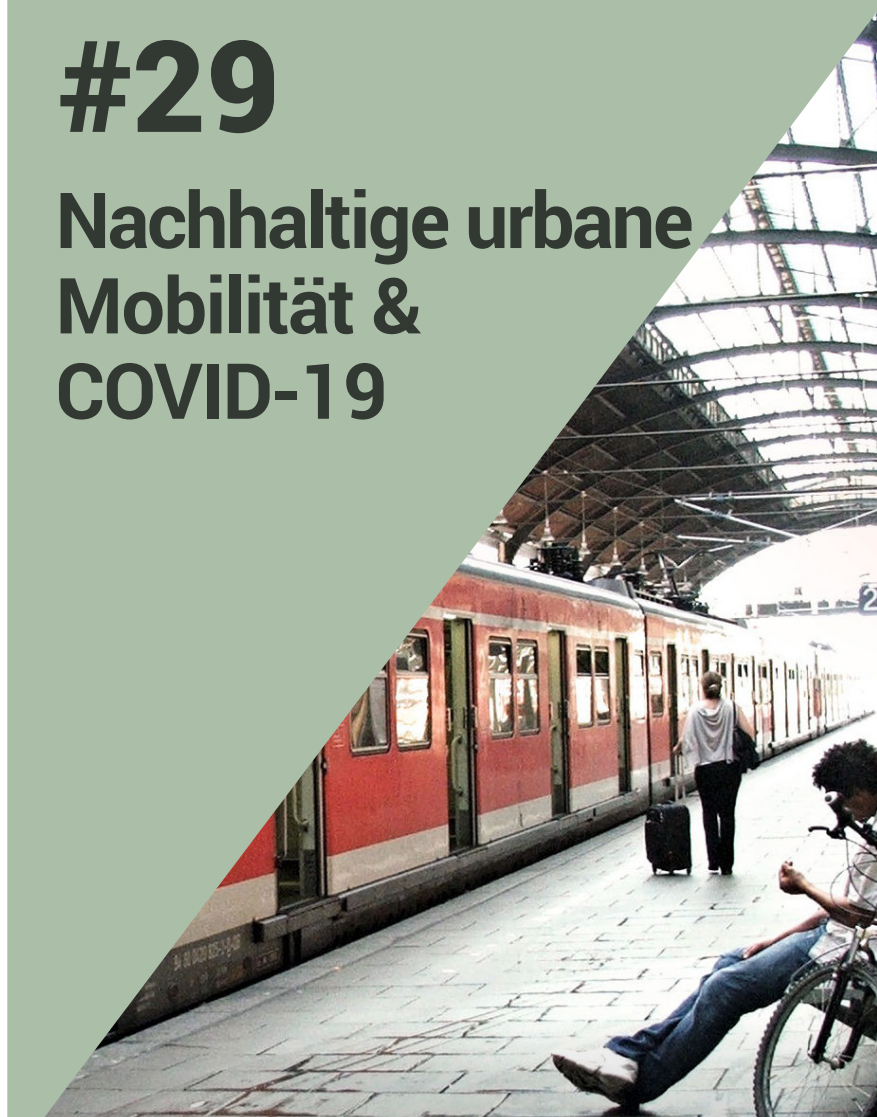


# #29

## Nachhaltige urbane Mobilität & COVID-19



Peer Learning (Virtueller Dialog)  
Wiesbaden, Juli 2021



Learning  
UCLG

## **Danksagung**

### **Koordination**

Deutscher Städtetag  
Stadt Wiesbaden  
Connective Cities  
Engagement Global und ihre Servicestelle Kommunen in der  
Einem Welt  
Federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y  
Asociaciones de Gobiernos Locales (FLACMA)  
Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit  
(GIZ)  
United Cities and Local Governments (UCLG)  
UN-Habitat

### **Herausgeber**

Connective Cities  
UCLG Learning

Titelfoto: Peachknee (<https://pixabay.com>)

Illustrationen: Kathe Büttner ([fromdustilldrawn.de](http://fromdustilldrawn.de))

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:  
[learning@uclg.org](mailto:learning@uclg.org)

# Inhalt

## **Vorwort**

Seite 4

---

## **Einleitung**

Seite 6

---

## **1. Nachhaltige Mobilität & COVID-19**

Seite 8

---

## **2. Peer Learning & Fallstudien**

Nachhaltige Stadtlogistik

ÖPNV

Fahrradverkehr & -infrastruktur

Seite 12

---

## **3. Schlussfolgerungen**

Seite 32

---

# Vorwort

Die Corona-Pandemie ist eine globale Krise der öffentlichen Gesundheit, die Auswirkungen auf die meisten Lebensbereiche hat. Zu den am stärksten betroffenen Lebensbereichen gehört die Mobilität, die radikal eingeschränkt wurde, um die Geschwindigkeit zu verringern, mit der sich das Virus ausbreitet. Diese Einschränkung wirkte sich darauf aus, wie wir die Stadt erleben, die Arbeit organisieren und unser Privatleben strukturieren. Kommunen auf der ganzen Welt mussten sich schnell an einen bislang nie da gewesenen Druck in den Bereichen ÖPNV und Logistik anpassen, ohne dabei die Ziele der nachhaltigen Entwicklung und die Herausforderungen des Klimaschutzes aus den Augen zu verlieren.

Mit dem Ziel eines fachlichen Erfahrungsaustauschs veranstaltete die Stadt Wiesbaden im Juli 2021 gemeinsam mit Connective Cities, UCLG und UN-HABITAT eine Dialogveranstaltung zum Thema COVID-19 und urbane Mobilität, wobei der Schwerpunkt auf den Auswirkungen der Pandemie und den Aussichten auf eine widerstandsfähigere und nachhaltigere Zukunft nach der Pandemie lag. Wiesbaden ist die hessische Landeshauptstadt und gehört zur Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main. Außerdem liegt Wiesbaden am Ufer des Rheins, der zu den wichtigsten europäischen Wasserstraßen zählt. Die Verkehrsanbindungen sind für die Stadt von entscheidender Bedeutung. Die Kommunalverwaltung sieht in der Corona-Pandemie einen Wendepunkt, der Handel, Verkehr und Logistik vor neue Herausforderungen stellt und mit widrigen Bedingungen konfrontiert. Der Schutz der Lebensqualität der einzelnen Bürger\*innen bei gleichzeitiger Bewältigung der Veränderungen in unserem städtischen

Umfeld ist von zentraler Bedeutung. Wie aus dieser Peer Learning Note ersichtlich wird, ist dieses Ziel untrennbar mit vielen Themen der Dialogveranstaltung verbunden: von der Stadtlogistik über den ÖPNV bis hin zur Stadtentwicklung.

Ohne starke, solidarische, agile und kollaborative Lösungen im Bereich der urbanen Mobilität wird es uns nicht gelingen, die logistischen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen der kommenden Jahre zu bewältigen. Das zeigt, wie wichtig unsere gemeinsame Arbeit und unsere Sichtweisen sind.

Im Namen aller Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger möchte ich mich bei den Kolleginnen und Kollegen aus vielen Teilen der Welt bedanken, die mit den hier dargestellten Erfahrungen zu diesem Austausch beigetragen haben. Wir hoffen, dass wir den Teilnehmer\*innen unsere tief empfundene Gastfreundschaft zumindest ansatzweise vermitteln konnten. Wir freuen uns darauf, Sie beim nächsten Mal persönlich in Wiesbaden begrüßen zu dürfen.



© Landeshauptstadt Wiesbaden\_Angelika Aschenbach

**Gert-Uwe Mende**

Oberbürgermeister von Wiesbaden

# Einleitung

## Virtueller Dialog & Peer Learning



**+55**  
Teilnehmende



**+15**  
Länder

Vom 19. bis 22. Juli kamen mehr als 55 Teilnehmende aus über 15 Ländern zum Erfahrungsaustausch zusammen. Vertreter\*innen von Kommunalverwaltungen und Unternehmen sowie Expert\*innen aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft diskutierten darüber, wie lokale und regionale Gebietskörperschaften die Zukunft der städtischen Mobilität gestalten können, und zwar unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Stadtlogistik, Fahrradverkehr und ÖPNV.

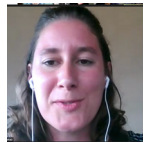


*„Schon immer hatte Mobilität für Städte überall auf der Welt eine besondere Bedeutung. Angesichts dieser Krise reicht es nicht aus, den ÖPNV unverändert beizubehalten. Vielmehr muss der ÖPNV künftig hygienischer und sicherer sein. Dafür müssen Partnerschaften aufgebaut und zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, der Wissenschaft und dem Privatsektor neue innovative Betriebs- und Finanzierungsmodelle entwickelt werden.“*

### Sergio Arredondo

Geschäftsführender Direktor der Federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y Asociaciones de Gobiernos Locales (FLACMA)

Die Dialogveranstaltung, die von der Stadt Wiesbaden virtuell ausgerichtet wurde, fand im Rahmen von **Connective Cities** statt, einem vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) geförderten Kooperationsprojekt zwischen dem Deutschen Städtetag, Engagement Global und ihrer Servicestelle Kommunen in der Einen Welt sowie der GIZ. Die Veranstaltung wurde mit Unterstützung von UN-Habitat und UCLG durchgeführt. Im Rahmen von drei virtuellen Sitzungen tauschten die Teilnehmer\*innen sich über gute Praktiken aus, sprachen über konkrete Herausforderungen auf Grundlage der Erfahrungen der anderen Teilnehmer\*innen und entwickelten gemeinsam Projektideen.



***„Wir haben jetzt ein günstiges Zeitfenster, um aus dieser Pandemie zu lernen und unsere Mobilitätssysteme resilienter und krisenfester zu machen. Wir müssen aus dieser Krise gestärkt hervorgehen und bereit sein, etwas gegen den Klimawandel, die Luftverschmutzung und die hohe Zahl der Verkehrstoten zu unternehmen, denn die Welt kann sich weiteren Zeitverzug nicht leisten!“***

### Stefanie Holzwarth

Expertin für nachhaltige urbane Mobilität, UN-Habitat

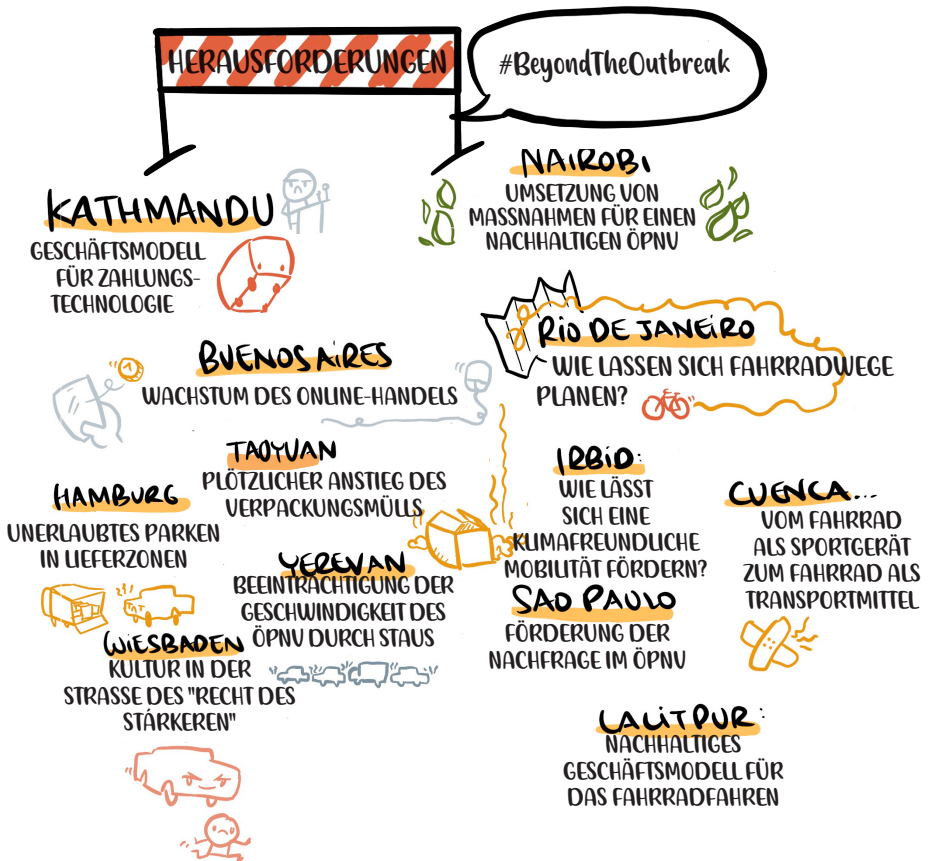
In dieser Peer Learning Note sollen die **wichtigsten Erkenntnisse** der Veranstaltung dokumentiert werden. Dabei werden einige der **guten Praktiken, Herausforderungen, Chancen und Empfehlungen** für lokale und regionale Gebietskörperschaften präsentiert, die die Teilnehmer\*innen auf der Veranstaltung herausgearbeitet haben. Grundlage dafür sind die Veranstaltung [#BeyondTheOutbreak Live Learning Experience on Mobility](#) die von UCLG, UN-Habitat, Metropolis und UITP in den schwersten Monaten der Pandemie abgehalten wurde, der [Policy Brief on Mobility and Land-Use Planning](#) von UITP und die laufenden Erfahrungen der Community of Practice on Mobility von UCLG, darunter die neueste Veranstaltung im Rahmen von #CitiesAreListening unter dem Motto [„Increasing quality of life for people and for planet via sustainable urban mobility“](#), die von UCLG und UITP in Zusammenarbeit mit UN-Habitat und Metropolis organisiert wurde und im Rahmen des United Nations Global Sustainable Transport Summit stattfand.

# 1. Nachhaltige Stadt- mobilität & COVID-19



**ERKENNTNISSE FÜR LOKALE  
GEBIETSKÖRPERSCHAFTEN und AUSSICHTEN  
auf eine NACHHALTIGE ZUKUNFT NACH DER PANDEMIE**

Die Corona-Krise hat deutlich gemacht, wie anpassungsfähig unsere Gesellschaften sind, wobei es weltweit zu grundlegenden Veränderungen der städtischen Mobilität gekommen ist. Auch wenn einige Auswirkungen nur von kurzer Dauer waren, insbesondere während der Lockdowns und anderen Einschränkungen, haben die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften die Gelegenheit ergriffen und ihre Städte weiter nach den Grundsätzen einer nachhaltigen städtischen Mobilitätsplanung umgestaltet, die zu einem dynamischen Aufschwung sowie mehr Lebensqualität und Klimaschutz beitragen kann.



Eine der wichtigsten staatlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie bestand darin, die Mobilität der Menschen zu beschränken. Dabei mussten die Kommunen jedoch gewährleisten, dass Beschäftigte in systemrelevanten Berufen und Waren an ihr Ziel gelangen. Gleichzeitig waren Verhaltensänderungen zu beobachten, denn die Bürger\*innen stiegen auf Verkehrsmittel um, die sicherer und hygienischer sind. Dadurch gingen viele Menschen eher zu Fuß oder bewegten sich mit dem Fahrrad oder Auto fort, weshalb der ÖPNV einen Rückgang der Fahrgastzahlen hinnehmen musste. Außerdem trugen die Kontaktbeschränkungen zum weiteren Aufschwung von Online-Handel und Lieferdiensten bei, wodurch besondere Herausforderungen auf der letzten Meile entstanden sind.

Mobilität ist eine der Grundfunktionen, die das städtische System am Laufen halten. Als Hauptanbieter von ÖPNV, aber auch als Koordinator aller anderen Verkehrsmittel und als Regulierer für die Nutzung von öffentlichen Straßen und Räumen kommt den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften eine entscheidende Bedeutung zu. Das geringere Verkehrsaufkommen und der Rückgang der Abgasbelastung haben vielerorts die Bereitschaft der Menschen steigen lassen, auf nachhaltige Verkehrsmittel umzusteigen. Investitionen in Maßnahmen wie eine aktive Mobilitätsinfrastruktur, einen sicheren und besser erreichbaren ÖPNV und Verkehrsmittel mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind das Gebot der Stunde, denn sie setzen Wachstumsimpulse und fördern die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie private Investitionen in vielen Zweigen der Volkswirtschaft.



Die Städte sollten den städtischen Nahverkehr als ein Instrument zur Demokratisierung betrachten, um ein Recht auf Stadt zu verwirklichen. Die derzeitige Pandemie bietet die Chance, die Modelle des städtischen Nahverkehrs zu überdenken und den Aufbau von inklusiven, erschwinglichen, erreichbaren, integrierten und nachhaltigen Verkehrssystemen zu fördern.

Gleichzeitig kann das Potenzial der modernen Technologien genutzt werden, um Staus, Luftverschmutzung und die Zahl der Verkehrsunfälle zu verringern. Durch diese Systeme sollte es möglich sein, für eine Umverteilung der Chancen zwischen den Einwohner\*innen zu sorgen, insbesondere mit Blick auf vulnerable Gruppen wie Frauen, Kinder, Menschen mit Behinderungen und Migranten, vor allem während der Corona-Pandemie. Die lokalen Gebietskörperschaften sollten auch die Bedürfnisse der Beschäftigten im informellen Sektor bedenken, die von der Krise besonders stark betroffen sind und deren wirtschaftliche Chancen weitgehend vom öffentlichen Nahverkehr abhängig sind.



Um jedoch mit geringeren Einnahmen weiterhin angemessene Leistungen anbieten zu können, benötigen die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften einen klaren Auftrag und die notwendigen finanziellen Mittel. Damit zum Ende der aktuellen Notlage eine effektive und inklusive Antwort gefunden werden kann, sind daher Partnerschaften zwischen den verschiedenen Verwaltungsebenen sowie mit den Anbietern des öffentlichen Nahverkehrs, dem Privatsektor und den Bürger\*innen erforderlich.

Von der Anpassung der Fahrkartensysteme an das neue Nutzerverhalten über die Sicherung neu geschaffener Radwegnetze bis zur Förderung einer nachhaltigen Logistik auf der letzten Meile haben die Städte, die an diesem Peer Learning teilgenommen haben, eine Vielzahl an Herausforderungen und Kontexten, aber auch Lösungen und Fachwissen zusammengetragen. In diesem Abschnitt werden einige der wichtigsten Diskussionen, guten Praktiken und Empfehlungen der Teilnehmer\*innen zu drei Themenbereichen vorgestellt:



Wir hoffen, dass diese Diskussionen zum Handeln anregen und zu weiterem Peer Learning und einem fortgesetzten Austausch zwischen den Vertreter\*innen lokaler und regionaler Gebietskörperschaften führen, die sich in einer ähnlichen Situation befinden.

## 2. Peer Learning & Fallstudien

### Nachhaltige Stadtlogistik

**FÖRDERUNG  
INTEGRIERTER, EFFIZIENTER,  
EMISSIONSARMER UND  
LOKAL VERANKERTER  
VERKEHRSSTRÖME**



Durch das veränderte Verbraucherverhalten, die Zunahme von Sofortlieferungen und Online-Handel sowie die traditionellen Warenbewegungen, die durch die Corona-Pandemie noch verstärkt wurden, hat sich der Druck auf die Städte erhöht. Der Grund: Es fehlt an geeignetem Raum für die Logistik auf der letzten Meile in den Städten, und zwar nicht zuletzt deshalb, weil die Städte versuchen, in den Stadtzentren Raum für die Menschen zurückzugewinnen. Die Städte haben alle relevanten Stakeholder zusammengebracht und die Güterströme sowohl im Zusammenhang mit den Mobilitätsplänen als auch in Bezug auf die Bewirtschaftung des öffentlichen Raums umfassend analysiert mit dem Ziel, Staus zu verringern, bestimmte Ziele auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen und die Liefereffizienz zu verbessern.

Aus der gestiegenen Nachfrage nach Leistungen der Stadtlogistik ist das Konzept der „Shared-Use Mixed Zones“ (SUM-Zonen). SUM-Zonen lassen sich als Bereiche definieren, in denen Parkraumbewirtschaftung, Zufahrtsregelungen für städtische Fahrzeuge und Gütermanagement integriert und mit flexiblen Konzepten für das Bordsteinmanagement kombiniert werden. Auf diese Weise kann ein und derselbe Bereich einer öffentlichen Straße während der morgendlichen Anlieferungszeiten als Kurzzeit-Parkplatz für Logistikfahrzeuge und während der Geschäftszeiten als Ablade-/Abholstelle dienen, während er zu anderen Zeiten von Fußgängern genutzt werden kann.

## Im Green City Masterplan liegt der Schwerpunkt auf der Stadtlogistik

Als Reaktion auf die Überschreitung der gesetzlich zulässigen Stickstoffdioxid-Grenzwerte hat **Wiesbaden** im Jahr 2018 einen Green City Masterplan aufgestellt. Ein Maßnahmenpaket im Rahmen dieses Plans betraf die Stadtlogistik und zielte darauf ab, die Stickoxidemissionen (NOx) kurz- bis mittelfristig um 5,5 Prozent zu senken.

Dazu wurden unter anderem intelligente Lieferzonen mit der Bezeichnung „WiLoad“ eingerichtet. Die Zufahrt zu diesen Zonen wird per App gesteuert, so dass Lieferfahrzeuge immer einen Platz zum Parken haben, Parken in zweiter Reihe vermieden wird und die Zahl der Staus in der historischen Altstadt verringert wird. Zunächst werden die Lieferzonen von Sensoren überwacht, mit denen Daten gesammelt werden, um ein Verständnis der konkret benötigten Zeiten und Umfänge zu entwickeln, bevor der App-gesteuerte Zugang eingerichtet wird. Diese Daten können kontinuierlich genutzt werden, um auf der Grundlage der tatsächlichen Nachfrage Entscheidungen zu treffen und die Nutzung der Lieferzonen zu planen.

Ein weiteres Programm, das im Rahmen dieses Plans eingerichtet wurde, heißt EMILIE. Dabei handelt es sich um ein Pilotprojekt für eine emissionsfreie, kontaktarme Lieferlogistik, die sich insbesondere während der Corona-Krise bewährt hat. Das Projekt umfasst eine App, die die örtlichen Einzelhändler mit lokalen, emissionsfreien Kurierdiensten verbindet, so dass sie ihr Angebot für die Kunden durch Einbindung eines umweltfreundlichen Lieferdienstes verbessern können. Parallel zu dieser App hat die Stadt Privatpersonen und Unternehmen Finanzmittel für die Anschaffung von Lastenfahrrädern zur Verfügung gestellt, die aufgrund der starken Nachfrage schnell ausgeschöpft waren.



Foto: Kiezkaufhaus

Auch viele andere Städte und Unternehmen haben ähnlich wie Wiesbaden begonnen, die emissionsfreie Lieferung auf der letzten Meile per Fahrrad, zu Fuß oder durch elektrisch unterstützte Fahrzeuge zu fördern. Hierfür ist allerdings meist die Einrichtung dezentraler Verteilzentren (Hubs) erforderlich, um die Weitergabe und Verteilung

der Güter zu ermöglichen. Einige Städte wie Wiesbaden oder Taoyuan haben in Zusammenarbeit mit Logistikunternehmen Mikro-Hubs in den Stadtteilen eingerichtet, während Städte wie Paris die Möglichkeiten ausgelotet haben, Busdepots und andere Zentren des öffentlichen Nahverkehrs zeitweise für die Stadtlogistik zu nutzen.

## Klimafreundlicher Transport und EcoLogistics-Hubs

Die Stadt Taoyuan in Taiwan ist ein wichtiges Wirtschafts- und Handelszentrum im Asien-Pazifik-Raum. Sie hat sich besonders darum bemüht, die ökologischen Auswirkungen der Stadtlogistik zu verringern, und hat daher zusammen mit der EcoLogistics Community von ICLEI die acht EcoLogistics-Grundsätze aufgestellt (siehe Abbildung).

Im Rahmen ihrer Bemühungen, diese Grundsätze in die Praxis umzusetzen, haben Vertreter\*innen der Stadt zusammen mit Stakeholdern Begehungen von mehr als 30 Standorten durchgeführt, an denen die Maßnahmen erprobt werden sollen. Diese Standorte sollen in Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft und entsprechenden Unternehmen zu klimafreundlichen Transport- und Logistikzentren umgebaut werden. An den Hubs kommt umweltfreundliche Energie zum Einsatz, und es soll dort Tankstellen für Flüssigerdgas geben, um die bisherigen Dieselfahrzeuge durch emissionsarme Lieferfahrzeuge zu ersetzen. Außerdem sollen die Zahl der Pakete verringert und der Verkehr zwischen den dort tätigen Unternehmen erleichtert werden.



Wie die Erfahrung von Taoyuan zeigt, ist die Einbindung von Stakeholdern aus verschiedenen Branchen und Sektoren ein entscheidender Faktor für den Erfolg von Initiativen für eine nachhaltige Stadtlogistik. Die Zunahme der Lebensmittellieferungen, des Verpackungsmülls und des Gig-Working ist ebenfalls ein Thema, das von vielen der teilnehmenden Städte angesprochen wurde. Auch hier sind dauerhafte Aufmerksamkeit, Innovationen und eine intensive Zusammenarbeit zwischen den lokalen Gebietskörperschaften und dem Logistiksektor entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten und rechtlichen Rahmenbedingungen erforderlich.



## Peer-to-Peer-Gespräche: Bordsteinmanagement in Buenos Aires

Am zweiten Tag fand im Rahmen des Peer-to-Peer-Learning eine Konsultation statt, bei der acht konkrete Herausforderungen erörtert wurden, die von den teilnehmenden Städten genannt worden waren. In Kleingruppen stellten die Teilnehmer\*innen die Herausforderungen vor und erarbeiteten gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen aus anderen Städten Lösungen, die sich für die jeweiligen lokalen Gegebenheiten eignen.

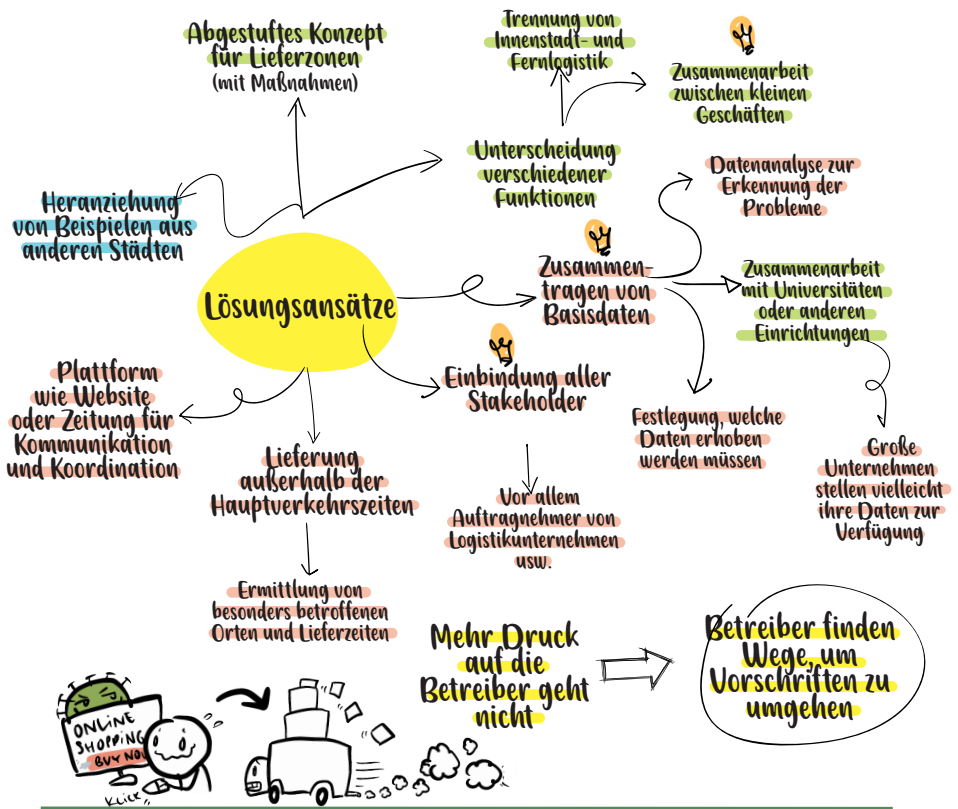
Die Stadt Buenos Aires hat eine Herausforderung aufgeführt, mit der viele Städte konfrontiert sind: die Bewältigung des Bordsteinmanagements in Anbetracht der Zunahme von Online-Handel und Liefervorgängen. Immer mehr Lieferfahrzeuge blockieren Parkplätze, Bushaltestellen oder Fahrspuren und behindern den Verkehr. Gleichzeitig parken Autos oft vorschriftswidrig in Lieferzonen, wodurch sie den Lieferfirmen die Arbeit erschweren.

Um geeignete Lösungen für diese Herausforderung zu entwickeln, wäre es nach Ansicht der Teilnehmer\*innen hilfreich, wenn die Stadt Buenos Aires mehr Daten über den Lieferverkehr in der Stadt zur Verfügung hätte. Universitäten oder andere Einrichtungen können interessante Partner für die Ermittlung und Erhebung der erforderlichen Daten sein. Darüber hinaus könnte die Trennung des innerstädtischen Güterverkehrs vom Ferntransport dazu beitragen, den städtischen Verkehr zu verringern. Gleichzeitig könnten die Stakeholder dazu



bewegt werden, verstärkt dafür zu sorgen, dass Lieferungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten erfolgen, oder zusammen mit kleineren Geschäften aus derselben Gegend Mikro-Hubs zu eröffnen. Ein Vertreter der Stadt betonte, dass die Einführung weiterer Vorschriften und zusätzlicher Druck auf die betroffenen Unternehmen nicht unbedingt wirken würden. Vielmehr sollten die Unternehmen in die Entwicklung von Lösungen eingebunden werden, denn dann wären die Zusammenarbeit und die Einhaltung der Vorschriften auch in ihrem Interesse.

## **Zentrale Herausforderung: Wie lässt sich das Bordsteinmanagement bei zunehmendem Online-Handel bewältigen?**



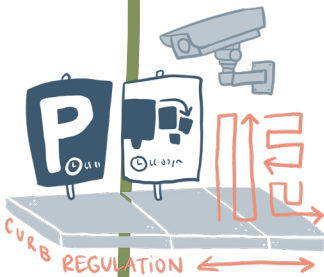
# Die wichtigsten Erkenntnisse

## Nachhaltige Stadtlogistik

- Damit der Lieferverkehr auf der letzten Meile sicherer und nachhaltiger wird, könnten die Kommunen wie Cafés gestaltete Mikro-Hubs einrichten, die nicht nur als Paketstationen dienen, sondern gleichzeitig eine soziale Funktion als Treffpunkt haben. Gleichzeitig könnten die Kommunen Genehmigungen ausstellen, um damit Direktzustellungen zu regulieren.



- Die letzte Meile kann mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit elektrisch unterstützten Kleinfahrzeugen zurückgelegt werden, um den Verkehr und die Emissionen zu reduzieren.
- Außerdem könnten Laden- und Geschäftsinhaber eingebunden werden, um Lade- und Lieferzonen von unbefugt parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Zur Unterstützung dieses Ziels können auch Sensoren und Videoüberwachungssysteme genutzt werden.



- Die Kommunalverbände können den Druck auf ihre Verwaltung erhöhen, damit diese die gesetzlichen Voraussetzungen für die Überwachung von Lade- und Lieferzonen schafft.
- Das Verpackungsaufkommen sollte minimiert werden. Außerdem empfiehlt sich die Einführung eines Pfandsystems, wie es in vielen Ländern bereits für Flaschen existiert, um dafür zu sorgen, dass ein höherer Anteil des Verpackungsmaterials recycelt wird. Unternehmen könnten für ein besonders nachhaltiges Verpackungsmanagement belohnt werden, während exzessive Verpackungen mit finanziellen Sanktionen belegt werden.
- Kampagnen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der gegenseitigen Rücksichtnahme und ein nachhaltiger Nahverkehr tragen dazu bei, den Lieferverkehr sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten.



# ÖPNV

## Die GRUNDLAGE FÜR EINE INKLUSIVE STÄDTISCHE MOBILITÄT & CHANCENGERECHTIGKEIT



ÖPNV-Betreiber rund um den Globus waren mit einem nie da gewesenen Rückgang der Fahrgastzahlen konfrontiert und mussten aufgrund der Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie deutliche Umsatzeinbußen hinnehmen. Die Pandemie hat sich weltweit auf die Mobilität der Menschen ausgewirkt und wird langfristige Verhaltensänderungen zur Folge haben, vom Pendeln in die Stadtzentren bis hin zur Mobilität auf lokaler Ebene. In vielen entwickelten Ländern/Gebieten können schätzungsweise 40 bis 70 Prozent der Arbeitsplätze ins Home-Office verlagert werden. Dies wird Auswirkungen auf die Verkehrssysteme haben, die eine starke politische Unterstützung benötigen, um die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen voranzutreiben und keine Marktanteile gegenüber dem Auto zu verlieren. In vielen Kommunen gilt es, überkommene Finanzierungsmodelle zu überdenken und nach Möglichkeiten zu suchen, wie das Vertrauen der Fahrgäste und die Attraktivität des ÖPNVs wiederhergestellt werden kann.



Zur Steigerung der Effizienz und Attraktivität von Bussen im Nahverkehr setzen weltweit immer mehr Städte auf Schnellbussysteme bzw.

Busspuren, die zur ausschließlichen oder vorrangigen Nutzung durch Busse reserviert sind. Durch diese kostengünstige Maßnahme, werden Busse bzw. der ÖPNV erkennbar effizienter und attraktiver.

Außerdem lassen sich Schnellbussysteme in eine stadtweite Vision der nachhaltigen Mobilität integrieren, die sichere Räume für die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad vorsieht. Wie bei den



taktischen Stadtentwicklungsmaßnahmen im Rahmen der Reaktion auf die Corona-Pandemie, bei denen verstärkt Radwege und Fußgängerzonen ausgewiesen wurden, sind eine gute Kommunikationsstrategie. Außerdem ist die Einbindung der wichtigsten Stakeholder von entscheidender Bedeutung, um das Verständnis und die Akzeptanz für neue Modelle und Maßnahmen zu fördern und den Menschen zu zeigen, wie die Stadt und alle Bewohner\*innen davon profitieren.

## Busspuren fördern eine Mobilität für alle

In **Tiflis (Georgien)** wurde die Ilia-Tschawtschawadse-Allee von 2019 bis 2020 umgebaut. Dabei wurden die Autospuren von zwei auf eine reduziert, neue Busspuren und Haltestellen in der Mitte der Straße eingerichtet sowie Fahrradspuren und breitere Gehwege angelegt. Ferner wurden Maßnahmen ergriffen, um die Straßenkreuzungen sicherer zu machen, und die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 40 km/h gesenkt. Dadurch wurde das Pendeln insbesondere für vulnerable Verkehrsteilnehmer\*innen wie ältere Menschen, Eltern mit Kindern und Menschen mit Behinderungen erleichtert. Die neue Gestaltung wurde bei den Vorbereitungen für den neuen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) für Tiflis entworfen. So wurde die Hauptverkehrsstraße zu einem Testgebiet für das neue System. Dabei wurde deutlich, dass bessere Kommunikationsstrategien erforderlich sind, um bei Straßennutzer\*innen und Anwohner\*innen die Akzeptanz und den Respekt für die neue Infrastruktur zu steigern.



Fotos mit freundlicher Genehmigung der Stadt Tiflis



Die Einbindung und Beteiligung der Bürger\*innen ist ein wesentlicher Bestandteil der Umsetzungsstrategie für den SUMP. So soll ein Verständnis der neuen Straßen und öffentlichen Räume gewährleistet und gezeigt werden, wie diese zu einer Mobilität für alle beitragen. In der Zeit nach der Pandemie wird es für die Stadt weiterhin hohe Priorität haben, für einen sicheren Pendlerverkehr mit mehr Abstand pro Fahrgast in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu sorgen.

Wie bereits erwähnt, hat die Pandemie zu einer zügigen Einführung der Arbeit im Home-Office geführt. Zusammen mit der anhaltenden Pandemie und den damit verbundenen Hygienemaßnahmen sind hybride Arbeitsformen aufgekommen, so dass die Beschäftigten nicht mehr so häufig ins Büro fahren müssen. Um das Vertrauen der Fahrgäste zurückzugewinnen und ein regelmäßiges Angebot aufrechtzuerhalten, mussten sich die Verkehrsbetriebe **neue Kommunikations- und Produktstrategien** einfallen lassen und sicherstellen, dass diese auf die sich ändernden Bedürfnisse und Anforderungen der Pendler\*innen ausgerichtet sind, die ihre Pendelgewohnheiten weiter anpassen und überdenken.

Durch Marktstudien hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in Deutschland festgestellt, dass 25-30 Prozent der ÖPNV-Nutzer\*innen den ÖPNV weniger häufig nutzen als vor der Pandemie, während es bei Autofahrer\*innen und Radfahrer\*innen seltener vorkommt, dass sie auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Diese Entwicklung hat kritische Auswirkungen auf die Finanzen und Tarifsysteme der öffentlichen Verkehrsbetriebe, die auf stabile Einnahmen aus Monatskarten oder Abos angewiesen sind, die jetzt nicht mehr so stark nachgefragt werden. Neben der Erprobung neuer Produkte und Tarifangebote setzen die öffentlichen Verkehrsbetriebe auch zunehmend auf digitale Lösungen und bargeldlose Zahlungsmöglichkeiten, die wertvolle Daten über die neuen Pendlergewohnheiten und Anforderungen der Nutzer\*innen liefern können.

### Flexible Ticketmodelle für hybride Arbeitsformen

Als Reaktion auf den plötzlichen Anstieg von Abo-Unterbrechungen oder -Kündigungen im Jahr 2020 (bis zu 15 Prozent der bisherigen Nutzer\*innen) hat der VRR ein neues FlexTicket-Modell eingeführt, um sich an die Bedürfnisse seiner Firmenkunden anzupassen. Anstelle der bisher üblichen Wochenkarte wurde eine Fahrkarte eingeführt, die 12 vergünstigte 24-Stunden-Tickets pro Monat beinhaltet, wofür ein Grundbetrag zu zahlen ist, der vom Arbeitgeber bezuschusst werden kann. 2022 soll Einzelfahrgästen ein ähnliches Abo mit monatlicher Kündbarkeit angeboten werden, bei dem für einen monatlichen Grundbetrag eine unbegrenzte Zahl vergünstigter Einzelfahrkarten erhältlich ist. Das Modell des FlexTicket ist für Pendler\*innen und Arbeitgeber mit geringeren Grundkosten verbunden und bietet gleichzeitig einen ermäßigten Tarif, der als Anreiz für eine regelmäßige Nutzung dienen kann, wenn die Pandemielage dies zulässt.

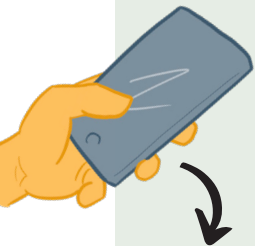


**ANPASSUNG AN  
VERÄNDERUNGEN  
DER NACHFRAGE**

Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften überdenken nicht nur ihre Tarife und Finanzierungsmechanismen, sondern bemühen sich auch darum, die verschiedenen Mobilitätsangebote zu integrieren und den Bürger\*innen eine klare Vorstellung davon zu vermitteln, welche Mobilitätsoptionen ihnen zur Verfügung stehen. Dadurch soll den Bürger\*innen vermittelt werden, dass sie durchaus auf ein eigenes Auto verzichten können. Die Integration dieser Systeme –

von öffentlichen Verkehrsmitteln über Fahrräder und Carsharing bis hin zu On-Demand-Autos und -Taxis – kann den Städten auch dabei helfen, die Mobilitätsmuster, Präferenzen und Verhaltensweisen der Menschen besser zu verstehen. Dies wiederum kann die Planung von Mobilitätssystemen innerhalb von und zwischen Städten vereinfachen und öffentliche und aktive Verkehrsträger noch attraktiver machen.

### Apps für kombinierte Mobilitätslösungen – eine vollständige Alternative zum Privatauto



**BUS &  
STRASSENBAHN**



**LEIHFÄHRRÄDER**



**CARSHARING**



**TAXI**

Die Stadt Leipzig hat in den letzten Jahren in intelligente Technologien investiert, um damit nachhaltigere Systeme sowohl im öffentlichen als auch im privaten Sektor zu unterstützen. Mit der Entwicklung von benutzerfreundlichen Apps, die Echtzeitinformationen über Züge und Busse liefern, wurde dies auch auf den Mobilitätssektor ausgeweitet.

Das jüngste Produkt, LeipzigMOVE, vereint alle Mobilitätsangebote der Stadt in einer einzigen App. Dazu gehören Busse und Bahnen sowie Leihfahrrad- und Carsharing-Systeme und sogar das stadt eigene Anrufsammeltaxi, das in unterversorgten Stadtteilen unterwegs ist und die Bewohner zu nahe gelegenen Bahnhöfen und Straßenbahnhaltestellen bringt.

Die App wurde sehr gut angenommen und hatte ein Jahr nach ihrer Einführung bereits über 66.000 aktive Nutzer\*innen. Durch die Kombination von Leihfahrrädern und Bussen/Straßenbahnen in einer einzigen App – und ein entsprechendes Angebot von Leihfahrrädern für eine begrenzte Anzahl an Stunden ohne Aufpreis für Inhaber einer ÖPNV-Fahrkarte – hat zu einem enormen Anstieg der Nachfrage nach Leihfahrrädern geführt. Die Stadt betrachtet Mobilität als eigenständige öffentliche Dienstleistung, die über die regulären öffentlichen Verkehrssysteme hinausgeht, und will eine bessere Alternative zum Privatauto bieten, indem sie die verschiedenen Bedürfnisse der Einwohner\*innen in den Mittelpunkt stellt.

Von der Bevorzugung öffentlicher Verkehrsmittel bei der Nutzung der öffentlichen Straßen über die Anpassung von Produkten an die neue Pendler-Realität bis zur Integration von verschiedenen Mobilitätsoptionen haben die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und kommunalen Akteure im Mobilitätsbereich große Flexibilität, Innovation und Engagement bewiesen. Dadurch konnten sie auch in der Pandemie eine wichtige öffentliche Dienstleistung erbringen und das Recht der Bevölkerung auf Mobilität sichern; gleichzeitig ist es gelungen, die negativen Auswirkungen der öffentlichen Verkehrsträger auf die Umwelt zu verringern.

Ganz unmittelbar stehen sie jedoch vor der Herausforderung, das Vertrauen in die gesundheitliche Sicherheit der öffentlichen Verkehrsmittel wiederherzustellen. Diese Herausforderung wurde von der Stadt São Paulo genannt. Es kamen konkrete Vorschläge, Erkenntnisse und Erfahrungen aus einigen der teilnehmenden Städte zusammen, denn die Delegation aus São Paulo wollte einen konkreten Aktionsplan entwickeln, um wieder mehr Nutzer\*innen für den öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen.

### **Aufstellen des Aktionsplans – Gemeinsame Entwicklung von Strategien zur Steigerung der Nachfrage nach ÖPNV in São Paulo**



Am letzten Tag der Peer-Learning-Veranstaltung entwickelten die Teilnehmer\*innen in Arbeitsgruppen vier konkrete Projektideen auf Grundlage der Herausforderungen, über die am Vortag diskutiert worden war. Obwohl die Ideen jeweils auf die konkrete Situation in einer bestimmten Stadt ausgerichtet sind, spiegeln sich darin vielfältige Erkenntnisse und Fachwissen wider. Dies lässt sich leicht auf Städte in anderen Ländern übertragen, wie der im Folgenden

beschriebene Fall São Paulo (Brasilien) zeigt.

Die Corona-Pandemie hatte in São Paulo dazu geführt, dass die Fahrgastzahlen im ÖPNV um 75 Prozent zurückgegangen sind und bis jetzt nicht wieder deutlich gestiegen sind. Während die Strecken vom Stadtrand ins Zentrum regelmäßig stark nachgefragt werden, da die meisten dort lebenden Menschen kein Auto besitzen und keine Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln haben, werden viele Bus- oder U-Bahn-Strecken innerhalb der Stadt kaum genutzt. Fahrgastbefragungen haben ergeben, dass rund 30 Prozent der Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel nicht mehr nutzen möchten.



In dieser Situation hat die Stadt in Zusammenarbeit mit den Peers einen Vorschlag entwickelt, um die Kommunikation mit den Bürger\*innen zu verbessern und die Botschaft zu vermitteln, dass hohe Hygienestandards angewandt werden und die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sicher ist. Da das U-Bahn- und Straßenbahnsystem in São Paulo vom Staat und nicht von der Stadt betrieben wird, sieht das Projekt vor, dass die Stadt und der

Staat gemeinsam Sensibilisierungskampagnen entwickeln. In anderen Städten hat es sich bewährt, den Nutzern zu zeigen, wie die Fahrzeuge gereinigt werden; das könnte auch hier weiterhelfen. Da der Stadt die Mittel für umfangreiche Sensibilisierungskampagnen fehlen, sollen kostengünstige Videos über die angewendeten Hygienemaßnahmen produziert und in Bussen und sozialen Medien gezeigt werden. Außerdem sollen auch klassische Kommunikationskanäle wie Zeitungen oder Plakate an den Bushaltestellen genutzt werden. Eine Partnerschaft mit den Marketing- und Kommunikationsabteilungen der Universitäten bietet eventuell die Möglichkeit, die Kosten zu senken und gleichzeitig eine professionelle Kampagne auf den Weg zu bringen.

Zu der vorgeschlagenen Strategie gehört auch, Arbeitgeber, Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen anzusprechen und dort die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern, gegebenenfalls im Rahmen bereits laufender Kampagnen zur Fußgängersicherheit. Darüber hinaus benötigt die Stadtverwaltung Daten über die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und über die Befürchtungen und Erwartungen der Bürger\*innen. Auch hier könnten Universitäten als Partner für die Datenerhebung in Frage kommen. Gleichzeitig sollte darüber nachgedacht werden, ob eine Kampagne der offenen Kommunikation mit den Nutzer\*innen

durch Service-Center oder mobile Stände an U-Bahnhöfen und Bushaltestellen sinnvoll ist, um Rückmeldungen aus erster Hand zu erhalten und das Vertrauen wieder aufzubauen.



# Die wichtigsten Erkenntnisse

## ÖPNV



- Busspuren sind eine einfache Lösung, um die Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel und damit ihre Attraktivität zu erhöhen.
- Um trotz der Pandemie Fahrgäste zurückzugewinnen, können die Betreiber von kommunalen Verkehrssystemen Werbekampagnen durchführen, in denen Hygiene und Sicherheit im Vordergrund stehen.
- Eine elektronische Fahrscheinelösung und die Einführung einer multimodalen App können dazu beitragen, Busse und Bahnen attraktiver zu machen, und gleichzeitig Daten über neue Nutzungsmuster der Pendler\*innen liefern.
- Durch einen Umbau der Straßen können Gehwege und Stadtreinigung verbessert und andere Verkehrsträger wie das Fahrrad oder E-Scooter (Verleih) gefördert werden.
- Neben Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr und Mobilitätsangebote (Pull-Faktoren) können Nullemissionskampagnen, hohe Parkgebühren und autofreie Zonen dazu beitragen, dass die Menschen ihr Auto eher stehen lassen oder es sogar aufgeben und auf den ÖPNV umsteigen bzw. ihre Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurücklegen (Push-Faktoren).



# Fahrradverkehr und -infrastruktur



**UMGESTALTUNG von  
STÄDTEN und ÖFFENTLICHEN  
STRASSEN zugunsten ERREICHBARER,  
GÜNSTIGER & EMISSIONSFREIER VERKEHRSTRÄGER  
#THISMACHINEFIGHTSCIMATECHANGE**

In dem Jahrzehnt vor der Pandemie haben vielen Regionen der Welt verstärkt in die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer\*innen, in Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und in die Verbesserung des öffentlichen Raums investiert. Die Städte haben damit begonnen, gemischte und inklusive öffentliche Verkehrssysteme zu entwickeln und sich von CO<sub>2</sub>-intensiven Verkehrsträgern wie dem Privatauto zu lösen, das einen großen Teil der öffentlichen Straßen beansprucht, aber nur einen kleinen Teil der Stadtbevölkerung mobil macht.

Die Pandemie hat noch deutlicher gemacht, wie wichtig fahrradfreundliche Städte sind. In dieser Zeit bot sich die Gelegenheit, den städtischen Raum und die Rolle des Fahrrads in der städtischen Mobilität zu überdenken. So wurden in vielen Städten als schnelle taktische Maßnahme der Stadtentwicklung Fahrradspuren eingerichtet. Diese wurden von der plötzlich deutlich höheren Zahl an Fahrradfahrer\*innen genutzt, die kein eigenes Auto hatten, aber die oft überfüllten öffentlichen Verkehrsmittel meiden wollten.

## Beschleunigte Umsetzung der Fahrradinfrastruktur als Reaktion auf die steigende Zahl an Fahrradfahrten



Seit über 10 Jahren investiert Buenos Aires (Argentinien) in die Fahrradinfrastruktur, wodurch sich die Zahl der Fahrradfahrten in der Stadt zwischen 2009 und 2019 verzehnfacht hat. Vor der Pandemie verfügte die Stadt über insgesamt 245 Kilometer Radwege, und 4 Prozent der Wege in der Stadt wurden mit dem Fahrrad zurückgelegt (400.000 Fahrten). Bis 2023 sollte die Zahl der Fahrradfahrten auf eine Million erhöht werden.

Die Pandemie hat die angestrebte Entwicklung jedoch dermaßen beschleunigt, dass die Anzahl der Fahrradfahrten bereits vor Jahresende 2020 bei über einer Million lag. Die Stadt war sich der Tatsache bewusst, dass sich ihr Radwegenetz hauptsächlich auf Nebenstraßen erstreckt, während 6 von 10 Radfahrenden auf den Hauptverkehrsstraßen (außerhalb des Radwegenetzes) unterwegs waren. Daher

beschloss die Stadt, durch einfache taktische Maßnahmen an einigen dieser Straßen Radwege anzulegen. Dadurch wurden die Strecken nicht nur für die bisherigen Nutzer\*innen sicherer, sondern auch für eine wachsende Anzahl an Radfahrer\*innen attraktiver. So waren bis zu 50 Prozent der Radfahrer\*innen auf den von den Maßnahmen betroffenen Hauptverkehrsstraßen nur deshalb dort unterwegs, weil es zusätzliche Fahrradspuren gab. Besonders auffällig war, dass auf Hauptverkehrsstraßen mit Fahrradspuren vier Mal so viele Radfahrerinnen unterwegs waren wie zuvor.



+1  
million

**FAHRRAD-  
FAHRTEN**



Für die Zeit nach der Pandemie sucht die Stadt jetzt nach Möglichkeiten, wie sie eine massive Rückkehr zum Privatauto verhindern kann. In diesem Zusammenhang betrachtet sie das Fahrrad als wichtigen Teil einer ausgewogenen, gesunden, inklusiven und nachhaltigen Mobilität. Ohne die Pandemie wären die Maßnahmen auf den Hauptverkehrsstraßen auf wesentlich größeren Widerstand gestoßen. Nachdem die Maßnahmen nun



Fotos mit freundlicher Genehmigung der Stadt Buenos Aires

jedoch umgesetzt wurden, muss die Stadt Finanzierungsmöglichkeiten finden, um die Fahrradspuren dauerhafter und sicherer zu machen. Gleichzeitig muss sie die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ausbauen und die öffentliche Sicherheit verbessern, denn viele Bürger\*innen steigen nicht auf das Fahrrad um, weil sie Angst vor Diebstahl haben.

Da die Mobilität in den Städten wieder zunimmt, stellen die Städte nun Überlegungen an, wie sich dauerhaft eine attraktive und sichere Fahrradinfrastruktur gewährleisten lässt, damit die Menschen nicht nur von öffentlichen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad umsteigen (wie es in der Pandemie der Fall war), sondern insbesondere vom Privatauto auf das Fahrrad. In diesem Zusammenhang haben viele der Städte, die an der Peer-Learning-Veranstaltung teilgenommen haben, betont, wie wichtig Investitionen in sichere Abstellplätze, Leihfahrradssysteme oder spezielle Einrichtungen am Zielort (Duschen, Umkleieräume, Schließfächer usw.) für Fahrradfahrer\*innen sind. So wurden beispielsweise in Buenos Aires überwachte „Fahrradunterkünfte“ in Sportstadien eingerichtet, da Fahrraddiebstahl in dieser Stadt immer noch zu den größten

Problemen für Radfahrer\*innen gehört. In Bogotá wurden zusätzliche Fahrradstellplätze an den Schnellbushaltestellen geschaffen, und in Lindau wurden mobile Fahrradgaragen (Bikehubs) eingerichtet, um dem stark gestiegenen Bedarf an Abstellmöglichkeiten im Sommer oder bei Kultur- und Sportveranstaltungen Rechnung zu tragen (siehe unten).

MEHR ALS  
FAHRRADSPUREN



## FAHRRADGARAGEN – Innovative und flexible Abstellmöglichkeiten

In **Lindau** steigt nicht nur die Fahrradnutzung durch die Einwohner\*innen an, sondern es kommen auch immer mehr Fahrradtourist\*innen in die Stadt am Bodensee, die an einem der beliebtesten Radwege Europas liegt. Neben der Schaffung von „Fahrradstraßen“ – Straßen mit Zufahrt- und Geschwindigkeitsbeschränkung, die vorrangig für Fahrräder vorgesehen sind – hat die Stadt aufgrund des erhöhten Fahrradverkehrs in der Pandemie neue Abstellmöglichkeiten eingerichtet.

Im Rahmen dieser Maßnahmen wurden auch die BIKEHUBs entwickelt. Dabei handelt es sich um mobile Fahrradgaragen in einem modularen Container, die bei Bedarf versetzt werden können, wenn für Veranstaltungen oder bei großer Nachfrage im Sommer zusätzliche Fahrradstellplätze benötigt werden.

Fotos mit freundlicher Genehmigung der Stadt Lindau



Andere Städte haben in Zusammenarbeit mit öffentlichen und privaten Institutionen Anreize für Radfahrer\*innen geschaffen, beispielsweise sichere Abstellplätze, Duschen und andere Einrichtungen, oder sie setzen zur Förderung des Fahrrads auf Gamification. Abgesehen von der Sicherheit beim Radfahren, die sich durch Fahrradwege und Fahrradspuren erhöhen lässt, sind der Zugang zu sicheren Abstellmöglichkeiten, Fahrradwerkstätten, Umkleieräumen, Duschen usw. nach wie vor die am häufigsten geäußerten Anliegen von Fahrradpendler\*innen. Durch die Zusammenarbeit mit dem Privatsektor, die Einbindung anderer öffentlicher und privater Einrichtungen und

die Förderung von Kleinunternehmen können Städte auf diese Wünsche eingehen. Die Einbindung von Fahrradverbänden sowie von Schulen und Arbeitgebern hat sich ebenfalls als eine gute Möglichkeit erwiesen, um die Mobilitätskultur vor Ort zu ändern und die Akzeptanz des Radfahrens zu steigern. Von Fahrradkarawanen, die Kindern ein sicheres Umfeld für den Schulweg bieten, über Anreize der Unternehmen für Fahrradpendler\*innen bis zum Einsatz von Gamification zur Förderung der Fahrradnutzung (siehe Kasten unten) kann die Zusammenarbeit innovative Wege eröffnen, um nachhaltige Verkehrsträger in Städten und stadtnahen Gebieten voranzubringen.

## Entwicklung einer Fahrradkultur durch Gamification

Ein innovatives und kollaboratives Konzept zur Förderung des Fahrrads wurde von einem Zusammenschluss aus Organisationen verfolgt, zu denen das UNDP, das Cycle City Network Nepal, ein Mobilfunkanbieter, ein Medienunternehmen und die Städte **Lalitpur** und **Tulsipur (Nepal)** gehören.

Nachdem die Stadt Lalitpur Straßen fahrradfreundlich umgebaut und in die Errichtung von Fahrradständern investiert hatte, wurde im Rahmen des Projekts eine mobile App eingeführt, mit der die Teilnehmenden durch das Pendeln mit dem Fahrrad Punkte sammeln konnten. In Zusammenarbeit mit Schulen und anderen öffentlichen Einrichtungen bot die App finanzielle Anreize, die von den Schulen und Einrichtungen investiert werden konnten, um eine fahrradfreundliche Infrastruktur für ihre Pendler\*innen aufzubauen oder sogar neue Fahrräder für neue Nutzer\*innen bereitzustellen.

Außerdem hat das Konsortium gemeinsam mit Unternehmen Richtlinien für Fahrradpläne entwickelt, mit denen Unternehmen ihre Fahrradpendler\*innen unterstützen können. Darüber hinaus haben die beteiligten Organisationen Ideen entwickelt, wie an Schulen das Fahrradfahren vermittelt werden kann. Auf der Grundlage der in Lalitpur und Tulsipur gesammelten Erfahrungen wurden Richtlinien zur fahrradfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raums für andere Städte in Nepal erstellt.



# Die wichtigsten Erkenntnisse

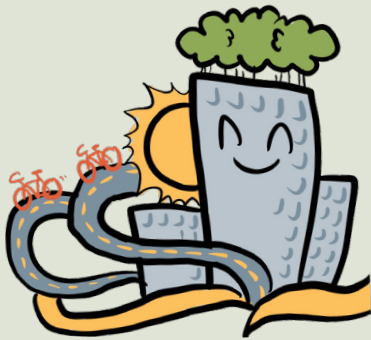
## Fahrradverkehr und -infrastruktur

- Zunächst sollte ermittelt werden, auf welchen Strecken bereits Radfahrer\*innen unterwegs sind. Um sich einen guten Überblick über den Radverkehr zu verschaffen, können die Kommunen mit Hochschulen zusammenarbeiten und gemeinsam Daten erheben oder die GPS-Daten von Radfahrer\*innen nutzen.
- Fahrradstellplätze tragen entscheidend zur Förderung der Fahrradnutzung bei. Durch bei Bedarf bereitgestellte Fahrradstellplätze oder überwachte Fahrradparkplätze lässt sich das Angebot verbessern.
- Eine neue Infrastruktur muss gut erklärt und kommuniziert werden, damit sie sowohl von Radfahrer\*innen als auch von Fußgänger\*innen, Anwohner\*innen und anderen Stakeholdern angenommen wird.
- Die Einführung von Leihfahrrad-Systemen könnte mehr Menschen dazu bewegen, auf das Fahrrad umzusteigen.
- Neben dem (Aus)Bau der Infrastruktur wie Fahrradwegen und Fahrradabstellplätzen müssen die Kommunen ihre Bürger\*innen stärker einbinden, um die tatsächlichen Bedarfe abzufragen, das Fahrrad als nachhaltiges, sicheres und schnelles Verkehrsmittel zu bewerben und potenziellen Widerspruch aufgrund des Verlusts an Parkflächen zu mindern.
- Zur Steigerung der Fahrradnutzung ist es von großer Bedeutung, geschlechts- und altersbedingte Unterschiede im Nutzerverhalten, beim Bedarf und beim Sicherheitsempfinden zu berücksichtigen.
- Zur Erhöhung der gegenseitigen Akzeptanz und Wertschätzung zwischen den Straßennutzer\*innen könnten autofreie Wochenenden eingeführt werden, um das Fahrrad als Verkehrsmittel zu fördern und die Verkehrsteilnehmer\*innen für die Gefährdung von Radfahrer\*innen zu sensibilisieren.



### 3. Schlussfolgerung

## Auf dem Weg zu nachhaltigen und inklusiven Mobilitätsmodellen



Wie aus den im Rahmen dieses Peer-Learning-Projekts ausgetauschten Erfahrungen und den wichtigsten Erkenntnissen hervorgeht, waren **Mobilität und ÖPNV** wesentliche kommunale Dienstleistungen, die auch während der Corona-Pandemie zur Verfügung standen.

Obwohl die Pandemie noch nicht vorbei ist, haben sich durch die Lockdowns und die plötzlichen Veränderungen in der städtischen Mobilität neue Möglichkeiten, aber auch neue Herausforderungen für Städte ergeben, die nachhaltige, widerstandsfähige und inklusive Mobilitätsangebote in den Städten sowie zwischen verschiedenen Städten fördern wollen. Als Anbieter öffentlicher Dienstleistungen und Verwalter ihrer Gemeinden mussten die Städte weiterhin Mobilitätsdienste für ihre Bürger\*innen (insbesondere vulnerablen Gruppen) bereitstellen, damit die vernetzten Systeme in den Städten und die örtliche Wirtschaft funktionieren und die Existenzgrundlagen gesichert sind.

Um nach der Pandemie dafür zu sorgen, dass die Stadtgebiete gesundheitlich unbedenklich, inklusiv, wirtschaftlich wettbewerbsfähig und klimafreundlich sind, brauchen die Städte ein inklusives Mobilitätskonzept. Die Städte müssen den politischen Willen aufbringen und politische Unterstützung leisten, um Partnerschaften und Kooperationsbeziehungen zwischen verschiedenen Stakeholdern zu fördern und die Vision einer nachhaltigen Stadt stärken. Nur so werden sie ihre Bürger\*innen für eine lebenswerte Stadt gewinnen, in denen die Menschen vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV unterwegs sind. Gleichzeitig gilt es, das Angebot an grundlegenden Dienstleistungen und die Koordination zwischen den Kommunen und den verschiedenen Verwaltungsebenen langfristig zu stärken, damit die Stadtbewohner\*innen sich aus der Abhängigkeit vom eigenen Auto befreien können.

## Die wichtigsten Empfehlungen

### 1. Öffentliche Verkehrsmittel sollten die Grundlage für die städtische Mobilität sein

Öffentliche Verkehrsmittel sollten die Grundlage für die städtische Mobilität sein. Alle Städte, die sich um nachhaltigere Verkehrsträger bemühen, sollten ein integriertes öffentliches Verkehrssystem (Verwaltung, Verkehrsmittel, Preise usw.) aufbauen, das das Recht auf Mobilität gewährleistet. Dazu müssen verschiedene Mobilitätsangebote so miteinander vernetzt werden, dass eine nahtlose Mobilität von Tür zu Tür möglich ist. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass der Zugang zu den Dienstleistungen und Möglichkeiten gleichberechtigt gestaltet ist und die Bürger\*innen auf ein eigenes Auto verzichten können.

### 2. Entwicklung eines gesellschaftlichen Konsens und einer Vision

Es bedarf eines breiten gesellschaftlichen Konsenses und einer Vision darüber, was nachhaltige urbane Mobilität ausmacht und welcher Gesamtnutzen daraus entsteht. Das ist von entscheidender Bedeutung, wenn es darum geht, bei unvereinbaren Wünschen Prioritäten zu setzen (z. B. Raum für Autos gegenüber Raum für Menschen). Der Zusammenhang zwischen dem Zugang zu Mobilitätsangeboten und dem Zugang zu Chancen sollte hervorgehoben werden, und es sollte deutlich gemacht werden, wie wichtig Mobilität im Leben aller Menschen ist, insbesondere für vulnerable Gruppen.

### 3. Förderung der Zusammenarbeit zwischen Stakeholdern durch effektive Kommunikation

Entscheidend ist, dass die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Organisationen gefördert und die Stakeholder von Anfang an über effektive Kommunikationswege und Konsultationen eingebunden werden, um alle Beteiligten mit ins Boot zu holen. Dadurch werden die kommunale Demokratie gestärkt und die Effizienz der Dienstleistungen erhöht, weil sie konsequent an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtet sind.

#### **4. Ausbau stadtwweiter Mobilitätsprogramme mit inklusivem Zugang**

Die Städte sollten ihre Mobilitätsprogramme in der gesamten Stadt weiter ausbauen und dafür sorgen, dass die Angebote inklusiv und nachhaltig zugänglich sind, um dadurch zum gesellschaftlichen Zusammenhalt und zum Klimaschutz beizutragen. Dies umfasst: Investitionen in den ÖPNV, den Radverkehr und die Fußgänger; die Koordination von öffentlichen Verkehrsmitteln und das Straßenmanagement durch die Integration von Bereichen für Fußgänger und Radfahrer\*innen und die Verbesserung des öffentlichen Raums; Investitionen in Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und den Bau von multimodalen Knotenpunkten; eine verstärkte Parkraumbewirtschaftung, z. B. in Wohngebieten sowie durch die Erhebung von Gebühren und die Begrenzung des Angebots an Parkplätzen.

#### **5. Urbane Mobilität geht über die Infrastruktur hinaus**

Eine nachhaltige urbane Mobilität geht über die Infrastruktur hinaus und sollte an den kulturellen Vorstellungen von Mobilität und den Bedürfnissen der Bürger\*innen ausgerichtet sein. Von der Akzeptanz des Fahrrads als Verkehrsmittel und nicht nur als Sportgerät über die Verfügbarkeit von Abstellplätzen und Umkleieräumen bis hin zur Beachtung und Priorisierung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer – eine nachhaltige urbane Mobilität muss über den Bau von Radwegen und die Ausweisung von Ladezonen hinausgehen.

#### **6. Daten und Technologien mit Potenzial**

Mithilfe von Daten und Technologien lassen sich Mobilitätsdaten erfassen, um Bewegungsmuster, Bedarfe und Entwicklungen zu analysieren. Sowohl bei den öffentlichen Verkehrsmitteln als auch bei der Stadtlogistik ist es wichtig, die langfristigen Auswirkungen und Änderungen der Bewegungsmuster und Bedarfe kontinuierlich im Blick zu behalten, damit angemessene Maßnahmen getroffen und geeignete Mobilitätspläne entwickelt werden können. Universitäten können ein wichtiger Partner bei der Erfassung und Analyse dieser Daten und bei der Entwicklung von innovativen und ganzheitlichen Lösungen sein.

## **7. Angemessene Finanzierungsmechanismen für lokale Gebietskörperschaften**

Die lokalen Gebietskörperschaften sollten die rechtlichen Möglichkeiten und einen Zugang zu den Finanzmärkten erhalten, und die Finanzierungsmechanismen sollten an die veränderten Gegebenheiten angepasst werden. Es ist wichtig, verschiedene Finanzierungsmechanismen einzuführen, um die Kosten für Betrieb und Wartung der öffentlichen Verkehrssysteme langfristig zu decken.

## **8. Engagement für eine nachhaltige urbane Mobilität und die Rolle der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften**

Im Rahmen der internationalen politischen Prozesse der UN und anderer multilateraler Organisationen ist weiteres Engagement für eine nachhaltige Mobilität notwendig, um zu gewährleisten, dass Mobilität in allen Agenden berücksichtigt wird und dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in den Entscheidungsprozess eingebunden werden, um die Qualität der politischen Entscheidungen zu verbessern.

## Partner

---



## Unterstützt von

---



Diese Veröffentlichung wurde mit finanzieller Unterstützung der Europäischen Union erstellt. Der Inhalt unterliegt der alleinigen Verantwortung von UCLG und spiegelt nicht unbedingt die Ansichten der Europäischen Union wider.



Dieses Dokument wurde von der schwedischen Agentur für internationale Entwicklungszusammenarbeit (Sida) finanziert. Sida teilt nicht unbedingt die in diesem Dokument geäußerten Ansichten. Die Verantwortung für den Inhalt liegt allein bei den Autoren.