

## **Positionen zur Zukunft der Mobilität im Kreis Bergstraße**

### **Klimabündnis Bergstraße – KURZFASSUNG**

Ohne Verkehrswende ist eine Energiewende nicht möglich. Die bisherigen Bemühungen die Klimaziele im Verkehr allein durch effizientere oder alternative Antriebe für Fahrzeuge zu erreichen, haben nicht den erhofften Erfolg gebracht, weil Erfolge in diesem Bereich durch mehr schwerere Autos und eine intensivere Nutzung zu-nichte gemacht wurden. Staus und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum können diese Konzepte allein nicht wirksam lösen.

Der Kreis und die Kommunen haben wichtige Zuständigkeiten für die Umsetzung einer Verkehrswende. Daher müssen sie personell und finanziell gut ausgestattet und die Wirkung beschlossener Konzepte regelmäßig überprüft werden.

Das Klimabündnis fordert eine Verkehrswende mit dem Ziel den Anteil der mit dem Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, Fußverkehr) zurückgelegten Wege auf mindestens 60% zu erhöhen. Für den Kreis Bergstraße gibt es noch keine Untersuchung, die sich mit der Mobilität der hiesigen Bevölkerung befasst. Daher sollte eine solche in Auftrag gegeben und alle 5 Jahre fortgeschrieben werden, damit Fortschritte erkennbar werden.

Um die Verkehrswende erreichen zu können, muss man in drei Handlungsfeldern aktiv werden:



#### **1. Vermeidung klimaschädlicher Verkehrsmittel (Suffizienz-Strategie)**

- I. Eine intelligente Stadt- und Siedlungsplanung nach dem Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ soll dafür sorgen den täglichen Bedarf (z.B. Einkaufen) im eigenen Wohnquartier zu befriedigen.
- II. Durch Homeoffice und Online-Dienstleistungen (z.B. Digitale Behörde) können ebenfalls Wege außer Haus unnötig werden. Hierfür ist eine Digitale Infrastruktur mit verlässlicher möglichst unterbrechungsfreier Datenübertragung und hohen Übertragungsgeschwindigkeiten Grundvoraussetzung.

#### **2. Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsmittel (Konsistenz-Strategie)**

Es wird immer viele Aktivitäten geben, die nicht von zu Hause aus oder innerhalb des eigenen Wohnquartiers erledigt werden können. Die damit verbundenen Wege müssen viel stärker als bisher auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel) verlagert werden. Hierzu muss folgendes unternommen werden:

## 2.1. Fuß- und Fahrradverkehr

- I. E-Bikes bzw. Pedelecs öffnen neue Möglichkeiten einer klimaschonenden Mobilität – insbesondere, wenn dadurch Autofahrten vermieden werden. Die Radinfrastruktur muss an die damit möglichen höheren Geschwindigkeiten angepasst und die Nutzung als Anschlussverkehrsmittel zum ÖPNV durch sichere Abstellmöglichkeiten ermöglicht werden.
- II. Jede Kommune soll ein Fuß- und Radverkehrskonzept ausarbeiten. Darin soll mit Bürgern und Verbänden gemeinsam ermittelt werden, welche Änderungen im Fuß- und Radverkehr nötig sind und mit welchen Maßnahmen sie erreicht werden können. Dabei soll auch auf die Verknüpfung des Fuß- und Radverkehrs mit dem ÖPNV Rücksicht genommen werden.

## 2.2. Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Durch ein attraktives hochwertiges ÖPNV-Angebot sollen alle Menschen in die Lage versetzt werden selbstständig auf den ÖPNV umzusteigen.

- I. Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße hat sich im Rahmen der Beteiligung zum Nahverkehrsplan 2020-2024 intensiv mit konkreten Maßnahmen befasst und diese in einer Stellungnahme zusammengestellt ([Link](#)). Das Klimabündnis schließt sich den darin enthaltenen Positionen an, um das ÖPNV-Angebot im Kreis Bergstraße kundenorientiert weiterzuentwickeln.
- II. Ist ein attraktiveres ÖPNV-Angebot geschaffen, muss dieses in der Bevölkerung breit beworben und durch günstige Tarifangebote zugänglicher gemacht werden.
- III. Möglichkeiten des bürgerschaftlichen Engagements (z.B. Bürgerbusse und Bildung von Fahrgemeinschaften (Ride- Pooling)) sollen als Ergänzung zum ÖPNV unterstützt und vollständig in dessen Tarifangebote integriert werden.
- IV. Pilotprojekte für autonom betriebene ÖPNV-Angebote sollen an geeigneten Orten (insbesondere im ländlichen Teil des Kreises) initiiert und in das vorhandene Tarifgefüge integriert werden.

## 2.3. Vorrang der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vor dem motorisierten Individualverkehr

Durch grundlegende Attraktivitätssteigerungen der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen alle Menschen in die Lage versetzt werden für einem Großteil ihrer Wege auf das Auto zu verzichten. Allein für Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen zwingend auf den Besitz eines eigenen Autos angewiesen sind, für Carsharing-Nutzer, für den Lieferverkehr von Wirtschaftsbetrieben und anderen Ausnahmefällen soll eine dazu mindestens erforderliche Straßeninfrastruktur aufrecht erhalten bleiben.

- I. Der öffentliche Raum muss unter Berücksichtigung der eingangs erwähnten Mindestanforderungen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes umverteilt werden. Die Nutzung des Privat-Pkws als Massenverkehrsmittel ist aufgrund des hohen Endenergie- und Flächenverbrauchs pro Person –

unabhängig von der Antriebstechnik – höchst problematisch und steht einer klima- und menschengerechten Verkehrsentwicklung diametral entgegen.

- II. Visionen von lebenswerten autofreien Innenstädten, wie Pontevedra/Spanien ([Link](#)), sollte insbesondere vor dem Hintergrund der sozialen Entspannung des öffentlichen Raumes und der Verbesserung der Verkehrssicherheit stärkere Aufmerksamkeit geschenkt werden. In einem ersten Schritt sollen solche Konzepte auf Quartiersebene umgesetzt werden. Langfristig müssen sämtliche Erschließungsstraßen ohne inner- oder überörtliche Verbindungsfunktion in verkehrsberuhigte Bereiche oder Fahrradstraßen umgestaltet werden.
- III. Konzepte, wie die „Stadt der kurzen Wege“ sind konsequent in der kommunalen Verkehrsplanung zu verankern – sowohl rechtlich, als auch bei der Erarbeitung von Konzepten, die die Stadt- und Verkehrsplanung betreffen.
- IV. Auf den Neubau von Straßen ohne Erschließungsfunktion und von Parkplätzen sollte verzichtet werden; überlastete regionale Verkehrsachsen sind durch eine gezielte Förderung des ÖPNV und Radverkehrs zu entlasten.
- V. Kommunale Stellplatzsatzungen sollen so angepasst werden, dass die Anzahl erforderlicher Pkw-Stellplätze durch zusätzliche Radabstellplätze, nahegelegene ÖPNV-Haltestellen sowie Carsharing-Konzepte auf ein Minimum reduziert werden kann.
- VI. Das ÖPNV-Ticket für eine Einzelfahrt im Stadtverkehr darf nicht mehr kosten, als eine Stunde parken mit dem eigenen Auto in der Innenstadt.
- VII. Haushaltsmittel der Kommunen für den Verkehr sollen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes verteilt werden.
- VIII. Die Kommunen sind aufgefordert, das gesetzlich festgeschriebene Parkverbot auf Gehwegen insbesondere im Interesse von allen Fußgängern und Radfahrenden Kindern möglichst flächendeckend zu ahnden.

### **3. Verbesserung bestehender Verkehrsmittel (Effizienz-Strategie)**

- I. Elektromobilität soll technologieoffen und verkehrsmittelübergreifend gefördert werden.
- II. Langfristig soll die derzeit in Alsbach endende HEAG-Straßenbahn mindestens bis zum Bahnhof Zwingenberg und in einem weiteren Schritt darüber hinaus bis Bensheim verlängert werden. Damit soll die bestehende Buslinie 669 auf diesem Abschnitt ersetzt, leistungsfähiger gestaltet und ein Beitrag zur Elektrifizierung des ÖPNV auf dieser wichtigen Achse geleistet werden.
- III. Die derzeit dieselbetriebenen Bahnlinien RB63 Bensheim – Bürstadt – Worms (Nibelungenbahn) und RB69 Weinheim – Mörlenbach – Fürth (Weschnitztalbahn) sollen elektrifiziert und modernisiert werden. Dadurch soll die Schaffung weiterer Bahnhaltepunkte ermöglicht werden, um die Kundennähe und Barrierefreiheit ohne Reisezeitverlängerungen zu verbessern.
- IV. Tempo 30 sollte als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften eingeführt werden. Hierdurch sollen die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss verbessert werden.

- V. Die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des straßengebundenen ÖPNVs muss kurzfristig mit Vorrangschaltungen an Ampeln für Busse sowie Busspuren an vielbefahrenen Straßenabschnitten erhöht werden. Langfristig muss eine Verdichtung des Fahrtenangebots entsprechend der Nachfrage erfolgen.
- VI. Der Nutzungskomfort des ÖPNV muss durch eine hochwertige Fahrgastinformation (sowohl in digitaler Form, als auch über klassische Printmedien) sowie ein ordentliches Erscheinungsbild von Bahnhöfen, Bushaltestellen und Fahrzeugen verbessert werden. Dadurch sollen alle dazu befähigt werden den ÖPNV möglichst optimal für sich zu nutzen und es soll sich auch angenehm anfühlen.

**- Beschlossen am XX.X.2020 -**