STADT REMSCHEID

Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie

der Stadt Remscheid

Mobil in Remscheid

Die Umsetzung der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie wurde vom Rat der Stadt Remscheid am 05. Juli 2018 vorbehaltlich der Verfügbarkeit der notwendigen Haushaltsmittel mit Änderungen beschlossen.
Abstimmungsergebnis: Ja 47 Nein 0 Enthaltungen 3

Die Änderungen sind im vorliegenden Dokument bereits eingearbeitet! Sie können dem Anhang entnommen werden (siehe Anhang 4; Seite 103f).

Impressum

Herausgeber:
Stadt Remscheid
Der Oberbürgermeister

Ansprechpartnerin:
Stadt Remscheid
Fachdienst Umwelt
M.Sc. Nicole Schulte
Elberfelder Str. 36
42853 Remscheid
Telefon: 02191 16-3344
Telefax: 02191 16-3257
Internet: www.remscheid.de
E-Mail: nicole.schulte@remscheid.de

Titelbild: © Stadt Remscheid
Juli 2018

Bei allen Bezeichnungen, die auf Personen bezogen sind, meint die gewählte Formulierung beide Geschlechter, auch wenn aus Gründen der leichteren Lesbarkeit und Verständlichkeit die männliche Form gewählt wurde.

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen.

Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

Leitbild für eine klimafreundliche Mobilität

Das folgende übergeordnete und handlungsweisende Leitbild für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Remscheid soll bei allen zukünftigen Entscheidungen im Bereich Mobilität eine einheitliche Orientierung geben. Es stellt eine Zukunftsvision der Mobilität in den nächsten fünf bis zehn Jahren dar. Der Inhalt wurde im Rahmen des Workshops der AG Mobilität am 14. März 2018 erarbeitet.

Remscheid als Stadt mit umweltfreundlicher Mobilität berücksichtigt die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Remscheider Bevölkerung und der Unternehmen bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes unter ökologischen, ökonomischen und sozialen Gesichtspunkten:

1. Die Lebensqualität hat sich durch umweltfreundliche Mobilität erhöht.
2. Die Mobilitätswende in Remscheid trägt zum Klima- und Immissionsschutz bei.
3. Die Mobilität ist für alle Einwohnerinnen und Einwohner gesichert.
4. Es gibt einen respektvollen Umgang mit schwächeren Verkehrsteilnehmern.
5. Die Barrierefreiheit ist bei allen Mobilitätsangeboten zu realisieren.
6. Der Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr, Fuß- und Fahrradverkehr, Carsharing) mit einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität genießt hohe Priorität.
7. Der Einsatz alternativer und innovativer Antriebe hat sich bei allen Verkehrsmitteln durchgesetzt.
8. Der ÖPNV und der SPNV verbinden Remscheid direkt mit den Metropolen an Rhein und Ruhr und sind so attraktiv, dass sie auch städteübergreifend genutzt werden und eine bessere Alternative zum Autofahren darstellen. Remscheid verfügt darüber hinaus über eine sichere Anbindung an den Schienengüterverkehr.
9. Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger im Stadtraum genießt hohe Priorität.
10. Alle Fuß- und Radwegeverbindungen sind sicher und in einem guten Zustand nutzbar. Sie verbinden die Stadtteile untereinander, sind an die Wegenetze der Nachbargemeinden angebunden und dienen neben Freizeitaktivitäten auch dem Pendlerverkehr.
11. Alle wichtigen Punkte sind mit dem Fahrrad gut erreichbar und komfortable, diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten sind vorhanden.
12. Carsharing wird an mehreren Standorten in der Stadt verstärkt angeboten und genutzt.
13. Paketdienste bündeln und koordinieren ihre Fahrten im Stadtgebiet.
14. Die Stadtverwaltung, ihre Tochterunternehmen, die ansässigen Landesbehörden sowie die privatwirtschaftlichen Unternehmen vor Ort betreiben ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement. Geschäftsreisen und private Arbeitswege werden umweltfreundlich organisiert.

Zusammenfassung

Mit Fertigstellung und Beschluss der Mobilitätsstrategie wird eine der Maßnahmen aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) umgesetzt. Sie trägt dazu bei, das Ziel der lokalen CO_2-Reduktionen zu erreichen. Konkret handelt es sich dabei um eine Minderung von 14 % bis zum Jahr 2022 gegenüber dem Bezugsjahr 2011 bzw. einer Minderung um 20 % bis 2030. Speziell für den Verkehr bedeutet dies einen Ersatz von 10% der Pkw-Fahrten bis 2022 durch das Fahrrad und den ÖPNV. Diese Ziele aus dem IKSK wurden für die Mobilitätsstrategie übernommen, d.h. Primärziel der Mobilitätsstrategie ist es, die Mobilität in Remscheid klimafreundlicher zu machen. Dazu sollen einerseits Pkw-Fahrten vermieden und effizienter gestaltet werden, andererseits muss gleichzeitig ein Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehr (ÖPNV und SPNV) sowie des Radverkehrs erfolgen. Die Stadt Remscheid wirkt damit den steigenden CO_2-Emissionen aus dem Verkehrssektor infolge der in den vergangenen Jahren steigenden Pkw-Zahlen entgegen. Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie trägt ebenso zur Minderung anderer Umweltbelastungen wie z.B. der Luftreinhaltung und der Lärmbelastung bei. Sie wurde daher auch als Masterplan, wie im Rahmen des „Sofortprogrammes Saubere Luft 2017-2020“ der Bundesregierung gefordert, entwickelt. In diesem Zusammenhang soll sie bei künftigen Förderanträgen als Grundlage genutzt werden. Dies gilt nur insoweit, wie ein Masterplan zukünftig als Voraussetzung für eine Bewilligung von Fördermitteln heranzuziehen sein wird.

Tiefergehende Fachplanungen, wie z.B. der Nahverkehrsplan oder das sich in Bearbeitung befindliche Radverkehrskonzept werden durch die vorliegende Mobilitätsstrategie nicht ersetzt. Die Betrachtung fokussiert sich insgesamt nur auf diejenigen Bereiche des Verkehrssektors, auf die die Stadt Remscheid auch einen Einfluss hat. Der Güterverkehr sowie der Luft-und Schiffverkehr wurden daher aus den Betrachtungen herausgenommen.

Die Strategie beinhaltet ein zukunftsorientiertes Leitbild für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und 36 verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen in den Handlungsfeldern Organisation und Rahmenbedingungen, Motorisierter Individualverkehr (MIV), Nahmobilität (Fuß- und Fahrradverkehr) sowie Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Die Maßnahmen sollen zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen und sind zunächst auf einen Zeitraum von fünf Jahren ausgelegt. Eine Evaluation und Fortschreibung der Strategie ist vorgesehen. Das Leitbild und alle Maßnahmen sind mit den Akteuren innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung im Rahmen von sechs Workshops der AG Mobilität entwickelt und abgestimmt worden.

Um eine möglichst große Akzeptanz für die gesammelten Maßnahmen zu schaffen, wurden auch die Remscheider Bürger in den Prozess einbezogen. So gab es im Rahmen mehrerer Informationsstände und einer Schülerbefragung viele Möglichkeiten zur aktiven Mitgestaltung der Mobilitätsstrategie.

Organisiert wurde der gesamte Prozess vom Fachdienst Umwelt mit Beginn im Januar 2017 und erfolgte mit Hilfe einer Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative. Konkret handelt es sich dabei um die finanzielle Förderung im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative für eine zunächst bis zum 31.12.2019 befristete Stelleneinrichtung für das Aufgabengebiet „Klimaschutzmanagement“.

Für eine adäquate Weiterverfolgung des Themas Mobilität nach Auslauf der Befristung soll diese Stelle weiter fortgeführt werden. Es wird angestrebt, zunächst eine zweijährige Anschlussförderung in Anspruch zu nehmen. Dies ist besonders wichtig für den Erfolg der Mobilitätsstrategie. So kann die Nachverfolgung sowohl der Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen als auch der Erreichung des oben genannten Klimaschutzziels nur durch eine Weiterführung der Stelle erfolgen. Dadurch soll die Übereinstimmung aktueller Entwicklungen mit den Zielvorgaben überprüft werden, um weitere Aktivitäten ggf. frühzeitig anpassen zu können.

Insgesamt soll die gesamtstädtische Mobilitätsstrategie in all ihren Facetten dem Rat und seinen Ausschüssen sowie der Verwaltung als strategischer Leitfaden und als Entscheidungshilfe in den nächsten fünf Jahren dienen und so einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Inhaltsverzeichnis

Leitbild für eine klimafreundliche Mobilität ... 3
Zusammenfassung ... 4
1. Einführung ... 8
2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen ... 10
2.1. Bevölkerungsentwicklung ... 10
2.2. Verkehrsentwicklungen und vorhandene Infrastruktur ... 11
2.3. Alternative Antriebe ... 16
2.4. Treibhausgas-Bilanz und Kompensationsfonds ... 18
2.5. Verkehrskonzepte in Remscheid ... 20
2.6. Luftreinhaltung und Lärmschutz ... 22
2.7. Integriertes Klimaschutzkonzept ... 24
2.8. Laufende Aktivitäten mit Mobilitätsbezug ... 25
2.9. Klimaneutrale Mobilität in der Stadtverwaltung ... 25
2.10. Netzwerke mit Mobilitätsbezug ... 26
3. Ziele ... 28
3.1. Übergeordnete Ziele ... 28
3.2. Ziele für die Stadt Remscheid ... 29
4. Der Weg zur Mobilitätsstrategie: Vorgehensweise ... 29
4.1. AG Mobilität ... 29
4.2. SWOT-Analyse ... 31
4.3. Identifizierung von Maßnahmen ... 36
4.4. Öffentlichkeitsarbeit/Bürgerbeteiligung ... 36
4.4.1. Vorgehensweise ... 36
4.4.2. Ergebnisse ... 37
5. Maßnahmenkatalog ... 40
5.1. Einführung ... 40
5.2. Handlungsempfehlungen ... 43
5.2.1. Handlungsfeld: Organisation und Rahmenbedingungen ... 44
5.2.2. Handlungsfeld: Motorisierter Individualverkehr ... 55
5.2.3. Handlungsfeld: Nahmobilität ... 65
5.2.4. Handlungsfeld: ÖPNV und SPNV ... 73

5.3. Projektspeicher 84
5.4. Umsetzungsfahrplan 86
6. Ausblick - Verstetigung und Controlling 90
Literaturverzeichnis 93
Abkürzungsverzeichnis 95
Abbildungsverzeichnis 96
Tabellenverzeichnis 97
Anhang 98

1. Einführung

Mit der vorliegenden Strategie legt die Verwaltung erstmals eine zusammenfassende Betrachtung der Entwicklungsmöglichkeiten für die im Stadtgebiet vorhandenen Formen von Mobilität im Bereich des Personenverkehrs vor. Hintergrund für die Erstellung der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie ist das integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK), das mit der Drucksache 14/3587 im Februar 2014 vom Rat der Stadt zur Umsetzung beschlossen wurde. Das Konzept beinhaltet u.a. folgende Leitziele:

- *Die örtlichen CO_2-Emissionen werden bis 2022 um 14 % gegenüber 2011 gesenkt, bis 2030 um 20 %.*
- *Ersatz von 10% der Pkw-Fahrten bis 2022 durch das Fahrrad und den ÖPNV.*[1]

Weiterhin enthält das IKSK zahlreiche Maßnahmen (s. Kapitel 2.7), die zur Erreichung der oben genannten Ziele beitragen. Mit Fertigstellung der nun vorliegenden Mobilitätsstrategie ist eine dieser Maßnahmen (Maßnahme 68: Erstellung Mobilitätskonzept) durch das Klimaschutzmanagement umgesetzt worden.

Die generelle Zielsetzung der Mobilitätsstrategie besteht darin, die mit der Mobilität verbundenen Umweltbelastungen in Remscheid zu vermindern. Es handelt sich hierbei in erster Linie um die Freisetzung von Kohlendioxid und von Luftschadstoffen, wie Stickstoffdioxid und Feinstaub. So sind die Zahl der gemeldeten Pkw und damit auch die Menge der emittierten Treibhausgase trotz stagnierender Einwohnerzahlen in den letzten Jahren gestiegen. Daneben ist auch die Lärmbelastung im Stadtgebiet zu mindern.

Die Mobilitätsstrategie ist daher als Masterplan im Rahmen des „Sofortprogrammes Saubere Luft 2017-2020“ der Bundesregierung anzusehen und soll dementsprechend bei künftigen Förderanträgen in diesem Zusammenhang als Grundlage genutzt werden. Dies gilt nur insoweit, wie ein Masterplan zukünftig als Voraussetzung für eine Bewilligung von Fördermitteln heranzuziehen sein wird.

Insgesamt soll die Mobilitätsstrategie in all ihren Facetten dem Rat und seinen Ausschüssen sowie der Verwaltung als verkehrsmittelübergreifender Leitfaden und als Entscheidungshilfe dienen. So kann, sowohl aus einem ökologischen als auch aus einem ökonomischen Blickwinkel betrachtet, eine Mobilitätsform nicht allein allen Anforderungen gerecht werden. Vielmehr kommt es darauf an, die Möglichkeiten individuell und einzelfallbezogen zweckmäßig zu kombinieren und damit die verschiedenen Verkehrsformen zu verknüpfen, um dem neuen Typus des multi-mobilen Bürgers gerecht zu werden. Hierfür stehen der Fußgängerverkehr, der Radverkehr, der ÖPNV, der SPNV, das Carsharing, Fahrgemeinschaften und die verschiedenen Alternativen des motorisierten Individualverkehrs zur Verfügung. Die Vorschläge dieser Strategie orientieren sich an diesem Leitgedanken.

Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger müssen dabei selbstverständlich in vollem Umfang auch weiterhin erfüllt werden. Die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte in Remscheid hat deutlich gemacht, dass ein weiterer Anstieg der Kfz-Zahlen auf Dauer nicht mehr tragbar ist. Stattdessen ist ein Umsteuern in Richtung einer umweltfreundlichen Mobilität notwendig. Hierbei handelt es sich um einen mittel- bis langfristigen Prozess. Dieser Pro-

[1] Vgl. e&u energiebüro gmbh 2013, S.10.

zess hat ansatzweise bereits begonnen. Er muss allerdings verstetigt und beschleunigt werden.

Die Strategie zeigt erste Maßnahmen auf, die durch die Stadt Remscheid beeinflusst und in einem Zeitraum von fünf Jahren umgesetzt werden können. Darüber hinaus sind mittel- und langfristig weitergehende Schritte erforderlich. Die Maßnahmen, die mit dieser Strategie vorgeschlagen werden, sind mit den Akteuren innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung im Rahmen von sechs Workshops entwickelt worden und werden im weiteren Verlauf in Form von Projektblättern dargestellt. Der Fachdienst Umwelt hat diesen Prozess organisiert und moderiert. Dieser erstreckte sich über den Zeitraum von Januar 2017 bis Juli 2018.

Die Strategieerstellung erfolgte durch das Remscheider Klimaschutzmanagement, das durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert wird. Die Förderung besteht in der Bezuschussung für eine zunächst auf drei Jahre befristete Stelleneinrichtung für das Aufgabengebiet „Klimaschutzmanagement“. Die Stelleneinrichtung erfolgte mit Beschluss des Rates vom 30.06.2016 (Drucksache 15/2354) und konnte zum 01.01.2017 besetzt werden. Neben der Erstellung der Mobilitätsstrategie beinhaltet das Arbeitsprogramm des Klimaschutzmanagements u.a. auch ein Arbeitspaket mit der Überschrift „Durchführung von Mobilitätskampagnen für verschiedene Zielgruppen“.[2] So ist von entscheidender Bedeutung, dass die Mehrheit der Einwohner ein verändertes Mobilitätsverhalten im Sinne dieser Strategie akzeptiert und praktizieren. Aus diesem Grunde kommt der Informations- und Motivationsarbeit, die im Rahmen der anschließenden Umsetzung vorgesehen ist, eine große Bedeutung zu.

Die Strategie ist für eine Laufzeit von fünf Jahren ausgelegt. Es ist vorgesehen, dass sie in regelmäßigen Abständen evaluiert und fortgeschrieben wird, um künftige Möglichkeiten aufgreifen und verstärken zu können. Weitergehende Fachplanungen, wie z.B. der Nahverkehrsplan oder das zum Zeitpunkt dieser Berichtserstellung in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept werden durch die vorliegende Mobilitätsstrategie nicht ersetzt. Vielmehr sind diese nach wie vor unentbehrlich, da sie spezielle und detaillierte Vorgaben auf den jeweiligen Gebieten beinhalten werden. Der Güterverkehr wird nicht betrachtet, da er weitgehend spezialisiert ist. Die Stadt Remscheid hat auf diese Abläufe kaum einen generellen Einfluss. Nur im Zusammenhang mit einzelnen Projekten bzw. im Rahmen einer generellen Verkehrsplanung können zukunftsorientierte Lösungen entwickelt und umgesetzt werden. Ebenso werden Flug- und Schiffsreisen bzw. Kreuzfahrten nicht betrachtet. Gleichwohl haben diese eine hohe Bedeutung für den Klimaschutz. Hier ist jeder Einzelne unter dem Aspekt des Klimaschutzes gefragt, ob bzw. in welcher Häufigkeit und über welche Strecken derartige Reisen unternommen werden.

Die Strategieerstellung wurde methodisch und fachlich unterstützt durch Frau Dipl. Geogr. / M.Sc Raumplanung Carolin Dietrich von der energielenker Beratungs GmbH aus Greven. Dafür wird ihr an dieser Stelle vielmals gedankt. Ebenso geht der Dank an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Workshops. Sie haben mit ihren Vorschlägen wertvolle Beiträge für die Konzepterstellung geleistet.

Die Vorgehensweise bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie sowie die identifizierten Maßnahmen werden im folgenden Verlauf detailliert erläutert. Zunächst wird jedoch ein Überblick

[2] Vgl. Stadt Remscheid 2016 (1), S.6.

über relevante Entwicklungen und Projekte – sowohl allgemein als auch in Remscheid – gegeben.

2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl in Remscheid ist den Informationen der Statistikstelle der Stadt Remscheid zufolge seit den 1980er Jahren stetig gesunken. Während im Jahr 1980 noch 130.746 Personen in Remscheid lebten, betrug die Einwohnerzahl im Jahr 2014 nur noch 111.301. Seitdem verzeichnet die Stadt wieder einen leichten Zuwachs infolge der verstärkten Zuwanderung, sodass am 31.12.2017 112.921 Personen ihren Wohnsitz in Remscheid hatten.[3] Vorausberechnungen zufolge wird diese Zahl im Jahr 2035 nur noch bei etwa 100.000 Einwohnern liegen.[4]

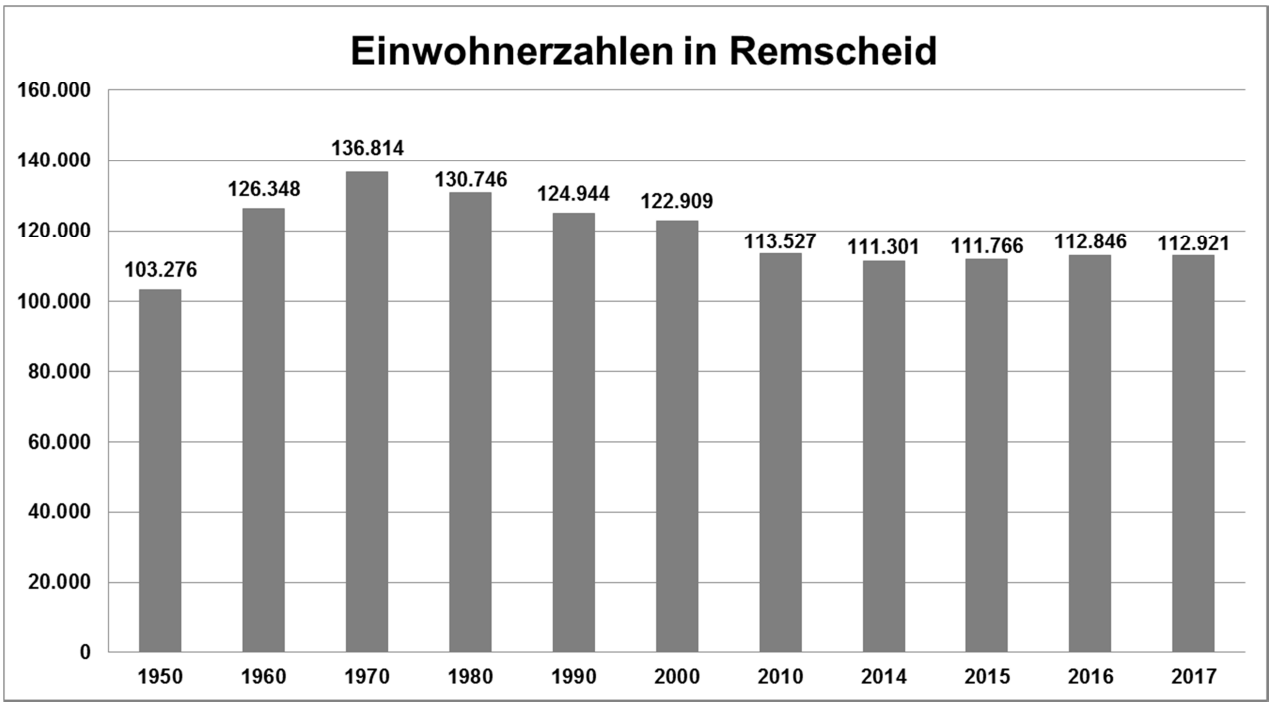

Abbildung 1: Entwicklung der Remscheider Bevölkerung seit 1950, Quelle: eigene Darstellung basierend auf Stadt Remscheid 2018 (1)

Veränderungen gibt es jedoch nicht nur bezüglich der Einwohnerzahlen, sondern auch bezüglich der Altersstruktur. Betrachtet man die Veränderungen der einzelnen Altersklassen seit dem Jahr 2000, macht sich der demographische Wandel auch in Remscheid bemerkbar. So hat der Anteil der über 65-Jährigen bis zum Jahr 2016 um gut 16 % zugenommen, was die nachfolgende Abbildung verdeutlicht.[5]

[3] Vgl. Stadt Remscheid 2018 (1), S. 4.
[4] Vgl. Stadt Remscheid 2017 (1), S. 32.
[5] Vgl. Stadt Remscheid 2017 (1), S. 28.

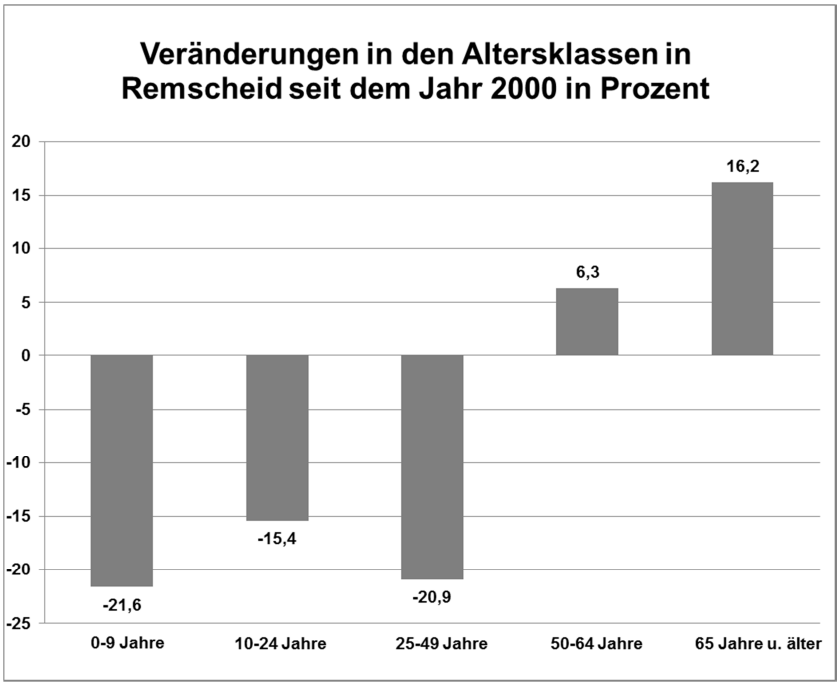

Abbildung 2: Veränderungen in den Altersklassen seit dem Jahr 2000 in Remscheid, Quelle: eigene Darstellung basierend auf Stadt Remscheid 2017 (1)

Diese Entwicklungen sind bei der städtischen Mobilitätsplanung stets zu berücksichtigen, indem besonderer Wert auf den Aspekt der Barrierefreiheit gelegt wird.

Verkehrsentwicklungen und vorhandene Infrastruktur

Eine Modal Split-Erhebung[6] existiert für die Stadt Remscheid nicht. Bedingt durch die bergige Topographie wird der Verkehr in Remscheid jedoch stark durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) dominiert. Die Zahl der zugelassenen Kfz in den vergangenen Jahren ist trotz sinkender Einwohnerzahlen stetig gestiegen. Die folgende Tabelle des Kraftfahrtbundesamtes macht dies deutlich:

[6] Bei einer Modal Split-Erhebung wird der prozentuale Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufwand erfasst und enthält somit wichtige Informationen über die Verkehrsmittelnutzung.

Tabelle 1: Bestand an Kraftfahrzeugen seit 2010 nach Kraftstoffarten in Remscheid, Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2010 bis 2017

Statistische Kennziffer Zulassungsbezirk	Gesamt	nach Kraftstoffarten								
		Benzin	Flüssiggas	Erdgas	Benzin u. Flüssiggas (bivalent	Benzin u. Erdgas (bivalent)	Diesel	Hybrid	Elektro	Sonstige Kraftstoffart
REMSCHEID,STADT	1	2	3	4	5	6	7	8	10	11
Krafträder										
2010	5.071	5.061	-	-	-	-	6	-	1	3
2011	5.094	5.077	-	-	-	-	6	-	3	8
2012	5.103	5.083	-	-	-	-	8	-	5	7
2013	5.145	5.121	-	-	-	-	8	-	9	7
2014	5.157	5.131	-	-	-	-	8	-	10	8
2015	5.226	5.204	-	-	-	-	7	-	9	6
2016	5.246	5.224	-	-	-	-	7	-	9	6
2017	5.245	5.288	-	-	-	-	6	-	5	6
Lastkraftwagen										
2010	3.094	167	-	11	5	4	2.906	-	1	-
2011	3.097	158	-	12	12	4	2.910	-	1	-
2012	3.174	151	-	10	15	3	2.994	-	1	-
2013	3.144	138	-	10	17	5	2.974	-	-	-
2014	3.143	136	-	9	18	4	2.973	-	-	3
2015	3.211	137	-	8	19	2	3.042	-	-	3
2016	3.263	133	-	6	17	2	3.102	-	-	3
2017	3.393	142	-	9	20	4	3.211	-	4	3
Personenkraftwagen										
2010	55.796	41.364	2	56	380	29	13.929	35	-	1
2011	56.129	41.366	3	61	466	32	14.155	44	-	2
2012	56.864	41.399	3	57	544	35	14.771	54	1	-
2013	57.037	40.979	3	61	625	31	15.264	72	2	-
2014	57.390	40.671	2	66	638	31	15.884	93	5	-
2015	58.069	40.737	6	75	709	33	16.388	113	8	-
2016	58.877	40.877	5	76	703	35	17.025	139	17	-
2017	59.746	41.401	4	75	701	31	17.308	184*	25	17

*davon 17 Plug-In-Fahrzeuge

Zu Beginn des Jahres 2017 waren 59.746 Pkw in Remscheid gemeldet. Damit waren etwa 4.000 Pkw mehr gemeldet als noch im Jahr 2010. Auffällig ist, dass die Zahl der durch Benzin betriebenen Pkw konstant geblieben ist (ca. 41.400 Pkw), während insbesondere die Zahl der Diesel-Pkw deutlich angestiegen ist. So konnten im Jahr 2017 mit 17.308 Diesel-Pkw etwa 3.500 Fahrzeuge mehr verzeichnet werden als noch im Jahr 2010.

Auch die Zahl der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wächst. Insgesamt lag die Zahl der Hybrid-Fahrzeuge im Jahr 2017 bei 184, wobei es sich bei 17 dieser Pkw um Plug-In-Fahrzeuge handelt. Reine Elektro-Fahrzeuge gab es im gleichen Jahr nur 25 Stück. Das Ziel der Bundesregierung, bis 2020 1.000.000 registrierte Elektrofahrzeuge auf den Straßen Deutschlands zu verzeichnen,[7] liegt damit noch in weiter Ferne. Rechnet man die Vorgaben der Bundesregierung hinsichtlich der Einwohnerzahl auf Remscheid um, müssten im Jahr 2020 etwa 1.400 Elektroautos in Remscheid gemeldet sein.

[7] Vgl. BMWi 2010, S.24.

Die Zahl der Erdgas-Fahrzeuge lag im Jahr 2017 bei 75. Damit waren nur etwa 20 Fahrzeuge dieser Art mehr gemeldet als im Jahr 2010.

Insgesamt ist bei den Fahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben also noch viel Ausbaupotential vorhanden. Dies gilt auch für die Infrastruktur. So existieren bislang nur sechs öffentlich zugängliche Ladepunkte an drei Orten für die Aufladung von Elektrofahrzeugen. Für Erdgasfahrzeuge steht eine Tankstelle an der Neuenkamper Straße zur Verfügung.[8]

Die Verwaltung erwägt daher, Fördermittel für die Erstellung eines gesonderten Ladeinfrastrukturkonzepts zu beantragen. So wird die Elektromobilität im Bereich des Individualverkehrs oftmals als der zukünftige Königsweg angesehen. Hier muss jedoch sehr differenziert hingeschaut werden, was im anschließenden Kapitel ausführlicher erläutert wird.

Während die Kfz-Zahlen also insgesamt steigen, hat die Verkehrszählung aus dem Jahr 2014 ergeben, dass die Anzahl der Kfz-Fahrten in Remscheid hingegen stagniert. Daraus folgt, dass die Laufleistung bzw. die Zahl der gefahrenen Kilometer pro Fahrzeug sinkt und viele Kfz somit weniger genutzt werden.

Eine effiziente Alternative zum eigenen Kfz ist die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen. Zuständig für das Carsharing-Programm in Remscheid ist das Autohaus Schönauen, das strategischer Partner des Anbieters Drive-CarSharing GmbH ist. Dies umfasste im Jahr 2017 den Betrieb zweier Stationen, wobei es sich dabei um die Standorte Teo-Otto-Theater und Daniel-Schürmann-Straße handelt. Der Standort am Teo-Otto-Theater wurde Ende 2017 aus Kostengründen jedoch eingestellt, sodass derzeit nur noch ein Carsharing-Fahrzeug in Remscheid zur Verfügung steht.[9]

Die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV ist trotz Ausbau des Liniennetzes gesunken. Obwohl die Linienlänge zwischen den Jahren 2004 und 2016 um etwa 70 km erweitert wurde, verzeichnete die Stadtwerke Remscheid GmbH im gleichen Zeitraum einen Verlust von etwa 3 Millionen Fahrgästen: Während im Jahr 2004 noch etwa 20,1 Millionen Fahrgäste den ÖPNV nutzten, waren dies im Jahr 2016 nur noch 16,8 Millionen.[10] Die Fahrtenhäufigkeit je Einwohner ist damit von 170 im Jahr 2004 auf eine Häufigkeit von 152 Fahrten im Jahr 2016 je Einwohner gesunken. Diese Differenz beruht auf verschiedenen Gründen.

So sind zum einen die Kfz-Zahlen steigend, sodass weniger Personen auf den ÖPNV angewiesen sind. Darüber hinaus sind nicht nur die Einwohnerzahlen in Remscheid gesunken, sondern insbesondere auch die Schülerzahlen. Dies hat einen großen Einfluss auf die Anzahl der verkauften Tickets. So handelt es sich bei etwa 40 % der verkauften Fahrkarten um Schülertickets. Da die Fahrgastzahlstatistik anhand der verkauften Tickets erfasst wird, wirken sich die gesunkenen Schülerzahlen daher besonders stark auf die Fahrgastzahlen aus. Dies wird insbesondere bei Betrachtung der gekauften Monatstickets deutlich. Entgegen der negativen Entwicklung der Fahrgastzahlen und Fahrtenhäufigkeiten ist dieser konstant geblieben. Insbesondere seit Einführung des Sozialtickets 2013 ist die Anzahl der verkauften Monatstickets sogar gestiegen. Die Stadtwerke Remscheid GmbH führt bereits zahlreiche Maßnahmen durch, um diese Zahlen aufrecht zu erhalten und darüber hinaus auch neue Kunden zu gewinnen.

---

[8] Vgl. EWR GmbH 2017.
[9] Vgl. Drive-CarSharing GmbH 2018.
[10] Vgl. Stadtwerke Remscheid GmbH 2017.

Weiterhin liegt Remscheid am Rand des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) und somit direkt an der Grenze zum Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Der Kauf von Fahrkarten stellt aufgrund der zwei Tarifsysteme daher ein zusätzliches Hindernis bei der Nutzung des ÖPNV dar. Der Aspekt der Pünktlichkeit kann hingegen als positiv gewertet werden. So lag der Anteil der pünktlichen Abfahrten (Verspätung < 5 Minuten) bei der Stadtwerke Remscheid GmbH im Jahr 2015 bei etwa 95 %.[11]

Die obigen Zahlen beziehen sich jedoch nur auf die Fahrgäste im ÖPNV, nicht jedoch auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dort gibt es derzeit nur die von der Abellio Rail NRW GmbH betriebene S-Bahn Linie 7, die vier Haltepunkte in Remscheid mit den Nachbarstädten Wuppertal und Solingen verbindet. Eine Direktverbindung nach Düsseldorf gibt es nur vereinzelt. Eine direkte Anbindung an Köln wird durch eine Buslinie bedient, nicht jedoch durch den SPNV. Die Verwaltung wurde im September 2017 daher vom Rat beauftragt, die Einrichtung von Bahn-Direktverbindungen zwischen Remscheid und Düsseldorf bzw. Remscheid und Köln für den nächsten ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW anzumelden. [12] Eine Direktverbindung nach Köln ist verkehrstechnisch jedoch auch nicht in naher Zukunft möglich, da das Schienennetz rund um Köln schon heute überlastet ist. Der Bedarf bleibt jedoch weiterhin angemeldet. Eine häufigere Direktverbindung nach Düsseldorf ist hingegen möglich. Die Stadt steht diesbezüglich bereits in Gesprächen mit dem VRR.[13]

Bezüglich der Pünktlichkeit belegte die Linie S7 im Jahr 2016 unter insgesamt 45 Linien den vierten Platz im VRR. Mit einer Verspätung von etwa 0,5 Minuten je Fahrt lag sie damit unter dem Gesamtdurchschnitt im VRR, der bei 1,25 Minuten pro Fahrt lag. Seit Herbst 2017 gab es jedoch häufiger Probleme durch Verspätungen und Zugausfälle, die auf technische Probleme und Sachbeschädigungen zurückzuführen sind und viele Pendler beeinträchtigen. [14]

Im Jahr 2016 prägten täglich insgesamt 45.527 Pendlerbewegungen das Verkehrsgeschehen in Remscheid. Dabei handelt es sich um 24.686 Ein- und 20.841 Auspendler, was einem Einpendlerüberschuss von 3.845 Personen entspricht. Die meisten Pendlerbewegungen fließen zwischen Remscheid und Wuppertal (26,4 %), gefolgt von Wermelskirchen (12,4 %) und Solingen (8,8 %).[15]

Die folgende Abbildung veranschaulicht zusammenfassend, dass dem Trend der steigenden Pkw-Zahlen vor dem Hintergrund des Klimaschutzes entgegengewirkt werden und gleichzeitig eine Förderung des ÖPNV und SPNV sowie des Fahrradverkehrs erfolgen muss. Sie zeigt die jeweiligen Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen, die die einzelnen Verkehrsmittel pro Personenkilometer im Durchschnitt verursachen.

[11] Vgl. Stadtwerke Remscheid GmbH 2016.
[12] Vgl. Stadt Remscheid/Der Oberbürgermeister 2017.
[13] Vgl. Michalczak 2018.
[14] Vgl. VRR AöR 2017, S.8.
[15] Vgl. Stadt Remscheid 2018 (2), S.8.

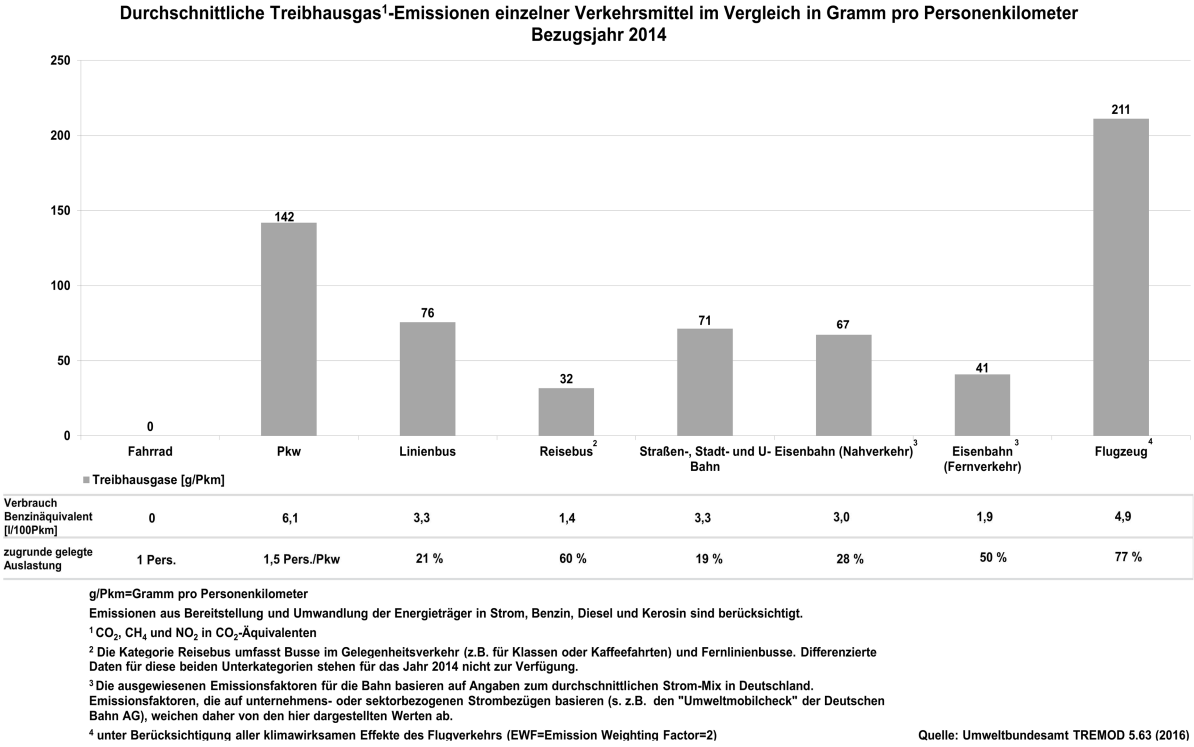

Abbildung 3: Durchschnittliche Treibhausgas-Emissionen einzelner Verkehrsmittel, Quelle: eigene Abbildung basierend auf Umweltbundesamt TREMCO 5.63

Während ein Pkw pro Personenkilometer etwa 142 g an Treibhausgasen emittiert, liegt dieser Wert bei einem Linienbus bei 76 g und bei der Eisenbahn (Nahverkehr) bei 67 g. Bei einer Fahrt mit dem Fahrrad entstehen hingegen keine Emissionen. Es stellt somit die umweltfreundlichste Alternative dar. Dies gilt auch für die Verursachung von Stickoxid-Emissionen, wie die folgende Abbildung zeigt.

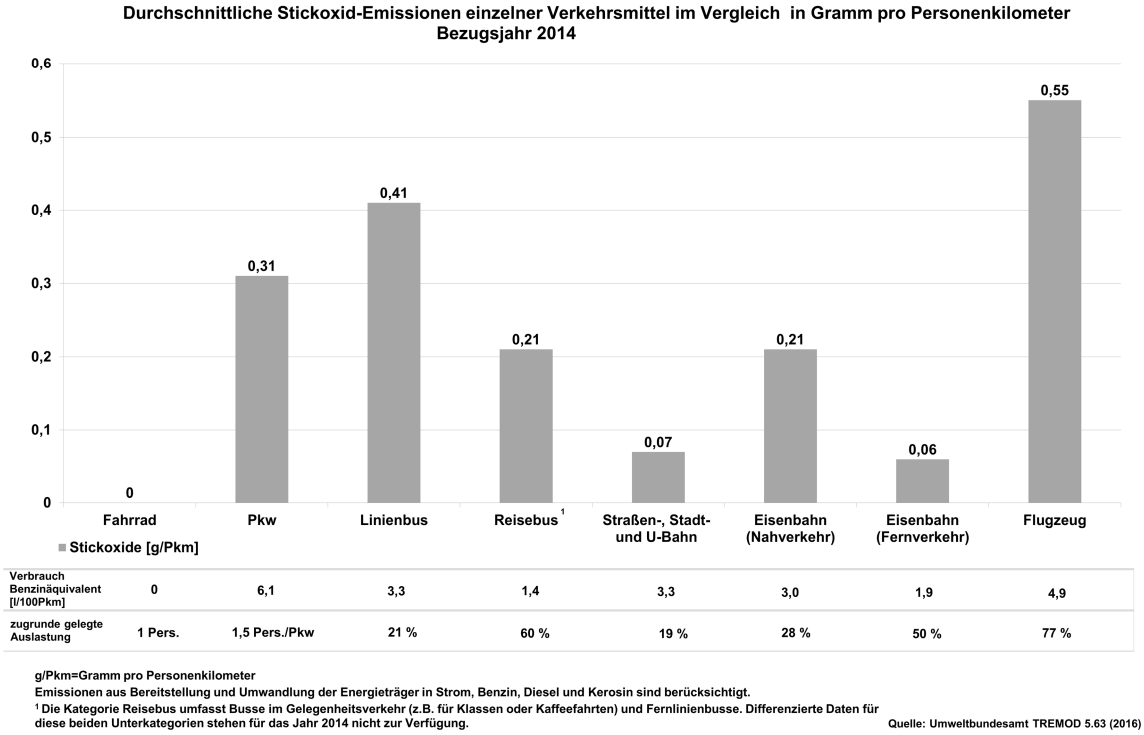

Abbildung 4: Durchschnittliche Stickoxid-Emissionen einzelner Verkehrsmittel, Quelle: eigene Abbildung basierend auf Umweltbundesamt TREMCO 5.63

Im Durchschnitt emittiert ein Pkw 0,31 g Stickoxide pro Personenkilometer. Dabei handelt es sich um einen Durchschnittswert, der sich aus Diesel- und Benzinfahrzeugen im Verhältnis der bundesweiten Zulassungszahlen zusammensetzt. Bei den Bussen wird differenziert zwischen einem Linienbus (0,41 g) und einem Reisebus (0,21 g). Die unterschiedlichen Werte hierbei liegen zum einen an dem zugrunde gelegten höheren Auslastungsgrad des Reisebusses und zum anderen am häufigeren Anfahren des Linienbusses im Stadtverkehr. Nicht betrachtet wurden hierbei jedoch die zum Teil schon vorhandenen und zukünftig einzusetzenden EURO VI Busse, deren Emissionen durch einen SCR-Katalysator deutlich geringer sind als hier dargestellt. Die Nutzung der Eisenbahn stellt vor dem Hintergrund der Stickoxidbelastungen neben dem Fahrrad eine besonders umweltfreundliche Alternative dar. Im Nahverkehr werden dort 0,21 g Stickoxid pro Personenkilometer emittiert. Im Fernverkehr liegen diese Emissionen sogar bei nur 0,06 g.

Technische Innovationen können insbesondere beim Pkw jedoch den Ausstoß von umweltschädlichen Emissionen vermindern. Hierbei kann nicht ausschließlich auf eine Technologie gesetzt werden. Auf die verschiedenen innovativen Antriebsarten geht das folgende Kapitel ein.

Alternative Antriebe

Ein Elektrofahrzeug hat unbestritten seine Vorteile im Stadtverkehr. Das gilt gleichermaßen für den Personenverkehr mit leichten Fahrzeugen sowie für den Wirtschaftsverkehr, z.B. von Dienstleistern und Handwerksbetrieben. Der wesentliche Vorteil liegt in der Vermeidung der lokalen Emissionen in den starkbelasteten Innenstädten. Für den Personenverkehr auf langen Strecken sind der Eisenbahn-Fernverkehr und der Fernlinienbus meist die bessere Variante.

In den meisten Veröffentlichungen zu Hybrid- und rein batteriebetriebenen Fahrzeugen werden die mit der Stromerzeugung verbunden Emissionen nicht genannt. Vielmehr werden diese in der Regel als emissionsfrei bezeichnet. Dies gilt jedoch nur für den Ort des Fahrbetriebes und auch nur soweit, im Falle eines Hybridfahrzeuges, wenn es sich im Elektromodus befindet. Tatsächlich ist der Betrieb von Elektrofahrzeugen auch mit der Freisetzung von Kohlendioxid und anderen Luftschadstoffen verbunden, nämlich bei der Stromerzeugung. Wenn der bundesdeutsche Strommix verwendet wird, werden derzeit pro Kilowattstunde Strom rund 527 g Kohlendioxid freigesetzt. Im realen Betrieb benötigt ein Elektro-Pkw je nach Gewicht und Betriebszustand elektrische Arbeit in der Größenordnung von beispielsweise 20 kWh/100 km.[16] Umgerechnet bedeutet dies, dass dem Elektro-Pkw auf einer Fahrstrecke von 1 km etwa 105 g CO_2-Emissionen zuzuschreiben sind.

Gleichwohl ist die Elektromobilität eine Technologie, die Zukunft hat und gefördert werden muss. Der ökologische Vorteil bzw. der Beitrag zum Klimaschutz kommt jedoch erst in vollem Umfang zum Tragen, wenn im bundesdeutschen Strommix ein höherer Anteil an Energie aus erneuerbaren Quellen gewonnen wird. Daher muss der Ausbau der Energiegewinnung aus erneuerbaren Quellen deutlich gesteigert werden. Dies gilt umso mehr, da zukünftig durch die Elektromobilität eine erhebliche Zunahme beim Strombedarf eintreten wird. Wenn dieser zusätzliche Bedarf durch fossile Energieträger gedeckt würde, wäre damit eine negative Entwicklung für den Klimaschutz verbunden.

[16] Vgl. VCD 2017, S.7.

Elektrofahrzeuge erzeugen keine wahrnehmbaren Motorgeräusche. Bei Pkw-Fahrgeschwindigkeiten bis zu rund 30 km/h wird bei konventionellen Fahrzeugen das Gesamtgeräusch durch das Motorgeräusch bestimmt. Somit tragen E-Fahrzeuge bei Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h zur Lärmminderung bei. Wenn höhere Geschwindigkeiten vorliegen, ist das Rollgeräusch der Reifen maßgeblich für das Gesamtgeräusch. In diesen Fällen ergibt sich bei der Lärmentwicklung kein relevanter Unterschied zu konventionellen Fahrzeugen.

Andere fortschrittliche Antriebstechnologien müssen neben der Elektromobilität ebenfalls berücksichtigt werden. Konkret anzusprechen sind Antriebe auf der Basis von Wasserstoff oder von Methan. So gibt es vereinzelt bereits einige Fahrzeuge, deren Antrieb auf Basis der Brennstoffzellentechnik erfolgt. Für den Betrieb von Brennstoffzellen, mit denen elektrische Energie und Wärme erzeugt werden können, wird Wasserstoff benötigt. Daher zählen derartige Antriebe auch zu den Elektrofahrzeugen. Die Gewinnung von Wasserstoff ist energieintensiv. Daher sollte sie mit Hilfe von erneuerbaren Energiequellen erfolgen.

Eine schon seit Jahren bewährte Möglichkeit ist die Verwendung von Erdgas (Methan) für den Betrieb von Fahrzeugen. Es handelt sich zwar um einen fossilen Brennstoff, der jedoch im Vergleich zu Benzin- und Dieselfahrzeugen deutlich geringere Emissionen aufweist. Zudem gibt es zwei Verfahren, mit denen Methan auch regenerativ erzeugt werden kann. Es handelt sich um die anaerobe Vergärung von organischen Materialien und das sog. „Power to Gas-Verfahren (PtG)“.

Bei der anaeroben Vergärung entsteht das Biogas, das überwiegend aus Methan besteht und genauso wie Erdgas verwendet werden kann. Bereits heute beinhaltet das im öffentlichen Netz befindliche Gas einen nicht unerheblichen Anteil dieses Biogases. Wichtig ist, dass dieses Biogas aus organischen Rückständen hergestellt wird. Der Anbau und der Einsatz von Energiepflanzen, wie z.B. häufig der sog. Energiemais, bergen aber gleichzeitig vielfältige ökologische Belastungen und verdrängen Fläche für die Lebensmittelproduktion.

Beim PtG-Verfahren wird zunächst Wasserstoff gewonnen. Der Wasserstoff kann direkt als Energieträger verwendet werden. Er kann daneben in geringen Mengen dem Erdgas zugesetzt werden und verbessert damit dessen Heizwert. Er kann zudem in einem zweiten Schritt mit dem Kohlendioxid aus der Umgebungsluft zu Methan synthetisiert werden. Dieses Methan kann über das vorhandene Erdgasnetz transportiert und auch wie Erdgas gespeichert werden. Auf diesem Wege kann Strom in eine speicherfähige Form von Energie umgewandelt werden. Dieses Gas kann später bei Bedarf wieder verstromt, es kann zu Heizzwecken oder zum Betrieb von Erdgasfahrzeugen verwendet werden. Damit ist ein Verfahren verfügbar, das u.a. eine regenerative Energieversorgung für Verkehrsmittel bereitstellen kann. Gegenwärtig hat sich dieses Verfahren am Markt aus Kostengründen jedoch noch nicht durchsetzen können.

Erdgasfahrzeuge werden hauptsächlich als Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von verschiedenen Herstellern schon seit Jahren angeboten. Die CO_2-Emissionen von Erdgasfahrzeugen liegen bei vergleichbaren Modellen in der Größenordnung, wie sie auch bei Elektrofahrzeugen zu finden sind, wenn die Emissionen, die aus der Stromerzeugung stammen, einbezogen werden.[17] Es handelt sich um eine ausgereifte und zuverlässige Technik, die neben den

[17] Vgl. VCD 2017, S.7.

ökologischen Vorteilen auch betriebswirtschaftlich interessant ist. Der Ausbau des Erdgastankstellennetzes ist ebenso wünschenswert wie die Ausweitung der Modellpalette.

An dieser Stelle darf nicht vergessen werden, dass bei der Nutzung von weniger umweltbelastenden Gütern immer die Gefahr des sog. Rebound-Effektes besteht. Gemeint ist damit, dass in diesen Fällen weniger sparsam mit derartigen Dingen umgegangen wird, wie es an sich möglich ist. Auf den ersten Blick wird angenommen, dass man sich weitestgehend umweltkonform verhält. In der Summe kann sich jedoch durch den verstärkten Einsatz von weniger umweltbelastenden Waren oder Dienstleistungen leicht eine insgesamt höhere Umweltbelastung ergeben.

Treibhausgas-Bilanz und Kompensationsfonds

Eine CO_2-Bilanz für die Stadt Remscheid liegt für die Jahre 2010 bis 2015 vor und wird in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Erreichung des Klimaschutzziels aus dem IKSK (vgl. Kapitel 1), das vom Rat am 13.02.2014 beschlossen wurde, ist bislang noch nicht erreicht worden. Zwar konnte seit dem Bezugsjahr 2011 eine Minderung der CO_2-Emissionen von insgesamt 4,5 % verzeichnet werden, betrachtet man jedoch den Verkehrssektor alleine, so wird deutlich, dass die Emissionen dort hingegen gestiegen sind. Zwischen den Jahren 2011 und 2015 lag diese Differenz bei plus 3,5 %. Insbesondere im Verkehrssektor sind daher erhebliche Anstrengungen erforderlich, um das Klimaschutzziel zu erreichen.[18]

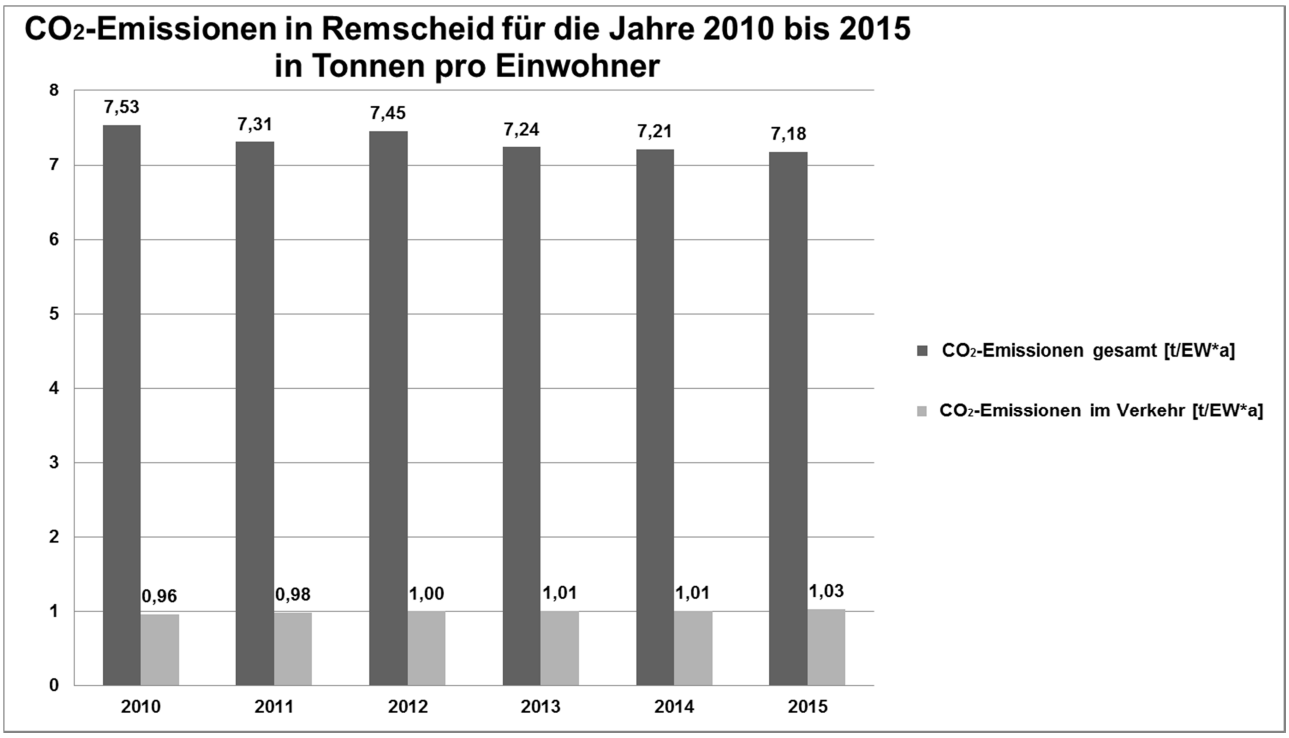

Abbildung 5: CO_2-Emissionen in Remscheid von 2010 bis 2015 in Tonnen pro Einwohner, Quelle: eigene Abbildung basierend auf e & u energiebüro gmbh 2017

[18] Vgl. e & u energiebüro gmbh 2017, S. 11-19.

Bundesweit betrachtet ergibt sich ein ähnliches Bild. Das Umweltbundesamt[19] führt dazu aus:

> *„In Deutschland wurden 2016 insgesamt fast 906 Mio. t Treibhausgase freigesetzt, das sind etwa 4 Millionen Tonnen mehr als 2015. Am stärksten gestiegen sind die Emissionen im Verkehrssektor: Hier sind es 5,4 Millionen Tonnen mehr als 2015, ein Plus von 3,4 Prozent. Der Anstieg der Verkehrsemissionen geht vor allem darauf zurück, dass mehr Diesel getankt wurde und der Straßengüterverkehr um 2,8 Prozent gewachsen ist. Deutschland hat sich das Ziel gesetzt, seine Emissionen bis 2020 um 40 Prozent zu mindern, derzeit ergibt sich nur eine Minderung von 27,6 Prozent.“*

So ist gegenwärtig jede in der Bundesrepublik lebende Person im Durschnitt für die Freisetzung von ca. 11,63 t CO_2 pro Jahr verantwortlich. Diese Emissionen resultieren aus der Nutzung aller Dienstleistungen und Waren sowie der Anwendung aller Energieformen. Die Mobilität hat dabei einen durchschnittlichen Anteil von 2,19 t/a pro Kopf.[20]

Die tatsächliche Entwicklung und die Zielsetzung der Bundesregierung zur Minderung der Treibhausgasemissionen sind in der folgenden Grafik dargestellt, mit der das Ausmaß der noch notwendigen Anstrengungen deutlich wird:

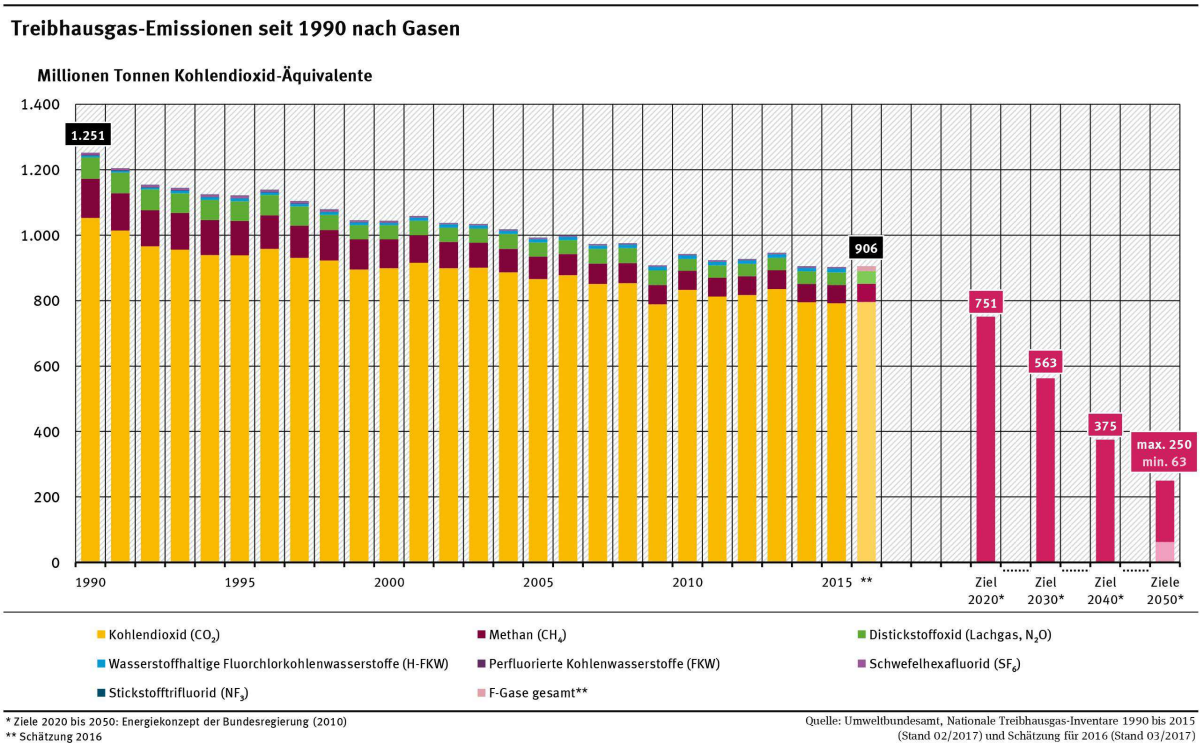

Abbildung 6: THG-Emissionen seit 1990 nach Gasen, Quelle: Umweltbundesamt 2017

Für den Ausgleich von nicht vermeidbaren Emissionen in allen relevanten Sektoren, wie die Stromanwendung, die Raumwärme oder der Verkehr, können Kompensationsfonds genutzt werden. So können die Treibhausgasemissionen, die mit allen Formen eines Energieeinsat-

[19] Umweltbundesamt 2017.
[20] Vgl. KlimAktiv 2017.

zes verbunden sind, z.B. unter https://www.atmosfair.de oder https://Klima-Kollekte.de leicht ermittelt und bewertet werden.

Durch die Kompensationsfonds werden hauptsächlich kostengünstige Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und der Energieversorgung in Entwicklungsländern finanziert. Neben der CO_2-Minderung bewirken diese auch viele positive Effekte für die Lebens- und Arbeitssituationen der Menschen in diesen Ländern. Die hierfür anzusetzenden Beträge bewegen sich in einer Größenordnung von etwa 23 €/t CO_2. Eine Tonne CO_2 wird beispielsweise etwa durch die Fahrstrecke eines Pkw von 5.000 km mit einem Ottomotor und einem durchschnittlichen Verbrauch von 7 l/100km freigesetzt. Ein Hin- und Rückflug auf die kanarischen Inseln verursacht ca. 2 t CO_2 pro Person.[21] Die sich daraus ergebenden Kompensationsbeträge sind in Anbetracht der gesamten Fahrt- bzw. Reisekosten gering.

Verkehrskonzepte in Remscheid

Nachfolgend werden folgende Konzepte mit einem Bezug zum Thema Verkehr genauer dargestellt:

- Verkehrsentwicklungsplan (VEP)
- Nahverkehrsplan
- Radverkehrskonzept
- Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität

Erste Maßnahmen für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung in Remscheid enthält bereits der **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** aus dem Jahr 1993. So war eines der Ziele dieses Handlungskonzeptes, den Kfz-Verkehr stadt- und umweltverträglich zu gestalten. Der MIV sollte nicht durch weitere Verbesserungen der Kfz-bezogenen Infrastruktur gefördert werden, sondern vielmehr der ÖPNV als konkurrenzfähige Alternative zum MIV ausgebaut werden. Auch gab es damals beispielsweise schon Überlegungen zur Einrichtung eines weiteren SPNV-Haltepunktes in Kremenholl/Honsberg oder Mixsiepen. Das Flächenangebot für Fußgänger sowie das vorhandene Radwegenetz sollten ebenso erweitert und Lärmimmissionen sowie Luftverunreinigungen möglichst gering gehalten werden. Insgesamt enthielt der Verkehrsentwicklungsplan 17 Maßnahmen aus den Bereichen

- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs, zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität sowie zur umweltorientierten Weiterentwicklung des Straßennetzes,
- stadtverträgliche Neuordnung des ruhenden Verkehrs.[22]

Ein weiteres Planwerk stellt der **Nahverkehrsplan** aus dem Jahr 2007 dar mit dem Ziel der Förderung des ÖPNV. Dadurch sollte eine Mindestmobilität für alle Bevölkerungsgruppen sichergestellt werden. Trotz oder gerade wegen der schon damals rückläufigen Bevölkerungsentwicklung sollten nicht nur bestimmte Zielgruppen zur erstmaligen Nutzung des

[21] Vgl. Klima-Kollekte 2011.
[22] Vgl. Ingenieurgemeinschaft Stolz 1993, S.1-6.

ÖPNV animiert, sondern auch die Mobilität von bereits ÖPNV-affinen Personen intensiviert werden.[23]

Um diese Ziele zu erreichen wurden auf der Grundlage einer Analyse der Stadtstrukturen und des bestehenden ÖPNV-Angebotes konkrete Handlungsansätze entwickelt. So wurden Rahmenbedingungen sowie Bedienungsstandards für die Entwicklung des Verkehrsnetzes festgelegt. Damit bildet der Nahverkehrsplan die Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV. Dieser wird in Remscheid von der Stadtwerke Remscheid GmbH durchgeführt. Einige Linien werden dabei in Zusammenarbeit mit oder durch benachbarte Verkehrsunternehmen betrieben. Die Stadtwerke Remscheid GmbH hat sich daher ebenfalls an der vorliegenden Mobilitätsstrategie beteiligt.

Die Arbeit der Verwaltung war bisher überwiegend auf die Optimierung der Infrastruktur für Kraftfahrzeuge und auf einen ungestörten Verkehrsfluss ausgerichtet. In Remscheid gibt es daher nur einige wenige Straßenabschnitte mit Radverkehrsanlagen wie z.B. baulich getrennte Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. An allen übrigen Orten muss der Radverkehr die Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr nutzen.

Daher wurden vom Rat Finanzmittel für ein umfassendes **Radverkehrskonzept** bereitgestellt, um die Potentiale für eine Steigerung des Radverkehrsanteils in Remscheid zu ermitteln. Hierfür wurde im September 2017 ein externer Gutachter beauftragt. Dieser überprüft, wie die einzelnen Stadteile miteinander verbunden werden können, wie die vorhandenen Radwege auf den stillgelegten Bahntrassen angeschlossen und wie Freizeitziele erreicht werden können.

Dazu wird zunächst eine Analyse und Bestandsaufnahme inklusive einer Befahrung der vorhandenen Fahrrad-Infrastruktur vorgenommen. Darauf aufbauend wird schließlich ein detailliertes Maßnahmenprogramm erstellt. Darin werden sowohl bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen an Knotenpunkten und Strecken berücksichtigt als auch Maßnahmen zur Einrichtung von Abstellanlagen. Hierzu werden mögliche Varianten inklusive ihrer Vor- und Nachteile dargestellt. Fertige Ausführungspläne sind erst im Anschluss an das Konzept unter Berücksichtigung von Grunderwerbskosten, Baukosten und Prüfung baurechtlicher Fragen anzufertigen.

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts werden auch die Möglichkeiten für eine Weiterführung der Balkantrasse in Richtung Lüttringhausen/Wuppertal sowie in die Innenstadt geprüft. Die Verknüpfungen von Fahrrad und ÖPNV sowie SPNV werden an den Bahnhöfen und Haltepunkten ebenfalls untersucht.

Auch die Bürger und die parlamentarischen Gremien wurden in den Erstellungsprozess des Radverkehrskonzeptes mit einbezogen. So fand im März 2018 ein Workshop statt, in dem Ideen, Zielvorstellungen und Handlungsschwerpunkte gesammelt und diskutiert wurden.

Die Bearbeitungszeit für das Radverkehrskonzept ist ab September 2017 auf einen Zeitraum von etwa einem Jahr angelegt.[24]

---

[23] Vgl. Planungsbüro VIA eG 2007, S. 34.
[24] Vgl. Stadt Remscheid 2017 (2), S.2-5.

In Vorbereitung ist darüber hinaus die Erstellung eines **Ladeinfrastrukturkonzeptes für Elektromobilität**, das überwiegend durch Fördermittel finanziert werden soll. Eine Förderung kommunaler Elektromobilitätskonzepte ist möglich im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität vom 05.12.2017 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Der nächste Aufruf zur Förderung kommunaler Elektromobilitätskonzepte wird im ersten Halbjahr des Jahres 2018 erwartet.

Das geplante Konzept soll u.a. Aussagen zu folgenden Fragen für Bürger, Unternehmen sowie (halb)öffentlichen Stellflächen treffen:

- Wie kann der Kauf von privaten Elektroautos und deren Betankung im privaten Umfeld unterstützt und vorangetrieben werden?
- Wie kann im gewerblichen Bereich das Thema Elektromobilität bezogen auf den jeweiligen Fuhrpark und bezogen auf die Mitarbeiter unterstützt und vorangetrieben werden?
- Welche Rahmenbedingungen sollten geschaffen werden, damit Leistungsanbieter in der Stadt aktiv werden?
- An welchen konkreten Standorten sollten welche Ladesäulen zum Einsatz kommen?
- Welchen Beitrag können Stadt, EWR GmbH, Wohnungsbaugesellschaften und andere Akteure leisten?

Das Konzept soll neben den hierzu erforderlichen Handlungsempfehlungen auch die strategischen Ansätze und Entwicklungspotentiale für die Stadt Remscheid und deren Gesellschaften sowie für die relevanten Marktteilnehmer entwickeln und darstellen. Ziel ist es, den Ausbau der Elektromobilität in Remscheid voranzutreiben und aus dem Verkehr resultierende Luftschadstoffbelastungen zu mindern. Ein wichtiges Instrument hierbei ist auch der Luftreinhalteplan. Darauf geht das folgende Kapitel näher ein.

Luftreinhaltung und Lärmschutz

Bei allen Verbrennungsprozessen, in denen die fossilen Brennstoffe Kohle, Öl und Erdgas und andere organische Substanzen zum Einsatz kommen, werden sowohl Kohlendioxid (CO_2) als auch Stickoxide (NO_X) freigesetzt. Dies trifft selbstverständlich auch auf Verbrennungsmotoren für Verkehrsmittel aller Art zu. Verkehrliche Maßnahmen für den Klimaschutz wirken sich somit zugleich auch positiv auf die Luftreinhaltung aus.
Dieser Zusammenhang kommt ebenfalls im **Luftreinhaltplan** für die Stadt Remscheid vom 01.10.2012 deutlich zum Ausdruck.[25]

Entscheidend für die Erstellung des Luftreinhalteplanes waren die Messwerte für die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO2), die über eine diskontinuierlich arbeitende Messstelle an der Freiheitstraße seit dem Jahr 2006 in Form eines Jahresmittelwertes festgestellt werden. In den Jahren 2009 - 2016 war stets eine Überschreitung des zulässigen Grenzwertes zu verzeichnen. Erst für das Jahr 2017 konnte ein Jahresmittelwert von 40 µg/m³ erzielt werden. Damit wird der zulässige Grenzwert erreicht aber nicht überschritten. Die folgende Abbildung veranschaulicht diese Entwicklung. Die nach wie vor hohe Belastung an der Freiheitstraße ist insbesondere auf Dieselfahrzeuge ohne eine ausreichende Abgasreinigung zurückzuführen.

[25] Vgl. Bezirksregierung Düsseldorf 2012, S.5f.

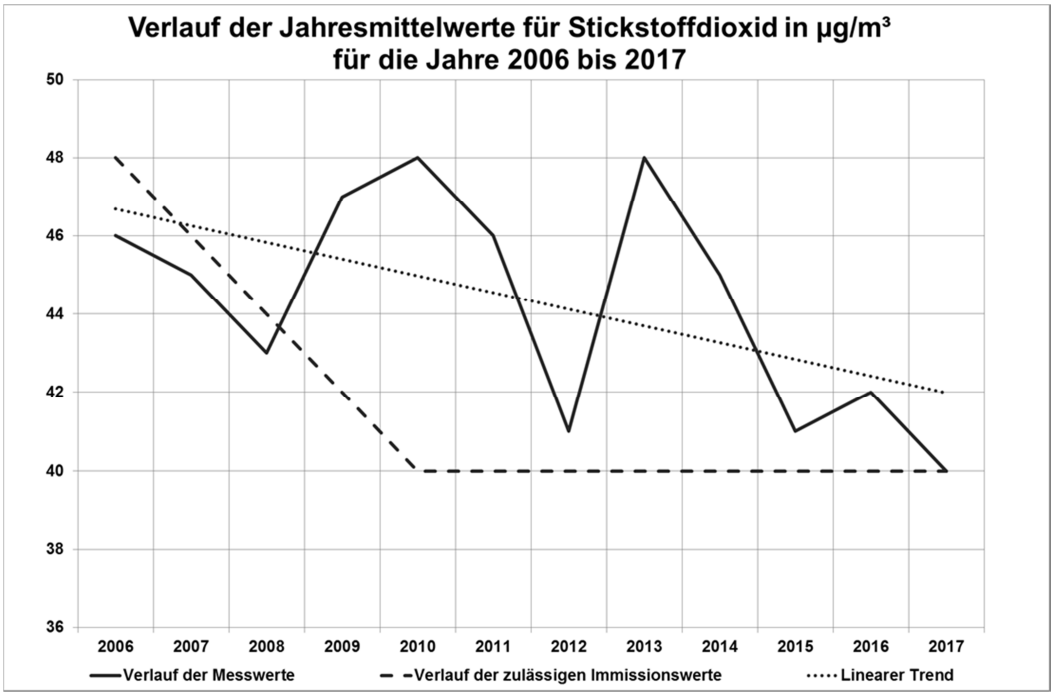

Abbildung 7: Verlauf der Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid in Remscheid, Quelle: eigene Abbildung, basierend auf Stadt Remscheid 2017 (3)

Der Luftreinhalteplan enthält daher bereits viele Maßnahmen, die zu einem abgasärmeren Verkehr beitragen wie z.B. die Neubeschaffung von Bussen der ÖPNV-Betreiber mit emissionsärmerer Technik oder die Förderung des Radverkehrs. Weiterhin wurde auf dem Remscheider Stadtkegel zum 01.01.2013 eine Umweltzone eingerichtet, die ab dem 01.07.2014 nur von Kfz befahren werden darf, die eine grüne Umweltplakette tragen. Dadurch konnte ein langsamer Rückgang der NO_2-Konzentrationen verzeichnet werden. [26]

Obwohl am Messpunkt „Freiheitstraße“ aktuell keine Grenzwertüberschreitung vorliegt, sind die Bemühungen zur Verbesserung der Luftqualität unvermindert fortzusetzen. Nach einer technischen Umrüstung wird in Kürze die Schaltung der Ampelanlagen entlang der Freiheitstraße besser aufeinander abgestimmt sein. Damit wird es zu einer Verflüssigung des Verkehrs kommen, die eine geringere Schadstoffbelastung zur Folge haben wird. Daneben planen die Stadtwerke Remscheid GmbH eine vorgezogene Anschaffung von fünf neuen Bussen, die über die aktuellste Abgasreinigungstechnik verfügen, sowie vorhandene Dieselbusse mit modernen SCRT-Systemen zur deutlichen Stickoxidminderung nachträglich auszustatten. Viele weitere Maßnahmen aus der vorliegenden Mobilitätsstrategie führen ebenfalls zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung.

Als Instrument zum Lärmschutz gilt derzeit der **Lärmaktionsplan** der Stufe 2, der am 30.06.2016 vom Rat der Stadt beschlossen wurde und auf dem Lärmaktionsplan der Stufe 1 aus dem Jahr 2012 aufbaut. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmbelastung der Einwohner Remscheids zu verringern. Hierfür wurden Strategien und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung verwaltungsintern abgeklärt und im Lärmaktionsplan dargestellt. Als wesentliche Lärmquellen werden dabei der Straßen- und der Schienenverkehr betrachtet.[27]

[26] Vgl. Stadt Remscheid 2017 (3).
[27] Vgl. Stadt Remscheid 2016 (2).

Die Mobilitätsstrategie kann einen signifikanten Beitrag zum Lärmschutz an Hauptverkehrsstraßen nur leisten, wenn mittel- bis langfristig eine deutliche Verringerung der Verkehrsbelastung erreicht würde. Eine Halbierung der Verkehrsstärke würde beispielsweise eine Minderung um 3 dB(A) ergeben. Das wäre eine deutliche Entlastung. Eine Minderung der Lärmbelastung kann an geeigneten Straßen u.a. auch durch eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erreicht werden. Diese und weitere Regelungen sind bereits Gegenstand des Lärmaktionsplanes.

Integriertes Klimaschutzkonzept

Mit dem Integrierten Klimaschutzkonzept (IKSK) wurde ein Handlungsprogramm erstellt, das zur Minderung der lokalen Treibhausgasemissionen beitragen soll und im Februar 2014 vom Rat der Stadt beschlossen wurde. Von September 2012 bis August 2013 wurden hierfür von einem Gutachter folgende Inhalte erarbeitet:

- Energie- und CO_2-Bilanz für das Jahr 2011
- CO_2-Einsparpotentiale u.a. im Bereich Verkehr
- Maßnahmenkatalog mit konkreten Handlungsbeschreibungen
- Controlling-Konzept

Die Erstellung des Konzepts fand unter Beteiligung der relevanten städtischen Dienststellen und externen Akteure mit Einbeziehung der Bürger statt. Insgesamt wurden so 96 wirksame Klima-Maßnahmen [28] identifiziert. Speziell im Bereich Verkehr wurden dabei folgende Maßnahmen formuliert:

- Maßnahme 67: Aktualisierung Modal-Split
- Maßnahme 68: Erstellung Mobilitätskonzept
- Maßnahme 69: Vermeidung von Pkw-Fahrten
- Maßnahme 70: “Walking Bus“
- Maßnahme 71: Verbrauchsreduzierung von Pkw
- Maßnahme 72: Weiterführung Car-Sharing
- Maßnahme 73: Kampagne Erdgasfahrzeuge
- Maßnahme 74: Erdgastankstelle
- Maßnahme 75: Unterstützung des Bürgerbus
- Maßnahme 76: Fortsetzung der Umsetzung des Nahverkehrskonzeptes
- Maßnahme 77: Maßnahmenpaket Fahrradsicherheit
- Maßnahme 78: Komfortsteigerung für Radfahrer
- Maßnahme 79: Maßnahmenpaket Marketing für das Fahrrad
- Maßnahme 80: Maßnahmenpaket Bürger und Fußwege

In der Mobilitätsstrategie werden diese Maßnahmen inhaltlich wieder aufgegriffen und an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst (s. Kapitel 5.2).

[28] Vgl. e&u energiebüro gmbh 2013, S.114-123.

Laufende Aktivitäten mit Mobilitätsbezug

Neben den bereits erwähnten Verkehrskonzepten und Planwerken mit Mobilitätsbezug gibt es viele weitere Aktivitäten, die in den vergangenen Jahren durchgeführt wurden. Dazu zählen:

- Einrichtung eines Parkleitsystems
- Förderung von Erdgasfahrzeuge mit einem Tankguthaben von 500kg Erdgas durch die EWR GmbH
- Vermittlung von Fahrgemeinschaften durch die Stadt Remscheid (Fachdienst Umwelt): System „Pendlernetz“ (2006 bis 2008) bzw. System „Pendlerportal“ (2013 bis 2015)
- Förderung von Elektrofahrrädern mit einem Zuschuss von 100,--€ durch die EWR GmbH
- Errichtung der Balkan-Trasse, der Werkzeug-Trasse sowie der Trasse Wasserquintett für den Fahrradverkehr
- Herausgabe von Radwegekarten durch die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH
- Organisation eines Arbeitskreises Radverkehr mit dem Ziel der Förderung des Radverkehrs durch die Stadt Remscheid (Fachdienst Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)
- Empfehlungen für sichere Schulwege im Rahmen von Schulwegepläne für Grundschulen (abrufbar im Geoportal der Stadt Remscheid)
- Einrichtung von P+R-Parkplätzen mit ÖPNV-Anschluss
- Einrichtung einer Busbeschleunigung: Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen und separate Spuren für den ÖPNV
- Angebot eines Anrufsammeltaxis
- Angebot eines Bürgerbusses
- Einrichtung einer Stadtwerke Remscheid-App für Fahrplanauskünfte und Ticketkauf
- Mobilitätsberatung der Stadtwerke Remscheid GmbH
- Maßnahmen zur Kundengewinnung/Bindung im ÖPNV durch die Stadtwerke Remscheid GmbH

Klimaneutrale Mobilität in der Stadtverwaltung

Geplant ist darüber hinaus auch ein **Konzept für eine klimaneutrale Verwaltung**[29], das im Rahmen des Remscheider Klimaschutzmanagements erstellt wird und vom Verwaltungsvorstand der Stadt Remscheid zur Umsetzung beschlossen werden soll. Es soll einen Überblick über den aktuellen Stand und die weiteren Potentiale zum klimafreundlichen Handeln innerhalb der Stadtverwaltung geben. Ziel ist es, die durch die Stadtverwaltung entstehenden CO_2-Emissionen möglichst gering zu halten und zu kompensieren.

Im Bereich betriebliche Mobilität nimmt die Stadtverwaltung an dem Projekt **Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck – BMM HOCH DREI** [30] teil, das von einem Konsortium bestehend aus dem Wuppertal Institut, der Neuen Effizienz, der Bergi-

[29] Vgl. Stadt Remscheid 2018.
[30] Vgl. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH 2018.

schen Universität sowie dem Beratungsunternehmen EcoLibro GmbH durchgeführt wird. Im Rahmen dieses Forschungsprojektes werden Mobilitätskonzepte für unterschiedliche Quartierstypen entwickelt wie z.B. einem Industriegebiet oder einem Großunternehmen. Untersuchungsgebiete liegen dabei im gesamten Bergischen Städtedreieck, wobei es sich in Remscheid um das Gewerbegebiet Großhülsberg und den Verwaltungsstandort Rathaus handelt. Aufbauend auf verschiedenen Analysen und Datenerhebungen wie z.B. einer Mitarbeiterbefragung werden schließlich Maßnahmen erarbeitet, um die Mitarbeitermobilität möglichst effizient zu gestalten und im Hinblick auf den Klimaschutz zu optimieren. Erste Gespräche und eine Entscheidung seitens des Oberbürgermeisters zur Teilnahme der Remscheider Stadtverwaltung gab es bereits im Jahr 2017. Die Durchführung wird im Jahr 2018 beginnen und somit auch die Umsetzung der Maßnahmen aus der vorliegenden Mobilitätsstrategie begleiten.

Im Bereich ÖPNV werden den städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seit Ende 2011 vergünstigte **Jobtickets** angeboten. Die Nachfrage hierbei ist jedoch sehr gering. Eine verstärkte Bewerbung dieses Angebots stellt daher eine Option dar.

Bei der **Beschaffung von Dienstwagen** – mit der Ausnahme von Sonderfahrzeugen – wird ein durchschnittlicher Emissionswert von 130 g CO_2/km angestrebt und bei Angebotsanfragen standardmäßig auch Erdgas- und Elektrofahrzeuge berücksichtigt. Darüber hinaus wurde bereits überprüft, inwiefern Dienstfahrzeuge für das öffentliche Carsharing zur Verfügung gestellt werden können. Das Projekt wurde von der Personalverwaltung derzeit jedoch nicht als praktikabel erachtet.

Die vorliegende Mobilitätsstrategie beinhaltet weitere Maßnahmen, die speziell die Stadtverwaltung betreffen. So ist es unerlässlich, dass die Verwaltung durch die Umsetzung dieser Maßnahmen ihrer Vorbildfunktion nachkommt.

Netzwerke mit Mobilitätsbezug

Seit Mai 2017 ist die Stadt Remscheid Mitgliedskommune im **Zukunftsnetz Mobilität NRW**. Dabei handelt es sich um ein Netzwerk, das 2015 vom Verkehrsministerium NRW initiiert wurde, um kommunalen Gebietskörperschaften den Aufbau eines Mobilitätsmanagements zu erleichtern. Mithilfe von Beratungsangeboten, Workshops und Netzwerktreffen unterstützt das Land NRW somit alle beteiligten Kommunen bei der Entwicklung und Bewerbung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Die Mitgliedschaft steht den Kommunen hierbei offen und ist kostenfrei.

Eine Voraussetzung zur Mitgliedschaft ist die Unterzeichnung einer Rahmenvereinbarung zwischen der Mitgliedskommune und einer sogenannten Koordinierungsstelle. Zuständige Koordinierungsstelle für die Stadt Remscheid ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Mit Unterzeichnung der Vereinbarung verpflichtet sich die Mitgliedskommune auf der einen Seite dazu, das Thema nachhaltige Mobilität in der Verwaltung zu verankern und zu fördern; auf der anderen Seite sagt die Koordinierungsstelle der Mitgliedskommune ihre Unterstützung hierbei zu. Der Zeitraum der Mitgliedschaft beträgt vorerst vier Jahre. In den vier Jahren ist seitens der Kommune ein verwaltungsinterner Workshop in Zusammenarbeit mit dem VRR durchzuführen. In Remscheid wird dieser Workshop nach Beschluss der Mobilitätsstrategie stattfinden, um die Umsetzung der Maßnahmen zu begleiten.

Vorreiter des Zukunftsnetzes NRW war das Netzwerk „Verkehrssicheres NRW“, dessen Inhalte um das Thema Mobilitätsmanagement ergänzt werden sollten. Bis zum 31.12.2016 liefen beide Netzwerke parallel zueinander, so dass allen Mitgliedern des ehemaligen Netzwerks „Verkehrssicheres NRW“ auch alle Angebote des Zukunftsnetzes NRW offen standen. Diese Aktivitäten wurden beim FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften wahrgenommen. Ab dem Jahr 2017 wurde das ehemalige Netzwerk jedoch vollständig durch das Zukunftsnetz NRW ersetzt.[31]

Weiterhin beteiligt sich die Stadt Remscheid an der interkommunalen Zusammenarbeit **„Zwischen Rhein und Wupper: zusammen – wachsen“**. Damit folgte die Stadt einem Aufruf der Initiative StadtUmland.NRW des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (heute: Ministerium für Verkehr). Mit diesem Aufruf wurden im Sommer 2016 die Großstädte und ihre Nachbarkommunen dazu eingeladen, Zukunftskonzepte zur verstärkten Kooperation zu erarbeiten. Gemeinsam mit 17 anderen Kommunen und einem Kreis wurde in einem mehrstufigen Prozess ein interkommunales Konzept erarbeitet, das schwerpunktmäßig die Themenfelder Wohnen, Mobilität und Freizeit behandelt. Bei den weiteren Mitgliedern des Verbundes handelt es sich um die Städte Burscheid, Düsseldorf, Erkrath, Haan, Heiligenhaus, Hilden, Hückeswagen, Langenfeld, Leverkusen, Mettmann, Monheim am Rhein, Ratingen, Solingen, Velbert, Wermelskirchen, Wülfrath und Wuppertal sowie den Kreis Mettmann. Koordiniert wird das Projekt von der Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (BSW).[32]

Vor diesem Hintergrund sind drei erste Pilotprojekte geplant, in denen u.a. auch das Thema Mobilität behandelt wird. So ist eines dieser Projekte das sogenannte „Rheinisch-Bergische Radwegenetz“. Darin sollen nicht nur die regional ausgerichteten Fahrradwege für den touristischen und den Alltagsradverkehr betrachtet werden, sondern kommunale Radverkehrsprojekte miteinander verknüpft und hinsichtlich einer regionalen Perspektive weiterentwickelt werden. Weiterhin sollen neue Routen und Radwege identifiziert und deren Umsetzung geplant werden. Die drei Pilotprojekte sollen in der nächsten Arbeitsphase konkretisiert und zu Maßnahmen entwickelt werden.[33] Die Stadt Remscheid ist damit aufgerufen, Konzepte zu Zusammenschlüssen von bereits vorhandenen Radtrassen zügig voranzutreiben und umzusetzen.

Das Bergische Städtedreieck ist seit 2017 zudem Modellregion für das **Regionale Innovationsnetzwerk Demografischer Wandel und Verkehrsraum der Zukunft** (kurz: RIN Mobilität und Alter). Netzwerkträger ist die Bergische Universität Wuppertal, die das Projekt in Kooperation mit der BSW durchführt. Ziel ist es, mithilfe von bereits vorhandenen Technologien Problemlösungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu entwickeln. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels widmet sich das Netzwerk somit dem immer wichtiger werdenden Aspekt der Barrierefreiheit. So ist es dringend erforderlich, dass Lösungen gefunden werden, die bestimmte Technologien für Menschen aller Altersgruppen nutzbar machen. Gefördert wird das Projekt durch das Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes NRW.[34] Eine direkte Beteiligung seitens der Stadt Remscheid besteht nicht. Da das Thema Barrierefreiheit jedoch auch einen wichtigen Baustein der vorliegenden Mobilitätsstra-

[31] Vgl. Ministerium für Verkehr des Landes NRW 2018.
[32] Vgl. BSW 2017.
[33] Vgl. Stadt Remscheid 2017 (4), S.2-4.
[34] Vgl. RIN 2017.

tegie darstellt, steht die Stadt Remscheid in regem Austausch zum RIN Mobilität und Alter. Auch bei der Sammlung und Diskussion von möglichen Maßnahmen für die Mobilitätsstrategie haben die Vertreter des Netzwerks ihre Expertise einfließen lassen.

3. Ziele

In diesem Kapitel werden die Ziele im Bereich Mobilität auf europäischer, auf Bundes- sowie auf städtischer Ebene zusammengefasst.

Übergeordnete Ziele

Die Europäische Kommission gibt einige Richtwerte im **Weißbuch zum Verkehr** [35] vor, die erreicht werden müssen, um die globale Erwärmung auf 2°C zu begrenzen. So sind innerhalb der EU im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 etwa 20% der Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zum Jahr 2008 zu senken; bis 2050 sollen es 60% gegenüber dem Jahr 1990 sein.[36] Um letzteres Ziel zu erreichen, werden im Weißbuch u.a. folgende Orientierungswerte genannt:

- Halbierung der Nutzung von Pkw im Stadtverkehr, die mit konventionellem Kraftstoff betrieben werden bis 2030 und vollständiger Verzicht auf solche Fahrzeuge in Städten bis 2050,
- 30% des Straßengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, bis 2050 sogar mehr als 50%,
- Verdreifachung der Länge des bestehenden Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bis 2030.[37]

Das **Energiekonzept der Bundesregierung** aus dem Jahr 2010 macht ebenfalls einige verkehrsrelevante Aussagen, die zur Minderung der Treibhausgase in der Bundesrepublik beitragen sollen. So ist der Endenergieverbrauch im Verkehr gegenüber dem Jahr 2005 bis zum Jahr 2020 um 10% und bis zum Jahr 2050 um 40% zu senken.[38] Ebenfalls soll die Anzahl an Elektrofahrzeugen in Deutschland auf eine Million zum Jahr 2020 bzw. auf sechs Millionen im Jahr 2030 erhöht werden.[39]

[35] Ein Weißbuch ist eine Sammlung von Vorschlägen zum Vorgehen in einem bestimmten Bereich, die von einer staatlichen Stelle zur Information der Öffentlichkeit zusammengestellt wurde.
[36] Vgl. Europäische Union 2011, S.4f..
[37] Vgl. Europäische Union 2011, S.9.
[38] Vgl. BMWi 2010, S.5.
[39] Vgl. BMWi 2010, S.24.

Ziele für die Stadt Remscheid

Das Ziel im Bereich Verkehr für die Stadt Remscheid ist bereits im **IKSK** im Jahr 2014 festgelegt worden. So sind 10% der Pkw-Fahrten bis 2022 auf das Fahrrad und den ÖPNV zu verlagern.[40] Für die Mobilitätsstrategie, die einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leisten soll, ergeben sich dadurch folgende Unterziele:

- Reduzierung der Fahrten im MIV
- verstärkter Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge
- Förderung und Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Fahrradverkehrs
- Förderung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und SPNV

Die im weiteren Verlauf dargestellten Maßnahmen wurden vor dem Hintergrund dieser Unterziele entwickelt. So soll die Umsetzung der Maßnahmen zur Realisierung dieser Ziele beitragen. Für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ist das Leitbild, das dieser Strategie vorangestellt wurde, sowohl bei der Maßnahmenumsetzung als auch bei allen weiteren zukünftigen Entscheidungen und Handlungen im Bereich Verkehr zu berücksichtigen.

4. Der Weg zur Mobilitätsstrategie: Vorgehensweise

AG Mobilität

Für die Erarbeitung der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie wurde eine Arbeitsgruppe Mobilität gegründet. Da das Thema Mobilität viele Facetten umfasst, wurde für die Erstellung der Mobilitätsstrategie das Fachwissen verschiedener Akteure benötigt, das innerhalb einer Arbeitsgruppe zusammengetragen werden sollte. Ziel war es, sich über aktuelle Entwicklungen auszutauschen sowie Vorschläge für Maßnahmen und Handlungsempfehlungen zu sammeln und zu diskutieren.

Der Teilnehmerkreis setzte sich u.a. aus Vertretern und Vertreterinnen folgender Organisationseinheiten der Stadt Remscheid zusammen:

- Fachdezernat Bildung, Jugend, Soziales, Gesundheit und Sport (Regionales Bildungsbüro)
- Fachdezernat Ordnung, Sicherheit und Recht
- Hilfen für Senioren und behinderte Menschen
- Materialwirtschaft
- Stadtentwicklung und Rahmenplanung
- Technische Betriebe Remscheid
- Umwelt
- Verkehrsplanung, ÖPNV und Koordinierung TBR

[40] Vgl. e&u energiebüro gmbh 2013, S.10.

Weiterhin nahmen Akteure externer Einrichtungen teil:

- Abellio Rail NRW GmbH
- ADAC Nordrhein e.V.
- ADFC Remscheid
- Autohaus Schönauen GmbH & Co. KG (örtlicher Carsharing-Anbieter)
- EWR GmbH
- IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid
- Regionales Innovationsnetzwerk Demographischer Wandel und Verkehrsraum der Zukunft, Bergische Universität
- Stadtwerke Remscheid GmbH
- VCD Regionalverband Bergisches Land
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Die AG hat insgesamt sechs Mal getagt. Das Auftakttreffen hierzu fand im Januar 2017 statt. Dabei wurde in zunächst kleiner Runde (Stadt Remscheid, TBR, EWR GmbH, Stadtwerke Remscheid GmbH) gemeinsam überlegt, welche Themen und Akteure im weiteren Verlauf bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie zu berücksichtigen sind. Die folgende Abbildung fasst das Ergebnis zusammen:

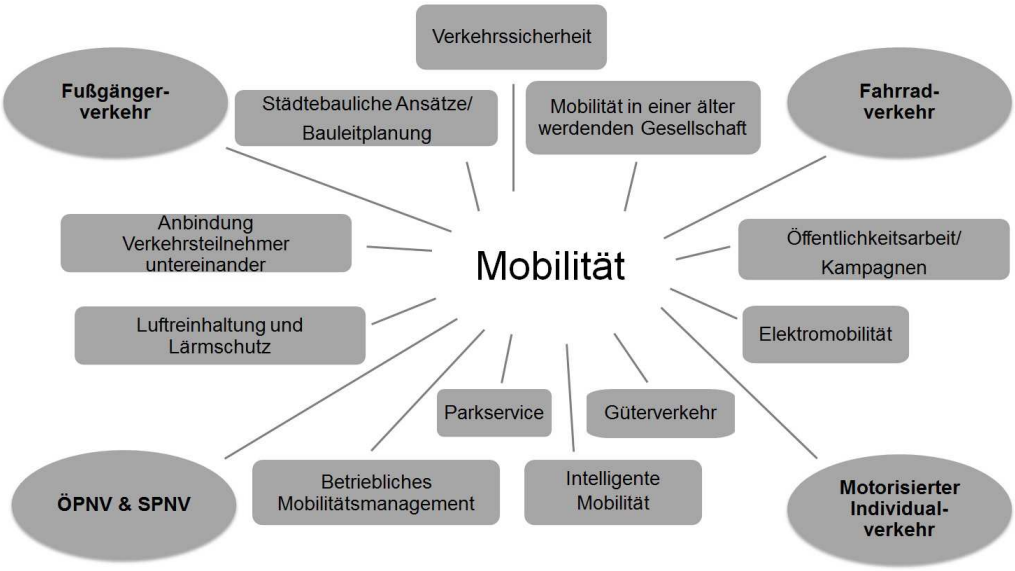

Abbildung 8: Betrachtete Themen bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie, Quelle: eigene Darstellung

So wurde deutlich, dass das Thema Mobilität sehr breit gefächert ist. Ausgehend von den vier Hauptverkehrsträgern (Ellipsen) umfasst das Thema Mobilität die unterschiedlichsten Querschnittsaspekte (Rechtecke) die bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie zu berücksichtigen sind. Daher wurde der eingeladene Teilnehmerkreis für alle folgenden Treffen der AG Mobilität ausgeweitet. Ziel sollte es dabei sein, Vorschläge für Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für die folgenden vier Hauptverkehrsträger zu sammeln und zu diskutieren: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Fußgänger und Radverkehr sowie ÖPNV und SPNV.

Zunächst war es jedoch wichtig, sich einen Überblick über die aktuelle Verkehrssituation der Stadt zu verschaffen. Hierzu wurde im Rahmen des zweiten Treffens der AG Mobilität eine sogenannte SWOT-Analyse durchgeführt, d.h. es wurden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Bereich Mobilität erarbeitet. Darauf aufbauend wurden dann in drei Workshops schließlich Maßnahmenvorschläge zu den einzelnen Verkehrsträgern gesammelt und diskutiert. Die Ergebnisse wurden den Teilnehmern in einem abschließenden Treffen im März 2018 vorgestellt und werden in den folgenden Kapiteln zusammengefasst. Weiterhin wurden bei diesem Treffen mögliche Leitbilder zusammengetragen, die bei der Umsetzung der Maßnahmen sowie bei allen weiteren Vorhaben der Stadt Remscheid im Bereich Mobilität berücksichtigt werden sollen (s. hierzu auch Kapitel 3).

Zusammenfassend haben im Rahmen der Erstellung der Mobilitätsstrategie sechs Treffen der AG Mobilität stattgefunden:

Datum	**Inhalt**
19.01.2017	Welche Themen und Akteure sind bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie einzubeziehen?
02.05.2017	Erarbeitung einer SWOT-Analyse
13.06.2017	Potentielle Maßnahmen im Motorisierten Individualverkehr
05.09.2017	Potentielle Maßnahmen im Fuß- und Fahrradverkehr (Nahmobilität)
11.10.2017	Potentielle Maßnahmen im ÖPNV und SPNV
14.03.2018	Vorstellung der Maßnahmen und Zusammentragen von potentiellen Leitbildern für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Remscheid

Eine Fortsetzung der AG Mobilität nach Beschluss der Mobilitätsstrategie ist vorgesehen, um die Umsetzung der im weiteren Verlauf dargestellten Maßnahmen zu begleiten und rückzukoppeln.

SWOT-Analyse

„Sowohl in der Fachliteratur als auch in der Praxis besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass eine möglichst realistische Einschätzung der Ausgangssituation entscheidend für den Erfolg aller Strategien ist…“.[41] Zu einer der weltweit am meisten verbreiteten Methoden zur Einschätzung der Ausgangssituation zählt die sogenannte SWOT-Analyse. Das Akronym „SWOT“ steht hierbei für die Wörter „Strengths“ (Stärken), „Weaknesses“(Schwächen), „Opportunities“ (Chancen) und „Threats“ (Risiken).[42]

Diese vier Aspekte wurden im Rahmen des zweiten Treffens der AG Mobilität für die vier „Hauptverkehrsträger“ erarbeitet. Durch Diskussion folgender Fragen konnten viele unterschiedliche Gesichtspunkte zusammengetragen werden:

Stärken: Über welche Stärken verfügt die Stadt Remscheid im Bereich Mobilität? Was lief bisher gut oder sogar besser als in anderen Kommunen? Über welche besonderen Ressourcen verfügt die Stadt? Welche Vorteile bietet die Nutzung einzelner Verkehrsmittel?

[41] Pelz 2018, S.6.
[42] Vgl. Pelz 2018, S.8.

Schwächen: Über welche Schwächen verfügt die Stadt Remscheid im Bereich Mobilität? Was fehlt in Remscheid? Was fiel bislang schwer? Was läuft in anderen Kommunen besser? Was hält von der Nutzung einzelner Verkehrsmittel ab?

Chancen: Welche Möglichkeiten stehen noch aus? Wo gibt es Potential? Welche Trends oder neuen Technologien begünstigen die Realisierung einer nachhaltigeren Mobilität?

Risiken: Welche Risiken ergeben sich bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität? Welche Entwicklungen sollten verhindert werden?

Ziel war es, einen Gesamtüberblick insbesondere über die derzeitige Situation der Stadt Remscheid im Bereich Mobilität zu erhalten. Es wurden jedoch auch einige allgemeingültige Gesichtspunkte genannt wie z.B. die sofortige Verfügbarkeit und die Flexibilität eines eigenen Autos. Diese Punkte wurden der Vollständigkeit halber ebenfalls festgehalten.

Die Ergebnisse der SWOT-Analyse werden in den folgenden Tabellen zusammengefasst und bildeten die Grundlage bei der Identifizierung geeigneter Maßnahmen. Auf diesen Prozess wird im folgenden Kapitel näher eingegangen.

Tabelle 2: Ergebnisse der SWOT-Analyse im MIV, Quelle: eigene Darstellung

Stärken: • Ausreichendes Parkplatzangebot • P+R-Parkplätze • Gute Autobahnanbindung • Warentransporte • sofortige Verfügbarkeit • Flexibilität • Technologieträger	**Schwächen:** • Anzahl E-Ladestationen • Anzahl Gastankstellen • Personalabbau im Straßenbau (Bauleitung) • marode Infrastruktur • Anbindung MIV an andere Verkehrsformen (Bus, Bahn, Fuß,Rad) • B237/B51 • Lenneper Straße / BAB 1 • hoher Anteil Diesel-Pkw • Knotenpunkte: Eisernstein • steigender Platzbedarf durch größer werdende Fahrzeuge (SUV) • Auto ist teuer • Flächenverbrauch durch parkende Kfz
Chancen: • Autobahnauffahrt Raststätte offiziell einrichten • Lärmaktionsplan • Luftreinhalteplan • verstärkte Abgaskontrollen (auch mobil durch Polizei) • Ausbau des Carsharing-Angebots: neue Standorte • Alternative Antriebe • Ausbau E-Mobilität • Bürger-/Technologieinformation Elektromobilität • Assistenzsysteme/-angebote für besondere Zielgruppen (junge Menschen fahren Senioren) • autonome Fahrzeuge: Car-Sharing und Kabinen-Taxi	**Risiken:** • Öffnung der unteren Alleestraße • Finanzsituation der Stadt Remscheid • Staugefahr • Dieselfahrverbote

Tabelle 3: Ergebnisse der SWOT-Analyse im Fahrradverkehr, Quelle: eigene Darstellung

Stärken:	**Schwächen:**
• Balkantrasse • Trasse des Werkzeugs • gutes ausgezeichnetes Radwegenetz ist vorhanden • Fahrradabstellbügel (z.B. am Bahnhof, Richard-Lindenberg-Platz, Edeka und Lidl in Hasten) • erhöhte Flexibilität • neuer Personenkreis durch E-Bikes erschlossen • E-Bike: erhöhte Mobilität • relativ überschaubare Unterhaltskosten für E-Bikes • Umstieg Pkw-Rad: Änderung im Pendlerverhalten ist umweltfreundlicher • Naturerlebnis fernab von Straßen (Trasse, Wald)	• „Stückwerke“ im bestehenden Straßennetz für Radwege • „autogerechte Zwischenstücke“ – fehlende Radspur • Instandhaltungsdefizit bei verschiedenen Straßen (Schlaglöcher) • Topographie • Rad-Fahr-Tradition fehlt • Vorrang Radfahrer bei Planungen wird nicht berücksichtigt • Verständnis für Radfahrer von Autofahrern fehlt • fehlende Verbindung: Lennep-Innenstadt und Lennep-Lüttringhausen • fehlende Strecke (Trasse) in Wermelskirchen • Querungshilfen fehlen (z.B. Tunnel Alleestraße / Konrad-Adenauer Straße) • Bordstein-Absenkungen fehlen (barrierearmer Übergang) • Platz für Abstellanlagen fehlt • technische Einrichtung fehlt • Dienstfahrrad fehlt • Diebstahlgefahr • Nutzung ist wetterabhängig • hohe Anschaffungskosten für E-Bike • E-Bike aufgrund des Gewichts nicht geeignet für ÖPNV-Nutzung • Sicherungsmaßnahmen für (E-Bike) Räder fehlen im ÖPNV
Chancen:	**Risiken:**
• Schaffung von Möglichkeiten für Radfahrer • sichere Abstellanlagen / Keller • Straßennetz nochmals untersuchen für Radwege / -streifen • Radverkehrskonzept Ratsbeschluss + Finanzierung • separat angelegte Radwege/-streifen • Shared Space • Theodor-Heuss-Platz befahrbar machen • Fußgängerstrecken öffnen, z.B. Honsberg-Kremenholl (unterhalb Bahntrasse) • Pkw-Parkplätze nutzen für Rad-Parkplätze • Einbahnstraßen öffnen • Ausbau Müngstener Brücke für Radverkehr • Freizeitverkehr: Bürger und Tourismus • Mountain-Bike-Strecke anlegen (z.B. von SG-Schaberg zum Brückenpark) • Trasse des Werkzeugs ausbaufähig • „Berufsmobilität“ über Trassen • Einbindung Mitnahme Rad in ÖPNV und SPNV • Anschaffung Dienstfahrrad • „Dienstlich anerkanntes Privat-Rad“ • Nutzung von Lastenfahrrädern • Reparaturservice • E-Bike • Ladestation bei Gastronomie • Ausleihe von Rädern	• schlecht angelegte Radwege • Kostenfaktor bei Umplanungen für Radfahrer • Unfallgefahr bei Straßennutzung • soziales Miteinander bei Akzeptanz fehlt • Gefährdung Radfahrer auf (vierspurigen) Straßen • fehlende Sicherheitsausrüstung (Helm) • Training fehlt: Umgang mit den Rädern • Führerschein fehlt • TÜV für E-Bikes und Fahrräder fehlt • unterschiedliche Geschwindigkeiten von Radfahrern • Geschwindigkeit von E-Bikes • Gefährdung für Fußgänger durch Radfahrer • Unfallgefahr durch E-Bike (ins. preiswerte E-Bikes stellen ein Sicherheitsrisiko dar)

Tabelle 4: Ergebnisse der SWOT-Analyse im Fußverkehr, Quelle: eigene Darstellung

Stärken:	**Schwächen:**
• Gesundheitsfördernd • Alleestraße: Fußgängerzone vorhanden • teilweise verkehrsberuhigte Zone, z. B. im Innenstadtbereich von Lennep • viele direkt nutzbare Fußwegeverbindungen; Direktverbindungen auch über Treppen möglich • kurze Wege durch direkte Verbindungen über die Trassen (innerstädtisch), z. B. Trasse von Lennep ins Bergische oder Werkzeugtrasse → teilweise mit einer Breite von nur 3 m • Besonderheit in Remscheid, sogenannte LÖV: durch MFH führen oftmals Torbögen und schaffen dadurch Verbindungen und ein Fußwegenetz über private Grundstücke, das durch viele Bürger genutzt wird • Preiswerte und flexible Fortbewegungsmöglichkeit	• viel Verkehr • → Lärm macht zu Fuß gehen unattraktiv / es gibt keine „schönen“ Wege • Zugänglichkeit innerstädtischer Gebäude oft nur über Stufen zu erreichen → für eingeschränkte Personen problematisch • Barrieren durch Treppen auch im Fußwegenetz • Barrieren durch Topographie (Steigung > 6%) → zu steil, nicht nur für Fußgänger, insbesondere auch für Rollatornutzer und Rollstuhlfahrer • Barrieren durch schlechten Zustand der Gehwege → Stolperfallen • zu schmale Gehwege an der Freiheitstraße zwischen Blumenstraße und Papenberger Straße → Pkw-Verkehr hat dort Priorität • zugeparkte Gehwege überall → Konflikt mit Ansprüchen an Parkplätze • Engstellen an Bahnunterführungen und einigen Ortslagen • Empfehlungen für Verhaltensweisen (Fußgänger) • Hinweisschilder für Autofahrer (Achtung Fußgänger!) • Ampelschaltungen: Fußgänger werden zweitrangig berücksichtigt • → prioritäre Abwicklung des Pkw-Verkehrs, damit MIV-Fluss sicher gestellt wird • Ampelschaltungen für ältere Menschen teilweise zu kurz (insbesondere bei mehrspurigen Straßen) • Versorgung in den Stadtteilen (oftmals auf der „grünen Wiese“, keine kleineren Einzelhändler mehr): längere Fußwege müssen in Kauf genommen werden, um Nahversorgung sicher zu stellen • Unterführung am Ebertplatz: Unsicherheitsgefühl / Angstraum • Fußgängerverkehr wird oft „vergessen“
Chancen:	**Risiken:**
• Unterführung am Ebertplatz wird im Rahmen der Erneuerung wegfallen: oberirdische Querungsmöglichkeit 10- 15 m von der jetzigen Unterführung entfernt geschaffen • jeder Autofahrer ist auch Fußgänger (s.o.) • Einrichtung von Mischverkehrsflächen → Ansätze von Shared-Space • Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen • Stadtteil Honsberg (-Süd): Rahmenplan für verkehrsberuhigte Bereiche • Förderung des Fußgängerverkehrs → Schaffung von städtebaulicher Qualität → öffentlicher Raum kann aufgewertet werden durch Begrünung und Stadtmöblierung → steht in Konflikt mit Beschaffung von Parkplätzen • Shared Space: Beispiele Baustraße und Waldstraße → innerstädtische dicht bebaute, schmale Straßen - diese sind gut dazu geeignet im Sinne des Shared Space-Gedankens umgestaltet zu werden • Fußwegekonzept (Vernetzung der Fußwege fördern): Forderung aus dem Lärmaktions- und Luftreinhalteplan • 30 km/h flächendeckend einführen zur Förderung des Fußgängerverkehrs (Konkurrenz zu Pkw / ÖPNV) • Quartiersparkhäuser in Quartieren → öffentlicher Raum frei für andere Nutzungen → Aufwertung des öffentlichen Raumes	• MIV wird politisch bevorzugt • Sicherheitsrisiko für Fußgänger (insb. Kinder) durch parkende Autos • in der Bevölkerung könnte es negativ ankommen, wenn Fußwege auf Kosten von reduzierten Straßenquerschnitten ausgeweitet werden / der Abfluss des Pkw-Verkehrs hat Vorrang • Zielkonflikte: Barrierefreiheit für Seh- und Geheingeschränkte widersprechen sich (Stufen und Kanten stellen für Geheingeschränkte eine Barriere dar, sind aber gleichzeitig eine Orientierungshilfe für Seheingeschränkte) • Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern könnten insbesondere durch E-Bikes ansteigen • Nahversorgung liegt in der Peripherie: ältere Personen / Personen ohne Führerschein können diese nicht mehr / oder schlecht erreichen • ältere Personen weichen auf die Straße aus, wenn Gehwege beschädigt sind

Tabelle 5: Ergebnisse der SWOT-Analyse im ÖPNV und SPNV, Quelle: eigene Darstellung

Stärken: • gut erschlossenes Netz: ganzflächig und ganztägig • einheitliche Qualitätskriterien für alle Strecken im Nahverkehrsplan definiert • Einsatz von Anrufsammeltaxi und Flexibussen • Busspuren und separate Buswege vorhanden • gute Fahrzeugtechnik: alle Busse haben eine grüne Plakette • Pünktlichkeit (durch statistische Auswertungen sogar bestätigt) • Zuverlässigkeit • Lichtsignalanlagen teilweise vom Bus aus steuerbar • Anbindung MIV/Schiene: P+R-Parkplätze an allen Bahnhöfen • Anbindung Bus/Schiene • Erhalt der Müngstener Brücke • Müngstener Brücke attraktiv für Tourismus • gute Öffentlichkeitsarbeit • Schulungen für Senioren und Schüler • Engagement der Bürger: Bürgerbusse • Transport vieler Menschen	**Schwächen:** • hohe Ticketpreise • zu früher Umstieg auf Nachtbusse • fehlende Busverbindungen im Anschluss an die letzten Nachtzüge • fehlendes Angebot für Schichtarbeiter am Sonntagmorgen (Bedienung erst ab 6.00 Uhr) • zu frühe Angebotsreduzierung im Spätverkehr der S7 auf 60-Minuten-Takt • zu geringe Taktung • elektronische Anzeigen an Haltestellen oft nicht aktuell • Behinderung durch den MIV aufgrund gleicher Fahrwege • geringer Anteil an „wahlfreien Kunden“ im ÖPNV (Personen, die die Möglichkeit haben, auch ein anderes Verkehrsmittel zu nutzen, z.B. ein eigenes Auto haben) • Busse sind nicht klimatisiert • Triebwagen der Abellio Rail NRW GmbH haben nur zwei Eingänge → Zeitverluste • Randlage zwischen zwei Verkehrs- und somit zwischen zwei Tarifverbünden • intransparentes Tarifsystem • unflexibel
Chancen: • hohes Pendleraufkommen • Fördermittel / Subventionierungen • engagierte Mitarbeiter • Umrüstung auf alternative Antriebe • vereinfachter Zugang durch Digitalisierung (Apps) • Sicherstellung von Anschlüssen optimierbar • Lichtsignalanlagen können noch stärker zugunsten des ÖPNV gesteuert werden • Umgestaltung des Friedrich-Ebert-Platzes → mehr Komfort für Fahrgäste und besseres Image • DOC: mehr Fahrgäste • Einrichtung weiterer SPNV-Haltepunkte, z.B. zwischen Honsberg und Kremenholl oder in Mixsiepen • Schnellbus nach Köln • Schnellbusse allgemein • direkte Schienenanbindung nach Köln möglich (dies ist nach neuen Erkenntnissen nicht realisierbar) • Busassistenz für Hilfsbedürftige → mehr Sicherheit • flächendeckender Einsatz des Anrufsammeltaxis • selbstfahrende Busse durch mobile Anforderung in Form einer App	**Risiken:** • Finanzierung • Topographie • Schneefall • Unfallgefahr durch Fahrradmitnahme • nächtliche Sicherheit • DOC: Schwächung des Busnetzes durch Umfahrung / Verspätungen • derzeitige Spitzenkapazität im Fall von Fahrgastzuwächsen nicht ausreichend

Identifizierung von Maßnahmen

Erste Grundlage für die Identifizierung von geeigneten Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität waren zunächst die Ergebnisse der SWOT-Analyse. So galt es Maßnahmen zu formulieren, die vor dem Hintergrund bestehender Chancen die Stärken der Stadt Remscheid festigen bzw. die vorhanden Schwächen mindern. Gleichzeitig sollten potentielle Risiken verhindert werden. Entscheidend war darüber hinaus, dass die potentiellen Maßnahmen sowohl zu dem primären Ziel der Mobilitätsstrategie, d.h. der Reduktion von THG-Emissionen, und somit zu einem der folgenden Unterziele beitragen:

- Reduzierung der Fahrten im MIV
- Umstieg auf emissionsarme Fahrzeuge
- Förderung und Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Fahrradverkehrs
- Förderung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und SPNV

Dazu fanden drei Workshops statt, sodass die Expertise verschiedenster Fachexperten von Beginn an bei der Identifizierung potentieller Maßnahmen einfloss. Insgesamt wurden bei diesen Workshops 117 Vorschläge für Maßnahmen gesammelt, die zu einem der oben genannten Ziele beitragen. Diese Vorschläge wurden daraufhin vom Fachdienst Umwelt, der für die Koordination der Mobilitätsstrategie zuständig ist, weiter aufbereitet und in Steckbriefen zusammengefasst. Es gab einige Vorschläge, die bereits im Rahmen von anderen Projekten durchgeführt wurden oder deren Umsetzbarkeit derzeit nicht realisierbar scheint. Einige Vorschläge aus den Workshops konnten daher im weiteren Prozess zunächst nicht weiter berücksichtigt werden. Eine Maßnahme schien insbesondere dann nicht realisierbar, wenn der Personal- und/oder der Kostenaufwand einer Maßnahme größer schien als der Nutzen der Maßnahme. Auch die derzeit nicht umsetzbaren Ideen wurden festgehalten, damit sie zu einem späteren bzw. geeigneteren Zeitpunkt noch einmal aufgegriffen werden. Hierfür wurde ein sogenannter „Projektspeicher“ angelegt. Alle 117 Vorschläge aus den Workshops – sowohl die berücksichtigten als auch die unberücksichtigten – finden sich darüber hinaus auch im Anhang wieder.

Die Entwürfe der Steckbriefe galten schließlich als Grundlage für alle weiteren Gespräche. So wurde mit allen Akteuren, die für die Umsetzung einzelner Maßnahmen verantwortlich sind, die konkreten Inhalte der Steckbriefe abgestimmt. Hemmnisse oder Unstimmigkeiten bei der Umsetzung der Maßnahmen sollen dadurch von vornherein vermieden werden. Weiterhin wurden die Maßnahmen hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Diese werden in Kapitel 5.1 näher erläutert.

Öffentlichkeitsarbeit/Bürgerbeteiligung

4.1.1. Vorgehensweise

Neben den Teilnehmern der AG Mobilität wurden auch alle Remscheider Bürger zur Einreichung von Anregungen und Ideen aufgerufen. So war das Alltagswissen der „Experten vor Ort“ ein wichtiger Impulsgeber für den Arbeitsprozess.

Im Rahmen von sechs Informationsständen wurden daher Ideen und Bedürfnisse bei den Bürgern abgefragt. Hintergrundgedanke hierfür war, dass bei dieser Art der Bürgerbeteiligung mehr Menschen erreicht werden als bei einer einmaligen Abendveranstaltung. Weiter-

hin sollten Menschen jeden Alters aus möglichst allen Stadtteilen befragt und die unterschiedlichen Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Daher wurden für die Informationsstände die folgenden Orte ausgewählt:

- Freitag, 07. Juli 2017: Alleestraße
- Samstag, 08.Juli 2017: Fahrradtrasse Bergisch Born
- Freitag, 21. Juli 2017: Rollatorentag der Stadtwerke Remscheid GmbH
- Montag, 09. Oktober 2017: Bahnhof Lennep
- Dienstag, 17.Oktober 2017: Wochenmarkt Lüttringhausen
- Freitag, 27. Oktober 2017: Dienstleistungszentrum

Da bei den ersten Informationsständen nur wenige Jugendliche erreicht werden konnten, wurde zusätzlich eine Befragung am Ernst-Moritz-Arndt-Gymnasium durch eine Schüler-AG durchgeführt.

Für die Bürgerbeteiligung und weitere Öffentlichkeitsarbeit wurden von einer Werbeagentur eigens ein Logo und eine Umfragekarte erstellt. Mithilfe der Umfragekarte (s. Anhang 1) konnten die Bürger Angaben zu ihrem Mobilitätsverhalten machen und folgende Fragen beantworten:

- Was fehlt mir hier in Remscheid?
- Wo gibt es etwas zu verbessern?
- Was ist in anderen Städten toll?
- Was klappt in Remscheid schon richtig gut?

An einem Stadtplan konnten darüber hinaus ortsspezifische Verbesserungsvorschläge oder Wünsche geäußert werden. Im Fokus stand dabei insbesondere die Nahmobilität: Wo gibt es Hindernisse für Fußgänger? Was hält von einer häufigen Nutzung des Fahrrads ab? Können Pedelecs eine Alternative sein? Antworten auf diese und weitere Fragen sollten am Informationsstand besprochen werden und so ein reger Austausch stattfinden.

Zu den einzelnen Informationsständen gab es auch Pressemitteilungen in den örtlichen Medien. In diesen wurde darauf hingewiesen, dass Vorschläge auch per Telefon oder per E-Mail eingereicht werden können. Auch dieser Möglichkeit kamen vereinzelte Bürgerinnen und Bürger nach.

4.1.2. Ergebnisse

Insgesamt haben im Rahmen der Bürgerbeteiligung etwa 180 Personen die Mobilitätsstrategie aktiv mitgestaltet. Zu den offenen Fragen auf der Umfragekarte wurden etwa 335 Anmerkungen zum Thema Mobilität gemacht. Erwähnenswert hierbei ist, dass das Ergebnis nicht als repräsentativ angesehen werden kann, sondern lediglich einen ersten Eindruck über die aktuellen Bürgerbelange geben soll. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist ebenso zu berücksichtigen, dass ein Großteil der Befragungen am Standort Fahrradtrasse und im Rahmen der Schülerumfrage am Ernst-Moritz-Arndt-Gymnasium stattfand. So wurden 62,5% aller Befragungen an diesen beiden Standorte durchgeführt.

Unabhängig vom Standort der Befragung fiel jedoch auf, dass besonders beim Thema Radverkehr Bedarf an weiterer Infrastruktur besteht. So bezog sich fast die Hälfte der Anmerkungen auf die Frage „Was fehlt mir?“ auf die Fahrradinfrastruktur. Sehr oft wurde ange-

merkt, dass es zu wenig Radwege und Fahrradabstellanlagen in Remscheid gibt. Auch eine gegenseitige Toleranz aller Verkehrsteilnehmer wurde hier mehrmals genannt. Auf die Frage „Wo gibt es etwas zu verbessern?“ fielen die meisten Antworten - ebenfalls etwa die Hälfte - auf den ÖPNV/SPNV. Hier wurden insbesondere die hohen Preise bemängelt. Kritik gab es auch bezüglich der Anbindung im SPNV an andere Städte sowie an den nächtlichen Busverbindungen. Mit dem übrigen ÖPNV-Angebot (Busverbindungen tagsüber) scheint ein Großteil der Bürgerinnen und Bürger hingegen zufrieden zu sein, da auf die Frage „Was klappt in Remscheid schon richtig gut?“ am häufigsten der Busverkehr genannt wurde. So gebe es insbesondere in der Innenstadt viele gute Anbindungen durch den ÖPNV, zudem sei dieser überwiegend pünktlich (60%). Auf die Frage „Was ist in anderen Städten toll?“ gab es viele unterschiedliche Antworten. Eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur und geringere Taktzeiten im ÖPNV / der Einsatz einer U-Bahn wurden besonders oft genannt. Hier gab es auch viele Anmerkungen zu Themen, die keinen Mobilitätsbezug haben wie z.B. das Kulturangebot. Diese Antworten wurden vor dem Hintergrund der Mobilitätstrategie in der Gesamtauswertung jedoch nicht berücksichtigt.

Darüber hinaus konnte angekreuzt werden, was den Bürgern beim Thema Mobilität besonders wichtig ist. Hier konnten in zwei Kategorien (Mobilitätsangebote und deren Eigenschaften) jeweils drei Antwortwortmöglichkeiten angekreuzt werden (s. Tabelle 6 und 7). Bei den Mobilitätsangeboten kreuzten dabei etwa 60 % aller Befragten das Thema „Fahrradwege und -abstellanlagen“ an, 50% das Parkplatzangebot und 45 % die Barrierefreiheit. Die Themen „Sharing (Car/E-Bike)“ und die Elektromobilität sind mit etwa 20% bzw. 5% weniger präsent, was sich auch im derzeitigen Handlungsgeschehen widerspiegelt (vgl. Kapitel 2.2). In der Kategorie Eigenschaften der Mobilitätsangebote wurde deutlich, dass die Befragten am liebsten kostengünstig (60 %), schnell (55%), sicher (50%) und umweltbewusst (45%) unterwegs sind.

Tabelle 6: Häufigkeiten der Antworten auf die Frage „Was ist mir am wichtigsten, wenn es um Mobilität geht?“ (Kategorie Mobilitätsangebote, Mehrfachnennungen möglich), Quelle: eigene Abbildung

Antwortmöglichkeiten	gesamte Anzahl an Nennungen	Anteil aller Befragten [%]
Fahrradwege und -abstellanlagen	105	59,66
Parkplatzangebot	87	49,43
Barrierefreiheit	76	43,18
Sharing (Car/E-Bike)	32	18,18
Online-Tickets	10	5,68
E-Mobilität	10	5,68

Tabelle 7: Häufigkeiten der Antworten auf die Frage „Was ist mir am wichtigsten, wenn es um Mobilität geht?“, (Kategorie Eigenschaften der Mobilitätsangebote, Mehrfachnennungen möglich) Quelle: eigene Abbildung

Antwortmöglichkeiten	gesamte Anzahl an Nennungen	Anteil aller Befragten [%]
kostengünstig	102	57,95
schnell	94	53,41
sicher	85	48,3
umweltbewusst (z.B. emissionsarm)	80	45,45
zu jeder Zeit (24 Std. / 7 Tage)	70	39,77
naturnah (z.B. landschaftlich schön)	51	28,98
informiert (z.B. übergreifende Abfahrtzeitenapps)	28	15,91
vernetzt / mixed (kombinierte Verkehrsmittel)	19	10,8
Sonstiges	2	1,14

Konkrete Anmerkungen wurden auch auf dem Stadtplan eingetragen (s. Anhang 2). Dort gab es 25 Anmerkungen. Dabei wurden besonders viele Vorschläge zum Fahrradverkehr gemacht, die bereits an den FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften und an das mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes beauftragte Gutachterbüro weitergeleitet wurden. Die Anmerkungen sollen zudem bei den zukünftigen Treffen der AG Mobilität thematisiert werden.

Die Ergebnisse mögen für viele wenig überraschend sein. Dennoch war es insgesamt unerlässlich, eine aktuelle Stimmungslage bei den Bürgern abzufragen. So war es insbesondere wichtig zu sehen, dass für die meisten Menschen nicht die Topographie das größte Hindernis im Fahrradverkehr darstellt. Vielmehr fühlen sich die meisten Menschen unsicher im Straßenverkehr und würden häufiger das Fahrrad benutzen, sofern die entsprechende Infrastruktur vorhanden wäre.

Da das Thema Elektromobilität ebenso wie das Thema Carsharing für viele Personen noch keine Alternative darzustellen scheint, gibt es hier ebenfalls Handlungsbedarf. Ein Ausbau der Infrastruktur sowie verstärkte Öffentlichkeitsarbeit können hierbei Abhilfe schaffen. Die Tatsache, dass umweltbewusste Mobilität etwa 45% der befragten Bürgerinnen und Bürger wichtig ist, ist hierbei schon einmal eine gute Grundlage. Die Erstellung der Mobilitätsstrategie und des Radverkehrskonzeptes sowie des Ladeinfrastrukturkonzeptes für Elektromobilität sind insgesamt also wichtige Schritte, um den Bürgerbelangen nachzukommen.

5. Maßnahmenkatalog

Einführung

In diesem Kapitel werden alle Maßnahmen, die als Resultat aus dem oben beschriebenen Prozess hervorgegangen sind, vorgestellt und näher erläutert. Insgesamt wurden 36 Einzelmaßnahmen identifiziert, die für eine bessere Orientierung folgenden Handlungsfeldern zugeordnet wurden:

- Organisation und Rahmenbedingungen
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Nahmobilität (Fuß- und Fahrradverkehr)
- Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr (ÖPNV und SPNV)

Weiterhin wurde für jede Maßnahme ein zusammenfassender Steckbrief erstellt. Darin werden die jeweiligen Inhalte detailliert erläutert und hinsichtlich verschiedener Kriterien bewertet. Dabei handelt es sich um die Kriterien CO_2-Reduktion, Kosten- und Personalaufwand sowie um die Priorisierung einer Maßnahme. Durch Betrachtung der potentiellen CO_2-Reduktion erfolgt eine Wertung über die Wirksamkeit bzw. den Nutzen einer Maßnahme für das übergeordnete Ziel der Mobilitätsstrategie. Die Wirksamkeit kann dabei indirekt, z.B. durch einen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits, erfolgen oder eine Maßnahme kann sich unmittelbar auf die CO_2-Reduktion auswirken. In letzterem Fall werden Emissionen direkt vermieden, so z.B. durch den Einsatz emissionsarmer Antriebe. Der Aufwand, der sich durch die Umsetzung einer Maßnahme ergibt, wurde anhand Kriterien Kosten- sowie Personalaufwand bewertet.

Die drei Kriterien dienten schließlich als Orientierung für die Priorisierung der Maßnahmen. Dadurch wurde nicht nur die Dringlichkeit festgelegt, sondern es wurde gleichzeitig auch der Zeitpunkt des Umsetzungsbeginnes vorgegeben. So sollten Maßnahmen mit besonders hohem Nutzen eine hohe Priorität bekommen bzw. Maßnahmen mit geringem Nutzen eine niedrige Priorität. Die Dringlichkeit bzw. Priorität einer Maßnahme kann jedoch auch von bestimmten Rahmenbedingungen abhängen, wie z.B. aktuellen Förderaufrufen oder der Befristung einer Stelle. Maßnahmen, die beispielsweise durch das Klimaschutzmanagement umzusetzen sind, müssen bis Ende 2019 umgesetzt werden und bekommen demnach eine hohe Priorität, sofern die Stelle nicht verlängert wird. Einige Maßnahmen benötigen darüber hinaus im Einzelfall auch eine umfangreichere Vorbereitung bzw. zeigen ihre Wirkung erst nach einer längeren Zeitperiode. Bei diesen Maßnahmen ist es daher ebenso erforderlich, mit der Umsetzung so frühzeitig wie möglich zu beginnen und die Priorität als hoch anzusetzen. Die Bewertung einer Maßnahme mit einer geringen Priorität schließt eine vorzeitige Umsetzung dieser Maßnahme jedoch nicht aus. Sollten die jeweiligen Rahmenbedingungen es hergeben, so kann eine in der Priorität gering bewertete Maßnahme selbstverständlich auch kurzfristig umgesetzt werden.

Die Bewertung einer Maßnahme hinsichtlich aller Kriterien erfolgte immer im Vergleich zu den anderen identifizierten Maßnahmen. Dabei wurden überwiegend Abschätzungen auf Grundlage von Erfahrungswerten vorgenommen. So war eine quantitative Bewertung in Maß und Zahl insbesondere bei den eingesparten CO_2-Emissionen sehr schwierig, da diese vie-

len, nicht messbaren Faktoren unterliegen und Voraussagen daher mit großen Unsicherheiten behaftet sind.

Der tatsächliche Finanzierungsbedarf für die einzelnen Vorhaben lässt sich derzeit ebenfalls noch nicht ausreichend quantifizieren. Die genaue Kalkulation kann erst im Zusammenhang mit der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung der dann bestehenden Rahmenbedingungen erfolgen. Diese Berechnungen sind durch die jeweils federführenden Organisationseinheiten bzw. die Stadtwerke Remscheid GmbH vorzunehmen. Soweit hierfür derzeit keine Haushaltsansätze bestehen oder die bestehenden nicht ausreichen, ist es die Aufgabe der federführenden Organisationseinheit, die notwendige Mittelbereitstellung in eigener Regie herbeizuführen. Hierfür kommen, wie üblich, eine über- oder außerplanmäßige Bereitstellung bzw. eine Einplanung in den entsprechenden Haushaltsplan in Betracht.

Die Darstellung der Bewertung erfolgte schließlich durch unterschiedliche Symbole, die in der folgenden Tabelle erklärt werden:

Tabelle 8: Erklärungen zu den Bewertungskriterien einer Maßnahme, Quelle: eigene Darstellung

CO_2-Reduktion	Kostenaufwand	Personalaufwand	Priorität
gering	gering €	gering: max. 10 Tage/Jahr	gering ! Umsetzung in den nächsten 5 Jahren begonnen
mittel	mittel €€	mittel: 10-30 Tage/Jahr	mittel !! Umsetzung in den nächsten 3 Jahren begonnen
hoch	hoch €€€	hoch: min. 30 Tage/Jahr	hoch !!! Umsetzung innerhalb des nächsten Jahres begonnen
- abhängig vom Inhalt, der Zielgruppe und der abgeschätzten Wirkung der Maßnahme auf den Modal Split - Bewertung auf Grundlage von Erfahrungswerten - Reduktion kann unmittelbar erfolgen (z.B. durch Umstieg auf emissionsarme Kfz) oder indirekt (z.B. durch einen Beitrag zur Veränderung des Modal Split) - Konzepte weisen selbst kein Einsparpotential auf, dieses wird jedoch bei der Umsetzung der Inhalte aktiviert	- Abschätzung der anfallenden Sachkosten - es wird nur der Kostenaufwand gewertet, der durch die Stadt zu finanzieren ist	- es wird ausschließlich der Personalaufwand bewertet, der bei der Stadt anfällt - hoher Personalaufwand darf eine Maßnahme nicht verhindern, da das Ziel der CO_2-Reduktion stets im Vordergrund steht	- gibt den Zeitpunkt des Umsetzungsbeginnes vor - ist abhängig von der Dringlichkeit/bestimmten Rahmenbedingungen (Förderprogramme, Befristung von Stellen) - hohe Priorisierung bei hoher Wirksamkeit

Erklärungen zu einzelnen Kriterienbewertungen können in einem eigens hierfür angelegten Feld in den Steckbriefen nachgelesen werden. Darüber hinaus geben die Steckbriefe Informationen über den genauen Inhalt und die Intention einer Maßnahme sowie über die Akteure, die für die Umsetzung verantwortlich sind und die Zielgruppe, an die sich die Maßnahme richtet. Das Schema der Steckbriefe wird nachfolgend dargestellt, ehe im folgenden Kapitel alle identifizierten Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in Remscheid vorgestellt werden.

Nummerierung und Titel der Maßnahme	
Beschreibung	
detaillierte Darstellung des Maßnahmeninhalts	
Zielsetzung	
Sinn und Zweck der Maßnahme, erwünschte Effekte	
Bezug zu anderen Maßnahmen	
Auflistung von Maßnahmen, die einen ähnlichen Inhalt haben und sich somit ergänzen, dies können auch Maßnahmen aus dem IKSK sein	
Zielgruppe	
Personen/Adressaten, die mit der Maßnahme angesprochen werden sollen	
Federführung	
Verantwortliche Akteure für die Umsetzung der Maßnahme sowie für die Bereitstellung von Personal- und Finanzressourcen, die für die Umsetzung notwendig sind	
Akteure	
Einrichtungen, die bei der Umsetzung zu beteiligen sind und/oder Multiplikatoren sind	
Kriterienbewertung	**Anmerkung**
CO_2-Reduktion:	Erläuterungen zur Bewertung einzelner Kriterien
Kostenaufwand:	
Personalaufwand:	
Priorität:	

Es ist möglich, dass sich die aktuellen Rahmenbedingungen während des Umsetzungsprozesses ändern. In einem solchen Fall können die folgenden Steckbriefe daran angepasst und ggf. Ergänzungen vorgenommen werden, um so ungewollten Entwicklungen möglichst frühzeitig entgegentreten zu können.

Handlungsempfehlungen

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über alle Maßnahmen, die die gesamtstädtische Mobilitätsstrategie beinhaltet. Details zu den einzelnen Maßnahmen können dem jeweiligen Steckbrief entnommen werden.

Handlungsfeld: Organisation und Rahmenbedingungen	
1	Richtlinien „klimagerechte Mobilität“
2	Personelle Verstetigung im Bereich Mobilität und Verkehrsplanung
3	Informations- und Motivationskampagnen
4	Fortführung der AG Mobilität
5	Einführung einer Plattform zum Thema Mobilität
6	Erhebung des Modal Split
7	Formulierung einer Stellplatzsatzung
8	Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
9	Informationskampagne Baustellenmanagement
10	Prüfung einer Mitgliedschaft im „Bündnis Mobilität“
Handlungsfeld: Motorisierter Individualverkehr	
11	Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge
12	Kampagne für Mitfahrgemeinschaften
13	Kampagne „Walking Bus“ – Kinder gehen zu Fuß zur Kita und zur Schule
14	Weiterführung und Ausbau des Carsharings
15	Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität
16	Elektromobilität in Neubauplanungen
17	Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe
18	Bündelung der Paketdienste
19	Fortführung der Lkw-Navigation
Handlungsfeld: Nahmobilität	
20	Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
21	Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr
22	Einrichtung von Fahrradabstellanlagen
23	Einrichtung von Radstationen
24	Schulungen für E-Bikes
25	Fußwegekonzept
26	Modellprojekt „Shared Space“
Handlungsfeld: ÖPNV und SPNV	
27	Fortschreibung des Nahverkehrsplans
28	Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV
29	Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
30	Nachrüstung von Dieselbussen im ÖPNV mit SCR-Katalysatoren
31	Digitalisierung im ÖPNV
32	Ausbau des Marketings für den ÖPNV
33	Einsatz von Servicekräften im ÖPNV
34	Ausbau und Beschleunigung des SPNV
35	Alternative Antriebe im SPNV
36	Vereinfachung des Tarifsystems

5.1.1. Handlungsfeld: Organisation und Rahmenbedingungen

Dieses Handlungsfeld beinhaltet themenübergreifende Maßnahmen, also Maßnahmen, die nicht explizit einem Verkehrsträger zuzuordnen sind. Durch Umsetzung dieser Maßnahmen soll das Thema klimafreundliche Mobilität auf kommunaler Ebene verankert und so wichtige Grundlagen für die Umsetzung, das Monitoring sowie die Fortführung der Mobilitätsstrategie gelegt werden. Es beinhaltet die folgenden Maßnahmen, die auf den nächsten Seiten ausführlich erläutert werden.

1 Richtlinien „klimagerechte Mobilität“
2 Personelle Verstetigung im Bereich Mobilität und Verkehrsplanung
3 Informations- und Motivationskampagnen
4 Fortführung der AG Mobilität
5 Einführung einer Plattform zum Thema Mobilität
6 Aktualisierung des Modal Split
7 Formulierung einer Stellplatzsatzung
8 Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
9 Informationskampagne Baustellenmanagement
10 Prüfung einer Mitgliedschaft im „Bündnis Mobilität“

Nr. 1: Richtlinien „klimagerechte Mobilität“

Beschreibung

Die Verwaltung verfasst eine Richtlinie für eine klimagerechte Mobilität. Diese Richtlinie soll in zukünftigen Planverfahren Anwendung finden und u.a. Richtwerte für Geh- und Fahrradwege beinhalten. Sie wird dem Verwaltungsvorstand zur Beschlussfassung vorgelegt und in der Praxis angewendet.

Zielsetzung

- frühzeitige Berücksichtigung von Erfordernissen der klimafreundlichen Mobilität durch Anwendung in Planverfahren

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 7: Formulierung einer Stellplatzsatzung
- Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Nr. 25: Fußwegekonzept

Zielgruppe

Mitarbeiter der Stadtverwaltung, die mit Mobilitätsplanungen befasst sind

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Umwelt; FD Bauen, Vermessung und Kataster, Untere Denkmalbehörde)

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: mittel		Reduktionspotential wird durch Umsetzung der Richtlinie aktiviert
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: mittel		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 2: Personelle Verstetigung im Bereich Mobilität und Verkehrsplanung

Beschreibung

Für die Umsetzung und Fortführung der Mobilitätsstrategie wird eine adäquate Personalkapazität durch Verstetigung des Klimaschutzmanagements geschaffen. Hierfür wird zunächst eine zweijährige Folgeförderung im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) in Anspruch genommen. Auch in der Verkehrsplanung wird eine adäquate Personalkapazität geschaffen.

Zielsetzung

- Umsetzung der Maßnahmen und Erreichung der Ziele aus der Mobilitätsstrategie
- Umsetzung der Maßnahmen und Erreichung der Ziele des Radverkehrskonzeptes

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Notwendig für die Umsetzung aller weiteren Maßnahmen

Zielgruppe

Einwohner und Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Umwelt) [Bereich Mobilität]
Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften) [Bereich Verkehrsplanung]

Akteure

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO2-Reduktion: hoch		Voraussetzung für die Umsetzung von Maßnahmen
Kostenaufwand: hoch	€€€	Für den Bereich Mobilität sollen Fördermittel im Rahmen der NKI beantragt werden.
Personalaufwand: gering		
Priorität: hoch	! ! !	Anschlussförderung im Bereich Mobilität ab dem 01.01.2020

Nr. 3: Informations- und Motivationskampagnen

Beschreibung

Es werden unterschiedliche Kampagnen für verschiedene Zielgruppen durchgeführt, die über verschiedene Aspekte der „klimafreundlichen Mobilität“ aufklären, zum Handeln motivieren und/oder zu mehr Toleranz im Straßenverkehr beitragen.

Zielsetzung

- Information, Motivation und Sensibilisierung für klimafreundliche Mobilität
- mehr Toleranz für schwächere Verkehrsteilnehmer
- Information, Motivation und Sensibilisierung für Verkehrsregeln

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 9: Informationskampagne Baustellenmanagement
- Nr. 11: Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge
- Nr. 12: Kampagne für Mitfahrgemeinschaften
- Nr. 13: Kampagne „Walking Bus“ – Kinder gehen zu Fuß zur Kita und zur Schule
- Nr. 14: Weiterführung und Ausbau des Carsharings
- Nr. 24: Schulungen für E-Bikes
- Nr. 31: Digitalisierung im ÖPNV
- Nr. 32: Ausbau des Marketings für den ÖPNV

Zielgruppe

Einwohner und Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Umwelt)

Akteure

Verkehrsverbünde, Stadtwerke Remscheid GmbH, Bahnbetreiber, Verkehrswacht

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: mittel	€€	
Personalaufwand: mittel		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 4: Fortführung der AG Mobilität

Beschreibung

Die AG Mobilität wird auch nach Beschluss der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie im gleichen Teilnehmerkreis regelmäßig eingeladen.

Zielsetzung

- Beirat zur Umsetzung der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie
- Controlling der umgesetzten Maßnahmen
- Austausch und Generierung neuer Ideen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- notwendig für die Umsetzung aller weiteren Maßnahmen

Zielgruppe

Teilnehmer der AG Mobilität

Federführung

Stadt Remscheid (FD Umwelt)

Akteure

- Stadt Remscheid (Fachdezernat Bildung, Jugend, Soziales, Gesundheit und Sport (Regionales Bildungsbüro); Fachdezernat Ordnung, Sicherheit und Recht; FD Jugend, Soziales und Wohnen; FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften; FD Interne Dienste; TBR)
- Abellio Rail NRW GmbH
- ADAC Nordrhein e.V.
- ADFC Remscheid
- Autohaus Schönauen GmbH & Co. KG (örtlicher Carsharing-Anbieter)
- EWR GmbH
- IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid
- Regionales Innovationsnetzwerk Demographischer Wandel und Verkehrsraum der Zukunft, Bergische Universität
- Stadtwerke Remscheid GmbH
- VCD Regionalverband Bergisches Land
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: mittel		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 5: Einführung einer Plattform zum Thema Mobilität

Beschreibung

Es wird ein Internetportal rund um das Thema Mobilität für Bürger zur komfortablen Eingabe von ortsspezifischen Verbesserungsvorschlägen (z.B. Absenkung von Bordsteinen) eingerichtet und auf der städtischen Homepage verankert. Die Bürger können so Wünsche und Anregungen im Bereich Verkehr und Mobilität äußern.

Zielsetzung

- Schaffen einer dauerhaften Plattform zur Bürgerbeteiligung

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 8: Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
- Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Nr. 21: Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr
- Nr. 22: Einrichtung von Fahrradabstellanlagen
- Nr. 23: Einrichtung von Radstationen
- Nr. 25: Fußwegekonzept
- Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Nr. 28: Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV

Zielgruppe

Einwohner

Federführung

Stadt Remscheid (FD Umwelt)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Bauen, Vermessung und Kataster, Untere Denkmalbehörde; FD Interne Dienste; FD Bürger, Sicherheit und Ordnung; TBR)

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: gering		
Kostenaufwand: gering	€	Dies schließt lediglich die Einrichtung des Portals ein, nicht jedoch die Ausführung bzw. die Beseitigung von Mängeln.
Personalaufwand: mittel		s.o.
Priorität: gering	!	

Nr. 6: Erhebung des Modal Split

Beschreibung

Es wird eine Modal Split-Erhebung durchgeführt. Diese Erhebung wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert.

Zielsetzung

- Einrichtung eines Monitoring-Instrumentes zur Erreichung der Ziele aus der Mobilitätsstrategie

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Grundlage für das Monitoring der Zielerreichung

Zielgruppe

Stadtverwaltung, Stadtwerke Remscheid GmbH, Bahnbetreiber

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Umwelt), Stadtwerke Remscheid GmbH

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: mittel		
Kostenaufwand: mittel	€€	
Personalaufwand: mittel		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 7: Formulierung einer Stellplatzsatzung

Beschreibung

Die Stadt Remscheid formuliert vor dem Hintergrund der neuen Landesbauordnung NRW eine Stellplatzsatzung für Pkw und Fahrräder zugunsten des Umweltverbundes, indem Ablösegelder für investive und konsumtive Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs und des ÖPNVs verwendet werden.

Anmerkung: Die Maßnahme ist davon abhängig, ob die Landesregierung die bisherige Regelung aufrechterhält.

Zielsetzung

- Förderung des Umweltverbundes

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 1: Richtlinien „klimagerechte Mobilität“

Zielgruppe

Stadtverwaltung

Federführung

Stadt Remscheid (Bauen, Vermessung und Kataster, Untere Denkmalbehörde)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften; FD Umwelt; TBR)

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: mittel		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: mittel		
Priorität: mittel	! !	

Nr. 8: Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung

Beschreibung

Es wird überprüft, inwiefern die Lichtsignalanlagen (LSA) im Stadtgebiet für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) optimiert werden können. Dazu erfolgt einzelfallbezogen eine Überprüfung der vorhandenen sowie neu geplanter LSA hinsichtlich der Umsetzbarkeit folgender Aspekte: Vorrang und Beschleunigung von Bussen, Fußgängern und Fahrradfahrern; Einrichtung von LSA, die das Queren der Fahrbahn in einem Zug ermöglichen.

Zielsetzung

- flächendeckende digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
- Beschleunigung und damit Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes
- Beseitigung von Hindernissen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 5: Einführung einer Plattform zum Thema Mobilität
- Nr. 9: Informationskampagne Baustellenmanagement
- Nr. 19: Fortführung der Lkw-Navigation
- Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Nr. 25: Fußwegekonzept
- Nr. 28: Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV

Zielgruppe

Einwohner, Pendler und Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften; TBR)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Umwelt), Stadtwerke Remscheid GmbH

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: mittel		
Kostenaufwand: hoch	€€€	
Personalaufwand: hoch		
Priorität: mittel	! !	

Nr. 9: Informationskampagne Baustellenmanagement

Beschreibung

Die frühzeitige Information der Einwohner und ansässigen Unternehmen bleibt weiterhin ein wesentlicher Bestandteil des Baustellenmanagements. Darüber hinaus sollte eine verstärkte Bewerbung des Baustelleninformationssystems, das bereits in Form einer interaktiven Karte im Geoportal betrieben wird, erfolgen.

Zielsetzung

- aktuelle und umfassende Information der Verkehrsteilnehmer
- Vermeidung von erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen
- Reduktion lokaler Emissionen durch Verflüssigung des Verkehrs

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 3: Informations- und Motivationskampagnen
- Nr. 8: Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
- Nr. 19: Fortführung der Lkw-Navigation

Zielgruppe

- alle Verkehrsteilnehmer (Einwohner, Unternehmen, Pendler)

Federführung

Stadt Remscheid (TBR)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Bauen, Vermessung und Kataster, Untere Denkmalbehörde; FD Interne Dienste)

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: gering		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: gering	!	

Nr. 10: Prüfung einer Mitgliedschaft im „Bündnis Mobilität“

Beschreibung

Die Stadtverwaltung prüft eine Mitgliedschaft im „Bündnis für Mobilität“ des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen.

Zielsetzung

- Prüfung des Einsatzes alternativer spurgeführter Personentransportsysteme
- Verkehrliche Vernetzung (Intermodalität/Mobilstationen) in die Region und zu den Nachbarstädten
- Tourismusförderung / Schärfung des Radverkehrskonzepts (Pedelec) / Standortprofilierung

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Integration neuer Mobilitätsangebote in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs
- Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern: Bus / Schiene / Carsharing / Fahrrad:
- Verknüpfung zu Mobilstationen
- Nr. 14: Weiterführung und Ausbau des Carsharings
- Nr. 15: Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität
- Nr. 18: Bündelung der Paketdienste
- Nr. 19: Fortführung der Lkw-Navigation
- Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 34: Ausbau und Beschleunigung des SPNV
- Nr. 35: Alternative Antriebe im SPNV
- Nr. 36: Vereinfachung des Tarifsystems

Zielgruppe

Pendler, Schüler, Studenten, Senioren, Freizeitverkehr

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Nachbarstädte (Wuppertal, Solingen, Wermelskirchen, Hückeswagen), Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, EWR GmbH, Stadtwerke Remscheid GmbH, sonstige Stakeholder

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: gering		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: hoch	! ! !	

5.1.2. Handlungsfeld: Motorisierter Individualverkehr

Klimafreundliche Mobilität bedeutet insbesondere, den umweltschädlichen Verkehr im Stadtgebiet zu mindern. Die folgenden Maßnahmen sollen hierzu beitragen und darüber hinaus auch zu einer verstärkten Umstellung des Fahrzeugbestandes auf effiziente und emissionsarme Antriebe führen. Details werden auf den folgenden Seiten in den jeweiligen Steckbriefen erläutert.

11 Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge

12 Kampagne für Mitfahrgemeinschaften

13 Kampagne „Walking Bus“ – Kinder gehen zu Fuß zur Kita und zur Schule

14 Weiterführung und Ausbau des Carsharings

15 Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität

16 Elektromobilität im Neubauplanungen

17 Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe

18 Bündelung der Lieferdienste

19 Fortführung der LKW-Navigation

Nr. 11: Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge

Beschreibung

Zusammen mit dem örtlichen Kfz-Handel wird eine Informationskampagne gestartet, mit dem Ziel, den Umstieg auf verbrauchsärmere Pkw zu forcieren. Dabei soll über die Vorteile von alternativen Antrieben gegenüber einem konventionellen Antrieb informiert und Hybrid-, Elektro- sowie CNG-Fahrzeuge beworben werden.

Zielsetzung

- breite Bekanntmachung und umfassende Bewerbung von klimafreundlichen Angeboten der Mobilität
- Vorbildwirkung

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 3: Informations- und Motivationskampagnen
- Nr. 15: Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität
- Nr. 16: Elektromobilität in Neubauplanungen
- Nr. 17: Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe
- Nr. 18: Bündelung der Lieferdienste
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 30: Nachrüstung von Dieselbussen im ÖPNV mit SCR-Katalysatoren
- Nr. 35: Alternative Antriebe im SPNV

Zielgruppe

Einwohner und Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Umwelt)

Akteure

Kfz-Handel, EWR GmbH

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: mittel	€€	
Personalaufwand: hoch		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 12: Kampagne für Mitfahrgemeinschaften

Beschreibung

In Zusammenarbeit mit Multiplikatoren (Schulen, Kirchengemeinden, Sozialverbänden, Unternehmen) wird eine Kampagne zur Bewerbung von Mitfahrgemeinschaften durchgeführt. Hierzu werden Instrumente zur Bildung von Fahrgemeinschaften eingeführt, z.B. Plattformen im Intranet und Börsen am Schwarzen Brett.

Zielsetzung

- Einsparung von Kraftstoff

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 3: Informations- und Motivationskampagnen
- Nr. 14 Weiterführung und Ausbau des Carsharings

Zielgruppe

Einwohner und Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Umwelt)

Akteure

Schulen, Kirchengemeinden, Sozialverbände, Wohnquartiere, Unternehmen

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: mittel		
Kostenaufwand: mittel	€€	
Personalaufwand: mittel		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 13: Kampagne „Walking Bus“ – Kinder gehen zu Fuß zur Kita und zur Schule	
Beschreibung	
Die Kindertageseinrichtungen und Grundschulen werden angeregt, regelmäßig den „Walking Bus“ zu organisieren.	
Zielsetzung	
- Reduzierung des Autoverkehrs von und zur Schule - pädagogische Lerneffekte für Schülerinnen und Schüler / Bewusstseinsbildung für klimafreundliche Mobilität und Verkehrssicherheit	
Bezug zu anderen Maßnahmen	
- Nr. 3: Informations- und Motivationskampagnen - Nr. 25: Fußwegekonzept	
Zielgruppe	
Kinder, Eltern	
Federführung	
Stadt Remscheid (FD Umwelt)	
Akteure	
Kindertageseinrichtungen, Grundschulen	
Kriterienbewertung	**Anmerkung**
CO_2-Reduktion: gering	
Kostenaufwand: mittel €€	
Personalaufwand: mittel	
Priorität: hoch ! ! !	

Nr. 14: Weiterführung und Ausbau des Carsharings

Beschreibung

Die Stadt setzt sich dafür ein, das vorhandene Angebot des Carsharings auszuweiten und die Werbung zu optimieren. Folgende Aspekte werden dabei berücksichtigt und die Realisierung einzelner Maßnahmen (erneut) geprüft:

- Bekanntmachung/Aufklärung über die Funktionsweise von Carsharing bei den Bürgern
- Bereitstellung von öffentlichen Parkplätzen durch die Stadt
- Schaffung von Stellplätzen an zusätzlichen Standorten, auch in Lennep und Lüttringhausen
- Ausbau des Carsharings auch innerhalb der Wohnsiedlungen
- Verknüpfung von Radabstellanlagen und Carsharing-Stationen
- Verknüpfung von Radabstellanlagen und Bushaltestellen
- mittelfristige Einführung von Free-Floating Carsharing bei angemessener Fahrzeugdichte
- Einführung eines E-Carsharings
- Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten

Zielsetzung

- Reduzierung der Anzahl an Pkws im Stadtgebiet
- Sinkender Bedarf an Pkw-Stellplätzen
- Sensibilisierung für ein bewussteres Mobilitätsverhalten

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 3: Informations- und Motivationskampagnen
- Nr. 10: Prüfung einer Mitgliedschaft im „Bündnis Mobilität“
- Nr. 15: Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität
- Nr. 16: Elektromobilität in Neubauplanungen
- Nr. 17: Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe
- Nr. 18: Bündelung der Lieferdienste

Zielgruppe

Einwohner und Unternehmen sowie Stadtverwaltung

Federführung

Stadt Remscheid (FD Umwelt)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften), Carsharing-Anbieter, Park Service Remscheid GmbH, EWR GmbH

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: mittel	€€	
Personalaufwand: hoch		
Priorität: mittel	! !	

Nr. 15: Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität

Beschreibung

Die Stadt Remscheid setzt sich für den Ausbau der Elektromobilität ein und gibt die Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzepts in Auftrag. Dafür beantragt die Verwaltung Fördermittel im Rahmen des Förderprogramms „Elektromobilität“. Das Konzept soll u.a. die folgenden Aspekte behandeln:
- Stellplätze für öffentliche Ladestationen
- Einrichtung von Ladestationen auf Betriebshöfen und auf Parkflächen von Unternehmen
- Ladestationen für E-Bikes in der Innenstadt
- Einrichtung eines einheitlichen Karten- und Abrechnungssystems über das Stadtgebiet hinaus (Ladesäulenverbund)

Zielsetzung

- Erhöhung der Anzahl an Elektrofahrzeugen und E-Bikes durch Schaffung günstiger Rahmenbedingungen
- Verringerung des lokalen Schadstoffausstoßes (NOx, Feinstaub) und der Lärmemissionen bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 10: Prüfung einer Mitgliedschaft im „Bündnis für Mobilität“
- Nr. 11: Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge
- Nr. 14: Weiterführung und Ausbau des Carsharings
- Nr. 16: Elektromobilität in Neubauplanungen
- Nr. 17: Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe
- Nr. 18: Bündelung der Lieferdienste
- Nr. 24: Schulungen für E-Bikes

Zielgruppe

Einwohner, Stadtverwaltung, Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Umwelt)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften; TBR), EWR GmbH, Park Service Remscheid GmbH, Wohnungsbaugesellschaften, Unternehmen

Kriterienbewertung	Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch	Reduktionspotential wird bei der Umsetzung des Konzeptes aktiviert
Kostenaufwand: gering €	Finanzierung erfolgt über Fördermittel sowie durch die EWR GmbH für den städtischen Eigenanteil.
Personalaufwand: hoch	
Priorität: hoch ! ! !	

Nr. 16: Elektromobilität in Neubauplanungen

Beschreibung

Bei der Planung und Erschließung von Neubaugebieten wird die mögliche Nutzung der Elektromobilität berücksichtigt, indem vorhabenbezogene Konzepte für Elektromobilität erstellt werden.

Zielsetzung

- Erhöhung der Anzahl an Elektrofahrzeugen und E-Bikes durch Schaffung günstiger Rahmenbedingungen
- Verringerung des lokalen Schadstoffausstoßes (NOx, Feinstaub) und der Lärmemissionen bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 11: Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge
- Nr. 14: Weiterführung und Ausbau des Carsharing
- Nr. 15: Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität
- Nr. 17: Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe
- Nr. 18: Bündelung der Lieferdienste
- Nr. 24: Schulungen für E-Bikes

Zielgruppe

Einwohner, Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Umwelt; TBR), EWR GmbH, Wohnungsbaugesellschaften, Unternehmen

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: mittel		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 17: Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe

Beschreibung

Der Fahrzeugbestand der Stadtverwaltung und der TBR wird, soweit wie technisch möglich und finanziell darstellbar, bei Neu- und Ersatzbeschaffungen auf alternative Antriebe umgestellt und z.B. durch Elektrofahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Erdgasfahrzeuge ersetzt (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge).

Zielsetzung

- Vorbildrolle für die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge
- Verringerung des lokalen Schadstoffausstoßes (CO_2, NOx, Feinstaub) und der Lärmemissionen bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 11: Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge
- Nr. 14: Weiterführung und Ausbau des Carsharings
- Nr. 15: Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität
- Nr. 16: Elektromobilität in Neubauplanungen
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 30: Nachrüstung von Dieselbussen im ÖPNV mit SCR-Katalysatoren
- Nr. 35: Alternative Antriebe im SPNV

Zielgruppe

Mitarbeiter der Stadtverwaltung und der TBR

Federführung

Kommunale Fahrzeuge: Stadt Remscheid (FD Interne Dienste),
Fuhrpark der TBR: Stadt Remscheid (TBR)

Akteure

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		Verminderung von Luftschadstoffen
Kostenaufwand: mittel	€€	Der Kostenaufwand bezieht sich auf die Zusatzkosten. Bei dem Betrieb (Kraftstoffverbrauch) werden Kosteneinsparungen erzielt.
Personalaufwand: gering		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 18: Bündelung der Lieferdienste

Beschreibung

Es wird durch einen Gutachter geprüft, inwiefern im Stadtgebiet ein zentrales Ausliefe-rungslager für alle am Markt tätigen Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) geschaffen werden kann. Finanzmittel werden im Haushalt 2019/2020 bereitgestellt. Über das weite-re Vorgehen wird nach Vorlage der gutachterlichen Prüfung entschieden.
Weiterhin setzt sich die Stadt für eine Umstellung der Lieferfahrzeuge auf emissionsarme Antriebe ein.

Zielsetzung

- Verringerung des lokalen Schadstoffausstoßes (CO_2, NOx, Feinstaub)

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 11: Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge
- Nr. 14: Weiterführung und Ausbau des Carsharings
- Nr. 15: Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität
- Nr. 16: Elektromobilität in Neubauplanungen
- Nr. 19: Fortführung der Lkw-Navigation

Zielgruppe

Kurier-, Express- und Paketdienste

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Umwelt), Unternehmen der KEP-Branche, IHK

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		Verminderung von Luftschadstoffen
Kostenaufwand: mittel	€€	
Personalaufwand: hoch		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 19: Fortführung der Lkw-Navigation

Beschreibung

Das Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation in der Region Rheinland“ wird fortgeführt. Dabei handelt es sich um ein Projekt des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS), bei dem Navigationssysteme speziell für Lkw optimiert werden, um Fehlfahrten im Stadtgebiet zu verhindern. Dazu wird ein Web-basiertes Portal entstehen, das neuesten technischen Anforderungen entspricht.
Die Stadt Remscheid beteiligt sich weiterhin daran, ein effizientes stadtverträgliches Lkw-Vorrangnetz zu definieren sowie Einschränkungen wie z.B. Breitenbegrenzungen, Durchfahrtshöhen oder -verbote zu erfassen. Weiterhin wird der Datenbestand des Schilderkatasters regelmäßig aktualisiert.

Zielsetzung

- Effizientere Gestaltung der Logistik
- Vermeidung von Fehlfahrten durch Lastkraftwagen im Stadtgebiet Remscheid
- Begrenzung des Schadstoffausstoßes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Teilaspekt der Aktion „Mobil im Rheinland“
- Nr. 8: Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
- Nr. 9: Informationskampagne Baustellenmanagement
- Nr. 10: Prüfung einer Mitgliedschaft im „Bündnis Mobilität“
- Nr. 18: Bündelung der Lieferdienste

Zielgruppe

Hersteller und Vertreiber von Navigationssystemen, Speditionen, Kurier-, Express- und Paketdienste

Federführung

Stadt Remscheid (FD Bürger, Sicherheit und Ordnung)

Akteure

VRS, IHK

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		Verminderung von Luftschadstoffen
Kostenaufwand: mittel	€€	
Personalaufwand: hoch		
Priorität: hoch	! ! !	laufendes Projekt

5.1.3. Handlungsfeld: Nahmobilität

Die umweltfreundlichsten Verkehrsmittel sind ohne Zweifel die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Anreize für die Nutzung dieser Verkehrsmittel sind daher verstärkt zu setzen. Dies betrifft insbesondere sowohl die Qualität und Dichte des Wegenetzes als auch die Verkehrssicherheit. Damit befassen sich die Maßnahmen auf den folgenden Seiten.

20 Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
21 Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr
22 Einrichtung von Fahrradabstellanlagen
23 Einrichtung von Radstationen
24 Schulungen für E-Bikes
25 Fußwegekonzept
26 Modellprojekt „Shared Space“

Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes

Beschreibung

Das Radwegenetz wird ausgebaut. Details ergeben sich aus dem Radverkehrskonzept, das 2017/2018 erstellt wird. Ortsspezifische Vorschläge aus den Workshops der AG Mobilität und der Bürgerbeteiligung werden an den zuständigen Fachdienst weitergegeben. Die Planung und Umsetzung zur Verlängerung der Balkantrasse wird – losgelöst vom Radverkehrskonzept – privilegiert.

Zielsetzung

- Sicherung und Steigerung der Qualität der vorhandenen Infrastruktur
- Beschleunigung und damit Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs
- Inanspruchnahme der Fahrradwege für den Alltagsverkehr

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Radverkehrskonzept
- Nr. 1: Richtlinien „klimagerechte Mobilität“
- Nr. 8: Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
- Nr. 21: Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr
- Nr. 22: Einrichtung von Fahrradabstellanlagen
- Nr. 23: Einrichtung von Radstationen
- Nr. 24: Schulungen für E-Bikes

Zielgruppe

Einwohner und Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Bürger, Sicherheit und Ordnung; TBR), Verbände und Vereine

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: hoch	€€€	Es ist zu prüfen, inwiefern Fördermittel in Anspruch genommen werden können.
Personalaufwand: hoch		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 21: Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr

Beschreibung

Die Verwaltung überprüft die Öffnung von Einbahnstraßen und Plätzen für den Fahrradverkehr. Details ergeben sich aus dem Radverkehrskonzept, das 2017/2018 erstellt wird. Die Maßnahme findet in aktuellen Planungsvorhaben (z.B. Umbau Friedrich-Ebert-Platz, Aufwertung Alleestraße und/ oder DOC Lennep) Berücksichtigung.

Zielsetzung

- Beschleunigung des Radverkehrs durch möglichst direkte Führungen (ohne Umwege)
- Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Radverkehrskonzept
- Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Nr. 22: Einrichtung von Fahrradabstellanlagen
- Nr. 23: Einrichtung von Radstationen

Zielgruppe

Einwohner und Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Bürger, Sicherheit und Ordnung; TBR)

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: gering		
Kostenaufwand: mittel	€€	
Personalaufwand: mittel		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 22: Einrichtung von Fahrradabstellanlagen

Beschreibung

Es wird überprüft, an welchen Standorten weitere Fahrradabstellanlagen, insbesondere für die sichere Unterbringung von E-Bikes, errichtet werden können. Details ergeben sich aus dem Radverkehrskonzept, das 2017/2018 erstellt wird.

Zielsetzung

- Qualitätssteigerung der Fahrradinfrastruktur durch Bereitstellung eines komfortablen Angebots

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Radverkehrskonzept
- Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Nr. 21: Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr
- Nr. 23: Einrichtung von Radstationen
- Nr. 24: Schulungen für E-Bikes

Zielgruppe

Einwohner, Touristen und Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: mittel	€€	
Personalaufwand: mittel		
Priorität: mittel	! !	

Nr. 23: Einrichtung von Radstationen

Beschreibung

Die Verwaltung schreibt Flächen für die Errichtung von Radstationen (Unterstellung, Verleih und/oder Reparatur) für private Betreiber aus. Details ergeben sich aus dem Radverkehrskonzept, das 2017/2018 erstellt wird.

Zielsetzung

- Qualitätssteigerung der Fahrradinfrastruktur durch Bereitstellung eines komfortablen Angebots

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Radverkehrskonzept
- Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Nr. 21: Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr
- Nr. 22: Einrichtung von Fahrradabstellanlagen
- Nr. 24: Schulungen für E-Bikes

Zielgruppe

Einwohner, Touristen und Unternehmen

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: mittel		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 24: Schulungen für E-Bikes

Beschreibung

Die Verwaltung regt externe Betreiber an, Schulungen für E-Bikes anzubieten. Im Rahmen der Schulungen wird das sichere Fahrradfahren trainiert und Verkehrsregeln werden aufgegriffen.

Zielsetzung

- Förderung der Elektromobilität im Fahrradverkehr
- Sensibilisierung und Motivation der Bürgerinnen und Bürger zur Nutzung eines E-Bikes
- Unfallprävention / Steigerung der Verkehrssicherheit

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Radverkehrskonzept
- Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Nr. 21: Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr
- Nr. 22: Einrichtung von Fahrradabstellanlagen
- Nr. 23: Einrichtung von Radstationen

Zielgruppe

Einwohner

Federführung

Stadt Remscheid (FD Umwelt)

Akteure

Vereine und Verbände, Polizei/Verkehrswacht, Fahrradhändler

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: gering		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: mittel	! !	

Nr. 25: Fußwegekonzept

Beschreibung

Die Stadtverwaltung lässt ein Fußwegekonzept erstellen, um Schwachstellen im Fußgängerverkehr zu identifizieren und zu beseitigen. Dabei sollen insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden: Identifizierung von Netzlücken, Analyse des Fußwegnetzes auf fehlende/mangelhafte Querungs- und Abbiegemöglichkeiten, LSA-Schaltungen, Überprüfung der Oberflächenbeschaffenheit, Beseitigung von Hindernissen/Barrieren, Überprüfung der Gehwegbreite, Überprüfung von Gehwegparken, Beseitigung von Angsträumen, Überprüfung von Beleuchtungen, Beseitigung von Verschmutzungen, Laub und Schnee.

Zielsetzung

- Verbesserte Erreichbarkeit, weniger Umwege
- Beschleunigung des Fußverkehrs
- Sicherung und Steigerung der Qualität der vorhandenen Infrastruktur für den Fußgängerverkehr
- Steigerung der Attraktivität der Fußmobilität, um „Parken direkt am Ziel“ zu verringern
- positiver Beitrag zur Verkehrssicherheit

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 1: Richtlinien „klimagerechte Mobilität“
- Nr. 8: Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
- Nr. 13: Kampagne „Walking Bus“ – Kinder gehen zu Fuß zur Kita und zur Schule
- Nr. 26: Modellprojekt „Shared Space“

Zielgruppe

Einwohner

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Umwelt; FD Bürger, Sicherheit und Ordnung; TBR), Verkehrswacht/Polizei

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: mittel		Reduktionspotential wird mit der Umsetzung des Konzeptes realisiert
Kostenaufwand: hoch	€€€	
Personalaufwand: hoch		
Priorität: mittel	! !	

Nr. 26: Modellprojekt „Shared Space“

Beschreibung

Bei dem Prinzip „Shared Space“ werden die vielfachen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum miteinander vereinbart, sodass alle Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigt sind. Auf Verkehrszeichen, Ampeln und Fahrbahnmarkierungen wird dabei verzichtet. So wird beim Shared Space-Prinzip davon ausgegangen, dass ein Verzicht auf jegliche Vorrang- und Geschwindigkeitsregelung zum verantwortungsvollen Miteinander der Verkehrsteilnehmer führt. Das Prinzip grenzt sich dadurch von den verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraße“) ab.

Für die Stadt Remscheid wird die Machbarkeit nach dem „Shared Space“-Prinzip überprüft.

Zielsetzung

- verbesserte Aufenthalts- und Verkehrsqualität
- Verkehrsberuhigung
- Sensibilisierung für schwächere Verkehrsteilnehmer / rücksichtsvolle Interaktionen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 20: Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Nr. 21: Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr
- Nr. 25: Fußwegekonzept

Zielgruppe

Einwohner

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Bürger, Sicherheit und Ordnung; TBR), Polizei

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: gering		
Kostenaufwand: hoch	€€€	
Personalaufwand: hoch		
Priorität: hoch	! ! !	

5.1.4. Handlungsfeld: ÖPNV und SPNV

Auch der öffentliche Personennahverkehr und der Schienenpersonennahverkehr stellen eine umweltfreundliche Alternative dar. Ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz kann erreicht werden, indem mehr Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Die Attraktivität bei der Nutzung dieser Verkehrsmittel ist daher zu steigern und Negativbeurteilungen zu überwinden. Der Einsatz alternativer Antriebe kann das Klimaschutzpotential der öffentlichen Verkehrsmittel zusätzlich erhöhen.

Alle Maßnahmen der Mobilitätsstrategie, die zu einem dieser beiden Aspekte beitragen, werden im Folgenden dargestellt. Sie zielen insbesondere ab auf eine Attraktivitätssteigerung oder auf eine Umstellung auf effiziente und emissionsarme Antriebe.

27 Fortschreibung des Nahverkehrsplans

28 Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV

29 Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV

30 Nachrüstung von Dieselbussen im ÖPNV mit SCR-Katalysatoren

31 Digitalisierung im ÖPNV

32 Ausbau des Marketings für den ÖPNV

33 Einsatz von Servicekräften im ÖPNV

34 Ausbau und Beschleunigung des SPNV

35 Alternative Antriebe im SPNV

36 Vereinfachung des Tarifsystems

Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Beschreibung

Der bestehende Nahverkehrsplans wird fortgeschrieben. Dabei wird überprüft, inwiefern der ÖPNV und der SPNV erweitert und zusätzlich beschleunigt werden kann. Folgende Aspekte sollen im Wesentlichen betrachtet werden:

- Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes zur Verdichtung der Fahrplantakte
- Einrichtung zusätzlicher Busspuren und Ausschöpfung weiterer Beschleunigungsmöglichkeiten insbesondere durch veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten zugunsten des Linienverkehrs
- Intensivierung des Vorrangs an Lichtsignalanlagen
- Anschlusssicherung zwischen einzelnen Bussen sowie zwischen Bus und Bahn
- Einrichtung einer Busschnellverbindung nach Lüttringhausen über die Autobahn
- Einrichtung einer Busschnellverbindung nach Köln

Im Zuge der Fortschreibung wird untersucht, in wie weit die derzeitige Nachtexpress-Regelung den Zielen der Mobilitätsstrategie zuwiderläuft. Abgestimmte Maßnahmen können auch vorgezogen, d.h. unabhängig vom Nahverkehrsplan umgesetzt werden (s. Maßnahme 28).

Zielsetzung

- langfristige Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und SPNV

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 8: Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
- Nr. 28: Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 31: Digitalisierung im ÖPNV
- Nr. 32: Ausbau des Marketings für den ÖPNV
- Nr. 33: Einsatz von Servicekräften im ÖPNV
- Nr. 34: Ausbau und Beschleunigung des SPNV
- Nr. 36: Vereinfachung des Tarifsystems

Zielgruppe

Einwohner

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Stadt Remscheid (FD Umwelt; TBR), Stadtwerke Remscheid GmbH

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		Reduktionspotential wird mit der Umsetzung des Planwerks realisiert
Kostenaufwand: hoch	€€€	
Personalaufwand: hoch		
Priorität: mittel	! !	

Nr. 28: Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV

Beschreibung

Kurzfristig umsetzbare und abgestimmte Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV werden vorgezogen, d.h. unabhängig vom Nahverkehrsplan umgesetzt. Dies kann folgende Maßnahmen umfassen:

- Konzeption, verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung und ggf. Realisierung ausgewählter Taktverdichtungen
- Einrichtung zusätzlicher Busspuren und veränderte Aufteilung von Straßenquerschnitten zugunsten des Linienverkehrs
- Intensivierung des Vorrangs an Lichtsignalanlagen
- Anschlusssicherung zwischen einzelnen Bussen sowie zwischen Bus und Bahn
- Einrichtung einer Busschnellverbindung nach Lüttringhausen über die Autobahn
- Einrichtung einer Busschnellverbindung nach Köln

Zielsetzung

- kurz- und mittelfristige Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 8: Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung
- Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 31: Digitalisierung im ÖPNV
- Nr. 32: Ausbau des Marketings für den ÖPNV
- Nr. 33: Einsatz von Servicekräften im ÖPNV
- Nr. 36: Vereinfachung des Tarifsystems

Zielgruppe

Einwohner

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften) [Infrastruktur], Stadtwerke Remscheid GmbH [Fahrplangestaltung und betriebliche Maßnahmen], Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in Kooperation mit SR [Busschnellverbindung nach Köln]

Akteure

Stadt Remscheid (FD Umwelt; TBR), Stadtwerke Remscheid GmbH, Verkehrsverbünde

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: hoch	€€€	
Personalaufwand: hoch		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV

Beschreibung

Die Stadtwerke Remscheid GmbH überprüft eine vorgezogene Neuanschaffung von 5 Bussen mit der Abgasnorm Euro VI für das Jahr 2018 als Ersatz für Busse, die seit 15 Jahren in Betrieb sind. Gleichzeitig werden bessere Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder und Rollatoren eingerichtet. Dabei ist darauf zu achten, dass die Möglichkeit angemessener und sicherer Befestigungsmöglichkeiten besteht.

Zielsetzung

- Vorbildrolle für die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge
- Verringerung des lokalen Schadstoffausstoßes (CO_2, NOx, Feinstaub)
- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV
- Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV
- Ermöglichen von Wegeketten, die über die durchschnittliche Fahrrad-Distanz hinausgehen
- Komfortsteigerung für eingeschränkte Personen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 11: Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge
- Nr. 15: Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität
- Nr. 17: Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Nr. 28: Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV
- Nr. 30: Nachrüstung von Dieselbussen im ÖPNV mit SCR-Katalysatoren
- Nr. 31: Digitalisierung im ÖPNV
- Nr. 32: Ausbau des Marketings für den ÖPNV
- Nr. 33: Einsatz von Servicekräften im ÖPNV
- Nr. 35: Alternative Antriebe im SPNV

Zielgruppe

Einwohner

Federführung

Stadtwerke Remscheid GmbH

Akteure

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		Verminderung von Luftschadstoffen
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 30: Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV mit SCR-Katalysatoren

Beschreibung

Es wird überprüft, ob eine Nachrüstung der Diesel-Busse der Stadtwerke Remscheid GmbH mit SCR-Katalysatoren erfolgen kann.

Zielsetzung

- Vorbildrolle für die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge
- Verringerung des lokalen NOx-Ausstoßes

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 11: Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge
- Nr. 15: Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität
- Nr. 17: Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 35: Alternative Antriebe im SPNV

Zielgruppe

Einwohner

Federführung

Stadtwerke Remscheid GmbH

Akteure

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		Verminderung von Luftschadstoffen
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 31: Digitalisierung im ÖPNV

Beschreibung

Durch die Nutzung von mobilen Endgeräten soll der einfache Zugang zu allen Service- und Mobilitätsleistungen (Fahrplanauskunft in Echtzeit, Online-Ticketkauf, Haltestellen-routing u.a.) eröffnet werden.

Zielsetzung

- Transparenz
- Komfortsteigerung
- Gewinnung neuer Fahrgäste

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Nr. 28: Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 32: Ausbau des Marketings für den ÖPNV
- Nr. 34: Ausbau und Beschleunigung des SPNV

Zielgruppe

Einwohner, Fahrgäste, Besucher

Federführung

Stadtwerke Remscheid GmbH

Akteure

Verkehrsverbünde

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: mittel		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 32: Ausbau des Marketings für den ÖPNV

Beschreibung

Das Marketing für den ÖPNV wird fortgeführt und insbesondere für die Zielgruppe der 30- bis 50-Jährigen erweitert. Hierzu bleibt das Probeticket weiterhin Bestandteil der Neubürgerpakete. Darüber hinaus werden weitere Schnupperangebote eingerichtet und Schulungen zur Nutzung der „Stadtwerke Remscheid-App“ durchgeführt.

Zielsetzung

- Vermittlung und umfassende Information über die Angebote und die Benutzung des ÖPNV
- Motivation zur Nutzung der Busse

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Nr. 28: Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 31: Digitalisierung im ÖPNV
- Nr. 36: Vereinfachung des Tarifsystems

Zielgruppe

Einwohner, Pendler

Federführung

Stadtwerke Remscheid GmbH

Akteure

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 33: Einsatz von Servicekräften im ÖPNV

Beschreibung

Der Einsatz von Servicekräften wird im ÖPNV wieder aufgenommen. Diese sollen sowohl mobil eingeschränkte Personen und Schüler bei der Benutzung des ÖPNVs begleiten als auch allgemeine Hilfestellungen wie z.B. beim Kauf eines Tickets geben.

Zielsetzung

- Komfortsteigerung im ÖPNV
- höhere Verkehrssicherheit
- Erhöhung der allgemeinen Sicherheit/Vermeidung von Gewalt
- Bekämpfung von Vandalismus
- konfliktfreie Abläufe beim Aus- und Einsteigen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Nr. 28: Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 31: Digitalisierung im ÖPNV
- Nr. 32: Ausbau des Marketings für den ÖPNV
- Nr. 36: Vereinfachung des Tarifsystems

Zielgruppe

Einwohner

Federführung

Stadtwerke Remscheid GmbH

Akteure

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: gering		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: mittel	! !	

Nr. 34: Ausbau und Beschleunigung des SPNV

Beschreibung

Die Stadtverwaltung setzt sich für den Ausbau und die Beschleunigung des SPNV ein. Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn
- Bemühung um eine häufigere Direktverbindung nach Düsseldorf
- Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes der S7 und eines P+R-Parkplatzes (Antrag ist bereits gestellt)
- Anregung eines 3-Türen-Prinzips und eines barrierefreien Einstiegs für die Triebwagen der S7

Anmerkung: Eine Direktverbindung nach Köln ist gewünscht, muss jedoch zurückgestellt werden, da dies verkehrstechnisch nicht möglich ist (s. Kapitel 2.2).

Zielsetzung

- Attraktivitätssteigerung des SPNVs und damit Vermeidung von MIV-Fahrten
- Kürzere Fahrgastwechselzeiten durch zusätzliche Türen

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Nr. 35: Alternative Antriebe im SPNV
- Nr. 36: Vereinfachung des Tarifsystems

Zielgruppe

Einwohner, Pendler

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Bahnbetreiber, VRR

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		
Kostenaufwand: hoch	€€€	Der Kostenaufwand bezieht sich auf die Errichtung des zusätzlichen Haltepunktes und des Parkplatzes.
Personalaufwand: hoch		
Priorität: hoch	! ! !	

Nr. 35: Alternative Antriebe im SPNV

Beschreibung

Bei der Neuanschaffung der Einsatzwagen auf der Linie S7 setzt sich die Stadt dafür ein, alternative Antriebe im SPNV einzusetzen. Dies umfasst nicht nur die (Teil-) Elektrifizierung der Linie S7 in Form von Hybridtechnik, sondern auch den Einsatz von Erdgas/Biomethan oder Brennstoffzellentechnik als Ersatz für die Verwendung von Dieselmotoren.

Zielsetzung

- Einsatz emissionsarmer Triebwagen
- Vorbildcharakter

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 30: Nachrüstung von Dieselbussen mit SCR-Katalysatoren
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 34: Ausbau und Beschleunigung des SPNV

Zielgruppe

Bahnbetreiber

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Bahnbetreiber, VRR

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: hoch		Verminderung von Luftschadstoffen
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: mittel	! !	

Nr. 36: Vereinfachung des Tarifsystems

Beschreibung

Die Stadt setzt sich für die Vereinfachung des Tarifsystems im ÖPNV und SPNV ein, wie z.B. für die Umsetzung von Maßnahmen analog dem Pilotprojekt „nextTicket“ des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Bei diesem Projekt bezahlen die Fahrgäste kilometergenau nur noch für die Strecke, die tatsächlich mit Bus oder Bahn zurückgelegt wurde. Dazu meldet sich der Fahrgast beim Einsteigen über eine App im System des VRR an. Sobald er aussteigt, meldet er sich wieder ab, sodass die Suche nach dem richtigen Ticket entfällt. Weiterhin setzt sich die Stadt für die verkehrsverbundübergreifende Anpassung der Ticketpreise der Verkehrsverbünde Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg ein.

Zielsetzung

- Transparenz
- Komfortsteigerung
- Gewinnung neuer Fahrgäste

Bezug zu anderen Maßnahmen

- Nr. 27: Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Nr. 28: Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV
- Nr. 29: Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Nr. 31: Digitalisierung im ÖPNV
- Nr. 32. Ausbau des Marketings für den ÖPNV
- Nr. 33: Einsatz von Servicekräften im ÖPNV
- Nr. 34: Ausbau und Beschleunigung des SPNV

Zielgruppe

Einwohner, Fahrgäste, Besucher, Pendler

Federführung

Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)

Akteure

Verkehrsverbünde

Kriterienbewertung		Anmerkung
CO_2-Reduktion: mittel		
Kostenaufwand: gering	€	
Personalaufwand: gering		
Priorität: hoch	! ! !	

Projektspeicher

Wie bereits erwähnt, wurde ein Projektspeicher angelegt mit dem Ziel, auch die Vorschläge für Maßnahmen festzuhalten, die nach Auffassung der Verwaltung derzeit nicht zu realisieren sind. Diese Ideen sollen zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal näher betrachtet und erneut hinsichtlich ihrer Machbarkeit überprüft werden. So können sich ändernde Rahmenbedingungen, sowohl in personeller und finanzieller Hinsicht als auch bedingt durch technische Fortschritte, günstig auf die Umsetzung einer Maßnahme auswirken. Diese Maßnahmen können dann zu einem geeigneteren Zeitpunkt noch einmal aufgegriffen werden. Alle Ideen aus den Workshops der AG Mobilität, auf die das zutrifft, werden in folgender Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 9: Projektspeicher mit Ideen für weitere Projekte, Quelle: eigene Abbildung

Nr.	Idee	Anmerkung
1	Bei Besuchern des DOC soll Werbung für die Mehrfachnutzung von Pkw gemacht werden. So können beispielsweise Gutscheine einen Anreiz für Besucher darstellen, um gemeinsam, d.h. in einer Fahrgemeinschaft, mit dem Pkw anzureisen.	Diese Idee kann erst konkretisiert werden, wenn das DOC fertig gestellt wurde.
2	Sperrung von Straßenabschnitten für Straßenfeste.	Die Idee ist in diesem Sinne nicht zielführend. Alternativ kann jedoch im Rahmen eines Mobilitätstages, der gezielt die Formen klimafreundlicher Mobilität bewirbt, ein Straßenstück in der Innenstadt gesperrt werden.
3	Größere Ausweisung von Anwohnerparkzonen	Die Ausweisung einer Parkzone bietet Anwohnern eine bessere Aussicht auf einen Parkplatz in Wohnortnähe und hält „Fremdparker“ fern. Dies führt jedoch nicht zwangsweise zu einem Umstieg auf den ÖPNV und ist in diesem Sinne nicht zielführend für den Klimaschutz. Die Ausweitung von Anwohnerparkzonen ist daher zunächst im Einzelfall zu prüfen.
4	Einrichtung von „Bring-Spuren“ vor Schulen („Kiss + Ride“)	Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Der Zubringerverkehr wird jedoch nicht gemindert, daher ist die Idee nicht zielführend für den Klimaschutz.
5	Wechselfahrstreifen (Freigabe eines Fahrstreifens abwechselnd für beide Fahrtrichtungen)	Es gibt keine typische Ein- und Auspendlerstraße in Remscheid, daher kann diese Idee nicht umgesetzt werden.
6	Tempo 30 flächendeckend	Tempo 30-Zonen sind in Remscheid schon vorhanden, es besteht aber noch Potential. Details ergeben sich aus dem Maßnahmenspeicher des Lärmaktionsplans. Die Forderung „Tempo 30“ bezieht sich auch auf die Hauptverkehrsstraßen, ist dort aber nach StVO als Geschwindigkeitsbeschränkung und nicht als Tempo-30-Zone anzuordnen und von Seiten der Verkehrsbehörde noch zu prüfen.
7	Sonderspuren für vollbesetzte Pkw nutzbar machen	Es gibt keine geeigneten Sonderspuren, die dafür infrage kommen. Auch in naher Zukunft wird es voraussichtlich keine Möglichkeiten geben, solche Sonderspuren einzurichten.
8	Alternative Antriebe im ÖPNV	Diesen Vorschlag kann die Stadtwerke Remscheid GmbH derzeit wirtschaftlich nicht vertreten.
9	Einführung eines steuerfinanzierten Bürgertickets	Ist derzeit nicht durchführbar.
10	Umsetzung eines Pilotprojektes: Einsatz von autonomen Bussen	Ist derzeit nicht durchführbar.
11	Einsatz alternativer Verkehrssysteme wie z.B. einer Seilbahn	Ist derzeit nicht durchführbar.

Umsetzungsfahrplan

Im Umsetzungsfahrplan werden noch einmal alle Maßnahmen detailliert aufgelistet und zusammengefasst dargestellt. Dabei werden auch die zuständigen Akteure und die jeweilige Priorisierung der Maßnahmen genannt. Es wurde folgende Unterscheidung getroffen:

- hohe Priorität: Umsetzung innerhalb des nächsten Jahres begonnen
- mittlere Priorität: Umsetzung innerhalb der nächsten 3 Jahre begonnen
- geringe Priorität: Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre begonnen

Die verschiedenen Maßnahmen sind mit den Akteuren besprochen und abgestimmt worden. Sollten für die Umsetzung dieser Maßnahmen Personal- und/oder Finanzressourcen notwendig sein, so ist der jeweilig zuständige Akteur verantwortlich und muss sich um die Bereitstellung kümmern.

Tabelle 10: Umsetzungsfahrplan für die Maßnahmen der Mobilitätsstrategie, Quelle: eigene Abbildung

Nr.	Beschreibung	Federführung	CO_2-Reduktion	Kostenaufwand	Personalaufwand	Priorität
Handlungsfeld: Organisation und Rahmenbedingungen						
1	Richtlinien „klimagerechte Mobilität“	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	mittel	gering	mittel	hoch
2	Personelle Verstetigung im Bereich Mobilität und Verkehrsplanung	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	hoch	hoch	gering	hoch
3	Informations- und Motivationskampagnen	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	hoch	mittel	mittel	hoch
4	Fortführung der AG Mobilität	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	hoch	gering	mittel	hoch
5	Einführung einer Plattform zum Thema Mobilität	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	gering	gering	mittel	gering
6	Erhebung des Modal Split	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	mittel	mittel	mittel	hoch
7	Formulierung einer Stellplatzsatzung	Stadt Remscheid (Bauen, Vermessung und Kataster, Untere Denkmalbehörde)	mittel	gering	mittel	mittel
8	Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung	Stadt Remscheid (TBR)	mittel	hoch	hoch	mittel

Nr.	Beschreibung	Federführung	CO_2-Reduktion	Kostenaufwand	Personalaufwand	Priorität
9	Informationskampagne Baustellenmanagement	Stadt Remscheid (TBR)	gering	gering	gering	gering
10	Prüfung einer Mitgliedschaft im „Bündnis Mobilität“	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	gering	gering	gering	hoch
Handlungsfeld: Motorisierter Individualverkehr						
11	Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	hoch	mittel	hoch	hoch
12	Kampagne für Mitfahrgemeinschaften	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	mittel	mittel	mittel	hoch
13	Kampagne „Walking Bus“ – Kinder gehen zu Fuß zur Kita und zur Schule	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	gering	mittel	mittel	hoch
14	Weiterführung und Ausbau des Carsharings	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	mittel	mittel	hoch	mittel
15	Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	hoch	gering	hoch	hoch
16	Elektromobilität in Neubauplanungen	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	mittel	gering	gering	hoch
17	Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe	Kommunale Fahrzeuge: Stadt Remscheid (FD Interne Dienste), Fuhrpark der TBR: Stadt Remscheid (TBR)	hoch	mittel	gering	hoch
18	Bündelung der Lieferdienste	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	hoch	mittel	hoch	hoch
19	Fortführung der Lkw-Navigation	Stadt Remscheid (FD Bürger, Sicherheit und Ordnung)	hoch	mittel	hoch	hoch

Nr.	Beschreibung	Federführung	CO_2-Reduktion	Kostenaufwand	Personalaufwand	Priorität
Handlungsfeld: Nahmobilität						
20	Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	hoch	hoch	hoch	hoch
21	Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	gering	mittel	mittel	hoch
22	Einrichtung von Fahrradabstellanlagen	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	hoch	mittel	mittel	mittel
23	Einrichtung von Radstationen	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	hoch	gering	mittel	hoch
24	Schulungen für E-Bikes	Stadt Remscheid (FD Umwelt)	gering	gering	gering	mittel
25	Fußwegekonzept	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	mittel	hoch	hoch	mittel
26	Modellprojekt „Shared Space“	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	gering	hoch	hoch	hoch
Handlungsfeld: ÖPNV und SPNV						
27	Fortschreibung des Nahverkehrsplans	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	hoch	hoch	hoch	mittel
28	Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	hoch	hoch	hoch	hoch
29	Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV	Stadtwerke Remscheid GmbH	hoch	gering	gering	hoch

Nr.	Beschreibung	Federführung	CO_2-Reduktion	Kostenaufwand	Personalaufwand	Priorität
30	Nachrüstung von Dieselbussen im ÖPNV mit SCR-Katalysatoren	Stadtwerke Remscheid GmbH	hoch	gering	gering	hoch
31	Digitalisierung im ÖPNV	Stadtwerke Remscheid GmbH	mittel	gering	gering	hoch
32	Ausbau des Marketings für den ÖPNV	Stadtwerke Remscheid GmbH	hoch	gering	gering	hoch
33	Einsatz von Servicekräften im ÖPNV	Stadtwerke Remscheid GmbH	gering	gering	gering	mittel
34	Ausbau und Beschleunigung des SPNV	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	hoch	hoch	hoch	hoch
35	Alternative Antriebe im SPNV	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	hoch	gering	gering	mittel
36	Vereinfachung des Tarifsystems	Stadt Remscheid (FD Stadtentwicklung, Wirtschaft und Liegenschaften)	mittel	gering	gering	hoch

6. Ausblick - Verstetigung und Controlling

Die Mobilitätsstrategie ist für eine Laufzeit von fünf Jahren ausgelegt und soll im Anschluss daran evaluiert und fortgeschrieben werden. Um jegliche Aktivitäten im Bereich Mobilität jedoch auch dauerhaft durchführen zu können, ist die Schaffung einer weiteren Stelle bzw. eine Verstetigung des Klimaschutzmanagements dringend erforderlich. So kann das Controlling der Umsetzung der Mobilitätsstrategie durch die Klimaschutzmanagerin erfolgen. Fällt diese Stelle weg, verfügt die Verwaltung jedoch nicht mehr über ausreichende Personalressourcen, um dieser Aufgabe in angemessenem Umfang nachzukommen. Für den Erfolg der Mobilitätsstrategie ist es daher unerlässlich, dass die Verwaltung in diesem Arbeitsbereich über eine ausreichende Arbeitskapazität verfügt, um für die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen zu sorgen. Auch finanzielle Ressourcen sind hierfür erforderlich.

Neben dem Controlling der Maßnahmenumsetzung ist auch ein Controlling des Klimaschutzzieles, d.h. der Senkung der CO_2-Emissionen, erforderlich. Dies kann im Rahmen der Aktualisierung der CO_2-Bilanzen erfolgen, die vor dem Hintergrund des IKSK in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden. Die Überprüfung dieser Zielvorgaben ist notwendig, um die vorgesehenen Aktivitäten ggf. an die Ziele anzupassen.

Eine Fortführung der AG Mobilität ist sowohl als Beirat zum Controlling als auch zum weiteren Austausch und zur Generierung neuer Ideen vorgesehen. Alle Fachakteure, die sich bislang an der Erstellung der Mobilitätsstrategie beteiligt haben, sollen dabei auch weiterhin einbezogen und ggf. auch neue Akteure eingeladen werden. Weiterhin wird alle zwei Jahre über den aktuellen Stand der Umsetzungen in den zuständigen politischen Gremien berichtet. Insgesamt soll so ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Kürzel	Beschreibung	Erfolgsindikator
Handlungsfeld: Organisation und Rahmenbedingungen		
MS 1	Richtlinien „klimagerechte Mobilität“	Richtlinien wurden erarbeitet, zur Beschlussfassung vorgelegt und werden in der Praxis angewendet.
MS 2	Personelle Verstetigung im Bereich Mobilität und Verkehrsplanung	Eine Folgeförderung des Klimaschutzmanagement wurde beantragt. Im Bereich Verkehrsplanung wurde eine adäquate Personalkapazität geschaffen.
MS 3	Informations- und Motivationskampagnen	Kampagnen wurden (mit verschiedenen Akteuren) geplant und durchgeführt. Die Presse und die zuständigen Fachausschüsse wurden informiert.
MS 4	Fortführung der AG Mobilität	Der Teilnehmerkreis wurde regelmäßig eingeladen und mehrere Treffen durchgeführt.
MS 5	Einführung einer Plattform zum Thema Mobilität	Plattform wurde eingerichtet und den Bürgern zugänglich gemacht.
MS 6	Erhebung des Modal Split	Eine Modal-Split-Erhebung wurde zeitnah durchgeführt.
MS 7	Formulierung einer Stellplatzsatzung	Bei der Formulierung der Stellplatzsammlung sind Aspekte des Klimaschutzes eingeflossen.
MS 8	Digitale und bedarfsgerechte Verkehrssteuerung	Eine Überprüfung der Lichtsignalanlagen ist erfolgt, dokumentiert und in der AG Mobilität vorgestellt worden.
MS 9	Informationskampagne Baustellenmanagement	Das Baustelleninformationssystem wird in der Öffentlichkeit beworben.

Kürzel	Beschreibung	Erfolgsindikator
MS 10	Prüfung einer Mitgliedschaft im „Bündnis Mobilität“	Eine Überprüfung ist erfolgt, dokumentiert und in der AG Mobilität vorgestellt worden.
Handlungsfeld: Motorisierter Individualverkehr		
MS 11	Kampagne für effiziente und alternative Fahrzeuge	Kampagne wurde mit den jeweiligen Akteuren durchgeführt und die Presse sowie der zuständige Fachausschuss informiert.
MS 12	Kampagne für Mitfahrgemeinschaften	Kampagne wurde mit den jeweiligen Akteuren durchgeführt und die Presse sowie der zuständige Fachausschuss informiert.
MS 13	Kampagne „Walking Bus“ – Kinder gehen zu Fuß zur Kita und zur Schule	Kampagne wurde mit den jeweiligen Akteuren durchgeführt und die Presse sowie der zuständige Fachausschuss informiert.
MS 14	Weiterführung und Ausbau des Carsharings	Kontaktaufnahme mit verschiedenen Carsharing-Anbietern ist erfolgt und Möglichkeiten der Zusammenarbeit wurden überprüft. Die Funktionsweise von Carsharing wurde bei den Bürgern bekannt gemacht. Öffentliche Parkplätze wurden für das Carsharing zur Verfügung gestellt.
MS 15	Ladeinfrastrukturkonzept für Elektromobilität	Es wurden Fördermittel für die Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzepts beantragt und der Auftrag an einen externen Gutachter nach Bewilligung der Mittel vergeben.
MS 16	Elektromobilität in Neubauplanungen	Vorhabenbezogene Konzepte zur Elektromobilität sind in den jeweiligen Neubauplanungen eingeflossen.
MS 17	Kommunale Fahrzeugflotte: Alternative Antriebe	Im Rahmen von Neu- und Ersatzbeschaffungen wurde der Fahrzeugbestand der Stadtverwaltung und der TBR soweit wie möglich auf alternative Antriebe umgestellt. Der Umstellungsprozess wird durch die AG Mobilität begleitet.
MS 18	Bündelung der Lieferdienste	Eine Recherche mit Sichtung von Best Practice- Beispielen wurde durchgeführt. Es wurde Kontakt mit den Anbietern aufgenommen und ein Dialog auf örtlicher Ebene initiiert und moderiert.
MS 19	Fortführung der Lkw-Navigation	Ein effizientes stadtverträgliches Lkw-Vorrangnetz wurde definiert und Einschränkungen, wie z.B. Breitenbegrenzungen, erfasst, dokumentiert und für die Anwendung zur Verfügung gestellt. Der Datenbestand des Schilderkatasters wurde aktualisiert.
Handlungsfeld: Nahmobilität		
MS 20	Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes	Die AG Mobilität begleitet die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und den Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes.
MS 21	Freigabe von Straßen und Plätzen für den Fahrradverkehr	Die Überprüfung der infrage kommenden Straßen wurde durchgeführt, dokumentiert und der AG Mobilität vorgestellt.

Kürzel	Beschreibung	Erfolgsindikator
MS 22	Einrichtung von Fahrradabstellanlagen	Die AG Mobilität begleitet die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Eine Überprüfung geeigneter Standorte ist erfolgt, dokumentiert und in der AG Mobilität vorgestellt worden.
MS 23	Einrichtung von Radstationen	Flächen wurden für private Betreiber ausgeschrieben.
MS 24	Schulungen für E-Bikes	Regelmäßig werden Schulungen angeboten und durchgeführt.
MS 25	Fußwegekonzept	Ein Leistungsverzeichnis wurde erstellt und der Finanzbedarf ermittelt. Die Verfügbarkeit von Fördermitteln wurde überprüft und eine Entscheidung über die Durchführung getroffen.
MS 26	Modellprojekt „Shared Space“	Die Machbarkeit eines Modellprojekts wurde überprüft, dokumentiert und der AG Mobilität vorgestellt.
Handlungsfeld: ÖPNV und SPNV		
MS 27	Fortschreibung des Nahverkehrsplans	Der Nahverkehrsplan wurde fortgeschrieben.
MS 28	Vorgezogene Maßnahmen zum Ausbau und zur weiteren Beschleunigung des ÖPNV	Es wurde überprüft, inwiefern der ÖPNV erweitert und beschleunigt werden kann. Das Ergebnis wurde dokumentiert und der AG Mobilität vorgestellt.
MS 29	Vorgezogene Neuanschaffung von Bussen und verbesserte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV	Das Ergebnis wurde dokumentiert und ist der AG Mobilität vorgestellt worden.
MS 30	Nachrüstung von Dieselbussen im ÖPNV mit SCR-Katalysatoren	Eine Überprüfung ist erfolgt, dokumentiert und in der AG Mobilität vorgestellt worden.
MS 31	Digitalisierung im ÖPNV	Es wurden Möglichkeiten eingerichtet, die den Zugang zu Service- und Mobilitätsleistungen vereinfachen und der AG Mobilität vorgestellt wurden.
MS 32	Ausbau des Marketings für den ÖPNV	Es wurden verschiedene Marketingaktionen durchgeführt und öffentlich darüber berichtet.
MS 33	Einsatz von Servicekräften im ÖPNV	Servicekräfte werden eingesetzt.
MS 34	Ausbau und Beschleunigung des SPNV	Die Stadtverwaltung hat sich für den Ausbau und die Beschleunigung des SPNV eingesetzt. Das Ergebnis wurde dokumentiert und der AG Mobilität vorgestellt.
MS 35	Alternative Antriebe im SPNV	Bei der Neuanschaffung der Einsatzwagen auf der Linie S7 hat sich die Stadt dafür eingesetzt, alternative Antriebe einzusetzen. Das Ergebnis wurde dokumentiert und der AG Mobilität vorgestellt.
MS 36	Vereinfachung des Tarifsystems	Die Stadt hat sich für die Vereinfachung des Tarifsystems im ÖPNV und SPNV eingesetzt. Das Ergebnis wurde dokumentiert und der AG Mobilität vorgestellt.

Literaturverzeichnis

Bezirksregierung Düsseldorf 2012	Bezirksregierung Düsseldorf (Hg.) (2012):Luftreinhalteplan Remscheid 2012. Düsseldorf.
BSW 2017	Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (Hg.) (2017): Zukunftskonzept. „Zwischen Rhein und Wupper: zusammen-wachsen“. http://www.bergisches-dreieck.de/bergische-gesellschaft/projekte/zwischen-rhein-und-wupper-zusammen-wachsen.html [10.01.2018].
BMWi 2010	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (Hg.) (2010): Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung. 28. September 2010. Berlin
Drive-CarSharing GmbH 2018	Drive-CarSharing GmbH (Hg.) (2018): Fahrzeug buchen. http://www.drive-carsharing.com/buchen/ [05.01.2018].
e&u energiebüro gmbh 2013	e&u energiebüro gmbh (Hg.) (2013): Integriertes Klimaschutzkonzept Remscheid. Teil 2: Endbericht. Bielefeld.
e&u energiebüro gmbh 2017	e&u energiebüro gmbh (Hg.) (2017): CO_2-Bilanz Remscheid. 2010-2015. Bielefeld.
Europäische Union 2011	Europäische Union (Hg.) 2011: Weißbuch zum Verkehr. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. (Broschüre) Luxemburg.
EWR GmbH 2017	EWR GmbH (Hg.) (2017): Alternative Kraftstoffe. http://www.ewr-gmbh.de/privat-und-gewerbekunden/energiesparen/elektro-und-erdgasantrieb/ [04.01.2018].
Ingenieurgemeinschaft Stolz 1993	Ingenieurgemeinschaft Stolz (Hg.) (1993): Verkehrsentwicklungsplan Remscheid. Ergebnisbericht. Kaarst.
KlimAktiv 2017	KlimAktiv gemeinnützige Gesellschaft zur Förderung des Klimaschutzes mbH (Hg.) (2017): Klimaneutral leben: Die Co2-Bilanz im Blick. www.uba.co2-rechner.de [04.01.2018].
Klima-Kollekte 2011	Klima-Kollekte - Kirchlicher Kompensationsfonds gemeinnützige GmbH (Hg.) (2011): Was kostet die Kompensation einer Tonne CO2. http://klima-kollekte.de/de/node/162 [04.01.2018].
Pelz 2018	Pelz, Prof. Dr. Waldemar (2018): SWOT-Analyse. Definition, Beispiele und Vorlagen zum Erstellen einer SWOT-Analyse. http://www.wpelz.de/swot-analyse/SWOT-Analyse.pdf [05.01.2018].
Planungsbüro VIA eG 2007	Planungsbüro VIA eG (Hg.) (2007): Zweiter Nahverkehrsplan der Stadt Remscheid. Langfassung. Köln.
Michalczak 2018.	Michalczak, F. (2018): Rat spricht über neue Zuglinie nach Düsseldorf. In: Remscheider General-Anzeiger, 27.01.2018.
Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2018	Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2018): Das Zukunftsnetz für Kommunen. http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz [08.01.2018].
RIN 2017	Regionales Innovationsnetzwerk Demografischer Wandel und Verkehrsraum der Zukunft (Hg.) (2017): Über uns. Zielsetzung der RIN. http://rin.uni-wuppertal.de/ueber/ [08.01.2018].

Stadt Remscheid 2016 (1)	Stadt Remscheid (Hg.) (2016): Beschlussvorlage. Stellenplan 2017 - FD 3.31: Einrichtung einer auf drei Jahre befristeten Stelle für die Sachbearbeitung im Arbeitsgebiet Klimaschutz (DS 15/2354). Remscheid.
Stadt Remscheid 2016 (2)	Stadt Remscheid (Hg.) (2016): Lärmaktionsplan der 2. Stufe. http://www.remscheid.de/leben/umwelt-und-natur/umweltschutz/146380100000125856.php [08.01.2018].
Stadt Remscheid 2017 (1)	Stadt Remscheid (Hg.) (2017): Informationen der Statistikstelle. Remscheider Einwohner/innen am 30. September 2017. Remscheid.
Stadt Remscheid 2017 (2)	Stadt Remscheid (Hg.) (2017): Mitteilungsvorlage. Stellungnahme der Verwaltung zu diversen Anfragen zum Radverkehr (DS 15/4217). Remscheid.
Stadt Remscheid 2017 (3)	Stadt Remscheid (Hg.) (2017): Stickoxide. http://www.remscheid.de/leben/umwelt-und-natur/umweltschutz/146380100000081510.php [08.01.2018].
Stadt Remscheid 2017 (4)	Stadt Remscheid (Hg.) (2017): Beschlussvorlage. „Zwischen Rhein und Wupper: Zusammen-wachsen“. Weiterführung der gemeinsamen Arbeit in dem neuen Kooperationsraum (DS 15/4252). Remscheid.
Stadt Remscheid 2018 (1)	Stadt Remscheid (Hg.) (2018): Informationen der Statistikstelle. Remscheider Einwohner/innen am 31. Dezember 2017. Remscheid.
Stadt Remscheid 2018 (2)	Stadt Remscheid (Hg.) (2018): Informationen der Statistikstelle. Pendlerrechnung 2016. Ergebnisse für Remscheid. Remscheid.
Stadt Remscheid/Der Oberbürgermeister 2017	Stadt Remscheid/Der Oberbürgermeister (Hg.) (2017): Niederschrift über die Sitzung des Rates am 28.09.2017. Remscheid.
Stadtwerke Remscheid GmbH 2016	Stadtwerke Remscheid GmbH (2016): Entwicklung der Fahrgastzahlen. Maßnahmen zur Kundenbindung/-gewinnung. Vortrag auf dem Treffen der Klima-Allianz Remscheid am 26. Januar 2016. Remscheid.
Stadtwerke Remscheid GmbH 2017	Stadtwerke Remscheid GmbH (Hg.) (2017): Verkehr in Remscheid und Umgebung. http://www.stadtwerke-remscheid.de/unternehmen/zahlen-fakten/verkehrszahlen/ [04.01.2018].
Umweltbundesamt 2017	Umweltbundesamt (Hg.) (2017). Treibhausgas-Emissionen. http://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen [05.01.2018].
VCD 2017	VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hg.) (2017): Autokauf im Abgasskandal. VCD Auto-Umweltliste 2017/2018. Fakten und Tipps für Verbraucher. (Broschüre) o.O.
VRR AöR 2017	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (Hg.) (2017): Qualitätsbericht SPNV 2016. Gelsenkirchen.
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH 2018	Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH 2018: Projektbeschreibung. Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck – BMM HOCH DREI. http://www.bmm3.de/projekt/projektbeschreibung/ [08.01.2018].

Abkürzungsverzeichnis

AG	Arbeitsgruppe
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
BSW	Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH
DOC	Designer Outlet Center
DS	Drucksache
EU	Europäische Union
FD	Fachdienst
IKSK	Integriertes Klimaschutzkonzept
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PtG	Power to Gas
RIN	Regionales Innovationsnetzwerk Demografischer Wandel und Verkehrsraum der Zukunft
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
THG	Treibhausgase
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Remscheider Bevölkerung seit 1950,
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Stadt Remscheid 2018 (1) 10
Abbildung 2: Veränderungen in den Altersklassen seit dem Jahr 2000 in Remscheid,
Quelle: eigene Darstellung basierend auf Stadt Remscheid 2017 (1) 11
Abbildung 3: Durchschnittliche Treibhausgas-Emissionen einzelner Verkehrsmittel,
Quelle: eigene Abbildung basierend auf Umweltbundesamt TREMCO 5.63..... 15
Abbildung 4: Durchschnittliche Stickoxid-Emissionen einzelner Verkehrsmittel,
Quelle: eigene Abbildung basierend auf Umweltbundesamt TREMCO 5.63..... 15
Abbildung 5:CO_2-Emissionen in Remscheid von 2010 bis 2015 in Tonnen pro Einwohner,
Quelle: eigene Abbildung basierend auf e & u energiebüro gmbh 2017..... 18
Abbildung 6: THG-Emissionen seit 1990 nach Gasen,
Quelle: Umweltbundesamt 2017 19
Abbildung 7: Verlauf der Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid in Remscheid,
Quelle: eigene Abbildung, basierend auf Stadt Remscheid 2017 (3) 23
Abbildung 8: Betrachtete Themen bei der Erstellung der Mobilitätsstrategie,
Quelle: eigene Darstellung 30

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bestand an Kraftfahrzeugen seit 2010 nach Kraftstoffarten in Remscheid, Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2010 bis 2017 12
Tabelle 2: Ergebnisse der SWOT-Analyse im MIV, Quelle: eigene Darstellung 32
Tabelle 3: Ergebnisse der SWOT-Analyse im Fahrradverkehr, Quelle: eigene Darstellung 33
Tabelle 4: Ergebnisse der SWOT-Analyse im Fußverkehr, Quelle: eigene Darstellung 34
Tabelle 5: Ergebnisse der SWOT-Analyse im ÖPNV und SPNV, Quelle: eigene Darstellung 35
Tabelle 6: Häufigkeiten der Antworten auf die Frage „Was ist mir am wichtigsten, wenn es um Mobilität geht?“ (Kategorie Mobilitätsangebote, Mehrfachnennungen möglich), Quelle: eigene Abbildung 38
Tabelle 7: Häufigkeiten der Antworten auf die Frage „Was ist mir am wichtigsten, wenn es um Mobilität geht?“, (Kategorie Eigenschaften der Mobilitätsangebote, Mehrfachnennungen möglich) Quelle: eigene Abbildung 39
Tabelle 8: Erklärungen zu den Bewertungskriterien einer Maßnahme, Quelle: eigene Darstellung 41
Tabelle 9: Projektspeicher mit Ideen für weitere Projekte, Quelle: eigene Abbildung 85
Tabelle 10: Umsetzungsfahrplan für die Maßnahmen der Mobilitätsstrategie, Quelle: eigene Abbildung 86

Anhang

Anhang 1: Umfragekarte, die bei der Bürgerbeteiligung verwendet wurde

Anhang 2: Ortsspezifische Vorschläge und Anregungen zur Mobilitätsstrategie – Ergebnisse aus der Bürgerbefragung und den Sitzungen der AG Mobilität

1. Alleestraße für Fahrradfahrer freigeben, Radweg ggf. durch Pflasterung erkennbar machen
2. Sichere Radabstellanlage und Ladestation für Pedelecs am Rathaus; Freigabe des Theodor-Heuss-Platzes für Fahrradfahrer
3. Kreuzung Rathausstraße/Schützenstraße: zu kurze Ampelschaltung für Fußgänger
4. Carsharing an der Hindenburgstraße einrichten
5. Carsharing am Schützenplatz einrichten
6. Motorradparkplätze in der Wörthstraße
7. Kreuzung Vieringhauser Straße/Solinger Straße: Kreisverkehr einrichten
8. Knotenpunkt Eisernstein (Barmer Straße/Lindenallee): Kreisverkehr einrichten
9. Kreuzung Taubenstraße / Königstraße: sehr schlechte Sicht, wenn man aus der Taubenstraße kommt, da auf der Königstraße Autos parken → Einrichtung eines Parkverbotes?
10. Abfahrt der Bundesautobahn 1 (95 a Remscheid-Lennep) aus Richtung Dortmund: Kreisverkehr auf der Lüttringhauser Straße einrichten (derzeit zu langer Rückstau von den Autos, die von der Autobahn kommen)
11. Zebrastreifen an der Stockder Straße 133 einrichten
12. Zebrastreifen an der Bushaltestelle Königstraße-Mitte einrichten
13. Pflasterung in Lenneper Altstadt für Rollatoren anpassen
14. Else-Treichel-Steg für Fahrräder freigeben
15. Ludwigstraße: Freigabe der Einbahnstraße für Fahrradfahrer
16. Düppelstraße: Freigabe der Einbahnstraße zwischen Raspelweg und Am Hasenclev für Fahrradfahrer
17. Kreuzung Richthofenstraße/Gertenbachstraße (Eiscafé Belfi): Zebrastreifen einrichten
18. Lüttringhauser Straße (im Bereich der Anschlussstelle Remscheid-Lennep/„Blume“): Fuß- und Radweg zwischen Lennep und Lüttringhausen bauen
19. Richard-Pick Straße zwischen Tannenbergstraße und Gneisenaustraße: Einbahnstraße für Radfahrer öffnen
20. Bau eines Radweges auf der Müngstener Brücke
21. Alte Bismarckstraße: Öffnung der Einbahnstraße für den Fahrradverkehr
22. Verbindungsweg Honsberg – Kremenholl für Radverkehr freigeben (südlich der Bahngleise)
23. Nördliche Honsberger Straße: Öffnung der Einbahnstraße für den Fahrradverkehr
24. Palmstraße: Öffnung der Einbahnstraße für den Fahrradverkehr
25. Verbreiterung des Radweges auf der Klausener Straße

Anhang 3: Zusammenfassung aller Maßnahmevorschläge aus den Workshops der AG Mobilität

Nr.	Vorschlag	Anmerkung
1	Verbrauchsreduzierung bei Kfz	integriert in Maßnahmen 11, 12, 14, 17, 18
2	Kampagne für Erdgasfahrzeuge	Maßnahme 11
3	Öffentlichkeitsarbeit Mitfahrgelegenheiten	Maßnahme 12
4	Walking Bus; Vermeidung von Eltern-Taxi	Maßnahme 13
5	Umfangreiche sowie auf Dauer angelegte ÖA für alternative Antriebe mit angemessener Mittel- und Personalausstattung	integriert in Maßnahme 2, 3, 11
6	DOC: Werbung für Mehrfachnutzung von Pkw (Gutscheine)	Projektspeicher
7	Sperrung von Straßenabschnitten für Straßenfest, z.B. Morsbachtalstraße zwischen Haddenbach und Müngsten	Projektspeicher
8	Verbesserung der Verkehrssicherheit	integriert in Maßnahmen 3,5, 13, 20, 23, 24, 25
9	Angebote des Carsharings steigern/verstärken und Werbung optimieren	integriert in Maßnahme 14
10	Weitgehender Ausbau des CS auch innerhalb der Wohnsiedlungen mit attraktiven Fahrzeugantrieben und E-Motorrollern	integriert in Maßnahme 14
11	Abfrage der Bürger zu möglichen Carsharing-Standorten mit Sinn und Bedarfsanalyse	integriert in Maßnahme 14
12	Abfrage von Firmen durch die Wirtschaftsförderung über Carsharing	integriert in Maßnahme 14 und integriert im Projekt BMM³
13	Parkplätze für das Carsharing zur Verfügung stellen durch die Stadt Remscheid	integriert in Maßnahme 14
14	Carsharing auch in Lennep und Lüttringhausen	integriert in Maßnahme 14

15	Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten und privat	integriert in Maßnahme 14
16	Kundenbrief mit Vorteilsbonus für Carsharingnutzung	integriert in Maßnahme 14
17	Sonderaktionen, Preisvorteile, um die Nutzung von Carsharing anzukurbeln	integriert in Maßnahme 14
18	Verknüpfung von Radabstellanlagen und Carsharing-Station, z.B. an der Daniel-Schürmann-Straße	integriert in Maßnahme 1
19	Free-Floating Carsharing einführen	integriert in Maßnahme 14
20	Verringerung der städtischen Parkplätze	integriert in Maßnahme 12, 14, 15
21	Ladesäulenverbund anschließen (Tanken nicht nur in RS möglich)	integriert in Maßnahme 15
22	Parkgebühren für konventionelle Fahrzeuge anheben und für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und für Fahrzeuge mit geringen Emissionen senken (kostenneutrale Gestaltung)	integriert in Maßnahme 15
23	Wasserstoffbrennzelle fördern: Dialog IHK/Unternehmen/Stadt	integriert in Maßnahme 15
24	Elektromobilität fördern	integriert in Maßnahme 15 und 16
25	Stellplätze für Ladestationen	integriert in Maßnahme 15 und 16
26	„Schnellladestationen“ an Einkaufszentren	integriert in Maßnahme 15 und 16
27	„Schnellladestationen“ an Standorten städtischer Gesellschaften	integriert in Maßnahme 15 und 16
28	Infrastruktur der Betriebshöfe ändern (Ladestationen)	integriert in Maßnahme 15 und 16
29	Ladestationen für E-Bikes in der Innenstadt	integriert in Maßnahme 15 und 16
30	Ladeinfrastruktur am Beispiel Seattle: Lademöglichkeit am Laternenmast	integriert in Maßnahme 15 und 16
31	Entwicklung individueller Konzepte zur Elektromobilität in Erschließungsgebieten	Maßnahme 16
32	Beschaffung von Elektrofahrzeugen bei der Stadt und Gesellschaften	integriert in Maßnahme 17
33	Städtischer Fahrzeugbestand wird, soweit wie möglich, bei Ersatzbeschaffungen auf alternative Antriebe umgestellt	integriert in Maßnahme 17
34	Umrüstung kommunale Fahrzeugflotte + Taxis → hohe innerstädtische Fahrleistung („Vorbild“)	integriert in Maßnahme 17
35	Elektrisch betriebene Abfallsammelfahrzeuge und Transportfahrzeuge	integriert in Maßnahme 17
36	Passende Fahrzeuge für den jeweiligen Einsatzbereich beschaffen → nicht so große Leistungen (z.B. bei Müllwagen)	integriert in Maßnahme 17
37	Intelligente Steuerung der technischen Systeme (z.B. Abfall nur bei Bedarf pressen)	integriert in Maßnahme 17
38	Lieferdienste mit E-Fahrzeugen ausrüsten (DHL)	integriert in Maßnahme 18
39	Schulung der Betriebshofmitarbeiter (Fahrweise etc.)	wird im Konzept klimaneutrale Verwaltung berücksichtigt
40	Größere Ausweisung von Anwohnerparkzonen	Projektspeicher
41	Einrichtung von „Bring-Spuren“ bei Schulen („Kiss + Ride“)	Projektspeicher
42	P+R-Plätze am Stadtrand → Parksuchverkehr in Lüttringhausen → intelligentes Parkleitsystem	integriert in Maßnahme 34
43	Erarbeitung einer Stellplatzsatzung	Maßnahme 7
44	Einrichtung von Kreisverkehren mit interessant gestalteter Innenfläche	kontinuierliche Aufgabe der Verkehrsplanung
45	Intelligente Verkehrssteuerung durch Überprüfung der LSA	integriert in Maßnahme 8
46	Verkehrsfluss gleichmäßiger gestalten	integriert in Maßnahme 8
47	Wechselfahrstreifen (Freigabe eines Fahrstreifens abwechselnd für beide Fahrtrichtungen)	Projektspeicher
48	Umsetzung der Lkw-Navigation	Maßnahme 19
49	Tempo 30 flächendeckend	Projektspeicher
50	Tempo 30 Freiheitstraße (nachts)	ist bereits eine Maßnahme aus dem Lärmaktionsplan
51	Modal Split erstellen	Maßnahme 6
52	Mobilität aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigen	vgl. Leitbild
53	neue Kommunikationskultur/Navigationshilfen einsetzen, z.B. Mobilitätsstationen, Apps, Displays	kontinuierliche Aufgabe der einzelnen Akteure
54	Flexible Arbeitszeitmodelle zur Entzerrung der Stoßzeiten (betriebliches Mobilitätsmanagement)	berücksichtigt für die Stadtverwaltung im Projekt BMM³; ansonsten keine städtische Einflussmöglichkeit

55	Berücksichtigung Stadtentwicklung und Verkehr → Prognose Verkehrsfluss	Bestandteil laufender städtischer Verkehrsplanungen
56	Paketdienste bündeln (Paketzentrum)	Maßnahme 18
57	Kleinbus auf der Alleestraße	integriert in Maßnahme 27 und 28
58	Sammeltaxi statt einzelner PKW	integriert in Maßnahme 12
59	Transparentes Baustellenmanagement	integriert in Maßnahme 9
60	zusammenhängendes Radwegenetz herstellen	integriert in Maßnahme 20 und 21
61	Anknüpfung/Anbindung der Radwege, z.B. • Trasse/Hbf • Ebert-Platz/Markt • Zentralpunkt/Hbf	integriert in Maßnahme 20 und 21
62	Fahrradtrasse Richtung Eschbachtal (ehemalige Straßenbahntrasse) ertüchtigen (moderater Anstieg)	integriert in Maßnahme 20 und 21
63	Erhalt der Trassen Balkan und Wasserquintett (B51N, B237N)	integriert in Maßnahme 20
64	Rahmenplanung Ostbahnhof: Trassenführung Rad-Fußweg durchführen	integriert in Maßnahme 20 und 21
65	Abstimmung mit Radverkehrskonzept	integriert in Maßnahme 20
66	Wegerecht schaffen für Radverkehr, z.B. • OBI – Industriestraße – Bismarckstraße • Güterbahnstrecke	integriert in Maßnahme 20 und 21
67	Öffnung von Einbahnstraßen im Gegenverkehr und Tempo 30 für PKW, z.B. • alte Bismarckstraße • Honsberger Straße bis zur Trasse des Werkzeugs • Palmstraße • Konrad-Adenauer-Straße/Theodor-Heuss-Platz • Konrad-Adenauer-Straße/Friedrich-Ebert-Platz • alle Einbahnstraßen in Honsberg • westl. Innenstadt nahe Schützenstraße	integriert in Maßnahme 21
68	Erhöhung der Durchlässigkeit in Innenstadt für den Radverkehr: „Radwege-Konzept im Bestand“	integriert in Maßnahme 21
69	Verbindungsweg Honsberg – Kremenholl für Radverkehr freigeben (südlich der Bahngleise)	integriert in Maßnahme 21
70	Freigabe notwendig für die Nutzung von Wegen/Plätzen	integriert in Maßnahme 21
71	„Mini-Radstationen“: Flächen ausschreiben und private Betreiber finden, z.B. gegenüber Teo-Otto-Theater	Maßnahme 23
72	Shared space als Modellprojekt prüfen und umsetzen: Auswahl eines Pilotprojektes, z.B. Baustraße, Waldstraße oder westl. Innenstadt	Maßnahme 26
73	Pilotprojekt initiieren: Ampelzeit verlängern mit App für Senioren und Fahrradfahrer	integriert in Maßnahme 8
74	Gefahrensituationen beim Rechtsabbiegen: an frequentierten Standorten Ampelschaltungen überprüfen (Grünphase nur für Fußgänger möglich?)	integriert in Maßnahme 8
75	Bordfreie Absenkung der Fußwege	integriert in Maßnahme 25
76	Optimierung der Signalschaltungen auf den gesamten Umweltverbund ➔ Verschiebung der Wertigkeiten ➔ Vorrang und Beschleunigung von Bussen, Fußgängern und Fahrradfahrern	integriert in Maßnahme 8
77	Schulung für E-Bikes (Anregung durch die Stadt, Durchführung von Externen)	Maßnahme 24
78	„Geschwindigkeitsüberwachung“ für E-Bikes (Fahrrad-Streife)	integriert in Maßnahme 24
79	Unterführung am Hbf erhalten und aufwerten	integriert in Maßnahme 25
80	Angsträume (Unterführungen) beseitigen und Alternativen schaffen, z.B. am Willy-Brandt-Platz	integriert in Maßnahme 25
81	Fußwegigkeitskonzept, z.B. • für Planverfahren • für Löv-Nutzung	Maßnahme 25
82	Erstellung eines Fußwegekonzepts	Maßnahme 25
83	Sensibilisierung und Information für gegenseitige Toleranz	integriert in Maßnahme 3
84	Kampagne: Toleranz für Fußgänger/ Radfahrer	integriert in Maßnahme 3

85	Leitlinie für eine klimagerechte Verkehrsentwicklung für Planverfahren erstellen und verbindlich einführen über Politik/Verwaltungsvorstände	Maßnahme 1
86	Richtwerte für Geh- und Fahrradwege bezüglich der Breite und Neigung verpflichtend machen	Maßnahme 1
87	Einführung einer Plattform: Internetportal für Bürger zur komfortablen Eingabe von ortsspezifischen Verbesserungsvorschlägen	Maßnahme 5
88	Überprüfung der Taktverdichtung auf bestimmten Buslinien zu bestimmten Zeiten	integriert in Maßnahme 27 und 28
89	Prüfung: Ausbau des Bürgerbussystems	integriert in Maßnahme 27 und 28
90	Überprüfung von weiteren gesonderten Busspuren, z.B. Innenstadt-Lennep	integriert in Maßnahme 27 und 28
91	Einrichtung eines „City-Express“ als Schnellbus, der mit wenigen Zwischenhalten zu Stoßzeiten zentrale Punkte anfährt (Beispiel Wuppertal)	integriert in Maßnahme 27 und 28
92	bessere Befestigungsmöglichkeiten in Bussen für Fahrräder und Rollatoren einrichten	integriert in Maßnahme 29
93	Marketing im ÖPNV ausbauen, insbesondere für die Zielgruppe „30-bis 50-Jährige“	Maßnahme 32
94	Schnupperangebote anbieten	integriert in Maßnahme 32
95	Schulung für ältere Menschen zur Nutzung der „Stadtwerke Remscheid-App“	integriert in Maßnahme 31 und 32
96	„Erklärfilme“ für die Nutzung von Handytickets (VRR und Landes-Seniorenvertretung)	integriert in Maßnahme 31, 32 und 36
97	Einsatz von „Bus-Scouts“ (Busbegleitung für eingeschränkte Menschen und Schüler)	Maßnahme 33
98	Erhalt des ÖPNV und SPNV sowie des Güterverkehrs auf der Schiene und soweit möglich dessen Ausbau fördern (Auftrag an die Politik)	integriert in Maßnahme 27, 28 und 35
99	zusätzliche P+R-Plätze	integriert in Maßnahme 34
100	3-Türen-Prinzip der Busse für Züge → bessere Fahrgastwechselzeiten	integriert in Maßnahme 34
101	zusätzlicher Haltepunkt der S7	integriert in Maßnahme 34
102	Einrichtung von mehr/ regelmäßigeren Direktverbindungen nach Düsseldorf, z.B. im Stundentakt → Anmeldung im ÖPNV-Bedarfsplan	integriert in Maßnahme 34
103	Elektrifizierung der Müngstener Brücke	integriert in Maßnahme 35
104	Alternative Antriebe bei Neubeschaffung der Züge prüfen (VRR, voraussichtlich 2026)	integriert in Maßnahme 35
105	Entwicklung eines entfernungsbasierten E-Tickets (VRR: Testphase 2018)	integriert in Maßnahme 31 und 36
106	Prüfung eines steuerfinanzierten Bürgertickets	Projektspeicher
107	Kampagne „Rücksichtnahme Fahrradmitnahme in Zügen“	integriert in Maßnahme 3
108	Kampagne „erst aussteigen, dann einsteigen in Zügen“	integriert in Maßnahme 3
109	Prioritäten des Umweltverbundes politisch durchsetzen (Vorbild Kopenhagen)	vgl. Leitbild
110	Fortführung der AG Mobilität als Dauereinrichtung → Austausch und Generierung neuer Ideen	Maßnahme 4
111	Verbindung (direkt) nach Köln vorbereiten (SPNV)	nicht umsetzbar
112	Sonderspuren für vollbesetzte PKW nutzbar machen	Projektspeicher
113	Prüfung von alternativen Antrieben für den ÖPNV	integriert in Maßnahme 29 und 30
114	Prüfung, ob O-Busse eine Option darstellen können	Projektspeicher
115	Einsatz von Elektrofahrzeugen für die „Servicefahrzeuge“ der Stadtwerke	teilweise bereits Fahrzeuge mit alternativem Antrieb vorhanden; weitere Beschaffung wird im Rahmen der AG Mobilität mit der Stadtwerke Remscheid GmbH besprochen
116	Umsetzung eines Pilotprojektes, z.B. autonome Busse auf Abruf analog dem Projekt „myBUS“ in Duisburg	Projektspeicher

Anhang 4: Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Rates am 05. Juli 2018

Auszug aus der Niederschrift

Gremium: Rat

Sitzungstermin: 05.07.2018

Top 20.1 Änderungsantrag zu Drs. 15/4899 – Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie – Punkt 2.9
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Vorlage: 15/5128

Abstimmungsergebnis:

Ja 46 Nein 0 Enthaltungen 4

Beschluss:

Der Punkt 2.9 Klimafreundliche Mobilität in der Stadtverwaltung (S. 25) wird wie folgt geändert:
„2.9 Klimaneutrale Mobilität in der Stadtverwaltung
Geplant ist darüber hinaus auch ein Konzept für eine klimaneutrale Verwaltung, (…) Ziel ist es, die durch die Stadtverwaltung entstehenden CO_2-Emissionen möglichst gering zu halten und zu kompensieren.“

Top 20.2 Änderungsantrag zu Drs. 15/4899 – Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie: Leitbild
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Vorlage: 15/5129

Abstimmungsergebnis:

Ja 45 Nein 2 Enthaltungen 3

Beschluss:

Das Leitbild für eine klimafreundliche Mobilität wird in den folgenden Punkten ergänzt:

„8. Der ÖPNV und der SPNV ***verbinden Remscheid direkt mit den Metropolen an Rhein und Ruhr*** und sind so attraktiv, dass sie auch städteübergreifend genutzt werden und eine bessere Alternative zum Autofahren darstellen. ***Remscheid verfügt darüber hinaus über eine sichere Anbindung an den Schienengüterverkehr.“***
„10. Alle Fuß- und Radwegeverbindungen sind sicher und in einem guten Zustand nutzbar. ***Sie verbinden die Stadtteile untereinander, sind an die Wegenetze der Nachbargemeinden angebunden und dienen neben Freizeitaktivitäten auch dem Pendlerverkehr.“***
„14. Die ***Stadtverwaltung, ihre Tochterunternehmen, die ansässigen Landesbehörden sowie die privatwirtschaftlichen*** Unternehmen vor Ort betreiben ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement. Geschäftsreisen und private Arbeitswege werden umweltfreundlich organisiert.“

Top 20.3 Änderungsantrag zu Drs. 15/4899 – Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie: Maßnahmenkatalog
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Vorlage: 15/5130

Abstimmungsergebnis:

Ja 43 Nein 2 Enthaltungen 5

Beschluss:

Der Maßnahmenkatalog wird wie folgt ergänzt bzw. angepasst:

Handlungsfeld: Organisation und Rahmenbedingungen
Maßnahme 2: Personelle Verstetigung im Bereich Mobilität ***und Verkehrsplanung***.
Maßnahme 8: ***Digitale und*** bedarfsgerechte Verkehrssteuerung. Die Maßnahme wird um das Ziel einer ***flächendeckenden digitalen*** und bedarfsgerechten Verkehrssteuerung erweitert. Die Priorität wird auf „***mittel“*** herabgesetzt.
Maßnahme 10: Die Priorität wird auf „***hoch“*** angehoben.

Handlungsfeld: Motorisierter Individualverkehr
Maßnahme 12: Die Priorität wird auf **„hoch“** angehoben.
Maßnahme 14: Die Priorität wird auf **„mittel“** gesenkt.
Maßnahme 18: Die gutachterliche Prüfung wird unter der Priorität „***hoch“*** im kommenden Jahr in Auftrag gegeben. Finanzmittel werden im Haushalt 2019/2020 bereitgestellt. Über das weitere Vorgehen wird nach Vorlage der gutachterlichen Prüfung entschieden.

Handlungsfeld: Nahmobilität
Maßnahme 21: Die Priorität wird auf „***hoch“*** angehoben. Die Maßnahme findet in aktuellen Planungsvorhaben (z.B. Umbau Friedrich-Ebert-Platz, Aufwertung Alleestraße und/ oder DOC Lennep) Berücksichtigung.
Maßnahme 23: Die Priorität wird der Beschlusslage des Rates und der BV Lennep entsprechend auf „***hoch“*** angehoben.
Maßnahme 26: Die Priorität wird auf „***hoch“*** angehoben. Die Maßnahme findet in aktuellen Planungsvorhaben (z.B. Umbau Friedrich-Ebert-Platz, Aufwertung Alleestraße und/ oder DOC Lennep) Berücksichtigung.

Handlungsfeld: ÖPNV und SPNV
Maßnahme 27: Im Zuge der Fortschreibung wird untersucht, in wie weit die derzeitige Nachtexpress-Regelung den Zielen der Mobilitätsstrategie zuwiderläuft.
Maßnahmen 29: Die Maßnahmen 29 und 31 werden zusammengefasst und erhalten die Priorität „***hoch“***.
Maßnahme 31: Entsprechend Maßnahme 29.