



Der Bürgermeister

# Öffentliche Berichtsvorlage 112/2012

Dezernat II, gez. Backes

Federführung:

60 - Planung, Bauordnung, Verkehr

Produkt:

11.02 Stadtmarketing und Tourismus

60.01 Stadtplanung

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

70.07 Umweltschutz

Datum:

11.06.2012

Beratungsfolge:

Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen

Sitzungsdatum:

20.06.2012

Kenntnisnahme

## Nahmobilität und Klimaschutz: Nahmobilität 2.0 - ein neuer Ansatz für NRW

### Sachverhalt:

Der Straßenverkehr steht im Fokus einer effektiven Klimaschutzpolitik in NRW. Es geht darum, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern. Die Nahmobilität kann hier einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten, denn Nahmobilität setzt beim Kurzstreckenbereich (< 5 km) an, wo durch den „kalten Motor“ der Kraftstoffverbrauch und damit die Klimabelastung überproportional hoch sind. Bundesweit ist etwa die Hälfte der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer, ein Viertel sogar kürzer als drei Kilometer, sodass im Jahr 2005 insgesamt über 14 Mio. t CO<sub>2</sub> in Deutschland aufgrund von Autofahrten im Kurzstreckenbereich entstanden sind. Ziel muss es sein, dass kurze Strecken nicht mehr mit dem Auto zurückgelegt werden, sondern zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern muss das Bewusstsein zur Notwendigkeit einer veränderten Mobilitätskultur geschaffen werden, d.h. zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum nichtmotorisierten Individualverkehr. Im Bereich Nahmobilität insgesamt liegen große Potenziale zur Reduktion der Treibhausgasemissionen und damit für einen wirkungsvollen Beitrag zum Klimaschutz, die zum Teil mit vergleichsweise geringem Aufwand zu heben sind.

Die Presseberichte der vergangenen Monate zeigen, dass die Bedeutung der Nahmobilität als umweltfreundliches, städtisches Verkehrsmittel partei- und lobbyübergreifend immer deutlicher erkannt wird. Der Bundesverkehrsminister gibt in den nächsten Wochen einen neuen Nationalen Radverkehrsplan heraus. Auf dem Radverkehrskongress, der in diesem Jahr am 23. und 24. Februar in Essen stattfand, wurde der Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität vorgestellt. Gleichzeitig stellte die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) die neue Konzeptidee Nahmobilität 2.0 vor, die dem Aktionsplan zugrunde liegt. Selbst der ADAC hat die wachsende Bedeutung des Fahrrades erkannt und „*begrüßt diese Entwicklung ausdrücklich, da sie eine Entlastung von Stau, Lärm und Abgasen bewirkt und damit die Attraktivität der Innenstädte erhöht (ADAC Expertendialog, 01|2012).*“

Laut Bericht in der Welt am Sonntag geht es dem Bundesverkehrsminister vor allem darum, „*die Städte fahrradfreundlich zu gestalten und das Fahrrad mit dem öffentlichen Nahverkehr besser zu vernetzen.*“ Des Weiteren wird in dem Radverkehrsplan laut Welt am Sonntag bemängelt,

*„dass die Radverkehrsinfrastruktur in vielen Kommunen und auf Landesebene nicht das Ergebnis einer integrierten und strategischen Planung ist“. Den Kommunen werde daher empfohlen, „den Radverkehr in ihre Verkehrsentwicklungspläne aufzunehmen und ihn gleichgewichtig mit den anderen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen“.*

Vergleicht man dies mit der Entwicklung in Coesfeld, erkennt man, dass Coesfeld in Bezug auf den Ansatz des Ministers sehr gut aufgestellt ist. Der Radverkehr ist integraler Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes und wird dort gleichrangig mit allen anderen Verkehrsträgern betrachtet, die Radwegeinfrastruktur ist das Ergebnis einer flächenhaften Netzplanung und schließlich wird die Vernetzung mit dem ÖPNV durch die bereits gebauten und noch geplanten Bike-and-Ride-Anlagen an den Bahnhöfen ständig verbessert.

Die AGFS mit ihrer neuen Konzeptidee und darauf aufbauend der Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität gehen da noch ein Stück weiter. Verfolgt wird hier ein ganzheitlicher Ansatz. Neben dem Radverkehr rückt erstmalig der Fußverkehr gleichrangig in den Mittelpunkt. In Augenschein genommen wird aber auch der immer größer werdende Anteil der Bevölkerung, der in seiner Mobilität limitiert und zum Teil auf Rollatoren und Rollstühle angewiesen ist.

#### Auszug aus der Zeitschrift fahrradfreundlich mobil, Heft 30 vom Mai 2012

*Unter dem plakativen Begriff „Nahmobilität 2.0“ entwickelt die AGFS 2011 ein neues Leitbild. Zeitgleich entsteht – unter Einbindung aller Schlüsselressorts – der Landesaktionsplan zur Förderung von Nahmobilität. Erklärtes Ziel von AGFS und Land ist es, hochwertige Lebens- und Bewegungsräume mit einem Optimum an Bewegungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. ...*

*Dabei muss Mobilität nicht nur ökologisch tragfähig gestaltet werden, sondern für alle Nutzer bezahlbar sein und bleiben. Das setzt voraus, dass Nahmobilität, also alle nichtmotorisierten Verkehrsarten, ideell, finanziell und flächenmäßig mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) gleichgestellt werden. Klar ist: Erst wenn Nahmobilität zur Basismobilität geworden ist, kann das Potenzial von Radfahren und Zufußgehen voll ausgeschöpft werden – hinsichtlich seiner Bedeutung für den Klimaschutz, für eine bezahlbare Mobilität und für die Gesundheit. ...*

*Zur Umsetzung des Aktionsplans sind zehn strategische Förderbausteine und einzelne Leitprojekte auf der Ebene der beteiligten Ressorts entwickelt worden. Der Zeithorizont für die Umsetzung ist 2020. Eines der Leitprojekte wurde bereits gestartet: Die AGFS hat in Kooperation mit dem MWEBWV bereits begonnen, das Thema Radschnellwege zu bearbeiten, die zukünftig in der Netzhierarchie „höchste Priorität“ erhalten sollen. Erste Ergebnisse werden im September erwartet. Besondere Aufmerksamkeit soll auch der Fußverkehr erhalten. Dazu werden in den nächsten zwei Jahren Konzepte, Maßnahmen und Materialien von der AGFS entwickelt. Hauptthema bleibt weiterhin auch Gesundheit durch Bewegung im Alltag.*

Die AGFS sieht eine Umsetzung von Nahmobilität 2.0 in der kommunalen Praxis auf drei strategisch wichtigen Handlungsfeldern: Politik, Kommunikation und Verkehrsinfrastruktur. Für die Infrastruktur sieht das Konzept einen neuen Planungsansatz vor, der über die „städtebauliche Bemessung“ zwar bereits Eingang in die einschlägigen Regelwerke, z.B. die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 gefunden hat, aber noch in den Köpfen der Planer und politischen Entscheider implementiert werden muss.

#### Auszug aus der Broschüre der AGFS „Nahmobilität 2.0“

*Klassische Straßenplanung ist heute – von der Mitte ausgehend – primär auf die vorrangige Flächenteilung für den fließenden und die Unterbringung des ruhenden Verkehrs fokussiert. Dies hat zur Folge, dass sich Fuß- und Radverkehr häufig mit „Restflächen“ am Straßenrand begnügen müssen. Nahmobilität als Basismobilität erfordert dagegen a priori eine adäquate Dimensionierung der Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr, die den Grundansprüchen nach Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Geh- wie Fahrkomfort und nach Geschwindigkeit (sportliche und e-mobile Fahrräder) gerecht wird. Gefragt ist folglich ein neuer Ansatz in der Straßenplanung, der am Straßenrand beginnt und zuerst die Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs klärt.*

### Nahmobilität 2.0 – Chancen für Coesfeld?

Welche Chancen ergeben sich hieraus für die Stadt Coesfeld? Mit 29% hat Coesfeld einen sehr hohen Radverkehrsanteil und liegt damit in der Spitzengruppe selbst der AGFS-Mitgliedskommunen. Betrachtet man den Modal-Split genauer, ergibt sich ein differenzierteres Bild. Dem hohen Radverkehrsanteil steht ein sehr geringer Anteil der Fußgänger am Gesamtverkehr gegenüber. Der ÖV hat für den innerörtlichen Verkehr nahezu keine Bedeutung. Unter dem Strich ergibt sich ein Anteil des motorisierten Individualverkehrs wie in anderen Städten des Kreisgebietes oder auch deutschlandweit. Die traditionelle Fahrradfreundlichkeit der Münsterländer hat also – überspitzt ausgedrückt – nur zur Folge, dass niemand mehr zu Fuß geht und somit der Anteil der Nahmobilität insgesamt nur knapp über dem Bundesdurchschnitt liegt.

Somit kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass auch für Coesfeld zumindest eine Steigerung des Anteils der Nahmobilität am Verkehr bis 2020 um 5% möglich ist, wie dies Bundesminister Ramsauer für realistisch hält. Das Landesministerium gibt in seinem Aktionsplan sogar noch weit optimistischere Zielwerte vor.

Voraussetzung für einen hohen Radverkehrs- und Fußgängeranteil ist eine ausreichend dimensionierte und attraktiv gestaltete Infrastruktur. Hier wurde in Coesfeld in der Vergangenheit viel bewegt. Mit der Umgestaltung der Wallanlage zu einer vielerorts vorfahrtberechtigten „Fahrradstraße“, dem Ausbau der Radwege entlang der Borkener Straße oder dem Bau der Bike-and-Ride-Anlage am Haltepunkt Schulzentrum wurden wichtige Eckpunkte gesetzt. Ob die Dimensionierung der baulich angelegten Radwege – auch vor dem Hintergrund des Booms bei den E-Bikes – in Zukunft noch ausreicht, wird eine der interessantesten Fragen der städtischen Verkehrspolitik sein und für reichlich Diskussionsstoff im AK Nahmobilität und in der Politik sorgen. Mit der Markierung von Schutzstreifen auf weiten Teilen der K 46 und entlang der Billerbecker Straße und der damit verbundenen Aufgabe von zu klein dimensionierten und konfliktbehafteten gemeinsamen Geh- und Radwegen hat die Stadt einen aktuellen Trend in der Verkehrsplanung, in dem die Schutzstreifen als vollwertige und leistungsfähige Radverkehrsanlagen anerkannt werden, vorweggenommen.

Dass die von der AGFS im Konzept Nahmobilität 2.0 formulierten hohen Ansprüche in der Dimensionierung und der baulichen Ausgestaltung der Rad- und Fußverkehrsanlagen, insbesondere aber auch an die Gestaltqualität des Verkehrsraumes als Lebensraum bei immer knapper werdenden öffentlichen Kassen nicht kurzfristig umsetzen lassen, liegt auf der Hand. Umso wichtiger wird eine umfassende, intensive Kommunikation „pro Fahrrad (und pro Zu-Fußgehen). Nationale und internationale Projekte haben gezeigt, dass sich der Nahmobilitätsanteil mit gezielten Kampagnen deutlich steigern lässt. Das Konzept für die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Radverkehr/Nahmobilität, erarbeitet im Jahr 2010, bildet hierfür eine hervorragende Grundlage.

Will die Stadt Coesfeld dem Klimaschutz mit einem integrierten Ansatz mehr Beachtung schenken, wird sie das Thema Radverkehr/Nahmobilität als Teilaspekt wieder verstärkt in den Fokus rücken (müssen). Eine zielführende, erfolgreiche Umsetzung ist gerade dann mit Unterstützung der AGFS denkbar. Als Mitgliedskommune kann die Stadt Coesfeld die von der AGFS in der Vergangenheit entwickelten und für die Zukunft angekündigten Kampagnen

einsetzen und spezielle Landes-/Fördermittel abrufen, was Bemühungen einer Haushaltskonsolidierung unterstützt.

In der Sitzung wird dazu ergänzend berichtet.

**Anlagen:**

- Nahmobilität und Klimaschutz - Auszug aus dem Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität
- Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität (je ein gedrucktes Exemplar je Fraktion)
- Broschüre „Nahmobilität 2.0“ der AGFS