

Euskirchen, 31.10.2016

Beschlussvorlage

TOP:

Drucksachen-Nr.: 281/2016

öffentlich

Betreff:

Informationen zur Vorbereitung eines Mobilitätskonzeptes

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum:	Einst.:	Ja:	Nein:	Enth.:	Beschluss- vorschlag	abweichender Beschluss
ATuV	08.12.2016						

Kosten der Maßnahme: €

Erträge der Maßnahme: €

im Haushaltsplan veranschlagt: Ja Nein

im Wirtschaftsplan veranschlagt: Ja Nein

Mittel stehen zur Verfügung: Ja Nein

ggf. Deckungsvorschlag:

jährlicher Folgeaufwand/-ertrag: €

weiterer Folgeaufwand/-ertrag:

Zustimmung der Revision liegt vor. Nicht erforderlich

Beschlussvorschlag:

Es sind Mittel in Höhe von 25.000,-€ zur Grundlagenermittlung für ein zukünftiges Mobilitätskonzept im Haushalt 2017 vorzusehen.

Sachdarstellung:

In der Sitzung des ATuV am 29.09.2016 wurde über die Anträge der SPD-Fraktion für verkehrlenkende Maßnahmen in Flamersheim sowie für ein Verkehrskonzept für die Ortsteile Flamersheim und Palmersheim beraten. Da andere Ortsteile oder die Kernstadt mindestens vergleichbar belastende Verkehrsverhältnisse aufweisen, ergab die Beratung, dass ein Verkehrskonzept sinnvoller Weise nur für die Gesamtstadt erstellt werden sollte. Dies sei auch aus Gleichbehandlungsgesichtspunkten erforderlich. Eine solche Gesamtbetrachtung der Verkehrssituation war bereits Gegenstand eines Antrages der CDU vom 06.02.2014, der damals abgelehnt wurde.

Die Verwaltung vertritt ebenfalls die Auffassung, falls ein Verkehrskonzept gewünscht wird, die Gesamtstadt zu betrachten. In der Sitzung wurde berichtet, dass ein sogenanntes Verkehrsentwicklungskonzept oder auch Verkehrsentwicklungsplan nicht mehr Stand der (Planungs-)Technik sei, sondern dass neuerdings Mobilitätskonzepte von Städten erarbeitet würden. Daraufhin wurde die Beratung der Anträge vertagt, damit die Verwaltung hierzu eine ausführliche Vorlage vorbereiten kann. Mit dieser Beratungsunterlage werden demnach auch die SPD-Anträge bearbeitet.

Grundsätzlich sind ein Verkehrsentwicklungsplan und ein Mobilitätskonzept in weiten Teilen deckungsgleich. Beide legen Ziele und Strategien für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fest. Somit dient ein solches Konzept als Orientierung für Politik, Bürgerschaft und Verwaltung, welche Kriterien und Prioritäten bei Entscheidungen über verkehrlich bedeutende Maßnahmen anzuwenden sind.

Ein Verkehrsentwicklungsplan betrachtet dabei die vier Verkehrsarten Individualverkehr (Kfz, Lkw und Motorrad), ÖPNV, Radverkehr und Fußgängerverkehr. Es werden Quellen und Ziele des Verkehrs ermittelt, umfangreiche Verkehrszählungen mit Verfolgungsmessungen vorgenommen und daraus ein mathematisches Verkehrsmodell entwickelt. Über Prognosen der Bevölkerungsentwicklung und des Verkehrsaufkommens lassen sich dann rechnerisch zukünftige Verkehrsmengen auf den betrachteten Straßen ermitteln und Varianten zur Verbesserung des Verkehrsflusses oder der Sicherheit des Verkehrs untersuchen. Ferner werden Gefahrenpunkte und Mängel im System ermittelt und hierfür Vorschläge für Maßnahmen getroffen. Außerdem werden Standards für Verkehrsanlagen z.B. Radwege, Bushaltestellen, Querungshilfen, definiert, eine Kategorisierung des Verkehrsnetzes vorgenommen sowie Vorschläge für die Zonierung von Stadtbereichen, z. B. für Tempo 30-Zonen, entwickelt.

Ein Mobilitätskonzept geht noch einen Schritt weiter. Es betrachtet nicht nur jeden einzelnen Verkehrsträger, sondern es werden auch die Verkehrszwecke und damit die eigentlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer betrachtet. Es soll ein strategisches Zusammenwirken der Bereiche Infrastruktur, Kommunikation und Service geschaffen werden, wodurch mehr Mobilität für alle Nutzergruppen erreichbar ist. Hintergrund dieses Ansatzes ist die Erkenntnis, dass weder Raum noch finanzielle Mittel für die Schaffung weiterer Verkehrsanlagen, insbesondere von Straßen, zur Verfügung stehen. Insofern muss versucht werden, die Verkehrsbedürfnisse besser zu organisieren, so dass die vorhandenen Strukturen ausreichen und Belastungen insgesamt gesenkt werden.

Die von der Bevölkerung kommunizierten Belastungen betreffen insbesondere den motorisierten Verkehr. Es werden Lärmbelästigungen, Gefahren durch zu hohe Geschwindigkeiten oder falsch parkende Fahrzeuge genannt. Daher wird Ziel eines jeden Konzeptes sein, die Nutzung des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, um möglichst mit der bestehenden Infrastruktur auszukommen. Dies schließt nicht aus, dass dennoch auch neue Straßen vorgesehen werden, weil sich unter Umständen auch ein reduzierter Verkehr aufgrund der örtlichen Situation nicht verträglich abwickeln lässt.

Für ein Mobilitätskonzept ist es daher erforderlich, nicht nur die Verkehre zu zählen, sondern sich durch Haushaltsbefragungen auch über den Verkehrszweck und über die benutzten Verkehrsmittel zu informieren. Erst dadurch können Maßnahmen überlegt werden, Serviceangebote weiter zu verbessern, Verknüpfungen von Verkehrsmitteln zu optimieren und somit möglichst einen Umstieg auf andere Verkehrsmittel zu attraktivieren und zu erreichen. Dadurch könnte insgesamt die Verkehrslast verträglicher gestaltet werden. Die Benutzung verschiedener Verkehrsmittel nennt man

„intermodale Nutzung“. Insofern spricht man bei einem Mobilitätskonzept davon, die Intermodalität zu verbessern.

Darüber hinaus kann durch die gewonnenen Informationen auch ein Mobilitätsmanagement aufgebaut werden. Dies bedeutet z. B., dass man in großen Betrieben oder an Schulen Informationsveranstaltungen zur Mobilität durchführt, um zu erreichen, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bzw. Schülerinnen und Schüler besser ihre An- bzw. Abreise organisieren.

Als konkrete Maßnahmen eines solchen Mobilitätskonzeptes können folgende Überlegungen in Erwägung gezogen werden:

Radverkehr:

- Bildung von zusammenhängenden Radwegenetzen anstatt einzelner Projekte
- Anlage von Schutzstreifen bei ausreichend großer Platzverfügbarkeit
- Verbesserungen an Lichtsignalanlagen
- Realisierungen von Lückenschlüssen
- Ausbau von Mobilstationen/Leitsystemen
- Pflege und Erhalt der Radwege

Fußverkehr:

- Ausbau von zusammenhängenden kleinräumigen Netzen nach Nutzungshäufigkeit
- Erkennbarkeit der Wegeverbesserung
- Verbesserung an Lichtsignalanlagen
- Realisierung von Lückenschlüssen
- Bessere Barrierefreiheit schaffen
- Pflege und Erhalt der Fußwege

Öffentlicher Nahverkehr:

- Konzepte zur verbesserten Quartierserschließung mit Bussen
- Realisierung von Mobilstationen und P+R-Anlagen
- Anstoß von Verbesserungen auf den Schienenstrecken
- Aufstellung von Fahrradboxen an starkfrequentierten Haltestellen

PKW-Verkehr:

- Verkehrsverlagerung und Verkehrslenkung
- Einrichtung von Kreisverkehren statt Lichtsignalanlagen (Einzelfallprüfung)
- Änderung von Straßenraum und Straßenführung
- Realisierung von Entlastungsstraßen

Wirtschaftsverkehr

- Verlagerung von Teilen des Verkehrs auf andere Verkehrsträger (Lastenrad, E-Fahrzeuge)
- Ausweisung eines Vorrangroutennetzes
- Optimierung von Beschilderungssystemen
- Schaffung eines Auto-/LKW-Hofes

Mobilitätsmanagement/Intermodalität:

- Errichtung von Mobilstationen
- Anlage von Fahrradboxen an Schienenhaltepunkten
- Ausweisung von P+R und B+R-Systemen
- Förderung von Car-Sharing-Systemen
- Ausweitung von Fahrradverleihsystemen
- Marketing-Kampagnen für ÖPNV oder Radverkehr
- Schulische Veranstaltungen zum Mobilitätsmanagement, „Eltern“-Bus, Schulwegpläne
- Betriebliches Mobilitätsmanagement für große Betriebe und Verwaltungen (E-Dienst-Räder, Car-Sharing)

Die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes oder eines Mobilitätskonzeptes wird durch Bürgerinformationsveranstaltungen und Beteiligungen begleitet, so dass möglichst viele der örtlichen Verkehrsprobleme in ein Konzept aufgenommen werden können.

Ein solches umfassendes Konzept wird sowohl Zeit als auch Geld benötigen sowie Personal binden. Um dieses zu bewältigen, sollte ein Zeitraum von mindestens drei, vielleicht auch vier Jahren vorgesehen werden. Angesichts der zurzeit aufgrund fehlender gesetzlicher Regelungen blockierten Fördermittel für Verkehrsanlagen des Umweltverbundes erscheint ein solch langer Zeitraum nicht besonders kritisch. Die Verwaltung schlägt daher vor, für 2017 zunächst nur Finanzmittel für die Grundlagenerhebung (Verkehrszählung, Haushaltsbefragung, Zusammenstellung von Bestandsdaten) in den Haushalt einzustellen. Dieser Betrag wird auf 25.000 € geschätzt. Ferner soll 2017 genutzt werden, um die genaue Aufgabenstellung eines Mobilitätskonzeptes festzulegen und Angebote einzuholen. Außerdem soll geprüft werden, ob es Möglichkeiten einer Förderung gibt, die zumindest nicht ausgeschlossen scheinen. Da die Mobilitätsbelange auch Teil von Klimaschutzkonzepten sind, welche zurzeit mit 60 – 65 % gefördert werden, ist zu prüfen, ob über diesen Weg eine Förderung möglich ist.

Nach Abschluss dieser Arbeiten kann vom Rat festgelegt werden, ob und in welchem Umfang ein Mobilitätskonzept erstellt wird.

Im Übrigen sind Verkehrsentwicklungspläne oder Mobilitätskonzepte eine Voraussetzung, um etwaige Förderungen für Verkehrsanlagen zu bekommen, ähnlich wie integrierte Handlungskonzepte Voraussetzung für Städtebau-Fördermittel sind.

Einige Passagen des Sachverhaltes sind den Veröffentlichungen zum Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach entnommen, die im Jahre 2013 mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes begonnen und dieses Mitte dieses Jahres beschlossen hat. Insofern können weitergehende Informationen auf der Internetseite der Stadt Bergisch Gladbach eingesehen werden.

In Vertretung

Knaup
Technischer Beigeordneter