



Antrag

der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Katharina Schulze, Gisela Sengl** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Klimaschutz und Mobilität in Bayern IV Aktionsplan zur Förderung Nahmobilität aufstellen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, einen Aktionsplan zur Förderung Nahmobilität aufzustellen.

Der Aktionsplan soll

- die zahlreichen auf Ressortebene laufenden Aktivitäten beschreiben und damit die Bandbreite der Nahmobilitätsförderung in Bayern veranschaulichen,
- eventuell fehlende Instrumente der Nahmobilitätsförderung identifizieren,
- die Bausteine der Nahmobilitätsförderung sinnvoll koordinieren, programmatisch bündeln und in einen systemischen Gesamtzusammenhang bringen,
- eine effiziente Förderstrategie entwickeln, die einen zielgerichteten Mitteleinsatz gewährleistet,
- die hohe verkehrspolitische Bedeutung der Nahmobilitätsförderung in die Städte und Gemeinden transportieren.

Begründung:

Nahmobilität bezieht sich auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff der Nahmobilität ist dabei aus wissenschaftlicher Sicht zunächst nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien zielen jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten. Diese Konzepte beziehen sich auf attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements. Letztlich sind aber alle Verkehrsarten zu berücksichtigen, der motorisierte Individualverkehr (MIV) beispielsweise im Hinblick auf die Straßenraumgestaltung, Geschwindigkeitsniveaus und das Parkraummanagement, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) beispielsweise im Hinblick auf die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen, die lokale Vernetzung und die Verbindungen über die Quartiers- und Ortsteilebene hinaus. Die grundlegenden Potenziale der Nahmobilität für eine nachhaltige, lokale Verkehrsentwicklung sind bislang vielfach vernachlässigt worden und sind durch räumlich disperse Standortentwicklungen und durch eine Ausrichtung auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Kfz-Verkehr gefährdet. Eine verkehrsvermeidende Siedlungs- und Verkehrsplanung kann Wege vermeiden und verkürzen – und somit CO₂-Emissionen einsparen. Leitbild ist die „Stadt der kurzen Wege“ bzw. „Region der kurzen Wege“. Die langen Planungs- und Umsetzungszeiten sowie die Vielzahl der beteiligten Akteure lassen nur eine langfristige Wirkung erwarten. Der neue Trend „zurück in die Stadt“ zu ziehen, kann zur Verkehrsvermeidung beitragen. Durch kürzere Wege werden nicht nur die Strecken reduziert, die mit dem Auto zurückgelegt werden. Zugleich werden auch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds attraktiver, insbesondere Rad- und Fußverkehr, so dass zusätzlich eine Verkehrsverlagerung möglich ist. Über die CO₂-Reduktion hinaus ergeben sich positive Effekte in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärmschutz, Verkehrssicherheit, Gesundheit sowie Stadt- und Wohnqualität. Kurze Wege helfen auch bei der Anpassung an die demographische Entwicklung.