

## **Antragsvorlage - Mobilität der Nachhaltigkeit und der Teilhabe**

An den Vorsitzenden des Gemeinderats  
Herrn (Ober-)Bürgermeister XYZ

### **ÖPNV**

Im öffentlichen Personennahverkehr regt sich einiges im Landkreis Böblingen. Egal ob die Elektrifizierung der Schönbuchbahn, der wiedergekehrte IC-Halt in Böblingen, die Gäubahn oder die Zugverbindung zwischen Calw und dem Landkreis Böblingen (Egal ob als Hermann-Hesse-Bahn oder verlängerte S-Bahn). Diese Projekte zeigen, dass wir im Landkreis den richtigen Weg gehen. Das zeigt unter anderem auch die Wahl von Dr. Stefan Belz zum Oberbürgermeister von Böblingen, da er unter anderem mit einem Stadtticket für 1,30 € geworben hat. Der ÖPNV muss zuverlässiger, komfortabler, günstiger und intelligenter werden. Der Gipfel der Möglichkeiten ist noch lange nicht erreicht.

### **Für die Kommune XYZ fordern wir die Verwaltung auf:**

#### **Investitionen in Fahrzeuge, Infrastruktur und Elektrifizierung**

1. notwendige Investitionen in die Bus-Infrastruktur zu prüfen zur Verbesserung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.
2. Verbesserungen der Fahrgastinformation für Bus Kunden umzusetzen.

#### **Bezahlbare Mobilität für alle**

3. folgende Bausteine bezahlbarer Mobilität zu prüfen und einzuführen:
  - a. Deutlich günstigere Fahrpreise oder kostenlose Tickets
  - b. Einführung eines solidarischen "Bürgertickets"
  - c. Einführung von "Sozialtickets" für finanziell Schwächergestellte

#### **Umfassende Barrierefreiheit**

4. barrierefreie Zugänge zu den Bus- und Bahnsteigen an den Standorten XYZ zu schaffen.

#### **Unterstützung von Fahrradfahrern**

5. das Konzept von *Bike&Ride* unter folgenden Gesichtspunkten auszubauen:
  - a. Schaffung von sicheren Abstellplätzen für Fahrräder an allen Haltestellen.
  - b. Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten.

#### **Mobilitätsgarantie im ganzen Land, auch ohne eigenes Auto.**

6. einen Stundentakt von 5 Uhr bis 24 Uhr für die Busverbindungen XYZ umzusetzen.
7. einen 15-Minuten-Takt von 6 Uhr bis 18 Uhr auf den Busstrecken XYZ umzusetzen.
8. Mobilität zwischen 0 und 5 Uhr durch Nachtbusse zu gewährleisten.

#### **Bessere Vernetzung von Auto und ÖPNV**

9. den Umstieg von Auto auf ÖPNV durch ausreichende und kostengünstige *Park&Ride*-Parkplätze am Standort XYZ ermöglichen.

#### **Emissionsfreie Fahrzeuge im ÖPNV**

10. die Umstellung der Fahrzeuge des ÖPNV auf Fahrzeuge mit Elektro-, *Gas- (als Übergangstechnologie)* oder Wasserstoffantrieb zu prüfen.

#### **Investitionen in digitale Vernetzung**

11. die Möglichkeiten verbesserter digitaler Vernetzung zu prüfen, damit die Mobilität an Qualität gewinnt, wenn Bahnen, Busse, Fahrrad sowie die verschiedenen Formen des Carsharings nahtlos miteinander verknüpft sind.

## **Individualverkehr**

Wir stehen beim Individualverkehr für eine emissionsfreie Mobilität der kurzen Wege, um die Verkehrs- und die Umweltbelastung zu reduzieren.

### **Für die Kommune XYZ fordern wir die Verwaltung auf:**

#### **Gezielter Umwelt- und Gesundheitsschutz**

1. am Standort xyz aufgrund der Situation xyz eine Tempo 30 Zone einzurichten.
2. am Standort xyz aufgrund der Situation xyz eine Umweltzone einzurichten.
3. für den Zeitraum xyz aufgrund der Situation xyz zum Gesundheitsschutz gezielte Fahrverbote anzuwenden.

#### **Den Umstieg auf E-Mobilität fördern**

4. die Umstellung des städtischen Fuhrparks auf kommerzielle bestehende Car Sharing Dienste zu prüfen und umzusetzen. Hierbei sollen Dienste in Verwendung von Elektrofahrzeugen betrachtet werden.
5. die alleinige Zulassung von emissionsfreien Fahrzeugen für den innerstädtischen Logistikverkehr zu prüfen und diesbezüglich Fördermöglichkeiten zu evaluieren.
6. die Attraktivität emissionsfreien Autofahrens zu fördern, indem Informationsveranstaltungen zur E-Mobilität und zum Wasserstoffauto angeboten werden.
7. eine mögliche Testverbindung zu identifizieren und die rechtlichen Grundlagen zu prüfen für den Betrieb eines autonomen E-Fahrzeugs, welches im Car-Sharing/ÖPNV Betrieb realisiert werden kann.
8. mögliche Projekte zu identifizieren, die den Ausbau erneuerbarer Energien und intelligenter Energiespeicher mit moderner E-Mobilität verbinden.
9. die Ladeinfrastruktur an den Standorten XYZ auszubauen.
10. die Kosten der Elektromobilität zu senken, indem folgende Angebote geschaffen werden:
  - a. Kostenloses Aufladen an Ladestationen
  - b. Befreiung von Parkgebühren
  - c. Ausweisung von gesonderten Parkplätzen
  - d. Ausweisung von gesonderten Fahrspuren

## Radverkehr

Nur ein lückenloses Netz von sicheren und guten Radwegen macht Radfahren alltagstauglich. Für den Alltag ist die Radinfrastruktur der Kommunen und Landkreise entscheidend.

### Für die Kommune XYZ fordern wir die Verwaltung auf:

- 1) die Bedürfnisse von RadfahrerInnen bei Abbiegespuren und Ampelphasen sollen besser berücksichtigt werden und am Standort XYZ soll entsprechend die Maßnahme XYZ erfolgen.
- 2) die Radwegführung und die Ausschilderung basierend auf den Anforderungen der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010“ an den Standorten XYZ durch die Maßnahmen XYZ zu überarbeiten.
- 3) die Online-Meldeplattform RADar! des Klimabündnisses von Städten, Gemeinden und Landkreisen anzubieten, welche eine einfache und preisgünstige Möglichkeit für RadfahrerInnen bietet Mängel der Radinfrastruktur an die Verwaltung zu melden. Zudem sollen die Voraussetzungen bspw. im Bauamt geschaffen werden, dass eingehende Meldungen zügig bearbeitet werden können.
- 4) zur Weiterentwicklung der Radinfrastruktur den Fachverband ADFC Ansprechpartner [Frau/Herr xyz] sowie die [örtliche Radverkehrs-AG] einzubinden in die Infrastrukturplanung einzubinden.
- 5) breitere Radwege und Verbesserungen bei der Ladeinfrastruktur an den Standorten XYZ zukünftig zu gewährleisten, damit Elektro- und Lasten-Räder ihre Potentiale im Alltagsverkehr voll ausspielen können.
- 6) die Bezuschussung von Lastenfahrrädern und Wechselprämien für alte Zweitakter zu prüfen.
- 7) die Einrichtung von Radschnellwegen zu fokussieren und die Anbindung an bestehende Radschnellwege zu verbessern.
- 8) durch imagefördernde Maßnahmen und Veranstaltungen den Radverkehr attraktiver zu gestalten:
  - a) Schaffung von Radabstellanlagen und kostenfreien Lademöglichkeiten für Eletrofahrräder.
  - b) Durch halbjährliche Aktionstage zu unterschiedlichen Themenstellungen (mit dem Rad zur Arbeit, zum Einkauf, in die Schule) wird aufgezeigt wie Radverkehr im Alltag möglich ist.
  - c) Die Kommune wird Mitglied bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK). Im Haushalt wird der Betrag von [xyz Euro entsprechend der Ortsgröße] eingestellt und die Verwaltung benennt eine\*n Radverkehrsverantwortliche\*n.
  - d) Auf der Homepage der Gemeinde wird eine Rubrik „Radfahren in xyz“ mit Ansprechpersonen und aktuellen Informationen eingerichtet.
- 9) ein eigenes Radverkehrskonzept mit Schwerpunkt auf Alltagsradverkehr unter Berücksichtigung des Modalsplit von Elektromobilität und ÖPNV und unter Einbindung von Nachbargemeinden und der Bürgerschaft. Die Kommune unterstützt aktiv das Radwegekonzept des Landkreises und setzt die für die Kommune vorgesehenen Maßnahmen zeitnah um.

## Stadtentwicklung

Die Struktur einer Kommune bestimmt den Bedarf an innerörtlichem Verkehrsaufkommen. Die Transformation einer Auto-gerechten Kommune zu einer menschenfreundlichen reduziert diesen Verkehr. Eine verbindliche, integrierte und langfristig angelegte Verkehrsentwicklungsplanung stellt die Basis dar, um in Kommunen den Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten.

### **Für die Kommune XYZ fordern wir die Verwaltung auf:**

1. ein Parkraum-Management einzuführen, welches die Parkplatzräume reduziert und dafür den Straßenraum für Fuß- und Radverkehr ausbaut.
2. Lärmschutz Maßnahmen an den Standorten XYZ umzusetzen, um die vorgegebenen Grenzwerte einzuhalten und Gesundheit der Anwohner zu schützen
3. die Grüne Umweltplakette einzurichten, um die Schadstoffbelastung besonders an den Standorten XYZ zu reduzieren.
4. eine City-Maut einzurichten, um die Verkehrs-, Schadstoff- und Gesundheitsbelastung besonders am Standort XYZ zu verbessern.
5. bei öffentlichen Neubauten und Vergabe von Grundstücken Fahrrad-Stellplätze anstatt Auto-Stellplätze einzufordern.
6. Periphere Güter-Umschlagplätze zu errichten, wo die Sendungen verschiedener Paketdienste gesammelt und vorzugsweise per Lasten-Fahrrad an die jeweiligen Empfänger/Adressaten verteilt werden können.
7. polyzentrische Strukturen zu schaffen, so dass die Bildung von Sub-Zentren ermöglicht wird, in denen wohnen, arbeiten, einkaufen, erholen und Freizeit fußläufig oder per Rad ermöglicht werden kann.

### **Begründung**

Jeder Mensch ist auf Mobilität angewiesen. Wir verstehen Mobilität als Ressource, welche jedem Menschen zur Verfügung stehen sollte. Wie jede Ressource ist aber auch Mobilität nicht unendlich verfügbar, sondern hat seinen Preis und ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Mobilität sollte nichtsdestotrotz jeder und jedem in gleichem Maße möglich sein, egal ob man zu Freunden, zum Hobby, zur Arbeit, zum Einkauf oder in den Urlaub möchte. Egal ob zu Fuß, zu Rad, mit der Bahn, dem Bus, dem Auto, Schiff oder Flugzeug. Egal ob Gering-, Normal oder Besserverdiener\*in. Egal ob Fußweg, Radweg, Schiffsweg, Schiene, Straße oder vom Flughafen. Mobilität erfordert Infrastruktur und Organisation. Die Mobilität der Zukunft muss sich intelligent vernetzen und auf die Anforderungen und Begebenheiten vor Ort Rücksicht nehmen. Sicherheit, Effizienz, Klima, Lärm, Natur, Schadstoffbelastung, Landschaftsbild und Verhältnismäßigkeit sind nur ein paar Aspekte die bei jeder Maßnahme berücksichtigt werden müssen. Mobilität ist komplex.

Wir sehen es als unsere Aufgabe an Jeder und Jedem Mobilität im notwendigen und ausreichendem Maße zu ermöglichen. Wir sehen es zudem als unsere Aufgabe an, jegliche Mobilität so emissionsarm wie möglich und sinnvoll zu gestalten, denn der Verkehrssektor ist mit einem Anteil von knapp 32% der größte CO<sub>2</sub>-Emittent in Baden-Württemberg (vgl. Studie der BW-Stiftung).

Bündnisgrüne Verkehrspolitik betrachtet die verschiedenen Aspekte und Verkehrsteilnehmer\*innen nicht isoliert und sieht sie nicht als Gegensätze an. Ganz im Gegenteil zielt Bündnisgrüne Verkehrspolitik auf eine intelligente und vernetzte Mobilitätsinfrastruktur von morgen. Auto, Rad, Bus und Bahn gehören aufeinander abgestimmt. Denn ein vernetztes System spart Zeit, Geld und Ressourcen.

Ziel unserer Politik ist das Erreichen des langfristigen Klimaziels 2050 als auch des Zwischenziels 2030, um unseren Planeten vor dem Hitzekollaps zu bewahren und um als viertgrößte Wirtschaftsnation der Welt ein Zeichen in Sachen Klimaschutz zu setzen. Der Verkehrssektor ist mit einem Anteil von knapp 32 % der größte CO<sub>2</sub>-Emittent in Baden-Württemberg und mit fast 44 % Hauptemittent des anthropogen verursachten Nox-Aufkommens in Deutschland. Er ist auch der einzige Sektor, der in der Vergangenheit kaum Minderungen erreichen konnte. Um die Klimaziele 2030 und 2050 zu erreichen, werden wir in Zukunft weniger Autos auf den Straßen haben müssen, denn auch jedes mit Ökostrom getankte Elektroauto, verbraucht verschiedenste Ressourcen in der Herstellung von Karosserie und Batterie, es benötigt Platz am Wohnort, am Arbeitsort und dazwischen. Da der individuelle Mobilitätsbedarf auch künftig vorhanden sein wird, werden CarSharing, Fahrgemeinschaften und weitere technologische Fortschritte hier ein Teil der Lösung sein.

Um die Klimaziele zu erreichen, werden wir die Attraktivität im ÖPNV in nahezu allen Bereichen verbessern müssen. Egal ob Sauberkeit, Sicherheit, Zuverlässigkeit oder Komfort. Der ÖPNV ist noch lange nicht am Ende seiner Möglichkeiten.

Darüber hinaus muss auch der Güterverkehr ökologischer werden. Zum einen, müssen wir mehr Güter auf die Schiene verlagern und zum anderen, muss der Güterverkehr auf der Straße ökologischer werden.

Vernetzte ökologische Mobilität muss so attraktiv gestaltet werden, dass es die Menschen überzeugt, denn eine Verkehrswende (ökologische Transformation des Verkehrssektors) kann nur mit und niemals gegen die Gesellschaft funktionieren. Es wird auch weiterhin Menschen geben, die aus den verschiedensten Gründen nicht auf ihr eigenes Auto verzichten können oder wollen. Das ist ihr gutes Recht.

Ein wichtiger Bestandteil für die Verkehrswende ist die Forschung nach emissionsärmeren Antriebstechniken. Denn durch mehr Alternativen, erweitern sich auch für die Politik die Möglichkeiten. Vor Allem in der Schiff- als auch Luftfahrt müssen unsere Anstrengungen intensiviert werden, hier klimaneutraler zu werden.

Bisher kaum im Fokus der Öffentlichkeit ist das Thema der Verkehrsvermeidung. Durch intelligente kommunale Stadtplanung könnten viele Wege vermieden werden. Damit ist gemeint, dass darauf geachtet werden sollte, dass innerhalb eines Quartiers so viel erledigen lässt wie möglich. Von der Apotheke über den Supermarkt, Bäcker, Metzger, Schulen und Kindergärten. Ein Negativbeispiel dafür ist leider das Areal Flugfeld, auf dem sehr viele neue Wohnungen entstanden sind, zu Anfang jedoch weder Schule noch Kindertagesstätte oder Kindergarten geplant war. So lenkt man Verkehr in die Stadt.

Die Verkehrswende, also der Weg in eine emissionsarme oder gar -freie Mobilität gelingt nur Hand in Hand mit der Bürgerschaft. Daher muss sie sich an den Bedürfnissen, Gewohnheiten und Möglichkeiten der Menschen orientieren. Das bedeutet, dass der\*die Einzelne weiterhin im gewohnten zeitlichen Rahmen oder gar schneller die eigenen Wege zurücklegen kann. Das bedeutet, dass es weiterhin komfortabel ist oder gar komfortabler wird, sich von A nach B zu begeben. Das bedeutet, dass Mobilität weiterhin bezahlbar oder gar günstiger für die Menschen wird. Das bedeutet auch, dass die Sicherheit in mindestens gleichem Maße gewährleistet sein muss.

Die Verkehrswende bedeutet aber vor allem, dass wir einen Beitrag dazu leisten, das Klima auf unserem Planeten stabil zu halten, Dürren zu vermeiden, Naturkatastrophen zu vermeiden, Fluchtursachen zu bekämpfen. Die Verkehrswende ist kein Selbstzweck und kein Vergnügen, sondern eine unabdingbare Notwendigkeit.