

cima.direkt

MAGAZIN. Fokussiert auf die Zukunft von Städten und Regionen.

cima-Studien: Mobilität als Voraussetzung für regionales Wachstum und Beschäftigung

Mobilitätskonzepte: Vernetzte Lösungen für Stadt und Raum

Konnektivität³: Beziehungen schaffen – das Agora-Prinzip!



Mobilität

So komplex die Herausforderungen an eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sind, so vielfältig sind auch die Lösungen.

Liebe Leser*innen,

Hand aufs Herz: Wer von Ihnen hat sich intensiver mit der Neuen Leipzig-Charta beschäftigt, die im November 2020 von den in Europa für Stadtentwicklung zuständigen Minister*innen vorgelegt wurde? Ist es Ihnen auch so wie mir gegangen, dass Sie zwischen Video-Konferenzen und Digital-Meetings kurz die Meldung zu Kenntnis genommen und sofort die nächste Push-Nachricht gecheckt haben? Kein Vorwurf – zu schnelllebig und oberflächlich ist unsere Zeit.

Warum ich fünf Monate nach der Veröffentlichung die Charta an dieser Stelle anspreche? Vor kurzem trafen sich die Leiter der deutschen cima-Standorte und tauschten sich über die Marktentwicklung in den Regionen aus. Bei neun über das Bundesgebiet verstreuten Standorten ist damit ein wunderbarer Pool an Informationen und Anregungen verbunden. Keiner allein kann aktuell einen Überblick haben, was gerade im Handel, der Stadtentwicklung, der Wirtschafts- und Immobilienentwicklung bundesweit passiert.

Unser Thema war die differenzierte Herangehensweise der einzelnen Länder bei der Bewältigung der Folgen, die die Pandemie für unsere Innenstädte auslöst. Der Austausch machte deutlich, wie unterschiedlich die Situation vor Ort ist: Nordrhein-Westfalen startete im Juli 2020 ein Sofortprogramm zur Stärkung der Zentren, mit 70 Mio. Euro wurde der Fördertopf großzügig ausgestattet. In Rekordzeit ergingen im November die Bewilligungsbescheide für erste 40 Mio. Euro an 129 Kommunen. Der übliche Vorwurf, Ministerien und Bezirksregierungen arbeiten langsam, galt in diesem Fall nicht. In Bayern beriet die cima im April 2020 zusammen mit dem Forschungsinstitut ibi research der Universität Regensburg in einem Corona-Soforthilfe-Programm über 30 Kommunen; aktuell ist eine zweite Runde der Soforthilfe-Beratung angelaufen. Andere Bundesländer ziehen nach: Rheinland-Pfalz startet im Feb-



ruar 2021 das Modellvorhaben „Innenstadt-Impulse“, zunächst auf die fünf Oberzentren beschränkt und mit einem deutlich geringeren Fördervolumen von 2,5 Mio. Euro. Vergleichbare Programme werden in Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg diskutiert; andere Länder verweisen auf existierende Programme. Der Deutsche Städtetag forderte unlängst den Bund auf, ein bundesweites "Förderprogramm Innenstadt" mit jährlich 500 Mio. Euro über fünf Jahre aufzulegen.

Worin nun der Zusammenhang dieser Programme und der Neuen Leipzig-Charta besteht? Covid-19 breitet sich nach wie vor weltweit aus, mit dem Virus umgehen müssen wir aber vor Ort. Die Charta kann ein Wegweiser sein, richtige Schwerpunkte zu setzen und die Krise auch als Chance für eine grundsätzliche konzeptionelle Neupositionierung unserer Innenstädte zu nutzen. Sie betont die Bedeutung der Quartiersebene für die Stadtentwicklung, die Verantwortung der Kommunen für die Zukunft der Städte und fordert die stärkere Einbindung der Städte in Regionen und Metropolräume. Unsere Städte müssen nach der Charta gerechter, grüner, produktiver und digitaler werden. Neben unmittelbar wirksamen Maßnahmen wie Pop-up-Stores oder lokalen Marktplätzen müssen wir unsere Städte konzeptionell neu denken. Mein Tipp: Nehmen Sie sich die Zeit und setzen Sie sich mit der Neuen Leipzig-Charta auseinander! Als Leitplanke für die tägliche Arbeit vor Ort! Sie ist mehr als eine Push-Nachricht wert.

Mit herzlichen Grüßen
Dr. Wolfgang Haensch
haensch@cima.de

CIMA Beratung + Management GmbH
Briener Str. 45
80333 MÜNCHEN
T 089-55 11 81 54
cima.muenchen@cima.de

CIMA Beratung + Management GmbH
Neue Weinsteige 44
70180 STUTTGART
T 0711-6 48 64 61
cima.stuttgart@cima.de

CIMA Beratung + Management GmbH
Luitpoldstr. 2
91301 FORCHHEIM
T 09191-34 08 92
cima.forchheim@cima.de

CIMA Beratung + Management GmbH
Goethestr. 2
50858 KÖLN
T 02234-92965 17
cima.koeln@cima.de

CIMA Beratung + Management GmbH
Walter-Heinze-Str. 27
04229 LEIPZIG
T 0341-69 60 30
cima.leipzig@cima.de

CIMA Beratung + Management GmbH
Spreuefer 2
10178 BERLIN
T 030-214587 16
cima.berlin@cima.de

CIMA Beratung + Management GmbH
Berliner Allee 12
30175 HANNOVER
T 0511-220079 65
cima.hannover@cima.de

CIMA Beratung + Management GmbH
Moislinger Allee 2
23558 LÜBECK
T 0451-38 96 80
cima.luebeck@cima.de

cima.digital
c/o CIMA Beratung + Management GmbH
Tausunanlage 8 / WeWork
60329 FRANKFURT a. M.
cima.frankfurt@cima.de

CIMA Österreich GmbH
Johannesgasse 8
A 4910 RIED IM INNKREIS
T 0043-7752-7 11 17
cima@cima.co.at

CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Berliner Allee 12
30175 HANNOVER
T 0511-22 00 79 50
regionalwirtschaft@cima.de

TITEL: MOBILITÄT

- 8** **Mobilität der Zukunft**
Mehr als eine Herausforderung für die Verkehrsplanung
- 9** **Future Mobility Park**
Von der automobilen Teststrecke zum regionalen Leuchtturm. Von Dr. Wolfgang Haensch, cima
- 12** **Von Küste zu Küste**
Neue Verkehrsinfrastruktur über den Fehmarnbelt. Eine Region im Aufwind? Von Uwe Mantik, cima
- 14** **Mobilität: Die Zukunft im Blick**
Landesplanerisches Konzept zur Entwicklung des Umfeldes der TESLA-Gigafactory vorgelegt
- 16** **Konnektivität ³**
Beziehungen schaffen - das Agora Prinzip!
Von Dr. Stefan Leuninger, cima
- 18** **Zukunftsfähig durch Integrierte Mobilitätskonzepte**
Von Dr. Gerhard Becher, cima.
- 22** **Es gibt genug Stellplätze!**
Ein Kommentar zum innerstädtischen Parkraummanagement von Nils Meyer, cima.
- 23** **Überrollt**
Ungebremster Wohnmobilboom trifft Kommunen - Wie ein Wohnmobilstellplatzkonzept Abhilfe schafft. Von Julia Fangauer, cima



Foto: Martin Schmeider/pixelio

RUBRIKEN

- 3 | Editorial
- 5 | Rundschau
- 26 | cima.persönlich
- 27 | Impressum
- 27 | cima.direkt Rückspiegel

cima.digital

- 24** **Folge 3: Netzwerk der Digital-Experten wächst**
Auf ein Wort mit Philipp Schleef, cima



SMARTE KARRE

Klimafreundlicher Gemeinschaftsverkehr im Dorf.

Mehr als 40 Kilometer zur nächsten Großstadt und kaum öffentlicher Personennahverkehr – im baden-württembergischen Schäfersheim ist vieles so, wie auch andernorts im ländlichen Raum. Wen wundert es da, dass der Bedarf an Privatautos hoch ist. Mit dem Projekt SMARTE KARRE hat ein Planungsbüro im lokalen Plusenergiehaus „HOF8“ daher ein nachhaltiges Car- und Man-Sharing-System für die rund 800 Einwohner*innen eingeführt, das den Bedarf an Privatautos senken und das Miteinander im Dorf fördern soll. Im Einsatz für diesen Zweck sind fünf Elektrofahrzeuge, die mit am Hof produziertem Strom aus Wind- und Solarenergie geladen werden. Die Autos können mittels App gebucht und geöffnet werden. Neben der Fahrzeugbuchung wird auch eine Mitfahrzentrale und ein Fahrdienst angeboten, um bspw. mobilitätseingeschränkte Menschen zu Besorgungen oder Terminen zu fahren und zu begleiten. Von den etwa 200 Haushalten in Schäfersheim nutzen bisher ca. 40 Haushalte diesen Mobilitätsdienst.

smartekarre.de
klaerle.de



Kamera statt Theke

Weißenburgs Gastronomen zeigen Gesicht.

Sie stehen normalerweise hinter Schäuferle, Cocktail, Burger, Espresso oder Tapas: Die Gastronomen im bayerischen Weißenburg. Für die Aktion #gastrogesichter des Stadtmarketing Weißenburg e. V. standen sie jedoch vor der Kamera.

Für die Kampagne wurden von den Menschen hinter den Gasthäusern, Kneipen und Cafés, die im Zuge der Pandemie schließen mussten, professionelle Fotoaufnahmen gemacht. Die insgesamt 16 ausdrucksstarken Portraitaufnahmen symbolisieren dabei stellvertretend alle Weißenburger Gastronomen. Sowohl die Einzelportraits als auch Gruppenbilder waren im Februar 2021 im Altstadtbereich ausgestellt.

Die Aktion des Stadtmarketings ist angelehnt an ähnliche, deutschlandweit durchgeführte Kampagnen zur Stärkung der örtlichen Gastronomiekultur.

stadtmarketing-weissenburg.de



Kompakt gelöst

Ladenkonzept erntet Anerkennung.

Um auf die sich veränderten Konsum-, Lebens- und Arbeitsgewohnheiten der Menschen mit einem Angebot zur Vor-Ort-Versorgung zu reagieren, entwickelte der Lebensmittelhändler tegut ein innovatives Ladenkonzept: Ein Selbstbedienungsladen mit einer Verkaufsfläche von nur 50 Quadratmetern und begrüntem Dach. Das Sortiment umfasst 950 Produkte für den täglichen Bedarf, die wichtigsten Haushaltswaren, Drogerie- und Hygieneartikel. Sitzgelegenheiten, Fahrradwerkstatt, Hunde-Rastplatz oder DHL-Packstation komplettieren das Angebot. Der Shop bietet Öffnungszeiten rund um die Uhr; bezahlt wird direkt per App oder Girokarte am Bezahlterminal.

Ein Teo-Pilotmarkt öffnete 2020 in Fulda; seitdem sind weitere hinzugekommen. Künftige Standorte könnten in Neubaugebieten, vor öffentlichen Einrichtungen, an Verkehrsknoten oder auf Firmengeländen sein. Das Konzept erhielt indessen reichlich Zuspruch: „Innovationspreis des Handels“ (2020), „Store of the Year-Award“ (2021), „reta-Award des EHI Retail“ (2021).

tegut.com/teo



Abgefahren

Mobilitätsservice mit einer App

Eine kostenlose App der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) bündelt viele Mobilitätsangebote in München und im Landkreis. Mit der Mobilitäts-App MVGO können alle Fahrten geplant und dabei verschiedenste Verkehrsmittel kombiniert werden – egal ob mit Bus oder Bahn, E-Scooter oder E-Moped. Alle verfügbaren Fahrzeuge und Abfahrten in der Umgebung sind mit Echtzeitdaten angezeigt. Buchungen und bargeldlose Zahlung sind möglich.

Noch befindet sich die App in der Pilotphase; weitere Mobilitätsangebote kommen schrittweise hinzu. Demnächst dabei: Das MVG Rad – mit Zugriff auf 4.000 Leihräder sowie auf Autos mehrerer Sharing-Partner zur Miete.

Eine Kampagne begleitet die Einführung der App mit Film, verschiedenen Plakatomotiven, City-Lights an verkehrsrelevanten Stellen, auf Plakaten und Displays in Bussen und Bahnen sowie auf diversen Social-Media-Kanälen.

mvg.de/mvgo



Digitaler Helfer

Kommunen offerieren wertvolles Angebot für Senioren.

Mittlerweile macht eine ganze Reihe an deutschen Städten die Senioren- und Gesundheitsapp „Gut versorgt in ...“ lokal-spezifisch verfügbar. Die App richtet sich an Senioren sowie an mobil eingeschränkte Menschen. Dabei erleichtern thematisch geordnete Kacheln die Bedienung der App. Auch verschiedene barrierearme Funktionen wie etwa Vorlese-, Anruf- oder Sprachsuche machen die Anwendung zusätzlich nutzerfreundlich.

Inhaltlich werden die Bereiche rund um das Leben im Alter abgedeckt, sowohl die Schwerpunkte Betreuung und Pflege als auch das gesunde und aktive Älterwerden. In der Anwendung werden nützliche Tipps für den Alltag und lokalspezifische Informationen zu den Themen Freizeit, Sport, Gesundheit, Pflege und Beratung gegeben.

Die Nutzung ist kostenfrei; eine Registrierung nicht notwendig. Die „Gut versorgt in ...“-App gibt es u. a. in Dinslaken, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Herne, Iserlohn, Krefeld, Moers, Mönchengladbach, Münster.

gut-versorgt-in.de



Rückenwind

Start-up setzt auf CO2-freien Lieferservice.

Das in 2015 gegründete Augsburger Start-up "Boxbote" versteht sich als Partner des lokalen Einzelhandels: Es kombiniert einen lokalen Online-Marktplatz für Unternehmer mit einem umweltfreundlichen Fahrrad-Lieferservice. Die Gewerbetreibenden können ihre Produkte auf der Boxbote-Plattform listen und verkaufen. Anschließend werden die bestellten Waren an die gewünschte Adresse in der Fuggerstadt ausgeliefert – ob Haustür, Büro oder etwa ein Zwischenlager in der City.

Seit der Corona-Pandemie steigt die Nachfrage nach dem digitalen Marktplatz. Händler schätzen die zusätzliche Vertriebsmöglichkeit, um den Endverbraucher zu erreichen. Besonders gefragt sind Getränke- und Lebensmittel-Lieferungen von Bäckereien oder Supermärkten.

In Augsburg sind ca. 60-70 Fahrradkuriere von Boxbote für lokale Händler und Gastronomen im Einsatz. Perspektivisch könnte das Modell auch in weiteren Städten starten.

boxbote.de



**"MOBILITÄTS-
WANDEL GEHT
NICHT OHNE
KULTUR-
WANDEL."**

Elisabeth Nagl, Fraunhofer IAO, blog.iao.fraunhofer.de, 15. Juli 2019



Mobilität der Zukunft

Mehr als eine Herausforderung für die Verkehrsplanung



Die Mobilität der Zukunft wird nicht erst in fünf bis zehn Jahren geschaffen. Wir befinden uns mitten in einem Transformationsprozess, der sowohl die Städte als auch die ländlichen Regionen entscheidend verändern wird.

Die Transformation formt die Logistik, die Zukunft der Automobilindustrie, das Freizeitverhalten und das berufliche Umfeld um. Nachfolgende Beispiele stehen stellvertretend für die Dynamik der damit verbundenen Prozesse: In der „Fahrradhauptstadt“ Münster in Nordrhein-Westfalen hat der Radfahrer gemessen an der Anzahl der Wege mit 39 Prozent bereits den Anteil am motorisierten Individualverkehr mit 29 Prozent deutlich überholt. Beim derzeit weltgrößten Autokonzern Volkswagen aus Wolfsburg werden im Laufe der kommenden Jahre bis zu 20.000 Arbeitsplätze wegfallen; gleichzeitig entsteht eine eigene Software-Sparte mit mittelfristig mehr als 10.000 Beschäftigten. Und das US-amerikanische Unternehmen Tesla baut in Brandenburg ein neues Werk für mindestens 12.000 Mitarbeitende.

Was wir brauchen sind nachhaltige und integrierte Mobilitätskonzepte, finanzielle Mittel für zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen und den politischen Willen für einen Neuanfang. So komplex die Herausforderungen an eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sind, so vielfältig sind daher auch die Lösungen. Ein fester Bestandteil davon sind unstrittig emissionsarme Verkehrsmittel, vernetzte Mobilitätslösungen und digitale Informationsangebote. Deutlich wird auch, die Verkehrswende kann nur als eine gesamtgesellschaftliche Gestaltungsaufgabe gelingen.

In der cima-Beratungspraxis nehmen zukunftsfähige Mobilitätslösungen bereits in vielen, zum Teil sehr unterschiedlichen

Projekten, einen breiten Raum ein. Anlass genug, in dieser Ausgabe cima.direkt-Magazin diesen thematischen Schwerpunkt zu setzen, um Anregungen für die laufende Mobilitäts-Debatte zu liefern. Drei Aspekte rücken dabei in den Mittelpunkt:

NEUE MOBILITÄT ALS JOBMOTOR: Welche wirtschaftlichen Chancen und Herausforderungen bietet der Mobilitätswandel unseren Städten? Drei Fallbespiele aus der cima-Beratungspraxis zeigen, welche lokale Dynamik sich aus dem Wandel der Mobilität bereits heute ergibt.

NEUE MOBILITÄT ALS BESTIMMENDER FAKTOR DER STADT-ENTWICKLUNG: Wie können Städte aktuellen verkehrlichen Herausforderungen konzeptionell begegnen? Die cima-Mobilitätskonzepte kombinieren verkehrstechnische Analysen mit umfassender Partizipation.

NEUE MOBILITÄT ALS BESTIMMENDER FAKTOR DER INNEN-STÄDTE: Wo stehen deutsche Innenstädte auf der Suche nach zukunftsfähigen Mobilitätslösungen?

Außer Frage steht außerdem, die Mobilität der Zukunft wird nachhaltiger und vernetzter sein. Letztlich ist es das Bestreben der cima, gemeinsam mit den relevanten lokalen Akteuren stadtspezifische Strategien und Maßnahmen zu erarbeiten, die dabei helfen den Mobilitätswandel nachhaltig voranzutreiben und den Stadtraum zukunftsfähig zu gestalten. Um tatsächliche Verhaltensänderungen anzuregen, sind ein intensiver Austausch zwischen Wissenschaft, Politik und Bürgerschaft, Kommunikation sowie Mut zum Erproben und Experimentieren notwendiger denn je.

Von der automobilen Teststrecke zum regionalen Leuchtturmprojekt

FUTURE MOBILITY PARK

Von Dr. Wolfgang Haensch,
Büro- und Projektleiter cima Köln

In der Zufahrt erinnert noch die letzte Kohlelore an die Historie des Ortes. Die zwanzig Kilometer nordöstlich von Aachen gelegene Zeche Emil Mayrisch in der Gemeinde Aldenhoven wurde 1992 stillgelegt. In den 1980er-Jahren waren hier rd. 5.800 Bergleute beschäftigt. Was sind in einer solchen Situation die wirtschaftlichen Perspektiven für eine kleine Gemeinde mit rd. 14.000 Einwohnern?

Außerdem sind die Gemeinde Aldenhoven und die Region Teil des Rheinischen Reviers im Städtedreieck Köln, Aachen und Mönchengladbach, das als größtes aktives Braunkohlerevier in Deutschland durch einen Beschluss der Bundesregierung zum vollständigen Kohleausstieg bis zum Jahr 2038 den Verlust von rd. 9.000 direkten und weiteren rd. 6.000 indirekten Arbeitsplätzen kompensieren muss.

Aldenhoven Testing Center – Mobilität der Zukunft im Praxistest

Beispielhaft steht der Future Mobility Park für einen aktiven Strukturwandel, der auf regionalen Potenzialen, aber auch auf dem Megatrend des Wan-





MICHAEL LESEMANN

Geschäftsführender Oberingenieur
Institut für Kraftfahrzeuge RWTH
Aachen und Geschäftsführer Future
Mobility Park GmbH

"Der Anspruch an eine zukunftsfähige Mobilität wird sich auch im Rheinischen Revier ändern. Mit dem Future Mobility Park besteht ein hervorragender Nukleus, um die ländliche Mobilität der Zukunft nicht nur zu entwickeln, sondern sie in der Region direkt Realität werden zu lassen."

dels in der Mobilität aufbaut. Wesentliche Initiatoren und Motoren des Projektes sind neben den kommunal und regional verantwortlichen Entscheidungsträgern verschiedene Institute der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen, die zu den weltweit führenden Forschungseinrichtungen im Bereich Automotive zählen. Da diese Institute nur über eine kleinere eigene Testanlage in Aachen verfügten und für

Testfahrten ansonsten auf verschiedene fremde Anlagen ausweichen mussten, wurde im April 2014 auf der ehemaligen Steinkohlezeche das Aldenhoven Testing Center (ATC) eröffnet. Es steht als neutrales Gelände allen Nutzern zur Verfügung und erfreut sich großer Beliebtheit. Sieben Jahre nach dem Start stellt das Aldenhoven Testing Center so ein umfassendes Testzentrum für Mobilität dar. Es bietet den Nutzern ein zwei Kilometer langes Oval mit Steilkurven, eine Fahrdynamikfläche für Sicherheitsversuche, einen 30-prozentigen Steigungshügel und ein vierspuriges Autobahnelement. Eine besondere Kompetenz besitzt die Anlage zum Zukunftsthema Autonomes Fahren: Als weltweit einzige Anlage besteht in Aldenhoven die Möglichkeit, die Digitalisierung im Automobilbau mit Hilfe des europäischen Satellitennavigationssystems Galileo in der Praxis zu erproben. Seit 2017 ist auf dem Gelände zudem dank des Engagements der Vodafone GmbH ein offenes Mobilfunk-Testfeld (5G Mobility Lab) vorhanden, so dass eine der modernsten Mobilfunk-Entwicklungs- und Prüfumgebungen für den vernetzten und autonomen Verkehr der Zukunft zur Verfügung steht. Im Jahr 2018 wurde eine vollwertige städtische Testumgebung für autonomes Fahren installiert.

Jobmotor Future Mobility Park

Bereits zum Eröffnungszeitpunkt des Aldenhoven Testing Centers war es erklärtes Ziel, die Teststrecke als Nukleus eines Kompetenzfeldes mit der gezielten Ansiedlung von mobilitätsaffinen Unternehmen zu nutzen. Seit 2014 berät die cima die Entwicklungsgesellschaft, die von der RWTH Aachen und dem Kreis Düren getragen wird, und die beteiligten Kommunen bei diesem Prozess. Das im Jahr 2020 von der cima vorgelegte Umsetzungsdrehbuch Future Mobility Park zeigt das regionale Kompetenzfeld Automotive auf:

- In der Region Aachen/Düren wurden 269 automotive-relevante Unternehmen mit ca. 16.000 Beschäftigten identifiziert.
- Sechs Institute der RWTH Aachen und der Fachhochschule Aachen mit rd. 500 Mitarbeitenden forschen im Bereich Mobilität.
- Vorhandene Netzwerke, wie das Future Mobility Center der RWTH Aachen oder die in Aachen ansässige Netzwerkvereinigung car e.V. mit 60 Mitgliedern, sind die Grundlage für vielfältige Kooperationen.
- Durch die vorhandenen Hochschulen stehen den Unternehmen hochqualifizierte Fachkräfte zur Verfügung, u. a. jährlich über 2.000 Maschinenbauabsolvent*innen der RWTH Aachen.
- Die Region Aachen/Düren gehört zu den führenden Entwicklungs- und Produktionsstandorten zu Schlüsselthemen der Mobilität wie autonomes Fahren und E-Mobilität sowie vertikale Mobilität in Deutschland.

Das Aldenhoven Testing Center wird zum Nukleus des geplanten Future Mobility Parks mit dem Ziel, langfristig ca. 3.600 bis 5.000 Arbeitsplätze zu schaffen. Dabei ist der laufende weltweite Wandel innerhalb der Automobilbranche zu berücksichtigen, der zu gravierenden Veränderungen bei den Produkten, den Produktionsprozessen und den Standortanforderungen der Unternehmen führen wird – gleichzeitig Standorten wie Aldenhoven besondere Chancen bietet:

- Megatrends, wie Digitalisierung, Konnektivität („Vernetzung der Systeme“), autonomes Fahren oder Elektroantrieb, führen zum radikalen Wandel des Produkts „Auto“.



ANETTE WINKLER

Leiterin Amt für Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung Kreis Düren und Geschäftsführerin Future Mobility Park GmbH

“Der Future Mobility Park ist ein Leitprojekt für den Strukturwandel und wird ein Jobmotor werden. Hier gilt es, nachhaltige Arbeitsplätze zu schaffen und Wertschöpfung zu generieren, um den Menschen in der Region eine Perspektive für die Zeit nach der Kohle zu bieten.”

- Die Disruption der Branche führt zu tiefen Veränderungen in der Struktur der Automobilindustrie; umfassende Mobilitätsanbieter wie der Fahrservice Uber übernehmen die bisherige Vormachtstellung der Fahrzeughersteller.
- Kooperationen bestimmen die Marktentwicklung, ehemalige Konkurrenten werden zu Partnern.
- Die COVID-19-Pandemie führt zu grundlegenden Veränderungen der Nachfrage und der Produktion; Gewinner werden Marktteilnehmer sein, die die Rezession meistern und gleichzeitig die aufgezeigten Trends weiterverfolgen.
- oder autonomes Fahren oder Spezialfahrzeuge für Flughäfen, Industrieanlagen etc.)
- ergänzende Service- und Dienstleistungseinrichtungen (Gastronomie, Hotellerie, Service- und Wartungsunternehmen etc.)
- Logistik- und Distributionsdienstleister für anzusiedelnde Produktionsstätten

Die Markt- und Standortanalyse der cma hat die Hauptnachfrager und damit die zentralen Zielgruppen der Vermarktung identifiziert:

- mobilitätsaffine Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen innerhalb und außerhalb der Hochschulen
- mobilitätsaffine Forschungs- und Entwicklungsabteilungen von Herstellern: Systemhersteller, Teilehersteller, Materialhersteller und IT-Unternehmen
- Produktionsstätten für einzelne Systeme, für Sonderfertigungen (z. B. aus den Bereichen E-Mobilität

Gleichzeitig zeigt das Umsetzungsdrehbuch die stufenweise räumliche Entwicklung auf und liefert die Grundlage für die nachfolgenden städtebaulichen Planungen und die Vermarktung. Das ehrgeizige Projekt stellte vielfältige Anforderungen an die lokalen Akteure: Aktuell laufen die Planungen und planungsrechtlichen Verfahren für die erforderlichen Flächen zur Ansiedlung von automobilaffinen Unternehmen und Forschungseinrichtungen. Nach der erfolgten formellen Gründung einer Entwicklungsgesellschaft Future Mobility Park gilt es nun auch die notwendigen Personal- und Organisationsstrukturen zu schaffen. Der Future Mobility Park steht damit stellvertretend für Städte und Regionen, die aktiv den Strukturwandel steuern und das Thema „Zukunft der Mobilität“ als Chance verstehen.

haensch@cima.de

www.aldenhoven-testing-center.de

Der Future Mobility Park steht wegweisend für die Mobilität der Zukunft. Faszinierend ist die Verknüpfung mit einer erfolgreichen regionalen Strukturpolitik.

Dr. Wolfgang Haensch, cima Köln





Rødbyhavn, Lolland: Visualisierung von Tunnelportal und Rampe

Norddeutschland: Neue Verkehrsinfrastruktur über den Fehmarnbelt. Eine Region im Aufwind?

Von Uwe Mantik,
Projekt- und Büroleiter
cima Lübeck

Nach Jahren der Planung und Partizipation hieß es im Januar 2021: Offizieller Baubeginn zur Festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) in Dänemark. Das wohl bedeutendste Infrastrukturprojekt Nordeuropas wird die deutsche Insel Fehmarn (Ostholstein) mit der dänischen Insel Lolland verbinden. Sie wird eine wichtige Lücke zwischen den skandinavischen und europäischen Schienennetzen schließen und ist zentraler Bestandteil des EU-Kernverkehrsnetzes. Hinzu kommen erforderliche Hinterlandanbindungen für Straße und Schiene in Deutschland und Dänemark. Der 2008

unterzeichnete und 2009 ratifizierte Staatsvertrag bildet die Grundlage des deutsch-dänischen Projekts.

Die Verbindung von Küste zu Küste wird als rund 18 km langer Absenktunnel in derselben Bauweise wie der Tunnel der Öresundverbindung zwischen Dänemark und Schweden gebaut und umfasst künftig eine zweigleisige, elektrifizierte Bahnstrecke und eine vierspurige Autobahn. Der Fehmarnbelt-Tunnel wird aus 89 Tunnелеlementen bestehen. Anvisiert wird die FBQ 2029 in Betrieb zu nehmen.

Künftig wird die Reisezeit durch den Tunnel 7 Minuten mit dem Zug und 10 Minuten mit dem Auto betragen. Eine Fährüberfahrt dauert zurzeit 45 Minuten. Die Dauer einer Zugfahrt zwischen Hamburg und Kopenhagen wird kürzer – von derzeit ca. 5 Stunden auf dann deutlich unter 3 Stunden. Im Regionalverkehr zwischen Fehmarn-Burg-Lübeck ist mit einer Zeitersparnis von einer Stunde zu rechnen. Zukünftig werden Güterzüge den 160 km langen Weg über den Großen Belt meiden und von Straße auf Schiene wechseln. Mit Verwirklichung dieses Verkehrsinf-

rastrukturprojektes rücken die ohnehin wirtschaftlichen Kraftzentren Hamburg und Kopenhagen/Malmö deutlich enger zusammen, was wiederum weitgehend unstrittig zu Impulsen und Wachstumschancen in den Zentren führt. Aber wie sieht es mit den Städten und Regionen entlang der Strecke aus?

Chancenbetrachtung für Ostholstein und die Region

Die cima Lübeck untersuchte in einem Gutachten für den Kreis Ostholstein die Fragestellung, ob entlang der Strecke Chancen zur wirtschaftlichen Entwicklung genutzt werden können. Oder ob, wie von Projektgegnern behauptet, eher von einer reinen Transitstrecke auszugehen sein wird, die die Region allein mit Verkehr belastet, ohne dass positive Wirkungen daraus entstehen. Im Kern der Studie stand daher ein Zukunftsbild und es wurden Bedingungen zur Erreichung der Entwicklung aufgeführt. Zentral betrachtet wurden die Wirkungsfelder Verkehr, Tourismus, Wirtschaft und Innovation sowie Wohnungsmarkt. Bezüglich der Ausbauplanungen der landseitigen Verkehrsanbindung im Kontext der FBQ wird der Tagestourismus der relevante Markt bleiben und durch das „Zusammenrücken“ von Quelle und Ziel für Bahnreisende auch weiter anwachsen. Hierzu wird neben der Beschleunigung auf der Hauptstrecke, allerdings auch eine erhöhte Taktung erforderlich sein. Vor allem auch eine zukunftsfähige, qualitativ sehr hochwertige Anbindung der Bahnhaltepunkte an die Zentren der bevorzugten Bäderorte. In puncto Verkehr wird die Streckenbeschleunigung vorrangig Wirkungen im Personenverkehr entfalten. Allerdings sind auch im unmittelbaren Untersuchungsraum diverse Produktionsstandorte (Gewerbe-/ Industriegebiete) an oder in der Nähe relevanter Gleisanlagen vorhanden. Dieser Tatsache sollte bewusst auch in der Planung von neuen Betriebsstandorten und beim Ausbau im Bestand Rechnung getragen werden. Dies gilt nicht zuletzt auch in An-

betracht der europaweiten Umwelt- und Klimaschutzziele.

Modellrechnung bescheinigt regionalwirtschaftliche Effekte

Zur Einschätzung der ausgelösten Beschäftigungswirkung wurde im Gutachten ein Modell entworfen, das die Beschäftigtenzuwächse bezogen auf die Gemeinden mit Bahnhaltepunkt ermittelt. Dabei zeigt sich das Ausmaß der Marktvergrößerung (Einzugsgebiete) durch die erheblichen Zeitverkürzungen deutlich. Und damit wachsen die Absatz- und Beschaffungsmärkte. Die Modellrechnung kommt zu dem Ergebnis, dass der Kreis Ostholstein ein Wachstum in Höhe von mindestens 1.100 zusätzlichen Beschäftigten erwarten kann. Hinzu kommt, dass die FBQ die ohnehin starken Wachstumsimpulse der beiden „Schwarmstädte“ Hamburg und Kopenhagen verstärkt. Damit einher gehen auch Verdrängungswirkungen, von denen die Umlandregionen aufgrund von Betriebs- und Wohnstandortverlagerungen profitieren können.

So ist klar, dass mit einer deutlich verbesserten Anbindung, vor allem Orte mit Bahnhaltepunkt als Wohnstandort an Attraktivität gewinnen. Sofern diesem Wohnbedürfnis durch eine entsprechende Ausweisung attraktiver Wohnlagen in haltepunktnahen Quartieren Rechnung

Mobilität ist die Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Teilhabe.



Uwe Mantik, cima Lübeck

liche Chancen. Der Faktor „Wohnstandort in einer landschaftlich attraktiven Küstenregion“ muss mit dem Faktor „Wohnstandort in einer attraktiven Lagebeziehung zu den regionalen Arbeitsmarktzentren“ in Einklang stehen. Die Beschleunigung der Bahnverbindung sowie eine an modernen Wohnbedürfnissen jüngerer Altersgruppen orientierte Siedlungsentwicklung stellt die Grundlage für einen deutlich gebremsten Abwärtstrend der Bevölkerungsentwicklung dar.

Voraussetzungen schaffen

Mobilität ist die Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Teilhabe. In Ostholstein und der Region wird die Stärkung einzelner Raumfunktionen im Vordergrund stehen müssen, da dies zu entsprechenden Agglomerationsvorteilen durch Größeneffekte führen kann. Denn nur durch aktive Gestaltung, Förderung und Einflussnahme werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die FBQ auch Impulswirkung in der Region Lübeck/Ostholstein entfaltet und Chancen nutzbar werden, die sich auf absehbare Zeit kein zweites Mal ergeben.

mantik@cima.de

www.femern.com

MOBILITÄT: DIE ZUKUNFT IM BLICK

Berlin-Brandenburg: Landesplanerisches Konzept zur Entwicklung des Umfeldes der TESLA-Gigafactory vorgelegt

Große Industrieansiedlungen in Deutschland sind in den letzten Jahrzehnten selten geworden. Daher ist die Ansiedlung des US-Automobilherstellers TESLA in der brandenburgischen Gemeinde Grünheide (Mark) ein Paukenschlag, der medial und politisch mit größtem Interesse verfolgt wird.

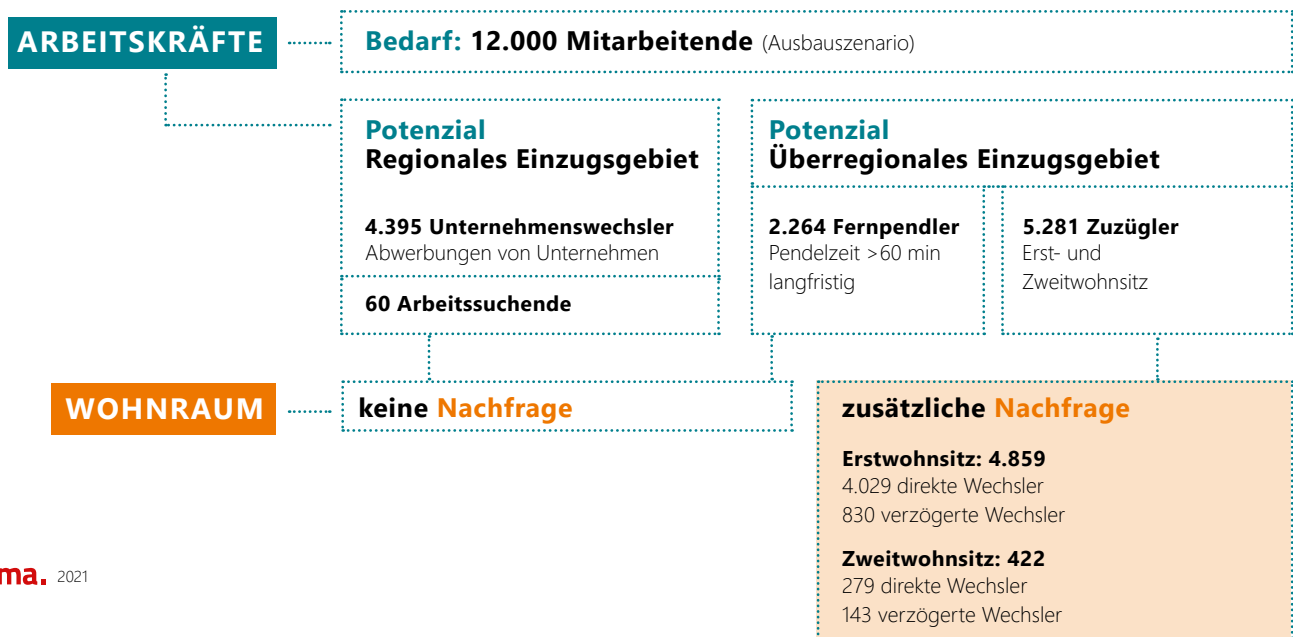
In Abstimmung mit 22 Brandenburger Kommunen und Kreisen sowie dem Berliner Bezirk Treptow-Köpenick ist das Landesplanerische Konzept innerhalb knapp

eines Jahres von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg erarbeitet und im März 2021 vorgestellt worden. Das Umfeld-Konzept dient als gemeinsame Handlungsgrundlage für die Gestaltung der Siedlungsentwicklung in der gesamten Region.

Bereits im Sommer 2021 soll die neue TESLA-Produktionsstätte am östlichen Berliner Ring in Betrieb genommen werden – geplant sind 12.000 Arbeitsplätze bis Ende 2021. Als Hersteller im Bereich

Elektromobilität geht TESLA seit Jahren neue Wege. Im Zuge der Realisierung der neuen Fertigungsstätte steht insbesondere für die Gemeinden und Kreise in Brandenburg zunächst die Mobilität der Beschäftigten im Vordergrund. Denn mit einer so großen Dimension gehen entsprechende Infrastrukturbedarfe einher. Für die Planung und die Umsetzung sind vor allem zwei Fragen entscheidend: Wo werden die künftigen Mitarbeitenden von TESLA wohnen? Wie erreichen sie ihren Arbeitsplatz?

Wohnraumnachfrage Mitarbeitende TESLA Gigafactory Berlin-Brandenburg





Die im Auftrag der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung vom CIMA Institut für Regionalwirtschaft erstellte Marktanalyse und Modellrechnung beantwortet u. a. diese Fragen. Als Grundlagenstudie des landesplanerischen Konzeptes beschreibt sie die zukünftigen Arbeitskräftebedarfe, quantifiziert/ermittelt weitere Beschäftigungseffekte in anderen Branchen sowie die Einkommensstruktur der Arbeitskräfte und berücksichtigt überdies die Situation der Wohnungsmärkte, um schließlich das Ausmaß der künftigen Pendlermobilität und der Wanderungsströme zu prognostizieren.

Arbeitskräftebedarf nicht nur durch regionale Potenziale gedeckt

Das Gutachten der cima zeigt, dass die neuen Arbeitsplätze bei TESLA nur zu einem gewissen Grad durch die Bevölkerung im regionalen Einzugsgebiet gedeckt werden können, da die Zahl geeigneter Arbeitskräfte begrenzt ist. Folglich werden zur vollständigen Deckung der Arbeitskräftenachfrage auch Personen aus einem größeren Fahrzeitradius benötigt. Ob eine Person über größere Distanzen pendelt oder ihren Wohnort näher an die Arbeitsstelle verlagert, ist eine sehr individuelle Entscheidung. Untersuchungen der letzten Jahre zeigen jedoch, dass die Pendeldistanz und insbesondere die Pendelzeit einen großen Einfluss haben. Aktuell erreichen rund 85 Prozent der Erwerbstätigen in Brandenburg ihre Arbeitsstätte in weniger als 60 Minuten. Zur

Deckung der Arbeitskräftebedarfe von TESLA rechnet das Gutachten allerdings mit einem hohen Anteil von Wohnstandortwechslern und Fernpendlern, die mehr als 60 Minuten zum neuen Werk zurücklegen.

TESLA-Ansiedlung generiert Folgeeffekte

Als ganzheitliche Betrachtung wurden auch die aus der Ansiedlung resultierenden Wirkungen auf den Arbeits- und Wohnungsmarkt einbezogen. Mit einer Ansiedlung von Produzenten und Dienstleistern entlang der Wertschöpfungskette (indirekte Effekte) und einer erhöhten Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen von Zugezogenen (induzierte Effekte) entstehen weitere Beschäftigungseffekte, die wiederum Zuzug und zusätzliche Wohnraumnachfrage auslösen können. Eine erhöhte Wohnraumnachfrage erfordert daher perspektivisch auch differenzierte Wohnangebote. Konkret geht das Gutachten davon aus, dass bei einem maximalen Ausbau des Werks in den kommenden Jahren insgesamt rund 36.000 Personen (Erst- und Zweitwohnsitz) nach Berlin und Brandenburg ziehen. Der durch Zuzug entstehende Bedarf an neuem Wohnraum wurde den verfügbaren Bauflächen gegenübergestellt. Um ebenso Verkehre in der Region zu minimieren, empfiehlt die Studie, neue Wohnbaugebiete vor allem entlang der Achse der Regionalexpresslinie RE1 von Berlin nach Frankfurt (Oder) zu entwickeln. //



cima.

FABIAN BÖTTCHER

CIMA Institut für Regionalwirtschaft, Studienleiter

„Letztlich zeigt sich: Das Thema Mobilität kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern erfordert eine Einbindung in Arbeits- und Wohnungsmarktkontexte. Nur in der Gesamtschau können drängende Fragen valide und umfassend beantwortet, Lösungen entwickelt und Empfehlungen ausgesprochen werden. Den regionalen Akteuren bietet sich hier die einmalige Gelegenheit, durch die Steuerung von künftigen Wohnbauflächen die Pendlermobilität und daraus resultierende Verkehrsengpässe in der Region zu verringern. Gelingt es, attraktiven und bezahlbaren Wohnraum an räumlich sinnvollen und gut an das ÖPNV-Netz angebundenen Standorten zu realisieren, wird dies zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und letztlich einer Entlastung der Straßen beitragen.“

boettcher@cima.de

Beziehungen schaffen - das Agora Prinzip!

Konnektivität³

von Dr. Stefan Leuninger

Zugegeben: Von den antiken Marktplätzen sind kaum Online-Präsenz-Checks oder digitale Beteiligungsformate überliefert. Aber die Historiker haben zwei Stärken und Funktionen dieser Stadträume herausgearbeitet: Die Kommunikation und die Austauschbeziehungen. Und damit sind wir bei den heutigen Innenstädten – und den Perspektiven in turbulenten Zeiten. In Abwandlung der Aussage der amerikanischen Architektin Jeanne Gang „Baut Beziehungen“ entwickelt sich die Zielorientierung „Beziehungen schaffen“ wohl zu einer der zentralen (Erfolgs-)Merkmale der Innenstadtentwicklung. Spätestens mit dem Bedeutungsgewinn des Online-Handels lassen sich Innenstädte nicht mehr auf reine Versorgungsaufgaben reduzieren. Die Treffpunktfunktionen mit ihrem Beziehungspotenzial der (Innen-)Städte kennen wir bereits: Das Agora-Prinzip. Die Agora war in der Antike der zentrale Fest-, Versammlungs- und Marktplatz. Sie war damit eine wichtige gesellschaftliche, politische Institution und ein kennzeichnendes Merkmal der griechischen Stadt. Eine interessante (Innen-)Stadtentwicklungsperspektive, auch unter Berücksichtigung von aktuellen Entwicklungen wie Digitale/Online-Marktplätze.

Der Aspekt Konnektivität hat mit der Strategieperspektive der „Smart-Cities“ den rein technischen Bereich verlassen und Einzug in die strategische (Innen-)Stadtentwicklung genommen. Damit erreichen wir drei Arbeitsebenen der Konnektivität von Innenstädten, die eine integrierte Betrachtung sinnvoll erscheinen lassen:

- Konnektivität als Erreichbarkeitsmerkmal,
- Konnektivität mit seiner sozialen Funktion,
- Konnektivität und die Digitalisierung der Innenstädte.

Erreichbarkeit der Innenstädte

Die Erreichbarkeit der Innenstädte als ein wesentliches Merkmal der Konnektivität unterliegt aktuell einem gesellschaftlichen Wandel. Ging es früher darum, die Erreichbarkeit der Innenstädte für Kunden und Besucher „zu erleichtern“, bilden heute in Stadtmarketing und Stadtentwicklung übergeordnete, gemeinwohlorientierte Zielsetzungen wie Klimaschutz, Sicher-



Der Aspekt Konnektivität hat mit der Strategieperspektive der „Smart-Cities“ den rein technischen Bereich verlassen und Einzug in die strategische (Innen-)Stadtentwicklung genommen.

Dr. Stefan Leuninger leitet seit Juni 2019 das Stuttgarter Büro der CIMA Beratung + Management GmbH. Der studierte Geograph beschäftigt sich seit vielen Jahren mit den Veränderungsprozessen in Innenstädten und Ortszentren. Hierzu zählen sowohl die Erarbeitung von integrierten (Innen-)Stadt- und Ortsentwicklungskonzepten als auch Moderationsaufgaben im Spannungsfeld von Aufenthaltsqualität, innerstädtischer Mobilität und der Erreichbarkeit von Innenstädten.



AGORA bezieht seinen Namen vom altgriechischen Wort für einen offenen, zentralen Fest-, Versamlungs- und Marktplatz. Hier spielte sich das wirtschaftliche und das gesellschaftliche Leben ab. Beispeilweise wurde Sokrates 399 v. Chr. auf der Agora in Athen angeklagt, verurteilt und hingerichtet.

Foto: Ein Gebäude des Europarates in Straßburg (Einweihung 2008) wurde aufgrund der Grundidee des Versamlungsplatzes Agora getauft. Es befinden sich darin zwei großflächige Atria, die von Konferenzräumen umrahmt werden.

heit und das gleichberechtigte Miteinander der Verkehrsarten wesentliche Parameter. Vielerorts prägen Lastenfahräder, E-Bike-Stationen und andere neue, vernetzte Mobilitätsarten den öffentlichen Raum. Mit dem gesellschaftlichen Wandel der Mobilität in den Innenstädten ergeben sich nicht nur Perspektiven in Richtung eines verstärkten Umwelt- und Klimaschutzes, sondern auch im Hinblick auf die Stärkung von Stadtraumqualitäten. Und Stadtraumqualitäten sind eine zentrale Voraussetzung für die soziale Konnektivität. Das heißt die gewünschte Nutzung der Innenstädte von unterschiedlichen sozialen Gruppen.

Sozialer Austausch

Mit den Erfahrungen aus der anhaltenden Corona-Pandemie wird deutlich, welche Stärke Innenstädte als Kommunikationsraum im Sinne des sozialen Austausches entwickeln könnten, da wir alle diese Austauschbeziehung vermissen. Der Trend zur „Lokalität“ wird auch nach dem Ende der Corona-Pandemie einen relevanten Trend darstellen. Und Lokalität bedeutet in der Konsequenz erhebliche Chancen und Perspektiven für die Innenstadtentwicklung, konsumfreie und konsumorientierte Teilräume einzurichten. Gerade das Marktwesen mit seinen Austauschbeziehungen und seiner starken Regionalität wird an Bedeutung gewinnen. Die Kommunikation und Zugänglichkeit des Gesamtangebotes der Innenstädte lässt sich von den digitalen Formaten nicht trennen.

Digitalisierung der Innenstädte

Die digitale Konnektivität der Innenstädte kann und sollte nicht losgelöst vom analogen Handel im Stadtraum entwickelt werden. Auch die digitalen Lösungen müssen Raum und Perspektiven für Beziehungen schaffen. Mit der Umsetzung von Digitalisierungsprozessen zur Stärkung der Innenstadt geht es nicht um technische Maximallösungen, sondern um die breite Anwendung und Akzeptanz von Wissen. Sie dürfen weder kompliziert noch datenfixiert sein, sondern sind in Anlehnung an die Strukturen der Stadtgesellschaften empathisch und zugänglich zu entwickeln.

K³ in der Praxis?

Im Moment lässt sich noch eine Differenzierung in integrierte Stadtentwicklungskonzepte einerseits und digitale Stadtentwicklungskonzepte andererseits beobachten. Diese Differenzierung wird es zukünftig nicht mehr geben (können). Gerade in der Innenstadtentwicklung, einerseits ein sensibler Raum, andererseits ein Perspektivort mit vielfältigsten Potenzialen, bilden die Konnektivitätsbausteine Mobilität/ Erreichbarkeit, soziale Interaktion und digitale Nutzung einen wichtigen Orientierungsrahmen.

Kann das Agora-Prinzip mit seinen Anforderungen an die vielschichtige Konnektivität der Innenstädte einen Denkstoß bieten!? Der Claim der bcsd „Stadt ist Leben“ bringt es auf den Punkt. Attraktive Begegnungsorte in Verbindung mit einer multifunktionalen, für alle gesellschaftliche Gruppen gut und barrierefrei zugänglichen Innenstadt, bilden den konzeptionellen Rahmen für eine dialogorientierte Zukunftsgestaltung.

Zukunftsfähig durch Integrierte Mobilitätskonzepte

von Dr. Gerhard Becher, Senior Projektleiter,
CIMA Institut für Regionalwirtschaft, Hannover

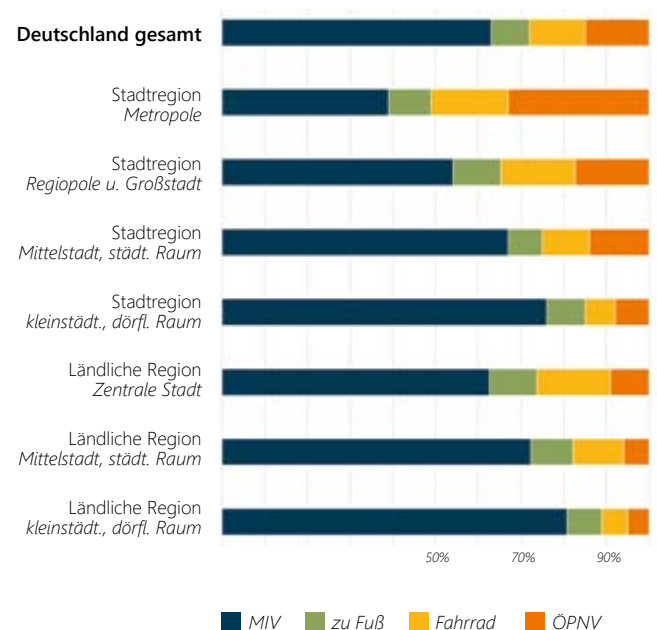
Luft- und Lärmemissionen, verstopfte Innenstädte und Autobahnen oder der Bevölkerungsrückgang in einigen Teilen Deutschlands bei gleichzeitig starkem Wachstum in anderen Gebieten erfordern deutliche Anpassungen der Stadt- und Regionalentwicklung an die sich ändernden Mobilitätsbedarfe.

Zwar sind die Anforderungen in allen Regionen gleich und lauten heute vor allem: Emissionsreduzierung, Sicherung der Erreichbarkeit und Zugang zu Verkehrsmitteln, Verbesserung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume in unseren Städten und Gemeinden sowie Gesundheit und Sicherheit. Dennoch muss die Gestaltung der Mobilität im Raum individuell auf die Bedürfnisse und Voraussetzungen der lokalen Strukturen vor Ort angepasst werden, denn das Verkehrsverhalten der Menschen erweist sich in den verschiedenen Regionen als unterschiedlich.

Strategisches Mobilitätsmanagement

Ein grundsätzlicher Trend in diesem Zusammenhang ist das generelle Umdenken im Verständnis von Mobilitätslösungen. Anstatt Verkehrsmittel zu besitzen, steht zukünftig mehr die Benutzung und Kombination vieler verschiedener Transportmittel im Vordergrund. Multimobilität, Intermobilität und die 'shared economy' entwickeln sich stärker und bieten neue Lösungsansätze. Zusätzlich schafft die Digitalisierung einen starken Umbruch in der Art und Weise, wie Verkehrsmittel und die Verkehrsinfrastruktur gestaltet und genutzt werden können. Individuelle Mobilitätsbedarfe können jetzt durch dynamisch angepasste Angebote nachfrageorientiert bedient werden. Auf diese Weise

VERKEHRSMITTELWAHL für das Erreichen des Arbeitsplatzes nach regionalstatistischen Raumtypen (Modal Split der Wege)



können z. B. Angebote im ÖPNV erheblich verbessert und Verkehrsflüsse präziser gesteuert werden. Regionsspezifische Unterschiede von Metropolen, Mittelstädten oder dem ländlichen Raum erfordern daher stadtplanerisch ebenso wie verkehrlich kreative und nachhaltige und vor allem an die Gegebenheiten vor Ort angepasste Lösungen, heute besonders in den Bereichen ÖPNV-Angebot, Fahrradinfrastruktur und Finanzierung. Entscheidend ist außerdem, dass diese Ansätze unter Berücksichtigung der beteiligten Akteure geplant und gesteuert werden.

Interdisziplinäre Zusammenarbeit entscheidend

Im Themenfeld Mobilität berät die cma zu verschiedenen inhaltlichen Schwerpunkten. Beispielhaft seien Mobilitäts-, Klimaschutzteil- und Parkraumkonzepte sowie Masterpläne und Machbarkeitsstudien genannt. Zudem unterstützt die cma Kommunen bei der Beantragung von Fördermitteln und bei der Abwicklung von Modellprojekten in diesem Bereich. Auch in Projekten zu anderen Themen werden verkehrliche Fragestellungen behandelt, als Beispiel seien Einzelhandelskonzepte genannt, bei denen die Verkehrsmittelwahl und -infrastruktur im Einkaufsverkehr analysiert werden. Eine Ergänzung bietet dabei die Zusammenarbeit mit weiteren spezialisierten Partnern aus dem Mobilitätssektor. Das cma-Büro am Standort Hannover arbeitet daher auf diesem Gebiet vor allem mit folgenden Partnern zusammen:

- Planungsgemeinschaft Verkehr – PGV Dargel Hildebrandt GbR aus Hannover, ein erfahrenes ingenieurorientiertes Verkehrsplanungsbüro mit einem besonderen Schwerpunkt im Bereich Radverkehr.
- ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH aus Darmstadt, das für Planungs- und Beratungsleistungen zur Optimierung und Weiterentwicklung von Verkehrssystemen und Mobilitätsangeboten, insbesondere auch mit Hilfe von Verkehrssimulationsmodellen steht.
- GP JOULE Connect GmbH aus Reußenköge, die für die erfolgreiche Implementierung von Projekten im Bereich der Neuen Mobilität sorgt, zu der neben der Konzeption und Beratung vor allem die bauliche Umsetzung und Projektierung von Maßnahmen in den Bereichen Ladeinfrastruktur und Sharinglösungen zählen.

Der Erfolg eines nachhaltigen und von der Bevölkerung akzeptierten Mobilitätssystems wird zukünftig viel stärker als in der Vergangenheit von einem effizienten Zusammenspiel der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung mit einem zielgerichteten strategischen Mobilitätsmanagement bestimmt. Werfen wir einen Blick in die Beratungspraxis:

AUS DER PRAXIS

cma.

VERKEHRSMENGEN UND VERKEHRSSFLUSSANALYSEN

Mithilfe automatischer Seitenradargeräte werden z. B. Verkehrszählungen an mehreren Standorten getrennt nach Verkehrsmitteln (z. B. zu Fuß, Fahrrad, Pkw, Schwerlastverkehr), Wochentagen, Zeiten und Fahrtrichtungen durchgeführt. An wichtigen Verkehrsknotenpunkten werden die Zählungen durch Informationen zur Verkehrslage über Google Maps oder Navigationssysteme sowie Verkehrsbeobachtungen vor Ort ergänzt.



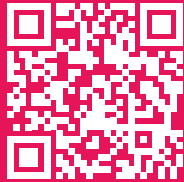
ANALYSE VON VERKEHRSSINFRASTRUKTUREN UND MOBILITÄTSANGEBOTEN

Bei Verkehrsmitteln im ÖPNV kann dies bspw. das Haltestellen- und Liniennetz, Tarifsysteme, die qualitative Ausstattung der Haltestellen und Busse oder die Kombination mit anderen Verkehrsmitteln betreffen. Neben statistischen und räumlichen Analysen finden auch Expertengespräche mit relevanten Akteuren vor Ort (z. B. Verwaltung, Verkehrsverbünde, Unternehmen) statt.

EMISSIONSBERECHNUNGEN

Die cma führt Emissionsberechnungen durch, die sich z. B. auf Treibhausgase des Verkehrssektors getrennt nach verschiedenen Verkehrsmitteln beziehen. Hierbei können neben der Darstellung des Ist-Zustands auch die Änderungen der Emissionen durch potenzielle und neue verkehrliche Maßnahmen prognostiziert werden.

Einrichtung von Fahrradabstell- anlagen in Hameln



Einzelmaßnahmen müssen immer in ein Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität eingebunden sein – in der Vergangenheit wurde dies häufig nicht ausreichend beachtet.

Dr. Gerhard Becher,
CIMA Institut für Regionalwirtschaft

HAMELN: 2018 erstellte die cima zusammen mit der PGV Dargel-Hildebrandt GbR den Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität für die niedersächsische Stadt Hameln. In diesem Projekt wurde u. a. eine Maßnahme zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Stadt vorgeschlagen. Hieraus entwickelten Stadt und cima gemeinsam ein Modellprojekt, für das Fördermittel akquiriert wurden.

Auf Basis dieser Vorarbeit ist 2020 das Förderprojekt „Fahrradparken in Hameln“ mit einer Laufzeit von drei Jahren in die Umsetzung gestartet. Gefördert wird das Vorhaben durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“. In Zusammenarbeit mit mehreren Kooperationspartnern wird derzeit ein modernes, stadtweites Fahrradparksystem eingerichtet. Insgesamt werden weit über 500 Fahrradabstellplätze geschaffen. Der Ausbau der Abstellanlagen erfolgt schrittweise an verschiedenen Standorten in der gesamten Stadt; die Anlagen werden dann zum größten Teil an feste Mieter vergeben. Die

Abstellmöglichkeiten finden sich zukünftig in Wohngebieten, die sich durch eine dichte und häufig mehrgeschossige Bauweise auszeichnen. An diesen Standorten wird das System überwiegend in Form von komfortablen, einzeln abschließbaren Fahrradboxen realisiert. Zudem werden weitere Abstellmöglichkeiten am Weserradweg, in der Innenstadt, an den Einfallstoren in die Stadt (Park&Ride-Plätze), bei Arbeitgebern und an Gebäuden mit hohem Publikumsverkehr geschaffen.

Innerhalb der Umsetzung dieses Projektes übernimmt die cima die Organisation zur Aufstellung der Fahrradabstellplätze mit verschiedenen Kooperationspartnern und Akteuren, die Öffentlichkeitsarbeit zum Förderprojekt und kümmert sich um die Vermietung sowie Abwicklung mit den späteren Mietern.

Die Stadt Hameln strebt an, sich in den kommenden Jahren zu einer Modellstadt mit zukunftsweisenden und wegweisenden Ansätzen zur Stärkung des Radverkehrs zu etablieren. Auch hier ist die Unterstützung der cima bereits vorgesehen.

www.hameln.de
www.fahrradparken-hameln.de



Klimafreundliche Mobilität in Löhne



LÖHNE: In der nordrhein-westfälischen Stadt Löhne mit knapp 40.000 Einwohnern wurde von der cima in Zusammenarbeit mit der PGV Dargel Hildebrandt GbR eine Studie zur klimafreundlichen Mobilität erarbeitet. Sie dient als Handlungsrahmen für die künftige nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der Stadt. Das Konzept zeigt insbesondere auf, wie der Umweltverbund in Löhne gestärkt werden kann und welche Handlungsfelder hierbei das größte Potential haben; welche konkreten Einzelaktivitäten für die Umsetzung durchgeführt werden sollen und welche Akteure bei der Umsetzung eine Rolle spielen. Ebenso gibt das Konzept Antworten darauf, welche personellen, finanziellen und instrumentellen Ressourcen erforderlich sind und wie diese bereitgestellt werden können.

Der gesamte Prozess wurde durch On- und Offline-Bürgerbefragungen, einer Projekthomepage sowie Workshops innerhalb der Verwaltung und mit Vertretern der lokalen Wirtschaft zu einzelnen Themen (z. B. Fahrradverkehr, ÖPNV, Elektromobilität) unterstützt. Im Ergebnis konnten zehn umsetzungsorientierte Maßnahmenpakete für eine klimafreundliche Mobilität entwickelt werden, mit denen in der Stadt Löhne in den nächsten Jahren eine Verkehrswende eingeleitet werden kann.

www.loehne.de

Das Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität in Löhne



Quintessenz

So komplex die Herausforderungen an eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sind, so vielfältig sind auch die Lösungen. Insellösungen sind dabei längst nicht mehr ausreichend, um den Mobilitätswandel nachhaltig voranzutreiben. Vielmehr ist es die Koordination und das Zusammenspiel innovativer Mobilitätstechnologien, der Raumplanung, der lokalen Politik und der sozialen und ökonomischen Trends vor Ort, die das Mobilitätsverhalten der Menschen beeinflussen. Einzelmaßnahmen müssen daher immer in ein Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität eingebunden sein – in der Vergangenheit wurde dies häufig nicht ausreichend beachtet. Solche integrierten Entwicklungskonzepte und eine neue Wahrnehmung des öffentlichen Raumes als soziale Begegnungs- und Aufenthaltsfläche anstatt als Verkehrsfläche helfen bei der Transformation von Städten in zukunftsfähige und lebenswerte Räume.

becher@cima.de

cima.de/210-0-Mobilitaet.html



ES GIBT GENUG STELLPLÄTZE!

Ein Kommentar zum innerstädtischen Parkraummanagement von Nils Meyer, Senior Berater cima Lübeck

Beim innerstädtischen Parkraummanagement erleben wir regelmäßig, dass der Beratungsbedarf (noch) sehr klassisch ist. Zugespitzt: Statt KI-gestützter Prognose, wo und wann es freie Parkplätze in der Nähe des Ziels gibt, stehen Themen wie klassische Parkraumbereitstellung, -bewirtschaftung sowie Parkleitsysteme vielfach im Fokus der Kommunen. Kein Wunder, „Parken in der Innenstadt“ wird seit Jahrzehnten unverändert als „Problem“ dargestellt und wahrgenommen.



Dabei stehen, das zeigen Auslastungserhebungen im Rahmen unserer Parkraumkonzepte, fast immer ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Nur werden diese von den Gästen der Innenstädte nicht optimal genutzt, weil sie nicht akzeptiert werden. Der Wunsch, so nah wie möglich am Ziel zu parken, schlägt Preissensibilität und Rechtsempfinden. In der Folge werden kostenfreie/-günstige Stellplatzanlagen gemieden, wenn dies mit einem gerade mal sechs- bis zehnminütigen Fußweg zum Ziel verbunden ist. Ergo werden Fahrzeuge „wildgeparkt“: Auf Grünanlagen, in Wendeschleifen, an Kreuzungsbereichen oder am Rand von Zufahrtswegen. Ungebrochen hoch ist auch die Abneigung gegenüber Parkhäusern und Tiefgaragen, das belegen Analysen. Obwohl diese trotz hoher Verfügbarkeit, guter Lage und vergleichbarer Kosten regelmäßig über freie Kapazitäten verfügen.

Diese Problemlage betrifft insgesamt überwiegend Klein- und Mittelstädte. In Großstädten werden Knappheit, höhere Kosten und die Nutzung von Parkhäusern eher akzeptiert.

Lösungsansätze umfassen hier bspw. die Reduzierung ebenerdiger Parkplätze oder die Nutzung variabler Tarife. Dabei sollte in den kleineren und mittelgroßen Kommunen bereits jetzt ein Umdenken im Parkraummanagement erfolgen. Mit der jüngsten Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes sind nun höhere Gebühren möglich. Die zuvor bundesweit einheitliche max. Gebührenehöhe stand m. E. in keinem Verhältnis zum eigentlichen Wert des öffentlichen Raums. Ein Zustand, der bereits länger bemängelt wurde. Insofern stellt das eine dringende Änderung dar – zumal Befragungen auch zeigen, dass im öffentlichen Raum abgestellte Pkws von einem nennenswerten Anteil der Bevölkerung nur zwei- bis dreimal die Woche oder gar seltener bewegt werden. Auch sei ein Rückgriff auf die Shell-Pkw-Szenarien bis 2040 erlaubt: Demnach wird der absolute Pkw-Bestand in Deutschland bereits im Jahr 2022 seinen Höhepunkt haben. Auch der Motorisierungsgrad wird im Jahr 2028 mit einem Wert von 569 Pkw/1.000 Einwohner seinen Höhepunkt erreichen und danach analog zum absoluten Pkw-Bestand sinken. Statt neuer Parkplätze und -paletten auf innerstädtischen Flächen sollten diese prominenten Flächen in guter Lage, auch aufgrund langer Planungs- und Herstellungsprozesse, anders in Wert gesetzt werden. Parken sollte höchstens auf dem Dach oder in Form einer Tiefgarage eine Rolle spielen. Künftig kann die Umnutzung von Parkhäusern verstärkt an Bedeutung gewinnen. So haben neue Mobilitätsformen auch unter den Aspekten Nachhaltigkeit und Verkehrswende vor allem dann eine Chance, wenn das eigene Auto zu unbequem oder zu teuer wird. Der öffentliche Personennahverkehr spielt dabei eine nicht so große Rolle. Denn schon mein Professor an der Uni damals sagte: „Am mobilen Individualverkehr führt kein Weg vorbei.“

meyer@cima.de

ÜBERROLLT



Ungebremster Wohnmobilboom trifft Kommunen – wie ein Wohnmobilstellplatzkonzept Abhilfe schafft. Von Julia Fangauer, Beraterin cima Forchheim

Der Urlaub daheim ist auch die Devise im Jahr 2021. Ausspannen und Abenteuer werden irgendwo zwischen den Bayerischen Alpen und der Nordsee gesucht. Und das am besten möglichst unabhängig und hygienekonform – auf Rädern.

Für viele ist das Reisen mit einem Wohnmobil der Inbegriff eines individuellen Urlaubs-erlebnisses. Mit der Corona-Pandemie nahm der Trend noch deutlich zu. Im Jahr 2020 wurden 78.000 Wohnmobile neu zugelassen, laut Caravaning Industrie Verband e.V. ein Plus von 37 Prozent zum Vorjahr. Damit wächst auch die Nachfrage nach den Wohnmobilstellplätzen. Das bekommen vor allem die deutschen Tourismusregionen zu spüren, die mit den bestehenden Stellplätzen an der Kapazitätsgrenze sind und außerdem mit den Folgen von Wild-Camping zu kämpfen haben. Die betroffenen Kommunen sehen sich meist in einer Zwickmühle: Zum einen ist der klassische Wohnmobilstellplatz ein Best Ager, der durchaus kauffreudig ist und neben den Gebühren für den Standplatz auch vor Ort einkauft, isst und Freizeitangebote nutzt. Auf der anderen Seite gibt es zahlreiche Camper, die abseits der ausgewiesenen Stellplätze übernachten und die direkte Nähe zur Natur suchen, was nicht selten zu Konflikten mit Landwirten, Waldeigentümern, dem Naturschutz und nicht zuletzt der ansässigen Bevölkerung führt.



Nutzwertanalyse für Flächen

Auch der interkommunale Zusammenschluss Fränkische Schweiz AKTIV e.V., mit zwölf Allianzgemeinden in den Land-

kreisen Forchheim und Bayreuth sah sich mit dieser Problematik konfrontiert. Um Lösungen zu ermitteln, wurde die cima damit beauftragt, ein Wohnmobilstellplatzkonzept zu erarbeiten. Dabei war das übergeordnete Ziel der Kommunen die Entwicklung des Wohnmobiltourismus zur stärkeren Diversifizierung des bestehenden Beherbergungsangebots. Demnach sollte touristische Wertschöpfung durch die Bereitstellung qualitativ hochwertiger, gut angebundener Touristikstellplätze erhöht werden. Gleichzeitig sollte der öffentliche Raum und die Natur durch eine gezielte Kanalisierung von Wildcamping auf bestimmte Standorte durch Ausweisung von Kurzreisestellplätzen minimiert werden. Die von der cima gemeinsam mit Bürgermeister*innen und Akteuren aus Tourismus und Naturschutz entwickelte Strategie setzt demnach auf die Aufwertung oder Ausweisung von zentrumsnahen kommunalen Stellplätzen sowie von kostengünstigen Kurzreisestellplätzen nahe von Kletterfelsen und Mountainbike-Trails. Dazu wurden Potenzialflächen mithilfe einer dafür entwickelten Matrix bewertet. Faktoren wie bspw. eine gute Anbindung an Einkaufsmöglichkeiten und Gastronomie, die Nähe zu Freizeiteinrichtungen und eine ruhige Lage waren zentral bei der Standortfrage. Die Gasthöfe vor Ort wurden in die Flächenauswahl direkt miteinbezogen, da diese einen Teil der nötigen Infrastruktur bieten, bspw. einen Frühstücks- oder Dinerservice. Eine weitere Möglichkeit zur Entschärfung des Flächenendrucks bei kurzfristigem Bedarf an Stellplätzen kann auch die Umwidmung von öffentlichen Parkflächen sein. Insgesamt immer wichtig dabei: Ein auf Wohnmobilreisende zugeschnittenes Marketing inklusive der Listung im ADAC-Stellplatzführer und einschlägigen Fachseiten sowie in den Sozialen Medien.

fangauer@cima.de

cima.digital / Folge 3

Netzwerk der Digital-Experten wächst

cima.digital ist im Einsatz als „Moderator des Wandels“ und richtet seinen Fokus auf kooperative Online-Strategien für Städte, Regionen und Handel. Dabei stehen technisch-konzeptionelle bzw. infrastrukturelle Fragestellungen wie auch Belange des Veränderungsmanagements und der Qualifizierung von Akteuren aus Kommunen, Stadtmarketing- und Citymanagement-Organisationen, Handel und Wirtschaftsförderungen im Vordergrund.



Über PHILIPP SCHLEEF, cima.digital

Mit dem studierten Wirtschaftspsychologen Schleef verstärkt sich cima.digital mit einem routinierten Profi und Praktiker. Schleef arbeitet seit 2006 als selbständiger Event- und seit 2015 als Projektmanager in der Wirtschaftsförderung Pfaffenhofen an der Ilm. Er ist seit 2016 bis heute Projektinhaber der Digitalen Einkaufsstadt Pfaffenhofen bei der Wirtschafts- & Service GmbH der Stadt. Schleef berät stationäre Einzelhändler in der Digi-

Die Leiterin der cima.digital, EVA GAN-CARZ, freut sich über Zuwachs im Netzwerk der Digital-Experten: Auf ein Wort mit PHILIPP SCHLEEF!

Herr Schleef, Sie sind „der Neue“ bei der cima.digital – was ist aber nicht neu hinsichtlich der digitalen Sichtbarkeit des Handels und in aktueller Lage unverkennbar?

SCHLEEF: Leider ist es nicht neu, dass es nach wie vor Defizite im Ausbau der digitalen Sichtbarkeit gibt. Sowohl auf der einzelbetrieblichen als auch auf der kooperativen Ebene in unseren Innenstädten. Die anhaltende Krise hat den Druck auf den stationären Einzelhandel erhöht, die Umsetzung digitaler Konzepte mit noch größerer Geschwindigkeit voranzubringen.

In 2016 wurde in Pfaffenhofen mit „besser daheim“ ein lokaler Online-Markt-

plaz geschaffen. Sie waren von Beginn an dabei und haben der Plattform Leben eingehaucht. Was war dafür notwendig und worauf sind Sie heute stolz?

SCHLEEF: Rückblickend freut es mich, dass wir bei allem Widerstand nie das Ziel aus den Augen verloren haben. Unsere Absicht war einerseits, den Händlern, Gastronomen und Dienstleistern eine Plattform anzubieten, von der ausgehend jeder Unternehmer die Möglichkeit haben sollte, sich selbst weiterzuentwickeln. Andererseits hat Pfaffenhofen nun mit der digitalen Dachmarke "besser daheim" ein Instrument, um die Kunden der Innenstadt auch digital anzusprechen.

Was könnte der Schlüssel sein, um noch mehr Gewerbetreibende zum Handeln zu bewegen? Was überzeugt am besten – gute Worte oder eine solide Datengrundlage wie es um den digitalen Leerstand steht?

SCHLEEF: In der anhaltenden Krise können wir feststellen, dass diejenigen Unternehmer, die vor Beginn der Pandemie mit digitalen Werkzeugen arbeiteten, weniger Schwierigkeiten haben mit ihren Kunden in Kontakt zu bleiben. Dies sollte für jeden Gewerbetreibenden Anlass genug sein, sich mit der Digitalisierung seines Betriebes zu beschäftigen. Auf gesamtstädtischer Ebene ist es aus Sicht des Gewerbevereins oder City-Managements alternativlos, sich mit einem Online-Präsenz-Check einen Überblick zur Digital Readiness der Geschäfte zu verschaffen, um den Akteuren vor Ort gezielte Angebote machen zu können.

schleef@cima.de



14. Bundeskongress der Nationalen Stadtentwicklungspolitik

Auf dem Bundeskongress werden aktuelle Ansätze und Strategien der Stadtentwicklungspolitik diskutiert und so Ideen für eine gemeinsame nachhaltige und integrierte Entwicklung von städtischen und ländlichen Räumen auf nationaler und europäischer Ebene vorangetrieben.
Datum: 3./4. Mai 2021
Format: Online-Veranstaltung
Veranstalter: Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, Partner: Bauministerkonferenz der Länder, Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund
nationale-stadtentwicklungspolitik.de
nsp-kongress.de

Handels-Dialog Bayern Innenstädte in Bayern: Zurück zu alter Stärke?!

U. a. mit: Christian Hörmann (cima) und Klaus Kehrbaum (Kehrbaum Architekten) mit einem Beitrag zu: Karlsfelder Brückenschlag – ein neues urbanes Quartier erweitert die Ortsmitte
Datum: 20. Mai 2021
Ort: München, Format: hybrid
Veranstalter: Heuer Dialog
heuer-dialog.de/veranstaltungen/11158/handels-dialog-bayern

vhw-Seminar: „Steuerung von Beherbergungsnutzungen“ - Städtebau-, Bauordnungsrecht, Raumordnung

Dozierende: Rechtsanwalt Dr. Ulf Hellmann-Sieg (Klemm & Partner), Raum- und Stadtplaner Martin Hellriegel (cima)
Datum: 10. Juni 2021
Ort: online
Veranstalter: Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. (vhw)
vhw.de

#GeoWoche2021

Datum: 5.-9. Oktober 2021
Ort: Online-Veranstaltung
Veranstalter: Deutsche Gesellschaft für Geographie e.V.
geographie.de

ONLINE-PRÄSENZ-CHECK

Zur Verbesserung der Positionierung von Gewerbetreibenden im Internet.



Der Online-Präsenz-Check liefert die Datenbasis zur Festlegung von Leistungskennzahlen. Ihre Vorteile:

- Erhöhung der Frequenz in der Innenstadt (ROPO: Research Online Purchase Offline)
- Reduzierung des digitalen Leerstandes

FÜR STADTMARKETING + CITYMANAGEMENT

Der Online-Präsenz-Check ist Ihr Türöffner zur Platzierung digitalstrategischer Themen im Einzelhandel.

FÜR WERBEGEMEINSCHAFTEN

Der Online-Präsenz-Check ist die Basis, um aufseiten Ihrer Mitglieder Wissenslücken zu schließen und für Umsetzungsdruck in Sachen Digitalisierung zu sorgen.

FÜR WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGEN

Der Online-Präsenz-Check ist der erste Schritt zur Reduktion des digitalen Leerstands Ihres Standorts.

PASSGENAUE SCHULUNGSANGEBOTE

Ein standortbezogener Online-Präsenz-Check liefert wertvolle Hinweise zur Ausrichtung von passgenauen Schulungsangeboten für Händler, Dienstleister und Gastronomen. Er fördert die Bereitschaft zur Umsetzung einzelbetrieblicher Maßnahmen, z. B. Optimierung eines Google-My-Business-Accounts, Ausrichtung des Social-Media-Engagements, Überarbeitung bestehender Internetauftritte, Aufbau von Online-Vertriebskanälen.



Cima.digital

Kontakt: Eva Gancarz
gancarz@cima.de

cimadigital.de/leistungen/online-praesenz-check

Ein individueller Blick
über den Tellerrand.



Foto: Sportograf.com

FLORIAN GILLWALD

Senior Berater
Seit 2011 bei der cima in Stuttgart.
Tritt gern in die Pedale.

Tempo, Tempo

Wenn ich an Mobilität bzw. daran denke, wie ich mich im Alltag fortbewegen möchte, kommen mir spontan viele Gedanken – schnell, komfortabel, flexibel, gesund, nachhaltig und im besten Fall noch kostengünstig soll es sein. Je nach Gewichtung der Punkte, kommt man da (oder zumindest ich) recht schnell auf ein Verkehrsmittel, das diese ideal auf sich vereint: Das Fahrrad!

Zugegeben, ich bin etwas voreingenommen. Als leidenschaftlicher Radsportler lege ich jährlich etwa zwischen sieben- und achttausend Kilometer auf dem Rennrad zurück. Doch das Fahrrad ist für mich eben nicht nur ein Sportgerät, sondern auch ein Verkehrsmittel, das mich im Alltag begleitet. Gerade auf kürzeren und mittleren Strecken innerhalb der Stadt bietet es meiner Meinung nach so viele Vorteile wie kein anderes Verkehrsmittel. Doch was in der Theorie so einfach klingt, gestaltet sich in der Praxis leider manchmal etwas schwieriger.

Zu gerne würde ich meinen Arbeitsweg klimaneutral mit dem Rad zurücklegen. Morgens: Etwas frische Luft einatmen, den Kreislauf in Schwung bringen und dem Stau entfliehen. Abends: Laptop zuklappen, ab aufs Rad und sich mit Hilfe des Fahrtwindes den Kopf frei wehen lassen. So kannte ich es auch von meinen bisherigen Wohnorten. Und als ich vor zehn Jahren nach Stuttgart zog, war ich davon ausgegangen, dass sich daran auch wenig ändern würde. Nach mehrmaligen Versuchen musste ich mir jedoch eingestehen, dass entweder ich oder die Stadt noch nicht so weit sind.

Zu meinem Bedauern fahre ich bedingt durch den Mangel an Fahrradwegen nicht genüsslich am Stau vorbei, sondern stehe inmitten der Autos. Vom mulmigen Gefühl in puncto Sicherheit möchte ich lieber gar

nicht anfangen, wenn ich mich auf einem Streifen von 50 Zentimeter Breite zwischen fahrenden Autos auf der linken und parkenden Autos auf der rechten Seite durchquetsche.

Auch zeigt nicht zuletzt die Pandemie, dass immer mehr Menschen das Fahrrad für sich entdecken. Vielleicht meine Ansicht teilen? Unumgänglich ist, dass im gleichen Zuge auch die Fahrradinfrastruktur mitwachsen muss, um dieser Entwicklung gerecht zu werden.

Durch familiäre Verbindungen bin ich häufig in Paris und beeindruckt vom Tempo der dortigen Transformationsprozesse. Noch vor etwa fünf Jahren wurde jeder Weg mit der Metro zurückgelegt. Heute wird wie selbstverständlich nahezu ausschließlich ein „Vélib“ geliehen. Die beschlossene Umgestaltung der achtspurigen Avenue „Des Champs-Élysées“ zur „Les Champs des possibles“ lässt erahnen, wie groß Mobilitätswende in Paris gedacht wird. Auch in Stuttgart tut sich langsam etwas: Es gibt das politische Bekenntnis zur Fahrradstadt. Bis 2030 soll der Radverkehr 25 Prozent des gesamten Verkehrs ausmachen. Die erste Ausweisung innerstädtischer Fahrradstraßen erfolgte, der Radschnellweg zwischen Stuttgart und Böblingen ist ausgebaut. Dennoch würde ich mir wünschen, dass die Politik etwas stärker „in die Pedale tritt“ und das Tempo erhöht, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Bis dahin schaue ich etwas neidisch und sehnsüchtig nach Paris und bin gespannt, was sich bis zum nächsten Besuch bereits verändert hat. Mit einem TGV-Zug benötige ich nur gute drei Stunden nach Paris, mit dem Auto sind es ungefähr sieben. Aber das ist wohl noch ein anderes Thema.

gillwald@cima.de

IMPRESSUM

HERAUSGEBER, VERLAG

CIMA Beratung + Management GmbH
Briener Str. 45
80333 München

www.cima.de

V.i.S.d.P.

Dr. Wolfgang Haensch, cima

Redaktion

Maja Brunner
brunner@cima.de
www.cimadirekt.de
T 0451-38 968 23

Mitarbeit

Gerhard Becher
Fabian Böttcher
Julia Fanghauer
Eva Gancarz
Florian Gillwald
Michelle Godon
Wolfgang Haensch
Julian Lange
Stefan Leuningger
Uwe Mantik
Nils Meyer
Marc Peus
Philipp Schleef

Gestaltung

Stefan Urbanski

Druck

Kössinger AG
www.koessinger.de

Auflage/Erscheinungsweise

4.500, 3 x p.a.

Anzeigen/Mediadaten

www.cimadirekt.de



Download

Alle Ausgaben ab 2010:
www.cimadirekt.de

Neuregistrierung



Alle veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Ohne schriftliche Genehmigung der cima ist jedwede Verwendung strafbar.

Sollten Sie das cima.direkt-Magazin nicht mehr lesen wollen, informieren Sie uns:
cima.direkt@cima.de

Titelfoto:

ADOBE Stock / Sergio

RÜCKSPIEGEL

Was cima.direkt-Magazin vor 15 Jahren berichtete.



Einzelausgaben bestellbar: cimadirekt@cima.de



Wasserfronten als Image- und Identifikationselement für Städte

von Prof. Dr. Heiner Haass, Professor für Städtebau und Erholungsplanung an der Hochschule Anhalt:

Die Entwicklung der Wasserfronten wäre in vielen Städten und Gemeinden eine quantitative und qualitative Verbesserung. Es ist schwierig, diese Entwicklungspotenziale zu erkennen und zu analysieren, obwohl viele Kommunen unbewusst oder bewusst sich über Qualitäten in dieser Hinsicht sicher sind. Eine sehr schwer fassbare und darstellbare Argumentation für die Entwicklung der Wasserfronten ist die Steigerung des kommunalen Images und die Erhöhung der Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt.

Identität als Substanz - Positionieren oder Posieren?

von Volker Remy, Autor, Marketingexperte und Werbetexter, Berlin

Wer auffällt, erregt Aufmerksamkeit, und das ist für die meisten Verantwortlichen in den öffentlichen Verwaltungen im Zweifelsfall negativ. Doch wer eine Kampagne entwickelt und sich mit der Positionierung ernsthaft auseinandersetzt, muss sehr früh die Person von der Sache trennen. Es geht nicht um die Außendarstellung derer, die die Kampagne ersinnen und entwickeln, sondern im Grunde um die Erschaffung einer dritten Person, besser: Einer Persönlichkeit. An dieser Stelle wird die unmittelbare Nähe zur „Identität“ deutlich.

Marken im Tourismusmanagement

von Prof. Dr. Stefanie Hohn, Fachhochschule Osnabrück, Fakultät Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Öffentliches Management

Nach klassischem Verständnis versteht man unter einer Marke (engl. brand) die Kennzeichnung eines Leistungsangebotes zur Identifizierung im Markt. Beispiel: St. Moritz als exklusive Tourismusmarke. Der Slogan „top of the world“ spielt auf die topografische Lage des Ortes an, ist aber im Wesentlichen ein Bekenntnis zur Exklusivität im Hinblick auf die Qualität des eigenen Angebots, aber auch auf die anvisierte Zielgruppe.

Stärkt eure Nachbarschaft!

Macht mit beim deutschlandweiten Aktionstag.



www.tagdernachbarn.de

Eine Initiative der



Gefördert von

