

Integriertes Klimaschutzkonzept Voerde

Protokoll vom Workshop „Verkehr und Mobilität“ am 22.04.2015

Beginn: 19.00 Uhr

Ende: 21.10. Uhr

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Herr Limke begrüßte die Teilnehmer des dritten Workshops zum Thema „Verkehr und Mobilität“ und eröffnete den Abend mit einer Vorstellungsrunde der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, in der erste Bedürfnisse und Interessen geäußert wurden. Herr Brieden-Segler von der e&u energiebüro gmbh gab eine kurze Zusammenfassung der bisherigen Workshopergebnisse. Er stellte anschließend die Entwicklung der PKW-Anmeldungen in Voerde seit 2008 dar sowie die Entfernungen, die innerörtlich in Voerde zurückzulegen sind. Im Wesentlichen liegen diese in einem Nahbereich (z. B. Voerde Mitte 1,5 km) bzw. bis zu 4 km bei Entfernungen von Voerde-Mitte zu den Ortsteilen (vgl. Präsentation). Damit sind die meisten innerörtlichen Verkehrsbewegungen in einem Umkreis, in dem z. B. das Fahrrad genauso schnell oder sogar schneller ist als das Auto.

Frau Krüger erläuterte einleitend das Verkehrsnetz in Voerde in Bezug auf Straßen-, Bahn- und Wasseranbindung sowie im Hinblick auf ÖPNV, Regionalanbindung und Radwege (vgl. Präsentation).

Als grundsätzliches Ziel einer klimaschonenden Verkehrspolitik wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern formuliert, dass der Anteil der PKW-Fahrten reduziert werden sollte. Hierbei wurde als problematisch angesehen, dass es keine Daten zum verkehrsverhalten in Voerde (Modal-Split) gibt. Die letzte Erhebung hierzu stammt aus dem Jahr 1968.

Es wird vorgeschlagen, einen Modal-Split zu erheben, um eine Grundlage zu haben zum Controlling der Effizienz der Maßnahmen. Ggfls. kann ein gefördertes Klimaschutz-Teilkonzept „Verkehr“ erarbeitet werden.

Als grundsätzliche Kritik wurde von Teilnehmern formuliert, dass Voerde als autogerechte Stadt gebaut wurde. Dies führt dazu, dass die Bürgerinnen und Bürger das Auto zu viel nutzen, da es ihnen – anders als in vielen anderen Städten – zu leicht gemacht wird, mit dem Auto zu fahren. Dies bezieht sich auf die Straßenführung, den Straßenausbau und das Angebot von vielen kostenlosen Parkplätzen (z. B. ca. 1000 Parkplätze in der Innenstadt). Konsens ist, dass es nicht darum geht, jegliches Autofahren zu unterbinden, sondern die Autofahrten auf die sinnvollen Fahrten (z. B. Großeinkäufe, Transporte etc.) zu reduzieren.

Als grundsätzliches Ziel wird formuliert, den PKW-Verkehr zu reduzieren.

Im Anschluss hieran werden schwerpunktmäßig die Themenkomplexe „Radverkehr“ und „ÖPNV“ diskutiert.

Radverkehr

Zu unterscheiden ist der Alltagsradverkehr und der Freizeitverkehr. Konsens besteht darin, dass heute schwerpunktmäßig über den Alltagsradverkehr gesprochen werden sollte.

In der Kritik stand der Zustand vieler Radwege:

- Keine abgesenkten Bordsteinkanten und somit ein Hindernis besonders für jüngere Fahrradfahrer
- Parkende Autos auf dem Radfahrerstreifen
- Blätter und wuchernde Sträucher auf Radwegen
- Fehlende Straßenbeleuchtung, insbesondere auf den Radwegen die abseits der Autostraßen sind
- Noch kein flächendeckendes Fahrradwegenetz
- Es gibt Lücken im Radwegenetz
- Teilweise schlechter Zustand der Radwege; sollten ausgebessert werden, da sie ansonsten unattraktiv sind
- Radwege beinhalten oft Hindernisse für Radfahrer, z. B. wenn sie an Ampeln erst „grün“ anfordern müssen

Es wurde auch über die Streckenführung der Radwege diskutiert:

- Unsicherheit bei den Autofahrern; darf der Streifen befahren werden?
- Sollten die Fahrradwege an der Straße langführen (Gefahr durch die Autos) oder abseits führen (Gefahr durch Abseitslage)?
- Teilweise ist die Straße nicht breit genug für eine Radführung an der Straße und zwei Spuren für den Autoverkehr

Es kamen auch einige Hemmnisse zu Tage:

- Zeitersparnis durch die Nutzung des Autos
- Fahrrad ist nicht immer eine Ersatzlösung, z.B. beim Großeinkauf

Kritisiert wurde das Fahrverhalten von Autofahrern (Parken auf Radwegen, Überfahren von Radstreifen, Öffnen von Türen, Gefahrensituation in Einmündungen und Einfahrten) aber auch Radfahrern (viele fahren ohne Licht, an Kreuzungen fahren Radfahrer oft unberechenbar).

Als Vorschläge für den innerörtlichen Radverkehr wurden genannt:

- Bessere Reinigung der Radwege durch die Stadt, insbesondere bei Laubfall und Schnee
- Kontrolle des ruhenden Verkehrs bei Falschparken auf Radwegen
- „Verkehrserziehung“ der erwachsenden Verkehrsteilnehmer; dies gilt für Autofahrer und Radfahrer
- Information der Autofahrer über das Befahren von Straßen mit aufmarkierten Rad-Angebotsstreifen
- Reduzierung der Geschwindigkeit Innerorts;
- Einheitliche Regelung bei Straßenmarkierungen insbesondere in Kreisverkehren;
- Beschilderung für Fahrradstreifen nachrüsten;

Als Vorschläge für den überörtlichen Radverkehr wurden genannt:

- Direkte Schnell-Verbindung von Fahrradwegen zwischen Ortsteilen und als Lückenschluss zum regionalen Radwegenetz
- Gewährleistung eines fließenden Radverkehrs; Abbau von „Bremsen“ die entstehen, wenn wiederholt an Kreuzungen abgebremst werden muss, da „Grün“ erst angefordert werden muss
- Genügend bessere und sichere kostenlose Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern am Bahnhof für den Umstieg auf den regionalen Bahnverkehr
- Unterscheiden von Freizeitfahrradfahrer und Alltagsfahrradfahrer;

Als grundsätzliche Herangehensweisen wurden genannt:

- Erstellung eines Modal-Split, um überhaupt Daten zum verkehrsverhalten in Voerde zu erhalten
- Systematische Bestandsaufnahme der Schwachstellen für Fahrradfahrer z. B. durch eine Aktion mit Schülern, die die Stadt auf Schwachstellen im Radwegenetz untersuchen
- Informationskampagnen in der Presse zur Förderung des Radverkehrs

Angemerkt wurde zudem, dass man angesichts der Haushaltslage der Stadt vorrangig nicht- oder geringinvestive Maßnahmen in Angriff nehmen sollte. Hier zählt insbesondere auch die Bewusstseinsbildung von Auto- und Radfahrern.

ÖPNV

Auch der ÖPNV stand im Fokus und wurde diskutiert.

Als Kritikpunkte wurden genannt:

- Eine zu geringe Taktung der Busse (viele Haltestellen werden im 60-Minuten-Takt angefahren); hierdurch ist der Bus gegenüber dem PKW nicht attraktiv
- Busse fahren oft fast leer (Frage der Wirtschaftlichkeit)
- ÖPNV ist in der Regel nicht kostendeckend, was angesichts der allgemeinen Haushaltslagen von Kommunen und Unternehmen problematisch ist.

Herr Briese von Delta Port erkundigte sich nach der Planung einer Anbindung der Häfen an das Verkehrsnetz des ÖPNV. Ein guter ÖPNV wird von vielen ansiedlungsinteressierten Firmen als Standortvorteil gewertet. Einige Ansätze wurden dabei in den Fokus genommen:

- Einführung eines Mitarbeitertickets durch Unternehmen
- Eine Bedarfsabfrage, zu welchen Tageszeiten Beschäftigte den ÖPNV nutzen würden.

Schulwege

- Problematische Situation vor Schulen; Verkehrschaos vor der Schule beim Bringen der Schüler/innen zum Unterricht

- Ein großes Angebot von Parkplätzen bei Schulen (wurden z. B. im Rahmen der Grundschulzusammenlegung von Eltern gefordert und eingerichtet) führt dazu, dass Kinder mit dem Auto in die Schule gefahren werden
- Gerade Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto in die Schule bringen, gefährden nicht selten andere Schulkinder durch hohe Geschwindigkeiten und gefährdendes Parken
- Organisation von Fahrgemeinschaften

Als Vorschläge wurden genannt:

- Öffnung der Busse in den Wintermonaten für alle Schüler/innen, dadurch Umgehen der Bequemlichkeit, bei kaltem oder nassen Wetter mit dem Auto gebracht zu werden
- Schulwegsicherung hat eine hohe Priorität. Schüler müssen sich sicher in Voerde bewegen können. Schulwege sollten diesbezüglich untersucht werden.
- „Walking Bus“ für Schüler/innen in Grundschulen;

Sonstiges

Weitere Vorschläge und Anregungen betrafen den Autoverkehr

- Abschalten von Ampeln am Abend
- Anschaffung von verbrauchsarmen PKW, insbesondere Hybridfahrzeugen
- LKW-Verkehr sollte auf die B8 verlagert werden

Weiteres Vorgehen

Es wurde deutlich, dass ein weiterer Termin zum Thema „Verkehr und Mobilität“ nötig ist. Dann wird es nochmal eine spezifische Schwerpunktsetzung geben und konkrete Maßnahmen werden entwickelt. Hierbei soll auch betrachtet werden, wie sich der demografische Wandel auswirkt sowie der Trend bei jungen Menschen berücksichtigt werden, für die das Auto deutlich weniger Relevanz hat als es noch vor 10 Jahren der Fall war. Der Fortsetzungsworkshop soll nach den Sommerferien stattfinden.

Herr Brieden-Segler weist auf den Workshop „Bürgerengagement und Öffentlichkeitsarbeit / Nutzerverhalten und Motivation“ am 7.5. hin, wo insbesondere darüber gesprochen werden soll, wie Verhaltensänderungen von Bürgerinnen und Bürgern erreicht werden können.

Herr Limke bedankt sich bei den Teilnehmern für die intensive Diskussion und schließt die Veranstaltung.