

or der Ratssitzung am 9.2.2021 haben wir folgende Fragen zu Modal Split in Neustadt und Maßnahmen der Verwaltung zur klimaschonenden Mobilität gestellt:

1. Laut Mobilitätskonsens des Verkehrsministeriums RLP ist es Ziel der Verkehrsplanung, den Anteil des MIV (Motorisierter Individualverkehr) im Modal Split drastisch zu reduzieren, um dem definierten Klimaziel näher zu kommen. 2017 lag er landesweit bei 47%, der Fahrradverkehr bei 8%. Bis 2025 sei politisches Ziel, in NW einen Anteil von 50% Radverkehr zu erreichen, war beim Stadtradeln 2020 zu hören. Wie ist derzeit die Verteilung der zurückgelegten Wege auf die Verkehrsmittel MIV, ÖPNV, Fußgänger, Fahrrad in Neustadt und was tut Neustadt, um die angestrebten 50 % zu erreichen?

Antwort:

Aktueller Modal Split

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau formuliert in seinem Bericht „Rheinland-Pfalz. Gemeinsam gut unterwegs. Mobilitätskonsens 2021 – der Beteiligungsprozess“ das Ziel:

- *„den Anteil des Motorisierten Individualverkehr am Modal Split verringern,*
- *die Wahlmöglichkeiten der Bürger zu verbessern,*
- *den Bürgerinnen und Bürgern eine möglichst klimaschonende Mobilität zu ermöglichen.“*

Aus dem Bericht geht auch hervor:

Bundesweit steigt die Treibhausgas-Emission im Mobilitätssektor. In RLP kommen im Mobilitätssektor 95% der THG-Emissionen aus dem Straßenverkehr und hiervon 60% durch PKW.

Der Modal Split liegt in RLP (2017) bei

- *21% Fußgänger*
- *8% Radverkehr*
- *8% ÖPNV*
- *63% MIV (16% MitfahrerInnen, 47% FahrerInnen)*

In Neustadt an der Weinstraße lag der Modal Split 2011 bei:

- *21% Fußgänger*
- *10% Radverkehr*
- *8% ÖPNV*
- *61% MIV (11% MitfahrerInnen, 49% FahrerInnen; 1% Kraftrad)*

Gewünschter Modal Shift

Ein offizielles Ziel für den Modal Split ist laut Veranstalter bei der Abschlussveranstaltung des Stadtradelns nicht genannt worden. Auch liegt keine Beschlusslage für Neustadt an der Weinstraße vor. Ein Ziel von 50% Radverkehrsanteil bis 2050 ist nicht realistisch und nicht machbar.

Zu beachten ist bei den Modal Split-Anteilen, dass bereits wenige Prozentpunkte eine große Verkehrsveränderung darstellen. Der Modal Split wird in aller Regel in der Anzahl der Wege angegeben und nur selten in Anzahl der Kilometer; bereits z.B. geringfügig mehr mit dem Rad zurückgelegte Wege würden sich recht deutlich in der Kilometerreduktion niederschlagen, wenn die Verlagerung vom MIV herrührt.

Zielformulierungen im Klimaschutz werden zurzeit im Fachbereich 3 im SDG-Prozess erarbeitet. Das SDG- Projekt widmet sich u.a. auch dem Thema Mobilität und schlägt Maßnahmen vor, mit denen ein „Modal Shift“ in Richtung der nachhaltigen Verkehrsträger Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV zu erwarten ist.

Auch im Fachbereich 2, Abteilung Verkehrsplanung, wurde angekündigt, in 2021 das Mobilitätskonzept anzufangen und darin eine verbalargumentative Zielformulierung zu fassen und zu verabschieden, die Grundlage werden soll für weitere Planwerke wie Neuaufstellung Flächennutzungsplan, Erarbeitung Radverkehrskonzept, Erweiterung Parkraumkonzept, Erarbeitung Signalisierungskonzept usw.

Maßnahmen

Die Maßnahmen der Stadt Neustadt an der Weinstraße werden vom Wunsch und Ziel getragen ein vielfältiges Mobilitätsangebot für alle BürgerInnen anzubieten und dabei Förderung und Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsangebote im Umweltverbund voranzutreiben.

Aktuell erfolgte und vorgesehene Maßnahmen sind z.B.:

- **ÖPNV**
 - *Abschluss eines neuen Nahverkehrsplans 2020 mit weitreichenden und noch im Stadtrat zu beschließenden Verbesserungen, wie z.B. einer Taktverdopplung und Einführung einer neuen Ost-West-Linie*
 - *Inhaltliche Vorbereitung der Ausschreibung der Busleistungen bis diesen Sommer 2021*
 - *Vorgesehener Start des on-demand-Verkehrs MOD in 2021*
- **Radverkehr und Mikromobilität**
 - *Start VRNnextbike im Sommer 2020 gelungen – bei Erfolg bei Nutzenden kann eine Ausweitung des Angebots angedacht werden (Zahl der Räder, Einbindung Ortsteile, Einführung Pedelecs)*
 - *Anbieter von E-Tretrollern am Start 2021, mit vorgesehener Ausweitung auf alle Ortsteile im Frühjahr 2021*
 - *B+R-Anlage mit Abstellmöglichkeit für rund 250-300 Fahrräder am HBF Neustadt/W., in Vorbereitung*

- *Ca. 40 zusätzliche Fahrradbügel einschließlich 3 Lastenfahrradbügel in der Innenstadt, in Vorbereitung*
- *Radverkehrsmaßnahmen wie Markierungs- und/oder Beschilderungsänderungen in der Martin-Luther-Straße, Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht wie z.B. in der Adolf-Kolping-Straße*
- *Stärkere Berücksichtigung des Radverkehrs in städtischen Planungen sowie übergeordneten Planungen des LBM (z.B. Talstraße)*
- *Antragstellung beim LBM auf Tempo 30 auch auf klassifizierten Streckenabschnitten wegen Lärmschutz entsprechend dem Lärmaktionsplan, ist 2020 erfolgt*
- *MIV – Push & Pull*
 - *Im Zuge des Baus eines Fußgängerstegs (in 2021) zur Ermöglichung eines Bahnhof-Ausgangs nach Süden in Richtung Schillerstraße soll zugleich die Parkbewirtschaftungszone südlich des Bahnhofs in der Schillerstraße und Alban-Haas-Straße ausgeweitet werden*
 - *Ausweitung Carsharing auf ein weiteres Fahrzeug, 2021 vom Anbieter vorgesehen*

2. Würde man jede 2. Straße im Öffentlichen Raum einer Stadt ausschließlich für Rad- und Fußverkehr nutzen, wäre ein modal split mit ca 60 % Fahrradanteil zu erwarten (Bsp. Groningen).

Wie viel Prozent der Verkehrsfläche auf dem Gebiet der Kernstadt stehen dem ruhenden und dem bewegten Autoverkehr derzeit zur Verfügung, wie viel ausschließlich dem nichtmotorisierten Verkehr? Gibt es Bestrebungen, steuernd einzugreifen, und wenn ja, in welchen Schritten?

Antwort:

Die Frage ist theoretischer Natur. Würde man theoretisch jede zweite Straßen für den MIV „sperren“ würde dies nicht zugleich einen Modal Split in der Größenordnung wie in Groningen bewirken - ein Vergleich mit der niederländischen Fahrradmetropole hinkt, da Groningen bereits seit 1977 ein Konzept der Verdrängung von MIV durch erzwungene Umwegfahrten und damit Förderung von Radverkehr verfolgt.

Praktisch lassen sich ohne stichhaltige Begründung keine Streckenabschnitte im Straßennetz von Teilen vom Verkehr befreien, da sie der gesamten Öffentlichkeit zum Verkehrszweck gewidmet sind.

Die Mobilitätsgewohnheiten von Menschen ändern sich leider recht langsam und benötigen in der Regel einen Impuls von außen (Umzug, Jobwechsel, Familienzuwachs, Änderungen der Rahmenbedingungen wie Tarife, usw.). Hier ist ein gezieltes aktives Bewerben von alternativen Mobilitätsmöglichkeiten bei Zielgruppen erforderlich und zugleich „sanfte Restriktionen“ („Push & Pull“), um den langsam stattfindenden gesellschaftlichen Prozess hin zur vielseitigen, nachhaltigen Mobilität zu verstärken. Maßnahmen können z.B. sein: die Erweiterung der Parkbewirtschaftung, Reduktion des (Fremd-) Park-Angebotes, Geschwindigkeitsreduktionen, Mobilitätsberatung/-management für Betriebe usw.

Zu Umsetzung von verstärkten Push & Pull-Maßnahmen wäre eine gesellschaftliche und politische Diskussion und formelle Festlegung hilfreich.