

## **Antrag der AG Mobilität und Flächeninanspruchnahme im Rahmen der Klimaschutzkommission zur Teilhabe am öffentlichen Leben durch alternative Bedienungsformen**

8. Oktober 2021

Die Klimaschutzkommission beschließt, der Stadt vorzuschlagen, dass...

- 1 die in anderen vergleichbaren Städten bereits vorhandenen differenzierten alternativen Verkehrsangebote eingehend auf ihre Umsetzbarkeit auch in Koblenz geprüft werden und dabei auch der Einsatz autonomer Fahrzeuge in den Blick genommen wird.
- 2 flexible Lösungen zur Teilhabe aller am öffentlichen Leben ermöglicht werden und Lösungen geschaffen werden, um Interessenkonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern zu vermeiden. So soll insbesondere eine Versöhnung zwischen motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr herbeigeführt werden.
- 3 ein integratives Verkehrskonzept erstellt wird, das die unter Punkt 1 und 2 genannten Aspekte beinhaltet.

### **Begründung:**

Erhalt der Mobilität ist ein wesentliches Element selbstbestimmten Lebens in allen Lebensaltern. Gleichberechtigte Verkehre zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen stellen sicher, dass die jeweiligen Anforderungen befriedigt werden.

Eltern mit Kleinkindern, Personen jeden Alters mit Mobilitätseinschränkungen und ältere bis hochaltrige Menschen sind auf passende Verkehrsangebote angewiesen – diese müssen zweckmäßig, durchführbar und auch bezahlbar sein.

In der Stadt sollten geschützte Fußgängerbereiche und das Umsteigen auf Radfahren und ÖPNV gefördert werden. Allerdings sind diese Angebote nicht für alle Altersgruppen geeignet. So beeinträchtigen Wartezeiten, Umsteigezeiten, geringe Taktzahl, hohe Fahrpreise und weite Wege die Bereitschaft vieler Personengruppen, die ÖPNV-Angebote wahrzunehmen.

Um die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV zu vergrößern, hat in Rheinland-Pfalz das Nahverkehrsgesetz v. 3.2.2021 (Anm. 1) sowohl die Nutzung alternativer Bedienungsformen, also die Einbeziehung von Fahrrädern, Elektrokleinstfahrzeugen sowie Taxen und Mietwagen in das öffentliche Verkehrsangebot, als auch die Einführung neuer Technologien wie selbstfahrende Fahrzeuge ins Auge gefasst (Anm. 2). Damit wird die Entwicklung integrierter Verkehrskonzepte möglich, wie sie das Bundesverkehrsministerium für den ländlichen Raum bereits 2016 empfohlen hat (Anm. 3), dies auch im Hinblick auf die Vorschläge des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg vom 12.8.2008 (Anm. 4).

Anm. 1: GVBl. RP 2021 S.51

Anm. 2: Ebda § 1 Zf.5, § 2 Zff. 4 und 5

Anm. 3: Online-Publikation 04/2016, Empfehlungen S. 111 ff.

Anm. 4: Handbuch Alternative Bedienung, darin S. 5: Kriterien sind u.a. bedarfsgerechter variabler Einsatz, vorherige Bedarfsanmeldung, keine Linien- oder Haltestellenbindung