

LEITBILD MOBILITÄT

STAND MÄRZ 2022

Stadt Detmold



INHALT

Problemstellung und Zielsetzung	4
Methodik und Ablauf	5
Stadtstruktur	6
Mobilitätsverhalten	7
Fuß- und Radverkehr	8
Öffentlicher Personennahverkehr und Mobilitätsmanagement	9
Straßennetz	10
Beteiligungsverfahren	11–14
ExpertInnengespräche	
Zukunft.Mobilität – Online-Umfrage	15–16
Leitbild Mobilität der Stadt Detmold	17–21
Oberziele	
Werteziele	
Strategien	
Fazit	26

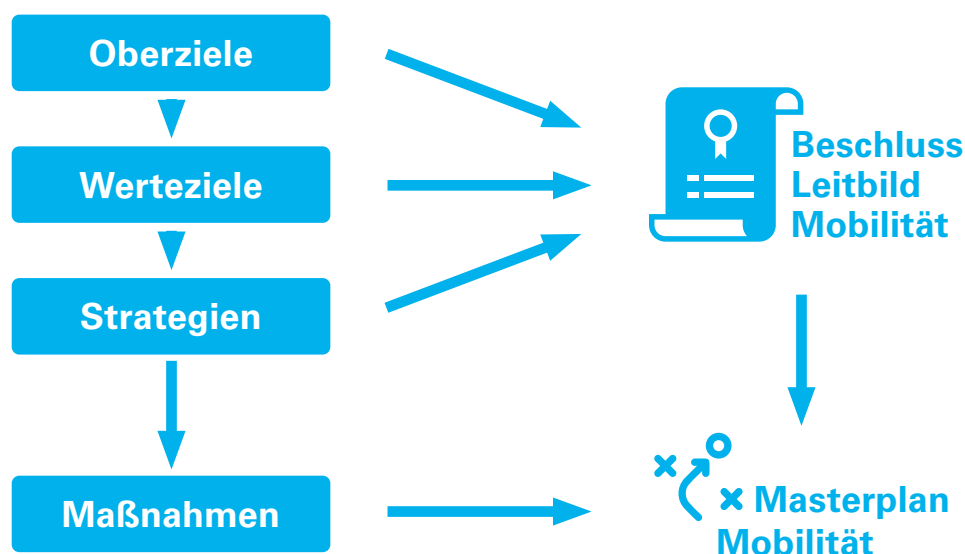
PROBLEMSTELLUNG UND ZIELSETZUNG

Die Stadt Detmold möchte ihre Strategien zur innerstädtischen Mobilität erneuern und langfristig sichern. Der letzte, zu diesem Thema ausgearbeitete Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stammt aus dem Jahr 1992. Ein genereller Bewusstseinswandel, die demografischen Veränderungen und die stetige Weiterentwicklung neuer Technologien erfordern es, die Mobilität in der Stadt neu zu denken. Das nun erarbeitete Leitbild Mobilität soll den Rahmen für die Entwicklung eines Masterplans Mobilität für Detmold bilden. Das spätere Planungsgebiet betrifft dabei die gesamte Stadt Detmold, also die Kernstadt sowie alle umliegenden Ortsteile.

Wichtig dabei ist es, die Balance zwischen sozialer Ausgewogenheit, ökologischer Verträglichkeit und ökonomischer Vernunft zu finden. Das Leitbild soll die Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen im Hinblick auf ihre Mobilität sicherstellen. Der Wirtschaftsstandort Detmold soll dabei gefestigt werden. Insbesondere hier gibt es viele Akteure, deren Engagement hilfreich sein kann. Zentrales Thema ist der Standort Innenstadt, wo eine hochwertige Erreichbarkeit mit viel Erlebnis- und Aufenthaltsqualität in Einklang zu bringen ist.

Im Anschluss an die Erarbeitung des Leitbildes soll dieses politisch beschlossen werden. Die Aufstellung eines Masterplan Mobilität für die Stadt Detmold kann dann auf der Grundlage der erarbeiteten Ziele und Strategien erfolgen. Der Masterplan Mobilität umfasst auf gesamtstädtischer Ebene Strategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Konkrete Handlungsempfehlungen und die Entwicklung von Maßnahmenbündeln sollen die Ziele des Leitbildes Mobilität verdeutlichen und erreichbar werden lassen. Das Leitbild dient auch als Maßstab für die Bewertung der Maßnahmenwirkungen und kann im Prozess korrigiert bzw. nachgeschärft werden.

Das Leitbild Mobilität orientiert sich an der beschlossenen Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Detmold. Dadurch werden eindeutige Ziele definiert und es lassen sich entscheidende Impulse für eine klima- und ressourcenschonende Verkehrspolitik ableiten. Daraus lassen sich dann im Masterplan Mobilität konkrete Konzepte erstellen und Maßnahmen finden.



Zusammenhang des Leitbildes Mobilität mit dem Masterplan Mobilität

METHODIK UND ABLAUF

Das Leitbild Mobilität wird unter Einbeziehung von Umwelt- und Stadtverträglichkeitsaspekten, städtebaulichen Strukturen und der künftigen Siedlungsentwicklung erstellt. Alle Formen der Mobilität und deren Vernetzung sind zu betrachten. Hierzu werden zunächst in einem ersten großen Ansatz die Chancen und Mängel im vorhandenen Verkehrssystem ermittelt und aufbereitet, um gezielt darauf aufzubauen.

Im zweiten Schritt werden Gespräche mit Expertinnen und Experten verschiedener Interessensgruppen geführt. Dies trägt dazu bei, lokales Wissen und konkrete städtische Belange in die Erarbeitung einzubeziehen. Mittels dieser Erkenntnisse wird ein erster Entwurf für das Leitbild erstellt. Der Leitbild-Entwurf für Detmold wurde in einer Online-Umfrage den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt. Die Ergebnisse dieser ganz entscheidenden Beteiligungsphase mit Maßnahmen und Handlungsansätzen werden später bei der Erstellung eines Masterplans Mobilität eine große Rolle spielen.

Aufgrund der Komplexität des Themenbereiches Mobilität ist eine breite Beteiligung sowohl maßgebender Akteure und Entscheidungsträger als auch von Interessenverbänden und der Öffentlichkeit ein zentraler Baustein eines modernen Leitbildes Mobilität. Die Bevölkerung und weitere potenzielle Partner und Akteure sollen mit ihren Wünschen, Erwartungen und Vorbehalten „mitgenommen werden“. Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind dabei die wichtigsten Stellschrauben, Engagement sukzessive aufzubauen und zu etablieren. Eine konsensorientierte Erarbeitung des Planwerkes trägt wesentlich zur Akzeptanz der Ergebnisse und ihrer späteren Umsetzung sowie letztlich auch zur intensiven Nutzung alternativer Mobilitätsangebote und klimafreundlicher Verkehrsmittel bei.



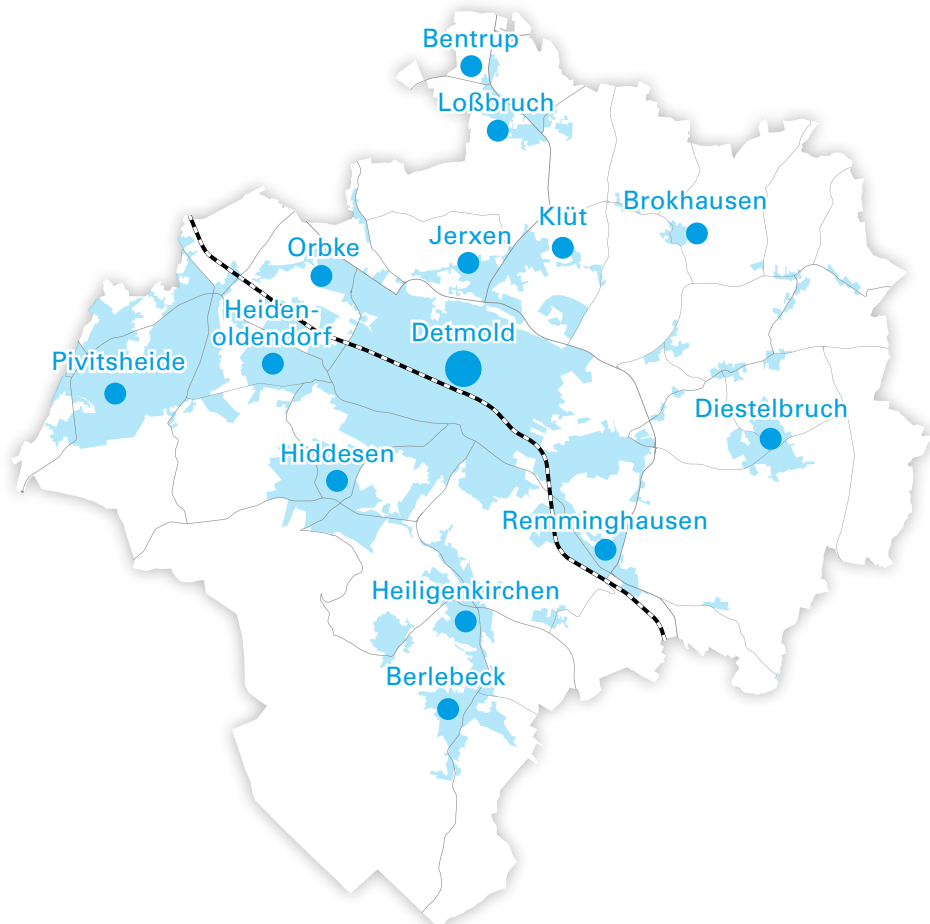
Ablauf des Prozesses zur Erarbeitung des Leitbildes Mobilität

STADTSTRUKTUR

Mit einer Bevölkerungszahl von ca. 74.000 ist Detmold die einwohnerstärkste Stadt im Kreis Lippe. Die Detmolder Bevölkerungsentwicklung verzeichnet in den letzten zehn Jahren einen leichten Zuwachs. Seit 2018 sind die Bevölkerungszahlen in Detmold nahezu konstant.

Die verkehrliche Situation in Detmold wird geprägt durch die intensiven Verknüpfungen mit den – insbesondere westlichen – Nachbarräumen. Da die Autobahnen in großem Abstand um Detmold herum verlaufen, bekommt das innere Hauptverkehrsstraßennetz eine höhere Bedeutung. Die Auswirkungen sind im Zentrum von Detmold spürbar, wo sich Ziel-, Quell- und Binnenverkehre verstärkt mit Durchgangsverkehren überlagern. Gegenüber dem ländlich geprägten Umland nimmt Detmold die Funktion eines Mittelzentrums ein, ist also ein nennenswerter Zielort für Verkehre von außerhalb.

Neben dem Arbeitsplatzangebot machen zudem die regional bedeutsamen Bildungseinrichtungen Detmold zu einer wichtigen Einpendlerkommune. Täglich pendeln rund 23.500 Menschen in die Stadt. Dem stehen etwa 15.800 Auspendelnde gegenüber. Hinzu kommt ein Aufkommen von ca. 21.700 innergemeindlich Pendelnden. Neben Arbeits- bzw. Ausbildungsplätzen ist in verkehrlicher Hinsicht auch die Tourismusbranche zu beachten. Das vielfältige touristische Angebot der Stadt – bspw. Hermannsdenkmal, Adlerwarte Berlebeck, LWL-Freilichtmuseum oder der Teutoburger Wald – lockt viele Menschen zu einem Ausflug nach Detmold.



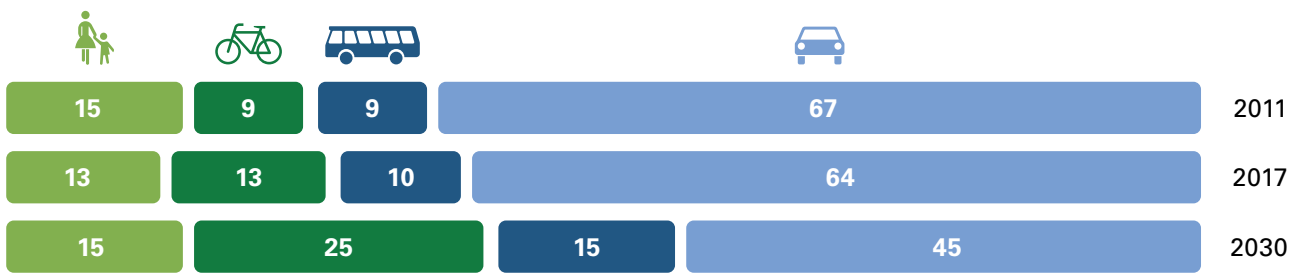
Stadtstruktur Detmold mit Umland

MOBILITÄTSVERHALTEN

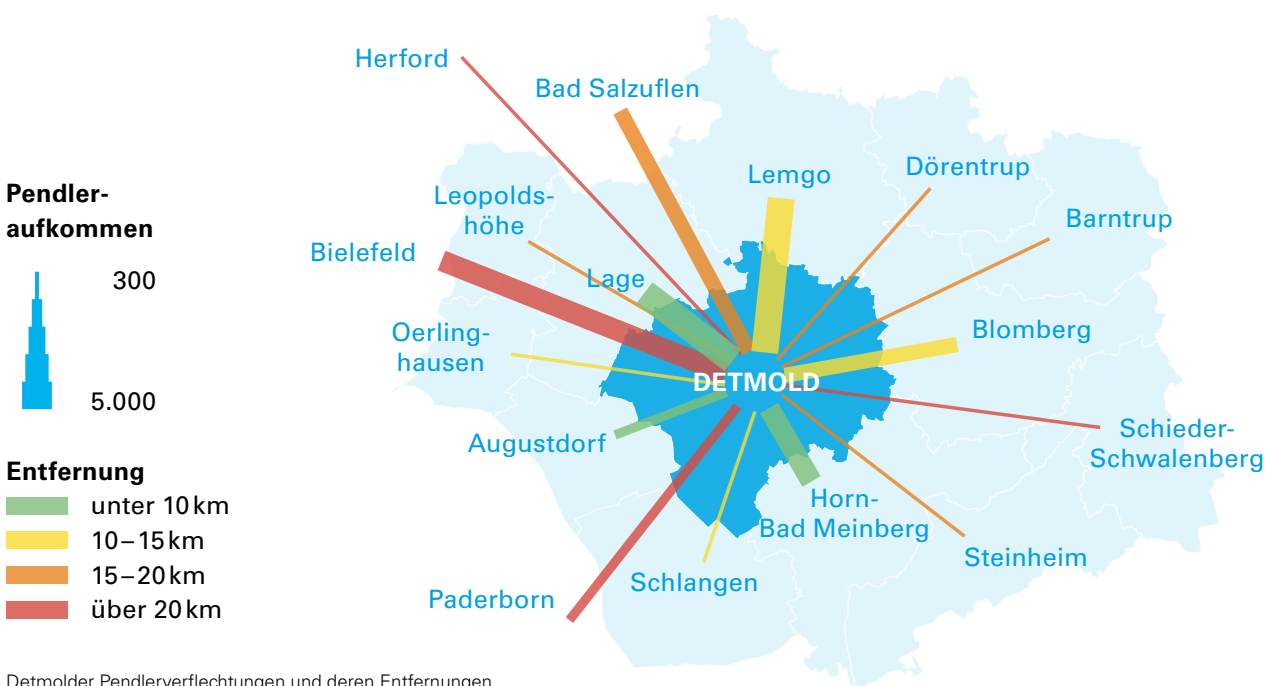
In den Jahren 2011 und 2017 ist das Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split) der Detmolder Bevölkerung erhoben worden. Dabei zeigt sich, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) nach wie vor dominiert und der Umweltverbund – ÖPNV, Fuß- und Radverkehr – innerhalb von sechs Jahren nur um drei Prozentpunkte zulegen konnte. Dabei liegen drei von vier zurückgelegten Wegen (ca. 73%) innerhalb Detmolds und die mittlere Wegelänge beträgt 8,6 km – grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine stärkere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die wichtigsten Pendlerbeziehungen bestehen nach Lage, Lemgo und Bielefeld, 24% aller Pendlerbewegungen liegen unter 10 km. Durch eine gezielte Förderung des

Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV besteht daher großes Potenzial für eine künftige Verlagerung von Wegen vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Zur Orientierung bzw. Zielformulierung wird ein vorläufiges Szenario formuliert, welches die angestrebte Verlagerung im Rahmen der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) wiedergibt. Dieses operative Ziel wurde bereits im Projekt „Global nachhaltige Kommune in NRW“ festgehalten. Ziel ist es, über ein moderates Verkehrswende-Szenario den Anteil des MIV am Modal Split bis 2030 auf 45% zu senken. Schwerpunkt der Verlagerung bildet der Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad.



Entwicklung des Modal Splits in Detmold



FUSS- UND RADVERKEHR

Fußverkehr

Für die Stadt Detmold liegt bislang kein eigenständiges Konzept für den Fußverkehr vor. Dies spiegelt sich an einigen Stellen in den Straßenräumen wider: zahlreiche stark befahrene Straßen stellen aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten eine Barriere dar, Bodenbeläge sind nicht immer barrierefrei und häufig besteht aufgrund zu schmaler Wege ein hohes Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr. Zudem bilden unzureichend ausgeleuchtete Ecken und Wege manchmal Angsträume.



Positive Beispiele, wie die innerstädtische Wallanlage erfüllen die Ansprüche an gute Wege für den Fußverkehr und können als besonders attraktiv bezeichnet werden. Durch großzügige Gehwegbreiten, Verweilmöglichkeiten und vom übrigen Verkehr getrennt, ist eine weitgehend ungestörte Wahrnehmung der Umgebung möglich.



Beispiele von Wegeverbindungen – links: eine unbeleuchtete und nicht einsehbare Wegeverbindung, rechts: getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Verweilmöglichkeiten

Radverkehr

Mit der Integration in das Radnetz NRW verfügt Detmold über ein attraktives Freizeitnetz, das in Abschnitten auch für Alltagsstrecken geeignet ist. Das Radnetz des Kreises Lippe weist überwiegend und das Radnetz OWL gänzlich Routen für den Alltagsverkehr aus. Jedoch konzentrieren sich beide Radnetze auf eine Anbindung an die umliegenden Kommunen. Ein hochwertiges städtisches Radnetz zur Verbindung der einzelnen Ortsteile fehlt bislang. 2014 wurde ein Haupttrutenkonzept für

den Radverkehr erarbeitet. Ziel dieses Konzeptes ist es, die verdichteten Stadtteile durch sechs Haupttruten mit der Innenstadt sternförmig zu verbinden.

Hinsichtlich der Aufwertung kommunaler Radverkehrsverbindungen besteht Handlungsbedarf in der Eindeutigkeit und Führungsform im Radverkehr. Häufige Mängel tragen zu einem erhöhten Konfliktpotenzial bei und stellen ein Sicherheitsrisiko dar.



Beispiele von Wegeverbindungen – links: keine Eindeutige Führung des Radverkehrs auf der Lagesche Straße, rechts: diagonale Querung des Knotenpunktes in Heidenoldendorf

ÖPNV UND MOBILITÄTSMANAGEMENT

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung der Siedlungsgebiete ist durch eine hohe Bushaltestellendichte gewährleistet. Defizite sind in den Bedienzeiten und Taktungen der Randbezirke festzustellen, wobei hier die fehlende Wirtschaftlichkeit durch eventuelle „Leerfahrten“ wohl ausschlaggebend ist.

Ein Vergleich zwischen den Reisezeiten des ÖPNV und MIV zeigt, dass der ÖPNV auf den stärksten Pendlerverbindungen oftmals ähnliche Reisezeiten aufweist wie der MIV, diese teilweise auch deutlich unterschreitet. Da die Ziele im Alltagsverkehr jedoch selten an den zentralen Haltestellen liegen, wird das Autofahren durch die im Vergleich fehlenden An- und Abreisezeiten oftmals attraktiver. Hinzu kommt, dass die Taktung der Buslinien auf den Pendlerverbindungen häufig bei 60 oder 90 Minuten liegt.



Beispiele im ÖPNV – links: „Trostlose“ Haltestelle ohne einen Unterstand in Vahlhausen („Dorfplatz“), rechts: übersichtliche Anordnung von Haltestellen und dynamische Fahrgastinformationen am neuen ZOB

Die Ausstattung der Haltestellen fällt in Detmold sehr unterschiedlich aus. Die in jüngster Zeit erneuerten Haltepunkte wie der Bahnhof oder das Rosental – beide gleichzeitig die wichtigsten Umstiegspunkte in Detmold – haben neben einem modernen Erscheinungsbild auch eine hochwertige Ausstattung mit Überdachung, Sitzgelegenheiten oder Fahrradabstellanlagen. Die Stadtbushaltestellen sind überwiegend barrierefrei ausgebaut. Die Haltestellen der Regionalbusse weisen hingegen Mängel auf. Dies betrifft sowohl das Fehlen der genannten Elemente als auch den Zustand der Möblierung – soweit diese überhaupt vorhanden ist.



Mobilitätsmanagement

Mit dem Ansatz eines Mobilitätsmanagements wird eine ganzheitliche Betrachtung und Steuerung der Verkehrssysteme verfolgt und diese zu einem Gesamtangebot mit dem Fokus der Nachhaltigkeit zusammengefasst. In erster Linie sind hier kommunikative Maßnahmen erforderlich, welche Angebote bekannt machen und zu einer Änderung der Mobilitätsgewohnheiten anregen sowie auf eine veränderte Nachfrage reagieren.

Im Rahmen verschiedener Projekte und Konzepte, wie der „Global Nachhaltige Kommune in NRW“, dem „Elektromobilitätskonzept für die Behörden in der Stadt Detmold“ oder dem „Klimaschutz-

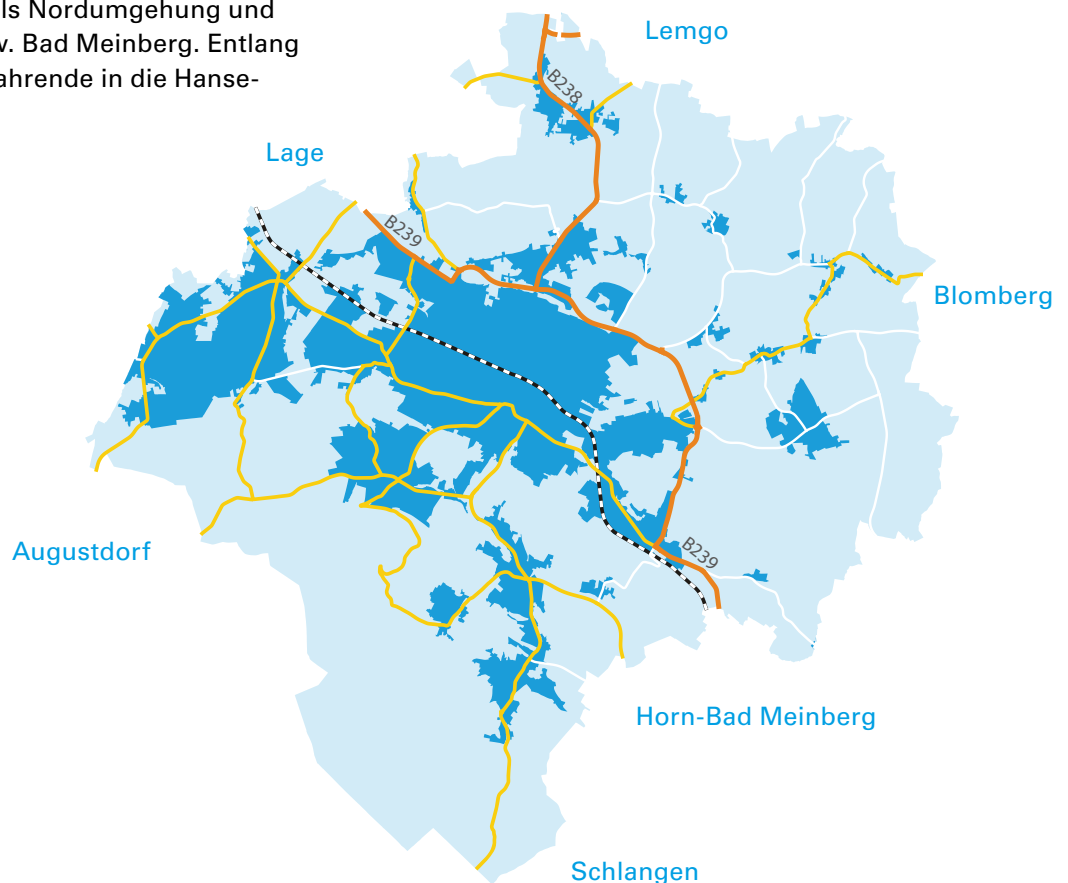
teilkonzept Verkehr – Klimafreundliche Mobilität in Detmold“, ist die Auseinandersetzung mit den verschiedenen Mobilitätsangeboten bereits zu einem gewissen Grad erfolgt. Zudem werden bspw. durch Mitgliedschaften in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) oder dem Zukunftsnetz NRW wichtige Inputs bzw. Impulse für eine nachhaltige Mobilität geliefert.

STRASSENNETZ

Da es Detmold an einer Südumgehung fehlt, kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Bereich der Innenstadt. Die im Juli 2020 veröffentlichte Untersuchung zur Führung des Innenstadtrings im Einrichtungsverkehr¹ konkretisiert die Probleme entlang des Innenstadtrings: Die zuführenden Radialen wie die Bielefelder Straße, Lemgoer Straße, Neustadt oder die Hornsche Straße sind verkehrlich von hoher Bedeutung und binden Detmold an die umliegenden Städte und Gemeinden an. Gleichzeitig dienen Sie als Routen für den Durchgangsverkehr. Dies hat zur Folge, dass der Innenstadtring sehr hohe Verkehrsbelastungen von bis zu 18.000 Kfz/24h (Paulinenstraße) aufweist. Die begrenzte Flächenverfügbarkeit lässt eine angemessene Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden nicht zu.

Neben dem Innenstadtring sind die Bundesstraßen 238 und 239 die am stärksten belasteten Straßen. Die B 239 dient als Nordumgehung und Anbindung nach Lage bzw. Bad Meinberg. Entlang der B 238 gelangen Autofahrende in die Hansestadt Lemgo.

Die Stadt Detmold verfügt über ein veraltetes, statisches Parkleitsystem. Im Bereich der Innenstadt ist auffällig, dass trotz zahlreicher Sammelanlagen Parkstände entlang des verkehrlich stark belasteten Innenstadtrings zur Verfügung stehen. Laut dem Parkraumkonzept für Detmold aus dem Jahr 2015² werden die wesentlichen Ziele der Parkraumbewirtschaftung erreicht: gebietsfremde Langzeitparker stehen überwiegend in Sammelanlagen, sodass gebietsfremde Kurzparker in der Regel einen freien Parkstand im öffentlichen Raum finden. Das Gutachten aus dem Jahr 2018 merkt weiterhin an, dass Bewohnerinnen und Bewohner im Bereich der Kernstadt nachts sehr schwer einen Parkstand in zumutbarer Geh-Entfernung finden.



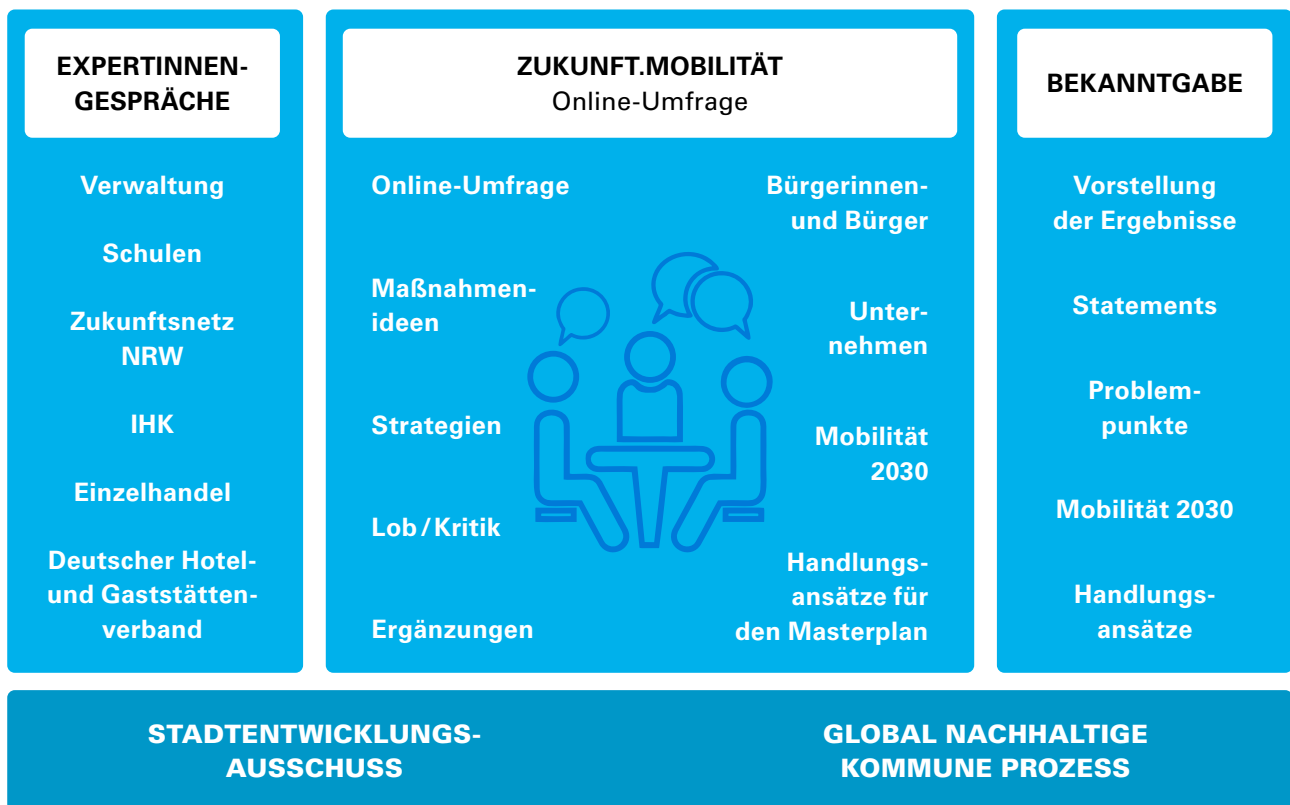
Klassifiziertes Straßennetz in Detmold

¹ SHP Ingenieure; Detmold – Studie zur Führung des Innenstadtrings im Einrichtungsverkehr; Hannover; Juli 2020

² LK Argus GmbH; Parkraumkonzeption Detmold; Berlin, 22. Juli 2015

BETEILIGUNGSVERFAHREN

Das Leitbild Mobilität soll eine möglichst hohe Akzeptanz erfahren und zugleich die Bedarfe und Wünsche der Bevölkerung widerspiegeln. Daher ist die Erstellung des Leitbildes in ein intensives Beteiligungsverfahren eingebettet. Dieses umfasst ExpertInnengespräche sowie eine Bürgerbeteiligung unter dem Schlagwort „Zukunft.Mobilität“. Aufgrund der Covid-19-Pandemie musste das Beteiligungsverfahren angepasst und die Beteiligungen der Bürgerinnen und Bürger online durchgeführt werden.

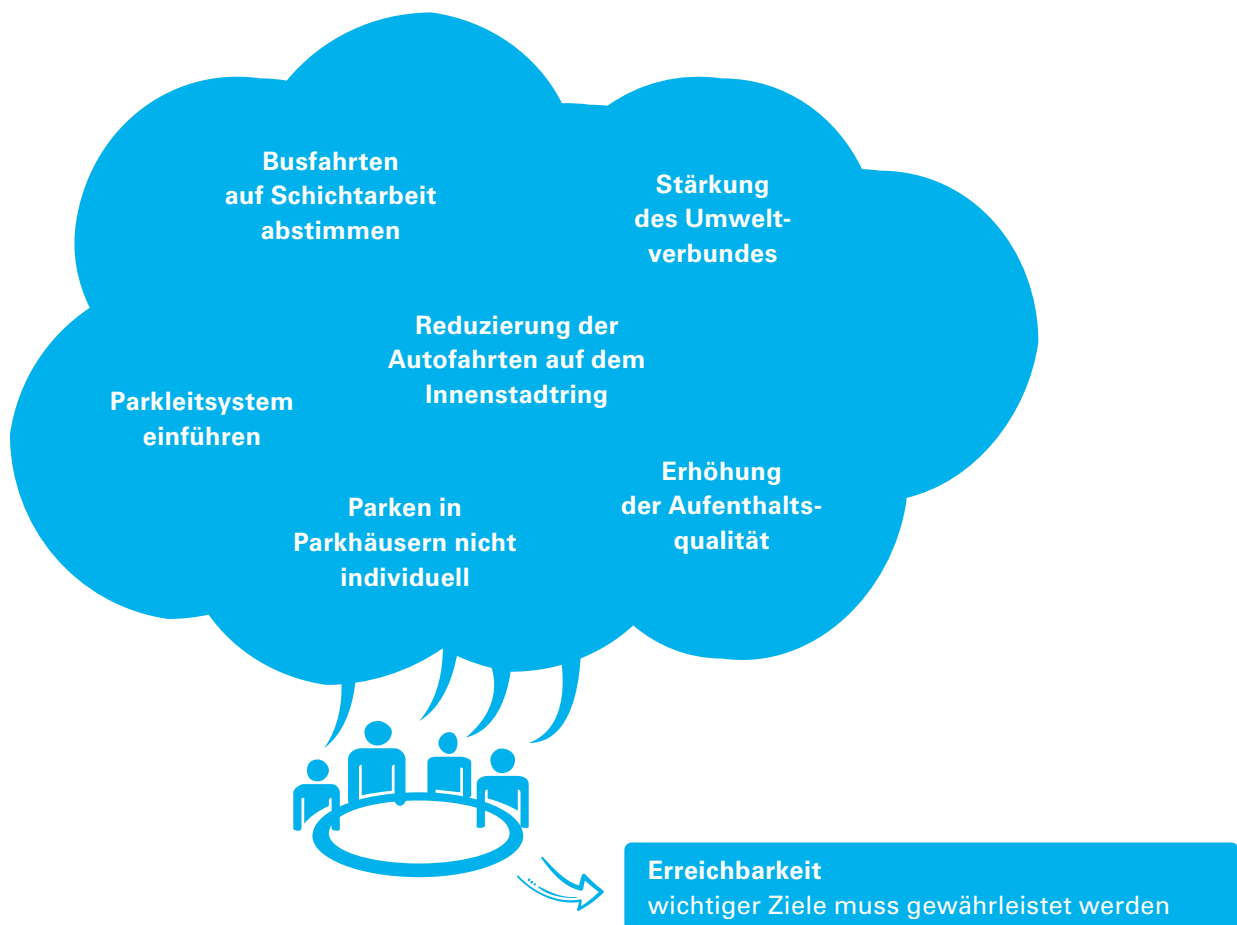


EXPERTINNENGESPRÄCHE

Zu Beginn des Erarbeitungsprozesses Ende September 2020 wurden mit diversen Interessensvertretenden sogenannte „ExpertInnengespräche“ geführt. Es konnten wichtige Hinweise in Bezug auf die einzelnen Interessensgruppen eingefangen werden. In allen Runden konnte sich auf das Ziel verständigt werden, dass kurze Wege innerhalb der Stadt auf den Umweltverbund verlegt werden müssen, da nur so die zentralen Bereiche entlastet werden können. Zudem wurde in allen Gesprächsrunden festgehalten, dass für alle Menschen bedarfsgerechte Mobilitätsangebote vorgesehen werden müssen und der Straßenraum dazu fair aufgeteilt werden muss.

Einzelhandel und Gastronomie

Die ExpertInnenrunde aus Einzelhandel und Gastronomie sieht es als Oberziel an, dass die Erreichbarkeit wichtiger Ziele weiterhin gewährleistet wird. Die Einführung eines Parkleitsystems in Kombination mit der Verlagerung des Parkens in die vorhandenen Parkhäuser oder der Nutzung von Mobilitätspunkten (früher P+R-Plätze) außerhalb der Kernstadt soll zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Detmolder Innenstadt führen. Hierzu zählt ebenfalls die Reduzierung der Autofahrten auf dem Innenstadtring. Die Stärkung des Umweltverbundes ist für die Expertinnen und Experten dieser Gesprächsrunde ebenso wichtig wie die Abstimmung von Bustaktungen in Gewerbegebieten auf Schichtarbeiten.



Ergebnisse der Expertenrunde Einzelhandel/Gastronomie

Bildungseinrichtungen, Schule und Verkehrssicherheit

Die ExpertInnenrunde aus Vertretenden von Bildungseinrichtungen, Schulen und Verkehrssicherheit sehen Maßnahmen für den Radverkehr als wichtig an. Die Einführung von Fahrradstraßen auf Schulwegen und gesicherte Fahrradabstellanlagen beziehen sich auf die Infrastruktur des Radverkehrs. Zudem müssen Schülerinnen und Schüler frühzeitig verkehrlich erzogen werden. Ziel ist es, Kompetenzen zur Bewältigung der derzeitigen Gefahren im Verkehrsraum zu erlangen. Zudem sollen sich Schülerinnen und Schüler kritisch mit den derzeitigen Mobilitätsformen auseinandersetzen.



Radverkehr, ÖPNV, MIV und Stadtentwicklung

Die ExpertInnenrunde aus Vertretenden des Radverkehrs, ÖPNV, MIV und der Stadtentwicklung formuliert eine Förderung des Klimaschutzes sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit als wichtige Ziele eines möglichen Leitbildes. Maßnahmen hierfür können neben der Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraße auf 30 km/h auch die Aufstellung einer Stellplatzsatzung für die Stadt sein, welche zu einer Entkopplung von Stadtwachstum und Verkehrszunahme führen soll.



ZUKUNFT.MOBILITÄT – ONLINE-UMFRAGE

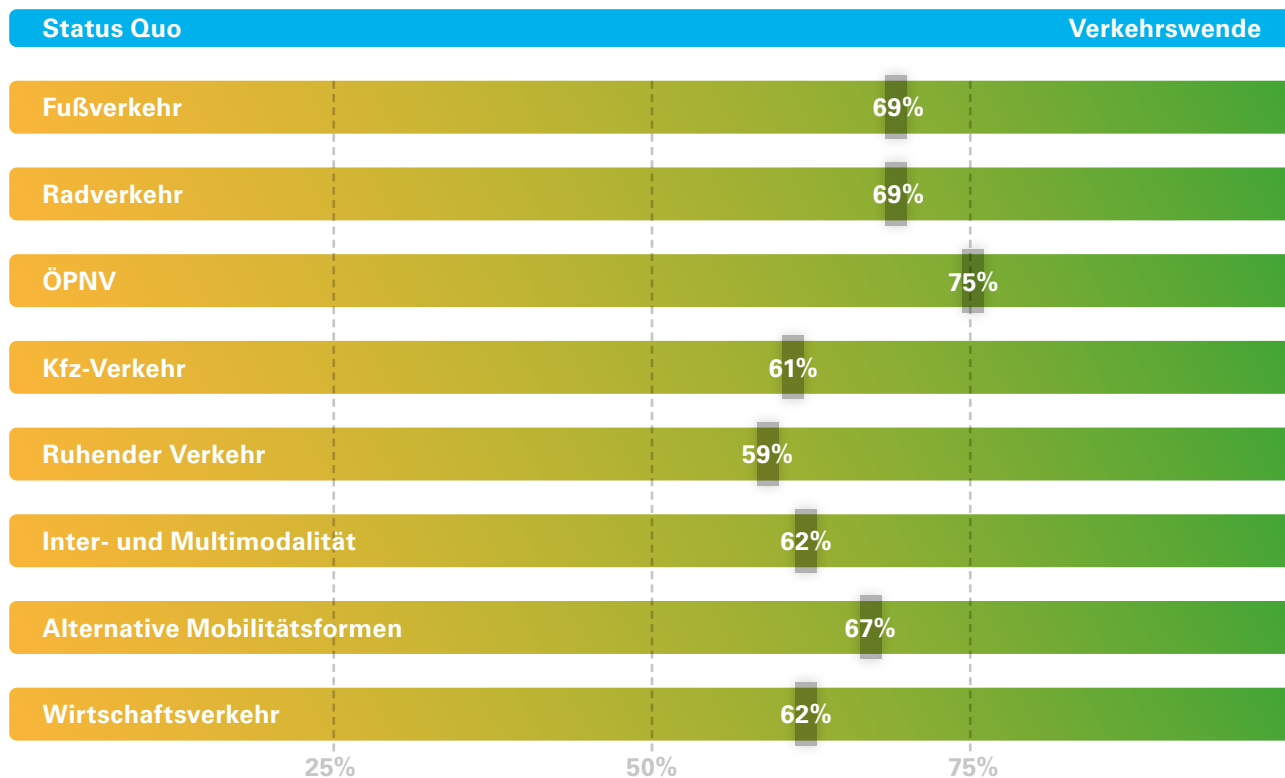


Im Zeitraum vom 25.05 bis zum 18.07.2021 konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger unter dem Schlagwort „Zukunft.Mobilität“ an der Erarbeitung des Leitbilds Mobilität mitwirken. Die Ergebnisse der Umfrage sollen ein Meinungsbild der Detmolder Bevölkerung widerspiegeln: Wie wollen die Bürgerinnen und Bürger im Jahr 2030 mobil sein? Was sind die wichtigsten Handlungsfelder in den nächsten Jahren?

Aufbauend auf der im Vorfeld erstellten Bestandsanalyse und den Gesprächen mit Expertinnen und Experten sowie verschiedenen Interessensgruppen wurden erste mögliche Strategien für das Leitbild zur Diskussion gestellt. Jede Strategie konnte durch die Teilnehmenden mit bis zu zehn Sternen bewertet werden. Die Bewertung einer Strategie mit dem geringsten Wert (ein Stern) bedeutet, dass keine nachhaltige Umsetzung von Maßnahmen gewünscht ist und der Status Quo beibehalten werden soll. Die maximale Wertung

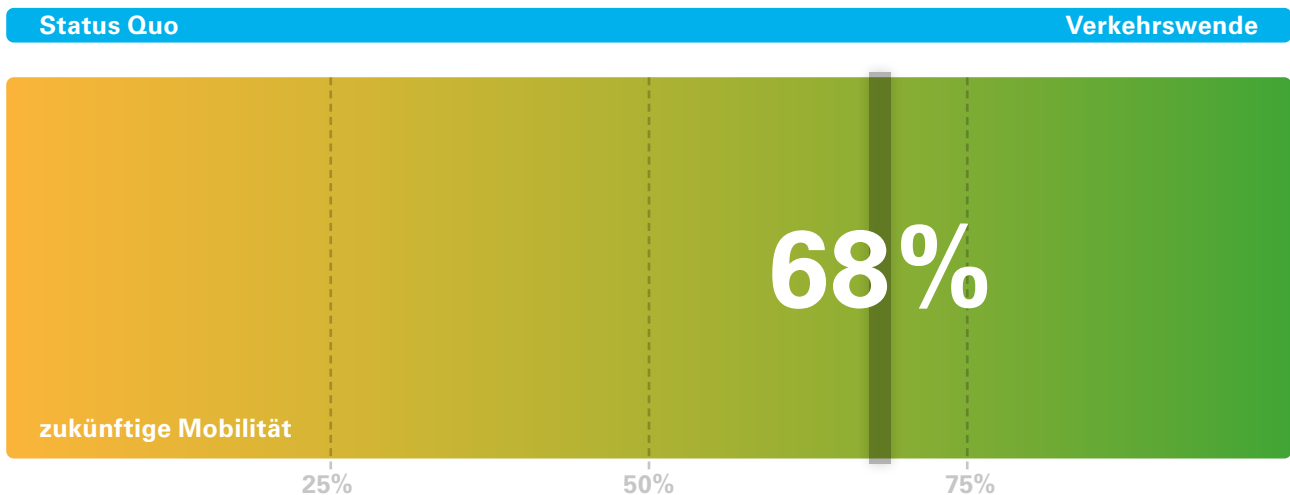
von zehn Sternen befürwortet die Umsetzung umfangreicher Maßnahmen, die zur Bewältigung der Verkehrswende beitragen.

Erkennbar ist, dass gerade die Förderung des ÖPNV viel Zustimmung erfährt. Die Stärkung der beiden weiteren Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr) wird ebenfalls von der Detmolder Bevölkerung unterstützt. Die Strategien zum Ausbau von Inter- und Multimodalität sowie für eine zukunftsfähige Logistik liegen in der Befürwortung zwar hinter der Förderung des Umweltverbundes, weisen aber dennoch eine Befürwortung von über 62% bzw. 67% auf. Insgesamt haben 584 Personen die Umfrage vollständig beantwortet.



Stimmungsbild in der Detmolder Bevölkerung zu einem Veränderungswillen/zu Strategien einer Verkehrswende

Zum Abschluss der Online-Umfrage wurden die Teilnehmenden gefragt, wie sie sich Detmold in der Zukunft wünschen – alle Verkehrsmittel umfassend. Vom Status Quo bis hin zum Wunsch nach einer Verkehrswende liegt die Absicht der Detmolder Bevölkerung bei rund 68% „Veränderung“. Dies spiegelt eine grundsätzliche Bereitschaft wider, zukünftig den Blick auf umweltfreundlichere Mobilitätsformen zu richten und das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken.



Stimmungsbarometer in der Detmolder Bevölkerung zur zukünftigen Mobilität

LEITBILD MOBILITÄT DER STADT DETMOLD

Mit der Agenda 2030 wurde auf der UN-Vollversammlung im Jahre 2015 erstmals ein weltweit gültiges Zielsystem für eine Nachhaltige Entwicklung verabschiedet. Das Kernstück der Agenda 2030 – die 17 globalen Nachhaltigkeitsziele – stellen dabei einen gemeinsamen Wegweiser für das Handeln aller UN-Mitgliedsstaaten dar. Bei der Umsetzung dieser Ziele nehmen insbesondere die Kommunen eine zentrale Rolle ein. Mit der Verabschiedung der Detmolder Nachhaltigkeitsstrategie im Mai 2021 hat Detmold sich auf den Weg zur Global Nachhaltigen Kommune gemacht, um dieser Verantwortung gerecht zu werden.

Im Fokus der Detmolder Nachhaltigkeitsstrategie stehen 6 Themenfelder, darunter das Themenfeld Mobilität. Mobilität nachhaltig weiterzuentwickeln erfordert eine Berücksichtigung aller 3 Säulen der Nachhaltigkeit: Von der ökologischen Seite ausgehend, gilt es, dass Detmold seinen Beitrag zum Pariser Klimaschutzabkommen leistet, um den globalen Temperaturanstieg innerhalb des aktuellen Jahrhunderts auf deutlich unter 1,5 °C zu begrenzen. Aber auch Umwelt- und Ressourcenschutz stehen auf der Agenda. Um Mobilität sozial nachhaltig weiterzuentwickeln, gilt es, allen Menschen die gleichen Zugangschancen zu ermöglichen. Alle Menschen in Detmold müssen unabhängig von Einkommen und möglichen Einschränkungen oder Behinderungen die Chance haben, sich ungehindert fortzubewegen und so am Leben teilzuhaben. Schließlich müssen alle Maßnahmen Zur Verbesserung der Mobilität auch wirtschaftlich nachhaltig sein. So kann zum Beispiel durch Investition in neue Technologien gleichzeitig das Wirtschaftswachstum gefördert werden.

Als Leitlinie einer nachhaltigen Mobilitätspolitik¹ der Stadt Detmold im Sinne der Detmolder Nachhaltigkeitsstrategie gilt:

„In Detmold werden alle Mobilitätsbedürfnisse verantwortungs- und umweltbewusst befriedigt. Die Menschen in der Stadt Detmold nutzen dabei das zuverlässige, sichere und barrierefreie Mobilitätsangebot des Umweltverbundes.“

Im Jahr 2030 bewegen sich die Menschen umweltverträglich, klimaneutral und sicher fort. Sie nutzen die attraktiven Angebote des ÖPNV und das ausgebaute Rad- und Gehwegenetz. Durch eine multimodale Vernetzung des Umweltverbundes ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stark gesunken.“

Als operative Ziele zur Umsetzung dieser nachhaltigen Mobilitätspolitik sind in der Nachhaltigkeitsstrategie genannt:

- Veränderung des modal splits zu Gunsten umwelt- und ressourcenschonender Verkehrsmittel
- Bereitstellung eines attraktiven und barrierefreien ÖPNV- und On-Demand-Netzes
- Steigerung des Anteils an Fahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben
- Die Förderung klimafreundlicher und sozialverträgliche Wirtschaftsverkehre bei Unternehmen und Organisationen sowie deren Mitarbeitenden
- Umstellung der städtischen Fuhrparke auf emissionsarme Fahrzeuge mit postfossilen Antrieben
- Bereitstellung geeigneter Infrastrukturen zur Förderung von alternativen Antriebstechnologien
- Stärkung der Vorbildfunktion der Stadt, der städtischen Gesellschaften und ihre Mitarbeitenden bei der Energie- und Mobilitätswende

Eine erste Befragung in der Detmolder Bevölkerung hat gezeigt, dass ein „Denken nach vorne“ vorhanden ist und damit die grundsätzliche Bereitschaft, wesentliche Veränderungen mitzugehen. Das Leitbild Mobilität greift diese Bereitschaft auf und bildet die Grundlage für die Entwicklung eines Masterplans, der die konkreten Schritte zur Mobilitätswende festlegt.

¹ Nachhaltigkeitsstrategie Stadt Detmold Nachhaltige Mobilität Leitlinie Themenfeld 2

Das Leitbild beinhaltet drei Ebenen:

- I. Übergeordnete **Oberziele** zur grundsätzlichen Ein- und Zuordnung
- II. **Werteziele** des gesellschaftlichen Lebens und dessen Wandel zur Orientierung
- III. **Strategien** für konkrete Ansätze der Maßnahmenebenen



Leitbild Mobilität für Detmold

I. OBERZIELE

Klima- und Umweltschutz

Der Beitrag der Mobilität am CO₂-Ausstoß in Deutschland beläuft sich nach Angaben des Umweltbundesamtes derzeit auf knapp 20 %. Ein Großteil entfällt dabei auf den motorisierten Individualverkehr – das Auto. Auch in Detmold ist das Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr nach wie vor sehr hoch. Eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und eine langfristige CO₂-Neutralität des Verkehrssektors wird nicht alleine durch neue Antriebsformen und alternative Energieträger zu erreichen sein, sondern erfordert in wesentlichem Maße eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmenden und eine gute Verknüpfung aller Verkehrsmittel.

Um das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Abkommens zu erreichen, wird Detmold zur Entlastung von Menschen und Umwelt künftig den Verkehr emissionsärmer, intelligenter, vernetzter und kraftfahrzeugverkehrsvermeidender organisieren.

Verkehrsvermeidung und verträglichere Gestaltung

Verkehrsvermeidung, insbesondere Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs, ist ein notwendiger Schritt, um bei der Verkehrswende voran zu kommen. Der umweltfreundlichste Verkehr ist der Verkehr, den es gar nicht gibt. Siedlungsgebiete, Wirtschaftsstrukturen und Mobilitätsangebote sind im Sinne einer „15 Minuten-Stadt“/ „Stadt der kurzen Wege“ so zu planen, dass unnötiges Verkehrsaufkommen von vornherein vermieden wird. Supermärkte und sonstige notwendige Infrastrukturangebote müssen also fußläufig erreichbar im Quartier errichtet werden. Verkehr kann aber auch durch Fahrgemeinschaften (drei Personen in einem Auto bedeuten weniger Verkehr als je eine Person in drei Autos!) und homeoffice (ein Tag pro Woche zu Hause arbeiten bedeutet 20 % weniger Berufsverkehr!) vermieden werden.

Der Verkehr, der sich nicht vermeiden oder verlagern lässt, muss verträglicher gestaltet werden. Es gilt, Mobilität neu zu denken und die eigene

Komfortzone zu erweitern, neue alternative Mobilitätsformen zuzulassen und zu fördern. Innovative Ansätze sind in den Blick zu nehmen und auf ihre Machbarkeit in Detmold zu prüfen. Bestehende Infrastrukturangebote sind zu verbessern. Weltweit, insbesondere auch in Deutschland, werden aktuell zunehmend völlig neue Ansätze und Verkehrsmittel in den Blick genommen. Auch für Detmold gilt es, neue Strategieansätze und Verkehrsmittel wie O-Busse, Straßen- und Seilbahnen sowie autonom fahrende Busse in den Fokus nehmen soweit sie wirtschaftlich nachhaltig eingesetzt werden können.

Verkehrssicherheit

Im Zusammenhang mit dem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ein grundsätzliches Ziel. Ein weiterer Aspekt ist die Verbesserung der subjektiven – gefühlten – Sicherheit, insbesondere durch die Vermeidung von Angsträumen. Alle Verkehrsteilnehmenden müssen sich angstfrei und auf sicheren, möglichst gut beleuchteten (Schul-)Wegen im Stadtgebiet bewegen können. Es gilt, durch sichere Straßenräume die Unfallschwere zu senken, um perspektivisch die Vision Zero – keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr – zu erreichen.

Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind bei Planung und Umsetzung besonders zu berücksichtigen. Die zukünftige Verkehrsgestaltung in Detmold trägt auch dem demografischen Wandel Rechnung. Dem gesetzlichen Auftrag zur Barrierefreiheit leistet Detmold konsequent Folge.

II. WERTEZIELE

Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit und Versorgung Detmolds wird zukünftig auf möglichst ressourcenschonende Art sichergestellt. Mit einer Strategie, die die Erreichbarkeit jedes Punktes im Stadtgebiet mit dem Auto nicht in Frage stellt, können die ambitionierten Nachhaltigkeitsziele der Stadt Detmold schwerlich erreicht werden. Gleichzeitig müssen alternative Mobilitätsformen und ggfs. auch Individualregelungen für bestimmte Personengruppen es ermöglichen, dass jeder Mensch, gleich mit welchen Einschränkungen, die gleichen Mobilitätschancen in Detmold hat. Einem Menschen ohne Beeinträchtigungen kann es zugemutet werden, nicht direkt von Tür zu Tür mit dem Auto zu fahren. Dies gilt jedoch nicht für alle Menschen. Zusätzlich ist die besondere Rolle und Lage der Stadt Detmold als Mittelstadt in einem ländlichen Raum mit einer noch unzureichenden Erschließung durch alternative Mobilitätsformen zu berücksichtigen.



Gleichwertige Mobilitätschancen

Um gleichwertige Mobilitätschancen zu bieten, werden für alle Menschen bedarfsgerechte Mobilitätsangebote vorgesehen. Dies gilt insbesondere für Kinder und Senior*innen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – sei es durch eine körperliche und/oder geistige Behinderung. Auf Eltern mit Kinderwagen, Menschen in Rollstühlen oder Behinderten-Scootern wird besondere Rücksicht genommen.

Die gesetzliche Forderung in § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wird umgesetzt und die Zugänge zu den umweltschonenden Verkehrsmitteln werden aktiv verbessert. Durch die Sicherstellung der Barrierefreiheit und die Schaffung selbsterklärender Straßenräume wird hier der Grundstein gelegt. Die barrierefreie Gestaltung für Menschen mit Behinderungen kommt auch den Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen zugute. Gleichwertige Mobilitätschancen spiegeln sich auch darin wieder, welche finanziellen Ressourcen für die einzelnen Verkehrsarten bereitgestellt werden.

III. STRATEGIEN



Faire Aufteilung des öffentlichen Raumes

Detmold denkt den öffentlichen Raum zukünftig neu. Es werden nutzungsgerechte Straßenräume und Knotenpunkte, auf denen sich alle Verkehrsteilnehmenden mindestens gleichberechtigt bewegen können, entwickelt. Detmold fördert das jeweils umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Bei einem gleichberechtigten Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden wird berücksichtigt, dass der PKW einen deutlich höheren Platzbedarf hat, deutlich höhere Emissionen verursacht und auch ein höheres Gefährdungspotenzial beinhaltet. Das Denken aus der Sicht des Autos wird ersetzt durch eine ganzheitliche Sicht. Straßenräume und Knotenpunkte, auf denen sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt bewegen, werden so gestaltet, dass sie die schutzbedürftigeren Verkehrsteilnehmenden priorisieren. Dieses gilt neben der erforderlichen Flächenverteilung für die Zufußgehenden und Radfahrenden insbesondere auch für den ÖPNV. Mit Busvorrechtigungen in Form von Busspuren oder Ampelvorrangschaltung wird der ÖPNV eine deutlich höhere Akzeptanz gegenüber dem PKW erzielen. E-Autos, Fahrgemeinschaften und Sharing-Konzepte sollen ebenfalls eine höhere Bedeutung erlangen. Neben den klassischen, verkehrlichen Nutzungen im Straßenraum wird auch Raum für Begrünung und Aufenthalt berücksichtigt werden.



Fußverkehr hat Vorrang

Jeder Verkehrsteilnehmende ist zumindest am Anfang und am Ende des Weges Fußgängerin bzw. Fußgänger. Daher nützen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs allen Menschen in Detmold. Zufußgehen wurde in der Vergangenheit häufig unterschätzt und planerisch vernachlässigt. Als umweltfreundliche, direkte und kostenfreie Verkehrsart rückt das Zufußgehen jedoch verkehrsplanerisch stärker in den Fokus. Neben der Förderung der eigenen Gesundheit spielt das Zufußgehen als Teil einer intermodalen Wegekette eine wichtige Rolle und trägt zudem zur Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Umfeld bei. Für einen gut funktionierenden Fußverkehr sind neben einem engmaschigen, lückenlosen Netz an Wegeverbindungen eine hohe gestalterische Qualität sowie eindeutige Orientierungsmerkmale wichtig. Eine Verbesserung der Situation im Fußverkehr trägt maximal zur Verkehrswende bei. Immer wiederkehrende Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sind Folge der heutigen starken Orientierung der bisherigen Verkehrs- und Straßenplanung am Autoverkehr und einer Aufteilung des Straßenraums, bei der dem fahrenden und ruhenden PKW-Verkehr großer Raum zu Lasten der anderen Verkehrsarten eingeräumt wird. Die Konfliktlinien zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden werden durch die schneller fahrenden E-Bikes und Pedelecs sowie den E-Scootern noch verschärft. Dem wird planerisch durch eine fairere Gestaltung des Verkehrsraumes entgegengewirkt. Desgleichen hilft ein anderes, soziales Verhalten der Verkehrsteilnehmenden mit gegenseitiger Rücksichtnahme, Konflikte zu mindern. Durch ein respekt- und rücksichtsvolles Miteinander können Ängste abgebaut werden.

Neben dem Ausbau der Infrastruktur für den Fußverkehr im Innenstadtbereich werden auch die Ortsteile eine Aufwertung erfahren. Hier fehlt es aktuell an (ausreichend beleuchteten) Gehwegen, Verweilmöglichkeiten und Querungshilfen.



Lückenloses Radverkehrsnetz

Um den Umweltverbund zu stärken und eine Verlagerung vom Pkw auf diesen Verkehrsträger zu erreichen, bieten das Fahrrad und andere Radverkehrsmittel großes Potenzial. Mit einer entsprechenden Ausgestaltung der Infrastruktur können viele der kurzen Wege innerhalb Detmolds im Nahbereich (≤ 5 km) statt mit dem Auto mit dem Fahrrad erledigt werden. Mit den wachsenden Absatzzahlen von Pedelecs vergrößert sich diese Entfernung bis etwa 12 km Länge. Voraussetzung sind ein lückenloses, sicheres Radverkehrsnetz sowie geeignete Abstellmöglichkeiten in allen Ortsteilen. Innerhalb Detmolds wird die Erkennbarkeit der Radverkehrsführung verbessert. Die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt hat bereits begonnen und wird fortgesetzt werden. Die Radverbindungen des Radnetzes OWL zur Anbindung an die umliegenden Kommunen werden realisiert. Neben sicheren und attraktiven Radnetzen für den Alltags- und Freizeitverkehr ist das Thema Motivation von großer Bedeutung. Komfortable Rahmenbedingungen und Erlebnisqualität sind zu berücksichtigen. Als wesentlicher Treiber der Verkehrswende wird der Förderung des Radverkehrs eine entscheidende Rolle zukommen.



Qualitätsverbesserung im ÖPNV

Aufgrund der geographischen Ausbreitung Detmolds sind nicht alle Wege aus den Ortsteilen in die Innenstadt zu Fuß oder mit dem Rad zu bewältigen, so dass es hier – auch unter dem Aspekt der Teilnahme am sozialen und kulturellen Leben – eines hochattraktiven ganzjährigen ÖPNV-Angebotes bedarf. Nur das bietet wetterunabhängig und für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Chance, Entfernungen, die über den Nahbereich hinausgehen, umweltschonend zu überwinden. Der ÖPNV wird eine wahrnehmbare Alternative zum PKW werden, wenn seine Verfügbarkeit annähernd der des PKWs entspricht. Eine hohe Akzeptanz des ÖPNV wird erreicht durch einen leichten Zugang, moderne Ausstattungen von Haltestellen und Fahrzeugen, eine hohe Erschließungsqualität und ein umfassendes Fahrplanangebot. Auch neue Formen des ÖPNV wie O-Bus- oder Seilbahnkonzepte, Klein- und Midibusse sowie autonom fahrende Verkehrsmittel werden auf ihre Tauglichkeit hin untersucht.

Die Stadt Detmold und die städtischen Gesellschaften gehen über die Mindestziele des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes vom 9. Juni 2021, mit seinen verbindlichen Vorgaben für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen, im Interesse einer Verbesserung der Umweltqualität in Detmold, hinaus.

Es wird eine Qualitätsverbesserung in den Schwachlastzeiten vorgenommen. Das bestehende System von Anruf-Sammel-Taxi (AST) und Anruf-Linien-Fahrten (ALF) wird zum On-Demand, ein Verkehrsmittel, das dann zur Verfügung steht, wenn es benötigt wird. Der Regionalverkehr wird für Pendler und die im Einzugsbereich der Regionallinien in Detmold Wohnenden verbessert.

Die Angebote im ÖPNV werden aktiv beworben und digital kommuniziert. Deren Preis- und Tarifgestaltung berücksichtigt dessen besondere, ressourcenschonende Rolle. Die Preise fördern, insbesondere im Verhältnis zu den Parkgebühren, die Nutzung des Umweltverbundes schon bei

gelegentlichen Fahrten. Die digitalen Vertriebswege wie eTicket, Handy-Ticket und der e-Tarif werden umgesetzt. Die Stadt Detmold nimmt ihren gesetzlichen Auftrag als ÖPNV-Aufgabenträger mit eigenem Verkehrsunternehmen aktiv wahr und entwickelt den Stadtbusverkehr sowie das System der rabattierten Zeitkarten im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie weiter.

Das städtische und das Mobilitätskonzept des Kreises Lippe werden zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern eng abgestimmt. Die digitalen Anwendungen und besonders preisgünstige kreisweite Tickets lassen sich nur unter Ausnutzen aller Fördermöglichkeiten und guter interkommunaler Zusammenarbeit umsetzen. Die Stadt wird sich beim Thema Schienenverkehr in den zuständigen Organisationen positionieren. Das Einrichten von neuen Schienen-Haltepunkten in Remmighausen und/oder Heidenoldendorf/Pivitsheide hätte wesentliche Vorteile für Detmold.

Um die Verkehrswende realisieren zu können, ist eine vermehrte finanzielle Unterstützung der Kommune durch den Gesetzgeber unabdingbar. Die Stadt Detmold unterstützt einen Wandel der ÖPNV-Finanzierung von einer überwiegenden Kundenfinanzierung zu einer am Umweltnutzen orientierten öffentlichen Förderung durch Land und Bund. Dem Mangel an Fahrpersonalen wird durch verbesserte Vergütungs- und Arbeitsbedingungen entgegengewirkt. Lohnkostensteigerungen und die erhöhten Aufwendungen für die alternativen Antriebstechnologien können nicht alleine von der Kommune getragen werden.



Optimierung des Kfz-Verkehrsflusses

Für bestimmte Wegzwecke und Fahrtrelationen wird, trotz Förderung der alternativen Verkehrsmittel und des Umweltverbundes, der PKW nicht ersetzt werden können. Ziel der Verkehrswende ist nicht die Abschaffung des PKWs, sondern eine neue Prioritätensetzung. Das hohe Verkehrsaufkommen, insbesondere auf dem Innenstadtring, wird einer Lösung zugeführt. Der Tatsache, dass viele unnötige Fahrten, also solche, die möglicherweise auch durch andere Verkehrsmittel abgewickelt werden könnten, mit dem PKW durchgeführt werden, wird gegengesteuert. Durch die Optimierung und Organisation des Kfz-Verkehrsflusses werden unnötige Fahrten vermieden und nötige Fahrten verträglicher abgewickelt. Mehr verkehrsabhängige Steuerungen von Lichtsignalanlagen verbessern den Verkehrsfluss. Einheitlichere Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöhen die Akzeptanz dieser Maßnahmen.

P

Neuorganisation des Parkens

Nimmt man die Gleichwertigkeit der verschiedenen Mobilitätsformen als Ziel, wird berücksichtigt werden müssen, dass der Flächenbedarf der fahrenden und abgestellten Fahrzeuge in ungleichem Verhältnis zu den Nutzungsflächen steht, die den zu Fuß Gehenden, Fahrradfahrenden und dem ÖPNV zur Verfügung gestellt wird. Deshalb wird neben dem fließenden Verkehr zugleich das Thema Parken, auch in Form des Bewohnerparkens, überdacht. Die hohe Anzahl an Parkständen im Straßenraum erzeugt in großem Umfang Parksuchverkehre im Bereich der Innenstadt. Durch eine Verlagerung der Parkstände vom Straßenraum in Parkhäuser und auf Sammelparkplätze werden Straßenräume von einer höheren Aufenthaltsqualität profitieren. Modernisierungen und Aufwertungen dieser Sammelanlagen (bspw. Parkhaus Lustgarten wird Mobilpunkt.Lustgarten) sowie attraktive Wegeverbindungen in die Innenstadt werden erfolgen. Unter Berücksichtigung der begrenzten Flächenverfügbarkeit, insbesondere in der Innenstadt, wird die Konkurrenzsituation des ruhenden und fahrenden PKW-Verkehrs mit den Verkehrsflächen für den ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs in der Stadtentwicklungs- und Raumplanung, neue Prioritäten bekommen. Die steuernde Wirkung der Parkgebühren wird im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Detmold genutzt. Die Detmolder Parkgebühren werden sich zukünftig zielführend am tatsächlichen Kostenaufwand für die Bereitstellung von Parkplätzen und Parkhäusern sowie am Flächenbedarf eines PKWs orientieren und Anreize für die Nutzung alternativer Verkehrsmittel durch ein Bonus-System setzen. Insbesondere beim Bewohnerparken kann mit neuen Preismodellen steuernd eingewirkt werden. Dadurch können beispielsweise in bestimmten Nutzungszeiten andere Parkkunden bei der knappen Ressource Parkraum stärker berücksichtigt werden.



Verknüpfung der Verkehrssysteme

Die Vorteile der Inter- und Multimodalität – der Wahl des am besten für einen Weg (multimodal) oder die Teilstrecke eines Weges (intermodal) geeigneten Verkehrsmittels – werden kommuniziert. Durch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit entfalten insbesondere neue, aber auch vorhandene Angebote ihre volle Wirkung. Die beim Parkhaus Lustgarten erstmals umzusetzende Idee des Multimodal-Hubs wird weiterentwickelt, um dessen Möglichkeiten, den Innenstadtverkehr zu entlasten, zu nutzen.

Die vorhandene einheitliche Mobilitätsplattform <https://detmold.smartmobilitymap.de/schnelleinstiege> stellt alle notwendigen Informationen digital zur Verfügung. Echtzeit und Standortinformation der Busse, der E-Roller usw. sind online verfügbar, ebenso die Besetztstände der Parkhäuser. Mit der neuen Mobilitätsdatenverordnung nach § 3a PBefG hat der Gesetzgeber die Bereitstellungspflicht von Daten der Mobilitätsanbieter zur Ermöglichung einer effizienten, sicheren und umweltverträglichen Mobilität der Zukunft und zur Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste und damit public data im Verkehrssektor geschaffen. Dieser Umstand wird aktiv im Projekt „Smart Cities“ genutzt. Verknüpft man die Mobilitätsplattform mit einem einheitlichen Bezahlssystem und ggfs. weiteren Aspekten auf einer entsprechenden App, verringert dies Zugangshemmnisse bei der Benutzung der alternativen Mobilitätsformen.



Förderung alternativer Mobilitätsformen

Die Mobilität der Zukunft wird sich facettenreich gestalten. Durch den angebotsorientierten Ausbau von Sharing-Angeboten im Bereich von (E-) PKWS, E-Bikes, E-Lastenrädern oder normalen Fahrrädern seitens der Kommune ergeben sich neue Möglichkeiten, Mobilität zu erleben und klimafreundlich zu nutzen. Soweit privatwirtschaftliche Verleihsysteme den übergeordneten Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie entsprechen, werden sie von der Stadt zugelassen und gefördert. Die Vorbildfunktion der Kommune, z. B. bei der Bereitstellung von Jobtickets, Job-Rad und dienstlicher Nutzung von Sharing-Angeboten wird aktiv eingesetzt, um auch bei den Detmolder Bürger*innen eine Verhaltensänderung in Richtung ressourcenschonende Mobilität zu bewirken. So werden nicht nur eigenen Mitarbeitenden Anreize zum Umstieg auf umweltschonende Mobilitätsformen gegeben, sondern auch ein Vorbild für andere Firmen und Einzelpersonen geliefert. Eine finanzielle Förderung der Kommune z. B. durch Förderung von E-Bikes, Lastenrädern usw. ist eine weitere Möglichkeit zur Erreichung dieses Ziels. Die Stadt Detmold unterstützt das Ziel der Bundesregierung, klimafreundliche Mobilität zu fördern, und schafft Voraussetzungen für den Ausbau flächendeckender Ladesäuleninfrastruktur für entsprechend alternativ betriebene Fahrzeuge.



Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

Lieferverkehre nehmen aufgrund des Onlinehandels überall zu. Die Vielzahl der Fahrzeuge belasten die Innenstadt und enge Wohnstraßen. Durch geschäftsübergreifende Logistikkonzepte können Lieferverkehre gebündelt und zentral abgewickelt werden. Die Markierung von Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr sorgt dafür, dass der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt wird und Lieferfahrzeuge nicht auf Geh- und Radwegen halten. Im Bereich der Fußgängerzone sind an Markttagen Überschneidungen mit dem Lieferverkehr zu vermeiden. Der Schwerverkehr ist, soweit erforderlich, zu sichern und auf geeigneten Routen zu führen. Auch bei der Diskussion dieses Themenfelds gilt es, neue Denkansätze, wie z. B. autonom fahrende Lieferroboter zu berücksichtigen, soweit sie rechtlich und wirtschaftlich nachhaltig eingesetzt werden können.

FAZIT

Neben einer Vielzahl anderer Themenfelder einer nachhaltigen Kommunalentwicklung steht die Frage einer umweltgerechten, klimafreundlichen, sozialen und ressourcenschonenden Mobilität auf der Agenda der Stadt Detmold. Die operativen Ziele zur Umsetzung dieser veränderten Mobilität in der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt verlangen ein neues Denken im Bereich der Verkehrsmittelwahl: Umweltfreundlicher, flexibler, barrierefrei, nutzerorientiert, niedrigschwellig, nachhaltig. Die Anforderungen an die Mobilität der Zukunft sind vielfältig.

Mit Blick auf die vielschichtigen Entwicklungen in diesem Bereich wird die Stadt Detmold mit der Aufstellung eines Leitbildes Mobilität diesen wachsenden Ansprüchen gerecht. Die künftige Verkehrs-, Raum- und Stadtplanung wird sich an diesem Leitbild orientieren, eine neue Mobilitätsperspektive erarbeiten und in einem Masterplan Mobilität zusammenfassen. Die Strategien des Leitbildes basieren auf dem Zielszenario des modal split der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Detmold und haben somit ein auch zahlenmäßig fixiertes Ziel:



Der Modal Split in Detmold zum Zieljahr 2030

Dafür gilt es, Mobilität neu zu denken und die eigene Komfortzone zu erweitern, alternative Mobilitätsformen zuzulassen und zu fördern. Neue, innovative Ansätze sind in den Blick zu nehmen und auf ihre Machbarkeit in Detmold zu prüfen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist ebenso ein grundsätzliches Ziel, wie die Verbesserung der subjektiven – der gefühlten – Sicherheit. Die Erreichbarkeit und Versorgung Detmolds wird zukünftig auf möglichst ressourcenschonende Art sichergestellt. Dabei gilt es, die besondere Rolle und Lage der Stadt Detmold als Mittelstadt in einem ländlichen Raum mit einer noch unzureichenden Erschließung durch alternative Mobilitätsformen zu berücksichtigen.

Detmold denkt den öffentlichen Raum zukünftig neu. Es werden nutzungsgerechte Straßenräume und Knotenpunkte, auf denen sich alle Verkehrsteilnehmenden mindestens gleichberechtigt bewegen können, entwickelt. Um gleichwertige Mobilitätschancen zu bieten, müssen für alle Menschen bedarfsgerechte Mobilitätsangebote vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere für Kinder, Senior*innen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Als umweltfreundliche, direkte und kostenfreie Verkehrsart rückt das Zufußgehen verkehrsplanerisch stärker in den Fokus. Das große Potenzial, durch das Fahrrad und andere Radverkehrsmittel den Umweltverbund zu stärken und eine Verlagerung vom Pkw auf diese Verkehrsträger zu erreichen, wird aktiv genutzt. Der ÖPNV, in Form des Stadt- und Regionalverkehrs mit Bus und Bahn und ggfs. unter Berücksichtigung weiterer Verkehrsmittel, wird als eine wahrnehmbare Alternative zum PKW ausgebaut. Durch die Optimierung und Organisation des Kfz-Verkehrsflusses können nötige Fahrten verträglicher abgewickelt werden.

Unter Berücksichtigung der begrenzten Flächenverfügbarkeit, insbesondere in der Innenstadt, wird die Konkurrenzsituation des ruhenden und fahrenden PKW-Verkehrs mit den Verkehrsflächen für den ÖPNV und Fuß- und Radverkehr in der Stadtentwicklungs- und Raumplanung neue Prioritäten bekommen. Durch den angebotsorientierten Ausbau von Sharing-Angeboten im Bereich von (E-)PKWS, E-Bikes, E-Lastenrädern oder normalen Fahrrädern durch die Kommune ergeben sich neue Möglichkeiten, Mobilität zu erleben und klimafreundlich zu nutzen. Die Kommune setzt Anreize zum Umstieg auf umweltschonende Mobilitätsformen bei Mitarbeitenden und Bürgern. Der Wirtschafts- und Lieferverkehr wird stadtverträglicher umgesetzt. Zur Entlastung von Menschen und Umwelt organisiert Detmold den Verkehr emissionsärmer, intelligenter, vernetzter, verkehrsreduzierter, verträglicher und nachhaltig.

Die Erreichung dieser Ziele erfordert Anstrengungen und neue Lösungen in bisher nicht da gewesenem Umfang. Neben den infrastrukturellen Maßnahmen der Kommune bedarf es geänderter

politischer Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene. Mit neuem Denken nach vorne und einer Bewusstseinsänderung aller Detmolder*innen für die Notwendigkeit eines geänderten Mobilitätsverhaltens wird Detmold seinen Beitrag leisten, die Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen und dabei Mobilität inklusiv, sozial gerecht und ressourcenschonend weiterentwickeln. So wird dafür Sorge getragen, dass Detmold auch zukünftig eine lebens- und liebenswerte Stadt bleibt.

Impressum und Kontakt

LEITBILD MOBILITÄT STAND MÄRZ 2022

Stadt Detmold



AUFTRAGGEBER:

Stadt Detmold
Stabsstelle Mobilität & Projekte
Ferdinand-Brune-Haus
Detlef Wehrmann
Zimmer 018
Rosental 21
32756 Detmold

Tel. 05231 977-497
Fax 05231 977-8497
d.wehrmann@detmold.de
www.detmold.de



AUFTRAGNEHMER:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel. 0511.3584-450
Fax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Christopher Reineking M.Eng.

LAYOUT+SATZ

kontextsensitiv.design

