

Sofortmaßnahmenprogramm MOBILITÄT 2012

Anlage 3.2

Die Vorlage ist ein Auszug aus dem Gutachten „Klimaschutzkonzept für die StadtKöln - Teilbereich Verkehr“ des Wuppertal- Institut.

In der Übersicht Bild 6 sind die diskutierten 29 Maßnahmen zur Mobilität in einem Aufwand-Wirkungsdiagramm dargestellt. Diese werden im Einzelnen im Klimaschutzkonzept Köln als Datenblatt vorgestellt und bewertet.

Bild 6: Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich CO₂-Minderung, Kosten und Zeithorizont

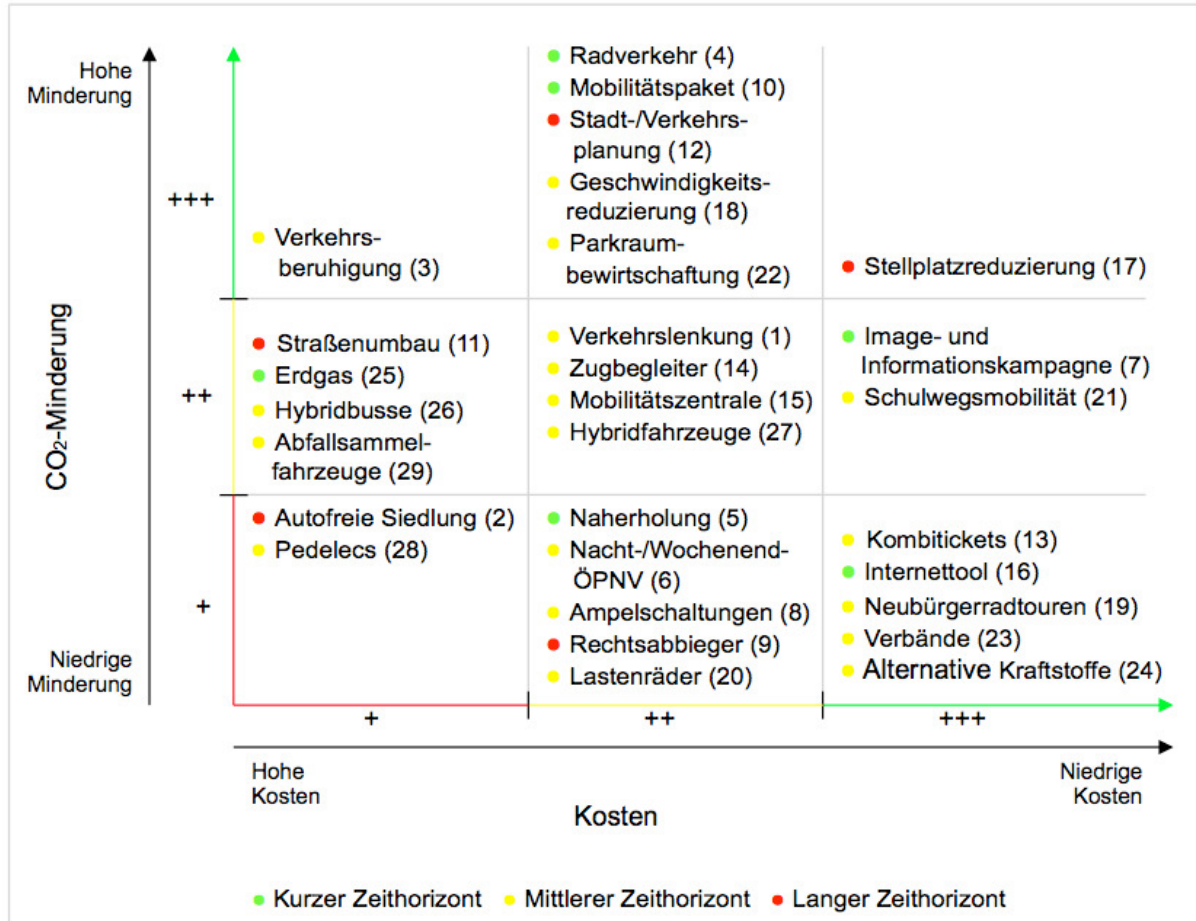


Tabelle 1: Qualitative Bewertung zur Wirkung der zusätzlichen Klimaschutzmaßnahmen im Sektor Mobilität

Maßnahme	Geringe Kosten zur Umsetzung und Durchführung	Beitrag zum Klimaschutz	Kurzer Zeithorizont	Priorität der Umsetzung
Ausweitung der Förderung des Radverkehrs (4)	++	+++	+++	sehr hoch
Image- und Informationskampagne zum Zufußgehen und zur Fahrradnutzung auf Kurzstrecken (7)	+++	++	+++	sehr hoch
Angebot eines Mobilitätspakets für Neubürgerinnen und Neubürger (10)	++	+++	+++	sehr hoch
Internettool zur Meldung von Schäden und Schwächen im Wegenetz des NMIV (16)	+++	+	+++	sehr hoch
Erweiterung der Stellplatzreduzierungsziele (17)	+++	+++	+	sehr hoch
Geschwindigkeitsreduzierung im Kölner Straßennetz (18)	++	+++	++	sehr hoch
Förderung der klimaschonenden Mobilität auf dem Schulweg (21)	+++	++	++	sehr hoch
Räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Anpassung der Tarife (22)	++	+++	++	sehr hoch
Verbesserung Verkehrslenkung (1)	++	++	++	hoch

Maßnahme	Geringe Kosten zur Umsetzung und Durchführung	Beitrag zum Klimaschutz	Kurzer Zeithorizont	Priorität der Umsetzung
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche (3)	+	+++	++	hoch
Image- und Informationskampagne zur Naherholung (5)	++	+	+++	hoch
Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung (12)	++	+++	+	hoch
Verbesserung des Angebots von Kombitickets (13)	+++	+	++	hoch
Einsatz von Zugbegleitern im ÖPNV (14)	++	++	++	hoch
Einrichtung einer Mobilitätszentrale (15)	++	++	++	hoch
Angebot von Neubürgerradtouren (19)	+++	+	++	hoch
Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Verkehrsverbänden (23)	+++	+	++	hoch
Prüfung der Möglichkeit des Einsatzes alternativer Kraftstoffe bei Neuanschaffung kommunaler Fahrzeuge (24)	+++	+	++	hoch
Wiederaufnahme des Förderprogramms für Erdgasfahrzeuge (25)	+	++	+++	hoch
Ausweitung des Einsatzes von Hybridfahrzeugen im kommunalen Fuhrpark (27)	++	++	++	hoch
Bau weiterer autofreier und stellplatzreduzierter Siedlungen in Köln (2)	+	+	+	mittel
Optimierung des Angebots im ÖPNV und SPNV in Abend- u. Nachtstunden am Wochenende (6)	++	+	++	mittel
Einrichtung fußgänger- und fahrradfreundlichere Ampelschaltungen (8)	++	+	++	mittel
Umbau und Abbau freilaufende Rechtsabbieger (9)	++	+	+	mittel
Straßenumbau (11)	+	++	+	mittel
Förderung des Einsatzes von Lastenfahrrädern im Lieferverkehr (20)	++	+	++	mittel
Prüfung der Möglichkeit des Einsatzes alternativer Kraftstoffe bei Neuanschaffung kommunaler Fahrzeuge (24)	+++	+	++	mittel
Ausweitung des Einsatzes von Hybridbussen bei der KVB (26)	+	++	++	mittel
Förderung der Nutzung von Pedelecs (28)	+	+	++	mittel
Ausweitung des Einsatzes hybridbetriebener Abfallsammelfahrzeuge (29)	+	++	++	mittel

Aus den diskutierten Maßnahmen werden 2 als Klimaschutzmaßnahmen für die Anfinanzierung durch den Haushaltsplan 2012 vorgeschlagen:

- Förderung des Radverkehrs (Maßnahme 4)
- Mobilitätspaket für Kölner Neubürger (Maßnahme 10)

Um die Vorbildfunktion der Verwaltung zu unterstreichen, wird ergänzend im Bereich Förderung des Radverkehrs die Beschaffung zusätzlicher Dienstfahrräder in die Vorschlagsliste aufgenommen:

- Beschaffung von Dienstfahrrädern für die Stadtverwaltung

Es folgt die Kurzbeschreibung der Maßnahmen als **Datenblätter der vorgeschlagenen Sofortmaßnahmen 2012**.

V1. Förderung des Radverkehrs

Neben Zufußgehen ist Radfahren die klima- und umweltfreundlichste Mobilitätsform, weil weder CO₂-Emissionen noch Luftschadstoffe oder Lärm emittiert werden.

Eine Verlagerung von Pkw-Verkehr auf das Fahrrad bewirkt nicht nur eine Entlastung und eine flüssigere Abwicklung des motorisierten Straßenverkehrs, sondern kann auch zu einer Verbesserung der angespannten Parksituation in der Stadt beitragen. So können auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes je nach verwendetem Fahrradhalter bis zu acht Stellplätze für Fahrräder errichtet werden. Zudem wirkt Radfahren vergleichsweise schonend Bewegungsmangel entgegen und kann so die Gefahr von Herz-Kreislauf-Erkrankungen reduzieren.

4) Titel der Maßnahme: Ausweitung der Förderung des Radverkehrs (hier: Abstellanlagen)
Akteur / Zuständigkeit: Stadtverwaltung, Team des Fahrradbeauftragten
Beschreibung der Maßnahme: Die Verkehrsmittelwahl wird maßgeblich von der Verfügbarkeit des Verkehrsmittels beeinflusst. Geringe räumliche Distanzen zu sicheren Abstellplätzen fördern damit die individuelle Entscheidung, das Fahrrad zu nutzen. Darüber hinaus steigt durch ein gutes Angebot an sicheren Abstellplätzen die Bereitschaft, qualitativ hochwertigere Fahrräder anzuschaffen. Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit. Die Erhöhung der Erreichbarkeit und Verfügbarkeit sicherer Abstellanlagen überall im Straßenraum ist eine der einfachsten und zugleich effektivsten Methoden der Radverkehrsförderung, die zudem kurzfristig umsetzbar ist.
Kosten der Umsetzung: Derzeit schaffen wir etwa 1.000 zusätzliche Stellplätze im Jahr. Das Wuppertal Institut fordert eine Erhöhung auf 6.000 pro Jahr. Die Stadtverwaltung sieht eine Verdreifachung auf 3.000 Abstellplätze pro Jahr als eine sinnvolle Zielgröße, die bereits in 2012 umgesetzt werden kann. Für die Einrichtung von 2.000 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten im Jahr 2012 werden etwa 200.000 € Sachmittel benötigt. Hinzu kommen zwei zusätzliche Planstellen, da die Aufgabe mit einem hohen organisatorischen und zeitlichen Aufwand einhergeht (s.u.).
Klimaschutzbeitrag: Der Gewinn für den Klimaschutz ergibt sich unmittelbar durch Substituierung von Autofahrten durch das Fahrrad. Durch eine verbesserte Fahrradinfrastruktur könnten örtliche Einkaufs- und Freizeitangebote stärker genutzt werden als ferner gelegene Einrichtungen.
Beitrag zur regionalen Wertschöpfung: Das Fahrrad ist im Nahbereich von 2 bis 5 km das ökologisch und sozial günstigste Verkehrsmittel. Die Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Fahrrads wird in hohem Umfang örtliche Arbeitskraft binden. Regionale Wertschöpfung ergibt sich bei Reduzierung der Mobilitätskosten (Fahrrad statt Pkw) und Erhöhung der verfügbaren Haushaltseinkommen für örtliche Ausgaben.
Organisatorisch / zeitlicher Aufwand: Das Aufstellen von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen ist sowohl organisatorisch als auch zeitlich sehr aufwendig. Neben der Verwaltung der Anträge aus Politik und Bürgerschaft muss jeder Standort vor Ort geprüft werden. Gegebenenfalls sind weitere Abstimmungen erforderlich. Hinzu kommen u.a. Mittelbeschaffung, Vergabeverfahren, Abnahmen, Abrechnungen
Eignung für Köln: Bereits heute spielt das Fahrrad in Köln eine wichtige Rolle. Es bestehen jedoch noch Steigerungspotenziale bei der Fahrradnutzung in der Stadt: Während die Kölner Bürgerinnen und Bürger im Durchschnitt 440 Kilometer pro Jahr mit dem Rad fahren, sind es in den Niederlanden rund 910 Kilometer je Person.
Innovationsgrad: Die Förderung des Radverkehrs ist mittlerweile fester Grundbestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Ein Programm zur Einrichtung von Fahrradstellplätzen wird bereits umgesetzt. Mit dieser Klimaschutzinitiative kann das Planungsziel beschleunigt und ausgebaut werden.
Zusatzeffekte: Die Verlagerung oder Reduzierung von motorisierten Verkehren mindert neben den CO ₂ -Emissionen zusätzlich die Emissionen von Luftschadstoffen und Verkehrslärm. Zudem beugt häufigeres Fahrradfahren Bewegungsmangel und somit Herz-Kreislauf-Erkrankungen vor.
Impuls: Die Förderung des Radverkehrs und häufigeres Radfahren in der Stadt kann die Ausbildung einer nachhaltigen Rad- und Mobilitätskultur verstärken und trägt damit zur Aufenthaltsqualität in der Stadt bei.
Klimaschutzbeitrag: hoch.
Zeithorizont der Umsetzung: 2012
Priorität: sehr hoch

V.2. Mobilitätspaket für Neubürger

Menschen, die in eine andere Stadt ziehen, müssen sich neu orientieren und „neue Wege“ für sich erschließen. Insofern besteht hier eine relativ hohe Chance mit der richtigen Ansprache gewohntes Verhalten durch neue Ideen zu ersetzen. Dazu bedarf es aber u. U. eines gezielten Anstoßes, z. B. im Mobilitätsverhalten. Mit der umfassenden Information und einem preisgünstigen Einstieg in die Kölner Mobilitätslandschaft soll dies erleichtert werden. In einem ersten Pilotversuch hat die KVB gute erste Erfahrungen gemacht. Dies soll nun qualifiziert ausgebaut und verstetigt werden.

<p>10) Titel der Maßnahme: Angebot eines Mobilitätspaket für Neubürger inklusive einer kostenlosen Monatsfahrkarte für den ÖPNV</p>
<p>Akteur / Zuständigkeit: Stadtverwaltung, Bezirksverwaltungen, Kölner Verkehrs-Betriebe</p>
<p>Beschreibung der Maßnahme: Um die Nutzung des ÖPNV zu Lasten des Pkw zu erhöhen, wird Neubürgerinnen und Neubürgern der Stadt Köln bei der Anmeldung ihres neuen Wohnsitzes ein umfangreiches Mobilitätspaket zur Verfügung gestellt. Es beinhaltet ausführliche Informationen zu den Mobilitätsmöglichkeiten in Köln wie beispielsweise Materialien zum Rad- und Fußverkehr, Fahrradverleihsysteme, ÖPNV- und CarSharing-Angebote. Die Informationsmaterialien zum ÖPNV sind dabei stadtteilspezifisch aufbereitet (Fahrpläne der Haltestellen im neuen Wohnumfeld, Tarifinformationen) und beinhalten ein Monatsticket zur kostenfreien Probenutzung des ÖPNV im Kölner Stadtgebiet.</p>
<p>Kosten der Umsetzung: Die Kosten eines ähnlichen Angebotes belaufen sich in Heidelberg bei 16.000 bis 18.000 An- und Ummeldungen pro Jahr auf etwa 20.000 Euro jährlich. Auf die Zuzugsrate von Köln hochgerechnet kann daher mit jährlichen Kosten in Höhe von etwa 65.000 Euro zuzüglich der Monatsfahrkarten gerechnet werden. Diese Summe berücksichtigt damit noch nicht die Kosten, die der Stadt durch den Ausgleich der Ticketkosten entstehen.</p>
<p>Kosten der Umsetzung: Die Kosten eines ähnlichen Angebotes belaufen sich in Heidelberg bei 16.000 bis 18.000 An- und Ummeldungen pro Jahr auf etwa 20.000 Euro jährlich. Auf die Zuzugsrate von Köln hochgerechnet kann daher mit jährlichen Kosten in Höhe von etwa 65.000 Euro zuzüglich der Monatsfahrkarten gerechnet werden. Diese Summe berücksichtigt jedoch noch nicht die Kosten, die der Stadt entstehen würden, wenn ihr die Tickets nicht kostenlos zur Verfügung gestellt würden und die Stadt diese bei der KVB erwerben müsste.</p>
<p>Klimaschutzbeitrag: Das CO₂-Reduktionspotenzial ist abhängig von der Qualität der Ausgestaltung des Angebotes. Würde eine Wirkung vergleichbar dem Münchener Schnupperpaket erreicht, dann könnten in Köln jährlich über 11.000 Tonnen CO₂ eingespart werden.</p>
<p>Beitrag zur regionalen Wertschöpfung: Ein Beitrag zur regionalen Wertschöpfung ist dann gegeben, wenn eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs die Attraktivität von Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangeboten in der Stadt erhöht und deren Erreichbarkeit für den ÖPNV, den Rad- und den Fußverkehr verbessert.</p>
<p>Organisatorisch / zeitlicher Aufwand: Die wohnortbezogene Ausarbeitung der Mobilitätsinformationen kann einen hohen zeitlichen und personellen Aufwand bedeuten. Je kleinräumiger beziehungsweise wohnortbezogener das Angebot ausgearbeitet wird, desto größer ist jedoch auch der zu erwartende Erfolg der Maßnahme.</p>
<p>Eignung für Köln: Etwa 58.000 Menschen verlegen jährlich ihren Wohnort nach Köln. Aufgrund dieser großen und dazu noch verhältnismäßig leicht erreichbaren Zielgruppe und des attraktiven Kölner ÖPNV-Angebotes ist die Maßnahme für Köln sehr gut geeignet.</p>
<p>Innovationsgrad: Diese Maßnahme ist bisher auch in städtischen Räumen noch relativ wenig verbreitet. Bekannte bisherige Praxisbeispiele sind München, Heidelberg, Aachen und Osnabrück. Die Kölner Verkehrs-Betriebe führen seit 2010 eine inhaltlich abgespeckte Neubürgerkampagne durch.</p>
<p>Zusatzeffekte: Zusätzlich zu den CO₂-Emissionen könnten die Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm reduziert werden, wenn es mit dieser Maßnahme gelingt, Pkw-Fahrten durch den ÖPNV zu substituieren.</p>
<p>Impuls: Durch umfangreiche Information und Kommunikation über alternative Mobilitätsmöglichkeiten zum eigenen Pkw kann das Mobilitätsverhalten von Bürgerinnen und Bürgern, die im Zuge eines Umzuges ihren Mobilitätsalltag neu ordnen müssen, nachhaltig zugunsten des Umweltverbundes beeinflusst werden. Aus den Reihen der Neubürgerinnen und Neubürger könnten dauerhaft neue ÖPNV-Fahrgäste gewonnen werden. Personen, die auch schon vor dem Umzug den ÖPNV genutzt haben, könnten an den ÖPNV gebunden werden.</p>
<p>Klimaschutzbeitrag: sehr hoch.</p>
<p>Zeithorizont der Umsetzung: 2012 ff</p>
<p>Priorität: sehr hoch</p>

V.3. Dienstfahräder für die Stadtverwaltung

Um die Vorbildfunktion der Verwaltung zu unterstreichen, wird ergänzend im Bereich Förderung des Radverkehrs die Beschaffung zusätzlicher Dienstfahräder in die Vorschlagsliste für 2012 aufgenommen

10) Titel der Maßnahme: Beschaffung von Dienstfahrädern für die verschiedenen Dienststandorte der Stadtverwaltung
Akteur / Zuständigkeit: zentrale Beschaffung oder einzelne Dienststellen. Beratung (Ausstattung, Bestellung, Design, Pflege, Ausleihe, Wartung etc.) durch das Team des Fahrradbeauftragten (661/5) möglich
Beschreibung der Maßnahme: Für kurze Innerstädtische Distanzen ist die Nutzung von Dienstfahrädern vom zeitlichen und finanziellen Aufwand (Parkplatzsuche, Nutzungskosten) deutlich überlegen. Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements wird daher der raschere Ausbau der Dienstfahräder für die Stadtverwaltung als Klimaschutzmaßnahme in 2012 vorgesehen.
Kosten der Umsetzung: Für 2012 wird die Anschaffung von zusätzlich 50 Fahrrädern (davon ca. 15 Pedelecs) vorgesehen. Die Kosten für die Beschaffung betragen ca. 50.000€
Klimaschutzbeitrag: Das CO ₂ -Reduktionspotenzial ist abhängig von der Akzeptanz und Nutzungsfrequenz der Fahrräder durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
Beitrag zur regionalen Wertschöpfung: Ein Beitrag zur regionalen Wertschöpfung ist dann gegeben, wenn eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs die Attraktivität von Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangeboten in der Stadt erhöht und deren Erreichbarkeit für den ÖPNV, den Rad- und den Fußverkehr verbessert. Im Wartungsauftrag können lokale gemeinnützige Organisationen zum Zuge kommen und gestärkt werden.
Organisatorisch / zeitlicher Aufwand: Der organisatorische Aufwand für Beschaffung und spätere Verwaltung wird als mittlerer Aufwand eingestuft.
Eignung für Köln: Zahlreiche Beschäftigte der insgesamt 17.000 städtischen Mitarbeiter sind täglich dienstlich im Bereich der Innenstadt oder einzelner Vororte unterwegs. Das Kölner Stadtgebiet ist flach und die Ortsteile kompakt in der Struktur. Die Maßnahme ist daher sehr gut für Köln geeignet.
Innovationsgrad: Diese Maßnahme ist bereits in vielen Stadtverwaltungen vorzufinden (z. B. Stuttgart). Räder im Corporate Design, wie dies für das Kölner Projekt durchgeführt wird, sind noch nicht weit verbreitet.
Zusatzeffekte: Zusätzlich zu den CO ₂ -Emissionen könnten die Emissionen von Luftschadstoffen und Lärm reduziert werden, wenn es mit dieser Maßnahme gelingt, Pkw-Fahrten durch Radfahren zu substituieren. Für die Beschäftigten bedeutet die Maßnahme eine Zeitersparnis und einen positiven Effekt für Gesundheit und Fitness.
Impuls: Die Vorbildfunktion für die Bürgerschaft und andere lokale Institutionen / Unternehmen wird wahrgenommen. Das Image der Verwaltung steigt..
Klimaschutzbeitrag: sehr hoch.
Zeithorizont der Umsetzung: 2012 ff
Priorität: sehr hoch