



Antrag

Vorlage-Nr.:	AT/0043/2014		Datum:	28.03.2014
Verfasser:	03-Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen	Az:		
Gremienweg:				
10.04.2014	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	abgelehnt	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	verwiesen	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	mehrheitlich	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	Kenntnis	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	vertagt	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	ohne BE	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	abgesetzt	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	geändert	<input type="checkbox"/>
	TOP	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/>
	öffentlich	<input type="checkbox"/>	Gegenstimmen	<input type="checkbox"/>
Betreff:				
Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen				
Erhöhung des Modal Split Fahrrad				

Beschlusssentwurf:

Der Stadtrat beschließt, die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes ein Szenario zu entwickeln oder entwickeln zu lassen, mit Hilfe dessen das Ziel, 16 % Radverkehrsanteil im Jahr 2020, erreicht werden kann.

Aktuell:

Modal Split

Koblenz: Rad 8%, Bahn/Bus 10%, MIV 58 %, Fußgänger/innen 24 %

Begründung:

Die Fertigstellung des Verkehrsentwicklungsplans ist für 2015 vorgesehen.

Eine wichtige Zielvorgabe aus dem Klimaschutzkonzept zur Verkehrsentwicklungsplanung ist die Förderung des Radverkehrs. Die Modal-Split-Entwicklung der letzten Jahre ist fast konstant geblieben. Die Stadt Heidelberg z.B., in der, wie Koblenz, Höhenunterschiede bewältigt werden müssen und die auch einen hohen Einpendlerverkehr hat, konnte ihren Modal Split im Umweltverbund auf 72 % erhöhen.

In Koblenz sind es 42 %.

Alle Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs haben mit Abstand die größte Wirksamkeit beim Klimaschutz.

Mit anderen Worten: Wir müssen unsere Mobilitätspraktiken hinterfragen. *Unser Ziel muss es sein, mehr Kfz-Verkehr zu verlagern.* Rund 50 % aller Pkw-Fahrten sind heute kürzer als 5 km, diese werden im Jahr 2020 ca. 11 Mio. Tonnen CO₂ freisetzen. Verlagerte man die Hälfte aller Autofahrten im Kurzstreckenbereich – und das ist bis dahin laut Umweltbundesamt realistisch – auf den Fuß- und Radverkehr, ließen sich pro Jahr 5 Mio. Tonnen CO₂ einsparen.

Für eine vergleichbare Kompensation müsste man in Deutschland pro Jahr 400.000 Buchen (eine durchschnittliche Buche speichert während ihres Wachstums pro Jahr 12,5 kg CO₂) auf einer Fläche pflanzen, die gut dreimal so groß wie die Beneluxländer ist.*

Letztlich ist nur dort, wo Städtebau, Straßen und Plätze Wohlgefühl, Sicherheit und Identifikation auslösen, der Anspruch einer städtebaulich integrierten Stadt erfüllt. Die Kurzformel für eine gesunde Stadtentwicklung muss daher lauten:
Kompakt, urban, nahmobil und grün.

Modal Split

Heidelberg: Rad 30%, Bahn/Bus 17 %, MIV 28 %, Fußgänger/innen 25 %

*Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte