

Stellungnahme ADFC zum Masterplan Verkehr 2035 Phase 1 „Leitbild & Ziele“

Phase 1 des Masterplans Verkehr 2035 beinhaltet die Bewertung von sechs Zielen mit jeweils drei Unterzielen, zu denen der ADFC Offenburg wie folgt Stellung bezieht.

Ziel eins ist, die eigenständige Mobilität für alle ermöglichen. Hierunter fällt die Stärkung der aktiven und gesundheitsfördernden Mobilität, die Sicherung der Mobilität für alle und eine deutlich attraktivere Gestaltung des ÖPNV, der mit neuen Mobilitätsangeboten wirkungsvoll verknüpft ist. Der ADFC zielt darauf ab, die Rahmenbedingungen zu schaffen, um den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen wesentlich zu erhöhen. Für Kurzstrecken bis drei Kilometer sollte das Rad das bevorzugte Verkehrsmittel sein, für längere Strecken eine Kombination von Fahrrad und ÖPNV. Bei den Angeboten gilt höchstmögliche Transparenz und Niederschwelligkeit. Die Bereitstellung einer APP und digitale Vernetzung ist sehr wünschenswert, jedoch sollte „Einfach mobil“ bedeuten, dass eine analoge Nutzung weiterhin möglich ist. Verleihsysteme für Autos und Fahrräder sind ein geeignetes Mittel, um den Platzbedarf von stehenden Autos zu reduzieren. Verleihsysteme für akkubetriebene E-Scooter sieht der ADFC nicht als besonders umweltfreundliche und sinnvolle Alternative an. Ebenso gilt, dass Mobilität bezahlbar sein muss. Daher setzt sich der ADFC für das 30 Euro Monatsticket für die Ortenau und die kostenlose Nutzung des Nahverkehrs für Menschen die sich individuelle Mobilität gar nicht oder nur eingeschränkt leisten können ein (Hartz IV oder Grundsicherung). In die Diskussion über neue Formen der Mobilität muss insbesondere die junge Generation einbezogen werden, denn es ist ihre Zukunft, die gestaltet wird.

Das zweite Ziel beinhaltet die Förderung einer klima- und umweltschonenden Mobilität, wobei Umwelt- und Gesundheitsbelastungen minimiert, innovative und umweltschonende Antriebsformen gefördert und effizienter, umweltschonender Wirtschaftsverkehr ermöglicht werden sollen. Der ADFC fordert, den Straßenraum zugunsten des ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs umzuverteilen und finanzielle und andere Anreize für Nutzer/innen des Umweltverbunds zu schaffen. Hierzu gehören folgende Maßnahmen: Bei mehrspurigen Straßen bzw. Parkstreifen sollten die äußeren Fahrstreifen zu sog. Umweltverbundstreifen für Räder und ÖPNV werden. PKW-Parkplätze sind zu reduzieren und deutlich zu verteuern. Es sind verstärkt autofreie, verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen und -quartiere und Tempo 30-Zonen einzurichten. Hierzu sind u.a. rechtliche und bauliche Maßnahmen zu entwickeln. Das Radwegenetz ist auszubauen, als Vorlage soll das vom ADFC entwickelte Wunschradwalwegenetz namens „Mapathon“ dienen. Kfz-Verkehr und Radverkehr sind zu trennen, außer auf sehr wenig befahrenen Straßen. Winterdienst auf Rad- und Fußwegen ist zu forcieren. Um die umweltschädlichen Auswirkungen von Zulieferdiensten zu reduzieren, müssen zentrale Paketstationen für diverse Lieferdienste an zentralen Verteilungsstandorten eingerichtet werden, von denen die Ware mit einem einzigen CO₂-neutralen Fahrzeug geliefert oder direkt abgeholt wird. Elektrisch betriebene Leihautos sollten engmaschig zur Verfügung stehen, um die Notwendigkeit eigener Fahrzeuge zu reduzieren.

Weiter soll eine neue Mobilitätskultur geschaffen, das Mobilitätsmanagement breiter aufgestellt, die Digitalisierung zugunsten der Verkehrswende genutzt und Mobilitätsthemen effektiver kommuniziert werden. Das Mobilitätsmanagement breiter aufstellen heißt für den ADFC, bereits bei der Entwicklung des Masterplans aber auch grundsätzlich bei der Entwicklung digitaler Formate und Kommunikation alle Schichten der Bevölkerung zu involvieren. Die Formate müssen niederschwellig und dürfen nicht sozial-selektiv sein. Eine einheitliche und benutzerfreundliche Verkehrsapp zur automatischen Erkundung und Buchung von kombinierten Verkehrswegen (Bus, Bahn, Leihauto, Parkplatz, Fahrradtransport etc.) sollte idealerweise bundesweit, zumindest aber innerhalb des Landkreises angeboten werden. Weitere Beispiele für Digitalisierung der Verkehrswende sind digitale Fahrradampeln, die dem Rad Vorrang einräumen (z.B. Oberhausen) und die Einführung der App „Wegeheld“ oder ähnlicher Meldeportale zur einfacheren Kontrolle und Dokumentation von und Ahndung bei Verkehrsverstößen. Die Stadt sollte eine

Vorbildfunktion einnehmen und für Dienstfahrten möglichst umwelt- und klimafreundliche Fortbewegungsmöglichkeiten wählen.

Offenburg soll im regionalen Kontext stärker vernetzt werden, dies beinhaltet vor allem die Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit für den Umweltverbund, die Erweiterung und Optimierung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln und die Koordination und Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Region. Dem ADFC ist wichtig, dass die Taktfrequenz von Bus und Bahn erhöht, die Fahrradmitnahme in Bussen ermöglicht, das Radwegenetz inklusive Radschnellwegen ausgebaut („Mapathon“), mehr Flaniermeilen und Spazierquartiere geschaffen werden. Außerdem gefördert werden müssen das ADFC-Rad- und Mobilitätszentrum am Bahnhof, Aktivitäten zum Deutschlandtakt, grenzüberschreitender ÖPNV und Offenburg muss wieder Nachtzughalt sein. Alle regionalen Verkehrsangebote müssen digital vernetzt sein (siehe oben).

Ziel Nummer fünf lautet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, hierbei soll sowohl die objektive Verkehrssicherheit erhöht als auch das Sicherheitsempfinden gestärkt werden. Gegenseitige Rücksichtnahme soll aktiv gefördert werden. Der ADFC fordert den Ausbau der Verkehrserziehung in der Grundschule, Berücksichtigung des Wunschradschnellwegnetzes („Mapathon“), eine Beleuchtung der Fahrradwege zwischen den Ortsteilen unter Berücksichtigung von Umweltaspekten, eine Trennung von Rad- und Autoverkehr und – wo nicht möglich – Tempo 30, mehr Fahrradstraßen und breitere Radwege. Schulwege müssen verkehrssarm und kenntlich sein (Schulwegpläne) und deren Nutzung beworben werden, der Winterdienst auf Rad- und Fußwegen muss forciert werden und Verkehrsverstöße müssen geahndet werden (s.o.). Der motorisierte Individualverkehr (MIV) muss zugunsten umweltfreundlicher Mobilitätsformen stark reduziert werden, um eine bessere Übersicht in Räumen mit dichtem Verkehr zu schaffen, letzteres insbesondere durch Umwidmung von Flächen für Kfz zugunsten des Umweltverbunds. Das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden wird gestärkt durch die physische Trennung vom Kfz-Verkehr. Zu den Maßnahmen gehören die verstärkte Einführung autofreier Bereiche, verkehrsberuhigter und Tempo-30-Zonen. Die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit sollte im Regelfall auf 30 km/h begrenzt werden. Die Stadt setzt sich innerhalb der kommunalen Gemeinschaft und gegenüber dem Gesetzgeber für Änderung der Straßenverkehrsordnung zugunsten flächendeckender städtischer Tempo-30-Zonen ein.

Als sechstes Ziel sollen Verkehrs- als Lebensräume gestaltet werden, das heißt es sollen mehr lebendige und attraktive Räume geschaffen und klimaresiliente Stadträume entwickelt und der Verkehr stadtverträglich und effizient abgewickelt werden. Der ADFC will öffentliche Räume multifunktional verstanden wissen, nur ein kleiner Teil darf verkehrlichen Zwecken dienen und dieser muss sicher abgegrenzt bzw. baulich so gestaltet sein, dass der MIV langsam machen muss. Das Auto ist freundlicher Gast statt König. Die in Paris in Umsetzung befindliche Viertelstundenstadt ist Vorbild für Offenburg, in jedem Stadtteil sollen Wohnung, Arbeit, Schule und Einkaufsmöglichkeit per Rad oder pedes in 15 Minuten erreichbar sein. Auch der Bahnhof ist von überall in Offenburg mit dem Umweltverbund in zehn Minuten erreichbar. Es gibt autofreie Stadt- und reine Fahrradquartiere. Der Kfz-Verkehr im Stadtzentrum ist streng reglementiert (unter Berücksichtigung der berechtigten Interessen der Anwohner/innen), notwendige Lieferdienste sind zu bestimmten Uhrzeiten erlaubt, Vergehen werden geahndet. Bei neuen Baumaßnahmen oder Sanierungen wird das Prinzip Schwammstadt umgesetzt, mit viel Grün auf Dächern, Parks statt versiegelter Flächen, Bäumen und Baum-Rigolen, um Regenwasser zurückzuhalten.