingen

Dazu gibt es eine eigene ausführliche Stellungnahme für Politik und Verwaltung und PPT Präsentation für den nachfolgenden Teil

Prisdorf/Pinneberg/Rellingen/Halstenbek = eine Reihe eng verbundener suburbaner Gemeinden in enger Nachbarschaft zur A 23 und verbunden durch klassifizierte Straßen und S-Bahn und regionale Buslinien



Das A 23- Problem: eine enge Folge von Zu/Abfahrten der A 23 trägt maximale Kfz-Verkehrsdichten und hohe Kfz-Geschwindigkeiten ins innerörtliche Straßennetz, mit hohem Konfliktpotenzial für den lokalen und regionalen Radverkehr



Normalerweise sollen Ortseingänge als „Bremse“ wirken, um ortsverträgliche Geschwindigkeiten sicher zu stellen. Bei den DEGES-Planungen wird das Gegenteil versucht, der schon heute kritische Bestand soll autoorientiert ausgebaut werden

Gestaltung Knotenpunkte (Anschlussstellen)

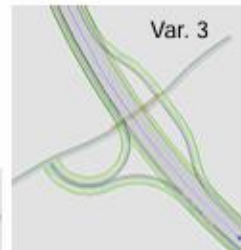
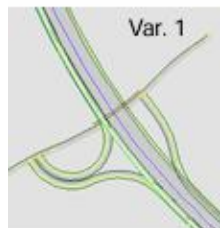
- Beispiel AS Pinneberg – Nord



Kriterien sind insb. die Leistungsfähigkeit und die Einbindung der Rampen, der Quickborner Str. und der 3 Gewerbeanbindungen

Gestaltung Knotenpunkte (Anschlussstellen)

- Beispiel AS Pinneberg – Süd



Bereisungsergebnis für ein fahrradfreundliches Rellingen

- wichtige Elemente: alle Radwege brauchen Furtmarkierungen an Einmündungen und Zufahrten alle Hauptverkehrsstraßen brauchen parallel dazu Velorouten aus Fahrradstraßen, die ein Netz bilden
- Signalgeregelten Knoten brauchen Fahrradaufstellbereiche mit Zuführung über Radfahrspuren oder werden zu Kreiseln umgestaltet
- Einbahnstraßen werden geöffnet
- Sackgassen zeigen Durchlässigkeit an
- B & R an Bushaltestellen und dezentrale Abstellanlagen an Zentren und Nebenzentren sowie fahrradaffinen Einrichtungen
- keine Felgenkiller, stabile Anlehnbügel
- gute Netzpläne an wichtigen Knoten und Zugangsstellen
- Netz von Velorouten und Fahrradstraßen

Abarbeiten von Kleinigkeiten

- Mehr Fahrradstraßen als Netz
- Öffnung fast aller Einbahnstraßen
- Erweiterung von Drängelgittern
- Furtmarkierungen an allen Querstraßen und Grundstückszufahrten
- Dezentrales Fahrradparken, Ersatz von Felgenkillern
- Durchlässe bei erweiterten FGZ
- Mittelinseln für einseitige Zweirichtungsradwege
- Beschilderung durchgängiger Sackgassen
- Entpflichtung schlechter Radwege. Ersatz durch Fahrbahn- Lösungen
- Komplettierung der lokalen Wegweisung
- Erneuerung verblasster Markierungen
- Routenkommunikation längs relevanter Achsen
- Bekämpfung von Rad- u. Gehwegparken

Teil III

Optionen einer Mobilitätswende

***Mobilitätswende braucht nicht nur Radverkehrsförderung
sondern einen generellen Kurswechsel der Verkehrspolitik auf
allen Ebenen***

Bahnland Deutschland in den 1920er Jahren

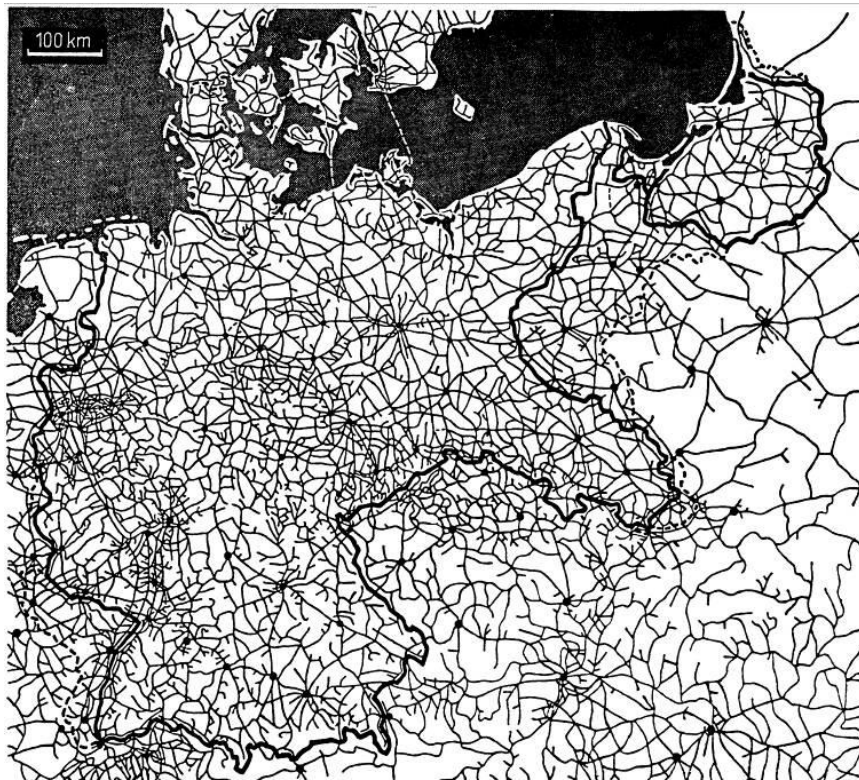
Ab 1960 wird das Netz systematisch „geschrumpft“

Innerhalb von 60 Jahren abgebaut:

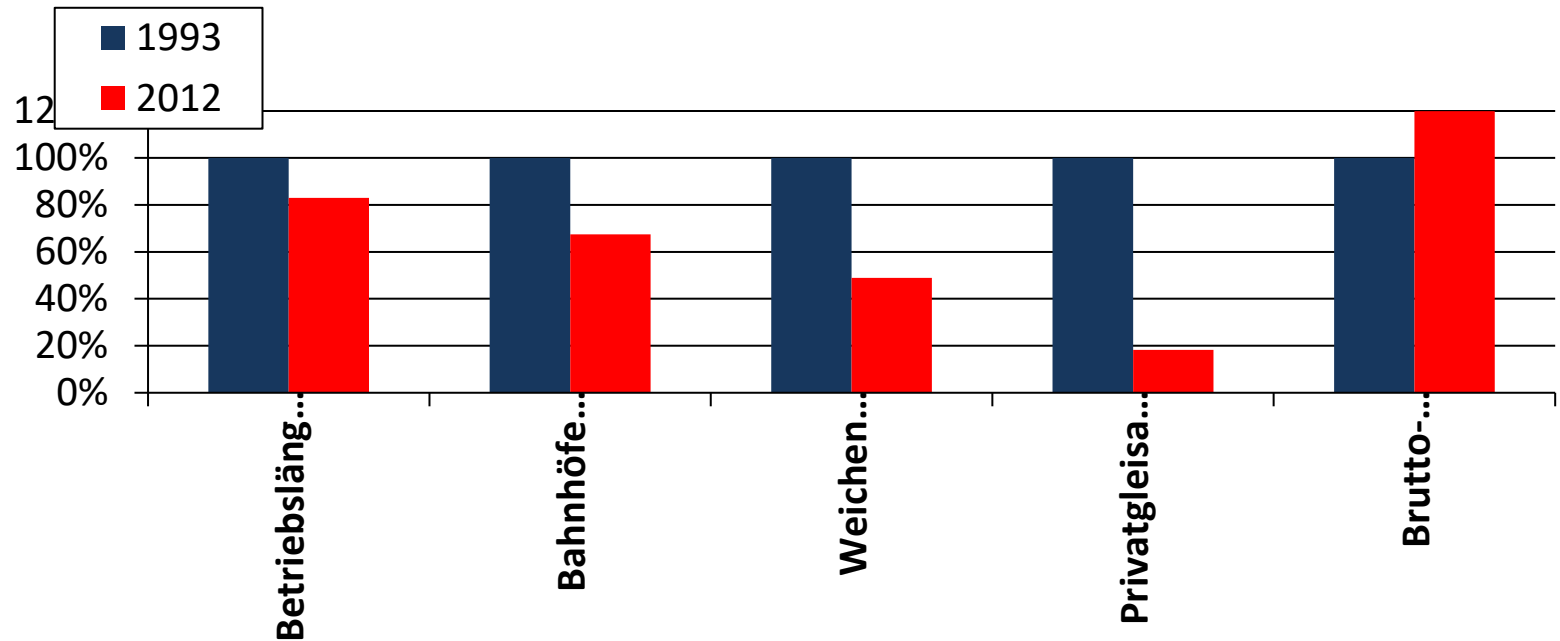
- - 30% Fernbahnnetz
- - 60% Regionalbahnnetz
- - 62% Straßenbahnnetz
- - 43% Bahnhöfe

**Dagegen wuchs das
Straßennetz gewaltig**

- klassif. Straßen: + 145.000km



Netz- und Kapazitätsabbau bei der Bahn , trotz großer Investitionen



Strategische Fehlentscheidung: Güterbahn auf dem Rückzug

Bahnen vernachlässigen

- Stückgut
- Einzelwagenladungsverkehr
- Regionalen Güterverkehr
- Moderne Logistik mit Bahnkommunikation und Güterlogistik
- Güterbahnmarketing
- Containerisierung, Wagenverfolgung
- Moderne Umschlagtechnik (containerfähige Gabelstapler, kleine KLV-Anlagen, dezentrale GVZ)

Bahn „klemmt ab“

- Zehntausende Güterrampen und Güterschuppen
- Hunderte von kleinen Netzen und dezentralen Gleisanschlüssen



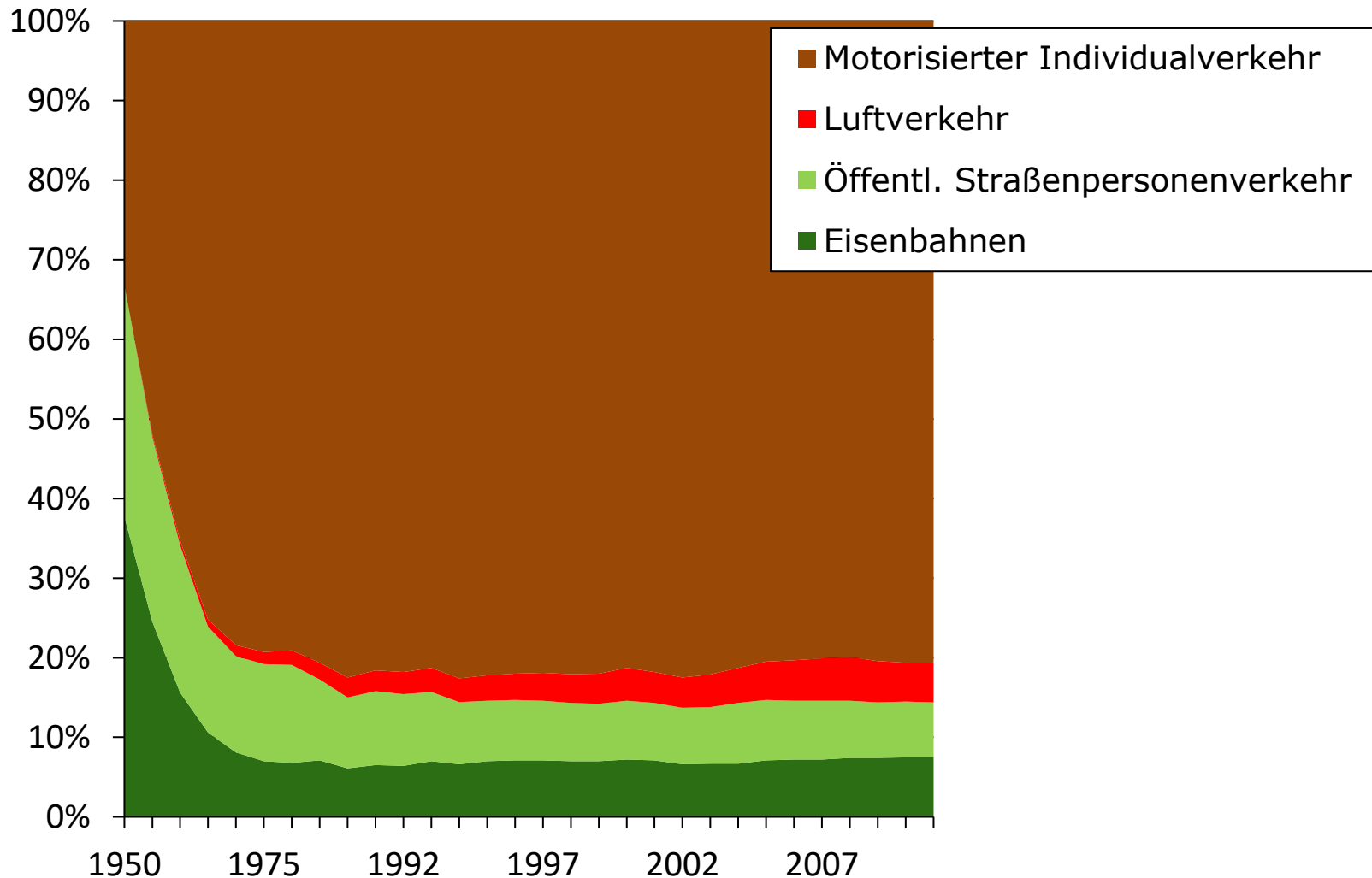
Die Bahnen und Post verlagern auf die Straße, Flixbus und Flixbahn machen der DB Konkurrenz



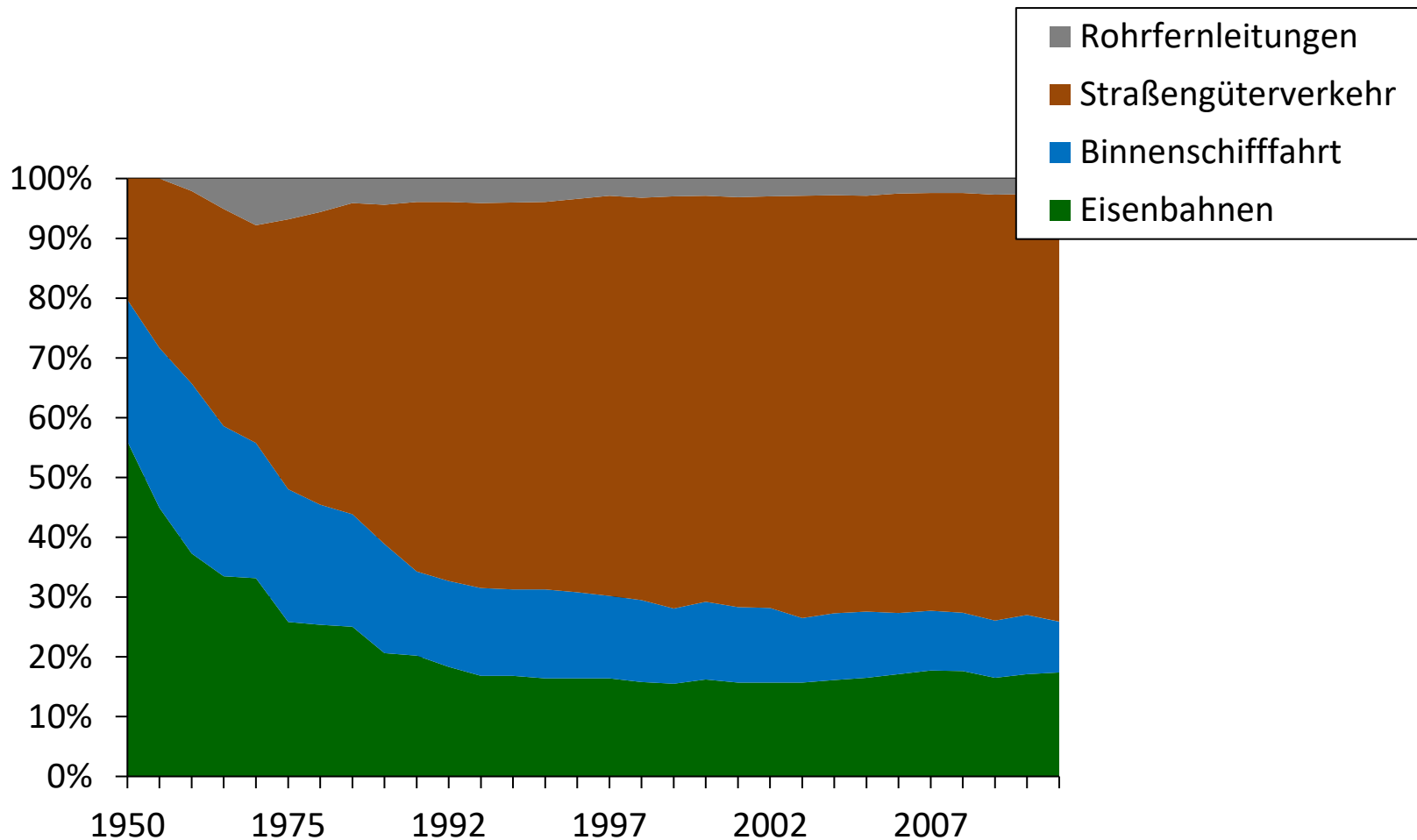
- Mit dem Rückzug der Güterbahnen übernehmen Lkw immer mehr Verkehr
- Bis 2024 auch DB-Schenker
- Post (DHL) wandert auch zur Straße und Luftverkehr ab, aus der Postzüge
- Im Personenverkehr machen Flixbus und Flixbahn massive Konkurrenz
- Bedienen alte IR-Relationen



Busse und Bahnen geraten immer mehr ins Abseits der Verkehrspolitik, Netze und Bahnhöfe werden stillgelegt, Takte ausgedünnt, Tarife immer komplizierter



Die Güterbahn wird systematisch marginalisiert, durch den Rückzug aus der Fläche



Deutschland wird so zum Stauland, Stau unser „erfolgreichstes Exportprodukt. Der Lkw-Verkehr ist auch massiver Stauverursacher



- Stau überall in Ballungsräumen
- Auf den großen Korridoren
- Im Stadtverkehr am Stadtrand
- Im Stadtverkehr rund um die Zentren
- Rund um die Parkhäuser
- In den Ferienzeiten auf den Hauptreiserouten
- Staugründe auch:
 - Zu hohes Tempo
 - Viele Unfälle
 - Baustellen

Miserable Flächeneffizienz im Autoverkehr

160.000.000 leere Autositze werden täglich durch die BRD chauffiert, zu viele Autos und LKW produzieren den täglichen Stau. Mitnahmesysteme wären ein Ausweg

160.000.000 Stell- und Parkplätze blockieren in Städten und Dörfern den öffentlichen Raum, die Gehwege und Radwege. Die Renaissance der Städte klappt nur mit weniger und effizienterem Autoverkehr





Wohin bewegt sich die Verkehrspolitik?

Neubau- und Ausbau von Autobahnen oder Bremsen beim der künftigen Autoverkehrszunahme und Umsteuern zum Umweltverbund?

Was fordert das Klimaschutzgesetz?

Kann die Verkehrsentwicklung verändert werden? Wenn ja, wie?

Verkehrswende ist mehr als Antriebswende (=E-Mobilität)

Ziele / Potenziale:

- Herstellung ausreichender Leistungsfähigkeit MIV* und verbesserte Führung des NMIV*
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung des Lärmschutzes
- optimierte Gestaltung / städtebauliche Einbindung



Verkehrsprognose Autobahn

DTV_{W,5} in Kfz/24h und SV/24h

Abschnitt	Analysefall 2017	Prognosenullfall 2030 (ohne 6-streifiger Erweiterung)	Planfall 2030 (mit 6-streifiger Erweiterung)
AS HH-Eidelstedt bis AS Halstenbek	78.600 / 7.900	77.000 / 7.700	89.100 / 7.700
AS Halstenbek bis AS Rellingen	79.100 / 7.200	77.200 / 6.800	89.600 / 6.800
AS Rellingen bis AS PI-Süd	88.500 / 7.900	83.700 / 7.400	96.400 / 7.400
AS PI-Süd bis AS PI-Mitte	81.100 / 7.300	76.300 / 6.700	86.000 / 6.700
AS PI-Mitte bis AS PI-Nord	79.100 / 6.600	73.000 / 6.000	78.800 / 6.000
AS PI-Nord bis AS Tornesch	78.800 / 6.600	75.700 / 6.000	83.200 / 6.000

Quelle: Verkehrsprognose (PTV, 2019)

Klassische Verkehrsmodellierung ist „trendverliebt“ und denkt nicht in Alternativen. Solche Prognosen beinhalten durch starke Zunahmen des Pkw-Verkehrs einen „Offenbarungseid“. Das wäre verfassungswidrig, deswegen klagt die DUH beim BVG. Ein Verzicht auf den 6-streifigen Ausbau wäre Teil einer Verkehrswende



**Das E-Auto als Illusionsmaschine der Verkehrswende.
Antriebswende ohne weniger Kfz hilft nicht viel. Erst ein
Prioritätenwechsel weg vom Kfz-Verkehr als Basis aller Mobilität
hilft wirklich**

Es geht auch anders- durch integrierte Straßenraumgestaltung einer Bundesstraße (OD Rudersberg)



linear T 30 trotz HVS
// „weiche“ Trennung
(Flachbord o.
Muldenrinne) //
kleine, niedrige
Leuchten //
einheitlicher Straßen-
raum // heller Belag
ohne Markierungen
// gute
Querbarkeit // reduziert
e Parkfelder

Prinzipien städtebaulicher Integration



- **Kein** durchgehender Parkstreifen, aber trotzdem einige (weniger als vorher) dezent markierte Parkoptionen
- **Keine** optische Dominanz der Fahrbahn, das Auto ist hier „Gast“, Fahrbahn und Seitenraum bilden eine Einheit
- **Aber** barrierefrei, koexistent, flexibel, „werthaltig“ weil liebevoll gestaltet und vor allem sicher

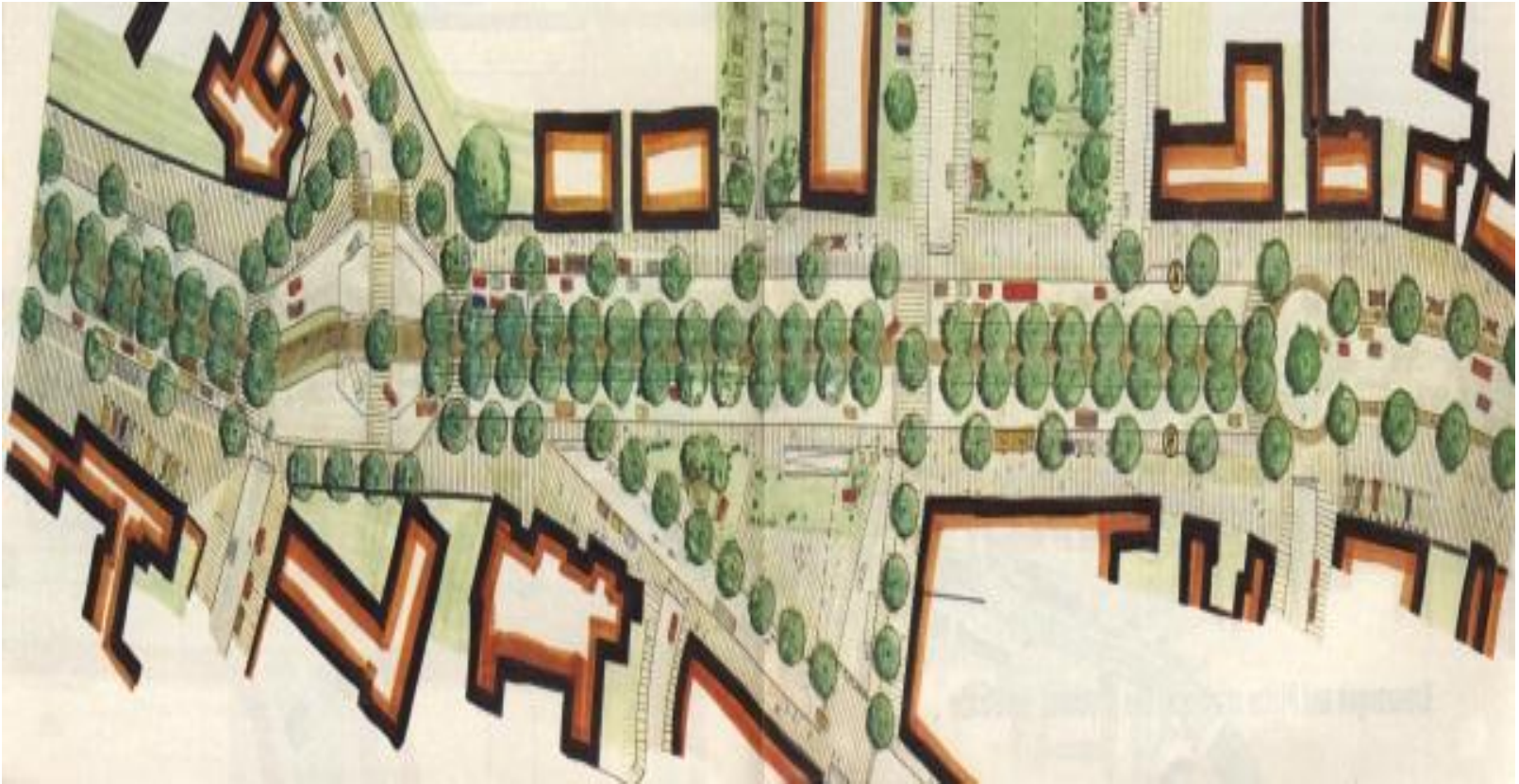
Verkehrsberuhigung und Shared Space als Antithese zum Separationsprinzip

- **Separationsprinzip** zerteilt den öffentlichen Raum in Streifen mit Herrschaftsanspruch (**Konkurrenzprinzip** mit Macht des Stärkeren)

- **Shared Space, Mischfläche** und **Begegnungszone** lassen die Überlagerung aller Funktionen zu und basieren auf dem **Koexistenzprinzip**



Renaissance der Alleen als gut gestaltete öffentliche Räume (Ideenskizze für die B 7 in Wuppertal)



Innovation Stadt- und Ortsbussysteme:



eigenes Design, hohe Haltestellendichte (10 x mehr), Durchmesserlinien, Treffpunkthaltestelle mitten drin, Erfolg: ca. 20 x mehr Fahrgäste, pro 10.000 E 1 Mio. /a

Bedarf ca. 2.700 Systeme, Bestand nach 30 Jahren Wüthlarbeit immer noch nur ca. 150 Systeme

Der Orts-, Dörfer- oder Landbus, ein Angebot für die Nahmobilität ohne Auto in der Fläche



- Vorarlberg und Südtirol sind die Pioniere für den „Mikro-ÖPNV“
- Moderne Minibusse mit Niederflur
- Viele Haltestellen
- Taktverkehr
- Aktionsradius unter 10 km

Tram mit optimaler städtebaulicher Integration. Frankreich zeigt, wie es geht

- Rasengleis und Tramallee
- Niederflur ohne Hochbahnsteige
- Lokales Design ergibt kulturelle Identität
- integrierte Planung immer zusammen mit Fuß- und Radverkehr

- Und Hamburg??? Kann sich immer noch nicht für eine Renaissance der Tram entscheiden? Obwohl es auf vielen Chausseen ausreichend Platz gäbe.



Innovative Regionalbahnen

schöne Beispiele : Karlsruher Modell, Seehas, Vorarlberg-S-Bahn, Geißbockbahn, Mittel-Thurgaubahn, Rurtalbahn
Erfolgsrezept: Leichttriebwagen, viele neue Haltepunkte,

Taktverkehr, offensives Marketing

Ziel: Regio-S-Bahn für Kiel, Lübeck, Neumünster,
Flensburg, Rendsburg

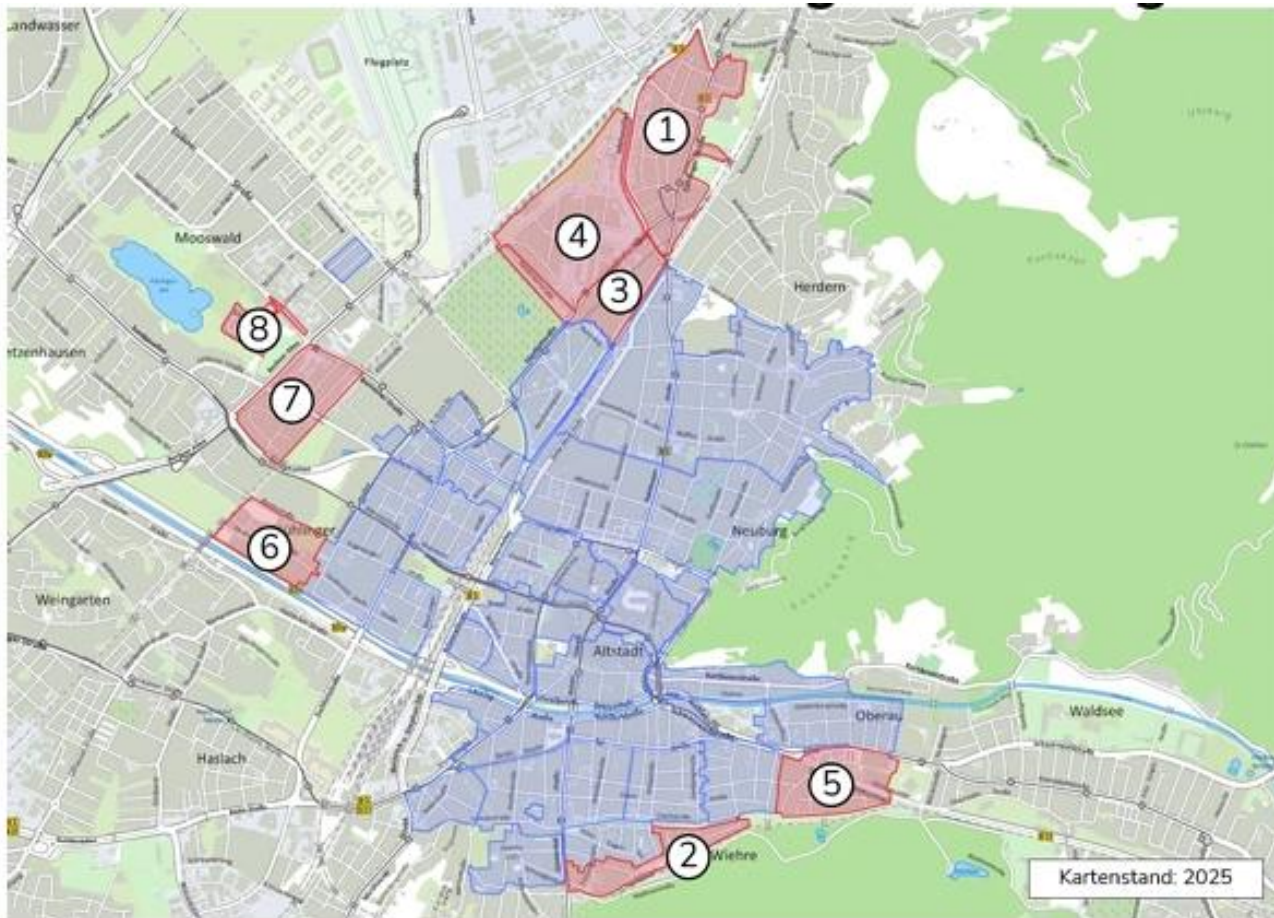


Muss es immer das große Jumbo-Format sein?

- Sehr oft produzieren Maxi-Lkws Stau, weil sie nicht um die Ecken kommen und die Laderampen verstopfen
- Kleine Formate laufen eher elektrisch und sind mit Kleincontainern zwischen Kfz und Lastenrad kompatibel
- Beides bietet Potenziale für City- und Landlogistik, auch mit Hilfe des KombiBUS, der Personen und Güter befördert



Wichtiger Baustein im Mobilitätsmanagement: Systematische Parkraumbewirtschaftung. Das Beispiel Freiburg



Bewirtschaftung

- Bereich um die Innenstadt
- verknüpft mit Bewohnerparkregelung
- Punktuell Bewirtschaftung in Stadtteilzentren

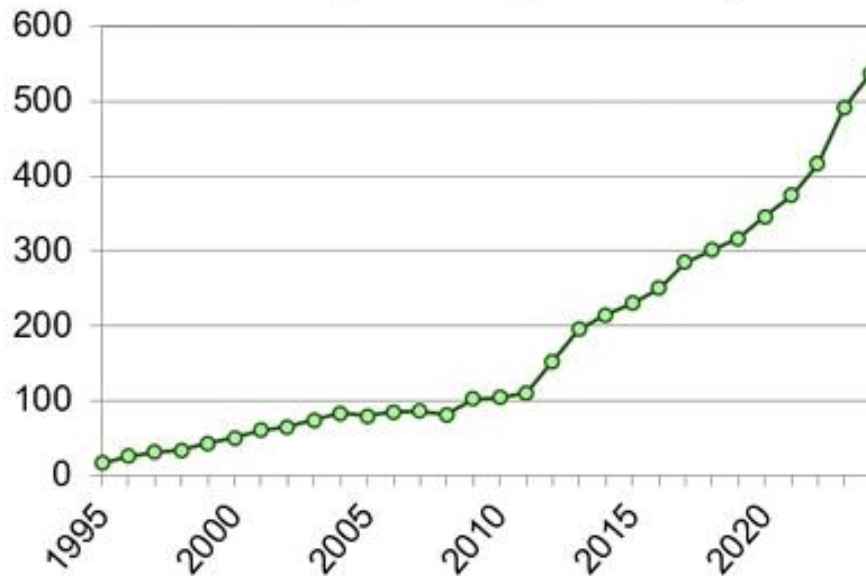
Erweiterungen 2025/26

- 1 Quartier Offenburger Straße
- 2 Erweiterung Sternwaldquartier
- 3 Erweiterung Beurbarung
- 4 Güterbahnhof
- 5 Oberwiehre Ost
- 6 Westliche Ferdinand-Weiß-Straße
- 7 Quartier Runzmattenweg
- 8 Hauriweg/Parkplätze Ensisheimer Straße

langfristig des Grundrecht auf jederzeitiges Autoabstellenwo immer man will, beenden und Parken überall bewirtschaften

Förderung des Car Sharing als eigene Mobilitätsstrategie. Das Beispiel Freiburg. Strategie Integration in Mobilstationen. Noch ambitionierterer Karlsruhe als „Car Sharing Hauptstadt“

Car-Sharing-Fahrzeuge in Freiburg



Entwicklung

- Pionierarbeit in den 1990ern:
Carsharing als Teilen von Autos zwischen Privatpersonen im Stadtmobil Verein
- 2009: 100 Carsharing-Fahrzeuge
- seit 2012: Grüne Flotte als kommerzieller Betreiber
- seit 2015: feste Stationen für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum
- seit 2017: Elektrifizierung des Carsharing
- 2020: StVO-Novelle erleichtert Einrichtung von Carsharing-Stationen
- 2024: 500 Carsharing-Fahrzeuge, Free-Floating
- Ziel für 2025: 600-Fahrzeuge-Marke erreichen

Ziele für den Mobilitätsmarkt der Zukunft?

Scenario Verkehrswende....!!

Langfristiges Verkehrsmarktziel (UBA-Szenario)

- max. 150 Pkw/ 1.000 E, hoher Anteil Kleinwagen, überwiegend elektrisch, über 50 % Fahrzeuge im Car-/Ride-Sharing = öffentliche Autos
- Effekt: CO₂ Ziel wird erreicht, keine Staus mehr, Vision Zero
- Strukturwandel Autowirtschaft (Bedeutungsverlust, Trend zum Mobilitätsdienstleister, Transformation zur ÖV-Produktion)
- Der Umweltverbund hat Renaissance, maximale ÖV-Anteile in Stadt und Land, Bahnwirtschaft und Bushersteller haben neue Blüte, Logistik boomt
- Inter- und Multimodalität werden Alltag, der öffentliche Raum wird wieder Lebensraum
- Die Wohnungsnot wird gelindert, durch Überbauen von Kfz-Verkehrsflächen

Der „Klassiker“

- erschienen 1991
- immer noch brandaktuell, weil sich im Verkehr so wenig ändert
- 10 € beim Autor



Im VAS Verlag Reihe Verkehrswende

Bd. 2 FUSSGÄNGERSTADT,
10,00 €

Bd. 2 „Wege zur Fußgängerstadt“ (2018)

Kulturgeschichte des Gehens,
Probleme des Fußverkehrs,
Strategien und Elemente der
Fußverkehrsplanung, Potenziale,
Beispiele, Forderungen

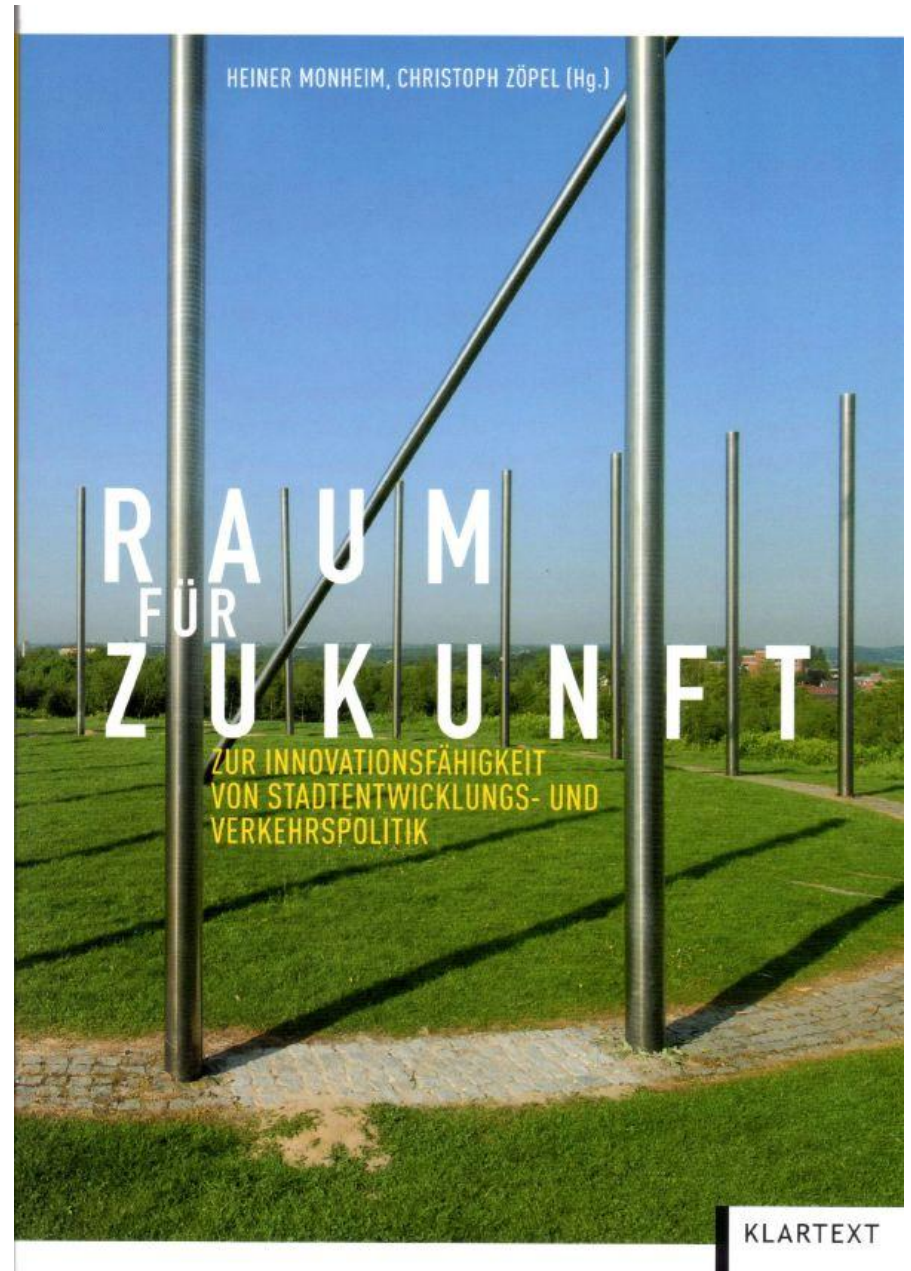
Bestellen bei:

heinermonheim@yahoo.de



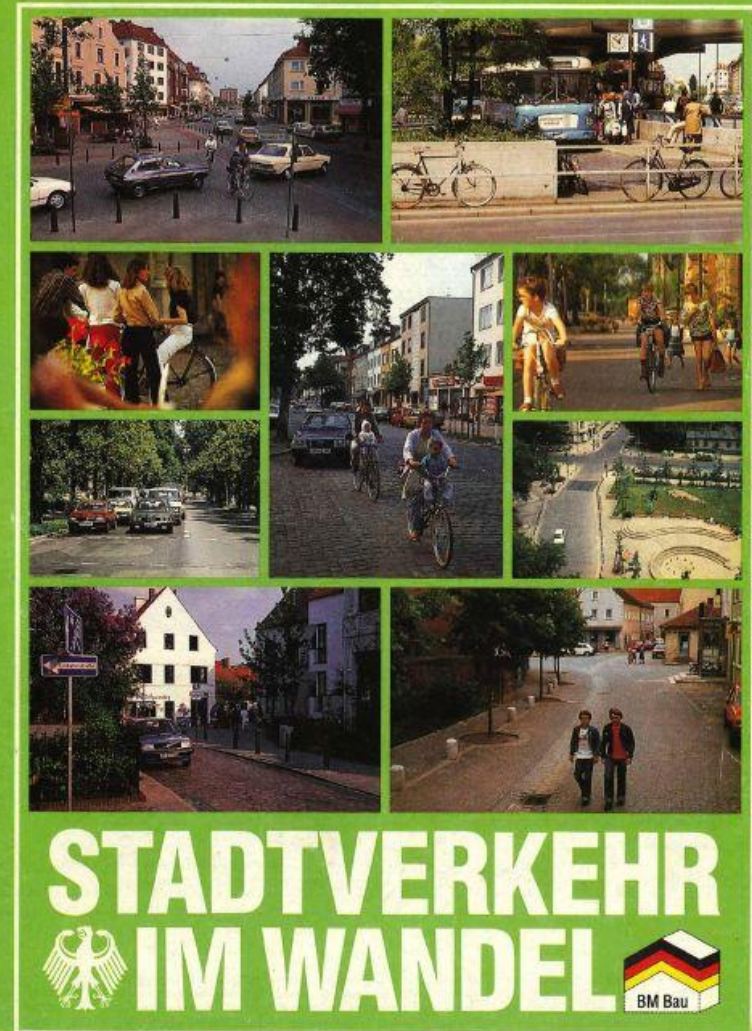
Theorie und Praxis der Verkehrspolitik

- Beiträge zu Grundlagen der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik
- Kritik der Großprojekte
- Fallstudien aus NRW
- Interviews mit Ministern (Töpfer, Zöpel, Vogel) und IBA Chef Ganser
- 10 € beim Autor



der „Knüller“

- 1986 mit 2 Mio. Auflage ein „Aufreger“
- Überzeugende Verkehrswendeargumentation
- faszinierende Bilder und knackige Texte
- heute noch im Internet abrufbar



Zur Vertiefung: HKV

- 5 Bde.
- digital und analog
- breit angelegt
- viele Praxisbeispiele
- methodische Grundlagen
- rechtliche Grundlagen
- kritische Analysen des status quo
- viele Innovationsbeiträge



***Heiner Monheim sagt Danke
für Ihre Aufmerksamkeit!***

Haus 4 Alte Meierei
D- 23717 Kasseedorf-Stendorf

0170 80 48 154
heinermonheim@yahoo.de
www.heinermonheim.de