

## **Arbeitspapier der Fraktionen CDU, GRÜNE, SPD und UWG/FORUM zum Mobilitätskonzept.**

**CDU, GRÜNE, SPD und UWG haben gemeinsam die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Bornheim im Haushalt 2021/22 beschlossen. Gemeinsam wollen sie für Bornheim eine Verkehrswende hin zu einer klimaneutralen, vernetzten Mobilität voranbringen. Die enthaltenen Maßnahmen hin zu einer nachhaltigen Entwicklung von Verkehr und Mobilität sollen einen wesentlichen Beitrag dabei leisten, das Ziel der Stadt Bornheim klimaneutral zu werden, zu unterstützen. Zudem muss die Mobilität jedes Bürgers in Bornheim sichergestellt werden, u.a. durch Maßnahmen, die soziale Folgen abmildern.**

Das Mobilitätskonzept soll sich hauptsächlich mit den von der Kommune beeinflussbaren Optionen beschäftigen. Zwar müssen interkommunale Zusammenhänge und Verknüpfungen, z.B. beim Bau der Radpendlerroute, dem Ausbau der Linie 18 oder der Ringbuslinie, betrachtet werden, ganz besonders dabei das Potential für die Verkehrswende in Bornheim, Entscheidungen, die interkommunal oder auf Kreis-, Landes- oder Bundesebene getroffen werden, sollen dabei als Forderungen an die zuständigen politischen Gremien und Behörden im Konzept enthalten sein.

Folgende Leitziele sind uns dabei wichtig. Beispielhafte Maßnahmen zu den Zielen finden sich zum besseren Verständnis im Anhang.

### **1. Gleichstellung der verschiedenen Verkehrsarten. Änderung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs.**

Wir wollen die Reduzierung des Autoverkehrs durch Schaffung attraktiver Alternativen erreichen. Der Fußverkehr soll gefördert, ein Gesamtkonzept Radverkehr im Mobilitätskonzept eingebaut und der ÖPNV gezielt ausgebaut werden. Keine Verkehrsart soll zukünftig in Bornheim bevorzugt oder benachteiligt werden, der Ausbau der Infrastruktur mit dem Bevölkerungswachstum Schritt halten.

Neben den im Eingang formulierten Oberzielen sind für uns folgende Gründe ausschlaggebend, um dieses Ziel zu formulieren. Der Aufwuchs des Verkehrs in den letzten Jahren führt zu immer stärker verstopften Straßen oder Staus. Durch Push- und Pull-Faktoren wollen wir hier eine Entlastung erreichen, die dann auch die schadhafte Wirkung des Autoverkehrs (Abgase, Lärm, etc.) reduziert.

Über die Ermittlung des aktuellen Modal-Splits sollen Zielvorgaben ermittelt werden, in welchem Zeitraum und Umfang der Anteil des Autoverkehrs zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV reduziert werden kann.

Die Nahmobilität – hier gemeint Fuß- und Radverkehr – sollen gestärkt, ihr Anteil am Modal-Split signifikant erhöht werden. Die Mitgliedschaft in der AGFS wird angestrebt. Erste Maßnahmen sollen bereits parallel zur Datenerhebung (Modal-Split) umgesetzt werden, um dem angestrebten Ziel der Gleichberechtigung der Verkehrsarten schneller näher zu kommen.

Als zentraler Baustein bei der Reduzierung des Autoverkehrs wird insbesondere der ÖPNV gesehen. Durch neue attraktive Angebote soll der ÖPNV als echte Alternative zur Fahrt mit dem Auto etabliert werden.

Die bisherige Priorisierung des Autoverkehrs soll der Gleichstellung der Verkehrsträger weichen. Insbesondere der Platzbedarf von Autos und versiegelten Straßenflächen wird dabei als Problem wahrgenommen, unabhängig ob bei Nutzung oder Nichtnutzung. Dennoch muss man wo möglich auch die Optimierung des Verkehrsflusses betreiben.

## **2. Umwelt- und klimafreundliche Antriebsalternativen wie die E-Mobilität für alle Verkehrsarten gezielt stärken.**

Die Förderung und der Ausbau der E-Mobilität ist eines der wesentlichen Elemente bei der Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor und bedarf vor Ort einer Anpassung der zugehörigen Infrastruktur. Wichtig ist dabei, dass unter E-Mobilität nicht nur der Autoverkehr gemeint ist, vielmehr geht es darum, das gesamte Angebot im Bereich E-Mobilität sinnvoll in den Bornheimer Verkehr zu integrieren. Daneben soll mit Blick auf andere umwelt- und klimafreundliche Antriebsalternativen, wie z.B. Wasserstoff, frühzeitig auch deren Einbindung in den Blick genommen werden.

Bei diesem Ziel geht es uns neben den formulierten Oberzielen vor allem um eine Anpassung an die allgemeine Entwicklung in Deutschland. Die E-Mobilität ist am Wachsen und in einigen Jahren die zentrale Antriebstechnologie im Verkehrssektor. Diese Tatsache muss sich in der örtlichen Infrastruktur widerspiegeln, unabhängig davon, ob man die E-Mobilität als Zukunfts- oder Übergangslösung sieht. Sollte sich zukünftig zeigen, dass sich insbesondere im motorisierten Individualverkehr eine andere Antriebsform durchsetzt oder die E-Mobilität ergänzt, muss das Mobilitätskonzept diesen neuen Realitäten angepasst werden.

Insbesondere die Zunahme von E-Autos im Bereich des motorisierten Individualverkehrs führt zu einem Anpassungsdruck in der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur. Diesem muss das Mobilitätskonzept begegnen.

Daneben spielen die weiteren Angebote im Bereich E-Mobilität eine wichtige Rolle und müssen in Bornheim einen Raum finden. Dabei ist stets zu prüfen, ob es eine sinnvolle Ergänzung des Angebots darstellt oder zunächst kein Handlungsbedarf besteht.

Insbesondere bei einem sinnvollen Ausbau der Ladeinfrastruktur ist auch der Kreis gefragt. Wenn hier ein gutes und sinnvolles kreisweites Konzept aufgelegt werden kann, würden wir das begrüßen, ansonsten soll Bornheim hier vorangehen.

## **3. Digitalisierung und Vernetzung ausbauen.**

Alle Verkehrsarten sollen für eine optimale und zeitverlustfreie multimodale Mobilität sinnvoll miteinander vernetzt und eventuell auftretende Lücken geschlossen werden. Wichtig sind dabei die Informationsmöglichkeiten für die Nutzer durch ein gutes digitales Angebot zu verbessern. Insgesamt bietet die Digitalisierung im Verkehrssektor für Bornheim noch Optimierungspotential.

Die Chancen gut vernetzter Verkehrsträger ist insbesondere für Ältere und Jüngere ein Qualitätsgewinn. Ältere können darüber ihre Mobilität besser erhalten, für Jüngere bedeutet sie einen Gewinn von Freiheit.

#### **4. Mobilitätsbewusstsein und Akzeptanz schaffen z.B. durch Ausweisung von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen.**

Neben dem Um- und Ausbau ist ein entscheidender Faktor bei der Verkehrswende das Mobilitätsbewusstsein und die Akzeptanz der Maßnahmen. Daher soll bereits im Mobilitätskonzept dies auch mitgedacht werden. Dabei geht es zum einen um die Neuausrichtung der Stadtentwicklung, bei der die veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigt werden müssen, zum anderen aber auch darum die Bürger beim Prozess der Verkehrswende von Anfang an mitzunehmen.

Die Verkehrswende kann man zwar am Reißbrett entwerfen, aber wir vor Ort müssen dafür Sorge tragen, dass die Umsetzung tatsächlich funktioniert. Dafür brauchen wir Akzeptanz und Bekanntheit der Maßnahmen. Zudem müssen wir uns zu Nutze machen, dass die Bereitschaft zur Änderung des Mobilitätsverhalten nach einem Umzug am größten ist. Das beauftragte Büro soll Vorschlag machen wie hier eine Bürgerbeteiligung zu gestalten ist und ein interkommunaler Austausch mit erfolgreichen "Fahrrad-Städten" ähnlicher Größe etabliert wird.

Die Stadtplanung muss an die neuen Ziele und Rahmenbedingungen angepasst werden, auch unter dem Aspekt der "kurzen Wege", um Mobilitätsanlässe zu verringern.

Die Bürger sind letztlich diejenigen, die entscheiden werden, ob wir mit unseren Maßnahmen zur Verkehrswende Erfolg haben. Die Annahme und die Bekanntheit der Angebote sind dabei entscheidend. Daher ist eine enge Beteiligung der Bürger am Prozess wichtig.

- Nicht als Leitziel, aber als ein **internes Ziel** gehen wir von einer guten Einbindung des Mobilitätskonzeptes in das allgemeine Verwaltungshandeln aus. Wir erhoffen uns dadurch, dass man schnell in die Umsetzung kommt. Dazu gehört für uns auch eine Art Sofortprogramm, in dem sogenannte „Quick Wins“ aufgeführt sind. Die Umsetzung der Maßnahmen soll dann zeigen, dass wir tatsächlich auch schnell in die Umsetzung gehen, dass die Verkehrswende auch sichtbar wird.  
Die Konzepte und Beschlüsse, die bisher im Bereich Mobilität beschlossen worden sind, sollen natürlich in das Mobilitätskonzept einfließen. Zudem sollen die Beschlüsse zum Mobilitätskonzept auch in alle anderen Beschlüsse einfließen und denen nicht widersprechen.
- **Nachbemerkungen**  
Es muss natürlich eine Definition von Kennzahlen zur Bewertung der Maßnahmen und zur Erfolgskontrolle geben, allerdings soll bei der Bestandsaufnahme vor allem auf bekannte Quellen zurückgegriffen werden und keine (kosten-) intensive Datenerhebung erfolgen. Mobilität spielt sich nicht nur innerhalb der kommunalen Grenze ab, sondern muss immer auch überregional gedacht und geplant werden. Dennoch sollte der Fokus auf das durch die Kommune Machbare liegen, nicht auf Lösungen auf Kreis-, Landes-

oder Bundesebene, damit der Erfolg des Konzeptes nicht von externen Einflüssen abhängt. (s.o., die Kommune muss/soll Einfluss nehmen bzw. Vorbereitungen treffen)  
Zur Finanzierung des Mobilitätskonzeptes ist ein Finanzbudget auszuweisen, welches sich an der städtischen Haushaltslage orientiert unter Ausschöpfung bestehender Fördermöglichkeiten.