

BUND, Leonhardstraße 1, 88212 Ravensburg

Telefon 0751/21451, E-Mail: bund.ravensburg@bund.net

Vorschläge zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Ravensburger Luft

BUND- Arbeitsgruppe 'Stadtentwicklung' – Manfred Walser & Michael Müller

Einführung

Die Stadt Ravensburg hat – zusammen mit den Städten Herrenberg und Mühlacker – die fünfthöchsten NO₂- Werte in Baden-Württemberg aufzuweisen. Mit 49 µg/m³ liegt die Schussenstrasse beinahe 25% über dem Grenzwert von 40 µg/m³.

Wir haben verschiedene Luftreinhaltepläne deutscher Städte verglichen und festgestellt, dass der Anteil des Verkehrs in der Regel etwa zwei Drittel bis drei Viertel der NO₂-Emissionen verursacht. Deswegen konzentrieren wir uns mit unseren Vorschlägen auf den Verkehrsbereich.

In der städtischen Verkehrspolitik sollte unserer Auffassung nach das Vermeiden von Verkehr und das Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf andere Verkehrsträger im Mittelpunkt stehen. Andere Maßnahmen wie z.B. die technische Nachrüstungen von Motoren sind von städtischer Seite nur minimal beeinflussbar. Und eine Verlegung der Verkehrsströme (räumliche Verlagerung) stößt in Ravensburg schnell an Grenzen:

- Großräumige Verlegungen scheitern an fehlenden Straßenverbindungen. Umfahrungsmöglichkeiten fehlen im Mittleren Schussental teilweise (Stichwort 'Molldietetunnel'). Ob diese jemals realisiert werden, steht in den Sternen – kurzfristig ist sicherlich nicht damit zu rechnen und auch mittel- bis langfristig spielen Faktoren eine Rolle, die heute nicht absehbar sind (technische Entwicklungen im Verkehrsbereich, Verfügbarkeit öffentlicher Mittel, etc.).
- Kleinräumige Verlegungen führen dazu, dass die Entlastung eines Punktes mit der Belastung eines anderen einhergeht – die Probleme werden im Raum umhergeschoben.

Deswegen sind Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger die zentralen Hebel für die Verbesserung der Luftsituation in Ravensburg. Hinzu kommen flankierende Maßnahmen im Rahmen der Stadtentwicklung, die die Auswirkungen der Emissionen abmildern.

1) Verkehrsvermeidung

Die Verkehrsvermeidung benötigt einen umfassenden planerischen Ansatz, denn sie setzt an den Ursachen an, warum Verkehr überhaupt entsteht. Entsprechend langfristig ist der Planungshorizont, kurzfristige Maßnahmen sind bei der Verkehrsvermeidung kaum realisierbar (allenfalls in Form von Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit, deren direkte Auswirkungen auf die Luftreinhaltung aber marginal sind – auch sie wirken eher längerfristig).

Trotzdem sei der Hinweis gestattet, dass die aktuell laufende Überarbeitung des Regionalplans auch im Hinblick auf die Verkehrsvermeidung zu betrachten ist. Im Falle des Mittleren Schussentals mit seiner extrem hohen Quote von Einpendlern muss hinterfragt werden, ob es sinnvoll ist, hier noch viele weitere Arbeitsplätze anzusiedeln, die noch mehr Einpendler nach sich ziehen. Wir empfehlen eine regionale Sicht auf die Entwicklung der Gewerbeflächen und eine Abstimmung mit Zentren wie Altshausen und Aulendorf (ggf. verbunden mit Kooperations- und Finanzausgleichsmodellen).

2) Verkehrsverlagerung

Vorauszuschicken ist: Alle gut funktionierenden städtischen Verkehrspolitiken, die eine Verlagerung zum Ziel haben, arbeiten mit einer Doppelstrategie aus Anreiz und Restriktionen. Zum Umstieg auf andere Verkehrsträger werden Anreize benötigt, aber ohne gleichzeitig wirkende Maßnahmen, die die Attraktivität der Stadt für den motorisierten Individualverkehr MIV verringern, können die Anreize nicht ihre Wirkung entfalten. Umgekehrt ziehen alle Maßnahmen, die den MIV attraktiv machen (mehr Straßenraum, schnellere Verbindungen, mehr Parkplätze...) noch mehr Verkehr an. Das zählt heute zum anerkannten Wissensstand in der Verkehrsplanung.

Verlagerungen mit dem Ziel der Luftreinhaltung stellen nach unserer Auffassung folgende Verkehrsträger in dem Mittelpunkt:

- Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV,
- Fahrrad- und Fußgängerverkehr,
- elektrisch betriebene Fahrzeuge.

Außerdem gehören dazu noch Maßnahmen im Berufsverkehr, wie Fahrgemeinschaften und Betriebsbussysteme.

Für die Stadt Ravensburg sehen wir folgende Maßnahmen mit Potential für die Luftreinhaltung:

2a) Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf den ÖPNV:

- Einzelfahrscheine in Stadtbus generell 1 € pro Fahrt (das gibt es bisher nur als 'Samstagsticket', aber mit guter Nachfrage) - das könnte man als Sofortmaßnahme auf 2 Jahr befristet ausprobieren.
- Besserer Service für das Bezahlen (bisher nur beim Busfahrer möglich): Automaten im Bus, bargeldlos, per Smartphone... Einführung von Mehrfach-Fahrkarten, die im Bus abgestempelt werden können.
- Probetickets zum Ausprobieren – das senkt die Hemmschwelle von Menschen, die noch nie Bus gefahren sind (oder kostenlosen Busfahr-Tag einführen).

- Schulungen der Busfahrer (Fahrverhalten, Kundenfreundlichkeit, usw.) sowie dafür förderliche Arbeitsbedingungen.
- Busse müssen direkt in die Innenstadt fahren (Marienplatz), wo der MIV nicht fahren darf – das erhöht die Attraktivität des ÖPNV. Eine Bus- Vorrang-Ampel bei der Ein- und Ausfahrt zum nördlichen Marienplatz.
- P&R- System ausbauen, von P&R-Plätzen kostenloser Bustransfer im engen Zeit-takt ins Stadtzentrum. Die Plätze sind vorhanden und können bei entsprechendem Willen und Mitteleinsatz kurzfristig in Nutzung gebracht werden.
- Bessere Taktung DB – Stadtbus.
- Eine 'Tramper- App' zur Ergänzung des ÖV-Angebots im ländlichen Raum einführen (Mitfahrzentrale per Smartphone, einschließlich der Überweisung eines geringen Unkostenbeitrags für den Fahrer und einer Personen- Insassenversicherung – zu organisieren und betreiben durch die ÖV-Anbieter).
- Attraktivere Bushaltestellen.

Nach wie vor besteht die Vision, das 'Bähnle' im Mittleren Schussental zwischen Weißenau und Weingarten – Baienfurt – Baidt wieder aufleben zu lassen.

2b) Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf den Rad- und Fußverkehr

- Mehr überdachte Fahrradabstellplätze (z.B. auf dem Marienplatz und an der Oberschwabenhalle).
- Zu prüfen: grüner Fahrradring um die Altstadt als attraktives Angebot, mit Vorrangregelung vor kreuzenden PKWs und guten Zubringerstrecken von außen.
- Angebot an Leihfahrrädern / Leih- Pedelecs prüfen.
- Ampel- Vorrangschaltung für Fußgänger und Radfahrer an belebten Kreuzungen.
- Ein gutes Beispiel für die Aufwertung des Radverkehrs ist die geplante Radwegführung an der Einmündung Ulmer Straße – Gartenstraße (Verlegung in den Straßenraum ersetzt vier ungleichzeitig geschaltete Ampeln).
- Ausweitung der Fußgängerzonen (Fahrräder frei) in der Innenstadt, z.B. auf dem Gespinstmarkt.
- Shared Space- Zone in Markt- und Burgstraße, d.h. alle Markierungs- und Leitsysteme (incl. Bürgersteig und Barrieren aller Art) entfallen, der Verkehr orientiert sich am Sichtkontakt, Schwächere haben Vorrang, usw.

2c) Maßnahmen zur Verlagerung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge

- Umwandlung bestehender Parkplätze in Parkplätze, die für E-Mobile reserviert sind.
- Mehr Lade-Infrastruktur für E-Fahrzeuge aller Art (in zentraler Lage). Leitungs- und Ladeinfrastruktur für Elektromobilität verbessern – dazu gehört, dass von Seiten der Stadt Flächen für kleine Verteilerstationen zur Verfügung gestellt werden.

- Ausbau von Solarmodulen zur Beschickung von Ladestationen (auf Parkhäusern, überdachten Fahrrad- Abstellplätzen (z.B. an der Berufsschule) usw.
- Umstellung der Busse und der städtischen Fahrzeugflotte (incl. der Eigenbetriebe) auf Elektroantrieb.
- Förderprogramm 'Elektromobilität' für Pflege- und Lieferdienste.
- Abwrackprämie für Zweitakt- Krafträder beim Umstieg auf eine E- Variante.

2d) Maßnahmen zur Verlagerung im Berufsverkehr

- Beratung für Betriebe (z.B. Stabsstelle Wirtschaftsförderung) zu Jobticket, Jobfahrrädern, Betriebsbussystemen, etc.), ggf. Koordination verschiedener Firmen unterstützen, Exkursionen in Modellregionen anbieten, evtl. zusammen mit Betrieben Studie beauftragen, koordinierten Lieferservice für RV Einzelhandel unterstützen.
- Stadtverwaltung und Eigenbetriebe gehen mit gutem Beispiel voran und fördern den Umstieg ihrer Mitarbeiter. (auf Rad – ÖPNV – Elektroantrieb).
- In Bebauungsplänen Anzahl der Parkplätze auf Gewerbeflächen reduzieren (zwingt die Betriebe zu eigenen Überlegungen, wie ihre Mitarbeiter an den Arbeitsplatz kommen, dient gleichzeitig auch der Flächensparnis).
- Bei vierspurigen Strecken eine Spur für Fahrgemeinschaften (PKW mit mind. 2 Insassen) reservieren.
- Einführung neuer Schnellbus- Linien nach dem Vorbild der Linie RV – Konstanz zu den Hauptverkehrszeiten.

3) Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität für den MIV

- Verknappung der Parkplätze in der Innenstadt, Erhöhung der Parkgebühren, Verkürzung der Parkzeiten.
- Durch Wegfall von Fahrspuren und entsprechende Ampelschaltungen den MIV im Talbereich (Strecke Ri. Weingarten – Baienfurt) auf die Umgehungsstraße lenken, frei werdende Spuren für Bus und Fahrräder nutzen (evtl. im Berufsverkehr auch für Fahrgemeinschaften).
- Pförtnerrampen zur Regulierung des Ein- und Auspendler- Verkehrs in Stoßzeiten.
- Innerorts Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 – in der Altstadt auf dem gesamten Ring um die Altstadt und in allen Wohnvierteln. Das erhöht zudem den Verkehrsfluss und verringert den Lärm und die Feinstaub-Belastung.
- Sofern möglich die Notwendigkeit der Sanierung der Marienplatz- Tiefgarage nochmals neu hinterfragen – ist der Bedarf in der heutigen Größe noch gegeben, auch im Hinblick auf zukünftige Verkehrssysteme?
- Öffentliche Unterstützung der Stadt für die Einführung einer blauen Umweltplakette für Dieselfahrzeuge.

4) Begleitende Maßnahmen zur Stadtentwicklung

- Wenn Maßnahmen zur Verringerung des MIV in der Stadt getroffen werden, muss darauf geachtet werden, dass diese nicht zu Lasten des Einzelhandels gehen. Entgegen wirken ließe sich durch ein ganzes Maßnahmenbündel zur Aufwertung der Innenstadt bzgl. Aufenthaltsqualität und attraktiven Angeboten, welches zusammen mit dem Wirtschaftsforum ausgearbeitet und umgesetzt wird.
- Rückerstattung von ÖPNV- Tickets im Einzelhandel (anstelle einer Vergütung von Parktickets), evtl. bei Vorlage des Fahrscheins von der Hinfahrt Rückfahr-Fahrschein ausgeben, dazu Rabatte für Besitzer von Jahreskarten für den ÖPNV.
- Maßnahmen zur Stadtbegrünung: Mehr Grünflächen und kleine Stadtparks in der Innenstadt, Maßnahmen und Anreize zur Innenhof-, Fassaden- und Dachbegrünung, Beschluss einer Baumschutzsatzung.
- Maßnahmen zur Be- und Entlüftung der Stadt: Erhalt und Schaffung von Kaltluftentstehungsgebieten am Talrand und Kaltluftschneisen in die Stadt hinein, großes Augenmerk auf schwache, störungsanfällige Kaltluftströme legen, Grünzüge und Baumreihen durch die Innenstadt anlegen.
- Höchste Sorgfalt bei der Aufstellung bzw. Überarbeitung von Bebauungsplänen und der Ausweisung neuer Baugebiete bzgl. stadtklimatologischen Auswirkungen – insbesondere nicht nur die Wirkungen der Einzelmaßnahme prüfen, sondern immer im Zusammenhang mit anderen Einzelmaßnahmen betrachten.

5) Sonstige Maßnahmen

- Die Gesamtheit der Maßnahmen (einschließlich der Maßnahmen zur Verringerung des MIV) als konzertierte Aktion und gemeinsam getragene Strategie kommunizieren, und nicht als lästige, von außen aufoktroyierte Pflicht darstellen.
- Im Bauhof und sonstigen Eigenbetrieben der öffentlichen Hand Maschinen und Geräte mit Elektrobetrieb oder wenigstens mit Abgasreinigung zum Einsatz bringen (außerdem nur Gerätebenzin / Alkylatbenzin verwenden).
- Bei Baustellen der öffentlichen Hand über die Ausschreibung Baumaschinen mit Abgasreinigung zur Bedingung machen.

Ravensburg, 22. September 2017



Ulfried Miller
Geschäftsführer BUND Ravensburg