

Arbeitsgemeinschaft Mobilität des Klimaforums Rendsburg

Stellungnahme zur vorläufigen Leistungsbeschreibung

Mobilitätsentwicklungsplan (MEP) 28.02.2023

Ansprechperson: Horst Dallmann

Leistungsbeschreibung Mobilitätsentwicklungsplan (MEP)

Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Änderungs- und Ergänzungsvorschläge der AG Mobilität (in Rot)

Begründung:

„Aufgrund seines hohen Anteils an den THG-Emissionen und den bislang geringen Minderungserfolgen braucht es daher gerade im Verkehrssektor deutlich stärkere Anstrengungen und wirksamere Strategien zu seiner Dekarbonisierung und Defossilisierung.“¹⁾

Verkehr allgemein:

- Klima**verträgliche, ressourcenschonende** und zukunftsweisende Verkehrsentwicklung für den gesamten Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gemäß den gesetzten erweiterten Zielvorstellungen im Rahmen der Erstellung des MEP
- Förderung multi- **und intermodaler Mobilität mit dem Schwerpunkt auf dem Umweltverbund unter Berücksichtigung der Teilhabe autofreier Haushalte**
- Erstellung von Entscheidungshilfen bei der Bewertung von neuen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen über die Maßnahmenvorschläge des MEPs hinaus **mit der Maßgabe der Minimierung des Straßenneubaus**
- Erstellung von Planungshilfen insb. für Fuß- und Radverkehr (z.B. E-Mobilität, Transporträder)

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

- KFZ-Verkehr soll minimiert und stadt- sowie raumverträglich organisiert sein
- ~~Der Anteil des MIV am Modal Split soll minimiert werden~~ **Die Verkehrsleistung des MIV in der Region²⁾ soll minimiert werden**
- Der ruhende Verkehr soll zugunsten des Umweltverbundes minimiert werden.
- Es sollen Anreize und Angebote zum Umstieg auf Verkehrsarten des Umweltverbundes geschaffen werden, z.B. quantitativ und qualitativ ausreichende Standorte für Sharing-Systeme

- Damit ein Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes in einem ausreichenden Umfang geschehen kann, sind „push“- und „pull“-Maßnahmen vorzusehen.³⁾

- Aufbau einer hinreichenden, fossilfreien Energieinfrastruktur für den notwendigen MIV (E-Laden, H2-Tankstellen)

Radverkehr:

- Das Radverkehrsnetz soll flächendeckend, lückenlos und leicht verständlich ausgebaut werden

- Das Radverkehrsnetz soll auf die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen abgestimmt sein

- Verkehrssicherheit und Komfort soll im Radverkehr verstärkt werden

- Die Anzahl an zurückgelegten Wegen mit dem Rad soll erhöht werden, **orientiert an der Radstrategie SH 2030**

- Standorte für Fahrradabstellanlagen sollen erweitert, **an den Alltagsbedürfnissen der RadfahrerInnen orientiert, komfortabel (überdacht, bedarfsorientiert beleuchtet)** und mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden **unter besonderer Berücksichtigung dieses Aspektes bei der Planung neuer Wohngebiete (Stellplatzordnung)**

- Es sollen Planungsleitlinien für den Radverkehr inkl. Lastenräder, E-Bikes etc. erstellt werden

- Besonderer Fokus wird gesondert auf den touristischen und Alltagsradverkehr gelegt

Fußverkehr:

- flächendeckendes, lückenloses, leicht verständliches und qualitativ hochwertiges Gehwegenetz

- Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum soll erhöht werden

- Jeder kann sich sicher und barrierefrei im öffentlichen Raum bewegen und empfindet eine subjektive Sicherheit

- Verkehrssicherheit und Komfort soll im Fußverkehr gewährleistet werden

- Die Anzahl an zurückgelegten Wegen zu Fuß soll erhöht werden

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

- Der ÖPNV soll besser mit dem ruhenden Verkehr verknüpft werden

- Optimierung der Ausstattung der Haltstelleninfrastruktur (z.B. durch Ausbau zu einer Mobilitätsstation, zusätzliche Sitzmöglichkeiten, Stehhilfen, Fahrradbügel, barrierefreie Zuwegungen, ergänzende Beleuchtung)

- **Die Intermodalität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern soll verstärkt werden (z.B. Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bussen)**

- Der ÖPNV soll emissionsfrei (Batterieelektrisch / Wasserstoff) betrieben werden

Wirtschaftsverkehr:

- Effizienter, stadt- und regionalverträglicher und (lokal) emissionsfreier Gütertransport

- Übergeordnete Optimierung und Organisation der Logistik- und Wirtschaftsverkehre

- Den Wirtschaftsstandort durch Optimierung der Wirtschaftsverkehre stärken

- **Deutliche Reduzierung der Verkehrsleistung des straßengebundenen Güterverkehrs.**

- **Besonderer Fokus auf Wiederherstellung, Neuplanung, Ausweitung des schienengebundenen Güterverkehrs**

- Emissionsfreie Verkehre öffentlicher Einrichtungen (z.B. Abfallentsorgung, Verkehre der Bauhöfe, etc.).

Straßennetz/Straßenraum:

- Reorganisation des Straßennetz/-raums passend zur Mobilitätswende

- **Verstärkung des Einsatzes modaler Filter, durchlässig für Fuß- und Radverkehr**

- Es sollen planerische Empfehlungen zur Straßenraumoptimierung entwickelt werden **mit besonderem Fokus auf eine Stärkung des Umweltverbundes**

- **Minimierung weiterer Flächenversiegelung durch neue Straßen**

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, besonders für Rad- und Fuß-gängerverkehr

- **Ausweitung verkehrsberuhigte Zonen und Spielstraßen-**

- eindeutige Verständlichkeit des Straßenraums für alle Nutzer, Schaffung von klar geregelten Planungsstandards

Erreichbarkeit innerhalb des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg:

- Etablierung einer Region der kurzen Wege³⁾

- Gute Verbindungen innerhalb des Untersuchungsgebiets

- Schnittstellen zur landesweiten Verkehrsplanung müssen berücksichtigt sein

Ökologie und Gesundheit:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und Schaffung von gesunden Lebens-räumen

- Einhaltung der gesetzlichen und beschlossenen Grenzwerte (THG, NOx, Feinstaub etc.) im gesamten Untersuchungsgebiet

- Verringerung der CO₂-Emissionen in Anlehnung an ~~kommunale/regionale~~ **Leitziele das Pariser Klimaziel und das CO₂-Budget der SRU.**

- **Bilanzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor nach dem Verursacherprinzip**

- maximale Verringerung der Emissionen **sowie des Energieverbrauchs** im Mobilitätssektor

- Verringerung der Lärmemissionen, besonders auf den Hauptverkehrsachsen **durch klimaverträgliche Maßnahmen und Fokussierung auf die Ziele der Minimierung des Autoverkehrs und des Straßenneubaus**

Alternative Antriebstechnologien und Kraftstoffe:

- Erhöhung des Anteils an alternativen Antriebstechnologien/Kraftstoffen im Mobilitätssektor

- **Erstellung studienbasierter Planungshilfen für wasserstoffbetriebenen Lastenverkehr im Hin-blick auf Effizienz und Bedarf**

- Aufbau von Betankungs-/Ladeinfrastruktur für wasserstoffbasierte und batterieelektrische Mobilität

Förderung neuer Mobilitätsangebote und Technologien (Smart Mobility):

- Ausweitung/ Ausbau bestehender Sharing und On-demand-Systeme
- Digitalisierung der Mobilitätsangebote **mit dem Ziel der Verringerung des MIV**
- Leitplanken für die Implementierung neuer Mobilitätsangebote schaffen

- 1) Viebahn, P., Kern, J., Horst, J., Rosenstiel, A., Terrapon-Pfaff, J., Doré, L., Krüger, C., Zelt, O., Pregger, T., Braun, J., Klann, U. (2022). Zusammenfassung des Ergebnisberichts des Projekts MENA-Fuels von Wuppertal Institut, Deutschem Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Institut für ZukunftsEnergie- und Stoffstromsysteme (IZES) an das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Wuppertal, Stuttgart, Köln, Saarbrücken, S. 6
- 2) Der Modal-Split der Wegeanteile ist nicht aussagekräftig

Betrachtet man hierzu das Klimaschutzteilkonzept Mobilität für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg von 2016, so wird deutlich, dass der dargestellte Ziel-Modal-Split nicht aussagekräftig ist und ggf. auch keine CO₂-Reduktion bewirkt. Wie die Abb. 7-1 unten zeigt, betrug der Anteil der FußgängerInnen und RadfahrerInnen an den zurückgelegten Wegen deutschlandweit 2017 22% bzw. 11%. An der Verkehrsleistung, die für die THG-Emissionen entscheidend ist, aber nur jeweils 3%. Die zu Fuß und mit Rad zurückgelegten Wege sind im Vergleich mit dem Auto sehr kurz.

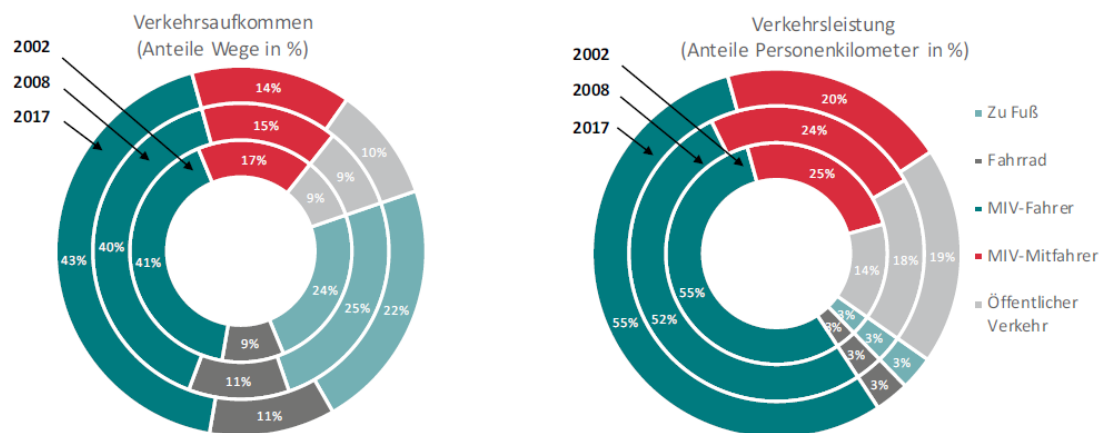
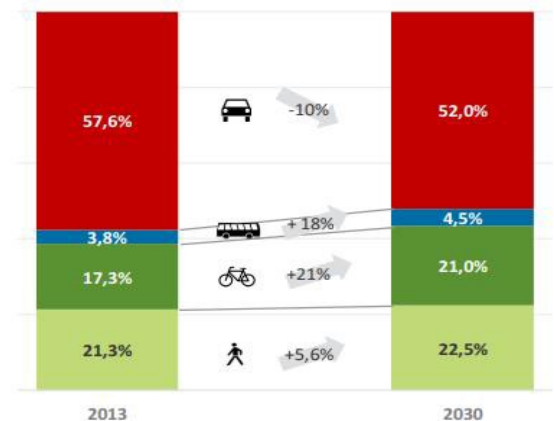
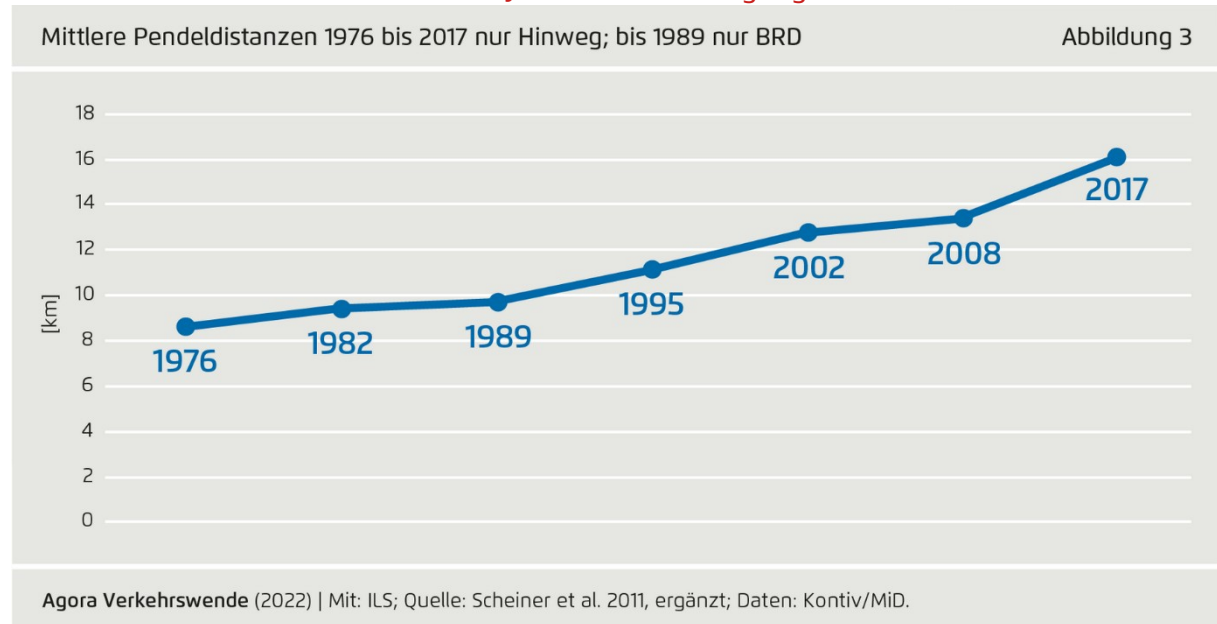


Abbildung 7-1 Modal Split des Personenverkehrs in Deutschland: Verkehrsaufkommen (Wege) und Verkehrsaufwand (Personenkilometer) im zeitlichen Vergleich

(aus: Wuppertal-Institut: CO₂-neutral bis 2035: Eckpunkte eines deutschen Beitrags zur Einhaltung der 1,5-°C-Grenze, Wuppertal 2020, S. 75)

Die Pendlerstrecken sind in den letzten Jahren deutlich länger geworden.



(Aus: Agoraverkehrswende: Wende im Pendelverkehr - Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können (2022), S. 9)

Daher muss eine deutliche Reduktion (ca. 50%) der Verkehrsleistung des MIV (in Pkm) bis 2030 gefordert werden.

- 3) „Forschungen haben gezeigt, dass eine Angebotsausweitung des Öffentlichen Verkehrs nicht automatisch zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs führt. Deshalb ist nur eine Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen zielführend.“ (Fraunhofer Institut, <https://www.isi.fraunhofer.de/de/blog/2021/klimamobilitaetsplaene/anhang1.html>)

- 4) „Von einer Stadt und Region der kurzen Wege kann man sprechen, wenn die Voraussetzungen gegeben sind, die alltäglichen Aufgaben wie den Weg zur Arbeit und zur Ausbildung, Versorgungswege sowie den Weg zur Schule und zum Kindergarten in kurzer Zeit bewältigen zu können, ohne dazu auf ein Auto angewiesen zu sein. Beckmann, Klaus u.a. (Hg.: UBA): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie, Dessau-Roßlau, August 2011, S. 9