

Positionspapier des Kreisverbandes zu Nachhaltige Mobilität für den Kreis Sigmaringen Kurzfassung(Beschluss am 23.04.2018 durch KMV)

Vorwort

Eine Studie des deutschen Umweltbundesamtes zeigt, dass 82 Prozent der Deutschen den Wunsch hegen, unsere Städte und Gemeinden mögen so umgestaltet werden, dass man kaum noch auf das Auto angewiesen ist, sondern alle Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen kann.

Das Bedürfnis der Mobilität fängt im Kopf an. Der Wiener Mobilitätsforscher Hermann Knopflöcher drückt es wie folgt aus: "Die Mobilität ist kein Selbstzweck, sondern letztendlich ein Ausdruck eines Mangels am Ort, an dem wir gerade sind. Um diesen Mangel zu beheben, verändern wir den Ort."

Fatal ist insbesondere, dass der Verkehr selbst wiederum den "Mangel am Ort" verschärft: Wir wollen dem störenden Verkehr entgehen und wohnen deshalb "im Grünen", fahren in Erholungsgebiete o.ä. - und erzeugen so wiederum Verkehr. Der immer weitere Ausbau des Straßennetzes schafft dabei einen weiteren Teufelskreis: Denn jede zusätzliche Verbindung, die geschaffen wird, jeder Stau, der durch eine Verbreiterung anscheinend vermieden wird, führt zu einer zusätzlichen Nachfrage.

Aus diesem Grunde wendet sich der Kreisverband Sigmaringen von B90 / Die Grünen grundsätzlich gegen die Verkehrsmaßnahme B 311n. Die Investitionen in eine B 311n sind aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit zur Umsetzung des Klimaschutzplanes 2050 falsch angelegt und Kontraproduktiv. Wenn die Entscheidung trotzdem bestehen bleibt, wovon wir ausgehen können, dann fordern wir eine Trassenführung, die aus ökologischer und finanzieller Sicht und gleichzeitig für die größtmögliche Entlastung der betroffenen Bürger, die beste Variante darstellt. Die bis jetzt im Vordergrund stehende „Nordtrasse“ ist aus unserer Sicht nicht die beste Führung. Eine ausführliche Begründung und Stellungnahme hierzu, wurde von unserem Kreisverband bereits an anderer Stelle erarbeitet und veröffentlicht. Notwendige Ortsumfahrungen für besonders betroffene Bürgerinnen und Bürger befürworten wir. Alle Straßenplanungen sollen mit begleitenden, parallel verlaufenden Radwegen von statten gehen. Grundsätzlich treten wir Grüne im Kreis für eine gleichberechtigte Nutzung von Straßenverbindungen für alle Verkehrsteilnehmer ein.

Zum Autoverkehr brauchen wir uns nicht weiter zu positionieren, außer der daraus resultierenden Forderung, dass es eine Abkehr von der automobilen Dominanz zu Gunsten des Klima- und Umweltschutzes geben muss, es aber auch zu einer höheren Lebensqualität in den Kommunen kommen sollte.

Deshalb konzentrieren wir uns in unserem Positionspapier auf die Alternativen zum Auto - den Fußgängern, den Radfahrern, dem ÖPNV und dem SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und fordern den Schwerlastverkehr auf die Schiene zu verlagern, insbesondere den Transitverkehr, um so Entlastungen für die Kommunen zu schaffen. Zumal ein LKW von 10 Tonnen Achslast die Straßeninfrastruktur 160.000-mal mehr schädigt als ein PKW (www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/39816/). Die Schweiz hat schon jahrzehntelang ein Nachtfahrverbot für den Schwerlastverkehr und verlagert den Transitverkehr auf die Schiene. Dies setzt aber voraus, dass die Bahn "2050-fähig" ausgebaut, saniert und erweitert wird. Eingleisige Streckenführungen sollten der Vergangenheit angehören.

Seit dem Pariser Klimaschutzvertrag 2015 und den darauf initiierten nationalen Klimaschutzplänen 2050 werden erstmals konkrete Klimaschutzziele und deren Wege dorthin schriftlich durch die Bundesregierung und das Bundeskabinett fixiert. Dieser Klimaschutzplan 2050 ist für uns die Basis, auf der wir unsere regionalen Lösungsvorschläge erarbeiten.

Schwerpunkte unseres Plans sind die Reduzierung des PKW- und LKW-Verkehrs, die Elektrifizierung und der Ausbau vorhandener Bahnlagen, Ausbau und Förderung des ÖPNV und SPNV mit gleichzeitiger Steigerung des Radverkehrsanteils durch Ausbau der Radinfrastruktur, des kombinierten Verkehrs Rad mit ÖPNV und SPNV, sowie Steigerung des Fußverkehrsanteils durch intelligente, ausgewogene Stadtplanungen auf dem Prinzip des "Shared-Space". Alle Verkehrsteilnehmer, ob motorisiert oder nicht, dürfen die Straße gleichermaßen benutzen und haben die gleichen Rechte; die „vermeintlich“ Starken müssen auf die „vermeintlich“ Schwachen Rücksicht nehmen.

Der ÖPNV kann nur dann gestärkt werden, wenn für die Menschen nicht von vornherein feststeht, welches Verkehrsmittel - nämlich das Auto - sie wählen, weil keine Alternativen vorhanden sind. Die Entscheidung, gehe ich zu Fuß, nehme ich das Fahrrad oder benutze ich den ÖPNV oder den SPNV

oder kombiniere ich die Verkehrsarten, muss auf eine reale Ebene angehoben werden, indem die Politik bzw. die Politiker*innen das Auto und somit die Autofahrer*innen nicht mehr bevorzugt behandeln, sondern einreihen, ja sogar vom heutigen Stand aus schlechter stellen. Autofahrer*innen haben nicht mehr das Privileg, nah am Geschehen zu parken, sondern müssen die letzten "Kilometer" ebenfalls auf anderem Wege, mit anderen Verkehrsmitteln zurücklegen. So wie es der Fußgänger, die Nutzer*innen des ÖPNV und SPNV sowieso schon machen müssen. Einzig und alleine das Fahrrad als schnellstes und umweltfreundlichstes Verkehrsmittel darf weiterhin nah am Zentrum parken oder im Zentrum fahren unter dem "Shared-Space" - Prinzip.

Unabdingbarer Bestandteil grüner Politik ist der Nachhaltigkeitsgedanke in allen Bereichen. Nachhaltige Mobilität ist klimaschonend, emissionsarm, leise, intelligent und vernetzt. Er sollte beständig nach den drei Hauptkriterien der Nachhaltigkeit – Effizienz – Konsistenz – Suffizienz – überprüft werden.

In der Langversion dieses Positionspapiers werden die wichtigsten Passagen des vom Bundestag verabschiedeten Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung wiedergegeben und darauf aufbauend unsere Vorschläge für den Landkreis Sigmaringen unterbreitet. Nur die Region selbst, kann und muss den Klimaschutzplan 2050 als Rahmenplan, mit finanzieller Unterstützung von Bund, Land und eventuell EU, mit Leben füllen. Das Positionspapier formuliert nur Rahmen-Ideen, die durch die professionellen Verkehrsplaner des Landkreises oder der Gemeinden umgesetzt werden können.

Schienerverkehr

Schiener-Personen-Verkehr:

Ein erklärtes Ziel ist, den Menschen mehr Möglichkeiten anzubieten, vom eigenen Auto auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Je mehr Möglichkeiten für die einfache, kostengünstige und komfortable Nutzung des SPNV und ÖPNV geschaffen werden, desto mehr Menschen werden diese Möglichkeiten nutzen und auf ihr eigenes Auto verzichten. Dieses Ziel kann durch eine ganze Reihe von Maßnahmen erreicht werden, die unabhängig voneinander realisiert werden können:

- Elektrifizierung aller Bahnstrecken im Kreis als langfristiges Ziel.
- Stunden-Takt auf allen aktuell genutzten Bahnstrecken im Kreisgebiet, von 5:00 Uhr morgens bis 24:00 Uhr abends
- Modernisierung der Infrastruktur an allen Bahnhöfen und Haltestellen, durch
 - o barrierefreier Ausbau für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und für Familien mit Kindern (Kinderwagen).
 - o Einrichtung von Mobilitätszentren an allen Bahnhöfen mit Umsteigemöglichkeiten auf ÖPNV, Car-Sharing und E-Bike, Leih- und Mietmöglichkeiten, Ladestationen und Fahrrad-Schließfächer.
- Sinnvolle Reaktivierung von aufgegebenen Haltepunkten in Form von Bedarfshaltestellen.
- Jederzeit einfache Mitnahmemöglichkeiten im SPNV für Fahrrad, E-Bikes und Lastenfahrräder.
- Um eine gute Anbindung des Schienenverkehrs in Richtung Bodensee wiederherzustellen, fordern wir die Reaktivierung der Ablachtalbahn von Mengen nach Stockach.

Schiener-Güter-Verkehr:

Die seit Jahrzehnten geforderte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist dringend erforderlich und unser wichtigstes Ziel.

Durch den Einsatz von elektrischer Energie aus erneuerbaren Quellen ist der Transport von Gütern und Handelswaren auf der Schiene die emissionsärmste Variante. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene bedeutet eine deutliche Reduktion der Verkehrsemissionen wie CO², Stickoxide und Lärm. Des Weiteren wird die Abnutzung unserer Straßen enorm reduziert. Die Kosten für die Sanierung der Straßen steigen jedes Jahr beträchtlich. Vorbild für einen gut funktionierenden Güterverkehr ist für uns die Schweiz. Hier lohnt es sich bereits selbst bei Entfernungen von 60 km, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Schweiz treibt mit dieser Schienenpolitik auch den Wandel im deutsch-schweizerischen Grenzgebiet voran.

Jedoch nicht nur auf Bundesebene ist ein radikales Umsteuern in der Verkehrspolitik nötig, auch bei uns im Kreis ist eine neue Gewichtung im Verkehrsbereich nötig und möglich. Die aktuelle Forderung und Förderung des Ausbaues des Fernstraßennetzes ist ein Festhalten an alten und bisherigen Strukturen und lähmt die Innovationen und Investitionen in eine CO₂-freie Zukunft, die jedoch unverzichtbar ist.

Wir halten den Ausbau und die Modernisierung aller Güterbahnhöfe im Kreis nach Schweizer Vorbild für dringend erforderlich. Erste positive Ansatzpunkte sind inzwischen in der Diskussion, z.B. die Instandsetzung der Strecke von Pfullendorf nach Altshausen und der Ausbau der Güterabfertigung in Ostrach. Solche Ansätze müssen auf das ganze Kreisgebiet ausgeweitet werden. Wir sehen hier auch die Kreisverwaltung in Zusammenarbeit mit den Kommunen in der Pflicht.

Öffentlicher Personenbeförderungsverkehr und Gemeinschaftsverkehre

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgerichtet und spielt darüber hinaus eine eher untergeordnete Rolle. In schulfreien Zeiten, z.B. an Wochenenden oder in den Ferien, werden die Buslinien stark ausgedünnt oder gleich eingestellt.

Am 1. Januar 2018 ist die erste Stufe der von der Grün-Schwarzen Landesregierung beschlossenen Neuordnung der Finanzierung des ÖPNV in Kraft getreten. Damit werden die Mittel direkt an die Stadt- und Landkreise verteilt und nicht mehr wie bisher an die Verkehrsunternehmen. Mit dem Geld wird der Linienbusverkehr in den verschiedenen Kreisgebieten finanziert. Aufgabe des Landkreises ist es daher, über diese Mittel die Schülerbeförderung und somit den ganzen ÖPNV neu zu ordnen und zu verbessern, um alle Bevölkerungsgruppen einzubinden. Hierzu muss der Kreis einen neuen Nahverkehrsplan aufstellen, in den auch moderne Angebotsformen wie z.B. Bürgerbusse und Ruf-Autos... eingearbeitet werden.

Dass eine Buslinie aber auch sehr gut angenommen werden kann, zeigt der RegioBus500 von Sigmaringen nach Überlingen, der im Stundentakt von 5:00 – 24:00, (7:00 – 24:00 an Sa/So/FT) unterwegs ist und bereits im ersten Betriebsjahr 323.000 Fahrgäste verzeichnen konnte.

Weitere positive Beispiele für den gemeinschaftlichen Verkehr bei uns im Kreis sind der Stadtbus Sigmaringen und der Bürgerbus in Pfullendorf.

Unsere Forderungen für den ÖPNV im Landkreis Sigmaringen

Durch die Erhöhung der Anzahl von Beförderungs- und Einsteigemöglichkeiten mit dem ÖPNV, muss den Menschen der Umstieg vom eigenen Auto auf andere Verkehrsmittel erleichtert werden.

Wir fordern: die Verbindungen aller Mittelzentren (Sigmaringen, Bad Saulgau und Pfullendorf) sind überregional auszubauen und zu verstetigen und auch mit den Zentren der umliegenden Kreise zu verbinden. Wo keine Bahnverbindung besteht, sind Regiobusse einzurichten. Unterzentren bei uns im Kreis, wie Gammertingen, Mengen, Meßkirch, und Kleinzentren wie Ostrach oder Stetten a. k. M., müssen ebenfalls in ein solches System im Stundentakt eingebunden und an die größeren Mittelzentren angeschlossen werden.

In den Mittelzentren muss zusätzlich eine Form von innerstädtischer Mobilität mit dem ÖPNV gewährleistet sein. Z.B. sollte in einem Mittelzentrum wie Bad Saulgau übergangsweise ein Bürgerbus nach Pfullendorfer Vorbild eingeführt werden. Freiwillige Fahrangebote können jedoch nur eine Zwischenlösung darstellen.

Kleinere Ortschaften, die nicht an dem Streckennetz des Stundentaktes liegen, sollten zumindest wie bisher auch im Rahmen der Schülerbeförderung bedient werden. Darüber hinaus können andere Beförderungsmöglichkeiten, wie der Bürgerbus oder das Bürgerrufauto zum Einsatz kommen.

Wir unterstützen eine möglichst flächendeckende Einführung des Bürgerrufautos in allen kleineren Städten und Gemeinden, wobei hier eine interkommunale Zusammenarbeit beachtet werden sollte. Z.B. könnte die Stadt Meßkirch als Unterzentrum zusammen mit den umliegenden Gemeinden wie Leibertingen und Sauldorf zwei Anrufautos mit E-Betrieb anschaffen, die gemeinschaftlich, wie oben beschrieben, betrieben werden könnten. Dasselbe gilt für alle anderen Unterzentren wie Gammertingen und Mengen, aber auch die Kleinzentren Ostrach, Herbertingen, Stetten a. k. M. oder die Donautalgemeinden.

Weitere Punkte, die hierbei beachtet werden müssen:

- barrierefreier Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder für Familien mit Kindern (Kinderwagen)
- Jederzeit einfache Mitnahmemöglichkeiten für Fahrrad und E-Bikes in den Bussen
- Haltestellen sind möglichst mit Unterstellmöglichkeiten, Ladestationen für E-Bikes und Fahrrad-Schließfächer auszustatten.

Mitfahrerbanken

An verkehrsgünstigen Orten in den Kommunen könnten sogenannte Mitfahrerbanken mit digitaler Anzeige für Mitfahrwünsche eingerichtet werden. Eine digitale Anzeige würde die Akzeptanz und dem Sicherheitsbedürfnis der Menschen entgegenkommen, die sich bereit erklären, Personen

mitzunehmen. Vielleicht könnten diese Mitfahrerbänke sogar mit einem Mitfahrerportal gekoppelt und so eine Registrierung ermöglicht werden.

Radverkehrsförderung

Die meisten Menschen assoziieren mit dem Begriff Mobilität das Fahren mit dem Auto. Statistisch ist erwiesen, dass die meisten Fahrten mit dem Auto für eine Strecke von 5 - 15 km stattfinden. Dies sind Entfernungen, die mit dem Fahrrad kostengünstiger, umweltfreundlicher und gesundheitsförderlicher zurückgelegt werden können.

Damit mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, müssen sie ein Gefühl der Sicherheit erhalten. Sie müssen den Radverkehr als komfortabel empfinden und sich als Radfahrer voll akzeptiert erleben. Dadurch könnten sich ältere Menschen auch ein Teil ihrer selbstständigen Mobilität zurückerobern.

Der Ausbau des ÖPNV und des SPNV, der Haltestellen und der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern oder der Mietangebote von Fahrrädern, ermöglicht eine neue Kombination, um mit ÖPNV und SPNV an Zielorten, alternativ ohne Auto mobil zu sein. Fahrräder und E-Bikes ermöglichen Menschen mit eingeschränkter Mobilität den Einstieg in eine unabhängige Mobilität. Damit diese Neuheiten ihr volles Potential entwickeln können ist es aber unabdingbar, die Haltestellen, den ÖPNV und SPNV barrierefrei auszubauen und die Mitnahmemöglichkeit zu erhöhen.

In Anbetracht dieser neuen Mobilität sind schnelle Verbindungen zwischen Städten, die nicht weiter als 10 bis 15 Kilometer auseinander liegen, für Radfahrer*innen durch sogenannte Radschnellwege denk- und finanzierbar. Radschnellwege sind nicht ausschließlich ein Privileg für Großstädte. Sie können auch den ländlichen Raum erobern und vom lauten Durchgangsverkehr entlasten. Die Lebensqualität lässt sich dadurch erheblich steigern. Topographisch ungünstige Verhältnisse einer Stadt verlieren ihre abschreckende Wirkung in Bezug auf das Radfahren und die Verkehrsmittelwahl.

Die Kommunen im Landkreis Sigmaringen müssen diese Chance ergreifen und die Radinfrastruktur verbessern, um die Akzeptanz zu steigern und das Potential des Radfahrens auszuschöpfen. Bundesweit werden immer mehr Kommunen Mitglieder in den Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen AGFK. Es wäre förderlich und wünschenswert, der Landkreis Sigmaringen würde sich diesem Arbeitskreis anschließen, um von dem Erfahrungsschatz zu profitieren. Dies könnte auch stellvertretend für alle Kommunen des Landkreises erfolgen.

Unsere Forderungen für den Radverkehr für den Kreis Sigmaringen:

- Aktualisierung und sofortige Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Sigmaringen, inklusive aller dringend notwendigen durchgehenden Beschilderungen
- Sichere und komfortable Schul- und Kindergartenradwege
- Jederzeit einfache Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder und E-Bikes in den Bussen. Halte- und Bedarfshaltestellen sind möglichst mit Unterstellmöglichkeiten, Ladestationen für E-Bikes und Fahrrad-Schließfächer auszustatten. (Siehe unsere Forderungen zu SPNV und ÖPNV)
- Gestaltung von „Shared-Space“-Arealen in den Städten und Gemeinden. Diese Areale werden von keinen Fußgängerwegen oder Radwegen gesäumt und durch diese bauliche Gestaltung wird die gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsteilnehmer, von Fußgänger, Radfahrer bis Autofahrer, sichtbar. Die „vermeintlich“ Stärkeren müssen auf die „vermeintlich“ Schwächeren Rücksicht nehmen.

Digitalisierungsoffensive nutzen

Die schon seit längerer Zeit angekündigte Digitalisierungsoffensive muss auch in unserem ländlich geprägten Raum Wirklichkeit werden und spielt für die Zukunftsfähigkeit und Attraktivität der Region eine große Rolle. Eine gute Anbindung an das digitale Netz ist heute für viele Firmen ein stärkerer Standortfaktor als eine gute Anbindung an das Verkehrsnetz. Mobiles Arbeiten wird auch in den Betrieben immer mehr ein Zugpferd für die Attraktivität eines Unternehmens bei der Gewinnung von Fachkräften und Auszubildenden. Neben der Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind die Möglichkeiten des mobilen Arbeitens nicht unerhebliche Faktoren um Fahrtzeiten sinnvoll zu nutzen und Zeit für die Familie oder für andere Aktivitäten zu gewinnen. Aber auch Fahrgemeinschaften, sei es beruflicher oder privater Natur, lassen sich inzwischen schon sehr einfach über entsprechende Apps initiieren und organisieren.

Aber auch im privaten Bereich ist ein Leben mit Smartphone & Co zunehmend täglich gelebte Realität. Inzwischen können Fahrten über mobile Anwendungen (Apps) sehr einfach und kostengünstig in sehr kurzer Zeit organisiert werden. Diese Apps werden sich zukünftig immer mehr vernetzen, so dass alle Möglichkeiten, um von A nach B zu kommen, auf einen Blick ersichtlich werden, egal ob von

öffentlichen oder privaten Anbietern. Diese „Mobilitätsanwendungen“ werden starken Einfluss auf das Mobilitätsverhalten nehmen und Einzelfahrten reduzieren oder überflüssig machen. Schon heute ist dieser Trend in den größeren Städten klar erkennbar, was dazu führt, dass immer weniger Menschen einen Führerschein machen oder ein eigenes Auto besitzen. Grundvoraussetzung für die Übertragung dieses Trends auf den ländlichen Raum ist eine schnelle, flächendeckende und kostengünstige Anbindung an das digitale Netz.

Hierzu gehören unter anderem:

- Mitfahrer-Apps können helfen, die Einzelfahrten im Auto zu reduzieren.
- Die Verfügbarkeit von Carsharing-Autos und Sichtbarkeit von Carsharing-Stellplätzen sind in Apps ebenfalls möglich.

Städte-Planung und Verkehr

Städte, ihre Planer, die Bürgermeister*innen und ihre Gemeinderäte*innen, müssen den Mut und den Willen aufbringen, den Verkehr (Fuß-, Rad-, Autoverkehr) als gleichberechtigte Partner anzusehen und ihre Bedürfnisse gleichberechtigt zu behandeln. Die Stadtstraßen, die keine Fußgängerwege und keine Radwege säumen, müssen als "Shared-Space"-Areale ausgezeichnet werden, wo jeder dieselben Rechte besitzt und die Stärkeren auf die vermeintlich Schwächeren Rücksicht zu nehmen haben. Dies sollte auf alle Stadt-, und Kreisstraßen übertragen werden, die nicht von Fußwegen und Radwegen gesäumt werden. Bundesautobahnen, Bundes- und Landstraßen, außerhalb von geschlossenen Ortschaften sind davon natürlich ausgenommen!

Die Städte müssen wieder den Wohnwert in den Vordergrund stellen und nach dem Prinzip der kurzen Wege geplant werden. Nicht das Auto steht im Vordergrund, sondern der nicht-motorisierte Mensch. Unnötige Verkehre, wie Fahrten für die Parkplatzsuche, müssen vermieden werden. Die Autofahrer*innen müssen genauso wie der Fußgänger oder der Radfahrer auf den "letzten Metern" in körperliche Bewegung investieren, um ans Ziel zu gelangen. Das Vorrecht stadt- und zentrumsnah zu parken, in Parkhäusern oder anderen zentrumsnahen Parkzonen, muss der Vergangenheit angehören. Wichtiger Raum für die Städte wird somit wieder für das Wohnen und das Leben in den Städten zurückgewonnen. Den Autofahrer*innen werden für die letzten Meter an Parkplätzen am Stadtrand P+R-Parkplätze mit Anschluss an den ÖPNV, SPNV, Mietstationen für Leihräder (normales Fahrrad oder Lastenräder) angeboten.