KOBLENZ VERBINDET.

Antrag

Vorlage: **AT/0023/2022**		Datum: 09.03.2022
Verfasser:	02-Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen	Az.:

Betreff:

Antrag der Ratsfraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD und DIE LINKE-PARTEI zu Mobilitätsstationen für den Radverkehr

Gremienweg:

24.03.2022	Stadtrat		☐	einstimmig	☐	mehrheitl.	☐	ohne BE
			☐	abgelehnt	☐	Kenntnis	☐	abgesetzt
			☐	verwiesen	☐	vertagt	☐	geändert
	TOP	öffentlich		Enthaltungen				Gegenstimmen

Beschlussentwurf:
Der Stadtrat beschließt, die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten der Einrichtung von öffentlichen Mobilitätsstationen mit dem Schwerpunkt Radverkehr in den Stadtteilen zu prüfen und hierzu ein Konzept vorzulegen. Dabei sind auch die Fördermöglichkeiten durch die Kommunalrichtlinie des Bundes zu prüfen.

Begründung:
Die im Verkehrsentwicklungsplan 2030 und im Zukunftsplan Fahrradstadt Koblenz vorgesehenen öffentlichen Fahrradabstellanlagen sollen neben dem dezentralen Angebot auch in Form von in den Stadtteilen verteilten Mobilitätsstationen konkretisiert und umgesetzt werden. Die Infrastruktur der einzelnen Stationen kann dabei je nach Bedarf und den räumlichen Gegebenheiten vor Ort variieren. Drei Ausbaustufen sind dabei, gegebenfalls auch durch Pilotprojekte, anzustreben:

1. Mobilitätsstation

Eine Mobilitätsstation hat die Funktion eines Verknüpfungspunkts zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Eine Platzierung ist daher insbesondere an Bahnhöfen o.ä. sinnvoll. Folgende Infrastruktur soll enthalten sein:

- Fahrrad-Sammelgarage oder Fahrradboxen
- Fahrrad-Anlehnbügel (möglichst überdacht) mit Platz für Lastenräder
- Schließfächer mit Lademöglichkeit
- Self-Service-Station (Werkzeug und Luftpumpe)
- Radverleih, auch Lastenräder (auch ohne Personal möglich)
- Parkplätze für Carsharing (mit Ladesäule)
- Sitzgelegenheiten
- ggf. Packstation

- ggf. Trinkwasserspender
- ggf. WLan-Hotspot
- ggf. Bücherschrank
- ggf. Lebensmittelautomat

2. Quartiersstation

Eine Quartiersstation dient der Bündelung wichtiger Angebote, wenn Angebote z.B. in Form einer größeren Mobilitätsstation nicht weit entfernt sind oder wenn in begründeten Fällen nur eine reduzierte Umsetzung möglich bzw. sinnvoll ist. Die Quartiersstationen sollten so verortet sein, dass unweit der Verkehrsträger gewechselt werden kann (Bushaltestelle, Parkplatz).
Folgende Infrastruktur soll enthalten sein:

- Fahrradboxen
- Fahrrad-Anlehnbügel (möglichst überdacht) mit Platz für Lastenräder
- Schließfächer mit Lademöglichkeit
- Radverleih, Lastenräder (auch ohne Personal möglich)
- ggf. Parkplätze für Carsharing (mit Ladesäule)
- ggf. Self-Service-Station (Werkzeug und Luftpumpe)
- ggf. Packstation
- ggf. Trinkwasserspender

3. Dezentrale Fahrradabstellanlagen

Darüber hinaus gilt es im Sinne der Verkehrswende dezentral ohnehin Angebote für den Radverkehr zu schaffen, auch um den Flächenverbrauch für den ruhenden Kfz-Verkehr gering zu halten. Hierzu eignet sich die Umnutzung von Parkplätzen insb. an Kreuzungen und Einmündungen – wie bereits an einigen Stellen in der Stadt umgesetzt.

Mit der Kommunalrichtlinie unterstützt die Bundesregierung kommunale Akteur*innen dabei, Treibhausgasemissionen nachhaltig zu senken. U.a. werden auch Mobilitätsstationen durch diese Richtlinie gefördert.
https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet/errichtung%20von%20Mobilit%C3%A4tsstationen

Auswirkungen auf den Klimaschutz: