

## **Notizen zum Mobilitätskonzept für Ibbenbüren 2021**

Kurze Zusammenfassung:

Mit dem Mobilitätskonzept 2035+ liegt der Stadt Ibbenbüren ein *strategisches* Grundkonzept vor.

Schwerpunkt dieses Mobilitätskonzepts ist die Förderung des **Umweltverbunds**, mit dem Ziel eine **Mobilitätswende** in Ibbenbüren einzuleiten.

Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer auch stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts auf den Maßnahmen des **Mobilitätsmanagements** und der **Öffentlichkeitsarbeit**.

Das Mobilitätskonzept setzt mit einer Vielzahl an Maßnahmenfeldern deutliche Signale in Richtung einer Mobilitätswende in Ibbenbüren. Die volle Wirkung entfaltet das Mobilitätskonzept jedoch erst bei Umsetzung aller Maßnahmen bzw. bei Integration aller Handlungs-/ Maßnahmenfelder. Hinzu kommt, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen und voneinander abhängig sind.

Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung.

Bei aller Flexibilität des Konzepts, die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an der Zielsetzung der „Mobilitätswende“ orientieren.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird **politischer Mut und Durchhaltevermögen** erforderlich sein.

*Viele Gedanken und Notizen sind den Prozess geflossen, ohne jemals gelesen, verstanden oder benutzt worden zu sein, dennoch ein weiterer Versuch:*

Der Alltag ist kompliziert genug, der Klimawandel in seinen Konsequenzen zu abstrakt, als dass man sich jetzt auch noch eine Veränderung in der Mobilität vorstellen könnte.

Zudem gibt es doch genügend andere „Baustellen“ in der Stadt, wie beispielsweise die Digitalisierung, mangelhaft ausgestattete Schulen, Personalmangel bei der Kinderbetreuung, den Krankenhäusern, in der Altenpflege. Die Verwaltung kommt ihren Aufgaben nicht mehr angemessen nach, weil Pandemie, Winter und Finanzen immer wieder die Pläne über den Haufen werfen.

Zu allem Überfluss „schwächelt“ auch noch unsere Wirtschaft. Im regionalen Bereich leiden die Geschäftsleute im Einzelhandel, der Gastronomie und bei den Dienstleistungen. Die Innenstadt verkümmert und das Konsumverhalten der Bürger ändert sich gerade umfassend. Wer braucht noch eine Innenstadt, wenn der Lieferservice alles Online-Bestellte bis an die Haustür bringt? Wer benötigt noch Freizeit- und Sportstätten, wenn die Bewohner einer Stadt inzwischen ihre Häuser und Gärten angepasst haben und sich „selbst versorgen“ mit Pool, Sauna und Fitnessraum?

Die Resilienz der Stadt wurde auf den Prüfstand gestellt, Schulen und Kitas, medizinische und pflegerische Versorgung, Ordnung und Sicherheit wurden teilweise über die Belastungsgrenzen beansprucht. Mängel in allen Bereichen wurden deutlich, jedoch nicht konsequent bearbeitet. Sobald die Krise vorbei ist, wird sich schon alles wieder einrenken, so die stille Hoffnung.

Wenn also jeder Einzelne mit der Bewältigung der Probleme überfordert ist, eine kollektive Veränderung somit nicht möglich und ein Mentalitätswandel nicht stattfinden kann, wie soll dann eine „Sache“ wie die Mobilitätswende funktionieren?

Wer will jetzt etwas davon hören oder lesen, dass man zukünftig mit dem Rad zur Arbeit fahren soll, oder gar in den „coronaverseuchten“ Bussen und Zügen. Mit dem Auto ist doch alles viel bequemer, das

Einkaufen, die Kinder schnell in die Schule fahren, zum Wandern bis in den Wald usw. Das Auto steht vor der Tür, der Sprit ist günstig, auch für leistungsstarke Autos/ SUVs/ Trucks. Man kann doch mit dem Auto überall bis vor die Tür fahren! Und wenn nicht, dann ist Politik und Einzelhandel selber schuld, wenn Innenstädte sterben! Warum sperrt man eine kaufkräftige Zielgruppe auch aus und warum erwartet man eine Mobilitätswende?

### **Tja, warum plant man eine Mobilitätswende?**

Experten aus der Wissenschaft sind sich weitgehend einig, dass der Klimawandel nicht mehr aufzuhalten ist. Die Frage ist nur, ob wir es schaffen, ihn möglichst stark abzumildern, um die Folgen der Klimaveränderungen beherrschbar zu halten.

Aus dem Zusammenhang zwischen den Möglichkeiten Klimaschutz konkret zu betreiben und der Tatsache, von den Folgen des Klimawandels besonders betroffen zu sein, ergibt sich der Umstand, dass die Kommunen wichtige Akteure für eine wirkungsvolle Umsetzung von Klimaschutzpolitiken sind. Denn die Städte stehen am Anfang und am Ende der Wirkungskette für engagierten Klimaschutz.<sup>1</sup>

Kommunaler Klimaschutz ist weitaus mehr als nur eine vorausschauende und sinnvolle Aufgabe zur Erhaltung unserer Lebensgrundlagen. Klimaschutz wird zunehmend zu einem Wirtschaftsfaktor, zu einem Wettbewerbs- und zu einem Standortvorteil.

Eine weitere Möglichkeit, sich im Bereich des Klimaschutzes zu engagieren, haben Kommunen durch ihre kommunale Planungshoheit: Im Rahmen von (vorhabenbezogenen) Bebauungsplänen, städtebaulichen Verträgen, Satzungen und bei der Kontrolle von Bauausführungen.<sup>2</sup>

Ein großer Teil der Treibhausgasemissionen entsteht bekanntermaßen durch den Verkehr. Damit Klimaschutzziele erreicht werden können, muss hier also ein Umdenken stattfinden.<sup>3</sup>

---

1 Vgl. Oliver Wagner, Kommunaler Klimaschutz, 2013

2 Ebenda

3 Vgl. Bühler-Bedeker & Schäfer-Sparenberg, Was uns klimafreundlich bewegt, 2014

Der Verkehrssektor hat mit knapp 20 Prozent einen signifikanten Anteil am Treibhausgasausstoß in Deutschland. Fast 95 Prozent dieser Emissionen entstehen durch Pkw und Lkw (BMVBS 2011).

Die Grundstrategien, die einer klimaorientierten Verkehrspolitik zur Verfügung stehen, sind:

1. Verkehr zu reduzieren, d.h. weniger Kilometer zu fahren oder weniger Wege zurückzulegen.
2. Verkehr auf umweltverträglichere und effizientere Verkehrsträger zu verlagern, wie z.B. auf Busse und Bahnen oder das Fahrrad.
3. Verkehr fahrzeugseitig verträglicher abzuwickeln, zum Beispiel indem Fahrzeuge und Kraftstoffe technisch so optimiert werden, das sie weniger Energie verbrauchen.
4. Verkehr organisatorisch verträglicher abzuwickeln, z.B. indem vorhandene Kapazitäten effizienter genutzt werden (Vermeidung von Leer- und Umwegfahrten, von Stauungen sowie der Förderung von Intermodalität)

Mobil sein ohne Auto: Auch wenn der Pkw für unsere Mobilität von herausragender Bedeutung ist, sind insbesondere in den Städten Bus und Bahn, das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen nicht wegzudenken.<sup>4</sup>

So unterscheidet sich der Anteil der Pkw-Nutzung zum einen nach der Raum- und Angebotsstruktur als auch hinsichtlich der Soziodemografie der Verkehrsteilnehmer. Dies bedeutet, dass Personen, die in ländlichen Regionen mit einem schlechteren Angebot an Bussen und Bahnen leben und weite Wege zur Arbeit und für die Versorgung zurücklegen müssen, weit häufiger den Pkw nutzen als Menschen, die in kompakten Siedlungsstrukturen mit einem guten Nahraumangebot leben. Auch nimmt die Pkw-Nutzung mit steigendem Haushaltseinkommen und dem damit häufig verbundenen höheren Motorisierungsgrad zu, während gleichzeitig der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, abnimmt (Infas/DLR 2010).

---

4 Ebenda

Im Durchschnitt verursacht ein deutscher Verkehrsteilnehmer in einem Jahr rund zwei Tonnen Treibhausgase, um mobil zu sein. Dieser Wert muss drastisch reduziert werden. Um dies zu erreichen, dürfen nur äußerst sparsame Fahrzeuge gefahren bzw. genutzt und möglichst viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen werden.<sup>5</sup>

Insgesamt ist es für eine Trendwende hin zu einer klimafreundlichen und nachhaltigkeitsorientierten Mobilität notwendig, aufeinander abgestimmte Strategien, Instrumente und Maßnahmen zu ergreifen. Diese müssten einerseits die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern (z.B. durch qualitativen und quantitativen Infrastrukturausbau, Verbesserungen in der Öffentlichkeitsarbeit und im Marketing sowie Förderung von Intermodalität), andererseits jedoch auch Restriktionen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (z.B. flächenhafte Temporeduzierung im Straßennetz und Umverteilung des Straßenraums zu Lasten des MIV) umfassen.<sup>6</sup>

### **Ibbenbüren kann mit diesem Mobilitätskonzept in eine Trendwende einsteigen.**

Die bereits seit Jahrzehnten bekannten Erkenntnisse in Forschung und Wissenschaft können dabei helfen, Ibbenbüren zeitgerecht und damit klimagerecht weiter zu entwickeln.

Ein Schlüssel zum Erfolg ist wohl eine Verhaltensänderung, die wiederum eine Veränderung der Einstellung bedeutet. Nicht nur eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer, sondern auch der Entscheidungsträger in Verwaltung, Verkehrsplanung und Gesetzgebung. Wie kann man aber seine Einstellung verändern? Vielleicht durch eine Veränderung der Routine.

Routine bezeichnet wir das, worüber man nicht nachdenkt, nicht mehr nachdenken muss! Routinen geben Sicherheit. Um den gesellschaftlichen Veränderungsprozess anzustoßen, stehen Gesetze, Steuern oder Informationen zur Verfügung. Ein gern zitiertes Beispiel dafür ist die Entwicklung des Tabakkonsums. Gesetzliche Vorgaben

---

5 Ebenda

6 Ebenda

und strukturelle Veränderungen beeinflussen unser Verhalten und unser Bewusstsein.<sup>7</sup>

Gestützt werden die Maßnahmen und Ziele des Mobilitätskonzeptes durch den Nationalen Radverkehrsplan 2020<sup>8</sup>. Hier eine Auswahl der für Ibbenbüren relevanten Leitziele:

1. Lückenloser Fuß- und Radverkehr
2. „Vision Zero“ im Fuß- und Radverkehr
3. Urbaner Lastenverkehr wird Radverkehr
4. Radverkehr und ÖPNV werden intelligent, smart & vernetzt
5. Radverkehr erobert Stadt und Land
6. Das Fahrrad im Zentrum moderner Mobilitätssysteme

Die Leitziele werden auch „Pull-Faktoren“ genannt, weil positive Anreize eine Verhaltensänderung erzeugen können.

Notwendig sind allerdings auch sog. „Push-Faktoren“, weil positive Anreize allein nicht genügen, um die vorgegebenen Ziele zu erreichen:

1. Alle Verkehrsmittel werden einander rechtlich gleichgesetzt
2. Die Subventionierung<sup>9</sup> des MIV wird eingestellt
3. Anpassung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit<sup>10</sup>

**Es wäre doch mal was Neues**, wenn Rad- und Fußverkehr, aber auch der ÖPNV nicht mehr als Resterampe für übrig bleibenden Platz und Geld angesehen wird. Das Auto ist ein Auslaufmodell, weil es nicht flächeneffizient organisiert werden kann, zu teuer, zu schmutzig, zu laut und zu gefährlich ist.

---

7 Vgl. Michael Kopatz, Ökoroutine, S. 347ff.

8 Vgl. Kerstin E. Finkelstein, Straßenkampf, S. 153ff.

9 Dazu gehören öffentlicher Parkraum, Verkehrsbudgets, Steuervorteile bei Diesel und Dienstwagen, Pendlerpauschale, fehlende CO<sub>2</sub>-Abgabe für MIV

10 Für Ibbenbüren & Landkreis 30km/h innerorts, 70km/h außerorts