

19.08.2014

Drucksache 124/14

Modal-Split-Untersuchung im Kreis Unna;
Ergebnisse und weiteres Vorgehen

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität	09.09.2014	Kenntnisnahme	öffentlich

Organisationseinheit Planung und Mobilität
Berichterstattung Sabine Leiß

Budget	01	Zentrale Verwaltung	
Produktgruppe	01.11	Planungskoordination	
Produkt	01.11.04.98	Verkehrsentwicklungsplanung, ÖPNV	
Haushaltsjahr	2014 ff.	Ertrag/Einzahlung [€]	0,00
		Aufwand/Auszahlung [€]	0,00

Beschlussvorschlag

Sachbericht

Als fahrradfreundlicher Kreis (Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. – AGFS) und als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr hat der Kreis Unna seit Beginn der 90iger Jahre durch zielgerichteten Einsatz zur Verfügung stehender finanzieller Mittel und durch innovative Projekte und Maßnahmen auf der Grundlage konstruktiver Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren wie z. B. den Städten und Gemeinden, der VKU (Verkehrsgesellschaft Kreis Unna GmbH) und dem ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) auf die Attraktivitätssteigerung und die Nutzungsintensität der umweltfreundlichen Verkehrsarten in wesentlichem Maße Einfluss genommen. Allerdings fehlten bislang belastbare Daten, die die Veränderungen zugunsten des Umweltverbundes und damit eine Wirksamkeit der Maßnahmen belegen. Eine entsprechende Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten war zuletzt 1986/87 durchgeführt worden.

Das Land NRW fördert seit einigen Jahren für AGFS-Mitgliedskommunen die Durchführung von Modal-Split-Untersuchungen (MSU), auch genannt „Mobilitätsbefragungen“. Zahlreiche Kommunen in NRW haben bereits MSU's erarbeiten lassen, so dass eine gute Vergleichbarkeitsgrundlage für die Ergebnisse besteht. Deshalb entschloss sich der Kreis Unna im Frühjahr 2013 kurzfristig, ebenfalls eine solche Untersuchung - mit besonderem Bezug zum Radverkehr und ÖPNV - in Auftrag zu geben und sich dabei den landesweit vorgegebenen „**Standards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung in NRW**“ in der Fassung vom 24. April 2009 anzuschließen.

Die Stadt Kamen hatte bereits eine eigene MSU im Jahre 2012 in Auftrag gegeben. Mehrere Städte im Kreis Unna zeigten großes Interesse, ebenfalls derartige Analysen zur Aufteilung der werktäglichen Wege der Bevölkerung auf die einzelnen Verkehrsarten zu erlangen.

Bisherige Beteiligung der Politik

Am 03.06.2013 wurde das Projekt in einem mündlichen Bericht im Fachausschuss vorgestellt. Der Kreisausschuss hat am 29.07.2013 die Vergabe des Auftrages an das Büro Helmert in Aachen beschlossen.

Kosten und Finanzierung

Für das Jahr 2013 standen dem Kreis Unna einmalig auf Grund einer Gesetzesänderung erhöhte finanzielle Mittel aus der ÖPNV-Pauschale des Landes gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zur Verfügung. Um den Einsatz konventioneller Haushaltsmittel (für den 25%igen Eigenanteil bei Nutzung der AGFS-Fördermittel) zu vermeiden, wurden die Zusatzmittel aus der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG für die Gesamtfinanzierung zu 100% eingesetzt. Das beauftragte Ing.-Büro Helmert aus Aachen hatte mit knapp 90.000,00 EUR das wirtschaftlichste Angebot abgegeben.

*Ergebnisse für die Kreisebene **und** für jede Kommune*

Wichtig war für den Kreis Unna in (regelmäßiger) Absprache mit den Kommunen, dass bei der Untersuchung nicht nur für die Kreisebene, sondern auch für jede einzelne Stadt/Gemeinde (außer Kamen) repräsentative Ergebnisse produziert wurden. So konnten erhebliche Synergieeffekte in finanzieller und organisatorischer Hinsicht erzielt werden.

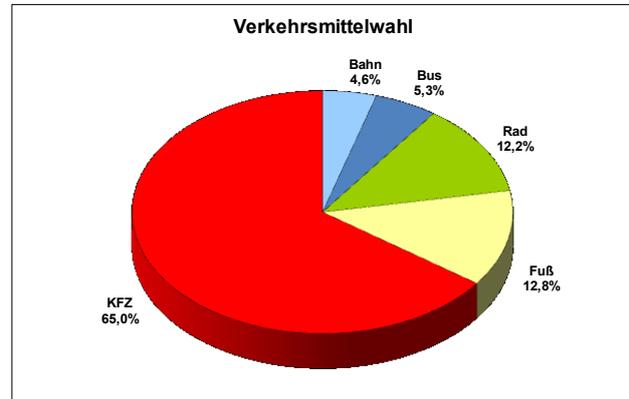
Wesentliche Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

Im Herbst 2013 sind insgesamt 27.000 Haushalte im Kreis Unna zu ihrem werktäglichen Verkehrsverhalten befragt worden. Knapp 4.000 Haushalte wurden erreicht, angesichts deutlich über 9.000 teilnehmender Personen ist die Rücklaufquote als sehr zufriedenstellend zu bezeichnen. Die Ergebnisse sind repräsentativ. Die Ergebnisse der Stadt Kamen, welche bereits vorab in 2012 eine eigene Untersuchung hatte erstellen lassen, wurden eingearbeitet.

Bus und Bahn-Nutzung über dem Landesdurchschnitt

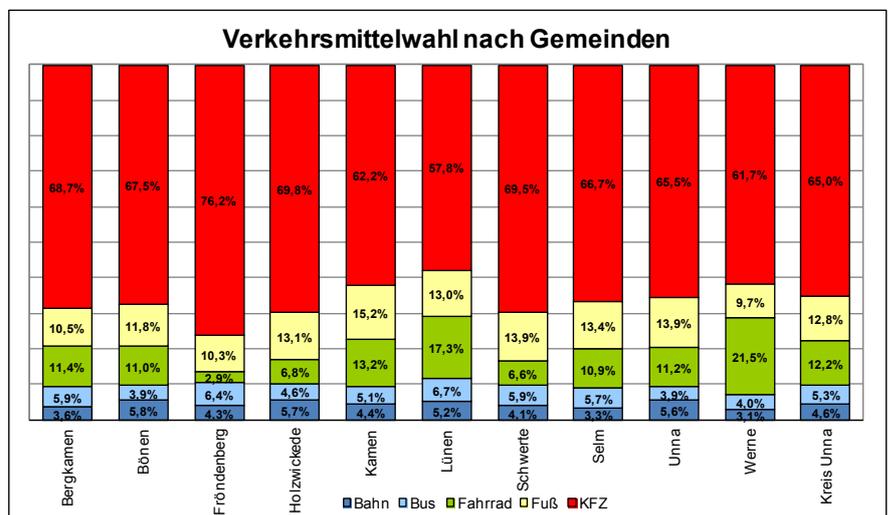
Die Ergebnisse der Modal-Split-Untersuchung bieten eine gute Arbeitsgrundlage für die Diskussionen, für die Entscheidungen und das Handeln des Kreises und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden im Bereich der Mobilität. Bei der Förderung des Umweltverbundes haben sich bereits die Initiativen des Kreises und der Städte und Gemeinden ausgewirkt.

Besonders ermutigend ist die Entwicklung der ÖPNV-Nutzung im Kreis Unna. Immerhin 10% der Wege werden mit Bus und Bahn durchgeführt, das sind 3% mehr als bei der letzten Erhebung im Jahre 1987. Damit wird das seit Jahren andauernde besondere Engagement des Kreises Unna im Bereich der Nahverkehrsplanung und der Initiierung und Umsetzung entsprechender Projekte, wie z. B. mobil&Job, das Betriebliche Mobilitätsmanagement des Kreises, oder die Einführung des FlashTickets für junge Leute, die zahlreichen Teilprojekte mit Schulen oder das SozialTicket, bestätigt.



Radverkehrsanteil zufriedenstellend

Der Anteil des Radverkehrs liegt mit 12% im Mittel des allgemeinen Landestrends. Zwar wurden auch 1987 12% ermittelt, jedoch ist heute eine größere und altersbezogen frühere Pkw-Verfügbarkeit zu verzeichnen. Zudem fördert der Rückgang der Versorgungsinfrastruktur (Einzelhandel, Banken, Ärzte, Gastronomie) die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs.



Einen wesentlichen Einfluss hat auch der demographische Wandel. Gerade die jungen Leute nutzen das Fahrrad intensiv, jedoch hat sich der Anteil der jungen Leute gegenüber dem Ende der 80iger Jahre deutlich verringert. Insofern liegt der Radverkehrsanteil nach übereinstimmender Bewertung des Gutachters und der Stabsstelle Planung und Mobilität im sehr guten Bereich. Der Kreis Unna fühlt sich durch die Ergebnisse der Modal-Split-Untersuchung motiviert, als fahrradfreundlicher Kreis in seinen Aktivitäten zur Intensivierung des Radverkehrs nicht nachzulassen. Die Untersuchung zeigt jedoch noch große Potenziale in den Kommunen. Der Radverkehrsanteil schwankt innerhalb des Kreises Unna von Stadt zu Stadt stark. Während im topographisch schwierigen südlichen Kreisgebiet z. B. in Fröndenberg der Radverkehrsanteil bei nur 3% und in Schwerte bei 6,6% liegt, kann sich Werne über außerordentliche und in dieser Höhe unerwartete 21% freuen.

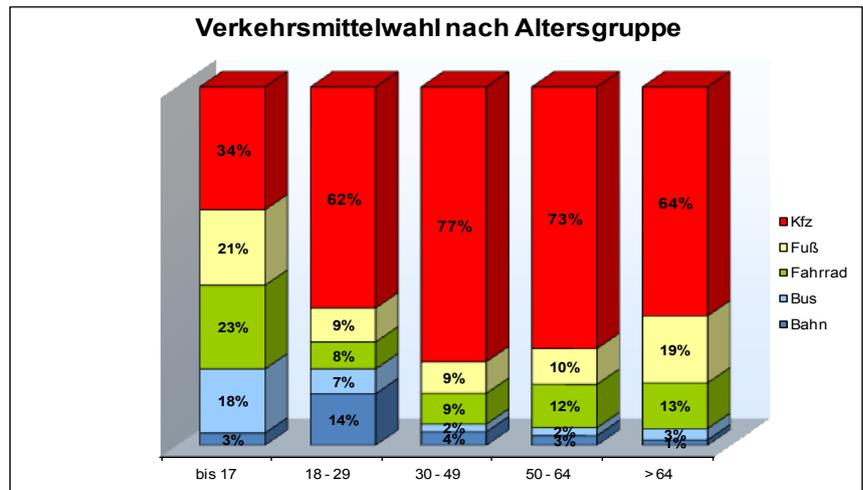
Im Trend: Pkw-Verkehr stark, Fussverkehr schwächelt

Naturgemäß bildet der Pkw-Verkehr in seinem Modal-Split-Anteil mit 65% die stärkste Gruppe. Damit liegt der Kreis Unna im Trend und unterscheidet sich nur unwesentlich von anderen Kommunen, wie z. B. dem Kreis Soest mit 64% oder dem Kreis Lippe mit 66%. Der Fußverkehr liegt mit 13% deutlich niedriger als 1987, wo noch 24% der Wege zu Fuß durchgeführt wurden. Diese Entwicklung ist angesichts der deutlich erhöhten Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung sowie den Veränderungen in der Siedlungsstruktur nachvollziehbar.

Bemerkenswerte Einzelergebnisse

Im Einzelnen sind noch folgende Teilergebnisse zu nennen:

- Mobile Personen im Kreis Unna absolvieren im Durchschnitt 3,2 Wege pro Tag (Kreis Soest 3,0, NRW 2008 3,5). Pendler haben hier einen relevanten Anteil.
- Hohe Kfz-Nutzung auch bei Senioren (64%). Ab 64 Jahren wird der Fuß- und Radverkehr beliebter, der ÖPNV wird weniger genutzt (s. nebenst. Grafik)
- Bei den 18 - 29-jährigen wird der ÖPNV mit 21% erfreulich gut genutzt.
- Kurzstrecken: 50% aller Wege bis 6 km werden mit dem Auto durchgeführt (Potenzial für ÖPNV und Rad).
- $\frac{3}{4}$ der ÖPNV-Nutzer sind mit dem ÖPNV-Angebot im Kreis Unna zufrieden.
- Die E-Bike-Nutzung ist im Kreis Unna schon jetzt so stark wie die Motorrad-Nutzung – Tendenz steigend!
- 7 von 10 Personen geben an, am Arbeitsort keine geeigneten Fahrradabstellanlagen zur Verfügung zu haben. Hier ist also möglicherweise ein zusätzliches Potential für den Radverkehr zu heben.
- Die Verkehrsströme auf der Nord-Süd-Achse zwischen Unna, Kamen und Bergkamen sind auffallend stark ausgeprägt. Knapp 19.000 Fahrten werden täglich zwischen Unna und Kamen sowie gut 22.000 zwischen Kamen und Bergkamen durchgeführt. Das sind deutlich mehr, als jeweils zwischen diesen Städten und Dortmund (Potenzial für ÖPNV und Rad).



Neues Projekt FUN (Flexibel UNterwegs im Kreis Unna) als Konsequenz aus den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung

Projektrahmen

Im Jahr 2006 wurde der Zukunftsdialog Kreis Unna initiiert mit dem Ziel, Eckpfeiler für eine zukunftsfähige soziale, ökonomische und ökologische Entwicklung des Kreises zu entwerfen und schließlich zu realisieren. In diesem Zusammenhang hat sich der Kreis u. a. als Region der kurzen Wege positioniert.

Einen Baustein des Zukunftsdialogs stellen der Nachhaltigkeitsbericht und die ihm zugrundeliegende Nachhaltigkeitsstrategie dar. Im Rahmen dieser Strategie wurden in den sechs Themenfeldern „Bildung“, „Wirtschaft“, „Beschäftigung“, „Fläche“, „Klima“ und „Mobilität“ insgesamt rund 40 Ziele formuliert, die im Laufe der kommenden Jahre und Jahrzehnte erreicht werden sollen.

Das Themenfeld „Mobilität“ setzt sich dabei aus zwei Hauptzielen zusammen. Einerseits sollen die umweltschonenden Verkehrsmittel gestärkt und der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis zum Jahr 2025 auf mindestens 55% (Anmerkung: dieses Ziel wurde formuliert, als die Ergebnisse der Modal-Split-Untersuchung noch nicht vorlagen. Es ist neu zu formulieren.) angehoben werden (Radverkehr 25%, Fußverkehr 20%, ÖPNV 10%). Andererseits soll der motorisierte Individualverkehr bewusster genutzt und umweltverträglicher gestaltet werden.

Um den Anteil des Umweltverbundes an der Gesamtheit der Verkehre vor dem Hintergrund der in der Nachhaltigkeitsstrategie des Kreises Unna formulierten Zielsetzung zu steigern, entwickelte die Stabsstelle Planung und Mobilität u. a. in enger Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) in den

vergangenen Monaten aufbauend auf den Ergebnissen der Modal-Split-Untersuchung die bestehenden Aktivitäten (Beispiel: Radstationen, Radverkehrskonzept, NimmBus etc.) unter dem Titel „FUN – Flexibel Unterwegs im Kreis Unna“ mit den Untertiteln „einfach. nah. mobil. - Mobilität (wie) aus einer Hand am Ballungsrand“ weiter.

Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung zeigen, dass bezüglich des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf mehreren Ebenen gewisse Potenziale vorhanden bzw. noch nicht ausgeschöpft sind.

Die Modal-Split-Untersuchung lieferte belastbare Daten und konkrete Voraussetzungen, um Handlungsansätze für „resultierende“ Projekte zu entwickeln – sowohl was die mittel- bis langfristige Sicherung oder sogar die Verstärkung positiver Tendenzen angeht, als auch für die Gegensteuerung bei negativen Tendenzen. Als greifbare und sofort verständliche Beispiele seien die positive Tendenz der ÖPNV-Entwicklung im Kreis Unna und als negative Tendenz die überdurchschnittliche Nutzung des Pkw auf Kurzstrecken zu nennen (Details siehe unten).

Das Ziel ist die Schaffung eines intermodalen bzw. multimodalen Verkehrsangebotes im Kreis Unna, in dessen Rahmen die klimafreundlichen Verkehrsträger miteinander verknüpft werden. Auf diese Weise soll die Mobilität sämtlicher Bevölkerungsgruppen attraktiver weiterentwickelt und gesichert werden. Die Strategie soll zugleich Antworten

liefern auf die Frage, wie man mit dem demografischen Wandel umgeht und es soll dazu beitragen, dass die Attraktivität des Kreises Unna als Wohn-, Gewerbe- und Freizeitstandort nicht nur erhalten, sondern auch nachhaltig gesteigert wird. Inklusionsrelevante Anforderungen sind zu berücksichtigen.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll bei FUN das Rückgrat der Mobilität darstellen. Durch die Vernetzung mit

Potenziale für den Umweltverbund werden deutlich, wenn man die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von der zurückgelegten Weglänge betrachtet. So werden derzeit 50% aller Kfz-Fahrten auf Wegen mit einer Länge von bis zu 6 Kilometern durchgeführt. 75% aller Radwege sind nicht länger als 3 Kilometer, während ab einer Weglänge von 4 Kilometern der Anteil der ÖPNV-Nutzung auf 11% und mehr ansteigt (bis 4km: zwischen 2% und 7%). An dieser Stelle bietet sich folglich die Chance, Personen im Rahmen von FUN vom Pkw zum Umstieg auf den ÖPNV und das Rad zu bewegen.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist dabei eine besondere Dringlichkeit zum Handeln gegeben. Sollten für die Zukunft keine entsprechenden Gegenmaßnahmen getroffen werden, dann wird die Nutzung des ÖPNV bis zum Jahr 2030 um 16,6% zurückgehen. Für den Fahrradverkehr wird ein Rückgang von 8,7% prognostiziert, für den Autoverkehr eine Abnahme um 8,9%. Der Rückgang des Fußgängerverkehrs wird demgegenüber mit 5,2% am geringsten ausfallen. Mit dem Projekt FUN soll der prognostizierten Entwicklung insbesondere im ÖPNV entgegengewirkt werden.

komplementären Angeboten (Fahrrad, Pedelec, Car-Sharing etc.) soll eine lückenlose Mobilitätskette entstehen, die insbesondere „die erste und letzte Meile“ zwischen dem Startpunkt einer Wegekette zum ÖPNV-Abfahrtspunkt und von der Zielhaltestelle zum letztendlichen Fahrtziel abdecken kann. Nach dem Konzept betreibt die VKU die komplementären Mobilitätsoptionen jedoch nicht selbst, sondern tritt mit ihrer Servicezentrale fahrtwind vielmehr als integrierter Mobilitätsdienstleister auf. Sie bietet multimodale Mobilität aus einer Hand an und fungiert bei sämtlichen Fragen rund um das Thema „Mobilität im Kreis Unna“ als Ansprechpartner. Ergänzend wird seitens der VKU an entsprechenden innovativen Bezahlsystemen gearbeitet (Premium-Karte, Prepaidkarte), um dem Kunden neben der ÖPNV-Nutzung entsprechende Zusatznutzen auf bequeme Art zugänglich zu machen (s. u.).

Mit dem Projekt FUN sollen sowohl bestehende Kunden langfristig an die VKU gebunden als auch neue Kunden für den ÖPNV – aber durchaus auch für den Radverkehr/die Radstationen - dazugewonnen werden. Bei allen Überlegungen wird allerdings die Kostenseite nicht aus den Augen gelassen. Mobilität soll nachhaltig finanzierbar bleiben.

Im Folgenden werden die bisherigen Überlegungen dargestellt.

Fahrradverkehr

Der erste Baustein von FUN sieht eine systematische Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr vor. Mit Hilfe des Fahrrades soll die erste und letzte Meile eines Weges abgedeckt werden, so dass dem Kunden eine lückenlose Mobilitätskette geboten wird. Auf diese Weise vergrößert sich der Einzugsbereich des ÖPNV. Insbesondere Pedelecs bieten sich als besonderer Anreiz für ein verändertes Mobilitätsverhalten an. Mit der Verknüpfung von Fahrradverkehr und ÖPNV sollen neue Zielgruppen insbesondere im Gelegenheitsverkehr erschlossen werden. Dabei wird beispielsweise auch eine Anbindung von Gewerbestandorten angestrebt. Ziel der VKU ist die Gewinnung von Dauerkunden (angestrebt ~70 Neukunden bis 2016).

Die RVM, Schwestergesellschaft der VKU betreibt bereits seit einiger Zeit in Metelen mit Erfolg ein vergleichbares Projekt, bei dem Buskunden rabattiert Pedelecs im Vor- und/oder Nachlauf des Busverkehrs angeboten werden (<http://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Warendorf/Sendenhorst/2013/05/E-Bike-Pilotprojekt-Mit-krallroten-Pedelecs-zum-Bus>).

Projektteilnehmer sind der Kreis Unna mit seinen Städten und Gemeinden, VKU/fahrtwind sowie die DasDies Service GmbH.

Phase 1 Rabattierte Räder für die erste und letzte Meile

Im Jahr 2014 kann der Baustein „Fahrradverkehr“ starten. Hierbei wird allen Zeitkarteninhabern zunächst die Möglichkeit geboten, sich gegen Vorlage ihres ÖPNV-Zeittickets ein Fahrrad an den Radstationen von DasDies im Kreis Unna zu leihen (zunächst Kamen, Lünen, Unna, Bönen, Schwerte). Vor Ort erhalten die Karteninhaber dabei einen Rabatt auf die reguläre Leihgebühr des Fahrrads.

Die DasDies Service GmbH erhält aus dem ZRL-Investitionssonderprogramm (s. entsprechende Vorlage) Fördermittel für eine Pedelec-Flotte von 30 Rädern mit Zubehör. Die Pedelecs können, wie die normalen Fahrräder, an den Radstationen ausgeliehen werden. VKU-Abo-Kunden können die Räder dann für einen bestimmten Zeitraum zu Sonderkonditionen mieten und damit ihre erste und letzte Meile – zum bzw. vom Bus – bestreiten. Nicht-VKU-Abo-Kunden können Pedelecs wie konventionelle Räder ebenfalls ausleihen, jedoch zur üblichen Gebühr.

Die Eigentümerschaft, Funktion als Fördermittelempfänger, Vorhaltung, Disposition und Wartung der Räder wird von den Radstationen im Kreis Unna übernommen.

Im Detail sind die Rahmenbedingungen für dieses Teilprojekt der Anlage 1 zu dieser Vorlage zu entnehmen.

Phase 2 Weitere Verknüpfungspunkte und Fahrradboxen

Ab dem Jahr 2015 kann der Fahrradverleih auf weitere ÖPNV-/Radstations-Verknüpfungspunkte ausgedehnt werden. Dabei sind dann Angebote in Werne, Bergkamen, Holzwickede, Selm und Fröndenberg denkbar. Nach Absprache mit den Städten und Gemeinden werden diese Punkte mit Fahrradboxen und VKU-Rädern ausgestattet. Die Beschaffung von Fahrradboxen für die E-Bikes im Bereich der Radstationen mit Chip-Zugang und Lademöglichkeit ist z. Zt. frühestens 2015/16 denkbar, vorausgesetzt ist ein positives Evaluierungsergebnis des bis dahin angebotenen Projektbausteins.

Phase 3 Erweiterung der „moFahr“-App um Fahrradnutzung

Die Smartphone-App „moFahr“ ist eine mobile Fahrplanauskunft im Raum Ruhr-Lippe. Zum Start der Fahrradsaison 2015 soll eine erweiterte Version der schon vorhandenen „moFahr“-App veröffentlicht werden. Diese wird sowohl die bereits bekannte mobile Fahrplanauskunft als auch erstmalig die Möglichkeit zur Leihrad-Buchung über das Smartphone bieten. Idealerweise sehen die Kunden in der App, ob an der jeweiligen Station ein Rad verfügbar ist. Außerdem können sie sich durch die neu eingerichtete Verknüpfung zum Routenplaner „Naviki“ bei der Navigation unterstützen lassen. Vor Ort lösen sie das gebuchte Fahrrad dann mittels Chip bzw. Karte aus. Nach Gebrauch geben sie das Rad wieder an einem Verknüpfungspunkt ab.

Darüber hinaus soll es möglich sein, Fahrräder telefonisch über fahrtwind zu reservieren.

Die Räder sollen vornehmlich Zeitkartenkunden zur Verfügung stehen. Später soll das Buchungs- und Reservierungssystem über die VKUPayCard (s. u.) erfolgen.

Phase 4 Kombi-Tickets

Mit Einführung der VKUPayCard bzw. der VKUAboPlus-Karte (s. u.) erfolgt die Nutzung bzw. Bezahlung mit diesen Karten. Je nach Machbarkeit ist es auch denkbar, dass die Karten für das Auslösen eines Fahrrads an den Fahrradboxen eingesetzt werden.

VKUPayCard / VKUAboPlus

Unter dem Motto „Einmal anmelden, alles nutzen!“ soll im Rahmen von FUN ein innovatives, neues und einheitliches Bezahlssystem eingeführt werden. Dieses besteht im Kern aus zwei verschiedenen Bezahlkarten, mit denen der Kunde sämtliche Angebote von FUN nutzen kann.

Mögliche Bezahlssysteme von FUN

VKUPayCard	VKUAboPlus
<ul style="list-style-type: none">• Basiskarte zur einfachen Abrechnung• Prepaid• für Jedermann• ohne Abo	<ul style="list-style-type: none">• Premiumkarte• Lastschriftinzug• Rabatt (z.B. für Fahrrad, CarSharing, Taxi etc.)• als Abo

Die Basiskarte ist die sogenannte „VKUPayCard“. Sie funktioniert als Prepaid-Karte ohne vertragliche Verpflichtungen und muss vom Kunden aufgeladen werden. Bei der Nutzung wird das Guthaben dann „abgefahren“.

Die „VKUAboPlus“-Karte stellt eine Premiumkarte dar. Sie wird nur als Abo vergeben, wobei die Abrechnung am Monatsende per Lastschriftinzug erfolgt. Die Karte richtet sich an VKU-Abo-Kunden und bietet diesen Rabatte auf die verschiedenen FUN-Angebote.

Beide Bezahlkarten werden zum Start von FUN allerdings noch nicht verfügbar sein. Mit der Einführung der Karten ist auf Grund der hohen Komplexität voraussichtlich ab 2016 zu rechnen. Langfristig sollen dabei auch die Tarife so angepasst werden, dass die beiden Karten als Ticket genutzt werden können. Ziel der neuen Ticket-Angebote ist die Gewinnung zusätzlicher Stammkunden für die VKU, die Erschließung weiterer Zielgruppen und insgesamt auch eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sowie der Attraktivität des ÖPNV.

Durchführung einer Fachtagung

Für den Zeitraum Ende 2014/Anfang 2015 ist die Durchführung einer Fachtagung avisiert, bei der mit Experten und Fachleuten die Auswertung der Modal-Split-Untersuchung diskutiert und Hinweise zur Weiterentwicklung des Projektes FUN erarbeitet werden sollen.

Eine Bürgerbeteiligung ist vorgesehen.

Anlagen

1. FUN (Flexibel UNterwegs im Kreis Unna)/Teilprojekt Pedelecs und konventionelle Räder -
Buchungsverfahren