

Positionen zur Zukunft der Mobilität im Kreis Bergstraße

Klimabündnis Bergstraße – LANGFASSUNG

Ohne Verkehrswende ist eine Energiewende nicht möglich. Der Verkehr ist der einzige Sektor, der seit 1990 seine klimaschädlichen Emissionen nicht reduzieren konnte - im Gegenteil ist sogar eine leichte Zunahme erkennbar. Dies erfordert ein besonders starkes Engagement in diesem Bereich.

Die bisherigen Bemühungen die Klimaziele im Verkehr allein durch effizientere oder alternative Antriebe für Kfz zu erreichen, haben nicht den erhofften Erfolg gebracht, weil Erfolge in diesem Bereich durch höhere Fahrzeuggewichte und eine intensivere Nutzung substituiert wurden. Eine Antwort auf Staus oder Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum bieten diese Konzepte ohne weitere Maßnahmen nicht.

Vor dem geschilderten Hintergrund müssen auf allen politischen Ebenen stärkere Bemühungen angestellt werden, um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen. Der Kreis und die Kommunen haben innerhalb ihrer jeweiligen Zuständigkeitsbereiche sowie bei Schnittstellenthemen eine Schlüsselposition in der Umsetzung einer Verkehrswende. Bereits beschlossene Klimaschutzkonzepte müssen sowohl personell, als auch finanziell konsequent vorangetrieben und regelmäßig auf ihre Wirksamkeit hin 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. 2017 liegt dieser Anteil zwischen 29 und 39 %¹. Leider gibt es keine Studie, die eine raumspezifische Analyse von Mobilitätskennwerten für das Gebiet des Kreises Bergstraße behandelt. Somit ist ein Monitoring von wichtigen Mobilitätskenngrößen derzeit nicht möglich. Eine solche Studie sollte deshalb möglichst zeitnah in Auftrag gegeben und mindestens alle 5 Jahre fortgeschrieben werden.

Das Ziel einer Verkehrswende soll sich aus drei strategischen Handlungsfeldern zusammensetzen: Vermeiden, Verlagern und Verbessern:



¹ Quelle: Infas/DLR 2018, Mobilität in Deutschland 2017. Bundesweiter Durchschnitt: 43%. Der Kreis Bergstraße ist raumstrukturell inhomogen – enthält also sowohl städtische, als auch ländliche Strukturen. Gemäß der in der benannten Studie angewendeten regionalstatistischen Raumtypologie „RegioStaR7“ wird für den Kreis Bergstraße die Bandbreite zwischen 29 % („Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum“) und 39 % („Stadtregion – Mittelstädte, städtischer Raum“) angegeben. Zum Vergleich: In der Kategorie „Stadtregion – Metropole“ liegt der Anteil der im Umweltverbund zurückgelegten Wege bei 62%.

1. Vermeidung klimaschädlicher Verkehrsmittel (Suffizienz-Strategie)

Verkehr ist das Ergebnis eines individuellen Entscheidungsprozesses über Angebot und Nachfrage nach Zielen in der persönlichen Umgebung eines Menschen. Wenn in der Nähe keine Ziele bestehen, müssen weite Entfernungen zurückgelegt werden. Der Bedarf für die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel soll auf ein Minimum reduziert werden. Hierzu sind folgende Aktivitäten notwendig:

- I. Eine intelligente Stadtplanung nach dem Konzept „Stadt der kurzen Wege“ muss dafür sorgen bestehende Einrichtungen des täglichen Bedarfs (z.B. Einkaufsmöglichkeiten) im eigenen Wohnquartier aufrecht zu erhalten bzw. neu zu schaffen.
- II. Durch Homeoffice und Online-Dienstleistungen (z.B. Digitale Behörde) können Wege außer Haus vermieden 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 einen Großteil von 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 klimafreundliche Verkehrsmittel - den sogenannten „Umweltverbund“ (Fuß, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel) - verlagert werden. Hierzu muss folgendes unternommen werden:

2.1. Fuß- und Fahrradverkehr

Die Kommunen und andere Planungsträger müssen für eine attraktive Fuß- und Fahrradinfrastruktur Sorge tragen. Insbesondere im Bereich des Fußverkehrs besteht in der Praxis viel Handlungsbedarf, der durch intelligente Konzepte und die Anwendung bestehenden Rechts (z.B. bzgl. Gehwegparken) angepackt werden muss.

- I. Die sich immer weiter verbreiteten E-Bikes bzw. Pedelecs öffnen neue Möglichkeiten einer klimaschonenden Mobilität – insbesondere, wenn dadurch Pkw-Fahrten vermieden werden. Die Radinfrastruktur muss an die damit möglichen hohen Geschwindigkeiten angepasst und die Nutzung als Anschlussverkehrsmittel zum ÖPNV durch sichere Abstellmöglichkeiten ermöglicht werden.
- II. Jede Kommune soll ein Fuß- und Radverkehrskonzept ausarbeiten. In diesem sollen die einzelnen ortsbezogenen Handlungsbedarfe im Fuß- und Radverkehr mit Bürgern und Verbänden analysiert und wirksame Maßnahmen zur Behebung von Handlungsbedarfen entwickelt und umgesetzt werden. Eine dieser Maßnahmen ist die intermodale Verknüpfung des Fuß- und Radverkehrs mit dem ÖPNV (z.B. durch attraktive Abstellanlagen und einer städtebaulich attraktiven Zuwegung zu Bahnhöfen/Haltestellen)

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 unter anderem zum Ausbau des ÖPNV befasst und diese in einer Stellungnahme vor dem Erstentwurf zum Nahverkehrsplan zusammengestellt ([Link](#)). Das Klimabündnis schließt sich den darin enthaltenen Positionen an, um das ÖPNV-Angebot im Kreis Bergstraße kundenorientiert weiterzuentwickeln.
- II. Sind grundlegende angebotsbezogene Voraussetzungen für einen attraktiven ÖPNV geschaffen, muss das Angebot in der Bevölkerung breit beworben und durch günstige Tarifangebote zugänglicher gemacht werden.
- III. Möglichkeiten des bürgerschaftlichen Engagements (z.B. Bürgerbusse und Bildung von Fahrgemeinschaften vorhandener MIV-Fahrten (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 während der Testphase und danach vollständig in das vorhandene Tarifgefüge integriert werden.

2.3. Vorrang der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV)

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 Car-sharing-Nutzer, für den Lieferverkehr von Wirtschaftsbetrieben und anderen Ausnahmefällen soll eine mindestens erforderliche Straßeninfrastruktur aufrecht erhalten bleiben.

- I. Unter Berücksichtigung der einfühend benannten Mindestanforderungen für den MIV muss der öffentliche Raum 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 Pontvedra/ Spanien ([Link](#)), sollte insbesondere vor dem Hintergrund der sozialen Entspannung des öffentlichen Raumes (Auflösung von Nutzungskonflikten) und der Verbesserung der Verkehrssicherheit (u.a. "freie Bürgersteige für

freie Bürger“ und Grundsatz “je niedriger die Geschwindigkeit im System, umso geringer die Unfallschwere“) stärkere Aufmerksamkeit geschenkt werden. In einem ersten Schritt sollen solche Konzepte auf Quartiersebene umgesetzt werden (vgl. Stadtteil „Vauban“ in Freiburg).

Langfristig müssen mindestens 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-Haltstellen 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 die Einhaltung des in der StVO festgeschriebenen Gehwegparkverbots insbesondere mit Blick auf die Belange von allen Fußgängern und Rad fahrenden Kindern möglichst flächendeckend zu ahnden.

3. Verbesserung bestehender Verkehrsmittel (Effizienz-Strategie)

Das zentrale Ziel von Effizienz-Strategien ist es vorhandene Ressourcen (z.B. Infrastruktur, Rohstoffe) ergiebiger bzw. produktiver zu nutzen. Zentrales Ziel ist hierbei die Steigerung der Leistungsfähigkeit. Sogenannte „Rebound-Effekte“² sollten vermieden und bei der Abwägung der Wirksamkeit einzelner Maßnahmen berücksichtigt werden.

- 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

² „Rebound-Effekte“: Aus Effizienzsteigerungen gewonnene Ressourceneinsparungen werden durch einen intensiveren Konsum der Ressource substituiert.

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. Die Streckenmodernisierungen (u.a. Einsatz aktueller Sicherungstechniken und höherer Streckengeschwindigkeiten) ermöglichen die Schaffung weiterer Bahnhaltepunkte, um die Kundennähe und Barrierefreiheit des SPNV zu verbessern ohne hierdurch Reisezeitverlängerungen ggü. den heutigen Betriebskonzepten zu produzieren.
- IV. Tempo 30 sollte als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften etabliert werden. Hierdurch soll die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss verbessert werden.
- V. Die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des straßengebundenen ÖPNVs muss kurzfristig durch eine Priorisierung an Lichtsignalanlagen (Vorrangschaltungen) und Busspuren an vielbefahrenen Straßenabschnitten und langfristig durch nachfragegerechte Verdichtungen des Fahrtenangebots verbessert werden.
- 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 das Nutzererlebnis zu erhöhen.

– Beschlossen am 22.4.2020 –