

## Mobile Open Days: Leistungsschau der Möglichkeiten

Im Rahmen des „Integrierten Mobilitätskonzepts Lünen 2035“ fanden am 27. und 28. August 2021 die Mobile-Open-Days auf dem Willy-Brandt-Platz statt. Organisiert wurden diese von der Abteilung der Mobilitätsplanung und Verkehrslenkung der Stadt Lünen in Kooperation mit dem Planungsbüro „raumkom“. Viele lokale Aussteller, unter anderem Automobilverkäufer und Fahrradgeschäfte, sowie auch die Lünen Stadtwerke und Feuerwehr, haben an der Veranstaltung teilgenommen.



Abbildung 1: Lünen Fahrradhändler auf den Mobile-Open-Days



Abbildung 2: Lünen Autohändler auf den Mobile-Open-Days



Abbildung 3: Die Mobile-Open-Days auf dem Willy-Brandt-Platz



Abbildung 4: Übergabe des Pedelec-Gutscheins an den Gewinner der Online-Umfrage

Ziel der Mobile-Open-Days war es, einen Überblick über die Möglichkeiten der Mobilität von Morgen zu bekommen. Es wurden unterschiedlichste Verkehrsmittel und Fortbewegungsmöglichkeiten von diversen Lünen Anbieterinnen und Anbietern sowie Akteurinnen und Akteuren vor Ort vorgestellt. Unter anderem konnten auch Probefahrten mit Pedelecs, Lasten- und Liegerädern durchgeführt werden. Auch die Automobilhändler informierten über neue Fortbewegungsmöglichkeiten mit alternativ angetriebenen Pkw.

Am Freitag (27. August) wurde dem Gewinner der Online-Umfrage ein Scheck für ein Pedelec im Wert von 2.000€ überreicht. Zudem hat die Stadt Lünen die Gewinner des diesjährigen Stadtradelns geehrt und die Preise übergeben. Trotz des unbeständigen Wetters hat die Veranstaltung mehrere Interessierte angezogen.



Abbildung 5: Das Looping-Rad als Attraktion auf den Mobile-Open-Days

Am Samstag (28. August) stand zusätzlich das Looping-Bike als Highlight auf dem Willy-Brandt-Platz. Die Stände auf dem Marktplatz, unter anderem die Stadtwerke Lünen, aber auch der ADFC und die AGFS, informierten die Lünerinnen und Lüner. Neben den Ausstellungen diverser Fahrzeugmodelle im Fahrrad- und Pkw-Bereich fand von 13 – 16 Uhr im Ratssaal der Stadt Lünen eine hochkarätige Fachveranstaltung zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung in Deutschland und

speziell in Lünen statt, mit drei Vorträgen und nachfolgender intensiver Diskussion. Vorgetragen hat unter anderem Prof. Dr. Heiner Monheim, langjähriger leitender Mitarbeiter zunächst im Bonner Bundesbauministerium, später im NRW Städtebau- und Verkehrsministerium und danach 16 Jahre Prof. an der Universität Trier. Er gilt als Vater der Verkehrsberuhigung sowie kommunalen Fahrradförderung und hat viele Verkehrsentwicklungs- sowie Nahverkehrspläne gefördert und mit Impulsen bereichert. Sein Hauptaugenmerk galt, neben einem kurzen historischen Rückblick, den Besonderheiten der Lüner Raumstruktur mit den breiten Gewässer begleitenden Grünräumen zwischen den verschiedenen Ortsteilen, der besonderen Dezentralität und den immer wieder auftretenden überdimensionierten Hauptverkehrsstraßen sowie deren Kreuzungen. Die gelungene Fußgängerzone, so Prof. Dr. Heiner Monheim, würde auf netzförmige Fortsetzungen in die Nachbarquartiere mit Hilfe von weiteren Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und vor allem durch bauliche Querungshilfen über die angrenzenden Hauptverkehrsstraßen „warten“. Die Option von Fahrradstraßen wurde leider noch nicht ausreichend systematisch genutzt, wodurch Monheim hierfür ein flächendeckendes Netzkonzept als Option darstellte, in dem gegebenenfalls auch die Schulstandorte, Sportstätten und Freizeitziele ausreichend beachtet werden könnten. Zudem stellte Monheim Überlegungen an einige neue Fuß- und Radwegstege über die oft noch trennenden und Umwege erzwingenden Gewässer, Bahn- und Schnellstraßenentrassen zu errichten, um im Interesse der Nahmobilität dem Fuß- und Radverkehr kurze Wege zu sichern und Umwege zu ersparen. Im ÖPNV würde laut Monheim ebenfalls Handlungsbedarf bestehen, um seine Akzeptanz zu steigern und das Straßennetz wirksam zu entlasten. Vorbild könnten hier beispielsweise die innovativen Stadtbustädte sein, die in eigener kommunaler Regie in der Regel das Liniennetz bedarfsgerecht verdichten, die Zahl der Haltestellen könnte im Interesse der Kundennähe deutlich gesteigert werden und der Takt auf den Stadtlinien könnte verdichtet werden. Dadurch könnte man pro 10.000 Einwohner bis zu 1 Mio. Fahrgäste erreichen. Dafür müsste jedoch mit dem Kreis verhandelt werden, damit die Stadt selber Aufgabenträger wird und einen eigenen Nahverkehrsplan erstellt. Die neuen Stadtbusse, wären dann meist Midibusse, und würden auf Durchmesserlinien fahren, die nur bis zum Ortsrand fahren und anschließend wieder umdrehen. Die Verbindungen in die Nachbargemeinden dagegen könnten weiterhin die vom

Kreis bestellten Regionalbusse sicherstellen, die durch den Wegfall vieler lokaler Haltestellen Schnellbuscharakter erhalten würden.

Zum Schluss zeigte Monheim problematische Hauptverkehrsstraßen mit Ihren komplizierten Kreuzungen, die umgestaltet werden sollten, als Bestandteil eines gut gestalteten öffentlichen Raumes. Diesbezüglich verwies er auf die weiteren Konkretisierungen durch Prof. Topp.

Prof. Dr. Helmut Holzapfel kennt Lünen gut, weil er lange Zeit im Dortmunder ILS gearbeitet hat. Anschließend war er Abteilungsleiter im Verkehrsministerium Sachsen-Anhalt und wurde später Professor für Verkehrsplanung an der Universität Kassel. Holzapfel begann mit einem Rückblick auf die Planungskonzepte der 1960er – 1980er Jahre, wo das Bündelungsprinzip zum groß- und vielspurigen Ausbau von Hauptverkehrsstraßen führte, der von Bund und Ländern massiv gefördert wurde. Damals wurde kaum Rücksicht auf die angrenzende Bebauung und die Gesundheit der Anwohner und die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs genommen. Später hat der Erfinder solcher Konzepte, Sir Colin Buchanan seine Fehler bereut und eine flächenhafte Verkehrsberuhigung unter Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen gefordert. Holzapfel ging im Anschluss auf die Rolle der baulichen Verdichtung ein und belegte mit Grafiken, wie stark im Rahmen des Kfz-Verkehrs eingespart werden könnte, wenn die Stadtentwicklung die kompakte, nutzungsgemischte Stadt verfolge. Dafür müsste der suburbane Raum nachverdichtet werden. Darüber hinaus werde der Beitrag der Elektroautos zur CO<sub>2</sub>-Verminderung stark überschätzt. Ohne eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs, auch des elektrischen, wäre eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung nicht möglich. Er berichtete von den Beratungen der Autofirmen, die mittlerweile immer mehr von einer Transformation der Autobranche ausgingen, bei der anstelle des maximalen Autoabsatzes ein maximaler Problemlösungsbeitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung erwartet werde. Die Effizienzreserven im Bereich des Car- und Ride-Sharing würden weiterhin unterschätzt, dafür gäbe es bislang auch viel zu wenig hilfreiche Rahmensetzungen und Förderprogramme sowie zu wenige Investment der großen Player. Große Hoffnung setzt Holzapfel in den Wertewandel bei der jungen Generation, die ganz andere Prioritäten habe als die Älteren und verweist explizit auf die soziale Dimension. Das soziale Leben verkümmere, wenn der öffentliche Raum nicht mehr aktiv genutzt würde, was auch durch die Störungen des Autoverkehrs zustande käme. Deswegen sei eine gute Kommunikation mit sozialen Argumenten wichtig für die Verkehrsentwicklung. Noch dominierten aber die technischen und rechtlichen Fragen.

Prof. Dr. Hartmut Topp ist seit 45 Jahren, erst in Darmstadt, dann in Kaiserslautern an Verkehrslehrstühlen tätig und hat in Kaiserslautern das IMOVE-Institut gegründet. Er ist vielfach als städtebaulicher und verkehrlicher Gutachter gefragt und sein besonderes Interesse gilt der Straßenraumgestaltung und dem Umbau von Hauptverkehrsstraßen und großen Kreuzungen. Anhand vieler überraschender Beispiele zeigte er, dass man auch auf Hauptverkehrsstraßen und großen Kreuzungen viele Spielräume für straßenräumliche Verbesserungen schaffen kann, wenn man die Ansprüche des Kfz-Verkehrs zurückschraubt und vor allem die Entwurfsgeschwindigkeiten mäßigt. Das klassische Repertoire der Fahrspureinteilung ist viel zu unflexibel und macht aus dem öffentlichen Raum

monofunktionale Verkehrsmaschinen ohne jede Aufenthaltsqualität. Dass es auch ganz anders geht, belegte er mit vielen guten Beispielen aus Kassel, Speyer, Ulm, Wiesbaden, Leipzig, Bochum, Fulda, Soest, Tübingen, Berlin, Göttingen, Wiesloch, Biel, Graz, Köln, Frankfurt und Kopenhagen. Mit vielen Zahlen zeigte er, dass der zentrale Hebel für eine bessere Verkehrsentwicklung die Parkpolitik sei, die angemessene Preise für das Parken im öffentlichen Raum verlange, die immer höher als die Preise für das „eingehauste“ Parken sein müssten. Alle Beispiele zeigten, dass sehr wohl Spielräume für qualitätsvolle Straßenraumgestaltung bestehen würden. Die Frage ist, ob es nur bei Einzelfällen bleibt, oder ob man daraus Prinzip macht und so ganze Qualitätsnetze schafft. So könnte sich dann auch die Verkehrsentwicklung verändern.

In der anschließenden Diskussion gab es zwei Stränge. Einmal wurden viele Nachfragen zu den Beispielen gestellt, immer mit dem Tenor „wie kann man so etwas auch in Lünen hinkriegen?“, zum anderen wurde die Frage nach den kommunalen Entscheidungsprozessen gestellt. Wie kann man zwischen den politischen Gruppen und verschiedenen Ämtern einen Konsens erreichen, damit die oft hinderlichen Blockaden durch den ideologischen Grundsatzstreit überwunden werden. Hier haben alle drei Experten auf eine gute und anschauliche Kommunikation verwiesen und empfahlen, zu den überzeugendsten Beispielen Exkursionen mit den sog. „Stakeholdern“ (Rat, Verwaltung, Lobbygruppen) durchzuführen. Auch eine gezielte Pressearbeit sei sehr wichtig, mit ausführlichen Hintergrundbeiträgen, Reportagen und Interviews. Die Finanzfrage sei angesichts der vielen Förderprogramme nicht der zentrale Engpass, eher die Personalfrage. Hier müsse man gezielt Weiterbildungen in der Verwaltung betreiben, um auch ohne große Neueinstellungen die Personaldecke für die wichtigen Zukunftsaufgaben zu verbreitern. Dafür gebe es immer wieder einschlägige Programmangebote, z.B. des difu, des IIS, des VSVI, der DVWG, der AGFS oder des Netzwerks Mobilität. Auch interne Workshops könnten helfen. Für mögliche Workshops, aber auch im Rahmen gezielter Pressearbeit, können sich die drei Experten durchaus eine unterstützende Funktion vorstellen, gern auch in der bewährten Dreierkonstellation, und können bei Bedarf gerne erneut angefragt werden.