



Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für den newPark Datteln

Schlussbericht

Brilon
Bondzio
Weiser



Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Auftraggeber: newPark Planungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH
Genthiner Straße 8
45711 Datteln

Auftragnehmer: Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
Tel.: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
E-Mail: info@bbwgmbh.de

Bearbeitung: Dr.-Ing. Frank Weiser
Dipl.-Ing. Alexander Sillus
Dr.-Ing. Gabriele Reichardt

Projektnummer: 3.2071

Datum: 31. August 2020



Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung	2
2. Vorhandene Planungen im Bereich Verkehr.....	4
2.1 Straße	4
2.2 ÖPNV.....	7
2.3 Gleisanbindung.....	8
2.4 Rad- und Fußwege	10
2.5 Stellplätze (Ruhender Verkehr)	11
2.6 Elektromobilität	11
2.7 Mobilitäts- und Radverkehrskonzepte	11
3. Entwicklung des Mobilitätskonzepts	14
3.1 Notwendigkeit und Ziel	14
3.2 Mobilitätsmanagement	14
3.3 Besonderheiten des geplanten Projekts.....	16
3.4 Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr	18
3.5 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes	21
3.6 Maßnahmen des Mobilitätskonzepts	23
3.6.1 Zuständigkeit und Verantwortung.....	24
3.6.2 Information und Kommunikation.....	24
3.6.3 Förderung der ÖPNV-Nutzung	26
3.6.4 Förderung des Fahrradverkehrs.....	30
3.6.5 Förderung des Fußgängerverkehrs.....	39
3.6.6 Alternative Mobilitätsformen im Kfz-Verkehr	39
3.6.7 Stellplatzmanagement	42
3.6.8 Organisation und Service	42
3.6.9 Digitale Lösungen – „smart mobility“	43
3.6.10 New Work	44
3.6.11 Motivation	45
3.6.12 Kooperationspartnerschaften	46
3.6.13 Berücksichtigung verkehrsmittelübergreifender Verkehrskonzepte in der Bauleitplanung	47
4. Umsetzung des Mobilitätskonzepts.....	50
4.1 Dringliche Umsetzungen	51
4.2 Maßnahmen für Bauabschnitt I	52
4.3 Ausweitung der Maßnahmen für den gesamten newPark (Bauabschnitte I und II).....	56
5. Zusammenfassung und Empfehlung.....	59
6. Literatur	62



1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

In Datteln, am nördlichen Rand des Ruhrgebiets, an der Grenze zur Nachbarstadt Waltrop, soll mit dem Industrieareal newPark ein neuer Gewerbe- und Industriestandort in Nordrhein-Westfalen entstehen. Die Fläche stellt durch ihre Größe von 288 ha in Kombination mit einer besonders attraktiven städtebaulichen Planung ein herausragendes Angebot für nationale und internationale zukunftsorientierte Unternehmen dar. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Flexibilität der Flächen- und Erschließungsstrukturen sowie der naturorientierten Freiraumplanung von newPark zu.

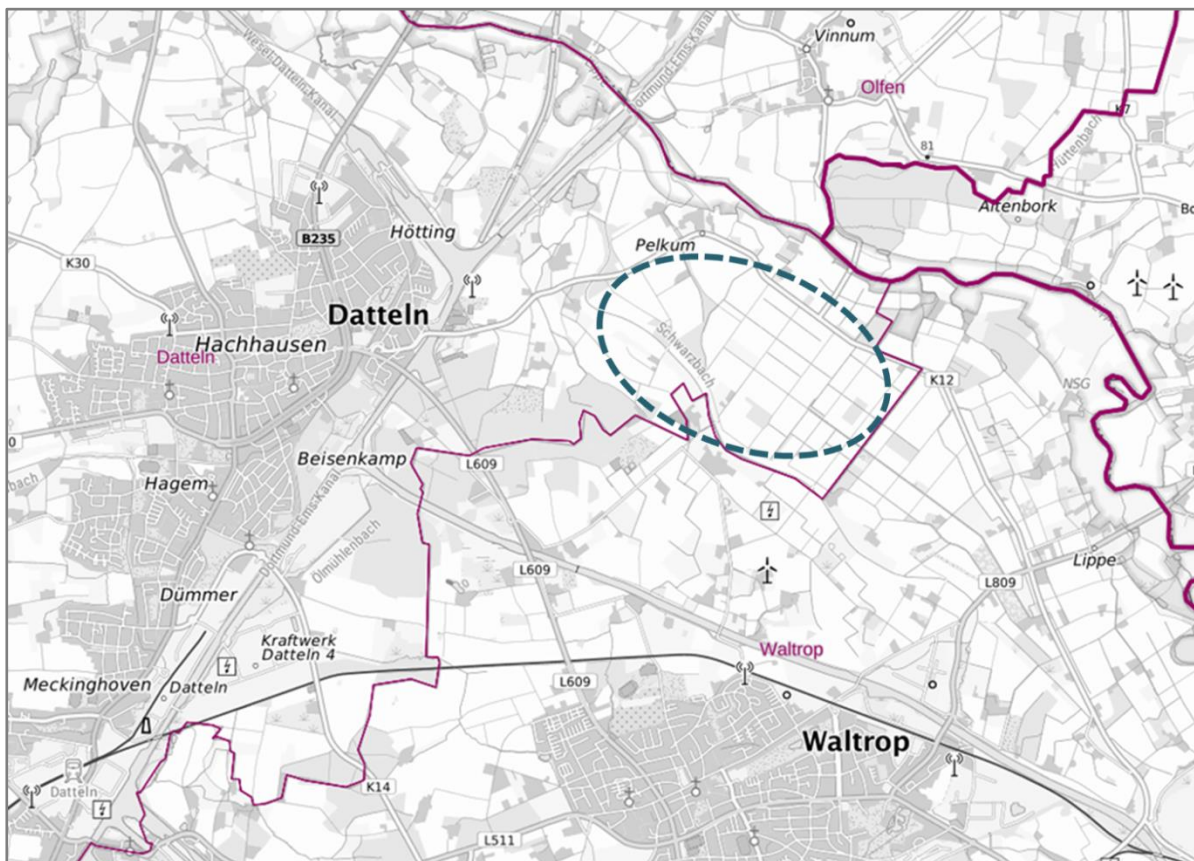


Abbildung 1: Lage des Planungsgebiets (Kartengrundlage: geoportal.nrw)

Die Planungen zur Entwicklung des Industrieareals laufen bereits seit fast zwei Jahrzehnten. Die erste städtebauliche Rahmenplanung für das Industrieareal newPark in Datteln/Waltrop stammt aus dem Jahr 2002 (Speer & Partner). Seit 2014 liegen u.a. die Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung (ARGE ‚Freie Planergruppe Berlin/Christine Edmaier BDA‘), die Grün- und Freiraumplanung mit dem Konzept der Industrieparklandschaft (Mueller und Partner Landschaftsarchitekten) sowie ein inzwischen bereits aktualisiertes Verkehrsgutachten (BBW, 2014, 2018) und die innere Erschließungsplanung (igr AG, 2014) vor. Eine Machbarkeitsstudie für eine Schienenanbindung des Gebiets wurde ebenfalls erstellt (IVB, 2012).

Zurzeit ist die Stadt Datteln mit der Aufstellung des Bebauungsplans befasst. Der Bau der Umgehungsstraße B474n als ein wesentlicher Bestandteil für die äußere Erschließung des Gebiets hat Ende 2019 begonnen.

Das 288 Hektar große Industrieareal ist im Landesentwicklungsplan des Landes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) als Gebiet für flächenintensive industrielle Großvorhaben festgelegt. 156 Hektar der Fläche



werden vermarktet: Nördlich einer zentralen Erschließungsachse liegt eine zusammenhängende Fläche (Kernbereich) von 86 Hektar, die für große produzierende Unternehmen sowie deren Zulieferer vorgesehen ist. Ein zentrales Band von insgesamt 21 Hektar Fläche durchzieht das Gebiet und soll Unternehmen aus den Bereichen Forschung, Entwicklung und Dienstleistungen Raum bieten. Südlich der Haupterschließungsachse sind kleinere Ansiedlungseinheiten zwischen 3 und 10 ha für produzierende Industrie und gewerbliche Unternehmen („Light Industries“) zur Ergänzung des Kernbereiches geplant. Vorgeesehen sind außerdem ein Hotel und ein Kongresszentrum. Zentrale Serviceeinrichtungen wie z.B. ein Parkmanagement vervollständigen den Industriepark.

132 Hektar der Fläche stehen für die Freiraumplanung zur Verfügung, die restlichen Flächen des Gebiets sind für die Erschließung durch Straßen und Wege vorgesehen.

Insgesamt können hier bis zu rund 9.000 Arbeitsplätze entstehen.

Im newPark soll die bundesweit erste große Industrie 4.0-Fertigungslandschaft für digital vernetzte und ressourceneffiziente Zukunftsfabriken entstehen. Eine Vermarktungsstudie belegt, dass newPark als bedeutender Standort für innovative Energie- und Umwelttechnik sowie Haus- und Gebäudetechnik qualifiziert werden kann. Auf dieser Grundlage wird newPark als GreenTech-Standort profiliert und als emissionsarmer Standort entwickelt, der mit dem angrenzenden Natur- und Landschaftsschutzgebiet verträglich ist.

Die Planung und der spätere Betrieb des Industriestandorts sollen durch ein Mobilitätskonzept unterstützt werden, das ein nachhaltiges und umweltfreundliches Mobilitätsverhalten der Beschäftigten und der Besucher des newPark ermöglichen soll.

Die qualifizierte Rahmenplanung aus dem Jahr 2014 (Edmaier e.a. 2014) definiert die vereinbarten Ziele im Bereich Verkehr wie folgt:

„Ziel der Verkehrsplanung muss ein nachhaltiges, flexibles und ökonomisches Mobilitätskonzept sein, das besonders auf zukunftsfähige Entwicklungen ausgerichtet ist:

- Ausbildung der newPark-Allee als „zentrale Verkehrsachse“ für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich ÖPNV, schnelle Radfahrer, E-Mobilität, sowie auch Fußgänger, langsamere Radfahrer etc.,
- Hapterschließung über die B474n sowie den westlichen Knotenpunkt und zusätzlicher Anschluss an die Kreisstraße nördlich des Areals,
- Option für nicht straßengebundenen Güterverkehr, wie z.B. Gleisanschluss und Nähe zum Binnenhafen,
- Verflechtung und gute Anbindung an die Wohnstandorte in der Umgebung für Radverkehr und ÖPNV,
- Innovative Konzepte für den ruhenden Verkehr auf den öffentlichen und privaten Flächen.“

In dieser Ausgangssituation wurde die Brilon Bondzio Weiser Ing.-Gesellschaft für Verkehrswesen mbH von der NewPark Planungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH mit der Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für den Industriepark beauftragt. Der vorliegende Bericht beschreibt die im Rahmen dieses Auftrags geleisteten Arbeiten und deren Ergebnisse.

Nach einer Darstellung der bisher vorliegenden Planungen im Bereich Verkehr (Ziffer 2) werden unter Ziffer 3 die Grundsätze zur Entwicklung des Mobilitätskonzepts, noch erforderliche Planungen zur Anbindung des Gebiets an den ÖPNV und zur Einbindung in das Radverkehrsnetz (Ziffer 3.4 und 3.5) sowie die möglichen Einzelmaßnahmen für den newPark beschrieben (Ziffer 3.6). Es folgen Hinweise zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts in den folgenden Phasen der weiteren Planung und der stufenweise Inbetriebnahme (Ziffer 4).



2. Vorhandene Planungen im Bereich Verkehr

2.1 Straße

Das Industrieareal newPark soll über die westöstlich verlaufende Markfelder Straße (K12) an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden.

Derzeit schließt die K12 westlich des Plangebiets an die Landesstraße L 609 und die Bundesstraße B 235 an und südöstlich des Gebiets an die Landesstraße L 809. Nach Fertigstellung des newPark ist die Haupteinschließung über die neue B 474n (Ortsumgehung Datteln und Waltrop) vorgesehen, die über einen Knotenpunkt an die Markfelder Straße (K12) anschließt.

Die OU Datteln verläuft östlich um Datteln und führt von der B 235 nördlich des Wesel-Datteln-Kanals auf die L 609 (Waltroper Straße) östlich des Kanals. Dieses Teilstück ist planfestgestellt und wird derzeit gebaut. Die OU Waltrop knüpft dort an die L 609 an und verläuft östlich um Waltrop bis zum Autobahnkreuz Dortmund-Nordwest. Zurzeit wird das Planfeststellungsverfahren für dieses Teilstück durchgeführt.

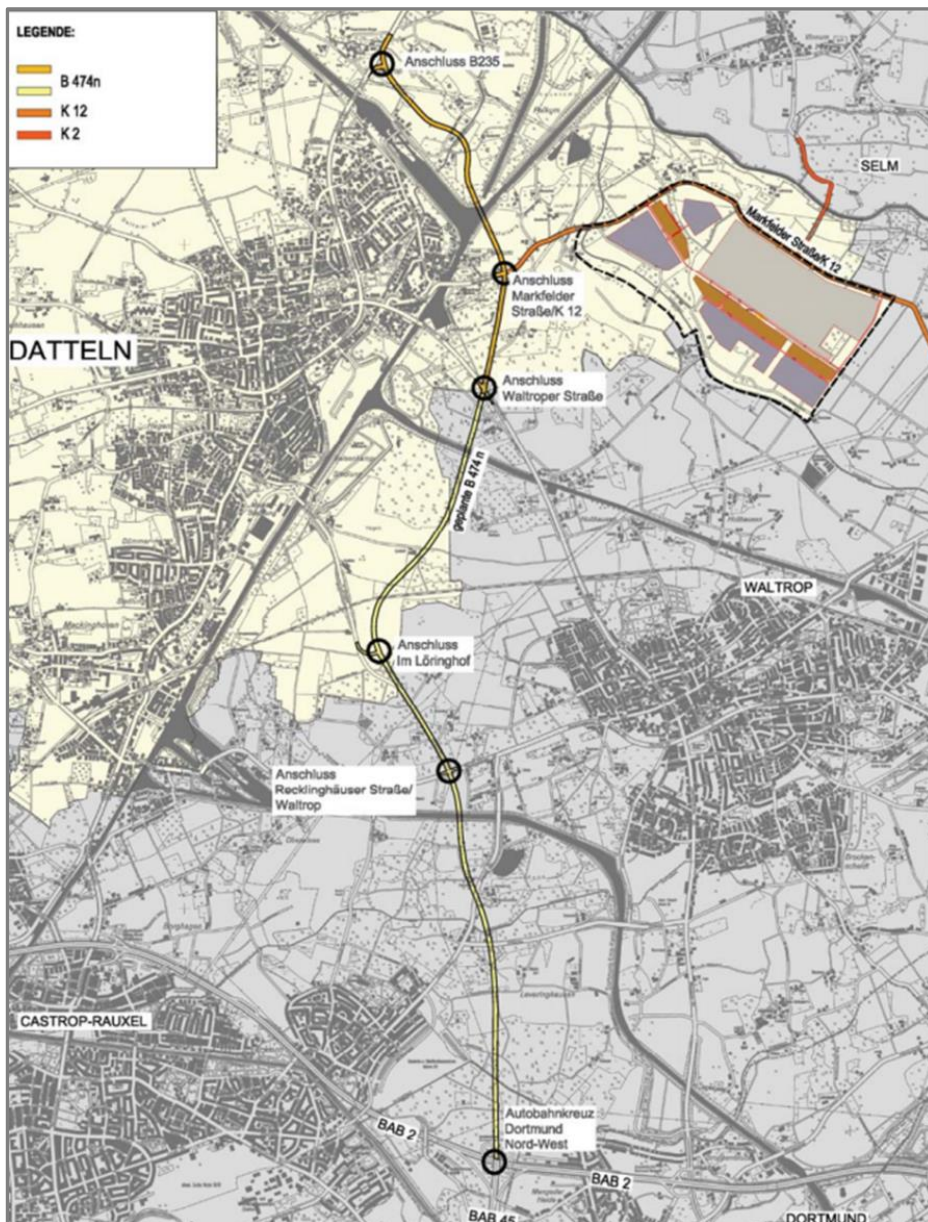


Abbildung 2: Äußere Erschließung des newPark (Quelle: Rahmenplan, 2014)



Das im Jahr 2014 erstellte Verkehrsgutachten (BBW, 2014, aktualisiert 2018) veranschaulicht die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen durch das Industrieareal newPark auf das bestehende örtliche und überörtliche Straßensystem einschließlich der geplanten B 474n (Ortsumgehung Datteln und Waltrop bis zum Anschluss an das Autobahnkreuz Dortmund Nordwest).

Das Industrieareal wird über die westöstlich verlaufende Markfelder Straße (K12) erreicht. Unter straßenplanerischen Gesichtspunkten dürfte es langfristig sinnvoll sein, den dort vorhandenen Straßenquerschnitt zwischen der geplanten Ortsumgehung Datteln (B 474n) und dem westlichen Anschluss der Planstraße A an die K 12 auf den Straßenregelquerschnitt RQ 11,0 mit 8,00 m Fahrbahnbreite bzw. nach der Entwurfsklasse EKL 3 gemäß den Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen RAL 2012 auszubauen.

Die Hauptanbindung des newPark an die Markfelder Straße erfolgt durch einen Kreisverkehr. Eine untergeordnete Erschließung stellt die Nordanbindung zur K12 dar.

Innerhalb des newPark-Areals ist die Primäterschließung durch die newPark-Allee vorgesehen, einen durch Baumreihen gegliederten Straßenraum, der beidseitig von Rad- und Fußwegen begleitet wird (vgl. Abb. 4).

In der newPark-Allee sind weitere Kreisverkehre zur Verteilung in die Straßen der Sekundäterschließung vorgesehen. Die Sekundäterschließung ist im städtischen Rahmenplan noch nicht genau festgelegt, sondern es werden vier Varianten zur Feinerschließung vorgestellt.

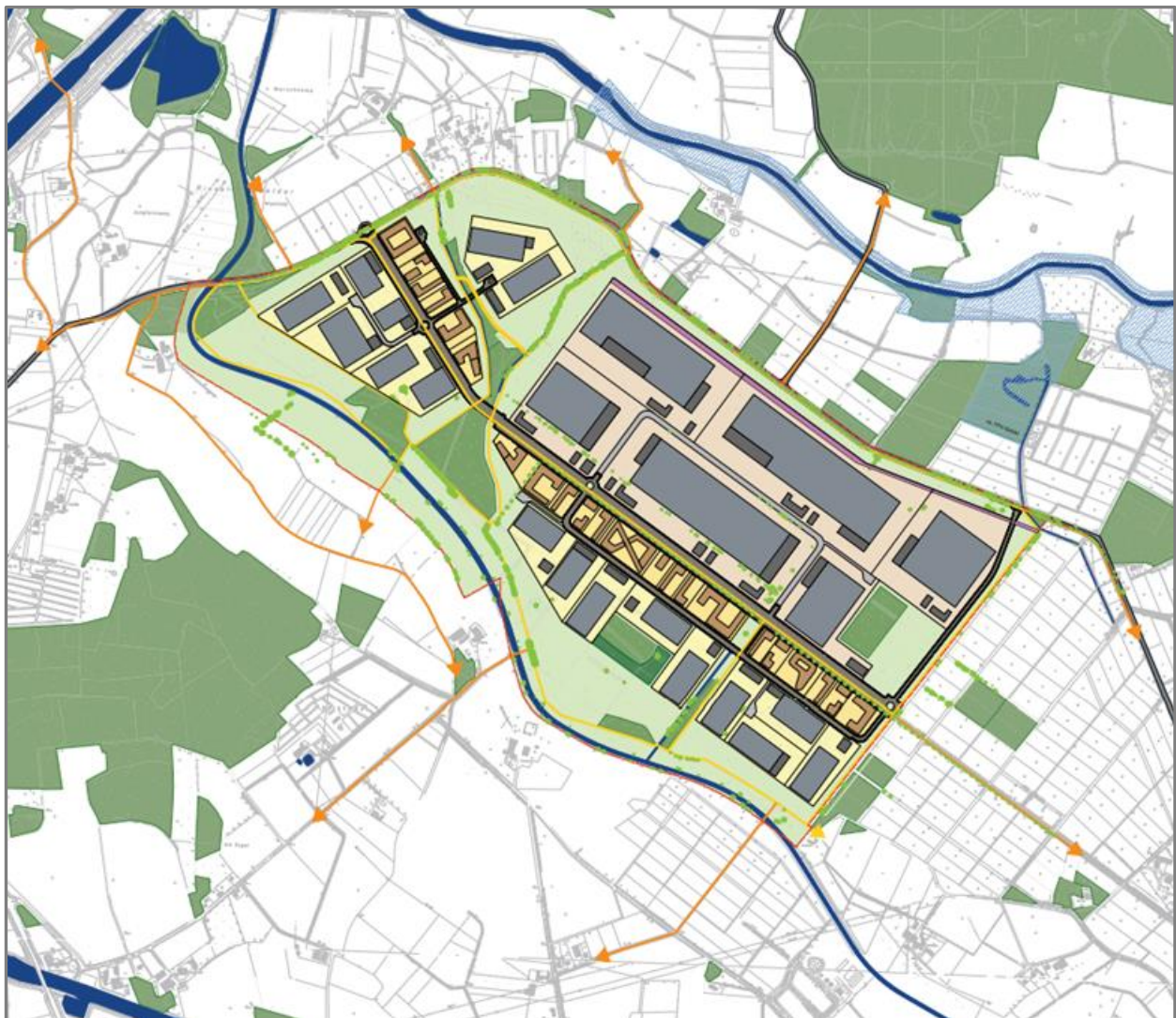


Abbildung 3: Darstellung des Rahmenplans mit verkehrlicher Erschließung (Quelle: Rahmenplan 2014, Anlage 4)



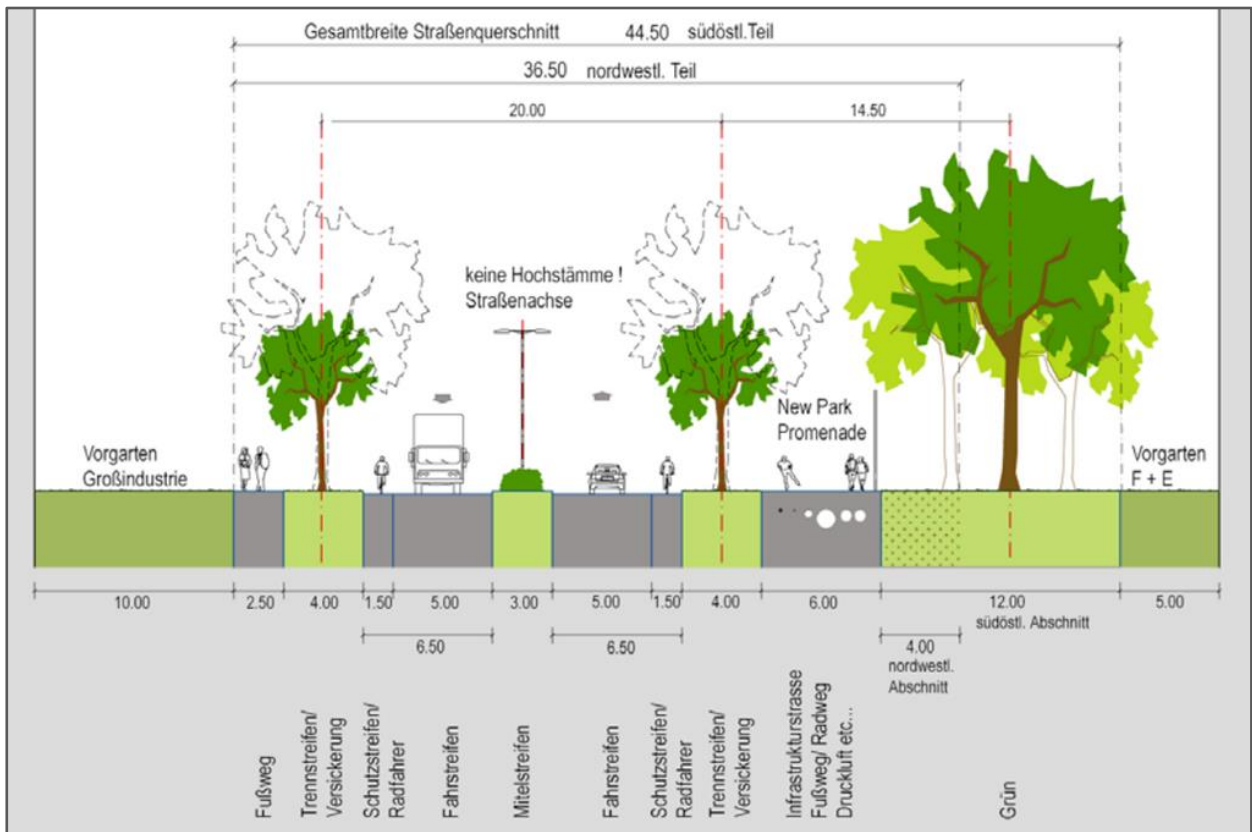


Abbildung 4: Straßenquerschnitt newPark-Allee (Quelle: Rahmenplan, 2014)

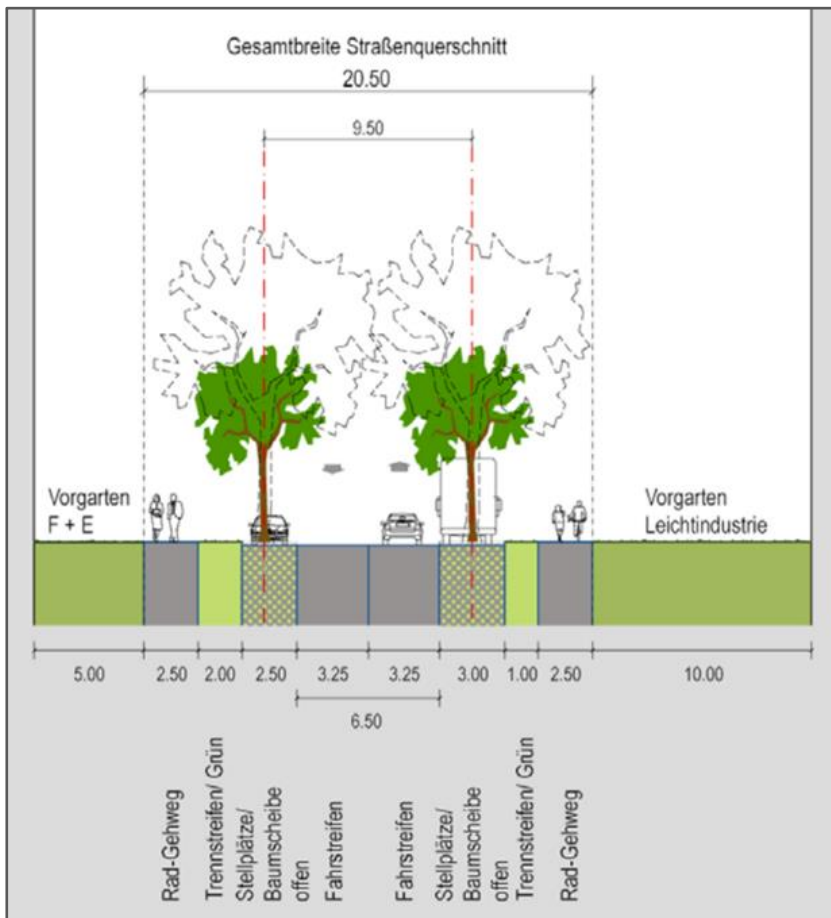


Abbildung 5: Straßenquerschnitt südöstlicher Bügel (Quelle: Rahmenplan, 2014)



2.2 ÖPNV

Derzeit ist die Fläche des newPark nicht an den ÖPNV angeschlossen. Nach Angaben der Vestischen Straßenbahnen GmbH, Herten, wurden bislang keine Aufträge zur Voruntersuchung bzw. Planungsaufträge zur Anbindung des newPark von den zuständigen Aufgabenträgern Stadt Datteln und Kreis Recklinghausen vergeben. Auch bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans durch den Kreis Recklinghausen wurde noch keine konkretere Planung vorgenommen, stattdessen benennt der 2017 verabschiedete Endbericht des Nahverkehrsplans unter Kapitel 5.8. Handlungsfelder (Stadt Datteln) das Projekt newPark als „langfristig“.

Die Vestischen Straßenbahnen GmbH sieht die dringende Notwendigkeit einer guten ÖPNV-Anbindung des newPark und ist für die konkrete Planung zuständig, sobald sich der Planungsträger bzw. der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Auftragsvergabe entscheiden.

Unabhängig davon wurden für den ÖPNV bereits Konzepte einer möglichen inneren Erschließung erarbeitet. Für eine Entwurfsplanung der ÖPNV-Infrastruktur innerhalb des Areals newPark wurden durch die Abteilung Leitungsplanung der Infrastruktur Vestische Straßenbahnen GmbH bereits im Jahr 2013 verschiedene Fahrlinien und Haltestellenpunkte untersucht. Daraus entstand eine konzeptionelle Festlegung von voraussichtlich sieben Bushaltestellenpunkten: Die Buslinien würden danach von Datteln kommend über den Anschluss West in die Planstraße A (newPark-Allee) einfahren und in einer Ringschließung weiter über die Planstraße B und über eine Kreisverkehrsanlage auf der Planstraße A zurück über den Anschluss West nach Richtung Datteln abfahren.

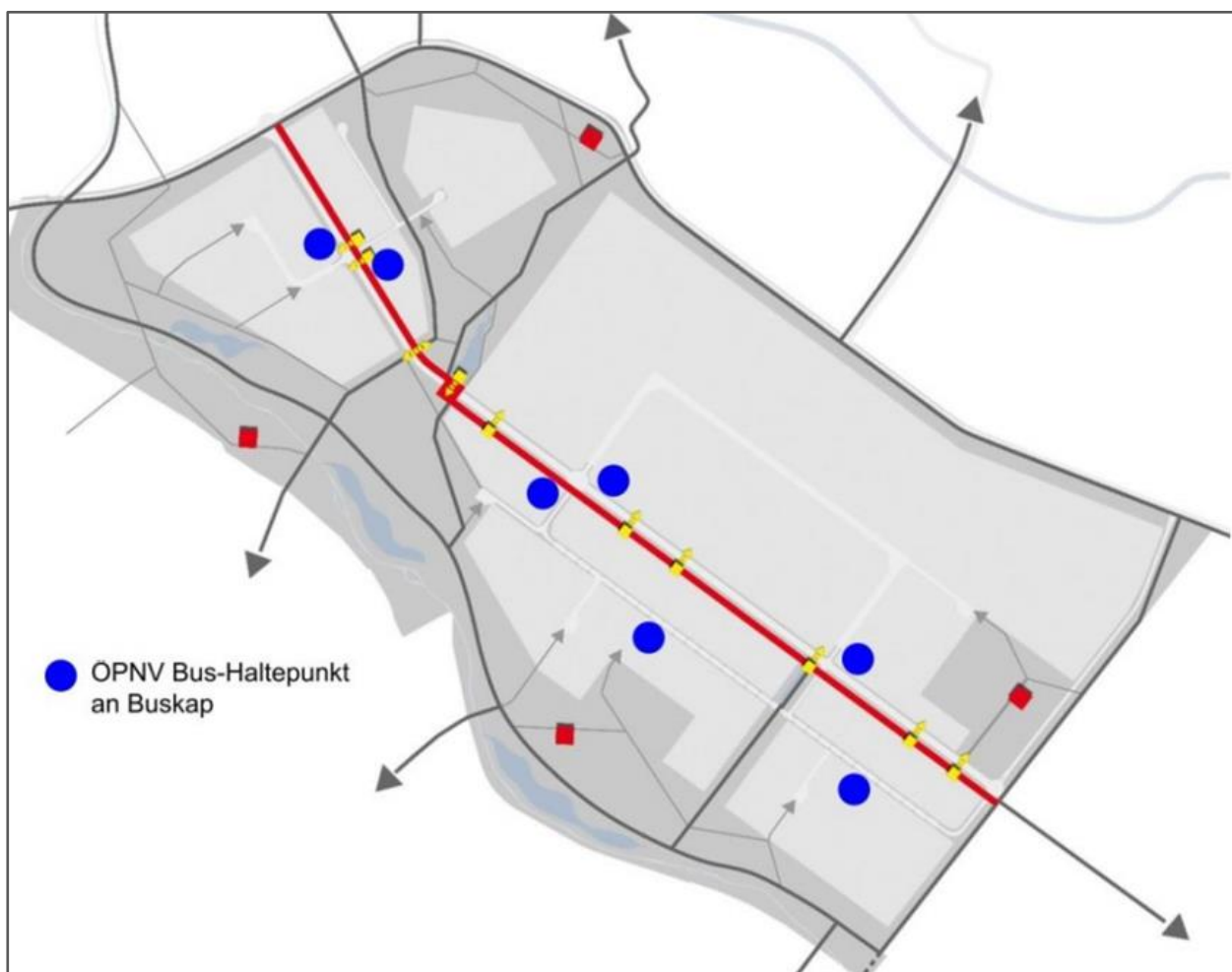


Abbildung 6: Lage der denkbaren Bus-Haltestepunkte (Quelle: Mueller + Partner, in: IGR 2014)



Die Lage der Haltestellen kann auf die einzelnen Bauabschnitte angepasst werden. Statt einer Ringerschließung können Fahrten auch an den jeweiligen Kreisverkehrsplätzen enden, welche dann gleichzeitig Wendepunkte darstellen. Bei allen Bushaltestellen erfolgt grundsätzlich das Halten auf der Fahrbahn. Die Haltestellenbereiche werden in den erforderlichen Längen > 20,00 m als Bushaltekaps mit Buskapsteinen und umfassend barrierefrei ausgebildet. Die erforderlichen Warteflächen werden zusätzlich an den geplanten kombinierten Rad- und Gehwegen in den erforderlichen Abmessungen hergestellt. Fahrgastunterstände als Witterungsschutz sind ebenfalls vorgesehen. Die Bemessung und Gestaltung der Haltestellenkaps erfolgt nach den geltenden technischen Regelwerken. Die Straßenbreite lässt ein Vorbeifahren an dem haltenden Bus zu.

Die Flächen für den ÖPNV lassen sich problemlos in den Straßenraum bzw. die Seitenräume der Straßen integrieren. Bei größerem Platzbedarf können die Haltekaps verlängert werden. Im Bereich der Kreisverkehrsanlagen werden die Bushaltestellen möglichst nah an die geplanten gesicherten Querungen positioniert, um fußläufige Umwege zu vermeiden. Es werden räumlich enge Zuordnungen zu den über die Fahrbahnteiler geführten Überquerungsmöglichkeiten geschaffen.

Die Haltestellenkaps der Planstraße B werden zusätzlich mit barrierefreien Fahrbahnquerungen ausgebildet.¹

Die Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans für das Industrieareal newPark Datteln schlägt einen regelmäßigen Shuttlebus-Betrieb vor, der zwischen dem Bahnhof Castrop-Rauxel über Datteln kommend und dem Bahnhof Bork (Westfalen) verkehrt und das Industriegebiet bedient. Die vorgenommene Berechnung der Leistungsfähigkeit ergab, dass ein Bus für die ermittelte Streckenlänge von rund 24 km ca. eine Stunde benötigt (einschließlich Halte- und Ruhezeiten). Bei einem 20-Minuten-Takt und dem Einsatz von 6 Bussen könnten somit bei einer Kapazität von 100 Personen pro Bus 600 Personen aus beiden Richtungen pro Stunde transportiert werden. Das entspricht bei bis zu 9.000 Arbeitsplätzen, teilweise im Schichtbetrieb, 15-20 % der Beschäftigten.²

Die genauere erforderliche Beförderungskapazität und -qualität kann erst im Zusammenhang mit den konkret zu erwartenden Fahrgastzahlen bzw. sukzessive mit der Entwicklung des newPark Datteln ermittelt und entsprechend angepasst werden.

Im Rahmen der hier beschriebenen Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes wurden Vorschläge zur Anbindung des newPark-Areals an den Öffentlichen Personennahverkehr erarbeitet (vgl. Ziffer 3.4).

2.3 Gleisanbindung

Eine Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass eine Gleisanbindung des Industriegebiets „newPark Datteln“ möglich ist (IVB, 2014). Empfohlen wird die Variante des Anschlusses an die Bahnstrecke 2250 (Oberhausen - Hamm), eine moderne und leistungsfähige Güterzugstrecke mit guter Anbindung an übergeordnete Knotenpunkte. Die Gleisverbindung soll von der südlich gelegenen Bahnstrecke 2250 am Datteln-Hamm-Kanal abzweigen (vgl. Abb. 7).

¹ vgl. newPark Datteln Erschließungsplanung Verkehrsanlagen, igr AG 2014; S. 42,43

² Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans für das Industrieareal newPark Datteln. Freie Planungsgruppe Berlin GmbH / Christine Edmaier, 2014; S. 10





Abbildung 7: Vorzugsvariante der Gleisanbindung (Quelle: IVB, 2014)

Für den konkreten Anbindungspunkt der Gleise an das Industriegebiet sind zwei Varianten entworfen worden (vgl. Abbildungen 8 u. 9). Der Lade- und Umschlagbereich für den Güterverkehr kann entweder an der nördlichen Kante des Gebiets, parallel zur K12, vorgesehen werden (Variante A) oder an der südöstlichen Grenze des Gebiets (Variante B).



Abbildung 8: Mögliche Lage des Gleisanschlusses, Variante A (Quelle: Edmaier in: Machbarkeitsstudie 2012)



Im Rahmen der hier beschriebenen Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes wurden daher Vorschläge zur Verknüpfung des newPark-Areals mit wichtigen Zielen im Umfeld für den Alltags-Radverkehr erarbeitet (vgl. Ziffer 3.5).

2.5 Stellplätze (Ruhender Verkehr)

Im geplanten Industrieareal sind keine zentralen Parkplatzflächen vorgesehen. Die Stellplätze für Beschäftigte und Besucher sollen prinzipiell jeweils auf den privaten Grundstücken der einzelnen Firmen untergebracht werden. Nur ein kleiner Anteil öffentlicher Stellplätze für Pkw und Lastkraftwagen sollen im Straßenraum angeboten werden.

Nach gebräuchlichen Kennziffern zur Anzahl der erforderlichen Stellplätze wäre z.B. für je drei Arbeitsplätze ein Stellplatz zu errichten. Moderne Mobilitätskonzepte sowie insbesondere die Förderungen von Fahrgemeinschaften können aber zur Reduzierung des tatsächlichen Stellplatzbedarfs beitragen.⁴

2.6 Elektromobilität

Im städtebaulichen Rahmenplan wird die Elektromobilität als neue Mobilitätsform berücksichtigt. An Stellplatzflächen mit Solarüberdachung sollen entsprechende Ladesäulen für solarstrombetriebene Elektroroller und E-Bikes betrieben werden (Rahmenplanung, 2014).

2.7 Mobilitäts- und Radverkehrskonzepte

Die Stadt Datteln verfolgt das Ziel einer Innenstadterneuerung. Dazu wurde das gebietsbezogene integrierte Handlungskonzept einer zukunftsfähigen Innenstadt Datteln Anfang 2019 fortgeschrieben⁵. Ein wichtiger Baustein dieses Erneuerungsprozesses wird ein Mobilitätskonzept sein, welches die Grundlage für verkehrliche und städtebauliche Projekte bildet.

Eine Arbeitsgruppe Mobilität aus Vertretern der Stadtverwaltung und Einwohnern hat in diesem Zusammenhang die Aufgabe, Anforderungen an die Planung zu konkretisieren und die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes zu unterstützen und Projekte zu initiieren. In einem ersten Treffen dieser Arbeitsgruppe im Januar 2019 wurden viele konkrete Ideen formuliert⁶, von denen u.a. folgende Maßnahmen für den Fahrradverkehr die Grundsätze des Mobilitätskonzeptes newPark unterstützen:

- Erstellung eines Radwegevisionsplans 2030 für Datteln
- Neue/andere Infrastruktur für E-Bikes
- Konformität mit der neuen Radwegeverordnung herstellen
- Erschließung des Zentrums aus den Stadtteilen verbessern (Ost- und Westachse)
- Internetplattform zur Sammlung von konkreten Verbesserungsideen, Grundlage für Maßnahmen
- Beschilderung vom Kanal zur Innenstadt errichten

⁴ Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans für das Industrieareal newPark Datteln. Freie Planungsgruppe Berlin GmbH / Christine Edmaier, 2014; S. 10

⁵ Zukunftsfähige Innenstadt Datteln. Fortschreibung des gebietsbezogenen integrierten Handlungskonzeptes. Januar 2019

⁶ <https://cdn.website-editor.net/1b6e006eefa748d1bd0f35504ccae9e6/files/uploaded/2019-01-22%2520Protokoll%2520Mobilita%25CC%2588ts-AG.pdf>



- Stärkeres Bewusstsein für Radverkehr schaffen (Datteln stärker als Stadt für Radtouristik bewerben, Kurse etc. an Schulen und Kindergärten ausbauen, um ein größeres Bewusstsein für klimafreundliche Verkehrsmittel zu schaffen, Fahrradtankstelle am Rathaus aufstellen (Pumpe etc.))
- Sicherheit für Fahrradfahrer

In diesem Zusammenhang führten die Städte Datteln und Waltrop im Mai 2019 einen Workshop mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW durch. In Datteln wurde konkret überlegt, wie das Radverkehrsnetz und die Nutzung des Rades optimiert werden kann. In Waltrop wurden die innerörtlichen Fuß- und Radverkehrsverbindungen sowie die regionalen ÖPNV-Verbindungen zum Gegenstand des Workshops gemacht⁷. Die Ergebnisse dieses Workshops wie auch Informationen über den Stand des Mobilitätskonzepts Datteln sind nicht veröffentlicht. Es kann vermutet werden, dass sich die Mobilitäts- bzw. Radwegkonzepte auf die (Innen)Städte konzentrieren und keine Anbindung des newPark behandeln. Dennoch sind diese Konzepte, auch wenn sie für das Gebiet des newPark keinen unmittelbaren Nutzen erbringen, für eine anzustrebende Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens unverzichtbar.

Bereits im Jahr 2017 ließ die Stadt Waltrop ein detailliertes Rad- und Fußverkehrskonzept erstellen (Planersocietät, 2017, vgl. Abb. 10). Hierin sind auch Radrouten in Richtung newPark – ohne dass dieser näher benannt wird – ausgewiesen.

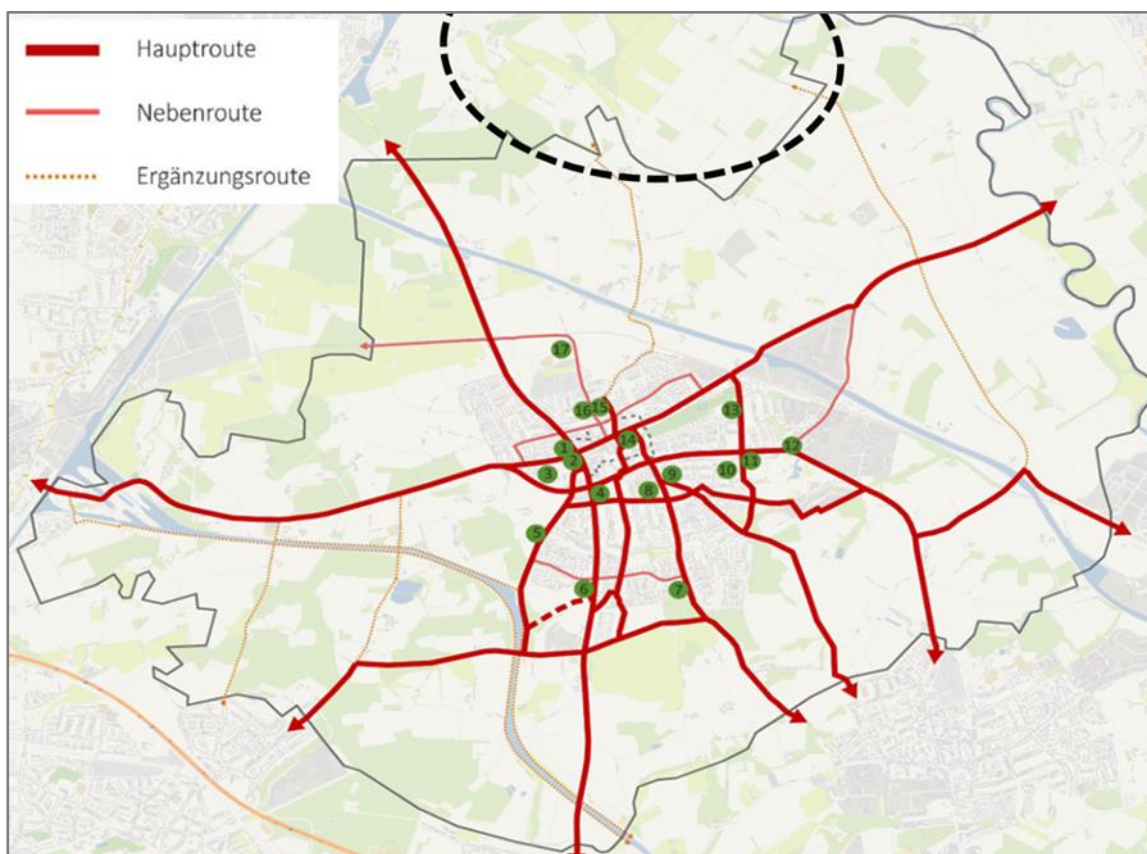



Abbildung 10: Radwegekonzept Stadt Waltrop, Lage newPark  (Quelle Planersocietät, 2017)

⁷ www.stachowitz.de/mobilitaet-in-waltrop-und-datteln



Auch in den angrenzenden Kreisen Coesfeld und Unna wurden Radverkehrskonzepte erarbeitet bzw. werden erstellt, die über die Kreisgrenzen hinaus weisen und aus Richtung Norden das Gebiet des newPark anbinden könnten.

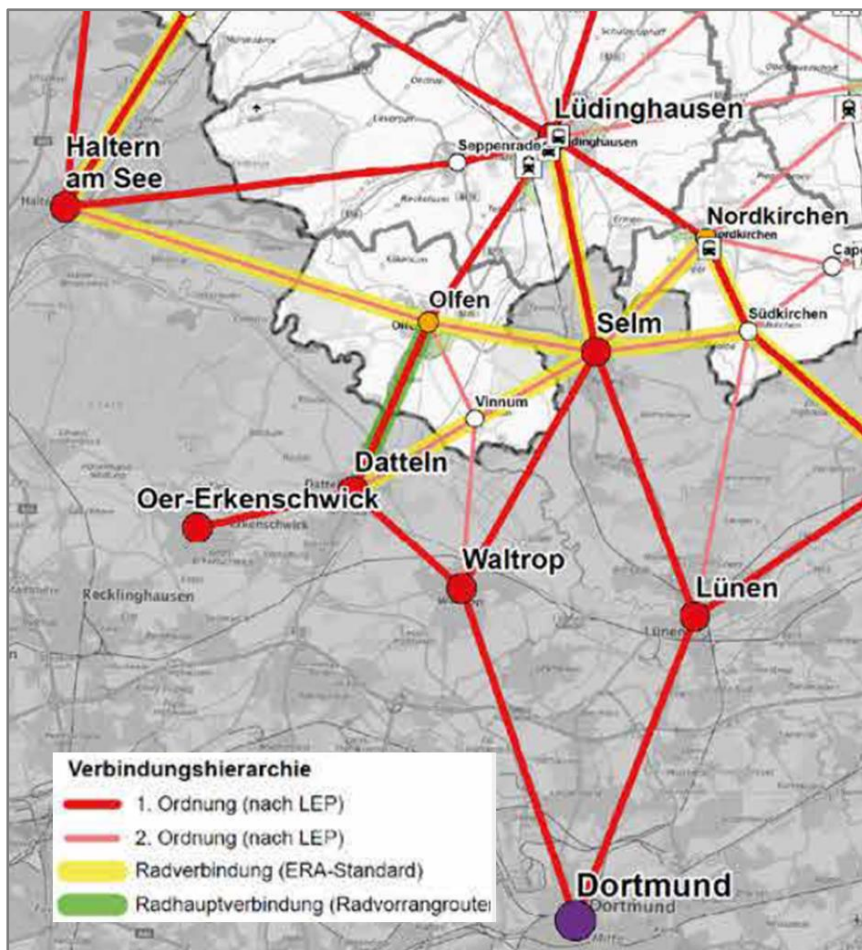


Abbildung 11: Geplante und gewünschte Radwegeverbindungen (Quelle: Kreis Coesfeld, 2020)

Fazit

Die vorgesehene Erschließungs- und Freiraumplanung *innerhalb* des Industriegebiets newPark berücksichtigt alle erforderlichen Voraussetzungen und Ansprüche an eine moderne und umweltfreundliche Mobilität. Die Fußgänger und Radfahrer finden eine den Ansprüchen gerechte Infrastruktur vor, ebenso sind die Konzipierung der Bushaltestellen und deren Einbindung in das Wegenetz sehr nutzerfreundlich.

Dagegen fehlen bislang die Planung zur Einbindung des newPark in das vorhandene Radwegenetz sowie insbesondere die Planung der ÖPNV-Anbindung des newPark, also entsprechende Planungen zur Entwicklung von Angeboten für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes *außerhalb* des newPark. Vorschläge hierzu werden in Kapitel 3.4 und 3.5 erarbeitet. Sie sind als Hinweise für den Planungsträger und die zuständigen Aufgabenträger zu verstehen, in diesen Bereichen frühzeitig tätig zu werden.



3. Entwicklung des Mobilitätskonzepts

3.1 Notwendigkeit und Ziel

Mit dem Industrieareal „newPark“ entsteht ein sehr großer Erzeuger von Verkehr. Nahezu 9.000 Beschäftigte werden dieses Gebiet zu verschiedenen Zeiten anfahren und wieder verlassen. Bei dem gesellschaftlich akzeptierten Ziel, den Kraftfahrzeugverkehr mit seinen negativen Folgen für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen nicht unbegrenzt weiter anwachsen zu lassen, fällt dem Vorhabenträger des Projekts eine Mitverantwortung für den induzierten künftigen Verkehr zu. Die Planung sollte den Mobilitätsanforderungen der Menschen, die in diesem Industriegebiet arbeiten, mit einer geeigneten Infrastruktur Rechnung tragen.

Die Reduzierung der Kfz-Nutzung ist ein erklärtes Ziel der Verkehrs- und Umweltpolitik. In Zeiten des Klimawandels und der steigenden Schadstoffbelastung der Luft ist ein Umdenken auch im Verkehrssektor erforderlich. Die Vorteile des eigenen Autos – seine ständige Verfügbarkeit, der Komfort und die Selbstbestimmtheit des Fahrers – sind unbestritten. Deshalb gilt es, eine Verhaltensänderung hin zu einem umweltbewussteren Verkehrsverhalten anzustoßen und gleichzeitig den Anforderungen der Menschen hinsichtlich ihrer Mobilitätsbedürfnisse gerecht zu werden. Durch die Erstellung von Mobilitätskonzepten soll dieses Ziel unterstützt werden.

Ein Mobilitätskonzept setzt möglichst bereits im Planungsprozess an: Hier können die baulichen und organisatorischen Voraussetzungen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung geschaffen werden. Neben den baulichen Maßnahmen innerhalb des Projektes selbst (z.B. Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Ladesäulen) zählen auch die Maßnahmen der allgemeinen Stadt- und Verkehrsplanung im weiteren Umfeld dazu, wie z.B. der Ausbau von Radwegen und die optimierte Anbindung des Gebiets an den Öffentlichen Personennahverkehr.

Aus der Notwendigkeit, mit den Überlegungen hinsichtlich eines Mobilitätskonzepts frühzeitig, also möglichst bereits im Planungsprozess zu beginnen, ergibt sich systematisch, dass zunächst nur ein relativ geringer Konkretisierungsgrad erreicht werden kann. Die genaue Ausrichtung des Mobilitätskonzepts auf die sich ansiedelnden Betriebe sowie insbesondere die Auswahl geeigneter Maßnahmen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts sind - auch wegen der wichtigen Rolle der Unternehmen und ihrer Belegschaften - natürlich frühestens dann möglich, wenn sich die ersten Ansiedlungen abzeichnen.

Das im Rahmen des von der newPark Planungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH erteilten Auftrags entwickelte Mobilitätskonzept versteht sich daher als ein erster Schritt in einem langfristigen Prozess. Dieser Prozess beginnt mit der Schaffung geeigneter Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität. Er endet nicht mit der Eröffnung des newPark, sondern er geht über in eine dauerhafte und institutionalisierte Begleitung der wirtschaftlichen Aktivitäten im newPark in Form eines professionellen Mobilitätsmanagements.

3.2 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement als strategisches Instrument der Verkehrsplanung hat das Ziel, den aus den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen entstehenden Verkehr nachhaltig zu beeinflussen. Dabei werden die Verkehrsteilnehmer mittels Information, Beratung, Organisations- und Service-Angeboten, Koordination und (finanziellen) Anreizen dazu motiviert, ihr bisheriges Mobilitätsverhalten zu überdenken und z.B. zugunsten einer klimafreundlicheren Verkehrsmittelwahl zu verändern. Ein Mobilitätsmanagement kann für die verschiedensten Bereiche von Verkehrserzeugern umgesetzt werden, wie z.B. für Bildungseinrichtungen („schulisches Mobilitätsmanagement“), für kommunale Einrichtungen, für Wohn- bzw.



Stadtquartiere, für Veranstaltungen sowie insbesondere für Betriebe aller Art und Größenordnungen („betriebliches Mobilitätsmanagement“). So wie bereits für ganze Wohngebiete Mobilitätsmanagementkonzepte und -maßnahmen entwickelt wurden, lassen sich derartige Maßnahmen auch für komplexe Gewerbe- und Industriegebiete planen.

Durch eigens auf die verschiedenen Personengruppen zugeschnittene Verkehrskonzepte wird versucht, Alternativen zur Nutzung des Autos anzubieten und den Personenverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsarten wie ÖPNV, Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen zu verlagern. Es stehen effektive Maßnahmen zur Verfügung, um das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Menschen zu beeinflussen. Hierzu zählen neben der Verbesserung bzw. Bereitstellung von Mobilitätsinfrastruktur insbesondere sogenannte weiche Maßnahmen wie Dienstleistungen, Information, Beratung, Marketing und Motivation (Anreizsysteme, die das „Mitmachen“ fördern). Auch die Förderung der Intermodalität, d.h. die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges (z.B. Fahrrad – ÖPNV) gehört zum Spektrum des Mobilitätsmanagements.

Der verbleibende Verkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zu vermeiden und nicht zu verlagern ist, sollte möglichst effizient (z.B. durch die Erhöhung des Besetzungsgrades eines Kfz) und emissionsarm (z.B. durch Elektrofahrzeuge) abgewickelt werden.

Das Mobilitätsmanagement kann nur Maßnahmen direkt umsetzen, die auch in der eigenen Verantwortlichkeit und den eigenen Handlungsmöglichkeiten der jeweiligen Akteure liegen. Maßnahmen, die als sinnvoll und hilfreich erachtet werden, aber nicht im eigenen Zuständigkeitsbereich liegen, sollten mit den dafür zuständigen Stellen kommuniziert werden (z.B. Verkehrsunternehmen, entsprechende Fachbereiche der Stadtverwaltung, u.a.). Information und Kommunikation müssen als feste Bestandteile des Mobilitätsmanagements verankert werden.

Im entstehenden Industrieareal newPark Datteln muss das Mobilitätsmanagement einen *sehr* hohen Stellenwert einnehmen. Die Größe des Projekts – flächenmäßig wie auch durch die Anzahl der dort Beschäftigten – bedingt eine detaillierte Organisation des entstehenden Verkehrsaufkommens: Hierfür sind Strategien für ein Mobilitätsmanagement zu entwickeln, die vermeiden, dass jeder einzelne Beschäftigte mit seinem eigenen (konventionellen) Pkw zur Arbeit kommt. Mit Hilfe digitaler Vernetzung, smarterer Technologie und künstlicher Intelligenz – dem avisierten Kerngeschäft der newPark-Unternehmen – können innovative Mobilitätsangebote gesteuert werden.

Empfohlen wird die Einrichtung eines zentralen „newPark-Mobilitätsmanagements“, das die Mobilitätsanforderungen der vielen in den unterschiedlichen Betrieben arbeitenden Menschen organisiert (quasi als *eine* Firma mit 9000 Angestellten). Zusätzlich sind die einzelnen Unternehmen aufgefordert, einen eigenen Mobilitätsbeauftragten zu stellen, der mit dem übergeordneten Management zusammenarbeitet.

Nur durch eine zentrale Organisation können Synergieeffekte bzgl. Mobilitätsanforderungen erkannt und genutzt werden (z.B. zur Bildung von firmenübergreifenden Fahrgemeinschaften). Daher wird empfohlen, diese zentrale Organisation frühestmöglich aufzubauen, ggf. zunächst angesiedelt bei der newPark Entwicklungsgesellschaft mbH oder bei der Stadt Datteln. Im Verlauf der Realisierung des newPark sollte das Mobilitätsmanagement z.B. gemeinsam mit dem vorgesehenen Parkmanagement an exponierter Stelle des Industrieparks seinen Sitz bekommen.



3.3 Besonderheiten des geplanten Projekts

Das entstehende Industrieareal wird durch viele unterschiedliche Unternehmen, Firmen, und Branchen besiedelt. Viele hochwertige Arbeitsplätze werden entstehen, sehr viele Menschen mit unterschiedlichen Ansprüchen hinsichtlich ihrer Mobilität werden im newPark arbeiten. Die Ausrichtung als zukunftsorientierter Industriestandort mit den entsprechenden Branchen in Großindustrie, produzierendem Gewerbe und Zulieferern, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie Dienstleistungsanbietern bildet einen Mix, der innovative Produkte und Technologien erzeugt. Insbesondere die Fokussierung des newPark als (inter)nationaler Standort der GreenTech-Branche sowie das GreenTech-Konzept des Industrieparks selbst (Gebäude, Energie, Mobilität etc.) bieten eine gute Voraussetzung für die Akzeptanz einer nachhaltigen Mobilitätsstruktur. Die angesprochenen Unternehmen bieten aufgrund ihrer Orientierung für Innovation und Nachhaltigkeit nicht nur ein beachtliches Potential, um neue Lösungen für Mobilitätsfragen zu lösen, man kann zudem auch eine erhöhte Bereitschaft deren Mitarbeiter zu einem veränderten Mobilitätsverhalten annehmen.

So wäre denkbar, dass aus den Bereichen digitale Entwicklung und künstliche Intelligenz z.B. eine innovative App zur Bildung von Fahrgemeinschaften entstehen könnte⁸ sowie weitere intelligente Lösungen zur Organisation von Mobilität. Auch Lösungen für die intelligente Abwicklung von Lieferverkehr können in den Entwicklungsabteilungen dieser Branchen gefunden werden.

Ein wichtiger Aspekt bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts ist dessen Akzeptanz bei den anzusiedelnden Unternehmen. Daher ist bereits bei der Vermarktung der Grundstücke den interessierten Unternehmen das Konzept für eine nachhaltige Mobilität vorzustellen und ihnen die Bedeutung der vorgesehenen Maßnahmen näher zu bringen. Für diesen Zweck sollte ein medial ansprechend aufbereitetes Papier entworfen werden, in dem das Leitbild des newPark für eine nachhaltige Mobilität skizziert wird und sich die Unternehmen bestens unterstützt sehen.

Lage des Gebiets

Das Industrieareal newPark entsteht auf den ehemaligen Riesefeldern der Stadt Dortmund in der Dahler Heide, einer ehemaligen Heidelandschaft zwischen Datteln und Waltrop, die bis heute primär der landwirtschaftlichen und der Freizeitnutzung dient.

Mit dieser Fläche wird ein sehr großes zusammenhängendes Industrieareal auf grüner Fläche angeboten, das die Herstellung einer entsprechenden Verkehrsanbindung erforderlich macht. Analog zu großen Einrichtungen des Einzelhandels „auf der grünen Wiese“, die in Deutschland Anfang der 1970er Jahre entstanden und nur mit dem Pkw erreichbar waren, besteht auch hier die Gefahr, dass ohne eine komfortable ÖV-Anbindung bzw. anderen alternativen Mobilitätsformen und -lösungen die Beschäftigten des newPark vorwiegend mit dem Pkw zur Arbeit fahren (müssen).

Das Gebiet ist umgeben von Wasserstraßen: Lippe, Datteln-Hamm-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal. Diese Verkehrswege haben aber keine Relevanz für den Personenverkehr.

⁸ Es existiert zwar bereits eine Plattform unter www.pendlerportal.de, jedoch wäre hier eine newPark-spezifische Lösung sinnvoll.





Abbildung 12: Lage des geplanten Industrieareals in Datteln (Kartengrundlage: google maps)

Der newPark soll in Zukunft über die Kreisstraße K12, an die das Projektgebiet im Norden angrenzt, angebunden werden. Die geplante Umgehungsstraße für Datteln, die B474n, ist durch ihre Anbindung an das Autobahndreieck Dortmund-Nordwest eine wichtige Verbindung zum östlichen Ruhrgebiet.

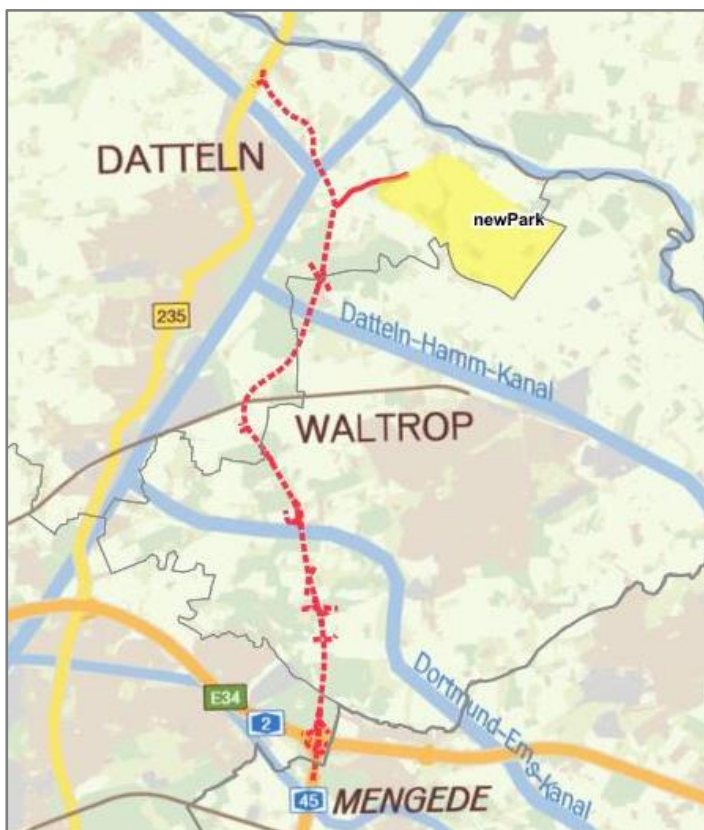


Abbildung 13: Geplanter Verlauf der B474n (Quelle: www.emscher-lippe.de)



Mobilität innerhalb des Gebietes

Durch die Größe des entstehenden Areals ist auch die Mobilität innerhalb des Industrieparks zu betrachten. Denkbar sind Wege zwischen einzelnen kooperierenden Firmen, Wege in den Pausen zu den Restaurationsbetrieben (nicht jede Firma wird ihre eigene Kantine haben) und Wege zu den Bushaltestellen sowie den eventuellen Stellplatzflächen für Sharing-, Elektro- und Privatfahrzeuge. Hier sind die Verkehrsmittel Fahrrad, Scooter, Zu-Fuß-Gehen und evtl. ein autonom fahrender Shuttlebus das geeignete Angebot. Auch der anfallende Lieferverkehr sollte soweit möglich emissionsarm abgewickelt werden.

Lieferverkehr

Der in einem Gewerbe- und Industriegebiet aufkommende Lieferverkehr wird im Rahmen eines klassischen Mobilitätskonzepts i.d.R. nicht betrachtet. Dieser wesentliche Aspekt insbesondere für produzierende Betriebe wird in eigenen Logistik- bzw. Lieferverkehrskonzepten erarbeitet. Es bietet sich allerdings an, die Kooperationsmöglichkeiten bereits angesiedelter bzw. ansiedlungswilliger Unternehmen systematisch (d.h. im Planungsprozess) zu prüfen. Das institutionalisierte Mobilitätsmanagement kann bei Bedarf dabei behilflich sein und einen geeigneten Rahmen (Gesprächsrunden, Informationsangebote etc.) herstellen.

Die Anlieferung der Paketdienstleister (DHL, DPD, UPS, GLS etc.) auf der „letzten Meile“ wird an vielen Orten bereits mit alternativen (elektrischen) Lastenfahrzeugen umgesetzt.

3.4 Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr

Ein wesentlicher Bestandteil der erforderlichen Verkehrsanbindung des newPark-Areals ist der Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr. Um den Beschäftigten eine Alternative zum Pkw für die Fahrt zum Arbeitsort zu bieten, muss ein leistungsfähiges und attraktives Beförderungsangebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden sein. Bislang liegen dazu aber keine Planungen vor (vgl. Ziffer 2.2). Die erfolgreiche Umsetzung eines Mobilitätskonzepts kann aber nur gelingen, wenn geeignete Alternativen zum Individualverkehr bestehen.

Der newPark Datteln liegt an den Grenzen zur Stadt Waltrop im Süden, zur Stadt Selm im Osten sowie zur nördlich gelegenen Stadt Olfen. Gleichzeitig treffen hier drei Kreisgrenzen aufeinander: Datteln und Waltrop gehören zum Kreis Recklinghausen, Selm gehört zum Kreis Unna und die Stadt Olfen gehört dem Kreis Coesfeld an (vgl. Abb. 1). Zusätzlich befindet sich hier die Grenze zwischen den Regierungsbezirken Münster und Arnsberg (für den Kreis Unna). Dieses Zusammentreffen mehrerer Verwaltungsgrenzen bedingt, dass für die Bereitstellung eines leistungsfähigen regionalen ÖV-Angebots ggf. mehrere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu beteiligen sind.

Im Kreis Recklinghausen übernimmt die Vestische Straßenbahnen GmbH, Herten die Aufgabe der ÖV-Bedienung und ist somit für die Anbindung des newPark durch Busverkehr zuständig⁹.

Die Analyse des bestehenden Linienangebotes im Busverkehr ergab, dass jeweils nur die bebauten Gebiete der angrenzenden Städte bedient werden. Auch die Schnellbuslinie 24, die die Städte Datteln und Waltrop über die Waltroper Straße/Münsterstraße verbindet, verläuft abseits der Fläche für den newPark.

⁹ Kreis Unna: VKU (Verkehrsgesellschaft Kreis Unna), Kreis Coesfeld: RVM (Regionalverkehr Münsterland)



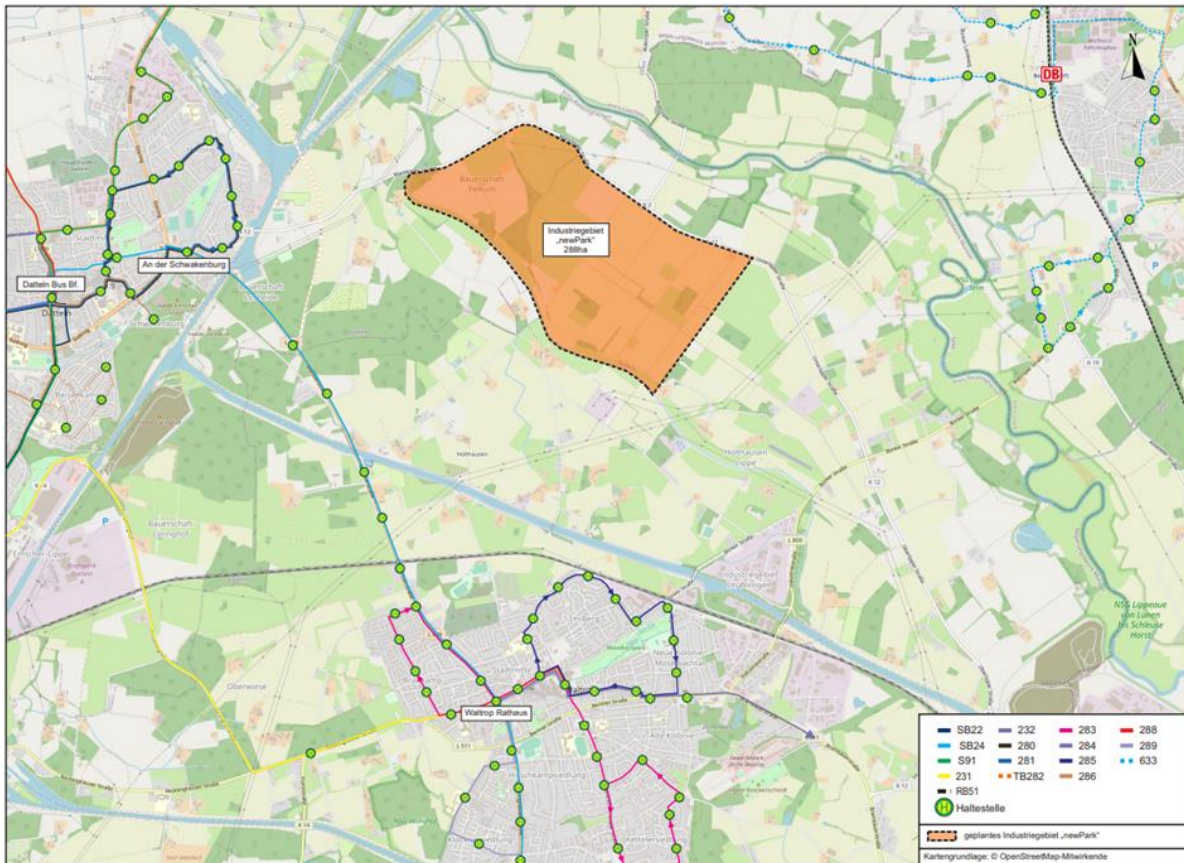


Abbildung 14: Vorhandenes Busliniennetz (eigene Darstellung, Karte: openStreetmap-Mitwirkende)

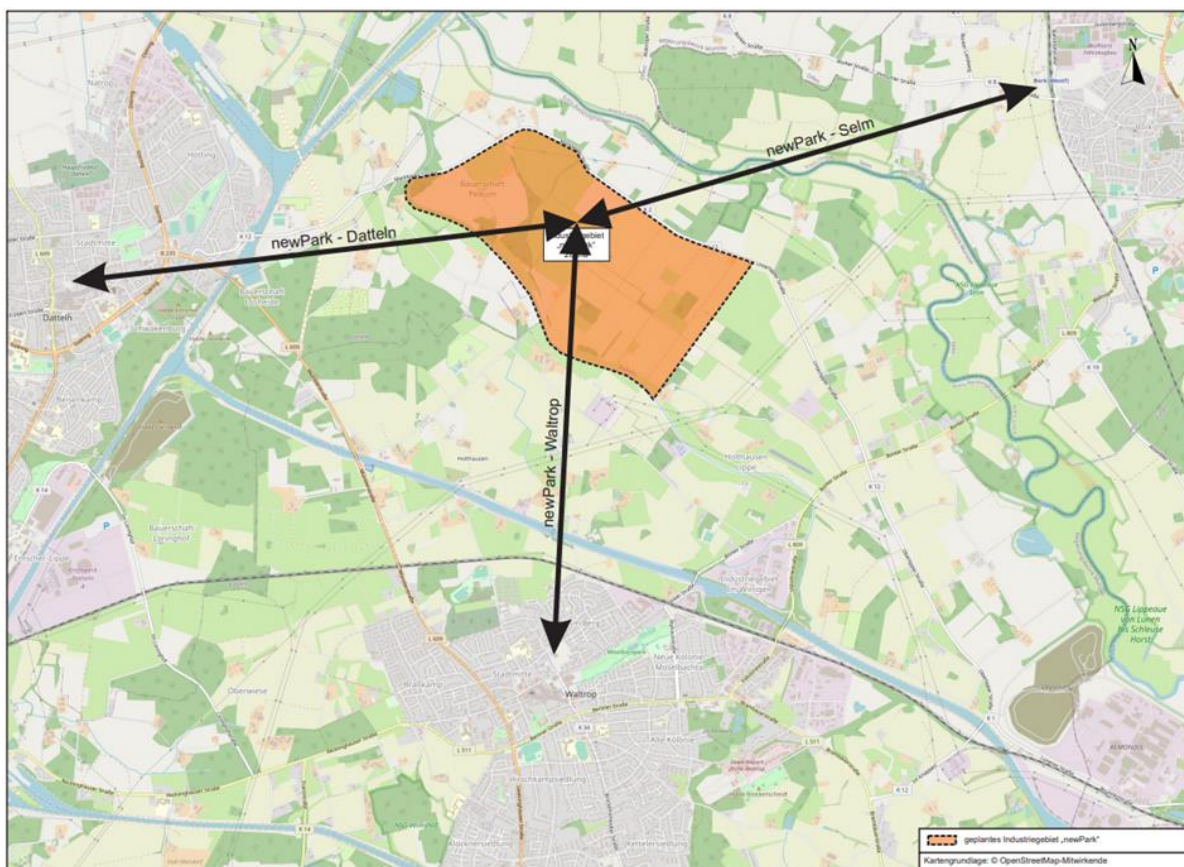


Abbildung 15: Erwünschte Busverbindungen in die Nachbarstädte (eigene Darstellung, Karte: openStreetmap-Mitwirkende)



Für das Industrieareal newPark ist daher zwingend erforderlich, ein neues Linienangebot zu entwickeln. Als unverzichtbar werden direkte Verbindungen in die Innenstadt von Datteln sowie in die Zentren der benachbarten Städte Waltrop und Selm bzw. zum Haltepunkt der Regionalbahn RB 51 (Dortmund - Enschede) in Selm-Bork angesehen. Gegebenenfalls ist zusätzlich eine Verbindung von und nach Norden über Olfen bis nach Lüdinghausen in Betracht zu ziehen.

Ausgehend von dem bestehenden Buslinienetz kann festgestellt werden, dass eine Ausweitung bzw. Weiterführung bestehender Linienverbindungen unter betrieblichen Gesichtspunkten nicht zweckmäßig erscheint. Stattdessen wird die Einrichtung einer neuen Buslinie vorgeschlagen, die als „newPark-Ringlinie“ das Industrieareal mit den umliegenden Städten verbindet und insbesondere eine Verbindung zum DB-Haltepunkt in Selm-Bork herstellt (vgl. Abb.16).

Diese Buslinie könnte bei einem Baubeginn im nördlichen Baufeld 2 des Gebiets zunächst über die Markfelder Straße verlaufen und mit einer ersten Haltestelle für die Beschäftigten der zuerst angesiedelten Betriebe die Beförderung sicherstellen. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten sind auf die Betriebszeiten und die Schichtzeiten abzustimmen. Während der Spitzenstunden ist der Takt zu verdichten. Das Buslinienangebot kann durch Anrufsammeltaxis (vgl. Ziffer 3.6.3) unterstützt werden.

Nach Fertigstellung des I. Bauabschnittes bzw. nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des gesamten newPark können die Linienwege der Busse mit den entsprechenden Haltestellen durch das Gebiet selbst verlaufen (vgl. Ziffer 2.2).

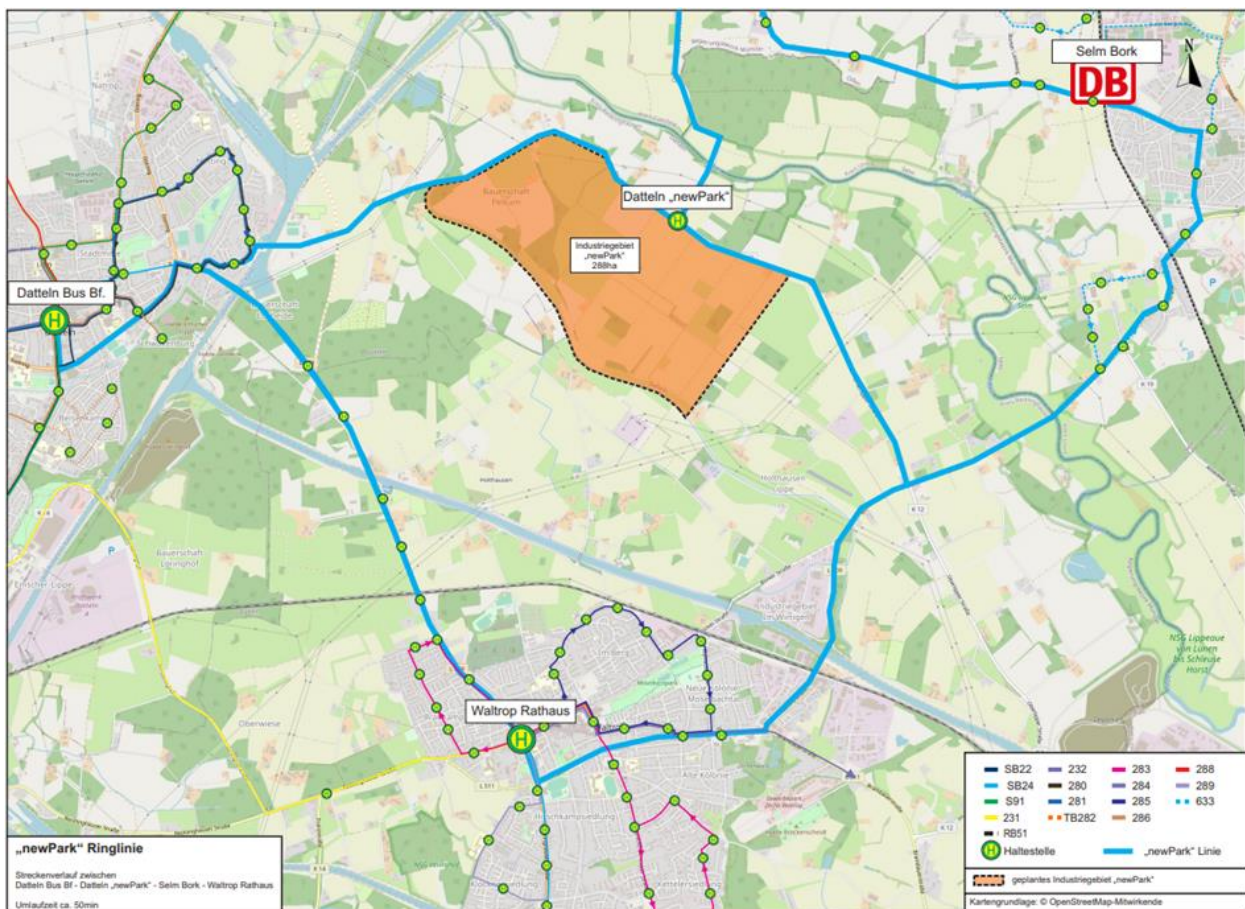


Abbildung 16: Vorschlag für eine „newPark-Ringlinie“ (eigene Darstellung, Karte: openStreetmap-Mitwirkende)

3.5 Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes

Das Fahrrad wird – insbesondere durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes, die auch längere Fahrten ohne große Anstrengung ermöglichen – verstärkt auch als Verkehrsmittel für die Fahrt zum Arbeitsort wahrgenommen. Um das Fahrrad als realistische Alternative zum Pkw anzubieten, muss ein dichtes Radverkehrsnetz vorhanden sein, mit dem die Fahrtziele sicher, komfortabel und ohne große Umwege erreicht werden können.

Das bestehende Radverkehrsnetz im Umfeld des newPark bietet gute Voraussetzungen, um eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur herzustellen. Die vorhandenen Straßen und Wege stellen bereits jetzt Verbindungen in alle Richtungen her (vgl. Abb. 17). Jedoch genügen die zum Teil sehr indirekte Wegeführung und der sehr unterschiedliche Ausbaustand bei Weitem nicht den heutigen Anforderungen an den Komfort und die Sicherheit von Radverkehrsanlagen.

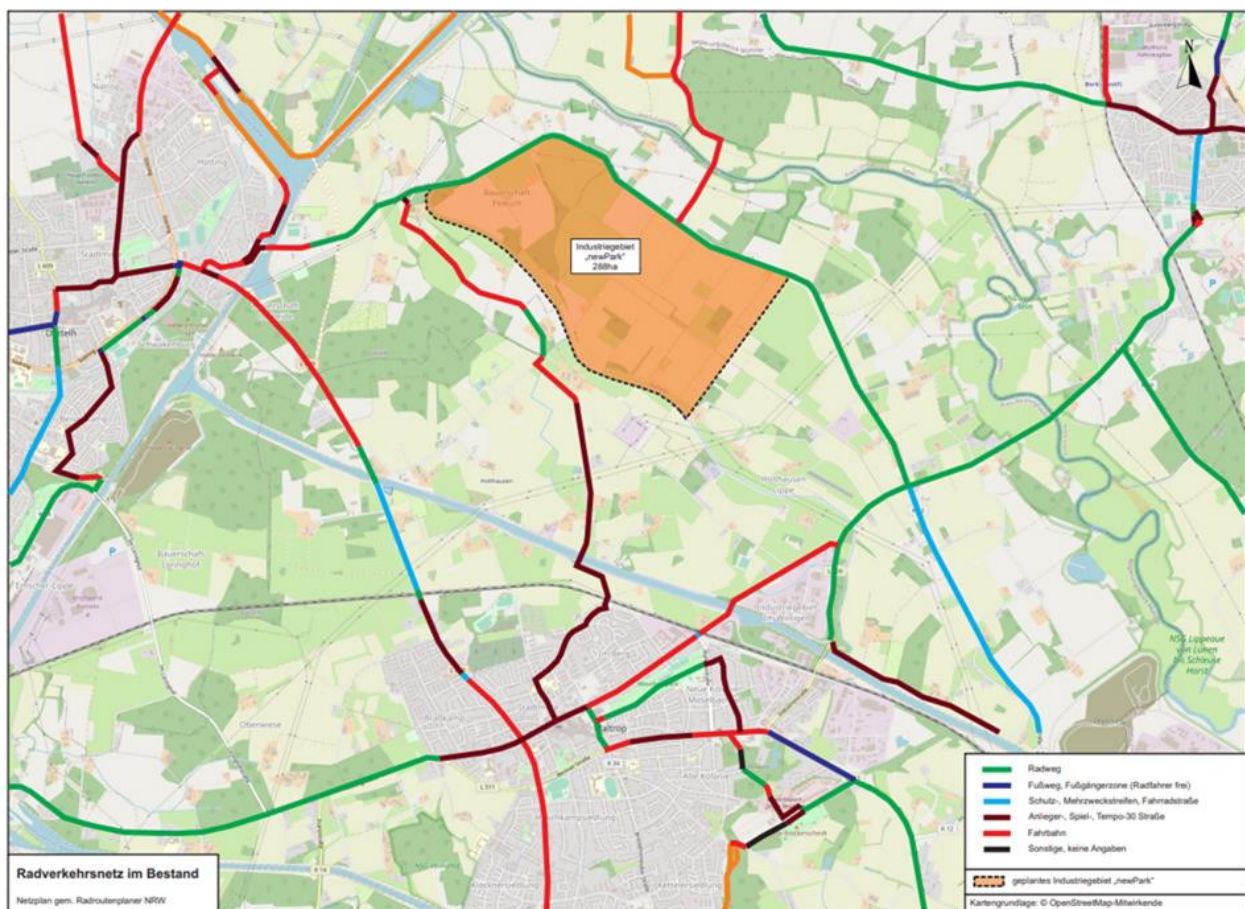


Abbildung 17: Bestehendes Radverkehrsnetz (eigene Darstellung, Karte: openStreetmap-Mitwirkende)

Daher wird empfohlen, unter Berücksichtigung der bereits geplanten inneren Radverkehrserschließung des Industriareals zunächst (als erste Ausbaustufe) die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Umfeld des newPark unter Berücksichtigung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) mindestens als befestigte Wege auszubauen bzw. neu anzulegen (vgl. Abb. 18). Eine Beschilderung der Radwege ist sicherzustellen.



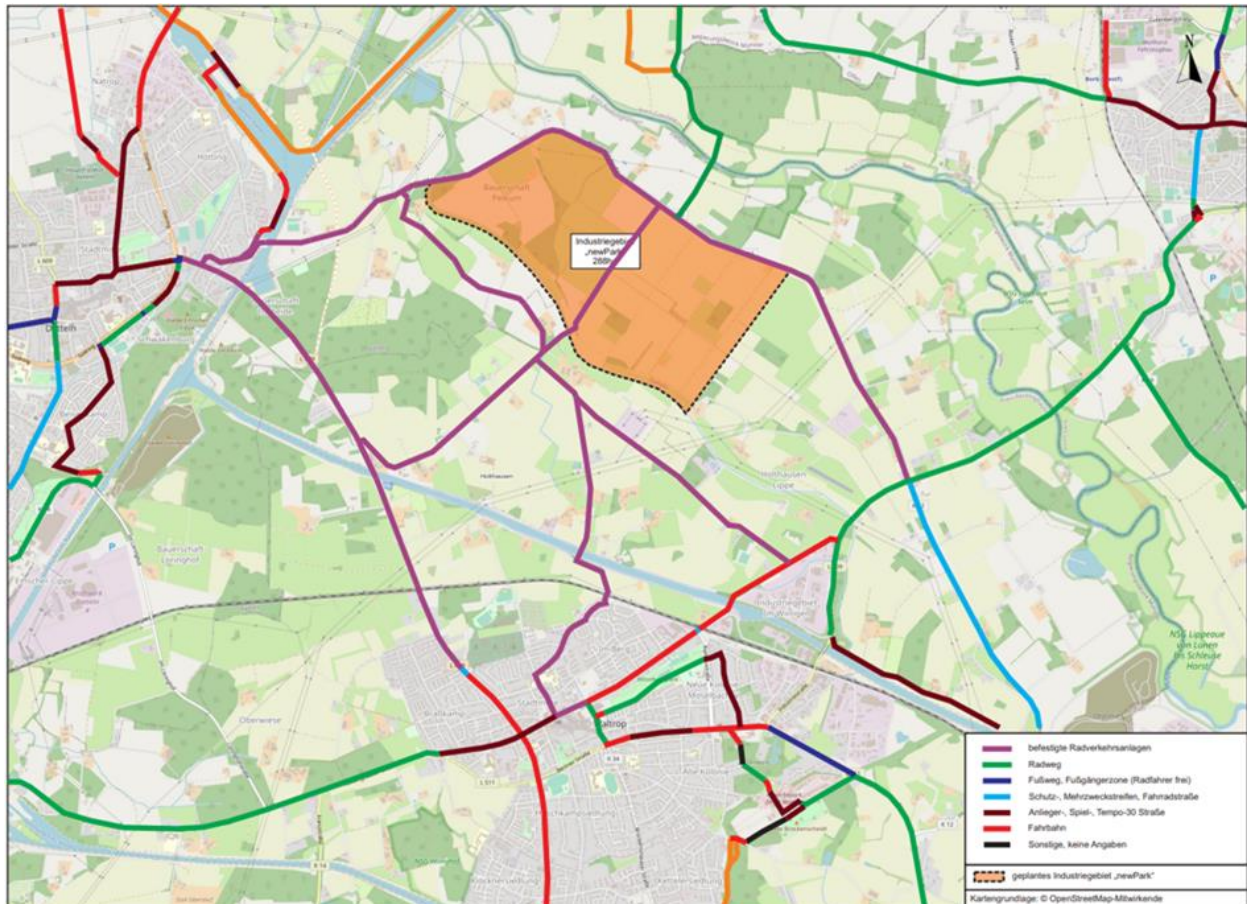


Abbildung 18: Erste Ausbaustufe des Radverkehrsnetzes (I. Bauabschnitt newPark)

Spätestens parallel zur weiteren Entwicklung der gesamten newPark-Fläche (Bauabschnitt II) ist die Anlage von Radschnellverbindungen („Velorouten“) anzustreben (vgl. Abb. 19). Diese sind durch ihre Trassierung und ihren Ausbaustand (ebener Verlauf, breiter Querschnitt, asphaltiert, beleuchtet, ausgeschildert) ein hochwertiges Angebot für Radfahrer. Zusätzlich lassen sich noch diverse Service-Stationen am Rand der Fahrbahn für Fahrräder (Luft, Reifen/Schläuche, Aufladung etc.) und Radfahrer (Sitzgelegenheiten für eine Rast, Papierkorb, evtl. WC) ergänzen.

Der Radschnellweg Ruhr RS1 zwischen Essen und Mülheim a.d.R. ist ein Beispiel für eine komfortable Radverkehrsanlage. Der tatsächliche Ausbaustand der hier vorgeschlagenen Radschnellverbindungen ist im Verlauf der weiteren Planungen unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage sowie der anzustrebenden hierarchischen Gliederung der Verkehrsnetze festzulegen.

Es wird empfohlen, die Planungen zur Einbindung des newPark in das Radwegenetz schnellstmöglich aufzunehmen.



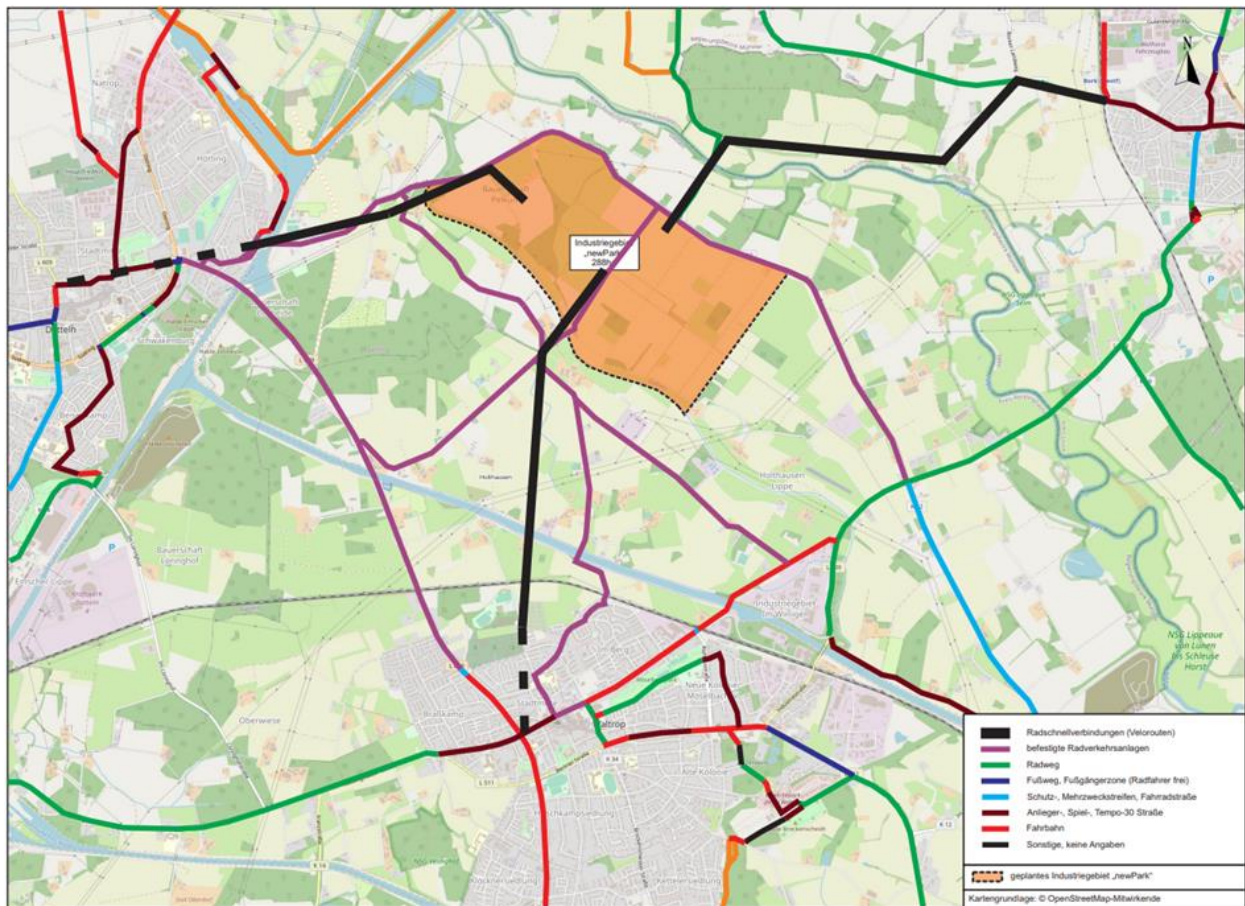


Abbildung 19: Zweite Ausbaustufe des Radverkehrsnetzes (II. Bauabschnitt newPark)

3.6 Maßnahmen des Mobilitätskonzepts

Ein Mobilitätskonzept besteht aus einer Vielzahl an Maßnahmen, die darauf abzielen, den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen Rechnung zu tragen und ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten zu unterstützen. Diese Maßnahmen aus den Bereichen Mobilitätsmanagement und Infrastruktur werden im Folgenden vorgestellt. Sie sind miteinander verknüpft und überschneiden sich teilweise. Die einzelnen Maßnahmen können hier nur vorgestellt werden, eine detaillierte und in die Tiefe gehende Betrachtungsweise muss anschließend in der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzepts erfolgen. Dazu müssen wenigstens die ersten Ansiedlungsvorhaben bekannt sein.

Das Konzept ist in seiner Vielfalt bereits auf den gesamten Baukomplex ausgerichtet. Die Maßnahmen betreffen i.d.R. jedoch auch jedes Gebäude bzw. jeden Betrieb einzeln. Die Reihenfolge der hier vorgestellten Maßnahmen impliziert keine Aussage über deren Relevanz innerhalb des Mobilitätskonzepts. Die Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen wird in dem Kapitel zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts (4.) näher erläutert.



3.6.1 Zuständigkeit und Verantwortung

Der Erfolg eines Mobilitätskonzepts hängt wesentlich davon ab, inwieweit die Zuständigkeit und die Verantwortlichkeit für diese Aufgabe definiert werden. Zielführend ist es, einen sogenannten Mobilitätsmanager oder Mobilitätsbeauftragten zu benennen. Diese Position ist dann Initiator, Organisator und Koordinator des Mobilitätsmanagements.

In einem so großen Industrieareal, wie es mit dem newPark vorgesehen ist, sollte für diese Aufgaben bereits während der Planungs- und Bauphase ein zentrales Mobilitätsbüro mit entsprechendem Personal geschaffen werden, das mit Inbetriebnahme des Areals einen festen Standort an exponierter Stelle im Quartier bekommt, beispielsweise an der newPark-Allee in Nähe der westlichen Zufahrt.

Diese „Stabsstelle Mobilität“ begleitet und beaufsichtigt im Idealfall bereits während der Planungs- und Bauphase¹⁰ die Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturen und Mobilitätsangebote und arbeitet eng mit den entsprechenden Fachleuten zusammen. Darüber hinaus ist der Mobilitätsmanager der Ansprechpartner für Dritte (Stadt, Verkehrsunternehmen, Anbietern von Mobilitätsleistungen, Lieferdienste, etc.). Nach Fertigstellung bereits des ersten Firmensitzes ist die Mobilitätsmanagements-Zentrale zuständig und verantwortlich für alle Aspekte rund um die Mobilität der newPark-Beschäftigten.

Zusätzlich ist auch bei den einzelnen Betrieben eine verantwortliche Person als Mobilitätsbeauftragter zu benennen, der mit der zentralen Stelle zusammenarbeitet.

Viele Industrie- und Handelskammern bilden inzwischen qualifizierte Mobilitätsmanager für ein betriebliches Mobilitätsmanagement aus.

Die newPark Planungs- und Entwicklungsgesellschaft sieht bereits ein Parkmanagement für umfassende Serviceleistungen als Markenzeichen von newPark vor. Hier sollen maßgeschneiderte Dienstleistungslösungen für die Unternehmen angeboten werden. Dieses sollte unbedingt auch das Mobilitätsmanagement umfassen. Eine optimale Betreuung vor, während und nach der Ansiedlung soll gewährleistet werden.

3.6.2 Information und Kommunikation

Die Information über alle Fakten der Mobilität und die Kommunikation mit allen Beteiligten ist ein wesentlicher Baustein des Mobilitätsmanagements. Je größer ein Projekt ist, desto umfangreicher ist diese Aufgabe. So können z.B. die Kommunikationswege in einem kleineren Unternehmen mit begrenzter Mitarbeiterzahl andere sein als in einem großen Industriebetrieb.

Die zielgruppenspezifische Beratung der Mitarbeiter ist ein zentraler Faktor für den Erfolg des Mobilitätskonzepts. Das bedeutet, dass allen im newPark arbeitenden Menschen in verständlicher und umfassender Weise alle Informationen über die zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote bekannt zu machen sind. Zusätzlich sollte bei Bedarf (z.B. für mobilitätseingeschränkte Personen oder Menschen ohne Affinität zu digitalen Informationen) eine individuelle Planung der Mobilitätswünsche und eine Unterstützung zur Nutzung der Mobilitätsangebote bereitgestellt werden.

Neben der angebotsorientierten Information ist es wichtig, den Menschen die Gründe für ein neues Mobilitätsverhalten zu vermitteln (Gesundheit, Klima, Umwelt) und sie für eine nachhaltige Art der Mobilität zu gewinnen („Motivation durch Information“).

¹⁰ Der erste Bauabschnitt beginnt in der großen nördlich der newPark-Allee gelegenen 80 ha-Fläche (Baufläche 2) mit den Gebäuden der Großindustrie.



Folgende Informationen und Kommunikationswege sind für das gesamte Industrieareal newPark bzw. in Teilen bereits für den ersten Bauabschnitt denkbar:

- Jegliche Mobilitäts-Informationen in den Eingangsbereichen der Gebäude bereitstellen (Informations-Terminal, digitale Informationstafeln, Plakate, „Schwarzes Brett“ etc.; mit umfassenden Informationen für Fußgänger, Radfahrer, ÖV-Nutzer, Sharing-Nutzer usw.)
- Bekanntmachung der Ansprechpartner für Mobilität: Mobilitätsbeauftragter des Betriebs, zentraler Mobilitätsmanager des Industrieparks; Räumlichkeit ausweisen und dort regelmäßige Sprechstunden und Beratungen anbieten („Mobilitätszentrale newPark“ bzw. Büro im eigenen Unternehmen)
- Einrichtung einer Informationsplattform im Internet („newParkMobility“) mit den entsprechenden Verlinkungen oder Implementierungen (z.B. Fahrplanauskunft) sowie mit umfassenden und verständlichen Informationen, Hinweisen und Verlinkungen auch auf den Homepages der einzelnen Unternehmen im Industriepark
- Entwicklung von sogenannten „smarten“ (digitalen) Angeboten, z.B. entsprechende Apps für das Stellplatzmanagement, Mitfahrbörse u.v.a.m.) evtl. durch die newPark-Unternehmen selbst
- Dynamische Fahrgastinformationssysteme an den Haltepunkten des ÖPNV und an zusätzlichen Stellen im Industriepark
- Unterstützung zur Umsetzung der Mobilitätswünsche (z.B. beim Car-Sharing)
- Mobilitätsbefragungen zum Verhalten der Beschäftigten (und der Besucher/Kunden)
- Ausarbeitung individueller Mobilitätspläne, persönliche Ansprache
- Regelmäßige Newsletter
- Hinweise auf (finanzielle) Anreize (Prämien, Rabatte, Zuschüsse) und Förderungen des Arbeitgebers bzw. Ausbildungsstelle, wenn man auf das Auto verzichtet (z.B. Jobticket, Dienstfahrrad, besondere Vergünstigungen wie „Parking Cash-Out“)
- E-Bike-Testwochen (in Kooperation z.B. mit örtlichen Fahrradhändlern)
- Aktionstage innerhalb des newPark („newPark intern“, „Tag der Architektur“, „Moderne Mobilität“)
- Information und Aufklärung über reale Kosten der Verkehrsträger (digital oder im Rahmen von Vorträgen)
- Vorträge von Fachleuten und aktiven Teilnehmern alternativer Mobilitätskonzepte
- newPark-Unternehmen stellen ihre eigenen innovativen Mobilitäts-Lösungen vor
- Motto/Slogan mit Mobilitätsbezug entwickeln („newPark – newMobility“, „Industrie und Verkehr 4.0“)
- Teilnahme an entsprechenden Wettbewerben zum Thema Mobilität, Klimaschutz, GreenTech usw.
- Informationen für interessierte Unternehmen zum Mobilitätskonzept bereitstellen (Informationspakete, Informationsgespräche)
- Erläuterung des Mobilitätskonzept im Rahmen von Bewerbungsgesprächen von Mitarbeitern (Informationspaket)
- Einbindung von Sponsoren und Kooperationspartnern



3.6.3 Förderung der ÖPNV-Nutzung

Infrastrukturmaßnahmen und Bereitstellung des Angebots

Um den Umstieg vom Pkw auf den öffentlichen Personennahverkehr zu forcieren, muss ein entsprechendes Angebot vorhanden sein. Der ÖPNV kann nur dann als eine brauchbare Alternative zur stetigen Verfügbarkeit und Bequemlichkeit des eigenen Pkw gelten, wenn neben dem guten Angebot an Fahrten (kurze Taktzeiten, lange Betriebszeit, viele Linien) auch die Ausstattung der Fahrzeuge, die Zuverlässigkeit des Betriebs und die Informationen über den Betrieb sowie ein fairer Tarif den Ansprüchen und Vorstellungen der Nutzer (hier den Beschäftigten des newPark) entsprechen. Weiterhin trägt auch die Ausstattung der Haltestellen zu einer Wertschätzung des ÖPNV bei: So gehören der Witterungsschutz (evtl. mit Sitzgelegenheit) und die Fahrgastinformation in Echtzeit bei einem modernen ÖPNV dazu.

Eine Anbindung des Industrieparks an den öffentlichen Personennahverkehr ist zwar vorgesehen, jedoch sind noch keine konkreten Planungen dahingehend erfolgt (vgl. Ziffer 2.2). Für die Einleitung dieser Planungen ist der Kreis Recklinghausen als Aufgabenträger zuständig. Die Zuständigkeit für die ÖPNV-Bedienung liegt bei der Vestische Straßenbahnen GmbH, Herten. Im Rahmen der Kooperation östliches Ruhrgebiet (KÖR) arbeitet sie mit den Nachbarunternehmen Bogestra (Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG), DSW21 (Dortmunder Stadtwerke AG) und der HCR (Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH) zusammen.

Ein wesentliches Problem bei der Planung für eine attraktive ÖPNV-Anbindung des Industrieareals ist, dass nicht bekannt ist, woher die Beschäftigten des newPark kommen werden und welche Verbindungen dementsprechend anzubieten sind. Der Industriepark wird Mitarbeiter in einem großen Einzugsbereich ansprechen. Fahrtzeiten von bis zu einer Stunde zum Arbeitsort werden von den Arbeitnehmern vielfach akzeptiert. Denkbar ist auch, dass sich Arbeitskräfte vermehrt im Umkreis des newPark ansiedeln.

Im newPark werden nach Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts rund 9000 Menschen beschäftigt sein. Trifft man die Annahme, dass ein Drittel dieser Beschäftigten den ÖPNV nutzt, so wären dies rund 3000 Personen, die zu Beginn und Ende der Betriebszeiten (z.T. in Schichtbetrieb) mit dem Bus ankommen und abfahren würden. Die Arbeitszeiten der Beschäftigten beginnen und enden zwar nicht gleichzeitig, dennoch ist diese Anzahl der zu befördernden Personen eine Herausforderung für einen Verkehrsbetrieb.

Es ist jedoch wichtig, dass der ÖPNV-Betrieb im newPark von Beginn an nutzerfreundlich funktioniert. Daher sind zum einen Busverbindungen zwischen Industriepark und den umliegenden Städten zu entwickeln (Datteln, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Waltrop, Lünen (Brambauer), Selm, Olfen). Zum anderen müssen Verbindungen zu den nächstliegenden Bahnhöfen geschaffen werden. Die nächstliegenden Bahnhöfe befinden sich in Recklinghausen, Lünen und in Bork (Stadt Selm). Die Bahnhöfe der Städte Datteln und Waltrop sind nicht mehr in Betrieb. Die Reaktivierung dieser Bahnhöfe wird zwar von Teilen der Bevölkerung gewünscht, diesbezügliche Anträge und Petitionen hatten aber bislang keinen Erfolg. Zu empfehlen ist die Inbetriebnahme einer neuen Buslinie, die mit einem hochfrequenten Takt den Industriepark mit den genannten Bahnhöfen verbindet.

Die in der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans für das Industrieareal newPark Datteln vorgestellte Berechnung für den Busbetrieb (vgl. Ziffer 2.2) geht von einer Kapazität von 100 Personen pro Bus aus. Bei der Auswahl der einzusetzenden Fahrzeuge sollte jedoch nicht die maximale Anzahl der darin zu befördernden Personen das ausschlaggebende Kriterium sein, sondern vielmehr ist der Fokus auf eine komfortable Beförderung zu richten: Ausreichend Platz pro Person, bequeme Sitze, Sauberkeit, WLAN - die Ausstattung der Fahrzeuge dürfte einen Teil dazu mit beitragen, ob der ÖPNV (gern) benutzt wird und als Alternative zum eigenen Auto akzeptiert wird.



Eine weitere Option für eine ÖPNV-Anbindung durch die Schiene liegt ggf. im geplanten Gleisanschluss des Industriegebiets (vgl. Ziffer 2.3). Diese soll von der südlich gelegenen Bahnstrecke 2250 (Oberhausen - Hamm) am Datteln-Hamm-Kanal abzweigen. Diese Gleisanbindung wurde im Rahmen der Planung und Entwicklung des Industrieparks für den Gütertransport konzipiert und soll das Baufeld für die Großindustrie erschließen.

Die leistungsfähige und modern ausgebaute Bahnstrecke 2250 bietet eine gute Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt in Hamm und dient auch als Ausweichstrecke für den Personennahverkehr und Fernverkehr (Regionalexpress/Intercity). Die Strecke führt in westlicher Richtung an den Städten Recklinghausen, Herten, Gladbeck und Bottrop und in östlicher Richtung an Lünen vorbei. Daher ist dringend zu prüfen, inwieweit sich in die geplante Schienenanbindung auch Personenzüge in den Betriebsablauf integrieren und Haltepunkte in den genannten Städten realisieren lassen.

Für den newPark Datteln wären getrennte Haltepunkte für Personenverkehrszüge und Güterzüge zu konzipieren. Vorschläge für Haltepunkte finden sich an der nördlichen und der südöstlichen Kante des Gebiets (vgl. IVB, 2012).

Anrufsammeltaxi, Shuttleservice

Das Angebot des ÖPNV könnte durch Anrufsammeltaxis unterstützt werden. Ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) kombiniert die Eigenschaften von Taxi und Bus. Es verkehrt nach einem festen Fahrplan, es gibt festgelegte Haltestellen und es kann mit regulären Fahrkarten benutzt werden. Jedoch ist eine telefonische Vorbestellung der Fahrt mit Angabe von Abfahrts Haltestelle und -zeit, Zielhaltestelle sowie Anzahl der Personen erforderlich (in der Regel mindestens 30 Minuten vorher). Als Fahrzeug kommt je nach Nachfrage ein Pkw oder Kleinbus zum Einsatz. Ein Vorteil des Anruf-Sammel-Taxis liegt in seiner Wirtschaftlichkeit: Es fährt nur bei Bedarf, also wenn auch tatsächlich Einnahmen erzielt werden.

Im newPark könnten sich mehrere Beschäftigte, die in etwa in dieselbe Richtung fahren, für die Fahrt mit dem AST zusammenfinden. Eine ähnliche Zielrichtung verfolgt das sogenannte „Ridesharing“ (vgl. Ziffer 3.6.6)

Bereits in vielen Orten im In- und Ausland verkehren selbstfahrende Shuttlebusse. Diese bieten eine komfortable Möglichkeit des Personentransports für bestimmte Quelle-Ziel-Beziehungen. Für das Industriegebiet newPark wäre ein autonom fahrender Shuttlebus innerhalb des Industrieparks mit noch zu definierender Route und Haltepunkten vorstellbar (z.B. Ringlinie zwischen einzelnen Firmen, Fahrten von den Firmen zu den Bushaltestellen und ggf. dem Bahnhof (im Fall eines Schienenanschlusses), Personentransport zwischen Firmen und dem geplanten Hotel bzw. dem Kongresszentrum, sowie zu Haltepunkten an zentralen (Service-)Stellen des Gebiets und den Einrichtungen der Gastronomie usw.).

Denkbar ist ebenfalls eine ergänzende touristische Nutzung der autonom fahrenden Shuttlebusse durch Besuchergruppen.





Abbildung 20: Autonom fahrender Kleinbus (Foto: Maurizio Gambarini, RP online)

Firmentickets

Dem Betreiber des newPark ist zu empfehlen, als newPark-Gesellschaft einen Vertrag mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) über ein newPark-Firmenticket abzuschließen. Daraus würden sich einige Anreize für die Beschäftigten zur Nutzung des ÖPNV ergeben:

- Durch die hohe Zahl der Abonnements ergäben sich günstige Tarifkonditionen für den Einzelnen (optimal: Kosten würde der Arbeitgeber übernehmen)
- Alle Beschäftigten bekommen ein elektronisches Ticket (Chipkarte) und müssen sich nicht mehr um Tarife und Ticketkauf kümmern
- Das Ticket darf auch privat genutzt werden.

Das Konzept, wie das Instrument Firmenticket einzusetzen ist, ist den einzelnen Unternehmen zu überlassen. D.h. die Fragen, ob jeder Mitarbeiter automatisch ein Firmenticket bekommt oder ob dieser sich für oder gegen ein Ticket entscheiden kann; wer die Kosten für das Ticket übernimmt: der Arbeitnehmer oder der Arbeitgeber im Rahmen des Gehalt oder ob sich Unternehmen zusammenschließen wollen, sind von den Betrieben selbst zu beantworten.

Die Alternative zur Chipkarte könnte sich durch die Einführung des Tickets per Smartphone App entwickeln. Im VRR-Gebiet wird sie bereits in einer zweiten Phase als neue Art des ÖPNV-Fahrscheins getestet: Mit der speziellen App nimmt der Kunde an einem elektronischen, distanzbasierten Tarif teil (nextTicket). Er checkt sich zu Beginn seiner Fahrt in die App ein und nach dem Verlassen des Fahrzeugs wieder aus. Die kürzeste Entfernung (Luftlinie) zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle wird dadurch ermittelt und der Fahrpreis automatisch berechnet. Im Falle eines Firmentickets würde eine Rabattierung des Fahrpreises erfolgen.

Tarifenkenntnisse sind somit beim Fahrgast nicht mehr erforderlich und ein Ticketkauf entfällt. Dadurch wird die Benutzung des ÖPNV um ein Vielfaches kundenfreundlicher.



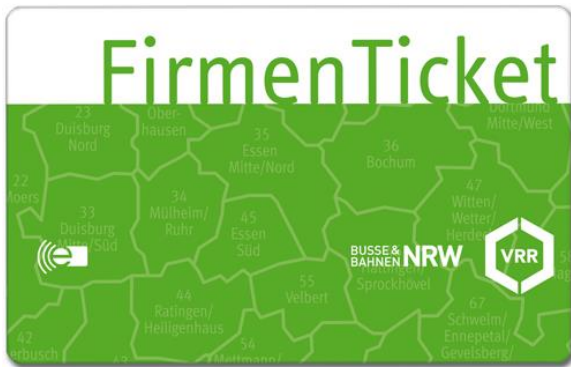


Abbildung 21: FirmenTicket des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (e-Ticket)

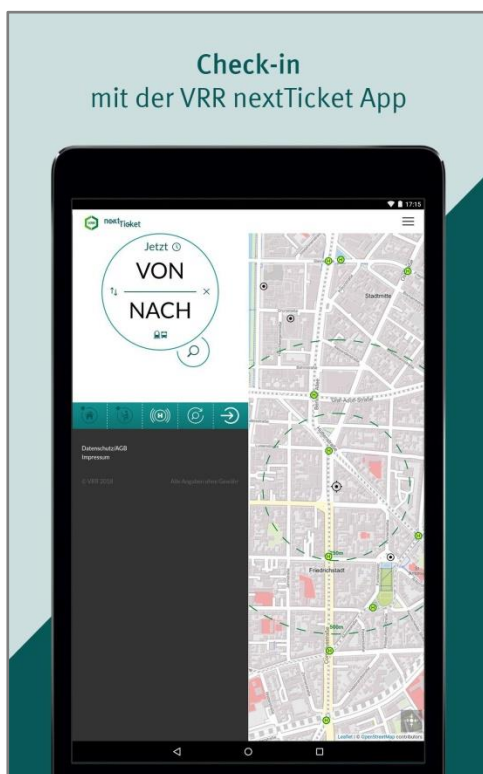


Abbildung 22: Smartphone App als Ticket (VRR)

Informationen und Unterstützung

Steht das künftige Angebot im öffentlichen Personenverkehr fest, setzen die Aufgaben des Mobilitätsmanagements ein: Die Informationen über das Angebot sind den Beschäftigten des newPark detailliert und nutzerspezifisch mitzuteilen (vgl. Ziffer 4.2). Die Mindestanforderung hierbei ist eine (digitale) Informationstafel in jedem Firmeneingang mit Fahrplänen, Linien- und Haltestellenplänen. Weitergehende Unterstützung bei Fragen der ÖPNV-Nutzung bietet der Mobilitätsmanager/-beauftragte sowie auf digitalem Wege die entsprechenden Apps und die newPark-Homepage.

Im Zuge des industrial area design (Erscheinungsbild newPark) sind in Kombination mit dem Wegweiskonzept auch die Standorte und Inhalte der Informationstafeln, -stelen, und -anzeigen (z.B. dynamische Anzeige der Abfahrtszeiten) festzulegen.



Verknüpfung von ÖPNV/SPNV und Radverkehr

Die Kombination von ÖPNV und Fahrrad dient sowohl der Förderung des Radverkehrs als auch der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Zur Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV/SPNV ist als wichtigste Voraussetzung die generelle Errichtung von ausreichend vielen und gut ausgestatteten Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen des ÖPNV zu nennen¹¹. Hierdurch wird das „Bike&Ride“ ermöglicht: Der Mitarbeiter fährt mit seinem Fahrrad von seiner Wohnung bis zur entsprechenden Haltestelle des ÖPNV, stellt dort das Rad sicher und witterungsgeschützt ab und setzt seinen Weg mit einem öffentlichen Verkehrsmittel bis zum newPark fort. Sind keine Abstellanlagen an der Haltestelle vorhanden, ist dies ein Grund, nicht mit dem ÖPNV zu fahren, sondern den Pkw zu nutzen.

Die zweite Möglichkeit der Verkehrsmittelkombination ist die Mitnahme der Fahrräder in Bus und Bahn. Diese Möglichkeit wird bereits oft genutzt, scheitert aber bei hoher Personenbeförderungszahl am mangelnden Abstellplatz für das Fahrrad.

3.6.4 Förderung des Fahrradverkehrs

Das Fahrrad ist ein geeignetes Verkehrsmittel, um auf kürzeren und mittleren Strecken den Pkw zu ersetzen. Durch die Entwicklung der Fahrräder mit elektrischem Antrieb (E-Bikes) sind auch durchaus längere Strecken und Steigungsstrecken zu bewältigen. Daher ist das Fahrrad ebenfalls als Verkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeit im Industriepark geeignet.

Durch entsprechende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs lässt sich die Nutzung des Fahrrades forcieren. Voraussetzung dafür ist aber eine gute Radverkehrsinfrastruktur im näheren wie auch im weiteren Umfeld des Industrieparks Datteln. Hierzu gehört neben gut ausgebauten und sicheren Radwegen auch das Vorhandensein von Abstellanlagen für Fahrräder. Ergänzend lassen sich durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zahlreiche Anreize zum Fahrradfahren setzen.

Ein den aktuellen technischen Standards entsprechender (Aus-) Bau der vom newPark weiterführenden Radverkehrsanlagen muss realisiert werden. Dies gilt im vorliegenden Fall insbesondere für die Markfelder Straße (K12). Hier ist der Ausbau zu einer regionalen Radschnellroute vorstellbar. Konzeptionell lassen sich Radwege im gesamten Umkreis vorstellen (vgl. Ziffer 3.5).

Eine Vielzahl von Maßnahmen, die innerhalb des newPark zur Förderung des Radverkehrs dienen, werden im Folgenden vorgestellt. Sie unterstützen und erleichtern den Beschäftigten die Wahl des Fahrrades als Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit.

Fahrradabstellanlagen

Für viele potentielle Radfahrer ist die fehlende Möglichkeit, das Fahrrad sicher und geschützt am Zielort abzustellen, ein Grund sich gegen die Fahrt mit dem Fahrrad zu entscheiden. Daher gehört die Errichtung von modernen Abstellanlagen für Fahrräder in ausreichender Anzahl zu einem der wesentlichsten Punkte eines Mobilitätskonzeptes für das Industrieareal newPark. Entsprechende Flächen dafür sind einzuplanen.

Die Abstellanlagen sind nach Stand der Planung auf den einzelnen privaten Grundstücken der Unternehmen zu errichten, da keine Gemeinschaftsstellflächen o.ä. vorgesehen sind.

¹¹ Gemeint sind hier insbesondere auch die Haltestellen außerhalb des newPark. Die Errichtung von Fahrradabstellanlagen dort liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der newPark-Gesellschaft.



Die Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sind dabei zu berücksichtigen:

- Witterungsschutz,
- Diebstahlschutz,
- gute Zugänglichkeit (in Eingangsnähe),
- hell, sicher und sauber (evtl. mit Videoüberwachung),
- evtl. Service wie Luftstation und Auflademöglichkeit von Akkus,

Das Abstellen des Fahrrads sollte selbstverständlich kostenfrei sein.

Die Fahrradabstellanlagen sind großzügig zu dimensionieren, da durch die Verschiedenartigkeit der Fahrradmodelle auch verschieden große Platzbedarfe existieren. Lastenfahrräder in verschiedener Ausführung und Fahrräder mit Anhänger benötigen mehr Stand- und Bewegungsraum als ein einfaches konventionelles Fahrrad.

Hinweise zur erforderlichen Anzahl von Fahrradabstellanlagen sind dem Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW zu entnehmen (vgl. Zukunftsnetz Mobilität, 2019). Da nicht abzusehen ist, wie sich die Nutzung von Fahrrädern im newPark entwickelt, sollten Flächenreserven für eine spätere Erweiterung des Angebots über die Erstausrüstung mit Fahrradabstellanlagen hinaus vorgesehen werden.

Im Bereich der Fahrradabstellanlagen und der einzelnen Fahrradständer sind von den Herstellern mittlerweile sehr gute Lösungen entwickelt worden, die praktikabel, innovativ und optisch ansprechend sind (vgl. Abb. 23 ff). Im Allgemeinen handelt es sich dabei um ebenerdige Abstellanlagen wie Fahrradhäuser, Fahrradgaragen, Fahrradboxen und überdachte Fahrradständer. Doch es sind auch Lösungen innerhalb der Gebäude möglich wie die Unterbringung im Tiefgeschoss (hierbei ist die Zugänglichkeit durch eine Rampe oder einen Aufzug zu beachten!) oder sogar auf den einzelnen Geschossebenen (vgl. Fahrrad-loft, Abb. 28). Auch vollautomatische Fahrradtürme für eine zentrale Unterbringung sind denkbar.

Generell ist bei einfachen Fahrradabstellanlagen eine Grundfläche von 1 bis 1,5 m² pro Fahrrad einzuplanen. Mit Bewegungsflächen und Zu- und Abfahrtswegen sind es etwa 2 bis 3 m². Einen geringeren Flächenbedarf weisen die Doppelstockparker (Etagenständer) auf: Hierbei werden die Fahrräder auf einer Metallkonstruktion übereinander abgestellt. Jedoch ist diese Lösung hinsichtlich der umständlicheren Handhabung eher als Ausnahmelösung zu betrachten.



Abbildung 23: Überdachte Fahrradständer (Quelle: polidesign.de)





Abbildung 24: Beispiel Fahrradparkhaus mit elektronischem Zugang (Quelle: Tricon Design AG)



Abbildung 25: Beispiel für Fahrradparken im Kellergeschoss (Foto: N. Kazakov)



Abbildung 26: Beispiel Abstellanlage mit Boxen (Quelle: Andreas Ellinger, www.kempten.de)





Abbildung 27: Beispiel vollautomatischer Fahrradparkturm
(Quelle: Otto Wöhr GmbH; www.baulinks.de/webplugin/2015/1019.php)

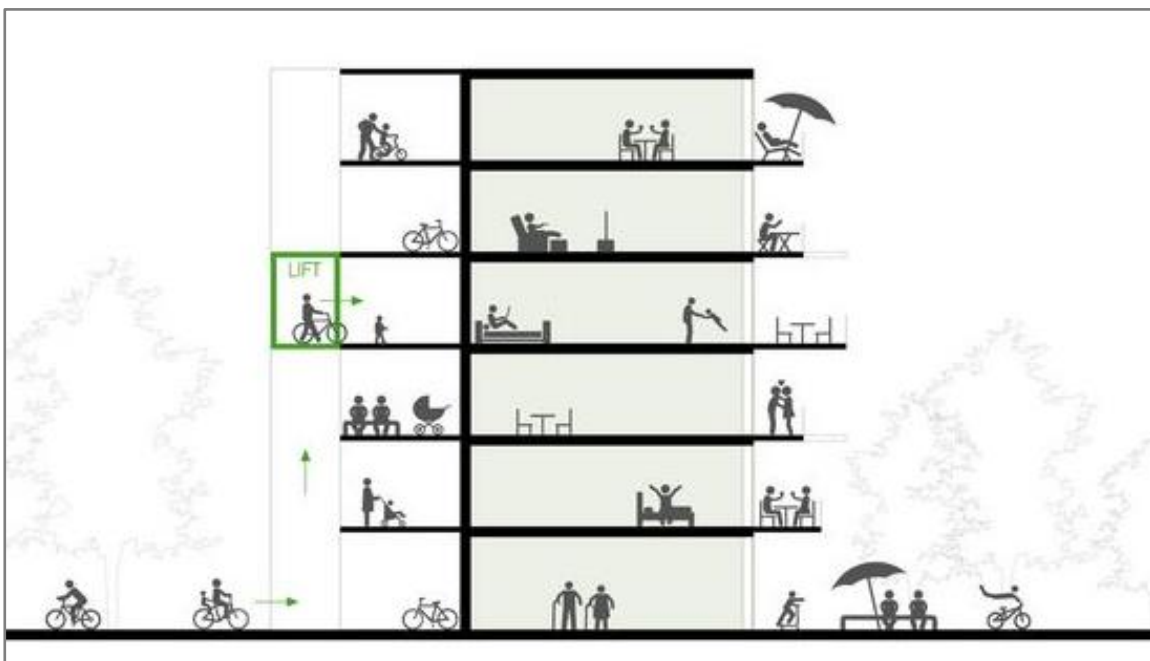


Abbildung 28: Fahrradmitnahme in die Geschossebene, Beispiel Fahrradloft Berlin-Lichtenberg
(Quelle: Wichert/Göhring in www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/beispiele)



Leasing von E-Bikes

Seit November 2012 gelten die Regelungen, die vorher nur Dienstwagen vorbehalten waren, auch für *Dienstfahrräder*. Es besteht die Möglichkeit, über den Arbeitgeber ein Fahrrad zu leasen. Insbesondere sind die in der Anschaffung recht teuren E-Bikes für das Leasing interessant. Zahlreiche Anbieter des Fahrradleasing-Konzepts bieten bereits online diesen Dienst an¹². Sie erläutern das genaue Vorgehen sowie die Vorteile für den Arbeitgeber und die Arbeitnehmer. Teilweise lassen sich die finanziellen Vorteile für die Teilnehmer direkt online berechnen. Ausdrücklich ist dieses Konzept auch für Auszubildende gedacht.

Im Rahmen eines Gehaltsumwandlungsmodells werden die vom Unternehmen erworbenen oder geleasten Fahrräder den Mitarbeitern zur Verfügung gestellt, die die Raten aus ihrem monatlichen Bruttogehalt finanzieren. Dadurch spart der Mitarbeiter deutlich gegenüber den privaten Anschaffungskosten. Alternativ kann der Unternehmer die Fahrräder erwerben oder leasen und den Mitarbeitern kostenlos zur Verfügung stellen. Die Mitarbeiter müssen 0,25 % des Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil versteuern und dürfen das Fahrrad auch privat nutzen. Darüber hinaus kann noch ein umfassender Versicherungsschutz als spezieller Anreiz angeboten werden (Haftpflicht plus Schäden am eigenen Fahrrad plus Ersatz von allen Verschleißteilen)¹³. Für Eltern, die auf dem Weg zur Arbeit ihr Kind in die Kindertagesstätte bringen möchten, kann ein Kinder-Fahrradanhänger in das Leasingangebot einbezogen werden.

Das Leasing von (Elektro-) Fahrrädern ist eine sehr empfehlenswerte Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Die Maßnahme ist dem betrieblichen Mobilitätsmanagement zuzurechnen und somit in Kooperation mit den einzelnen Unternehmen im newPark als zuständige Arbeitgeber der dort Beschäftigten in die Wege zu leiten.

In das Konzept des Fahrradleasings sollte der örtliche Fahrradhandel als Kooperationspartner mit eingebunden werden.

Leihstation

Es ist zu überlegen, ob für die Beschäftigten, die nur gelegentlich ein Fahrrad benutzen und kein Dienstfahrrad in Anspruch nehmen möchten, ein „Bikesharing“ angeboten werden kann, insbesondere auch von Elektrofahrrädern, von Lastenfahrrädern oder Fahrradanhängern. Auch E-Scooter (mit oder ohne Sitz), Segways, Airwheels und selbststabilisierende elektrische Einräder dienen als neuartige alternative Fortbewegungsmittel (vgl. Abb. 29 f.) und sollten mit in das Leihangebot aufgenommen werden.

Die Elektrofahrzeuge werden an den solarstrombetriebenen Ladesäulen des Areals aufgeladen. Als Verleihstation können die von der Freiraumplanung an der newPark-Allee vorgesehenen unterschiedlich große Kuben aus Stahl dienen. Parallel dazu könnten die einzelnen Unternehmen diese Fortbewegungsmittel auch selbst verleihen. Der Bezahlvorgang für das Ausleihen ist nutzerfreundlich zu konzipieren und wäre z.B. mit einer Firmen-App möglich.

Die Leihräder sind ein Angebot, um das „Verkehrsmittel Fahrrad“ auszuprobieren (z.B. mit einem E-Bike) ohne sich ein teures Rad anschaffen zu müssen. Auch die Möglichkeit, sich für spezielle Anforderungen ein Lastenrad bzw. einen Fahrradanhänger zu leihen, fördert die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads.

Es sollte im Sinne Multimodalität und der Nutzerfreundlichkeit darauf geachtet werden, dass die Leihstationen im newPark und die Leihstationen im näheren und weiteren Umfeld von demselben Anbieter betrieben werden bzw. im Ausleih- und Bezahlvorgang kompatibel sind.

¹² z.B.: lease-a-bike.de, bikeleasing-service.de, mein-dienstrad.de, jobrad.org, eurorad.de

¹³ vgl. „Betriebliches Mobilitätsmanagement am Beispiel des Katharinen Hospitals in Unna“ in: www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-unna/medien/drahtesel-tv.html





(Quelle: © APA)



(Quelle: Leva-EU)

Abbildung 29: E-Scooter mit und ohne Sattel



(Quelle: Spottpress, www.handelsblatt)



(Quelle: Airwheel)



(Quelle: Focus Designs)

Abbildung 30: Segway (rechts), Airwheel¹⁴, SBU V3 (rechts)¹⁵

¹⁴ Selbstbalancierender Elektroroller mit zwei Rädern und Sitz.

¹⁵ Leichtes selbststabilisierendes elektrisches Einrad (12kg). Lässt es sich problemlos im ÖPNV transportieren. Reichweite 16 km. (www.diebestentop10.de/besten-alternativen-fortbewegungsmittel)



Umkleidemöglichkeit

Da Fahrradfahren eine körperlich anstrengende Tätigkeit sein kann und man der Witterung ausgesetzt ist, sollte den Radfahrern unter den Beschäftigten die Möglichkeit gegeben werden, sich umzuziehen, die nasse (Regen-) Kleidung zum Trocknen aufzuhängen und zu duschen.

Daher sind entsprechende Umkleideräume und Waschgelegenheiten in der Planung der Gebäude zu berücksichtigen. Kann dies nicht umgesetzt werden, sind Kooperationen zwischen den einzelnen benachbarten Unternehmen anzustreben (benachbarte Gebäude nutzen die Räumlichkeiten einer Firma gemeinsam).

Ladestationen für Elektrofahrräder

Den Nutzern von Elektrofahrrädern muss die Möglichkeit gegeben werden, den Akku ihres Fahrrades auch an ihrem Zielort newPark kostenfrei wieder aufzuladen. Dabei ist es nicht notwendig, quasi an jedem einzelnen Fahrradstand eine Ladestation vorzuhalten. Die Hersteller derartiger Fahrradinfrastruktureinrichtungen bieten mittlerweile eine breite Palette an hochwertigen, praktikablen und innovativen Lösungen an. So kann man z.B. am „Ladeschloss“ das Fahrrad gleichzeitig aufladen und sichern.



Abbildung 31 Ladestation mit Diebstahlsicherung (Quelle: www.lade-infrastruktur.org)

Reparatur- und Service-Station

Die Serviceleistung zum Instandsetzen des Fahrrads oder der Durchführung von Inspektionen während der Dienstzeit wird von Radfahrern als sehr hilfreich empfunden. Angesiedelt werden kann diese Leistung z.B. bei den einzelnen Hausmeisterdiensten der Unternehmen oder an zentraler Stelle des newPark-Mobilitätsmanagements.

Alternativ kann in den einzelnen Unternehmen ein Do-it-yourself-Serviceraum zur Verfügung gestellt werden, in dem sich alle notwendigen Werkzeuge zur Reparatur befinden (Luftpumpen, Ersatzschläuche, Schraubenschlüssel, etc.). Die minimale Maßnahme wäre eine Servicebox bei der Fahrradabstellereinrichtung. Hierin befinden sich Werkzeug für kleinere Reparaturen und ein Druckluftkompressor. Zusätzlich kann ein Automat für Fahrradschläuche integriert werden.





Abbildung 32: Fahrrad-Servicebox

(Quelle: Vorarlberger Nachrichten, 29.9.2012, www.vn.at/lokal; Foto: HE)

Finanzielle Anreize

Auch diese Maßnahme ist ein Baustein des betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Förderung des Radverkehrs. Anreize, sein Verkehrsverhalten zu überdenken, wirken besonders dann motivierend, wenn sie mit finanziellen Vorteilen kombiniert sind. Hier lassen sich verschiedene Möglichkeiten vorstellen, die in Form von Zuschüssen, Boni, Weihnachtsgratifikationen, o.ä. vergeben werden, wenn der Mitarbeitende regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit kommt; z.B.

- Prämien oder Rabatte bei der (betrieblichen) Krankenversicherung,
- Gruppenunfallversicherung,
- Zuschuss für Fahrradhelm, Kleidung, Anhänger, Fahrradreifen,
- Zuschuss Eintrittskarten für diverse Veranstaltungen (Sport, Messen, regionale Events, u.v.m.),
- Abonnement einer Fahrradzeitschrift.

Auch das kostenlose Abstellen des Fahrrads einschließlich der Serviceleistungen – gegenüber den (hohen) Parkgebühren für Pkw – sollten eine Anreiz sein.

Beratung und Information

Die Beratung und Information über das Thema „Fahrrad als Verkehrsmittel“ ist ein grundlegender Baustein zur Förderung des Fahrradverkehrs. Hier gilt es, gezielt diejenigen Personengruppen mit den entsprechend differenzierten Informations- und Beratungsangeboten anzusprechen, die

- bereits das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen,
- den festen Vorsatz haben, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen,
- sich es durchaus vorstellen können, aber noch einen kleinen „Anstoß“ benötigen,
- sich für das Thema interessieren, und

für alle anderen, die das Thema zumindest am Rande mitbekommen sollen.

Im Rahmen der in Ziffer 3.6.2 aufgeführten Informationsmöglichkeiten sollten alle Maßnahmen, die im newPark zur Förderung des Radverkehrs angeboten werden, umfassend vorgestellt werden.



Insbesondere gilt dies für Informationen, die das Verkehrsmittel Rad selbst betreffen (z.B. das Procedere des Leasings, Reparatur- und Abstellmöglichkeiten), die Routen von und zur Arbeit (denkbar ist die Ausarbeitung von individuellen Routenvorschlägen), Belohnungssysteme und Gesundheitsaspekte.

Weiterhin sollten die finanziellen Vorteile hervorgehoben werden und die realen aufzuwendenden Kosten der Verkehrsträger aufgezeigt werden (Bewusstmachung der Kosten für einen Pkw).

Sehr hilfreich sind insbesondere Informationen, ob und wie man Wegeketten ganz oder teilweise mit dem Fahrrad absolvieren kann.

Fahrsicherheitstraining und Aktionen

- Fahrsicherheitstraining

Ein E-Bike kann aufgrund seines höheren Gesamtgewichts und der schnelleren Beschleunigung für den Nutzer auch Probleme mit sich bringen. Hier kann ein gezieltes Fahrsicherheitstraining ansetzen. Das Trainingsangebot kann für alle Interessierte angeboten werden oder auch speziell nur für einzelne Gruppen – z.B. die Beschäftigten der einzelnen Betriebe – um auch das soziale Miteinander zu fördern.

Insbesondere ist auch ein Fahrsicherheitstraining mit Fahrradanhängern, speziell für den Transport von Kindern, zu empfehlen. Partner dieser Veranstaltung kann Polizei und Verkehrswacht sein, die insbesondere auch das Thema Verkehrssicherheit und Regelverhalten behandeln.

- Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“

Seit 2001 läuft von Mai bis August diese Aktion des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) und der Allgemeinen Ortskrankenkasse (AOK). Wer sich anmeldet und an 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit fährt, wobei auch Teilstrecken zählen, kann Preise gewinnen. Auch Kollegenteams können gebildet werden. Viele Arbeitgeber und Behörden nehmen bereits an dieser Aktion teil (www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de).

- Fahrrad-Aktionstage auf dem Gelände

Ziel derartiger Aktionstage ist einerseits, das Interesse und den Spaß am Thema Fahrradfahren zu wecken und zu fördern und andererseits, das soziale Miteinander der Beschäftigten einschließlich ihrer Familien zu pflegen. Hier lassen sich die verschiedensten Möglichkeiten der Durchführung vorstellen (Familientag mit verschiedenen Attraktionen, Fahrrad-Flohmarkt, Technik-Tag etc.).

Einrichtung eines Radfahr-Forums

In diesem Forum – z.B. verlinkt auf der Homepage des Quartiers – können sich die Radfahrer austauschen. Sie können online aktuell von ihren Erfahrungen bei den täglichen Fahrten berichten und für Routenvorschläge wie auch Hinweise auf problematische Radwegführungen geben. Unterstützungen, Hilfsangebote, Fragen und Antworten etc. kann in einem solchen themenspezifischen Forum kommuniziert werden.

Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV/SPNV

Die Kombination dieser beiden Verkehrsmittel ist eine überaus wichtige und sinnvolle Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Personen, die einen weiten oder beschwerlichen Anfahrtsweg haben und diesen nicht ausschließlich mit dem Fahrrad zurücklegen wollen oder können, ist die Verknüpfung von Rad und öffentlichem Verkehrsmittel hilfreich. Mit dem Rad fährt man dementsprechend bis zu einer Haltestelle, steigt in das öffentliche Verkehrsmittel und setzt an der Zielstation seinen Weg mit dem Fahrrad fort. Durch die Mitnahme des eigenen Fahrrades in Bus und Bahn lassen sich auch weiter entfernte Ziele bzw. Orte mit einer ausgedünnten ÖV-Anbindung erreichen.



Voraussetzung hierfür ist die entsprechend vorhandene Infrastruktur (Kapazitäten zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn). Verantwortlich für dieses Angebot sind die entsprechenden Verkehrsunternehmen.

3.6.5 Förderung des Fußgängerverkehrs

Die Wege innerhalb des newPark dienen als Bewegungs- und Aufenthaltsfläche. Die Anforderungen an deren Oberflächenbeschaffenheit sind durch folgende Ansprüche gegeben:

- glatte Oberflächen, geeignet für die Rollen und Räder
- rutschticher
- keine Stolperkanten
- kein stehendes Wasser
- barrierefrei
- taktile Elemente

Weiterhin sollten die Wege ausreichend beleuchtet sein. Ein Wegweisungskonzept innerhalb des Industrieareals mit entsprechender Beschilderung von Wegen und Zielen dient zur Information und unterstützt das Erscheinungsbild des Quartiers. Aufgrund der Größenausdehnung des newPark erscheint eine Wegweisung erforderlich. Für den Aufenthalt im Straßenraum ist geeignetes, generationsübergreifendes Stadtmobiliar vorzusehen (Sitzmöglichkeiten, Spielangebote, Trinkwasserbrunnen, Wasserlauf, etc.).

Im Zuge der städtebaulichen Rahmenplanung, der inneren Erschließungsplanung und der Freiraumplanung ist bereits eine konkrete Freiflächen- und Fußwegeplanung entstanden (vgl. Ziffer 2.4).

Eine generelle Förderung des Fußverkehrs als Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit und zurück verlangt prinzipiell auch immer eine Anpassung der Fußgängeranlagen (insbesondere der Gehwege) im Umfeld des eigentlichen Projekts. Im vorliegenden Fall des Industrieareals newPark ist allerdings nicht davon auszugehen, dass sich ein hoher Anteil an Fußverkehr entwickeln wird, da die Wohnorte der Beschäftigten in einem Entfernungsbereich liegen dürften, der größer als die zumutbare Fußwegdistanz ist (i.d.R. rund 3 km). Die den newPark erschließende Markfelder Straße sollte daher mit einem breiten gemeinsamen Fuß-/Radweg ausgestattet werden, der primär als hochwertige Radverkehrsanlage dienen kann.

3.6.6 Alternative Mobilitätsformen im Kfz-Verkehr

Nicht alle Beschäftigten, Kunden und Besucher des newPark Datteln können oder wollen ihren Weg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus zurücklegen. Für den verbleibenden Pkw-Verkehr gilt es, nachhaltige Mobilitätskonzepte anzuwenden. Folgende Mobilitätsformen im Rahmen des Kfz-Verkehrs bieten eine Option für ein umweltfreundlicheres Verkehrsverhalten:

Fahrgemeinschaften bilden

Ein überaus effektives Mittel, um Kfz-Verkehr einzusparen, ist die Bildung von Fahrgemeinschaften. Hier liegt die Aufgabe des (betrieblichen) Mobilitätsmanagements in der Bereitstellung einer Kommunikationsplattform und der Koordination von Angebot und Nachfrage. Auch hier können Anreize gesetzt werden. Als Kommunikationsplattform dient in Zeiten der Digitalisierung nicht mehr nur das konventionelle „Schwarze Brett“, sondern eine spezielle Smartphone-App bzw. ein entsprechendes Angebot übers Internet oder Intranet.



Die Pkw der Fahrgemeinschaften können einen reservierten Stellplatz auf dem betriebseigenen Parkplatz erhalten. Bei kostenpflichtigen Stellplätzen ist je nach Besetzungsgrad eine Rabattierung des Parkentgelts denkbar.

Fahrgemeinschaften sind sinnvoll und effektiv, daher ist in diesem Zusammenhang auch die Erweiterung der Kapazitäten von Mitfahrerparkplätzen an den Anschlussstellen der umgebenden Autobahnen und an weiteren wichtigen Straßen anzustreben (A43, A2, A42, B235). Von einigen prädestinierten Stellen könnte zusätzlich ein Shuttlebusservice zum newPark angeboten werden. Hierdurch können möglicherweise zusätzliche Belastungen des Straßennetzes in den Nachbargemeinden teilweise kompensiert werden.

Ridesharing

Eine kommerzialisierte Form der Fahrgemeinschaften hat sich in den letzten Jahren mit dem sogenannten Ridesharing herausgebildet. Durch mehr Komfort und evtl. mehr Privatsphäre in kleineren Fahrzeugen sollen Menschen angesprochen werden, die im Regelfall nicht den ÖPNV nutzen. Eine Kooperation mit einem entsprechenden Anbieter dieses Services ist grundsätzlich für den newPark denkbar.

Als Beispiel für die Betriebsweise des Ridesharings sei das Volkswagen-Unternehmen MOIA genannt. Es bietet in seinen Elektro-Kleinbussen und -Vans für sechs Personen eine Transportmöglichkeit analog konventioneller Sammel-Taxis.



Abbildung 33: Fahrzeuge des Ridesharing-Unternehmens MOIA (© dpa)

Die Kunden buchen per Smartphone-App eine Fahrt bzw. eine Strecke, bekommen den Fahrpreis angezeigt und werden an dem vereinbarten Haltepunkt abgeholt. Mehrere Fahrgäste, deren Start- und Zielpositionen in ähnlicher Richtung liegen, teilen sich dann ein Fahrzeug. Bezahlt wird wiederum mittels der App.

Jeder Fahrgast kann zu- und aussteigen wie bei einem Bus, allerdings mit deutlich flexibleren Haltepunkten. Die Haltestellen sollen an festen, engmaschigen Punkten entlang einer Hauptstraße sein, um das Fahren in Wohnquartieren zu vermeiden. Einen Weg von mehr als 150 Meter zu den MOIA-Fahrzeugen oder zum Ziel soll niemand gehen müssen.

Ein Algorithmus berechnet die kürzesten Fahrtrouten und bestimmt das Auto, welches in der Nähe des Fahrgastes ist und in dieselbe Richtung der anderen Kunden fährt. So soll laut Unternehmen kein Fahrgast länger als vier Minuten auf ein Auto warten müssen. Gleichzeitig soll aber kein Kunde mehr als drei Minuten verlieren, wenn andere Zwischenhaltestellen angefahren werden.



Damit befinden sich die Fahrzeuge als Transportsystem zwischen Taxi und Bus. Jeder Sitzplatz verfügt über ein Leselicht und einen USB-Anschluss. Ein Kilometer Fahrt kostet rund einen Euro zuzüglich des Grundpreises. Beide Preise sind dynamisch und von verschiedenen Faktoren abhängig (z.B. Wochentag, Uhrzeit, Personenzahl u.a.).

Derartige Angebote (auch von anderen Anbietern z.B. cleverShuttle) sind bislang auf Großstädte begrenzt. Angesichts der Größe des newPark und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Wirtschaftsverkehr empfiehlt es sich zu prüfen, ob Ridesharing zwischen dem newPark und verschiedenen Zielen im Umfeld (Städte, DB-Haltepunkte etc.) in Betracht kommt.

Tauschaktion „Fahrrad ↔ Parkplatz“

Hierbei finden sich unter den Beschäftigten der einzelnen Firmen Tauschpartner, die beide je wechselseitig Fahrrad und Pkw nutzen und somit abwechselnd *einen* Stellplatz belegen. Diese Aktion dient zwar primär zur Reduzierung der Stellplätze, ist aber gleichzeitig ein erster Schritt zur Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel.

Elektrofahrzeuge

Elektrofahrzeuge werden als umweltfreundlich klassifiziert und sollen gefördert werden. Im newPark lassen sich diese Fahrzeuge bevorzugen, indem Stellplätze für Elektrofahrzeuge reserviert und mit Ladesäulen ausgestattet werden. Da nicht abzusehen ist, wie sich die Nutzung von Elektroautos langfristig entwickeln wird, sollte pro Firma abhängig von der Firmengröße mit einer kleinen Anzahl Ladesäulen begonnen werden, die kontinuierlich ausgeweitet werden kann. Dafür wird die Gesamtstellplatzanzahl nicht erhöht, sondern einzelne Stellplätze umgewidmet. In Absprache mit dem Anbieter (z.B. den Stadtwerken) sind im Vorfeld die technischen Fragen der Angebotsausweitung zu klären.

Elektromobilität ist nur unter Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien ökologisch sinnvoll ist. Diese Umsetzung wird durch das GreenTech-Konzept von newPark konsequent verfolgt. So soll der Strom im newPark selbst durch Nutzung von Sonnenenergie und anderen regenerativen Energien erzeugt werden.

Carsharing

Carsharing ist eine geeignete Möglichkeit, auf ein eigenes Auto zu verzichten und nur bei Bedarf ein Kfz zu nutzen. Dadurch spart man erhebliche Kosten (Anschaffung, Versicherung, Wartung und Reparatur etc.) und hat je nach Bedarf eine Auswahl an verschiedenen Fahrzeugklassen.

Es kann erwogen werden, im newPark einen Pool von Carsharing-Fahrzeugen vorzuhalten. Die Stellplätze für die Carsharing-Fahrzeuge werden. Dabei ist eine Kombination aus stationsbasierten und stationsunabhängigen („free floating“) Fahrzeugen vorstellbar. Die stationsbasierten Fahrzeuge lassen sich insbesondere auch für die anfallenden Dienstfahrten der ansässigen Firmen benutzen. Fahrzeuge des free-floating-Systems sind hinsichtlich der freien Verfügbarkeit dem eigenen Pkw ähnlich: So könnte ein Mitarbeiter, der generell mit dem ÖPNV anreist, sich im Bedarfsfall – z.B. wenn er auf dem Weg nach Hause noch einen größeren Einkauf erledigen möchte – ein entsprechendes Fahrzeug leihen und dieses dann auf einem Parkplatz in Wohnungsnähe abstellen. Diese Möglichkeit unterstützt die Bereitschaft, auf den ÖPNV als Verkehrsmittel umzusteigen, zumal auch die Verkehrsunternehmen (VRS, DB) inzwischen das System des Carsharing in ihre Angebotspalette integriert haben.

Die Anbieter von Carsharing können aufgrund ihrer Erfahrung die Anzahl von bereitzustellenden Fahrzeugen abschätzen.



3.6.7 Stellplatzmanagement

Parallel zu den fördernden Maßnahmen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) sind einschränkende Maßnahmen für den Pkw-Verkehr in Erwägung zu ziehen. Dazu zählen in erster Linie die Parkraumreduzierung und die Parkraumbewirtschaftung. Durch ein Stellplatzmanagement lässt sich das Pkw-Aufkommen für das Industrieareal steuern.

So ist z.B. ein Stellplatzmanagement denkbar, das mit einer Nutzungsregelung gekoppelt ist. Hierbei könnten die Nutzungsberechtigung für die Beschäftigten und die Staffelung der Stellplatzgebühren nach dem Pkw-Besetzungsgrad erfolgen. Das Prinzip der Fahrgemeinschaften würde durch diese Regelung unterstützt. Denkbar ist auch eine Regelung über die Entfernung vom Wohnort und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV. Hier wäre eine Nutzung des Parkplatzes erst erlaubt bzw. kostenreduziert, wenn man in einer bestimmten Entfernung vom Arbeits-/Ausbildungsort wohnt.

Zu einem modernen Parkraummanagement sind auch „smarte“ Lösungen in Form von Apps auf dem Mobiltelefon zu berücksichtigen. Basis ist dabei eine digitale Stellplatzerfassung (frei/besetzt/reserviert von-bis), die in Echtzeit die freien Stellplätze im Parkhaus auf dem Smartphone anzeigt. Das Konzept für ein Stellplatzmanagement wird von entsprechenden Anbietern entwickelt.

Die Pkw-Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher sind gemäß der vorliegenden Planung jeweils auf den privaten Grundstücken vorgesehen. Durch Kooperation der einzelnen Unternehmen und mit Hilfe eines zentralen Stellplatzmanagements können hier Synergieeffekte ausgenutzt werden (z.B. unterschiedliche Nutzungszeiten der einzelnen Stellplätze durch unterschiedliche Arbeitszeiten der Mitarbeiter oder Urlaub, Dienstreisen, etc.).

Eine im Hinblick auf die gesamtstädtische Verkehrsplanung sowie unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit vorteilhafte und anzustrebende Verknappung des Stellplatzangebotes kann u.U. durch eine vertragliche Vereinbarung mit den Beschäftigten unterstützt werden, auf den (eigenen) Pkw für die Fahrt zur Arbeit zu verzichten.

Die Anzahl der Stellplätze für die Beschäftigten, Besucher und Kunden der einzelnen Unternehmen bzw. des gesamten Industrieareals wird an dieser Stelle nicht ermittelt. Verwiesen wird auf die Anwendung der Musterstellplatzsatzung NRW (2019), die für die verschiedenen Nutzungen Rahmenempfehlungen vorgibt. Sie ermöglicht eine Reduzierung der Stellplatzanzahlen, wenn Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eingeführt werden.

3.6.8 Organisation und Service

Die Inhalte des Moduls „Organisation und Service“ werden teilweise auch unter den anderen Einzelmaßnahmen benannt. Dennoch soll hier nochmals die Wichtigkeit dieses Mobilitätsmanagementfaktors betont werden. Die Unterstützung der Menschen bei ihren Mobilitätsbelangen durch Service und Organisation kann die Bereitschaft zur Veränderung ihres Verkehrsmittelwahlverhaltens zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel fördern und damit eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs bewirken.

Beispiele für das Organisieren von erforderlichen Verkehrsabläufen sind

- Bildung von Fahrgemeinschaften (Ziffer 3.6.6)
- Organisation der Stellplätze (Entwicklung einer „newPark-Stellplatz-App“) (Ziffer 3.6.7, 3.6.9)
- Kommunikation über die Internetplattform des Quartiers (Ziffer 3.6.2, 3.6.9)



Beispiele für Serviceangebote sind u.a.

- Fahrradservice (Reparatur, Aufladung, Reifenservice) (Ziffer 3.6.4)
- „Ankunfts-Service“ für Radfahrer (Umkleide, sich frisch machen, essen und trinken) (Ziffer 3.6.4)
- Unterstützung bei der Nutzung des ÖPNV (hier primär: Routenwahl) (Ziffer 3.6.2, 3.6.3)
- Unterstützung beim Vorgang Car- / Bikesharing (Ziffer 3.6.2, 3.6.4, 3.6.6)
- Unterstützung von Personen mit Handicap

Zu beachten ist, dass Organisations- und Serviceangebote teilweise bestens für die digitale Anwendung geeignet sind, dass aber in einigen Fällen auch die persönliche Hilfestellung bzw. das analoge Angebot sinnvoller erscheint.

3.6.9 Digitale Lösungen – „smart mobility“

Digitale Lösungen für Mobilitätsanforderungen reichen von einer Darstellung von Informationen im Internet über den mobilen Zugriff auf Daten in Echtzeit bis zu hochkomplexen Möglichkeiten des Verkehrsmanagements. Sie ermöglichen eine Information über aktuelle Mobilitätsmöglichkeiten für die Verkehrsteilnehmer z.B. durch Mobilitätsapps auf dem Smartphone, durch ein Fahrgastinformationssystem innerhalb und außerhalb von Gebäuden und an Haltestellen oder durch eine Stellplatz-App, die den Fahrer zu einem freien Stellplatz dirigiert.

Daher ist auch die Planung der digitalen Infrastruktur des Industrieareals von hoher Bedeutung.

Unter „smart mobility“ wird ein Angebot verstanden, das eine energieeffiziente, emissionsarme, sichere, komfortable und kostengünstige Mobilität durch die Optimierung der Nutzung der vorhandenen Angebote ermöglicht und das vom Verkehrsteilnehmer durch den Einsatz von intelligenter Informations- und Kommunikationstechnologien genutzt wird¹⁶.

Die gewünschte Vernetzung der Verkehrssysteme, die eine einfache Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der Verkehrssituation ermöglichen würde, konnte bislang noch nicht umgesetzt werden. Ein Grund dafür ist die fehlende Rechtsgrundlage für den Austausch von Daten. Das Bundesverkehrsministerium prüft z.Zt. dementsprechende Gesetzesgrundlagen für die Einführung von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitäts-Apps. Auch ein flächendeckend schnelles Internet ist Voraussetzung, dass diese Apps überall genutzt werden können.

Es gibt zwar inzwischen sehr zahlreiche Mobilitäts-Applikationen für das Smartphone, diese sind jedoch i.d.R. auf ein bestimmtes Informations- und Nutzungsangebot bzw. einen einzelnen Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen begrenzt. Eine Smart Mobility, die Information, Nutzung und Bezahlvorgang verkehrsträgerübergreifend und (zumindest) überregional ermöglicht, ist in Deutschland erst in der Anfangsphase. Regionale Modellprojekte wie z.B. die Erprobung des nextTickets durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (einchecken und bezahlen per App) sind vielversprechende Ansätze.

Gerade im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs gibt es innovative Ideen für die Benutzerfreundlichkeit durch Digitalisierung: So könnten ortsunkundige oder Gelegenheitsnutzer während der Fahrt durch ein Informationsangebot an dynamischen Daten individuell betreut und navigiert werden (z.B. Ansage oder Anzeige im Smartphone, wann umgestiegen werden muss, wie viel Zeit zum Umsteigen unter Berücksichtigung von Verspätungen verbleibt, wo sich die Busse und Bahnen aktuell befinden, etc.)⁹.

¹⁶ vgl. S. Wolter: Smart Mobility - Intelligente Vernetzung der Verkehrsangebote in Großstädten



Gute Mobilitätsapps, die bereits verkehrsmittelübergreifend arbeiten, sind i.d.R. auf bestimmte Regionen begrenzt (Großstädte, Verbundräume). Einige dieser smarten Lösungen sind im Rahmen des „Deutschen Mobilitätspreises“ entstanden. In der Liste der jährlichen Best-Practice-Wettbewerbe¹⁷ finden sich inzwischen erfolgreiche und vielgenutzte Mobilitätsapps.

Beispiele für vorhandene Smart-Mobility-Angebote sind

- Navigationsapps für Fußgänger „Navi to go“ (Stadtkarten, Wanderkarten) und Radfahrer
- Apps zum Auffinden und Buchen/Bezahlen von Fahrzeugen und Fahrrädern (Carsharing, Bikesharing)
- Apps der einzelnen Verkehrsunternehmen des ÖPNV („Mobilitätsdienstleister“) zur Nutzung von Bus und Bahn sowie Sharingangeboten (NRW-weit zusammengefasst in mobil.nrw)
- Servicefunktionen im Bereich MIV wie Navigation, Reservierung von Stellplätzen
- Apps zur Bildung (dynamischer) Mitfahrgemeinschaften
- Standortsuche freier Ladesäulen, Reservierung und Bezahlung

Die Planungen für das Gewerbe- und Industriegebiet newPark sehen eine Unterstützung der Ansiedlung von Betrieben aus dem Bereich GreenTech vor. Dazu zählen Unternehmen, die moderne Umwelttechnologien entwickeln, herstellen und anwenden, darunter ggf. auch solche, die an nachhaltiger Mobilität mitwirken oder diese selbst nutzen wollen. Es kann durchaus erwartet werden, dass sich durch die Ausrichtung des Industrieareals newPark auf eine zukunfts- und innovationsorientierten Industrie 4.0 auch Unternehmen aus dem Bereich Forschung und Entwicklung/smart mobility ansiedeln und einen Beitrag zur Mobilitätsorganisation des Industrieparks beisteuern können.

3.6.10 New Work

Die Begriffe „New Work“ und „Arbeit 4.0“ stehen für tiefgreifende Veränderungen in der heutigen Arbeitswelt. Durch die fortschreitende Digitalisierung werden neue Arbeitsformen ermöglicht, d.h., Arbeitszeiten, -plätze, -orte und -inhalte werden sich dynamisch verändern. Durch technikgestützte Kommunikation ergeben sich neue Möglichkeiten, auch unternehmensübergreifend vernetzt zusammenzuarbeiten und Synergieeffekte auszunutzen.

Homeoffice, Videokonferenzen

Die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten, ist die konsequenteste Art, Verkehr zu vermeiden. Die Wege zum Arbeitsort und wieder zurück entfallen. Die Ereignisse der jüngsten Zeit haben gezeigt¹⁸, dass das Arbeiten im Homeoffice eine realistische und effiziente Option für eine künftige Arbeitswelt ist. Viele Unternehmen agieren bereits mit den Werkzeugen für das Arbeiten 4.0, wie Kommunikationsplattformen, Videokonferenzen und virtuellen Netzen (VPN), die ein flexibleres Arbeiten ermöglichen.

Die Option des Arbeitens im Homeoffice sollte den Angestellten der Unternehmen im newPark zur Verfügung stehen und wird aus dem Aspekt der Verkehrsvermeidung ausdrücklich empfohlen.

Dienstfahrten, Fuhrpark

Generell ist zu prüfen, welche Dienstfahrt bzw. Dienstreise notwendig ist oder ob sich durch die Technologien des New Work diese Fahrten einsparen lassen (z.B. durch Videokonferenzen). Muss eine

¹⁷ www.land-der-ideen.de/wettbewerbe/deutscher-mobilitaetspreis/bp-wettbewerb

¹⁸ Lockdown Corona-Pandemie



Dienstfahrt jedoch durchgeführt werden, ist zu überlegen, ob sie mit dem Pkw angetreten werden muss oder ein alternatives Verkehrsmittel in Frage kommt.

Wenn bei einem Unternehmen eigene Dienstwagen vorgehalten werden, ist anzustreben hier möglichst emissionsarme Fahrzeuge zu verwenden. Dazu zählen nach heutigem Wissensstand alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wie reine Elektrofahrzeuge und Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellen- sowie Gasfahrzeuge. Bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gelten außerdem Benziner der Schadstoffklassen Euro 5 und 6 sowie bei schweren Nutzfahrzeugen Diesel Euro VI als „schadstoffarme Fahrzeuge“.

Effektiv wäre auch die Bereitstellung von Fahrzeugen in einem Gemeinschaftspool für den gesamten Industriepark anstatt vieler einzelner Fuhrparks. Es ist dann denkbar, die Fuhrpark-Fahrzeuge analog dem CarSharing-Prinzip zu managen: Sie stehen verteilt auf dem Gelände und werden für die Dienstfahrten der Unternehmen nur gebucht und genutzt, wenn sie gebraucht werden.

Durch entsprechende Koordinierung des Mobilitätsmanagements lassen sich ggf. auch für Dienstreisen Fahrgemeinschaften bilden.

3.6.11 Motivation

Mit dem Wissen, dass Erfolg motiviert, lassen sich ebenfalls Anreize für ein umweltgerechtes Mobilitätsverhalten setzen. Die positiven Auswirkungen der veränderten Mobilität der Beschäftigten des newPark lassen sich z.B. für folgende Aspekte darstellen und regen zum (weiteren) Mitmachen an:

- Eingesparte Mengen an CO₂, NO_x und Feinstaub

Die Reduzierung von Schadstoffen durch die Reduzierung von Pkw-Verkehr lässt sich quantifizieren und als Grafik und Text öffentlichkeitswirksam darstellen. So ist es beispielsweise ein Anreiz, das „Tortenstück“ der CO₂-Einsparung in Abbildung 34 von Jahr zu Jahr größer werden zu lassen.

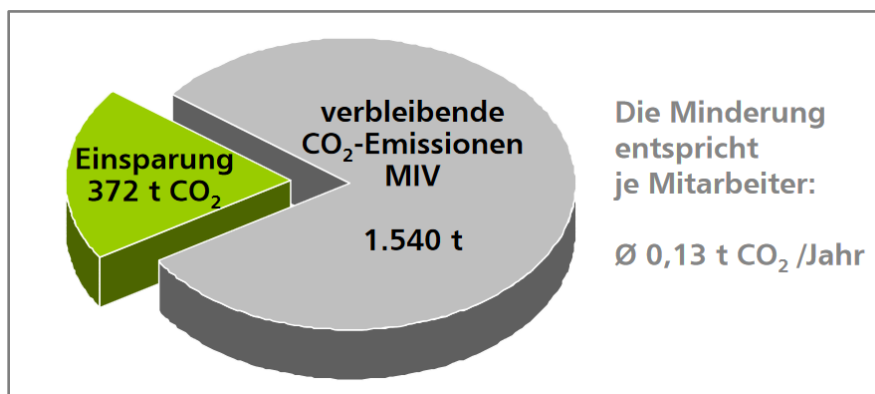


Abbildung 34: Beispiel einer Ergebnisdarstellung von CO₂-Einsparungen durch das betriebliche Mobilitätsmanagement (Quelle: Dena_Studie_2010_PGN.pdf; Uni Kassel)

- Eingesparte Pkw-Stellplätze

Der frei werdende Platz durch entfallenden Stellplätze kann anderen Nutzungen zugeführt werden, z.B. Umwandlung zu Fahrradabstellanlage, Grünanlage etc.



- Teilnahme an Wettbewerben

Die Teilnahme als Industriequartier an überregionalen Wettbewerben zum Thema Klima und Mobilität stärkt das Gemeinschaftsgefühl der Beschäftigten im newPark und erzeugt ein positives Öffentlichkeitsbild des Industrieareals, was gerade im Hinblick auf die Inanspruchnahme der großen Naturfläche durch das Industriegebiet unterstützend für die Akzeptanz der Bevölkerung sein könnte.

So zeichnet z.B. der „Deutsche Mobilitätspreis“ innovative Ideen und Projekte für eine intelligente Mobilität aus, die u.a. die digitalen Chancen unserer Zeit nutzen.¹⁹

- Vorbildfunktion

Zum einen ist jeder Teilnehmer am Mobilitätskonzept ein Vorbild. Jeder, der durch sein Mobilitätsverhalten hilft, den Schadstoffausstoß und damit die Menge an CO₂, NO_x und Feinstaub zu reduzieren und somit das Klima schützt und aktive Gesundheitsfürsorge betreibt, kann durch sein beispielhaftes Verhalten einen Dominoeffekt bei Kollegen und im Familien- und Freundeskreis in Gang setzen.



Abbildung 35: Beispiel für Informationskampagne (Quelle: ihk Frankfurt a.M.)

- Gesundheitsaspekte

Durch eine regelmäßige körperliche Bewegung wie Fahrradfahren werden i.A. die Fitness und auch gesundheitliche Aspekte verbessert. Eine freiwillige Teilnahme an Fitness- und Gesundheitschecks attestiert den Beschäftigten deren Fitness und Gesundheitszustand. Dies kann evtl. zu Rabatten bei der Krankenkasse führen und motiviert zum Weitermachen.

3.6.12 Kooperationspartnerschaften

Kooperationspartner und Sponsoren werden im Allgemeinen benötigt, um finanzielle Unterstützung für ein Projekt zu bekommen. Aber auch die Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit durch entsprechende Personen oder Firmen, die eng mit der Thematik verbunden sind bzw. eine hohe Affinität zum Thema Mobilität mitbringen, ist erwünscht. Für das Industrieareal newPark ist die Mitwirkung u.a. folgender Partner denkbar:

¹⁹ www.land-der-ideen.de/wettbewerbe/deutscher-mobilitaetspreis.



- Mitgliedschaften in diversen Verbänden und Organisationen (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club ADFC, Fachverband Fussverkehr Deutschland FUSS e.V.),
- Krankenkassen (als Interessenvertreter der Gesundheitsvorsorge),
- Verkehrswacht, Polizei (Fahrsicherheitstraining Rad),
- Hersteller von Ladeinfrastruktur
- Anbieter von Carsharing / Bikesharing,
- Verkehrsunternehmen,
- (örtliche) Fahrradhändler,
- Hersteller von Fahrradzubehör und –reifen,
- Prominente (Sportler, Schauspieler, Politiker) als bekannte Gesichter, die ein modernes Mobilitätskonzept vertreten bzw. sich für Umwelt, Gesundheit und Fitness einsetzen.

3.6.13 Berücksichtigung verkehrsmittelübergreifender Verkehrskonzepte in der Bauleitplanung

Die frühzeitige Berücksichtigung von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätskonzepten innerhalb der Stadt- bzw. Bauleitplanung gibt der Verkehrs- und Mobilitätsplanung neue Handlungsvorgaben.

Bereits im Planungsprozess von Gewerbe-, Ausbildungs-, Freizeit- oder Wohnstandorten müssen bauliche und organisatorische Voraussetzungen für eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung geschaffen werden. Das Baugesetzbuch (BauGB) als rechtliche Grundlage für die Bauleitplanung der Gemeinden bietet einen Ansatz, klimaschonenden Verkehr zu forcieren und als Instrument dafür das Mobilitätsmanagement fest in die Stadtplanung einzubinden.

So wird dies in §1 (5) als ein Grundsatz der Bauleitplanung definiert:

*„Die Bauleitpläne sollen eine **nachhaltige städtebauliche Entwicklung**, die die sozialen, wirtschaftlichen und **umweltschützenden** Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den **Klimaschutz** und die Klimaanpassung, **insbesondere auch in der Stadtentwicklung**, zu fördern (...).“*

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind *„die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, **unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung**“* (§1 (6), Nr. 9) zu berücksichtigen.

Hier ist eine Handlungsanweisung definiert, in deren Umsetzung sich die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements effektiv einbinden lassen.

Ebenso sind die in §1 (6), Nr. 7 genannten zahlreichen, zu berücksichtigenden Belange des Umweltschutzes direkt und indirekt mit den Auswirkungen des Verkehrs gekoppelt, seien es Lärm und Luftverunreinigung durch Verbrennungsmotoren oder der Flächenverbrauch durch die vorzuhaltende Infrastruktur. Dementsprechend ist auch hier ein Anknüpfungspunkt zur Einbindung des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung.

Ein Beispiel für die Berücksichtigung in der Bauleitplanung findet sich beim Bau des Technologiestandorts PHOENIX West in Dortmund. Hier wurde bereits in der städtebaulichen Konzeptionsphase ein Mobi-



litätskonzept entworfen. Der gesamte Standort wird durch ein sukzessiv auszuweitendes Busverkehrsnetz erschlossen, eine Trasse für eine potenzielle Stadtbahnlinie ist bereits heute vorgesehen. Die Reduktion des Pkw-Verkehrs wurde weiterhin durch eine Steuerung der Pkw-Stellplätze angestrebt.

Im newPark Datteln sollen bis zu 9.000 neue Arbeitsplätze entstehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die dortigen Beschäftigten aus einem großen Einzugsgebiet mobilisiert werden. Um dem großen Pendlerverkehrsaufkommen entgegenzuwirken, sind insbesondere die umliegenden Städte Datteln, Waltrop, Olfen und Selm dazu aufgerufen, neuen Wohnraum mit dazugehörigem Umfeld (Stichwort Nahmobilität) und mit einer guten und umweltfreundlichen Anbindung an den newPark zu schaffen. Derzeit laufen jedoch mit Ausnahme der Stadt Olfen in keiner dieser Gemeinden aktuelle Bauleitverfahren zur Schaffung neuen Wohnraums. In Olfen sind bzw. werden in naher Zukunft im Nordwesten des Stadtgebiets neue Flächen für Wohnbebauung ausgewiesen (B-Pläne Nr. 47 und 50, Abb. 36).

Unter dem Aspekt der Minimierung der täglichen Wege bzw. Fahrleistungen der Beschäftigten wäre auch die Einrichtung einer Kindertagesstätte im newPark oder in unmittelbarer Umgebung sinnvoll. Viele Eltern bringen auf dem Weg zur Arbeit ihre Kinder zur KiTa. Oftmals ist dies mit Umwegen verbunden und oft ein Argument dafür, mit dem Pkw zur Arbeit zu fahren. Eine newPark-Kindertagesstätte würde vielen Eltern die Koordinierung der morgendlichen und nachmittäglichen Wegeketten erleichtern bzw. ersparen. Die Errichtung einer Kindertagesstätte in einem Industriegebiet bzw. Gewerbegebiet ist u.U. im B-Plan genehmigungsfähig²⁰.

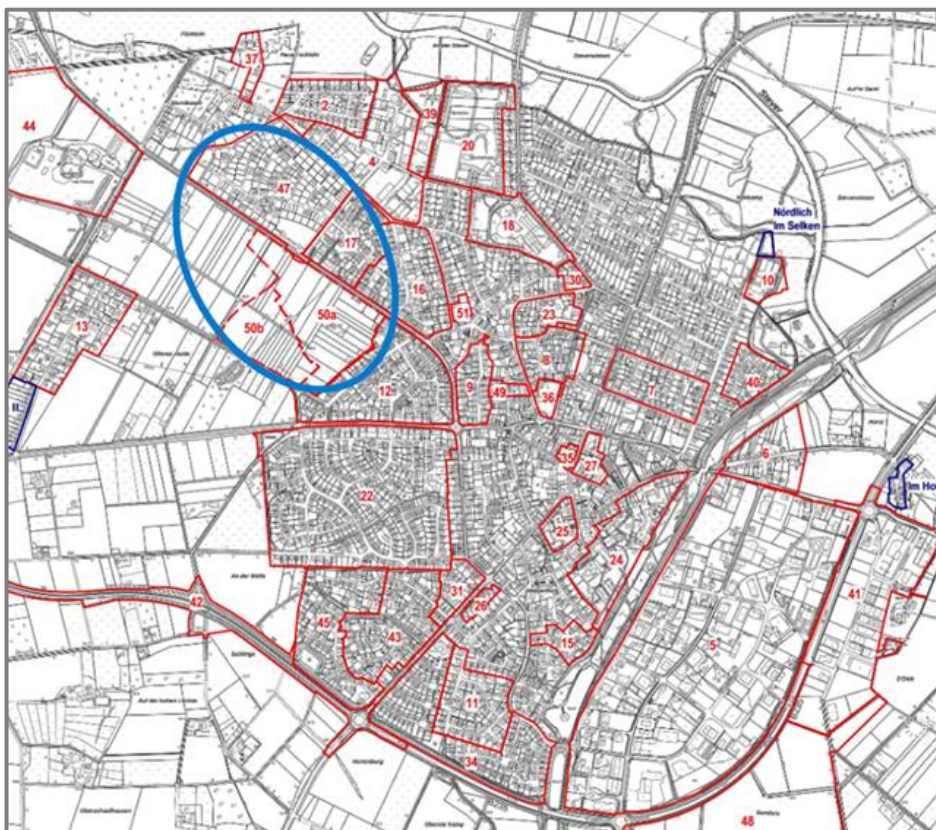


Abbildung 36: Bebauungspläne der Stadt Olfen, Stand 11/2018
(Quelle: www.olfen.de, Pläne/Bebauungspläne und Satzungen)

²⁰ www.juramagazin.de/139755.html, siehe auch Begründung Ziffer 8.1, S.61



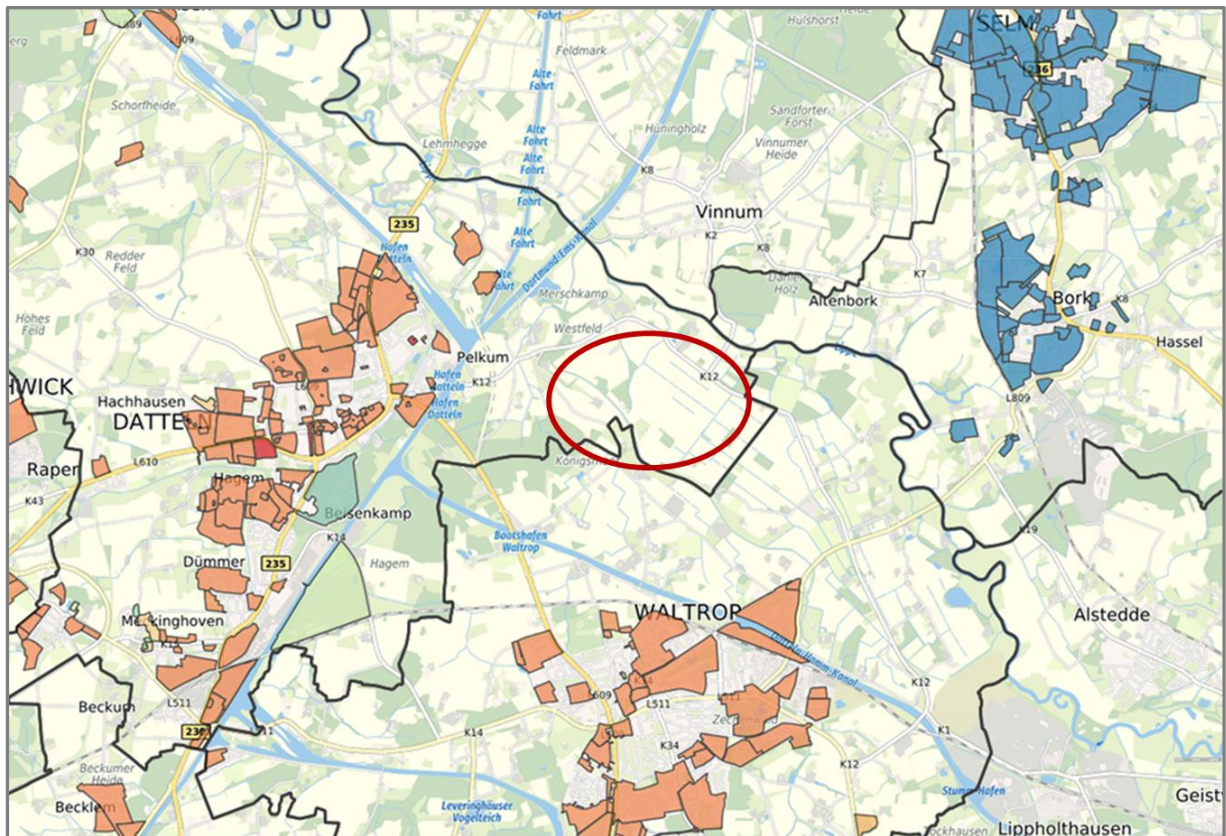



Abbildung 37: Darstellung der qualifizierten B-Pläne (bzw. blau: ohne Angabe der Planart) der Gemeinden Datteln, Waltrop und Selm; Lage newPark 

(Quelle: Regionalverband Ruhr, Bebauungsplanübersicht Metropole Ruhr, Geonetzwerk. metropoleRuhr)

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes für den newPark lassen sich konkrete rechtliche Voraussetzungen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts festsetzen, wie z.B. die Bereitstellung von Flächen für das Carsharing-Konzept, Fahrradabstellanlagen oder Stellflächen mit Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge.

So ermöglicht das Baugesetzbuch in § 9 (1) Nr. 11 die Festsetzung im Bebauungsplan von sogenannten „Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen; die Flächen können auch als öffentliche oder private Flächen festgesetzt werden“. In diesem Zusammenhang gibt es somit die Möglichkeit, mit einer städtebaulichen Begründung entsprechende Flächen für z.B. Carsharing-Fahrzeuge vorzuhalten.

Darüber hinaus geben Festsetzungen im Vorhaben- und Erschließungsplan (§12 BauGB) sowie im städtebaulichen Vertrag (§11 BauGB) noch weitere Spielräume. So können städtebauliche Zielsetzungen im Vorhaben- und Erschließungsplan, besser sogar noch im Durchführungsvertrag nach §12 (3a) BauGB geregelt werden, so z.B. zu Maßnahmen wie Mobilitätsmanagement oder Carsharing. Unter Umständen folgt dem städtebaulichen Vertrag noch ein weiterer privatrechtlicher Vertrag mit lokalen gewerblichen Carsharing-Anbietern.

Maßnahmen, die nicht durch rechtliche Festsetzungen umgesetzt werden können oder aus Gründen der Flexibilität bzw. der freiwilligen Umsetzung durch die Unternehmen selbst nicht vorgeschrieben werden sollen, können in einem „Leitbild Mobilität“ definiert werden (vgl. Ziffer 3.3 „Besonderheiten“).



4. Umsetzung des Mobilitätskonzepts

Die einzelnen, unter Ziffer 3.6 vorgestellten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts müssen an die Realisierungsschritte des Projekts newPark angepasst und rechtzeitig sowie kontinuierlich umgesetzt werden. Dabei ist von folgenden Grundsätzen auszugehen:

- Die Entwurfsplanung der Maßnahmen und die Benennung der Verantwortlichkeit für Mobilitätsfragen setzt vor Baubeginn ein,
- die geplante Mobilitäts*infrastruktur* wird den Bauphasen bzw. dem Realisierungsfortschritt zugeordnet,
- das geplante Mobilitäts*angebot* muss von Beginn an qualitativ hochwertig sein; die Quantität wird dem Baufortschritt angepasst,
- die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements („weiche Maßnahmen“) müssen bei Inbetriebnahme des ersten Unternehmens bereits greifen bzw. zur Nutzung bereit stehen; jedes neu angesiedelte Unternehmen wird in das Mobilitätskonzept integriert.

Der erste Bauabschnitt im newPark beginnt im Baufeld 2 und setzt sich in den Randabschnitten der Baufelder 4 und 6 südlich der newPark-Allee fort (vgl. Abb. 38). Die newPark-Allee endet in dieser Phase vorerst am Kreisverkehr mit der Zufahrt in das Baufeld 2 und der südlichen Abzweigung zu den kleineren Baufeldern. Optisch wird sie zunächst durch den vorhandenen Feldweg (Lindenallee) fortgesetzt.



Abbildung 38: Darstellung des ersten Bauabschnitts (Quelle: Fortschreibung Rahmenplan, 2014, Anlage 10)



Mit dem ersten Bauabschnitt entstehen rund 3.000 Arbeitsplätze, gut zwei Drittel davon in der Großindustrie, die übrigen Arbeitsplätze fallen in den Bereich der Leichtindustrie (Baufläche 5,8 ha) und in den Bereich Forschung und Entwicklung (Baufläche 3,1 ha).

In einer zweiten Bauphase, in der die restlichen Felder bebaut werden, entstehen weitere rund 6000 Arbeitsplätze. Die Flächen im nördlichen Bereich, die sich teilweise noch im privaten Eigentum befinden, können als Letztes entwickelt werden.

An diesem Entwicklungskonzept orientiert sich die nachfolgende Darstellung der Umsetzungsstrategie des Mobilitätskonzepts. Diese gliedert sich in die Maßnahmen, die noch vor der Realisierung des ersten Bauabschnitts umgesetzt werden sollten bzw. deren Umsetzung mindestens begonnen werden muss (vgl. Ziffer 4.1 „Dringliche Umsetzungen“) und in die Maßnahmen, deren Umsetzung sich zeitlich an die Realisierung des ersten bzw. des zweiten Bauabschnitts anlehnen kann.

4.1 Dringliche Umsetzungen

Um den newPark mobil zu machen, gibt es einige Aspekte, die vordringlich zu behandeln sind. Dazu gehören in erster Linie, Planungsaufträge zur Herstellung eines leistungsfähigen ÖPNV und eines Radverkehrskonzeptes zu vergeben. Die Umsetzung derartiger Angebotsverbesserungen liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der newPark Entwicklungsgesellschaft. Jedoch gehört es zu ihren Aufgaben, diese notwendigen und wesentlichen Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität der newPark-Beschäftigten bei den dafür zuständigen Stellen zu erläutern und darüber zu verhandeln.

Für den ÖPNV ist der Kreis Recklinghausen der zuständige Aufgabenträger. Er ist gemäß ÖPNV-Gesetz NRW für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Busverkehrs in seiner Region zuständig. Die tatsächliche Erbringung des Verkehrs ist Aufgabe der kommunalen und evtl. privaten Verkehrsunternehmen. Im Kreis Recklinghausen wird diese Leistung im Wesentlichen durch die Vestische Straßenbahnen GmbH erbracht.

Die Anforderungen an Angebotsumfang und –qualität, die von den Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet zu erbringen sind, wird in dem vom Kreis Recklinghausen aufgestellten Nahverkehrsplan (NVP) konkretisiert. Der aktuelle Nahverkehrsplan wurde im Jahr 2017 vom Kreistag beschlossen und ist für den Zeitraum bis 2022 ausgelegt.

Um die Realisierung einer Busanbindung des newPark in Gang zu setzen, wird daher die Empfehlung gegeben, sich mit der verantwortlichen Stelle für den ÖPNV des Kreises Recklinghausen in Verbindung zu setzen.

Ebenfalls in kommunaler Verantwortung liegen die Einflussmöglichkeiten auf das Verkehrsmittelwahlverhalten der Einwohner durch eine entsprechende Bauleitplanung.

Aufgrund der langfristigen Wirksamkeit der o.g. Maßnahmen ist ein kurzfristiger Umsetzungsbeginn umso wichtiger.

Eine weitere, für den Erfolg des Mobilitätskonzepts besonders wichtige Maßnahme ist die Schaffung einer zentralen Stelle, die für das Mobilitätsmanagement und die weitere Entwicklung des Mobilitätskonzepts verantwortlich ist.



Tabelle 1: Maßnahmen hoher Dringlichkeit

Ziel	Kapitel (Seite)	Erfordernisse
Förderung des ÖPNV	3.4 (18)	Ausbau des Angebots, Linienplanung, Berechnung des Angebots (Umlaufzeiten, Taktzeiten, Fahrzeuge), Infrastrukturmaßnahmen (Haltestellen, Verknüpfung Rad/ÖV)
Förderung des Radverkehrs	3.5 (21)	Ausbau des Angebots, Entwicklung und Realisierung eines hochwertigen Radwegenetzes
Umsetzung des Mobilitätskonzepts	3.2 (14) 3.6 ff (23ff)	Zuständige Personen benennen, die die Umsetzung des Konzepts verantworten, Basis für das Mobilitätsmanagement gründen (Zentrale Stelle für das Gesamtprojekt außerhalb der Baustelle) Im Zuge der Gebäudeplanung die Architekten auf besondere bauliche Notwendigkeiten hinweisen (z.B. Umkleidemöglichkeiten für Radfahrer, Verortungen für Informationssysteme, Fahrradabstellmöglichkeiten, Service, Ladesäulen, etc.)
Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten in der Bauleitplanung und Verkehrsplanung	3.6.13 (47)	Gespräche mit den umliegenden Kommunen zur Möglichkeit, mobilitätsrelevante Aspekte in der Bauleitplanung zu berücksichtigen; B-Plan des newPark: evtl. Möglichkeit für KiTa berücksichtigen; Ausbau bestehender Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung eines sich wandelnden Verkehrsmittelwahlverhaltens

4.2 Maßnahmen für Bauabschnitt I

Mit der Fertigstellung des ersten Bauabschnitts (I. BA) werden rund 3000 Beschäftigte im newPark erwartet, für die die grundlegenden Maßnahmen des Mobilitätskonzepts bereitstehen sollten. Da alle vorgeschlagenen Maßnahmen bereits bei der Ansiedlung des ersten Unternehmens als sinnvoll erachtet werden, ist in erster Linie das *quantitative* Angebot der Maßnahmen an die Bauabschnitte anzupassen. Ein Beispiel hierfür ist die Anbindung des newPark durch den ÖPNV: Bereits zu Beginn muss ein attraktives Angebot vorhanden sein, jedoch kann dieses zunächst mit kleineren Fahrzeugen umgesetzt werden, unterstützt durch das Angebot der Anrufsammeltaxis. Mit steigender Zahl der Beschäftigten und einem entsprechendem Nutzungsverhalten muss der ÖPNV stetig angepasst und erweitert werden.

Die Priorisierung der Maßnahmen orientiert sich an den Grundvoraussetzungen, die für eine nutzerfreundliche, nachhaltige und moderne Mobilität notwendig sind. Maßnahmen, die zügig und umfassend gewährleistet werden müssen, sind mit einer sehr hohen Priorität gekennzeichnet. Maßnahmen, die für das Mobilitätskonzept unterstützend und wünschenswert sind, haben dementsprechend eine niedrigere Stufe in der Priorität. D.h.: „Priorität“ deckt sowohl die zeitliche Komponente (als die Dringlichkeit) als auch die Wichtigkeit einer Maßnahme ab.



Als Ergebnis dieser Priorisierung ergeben sich zunächst folgende wesentlichen Handlungsschritte zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes im I. Bauabschnitt:

- Im Zuge der Planung für die ÖPNV-Anbindung des newPark durch das zuständige Verkehrsunternehmen (Vestische Straßenbahnen GmbH) sind von der Entwicklungsgesellschaft newPark die dafür notwendigen Anforderungen zu formulieren (vgl. Umsetzungsschritt Ziffer 4.1). In Abhängigkeit von den im I. BA zu erwartenden Beschäftigungszahlen ist eine attraktive Busanbindung zu den benachbarten Städten zu realisieren, die durch Angebote des bedarfsorientierten Personentransports unterstützt wird (z.B. durch Anrufsammeltaxis u.Ä.). Die Haltestellenanlagen sind zusammen mit der inneren Erschließung herzustellen.
- Die Förderung des Radverkehrs bedingt nach der Einbindung in das weiterführende Radwegenetz zunächst als wesentlichste Einzelmaßnahme den Bau von Fahrradabstellanlagen auf der Fläche des I. Bauabschnitts. Daneben wird die Möglichkeit, ein Dienstfahrrad zu leasen, als wichtiges Element der Radverkehrsförderung bewertet.
- Ein wichtiger Schritt zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts liegt in der stetigen Begleitung durch ein institutionalisiertes Mobilitätsmanagement. Im ersten Bauabschnitt sollte sich dieses bereits an zentraler Stelle im newPark etablieren.

Tabelle 2: Priorität der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts (**Bezeichnung der Maßnahme** / Einzelbaustein)

●●● sehr hohe Priorität ●● hohe Priorität ● wichtige unterstützende Maßnahme ○ denkbare Maßnahme

Maßnahme	Kapitel (Seite)	Priorität	Umsetzungsschritte
Mobilitätsmanagement	3.2, 3.6.1 (14,23)	●●●	Zentral gelegene Räumlichkeit einrichten (an der newPark-Allee) mit entsprechendem Personal; ggf. zusätzlich: Mobilitätsmanagement der einzelnen Unternehmen (Großindustrie)
Förderung der ÖPNV-Nutzung	6.3.6		
Infrastrukturmaßnahmen und Bereitstellung des Angebots	(26)	●●●	Anlage der ersten Haltestellen im Gebiet; Liniennetz, Taktzeiten, Fahrzeuggröße stufenweise anpassen
Anrufsammeltaxi, Shuttleservice, Ridesharing	(27)	●●●	Diverse Anbieter des Personentransportes verdichten und unterstützen die Leistungsfähigkeit des ÖPNV
Firmentickets	(28)	●	In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen; jeder Mitarbeiter, der es wünscht, bekommt ein Firmenticket
Informationen und Unterstützung	(29) (24)	●●	Entsprechende Angebote müssen umfassend auf die in Betrieb gehenden Gebäude und die Fläche des I. BA angepasst sein; wichtig: Fahrgastinformationssysteme
Verknüpfung ÖV und Radverkehr	(30)	●	Verzahnung mehrerer Einzelmaßnahmen (Abstellmöglichkeiten, Leihräder, Mitnahmemöglichkeit im Bus etc.). Voraussetzungen innerhalb des newPark sind sicherzustellen. Keine Zuständigkeit für Umsetzung außerhalb newPark



Förderung des Radverkehrs	3.6.4		
Radwege	(30) 3.5 (21)	● ● ●	Die Anbindung des newPark durch ein Radwegnetz sowie die innere Erschließung newPark für den Radverkehr muss vorhanden sein
Fahrradabstellanlagen	(30)	● ● ●	Müssen bei Inbetriebnahme jedes einzelnen Gebäudes in ausreichender Anzahl fertiggestellt sein
Leasing von E-Bikes	(34)	● ● ●	Als wichtiges Instrument der Radverkehrsförderung von Beginn an jedem Mitarbeiter ermöglichen
Leihstation	(34)	●	Mit einer kleinen Station an zentraler Stelle des I. BA beginnen
Umkleidemöglichkeit	(36)	●	Vorgaben für die Gebäudeplaner formulieren
Ladestationen für Elektrofahräder	(36)	● ●	Sind im Zuge der Fahrradabstellanlagen einzuplanen; ebenfalls sinnvoll: Möglichkeit, den transportablen Fahrrad Akku am Arbeitsplatz aufladen
Service	(36)	● ●	Aus den Möglichkeiten für einen Reparaturservice sind die geeignetsten Lösungen anzustreben. Es ist zunächst 1 Servicestation an zentraler Stelle anzubieten (plus die Angebote der einzelnen Firmen)
Finanzielle Anreize	(37)	●	Maßnahme liegt im Handlungsbereich der einzelnen Unternehmen
Beratung und Information	(37)	● ●	Aufgabe des Mobilitätsmanagements, Umfang des Angebots jeweils an die neu hinzukommenden Unternehmen anpassen
Fahrsicherheitstraining etc.	(38)	●	Bereits für kleine Gruppen anbieten; Planung von Aktionen ist z.T. jeweils abhängig vom Stand der Beschäftigtenzahl
Radfahrforum (online)	(38)	○	Als Angebot vorhalten
Verknüpfung Radverkehr und ÖV	(38)	●	Verzahnung mehrerer Einzelmaßnahmen (Abstellmöglichkeiten, Leihräder, Mitnahmemöglichkeit im Bus etc.). Voraussetzungen innerhalb des newPark sind sicherzustellen. Keine Zuständigkeit für Umsetzung außerhalb newPark
Förderung des Fußverkehrs	3.6.5		
Infrastrukturmaßnahmen	(39)		Sind bereits durch die Erschließungsplanung konzipiert, regelgerechte Umsetzung ist sicherzustellen
Wegweisung	(39)	● ●	Erarbeitung eines modernen Wegweisungskonzepts für den newPark, Realisierung zunächst für Fläche des I. BA



Alternative Mobilitätsformen im Kfz-Verkehr	3.6.6		
Bildung von Fahrgemeinschaften	(39)	● ●	I.d.R. erst bei einer großen Grundgesamtheit effektiv. Dennoch ist jetzt schon ein entsprechendes digitales Angebot bereitzustellen
Ridesharing	(40)	● ●	Zur Unterstützung des ÖV-Angebots; Problem: Anbieter finden
Tauschaktion Fahrrad/Parkplatz	(41)	○	Evtl. als Zusatzfunktion bei „Bildung von Fahrgemeinschaften“ anbieten
Elektrofahrzeuge (Ladesäulen)	(41)	● ●	Anzahl und Standorte für öffentliche Ladesäulen der E-Mobilität sind für die Fläche des I. BA festzulegen, die Unternehmen bei der Errichtung von Ladesäulen auf privatem Grund zu beraten
Carsharing	(41)	● ●	Konzept erarbeiten für zentrales / gemeinschaftliches Carsharing erarbeiten, Anbieter finden, Stellplätze ausweisen, Anzahl von Fahrzeugen je nach Baufortschritt bereitstellen
Stellplatzmanagement	3.6.7 (42)	● ●	Zusammen mit den einzelnen sich ansiedelnden Betrieben konzipieren und umsetzen
Information und Kommunikation	3.6.2 (24)	● ●	Wichtige Aufgabe des zentralen (und betrieblichen) Mobilitätsmanagements. Aus dem Katalog der Umsetzungsmöglichkeiten sind je nach Baufortschritt des I. BA und der Art der Betriebe sowie der Beschäftigtenanzahl die passenden Instrumente zu wählen
Organisation und Service	3.6.8 (42)	●	Maßnahmen haben einen großen unterstützenden Stellenwert und sind auf den Baufortschritt des I. BA und der Art der Betriebe sowie die Beschäftigtenanzahl anzupassen
Digitale Lösungen	3.6.9 (43)	● ●	Digitale Infrastruktur muss für den I. BA realisiert und für den Gesamtkomplex bereits konzipiert sein; ein Basis-Angebot von digitalen Lösungen sollte bei der Ansiedlung der ersten Unternehmen vorhanden sein, die Entwicklung weiterer Lösungen kann nachfolgend angestrebt werden
Arbeiten 4.0 (New Work)	3.6.10 (44)	● ●	Systemvoraussetzungen für die einzelnen Betriebe sind zu schaffen (digitale Infrastruktur), Annahme des Konzepts liegt bei den einzelnen Unternehmen
Motivation	3.6.11 (45)	○	In Zusammenarbeit mit „Information und Kommunikation“ geeignete Motivationsansätze erarbeiten und umsetzen
Kooperationspartnerschaften	3.6.12 (46)	●	Kooperationspartner für das Gesamtprojekt „Mobilität newPark“ finden und langfristig binden
Bauleitplanung, Verkehrsplanung	3.6.13 (47)	● ●	Liegen als übergeordnete Maßnahmen nicht im Handlungsbereich des Auftraggebers, sind als Einflussfaktor für die Mobilität jedoch von großer Bedeutung



4.3 Ausweitung der Maßnahmen für den gesamten newPark (Bauabschnitte I und II)

Nach Fertigstellung des gesamten Industrieparks werden rund 9000 Beschäftigte den newPark anfahren. Hinzu kommen noch die Kunden- und Besucherverkehre. Für sie alle muss ein funktionierendes Mobilitätskonzept mit seinen einzelnen Maßnahmen und Angeboten bereitstehen. Daher sind die bereits vorhandenen Angebote stetig mit dem Baufortschritt zu überprüfen und bei der Inbetriebnahme von zusätzlichen Betrieben oder anderen Einrichtungen entsprechend anzupassen.

Im Bereich des Busverkehrs ist das Fahrtenangebot an die hohe Zahl der Beschäftigten anzupassen. Die Leistungsfähigkeit des ÖPNV wird auch weiterhin durch (private) Mobilitätsanbieter unterstützt (Ridesharing etc.). Aufgrund der erreichten Größe des Industrieparks kommt der Informationsübermittlung über das bestehende Fahrtenangebot eine hohe Bedeutung zu.

Die Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere der Bau von Fahrradabstellanlagen ist auch im zweiten Bauabschnitt regelgerecht fortzuführen.

Des Weiteren wird die Bildung von Fahrgemeinschaften als sehr effektiv bewertet: Durch die hohe Zahl der Beschäftigten im newPark steigt die Wahrscheinlichkeit von Fahrern mit ähnlicher Quelle-Ziel-Relation.

Tabelle 3: Priorität der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts (**Bezeichnung der Maßnahme** / Einzelbaustein)

●●● sehr hohe Priorität ●● hohe Priorität ● wichtige unterstützende Maßnahme ○ denkbare Maßnahme

Maßnahme	Kapitel (Seite)	Priorität	Umsetzungsschritte
Mobilitätsmanagement	3.2, 3.6.1 (14,23)	●	Evtl. zusätzliches Personal einstellen; Mobilitätsmanagement der einzelnen Betriebe unterstützen
Förderung der ÖPNV-Nutzung	6.3.6		
Infrastrukturmaßnahmen und Bereitstellung des Angebots	(26)	●●●	Fertigstellung aller Haltestellenanlagen, Ausweitung d. Fahrtenangebots (Takt, Fahrzeuggrößen)
Anrufsammeltaxi, Shuttleservice, Ridesharing	(27)	●	Diverse Anbieter des Personentransportes verdichten und unterstützen weiterhin die Leistungsfähigkeit des ÖPNV, haben sich bei entsprechender Nachfrage bereits etabliert
Firmentickets	(28)	●●	Die Anzahl der potentiellen ÖPNV-Nutzer bei 9000 Beschäftigten ermöglicht eine hohe Rabattierung der Tickets
Informationen / Unterstützung	(29) (24)	●●●	Müssen stetig erweitert werden und den Gegebenheiten entsprechend angepasst sein
Verknüpfung ÖV und Radverkehr	(30)	●	Verzahnung mehrerer Einzelmaßnahmen (Abstellmöglichkeiten, Leihräder, Mitnahmemöglichkeit im Bus etc.). Voraussetzungen für gesamten newPark sind sicherzustellen. Keine Zuständigkeit für Umsetzung außerhalb newPark



Förderung des Radverkehrs	3.6.4		
Radwege	(30) 3.5 (21)	● ● ●	Die Radverkehrsanlagen außerhalb newPark werden nach und nach hochwertiger ausgebaut; die innere Radverkehrserschließung für die gesamte Fläche des newPark ist umgesetzt
Fahrradabstellanlagen	(30)	● ● ●	Müssen bei Inbetriebnahme jedes einzelnen Gebäudes in ausreichender Anzahl fertiggestellt sein
Leasing von E-Bikes	(34)	● ● ●	Als wichtiges Instrument der Radverkehrsförderung jedem Mitarbeiter ermöglichen
Leihstation	(34)	● ●	Mehrere Stationen verschiedener Größenordnungen an verschiedenen Orten d. newPark vorhalten
Umkleidemöglichkeit	(36)	●	Vorgaben für die Gebäudeplaner formulieren
Ladestationen für Elektrofahrräder	(36)	● ●	Sind jeweils im Zuge der Neuplanung von Fahrradabstellanlagen zu berücksichtigen; der evtl. steigende Bedarf an Ladestationen ist in Abständen zu ermitteln
Service	(36)	● ●	Zusätzliche Stationen außerhalb der Firmengelände sind – je nach Bedarf - einzurichten
Finanzielle Anreize	(37)	●	Maßnahme liegt im Handlungsbereich der einzelnen Unternehmen
Beratung und Information	(37)	● ●	Aufgabe des Mobilitätsmanagements, Umfang des Angebots jeweils an die neu hinzukommenden Unternehmen anpassen
Fahrsicherheitstraining etc.	(38)	●	Aktionen verschiedener Art sollten sich etabliert haben
Radfahrforum (online)	(38)	●	Bei entsprechender Nutzung weiterhin als Plattform anbieten, ansonsten individuelle, private Foren vorschlagen
Verknüpfung Radverkehr u. ÖV	(38)	●	Verzahnung mehrerer Einzelmaßnahmen (Abstellmöglichkeiten, Leihräder, Mitnahmemöglichkeit im Bus etc.). Voraussetzungen innerhalb I. BA newPark sind sicherzustellen. Keine Zuständigkeit für Umsetzung außerhalb newPark
Förderung des Fußverkehrs	3.6.5		
Infrastrukturmaßnahmen	(39)		Sind bereits durch die Erschließungsplanung konzipiert, regelgerechte Umsetzung ist für die Gesamtfläche sicherzustellen
Wegweisung	(39)	● ●	Wegweisungskonzept für die Gesamtfläche newPark



Alternative Mobilitätsformen im Kfz-Verkehr	3.6.6		
Bildung von Fahrgemeinschaften	(39)	● ● ●	Durch die große Grundgesamtheit von 9000 Personen ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich Fahrgemeinschaften finden, als hoch einzustufen. Eine flexible, nutzerfreundliche App sollte bis jetzt entwickelt sein.
Ridesharing	(40)	● ●	Zur Unterstützung des ÖV-Angebots
Tauschaktion Fahrrad/Parkplatz	(41)	○	Evtl. als Zusatzfunktion bei „Bildung von Fahrgemeinschaften“ anbieten
Elektrofahrzeuge	(41)	● ●	Anzahl und Standorte für öffentliche Ladesäulen der E-Mobilität für die Fläche des II. BA realisieren, die Unternehmen bei der Errichtung von Ladesäulen auf privatem Grund beraten
Carsharing	(41)	● ●	Konzept auf Gesamtkomplex ausdehnen
Stellplatzmanagement	3.6.7 (42)	● ●	Zusammen mit den einzelnen sich ansiedelnden Betrieben konzipieren und umsetzen, Best practice Beispiele ergeben sich aus I. BA
Information und Kommunikation	3.6.2 (24)	● ●	Wichtige Aufgabe des zentralen sowie des einzelnen betrieblichen Mobilitätsmanagements. Aus dem Katalog der Umsetzungsmöglichkeiten sind weiterhin je nach Baufortschritt die passenden Instrumente zu wählen
Organisation und Service	3.6.8 (42)	●	Maßnahmen haben einen großen unterstützenden Stellenwert und sind auf die Betriebe des newPark anzupassen
Digitale Lösungen	3.6.9 (43)	● ●	Digitale Infrastruktur muss für den Gesamtkomplex newPark realisiert sein; das Basis-Angebot an digitalen Lösungen hat sich evtl. bereits erweitert
Arbeiten 4.0 (New Work)	3.6.10 (44)	● ●	Systemvoraussetzungen für die einzelnen Betriebe sind zu schaffen (digitale Infrastruktur), Annahme des Konzepts liegt bei den einzelnen Unternehmen
Motivation	3.6.11 (45)	○	In Zusammenarbeit mit „Information und Kommunikation“ geeignete Motivationsansätze erarbeiten und umsetzen
Kooperationspartnerschaften	3.6.12 (46)	○	Evtl. sich noch im späteren Verlauf ergebende Kooperationen eingehen
Bauleitplanung, Verkehrsplanung	3.6.13 (47)	● ●	Liegen als übergeordnete Maßnahmen nicht im Handlungsbereich des Auftraggebers, sind als Einflussfaktor für die Mobilität jedoch von großer Bedeutung



5. Zusammenfassung und Empfehlung

In Datteln, am nördlichen Rand des Ruhrgebiets, an der Grenze zur Nachbarstadt Waltrop, soll mit dem Industrieareal newPark ein Gewerbe- und Industriestandort in Nordrhein-Westfalen entstehen. Die Fläche stellt durch ihre Größe von 288 ha in Kombination mit einer besonders attraktiven städtebaulichen Planung ein herausragendes Angebot für nationale und internationale zukunftsorientierte Unternehmen dar.

Die städtebauliche Rahmenplanung wurde im Jahr 2014 fortgeschrieben, sie liefert zusammen mit den entsprechenden Fachgutachten (Verkehrsplanung, Erschließungsplanung, Freiraumplanung, Energiekonzept etc.) die planerischen Grundlagen für das Projekt newPark. Diese Planungsgrundlagen werden mit dem hier vorliegenden Mobilitätskonzept vervollständigt.

Die äußere Erschließung des newPark erfolgt über die neue B 474n (Ortsumgehung Datteln und Waltrop) und die Markfelder Straße (K12), die das Industrieareal über einen großen Kreisverkehr anbinden wird. Die OU Datteln befindet sich derzeit im Bau.

Die Realisierung des Industriegebiets soll in zwei Bauabschnitten erfolgen. Nach Fertigstellung des newPark werden annähernd 9000 Beschäftigte dieses Gebiet zu verschiedenen Zeiten anfahren und wieder verlassen. Damit entsteht ein sehr großer Verkehrserzeuger im Personenverkehr, mutmaßlich aber auch im Güterverkehr²¹.

In dieser Ausgangssituation wurde die Brilon Bondzio Weiser Ing.-Gesellschaft für Verkehrswesen mbH von der NewPark Planungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH mit der Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für den Industriepark beauftragt. Der vorliegende Bericht beschreibt die im Rahmen dieses Auftrags geleisteten Arbeiten und deren Ergebnisse:

- Die Anbindung des newPark an den öffentlichen Personennahverkehr ist in den bisherigen Planungs- und Entwicklungsschritten des Industrieareals noch nicht behandelt worden. Sie wird daher als ein Handlungsschritt mit besonderer Dringlichkeit angesehen. Der newPark GmbH wird demzufolge empfohlen, sich mit dem Kreis Recklinghausen, Ressort Planung und ÖPNV, in Verbindung zu setzen. Als Grundlage für weitere Planungen wird im vorliegenden Bericht ein Vorschlag zur Anbindung des Gebiets durch eine „newPark-Ringlinie“ entwickelt, die mit ihrer Linienführung, der Anlage von Haltestellen, der Taktfrequenz und der Kapazität auf den Baufortschritt abzustimmen ist und durch das Prinzip der Anrufsammeltaxis unterstützt wird.
- Die Einbindung des newPark in das regionale Radverkehrsnetz ist bislang ebenfalls noch nicht untersucht worden. Dazu wird der Vorschlag unterbreitet, das bestehende Radverkehrsnetz zunächst für eine sichere Benutzung sachgerecht auszubauen und in einer zweiten Stufe zu einem hochwertigen Angebot ggf. Radschnellverbindungen („Velorouten“) weiterzuentwickeln.
- Die Planung und Realisierung des newPark soll mit einem Mobilitätskonzept begleitet werden, das dazu dient, die Beschäftigten sowie Kunden und Besucher zu einem umweltbewussten Verkehrsmittelwahlverhalten zu bewegen. Ein Mobilitätskonzept besteht aus einer Vielzahl an Maßnahmen aus den Bereichen Mobilitätsmanagement und Infrastruktur, die darauf abzielen, den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen Rechnung zu tragen und ihre Entscheidung für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten zu erleichtern.

²¹ Der zusätzlich anfallende tägliche Güterverkehr bzw. Lieferverkehr ist gesondert zu betrachten und erfordert ein eigenes Verkehrskonzept.



- Die Entwicklung des Mobilitätskonzepts ist auf die Realisierung des newPark in zwei Bauabschnitten ausgerichtet. Das für den ersten Bauabschnitt vorgeschlagene Konzept ist mit entsprechenden quantitativen Anpassungen auf die zusätzlichen Anforderungen des zweiten Bauabschnitts übertragbar.
- Die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Förderung des Radverkehrs nehmen innerhalb des Mobilitätskonzepts einen hohen Stellenwert ein. Hierbei ist neben der Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur (Haltestellen, Radwege, Fahrradabstellanlagen, E-Bike-Ladesäulen) insbesondere das Fahrtenangebot im ÖPNV von entscheidender Bedeutung. Das Leasing von Dienstfahrrädern ist zu ermöglichen.
- Als alternative Mobilitätsform ist insbesondere die Bildung von Fahrgemeinschaften hervorzuheben. Sharing-Konzepte, d.h. das Teilen des Verkehrsmittels oder das Teilen einer Fahrt, dienen ebenfalls dazu, das Fahrtenaufkommen zu reduzieren.
- Das Mobilitätsmanagement ist ein maßgeblicher Baustein des Mobilitätskonzepts. Dessen primäre Aufgabe besteht in der Organisation, Information und Kommunikation aller Belange, die mit Mobilität zu tun haben. Das Mobilitätsmanagement ist als dauerhafte Einrichtung zu institutionalisieren. Hierfür ist entsprechendes Personal vorzusehen, das in der Planungsphase ggf. noch bei der Stadt Datteln oder der newPark GmbH angesiedelt sein sollte. Der Standort des Mobilitätsmanagements, das nach der Anlaufphase nach Möglichkeit von mehreren festen Mitarbeitern geleistet und möglichst von mehreren festen Ansprechpartnern seitens der angesiedelten Unternehmen begleitet werden sollte, ist in der Realisierungsphase des newPark nach Möglichkeit auf die zu entwickelnde Fläche zu verlagern.
- Ein weitreichendes Serviceangebot und individuelle Unterstützung durch Organisation - von der Hilfestellung zur ÖPNV-Nutzung bis zur Fahrradreparatur - gehören ebenfalls zu den Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und sollten eingeplant werden.

Da die Entwicklung des Mobilitätskonzepts frühzeitig begonnen wurde, um bereits während der Planung die zukünftig erforderlichen und sinnvollen Maßnahmen zu identifizieren, kann zunächst nur ein relativ geringer Konkretisierungsgrad erreicht werden kann. Die genaue Ausrichtung des Mobilitätskonzepts auf die sich ansiedelnden Betriebe sowie insbesondere die Auswahl geeigneter Maßnahmen zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts sind - auch wegen der wichtigen Rolle der Unternehmen und ihrer Belegschaften - erst möglich, wenn sich die ersten konkreten Ansiedlungen abzeichnen. Daher sollte für die Vermarktung u.a. eine Broschüre mit dem 'Leitbild Mobilität newPark' entworfen werden, die den interessierten Unternehmen den Weg in eine zukunftsorientierte Organisation der Mobilität aufzeichnet und dahingehende Unterstützung anbietet.

Das vorliegende Mobilitätskonzept versteht sich daher als ein erster Schritt in einem langfristigen Prozess. Dieser Prozess beginnt mit der Schaffung geeigneter Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität. Er endet aber nicht mit der Eröffnung des newPark, sondern er geht über in eine dauerhafte und institutionalisierte Begleitung der wirtschaftlichen Aktivitäten im newPark durch ein professionelles Mobilitätsmanagement. Dabei spielt ein geeignetes Monitoring eine wesentliche Rolle bei der Erfolgskontrolle.

Wegen der zum Teil recht langen Planungszeiträume und der mutmaßlich relativ anspruchsvollen Abstimmungsprozesse zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften wird empfohlen, mit den nächsten Schritte insbesondere zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im ÖPNV und im Radverkehr sowie zur Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts möglichst kurzfristig zu beginnen.





6. Literatur

Arbeitsgemeinschaft Freie Planungsgruppe Berlin GmbH / Büro für Architektur und Städtebau Christine Edmaier:

Industrieareal newPark Datteln - Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans. Endbericht; Berlin, November 2014.

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- u. fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden u. Kreise in NRW e.V. : Radschnellwege in NRW. Köln, 2014.

ARGEBAU (Hrsg.):

Muster-Richtlinie für die Ausführung von Flächen für die Feuerwehr (MRFIFw). In: Technische Bau-
bestimmung der ARGEBAU (Fassung 2007, zuletzt geändert durch Beschluss der Fachkommission Bau-
aufsicht vom Oktober 2009).

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH:

Verkehrsuntersuchung newPark Datteln. Bochum, März 2014. Aktualisierte Untersuchung, November
2018.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06. Köln, 2006.
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ. Köln, 2013.
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA. Köln, 2010.

Gertec Planungs- & Ingenieurgesellschaft:

Innovatives Energiekonzept „newPark –Datteln“. Essen, 2013; Überarbeitung 2017.

igr AG:

newPark Datteln - Erschließungsplanung Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke (Verkehrsanlagen
Entwurfsplanung); Erläuterungsbericht. Rockenhausen, Dezember 2014.

Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Baumanagement mbh (IVB):

Machbarkeitsstudie für einen Bahnanschluss des Gewerbegebietes newPark Datteln. Düsseldorf, 2012.

Kreis Coesfeld (Hrsg.):

Klimaschutzteilkonzept Mobilität. Radverkehrskonzept für den Kreis Coesfeld. Coesfeld, Juni 2020.

Kreis Recklinghausen (Hrsg.):

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen. Endbericht. Beschlussfassung vom
29.05.2017. Kreis Recklinghausen, Fachdienst 18; Recklinghausen, 2017.

Kruchtung, Andreas:

Potenziale und Herausforderungen smarter Mobilität für Städte und Gemeinden. Schriftenreihe des The
Open Government Institute | TOGI der Zeppelin Universität Friedrichshafen, Band 18, 2018.



Mueller + Partner Landschaftsarchitekten:

Freiraumkonzept newPark Datteln. Wettbewerbsentwurf. Willich, 2017?

Planersocietät:

Stadt Waltrop - Rad- und Fußverkehrskonzept. Dortmund, Juni 2017.

Stadt Datteln:

- Gebietsbezogenes integriertes Handlungskonzept „Zukunftsfähige Innenstadt Datteln“. Datteln, 6. Januar 2016
- Zukunftsfähige Innenstadt Datteln. Fortschreibung des gebietsbezogenen integrierten Handlungskonzeptes. Datteln, 23. Januar 2019
- Bebauungsplan Nr. 100 „newPark“ in Datteln. Begründung mit Umweltbericht. Stand: Vorentwurf für die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB; 08.02.2017

UNITY AG:

Optimierung der Industrieparkinfrastruktur für die Industrie 4.0 – Vertiefende Umsetzungsplanung. Zusammenfassendes Fazit. Büren, 22. Mai 2017.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.):

VCD Leitfaden - Effizienter Fuhrpark: kostengünstig, umweltschonend, zukunftssicher. Berlin, Januar 2010.

Wolter, Stefan:

Smart Mobility - Intelligente Vernetzung der Verkehrsangebote in Großstädten. Essen, o.J.; (www.uni-due.de/imperia/md/content/iam/track2_abstract_wolter.pdf)

Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.):

Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. In Zusammenarbeit mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW und der AGFS NRW (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.). Köln, 2019.

