



Wie schaffen wir die Verkehrswende am Niederrhein? Bürgernah, bezahlbar, klimafreundlich!

World Café – Dokumentation

15. Februar 2020

Ehemalige Volksschule, Hanns Albeck Platz 2, 47441 Moers



Die sogenannte Verkehrswende wird durch die Klimakrise befeuert und zu einem dringend notwendigen Schritt, Mobilität auf nachhaltige Energieträger umzustellen und eine kunden- und klimafreundliche Vernetzung von Individual- und öffentlichem Verkehr voranzutreiben.

Heiner Monheim, Professor für angewandte Geografie und Raumentwicklung, lieferte dazu im November 2019 in Rheinberg den theoretischen Einstieg. Im Kontext der Vorbereitungen dazu entwickelte die Veranstaltergemeinschaft die „Rheinberger Thesen“ zur Verkehrswende am Niederrhein. Beteiligung von Bürger*innen, Vereinen und Parteien beim World Café am 15.2.20 in Moers sorgte für den Praxisbezug und die Verankerung des Themas in der Bevölkerung. Entlang von drei Basisfragen diskutierten 50 Personen aus den Kreisen Kleve und Wesel die genannte Problematik: Was läuft zur Zeit falsch? - Wie wäre es wünschenswert? - Wie gelangen wir dahin?

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung „World Café“
2. Thementische und Gastgeber
 - 2.1. öffentlicher Personennahverkehr / Bus
 - 2.2. öffentlicher Personennahverkehr / Schiene
 - 2.3. Radverkehr
 - 2.4. Fußverkehr
 - 2.5. Autoverkehr
 - 2.6. Wegesicherheit
3. Werkzeugkoffer (Ideen aus dem Plenum)
4. Pressemitteilung vom 17.2.2020
5. Rheinberger Thesen
6. Veranstalter

1. Einführung „World Café“

Das sogenannte "World Café" ist eine bewährte Methode, um den Austausch untereinander effizient zu gestalten. An Caféhaus-Tischen in zwangloser Atmosphäre diskutieren die Teilnehmer*innen in wechselnden Gruppen eine sich ständig erweiternden Thematik. Nach jeweils ca. 20 Minuten gehen die Teilnehmer*innen zum nächsten Tisch und finden sich in neuen Konstellationen zusammen. Ein*e Gastgeber*in bleibt am Tisch zurück und trägt die Ergebnisse der einen Runde in die nächste. So befruchten sich die Diskutanten*innen gegenseitig mit neuen Ideen und Perspektiven. Nach einer Präsentation der Ergebnisse im Plenum bilden sich im Idealfall Projektgruppen.

Konkrete Ergebnisse und Perspektiven werden nach der Veranstaltung in einem Reader wie diesem dokumentiert.

2. Thementische und Tischgastgeber*innen

Öffentl. Personennahverkehr/Bus:	Dr. Heike Knops
Öffentl. Personennahverkehr/Schiene:	Walter Rink und Regina Großefeste
Radverkehr:	Prof. Dr. Daniela Lud
Fußverkehr:	Nicole Weber Ferreira dos Santos
Autoverkehr:	Jens Harnack
Wegesicherheit:	Claudia Landes
Gesamtmoderation:	Michael Zerkübel

2.1. Öffentlicher Personennahverkehr / Bus

Dr. Heike Knops

1. Der ÖPNV Bus in den Kreisen Kleve und Wesel ist weder nutzer- noch klimafreundlich. Darüber hinaus ist er schlecht finanziert.

In der ersten Runde zum Thementisch wurde sehr schnell die Differenz zwischen Stadt- und Landanbindungen der Busse deutlich. Auf dem Land ergeben sich oft weite Wege zur nächsten Bushaltestelle bei grundsätzlich zu wenig Verbindungen.

Die Diskutanten*innen aller Regionen bemängelten die problematische Taktung der Busse - vor allem am Wochenende und nachts. Aufgrund von Verspätungen der Busse verpasse man oft seinen Anschluss. Zudem seien die Tarife und Zonen der Tickets unübersichtlich.



Da sich der Busverkehr insbesondere an den Bedürfnissen von Schulen orientiert, fahren zu bestimmten Zeiten sehr große Busse leer oder wenig besetzt.

Die Diskutanten*innen vermuten hinter den genannten Problematiken eine gewisse Konzeptlosigkeit der Kommunen und Betreiber.

2. Wünschenswert ist ein steuerfinanzierter und daher in der Anwendung kostenfrei zugänglicher ÖPNV mit bedarfsorientiertem Stadtbussystem. Darin sollte eine Koordination des Bus- und Bahnverkehrs sowie garantierte Anschlüsse, vor allem nachts enthalten sein.

Eine regelmäßige Taktung der Busse (mindestens alle 30 min.) auch nachts und am Wochenende war eine der wesentlichen Anforderungen an ein nutzerfreundliches Bussystem, das in der zweiten Runde ausgesprochen wurde. Dazu gehört auch die Koordination von Bus und Bahn sowie garantierte Anschlüsse. Informationstafeln an den Bushaltestellen, eine App mit Echtzeitdarstellung der Fahrroute des Busses und ähnliches wären hilfreich.

Steuerfinanzierte Tickets, die die Sozialtickets unnötig machen würden, standen ebenfalls oben auf der Wunschliste und würden die Unübersichtlichkeit der Tarifzonen gleich mit erledigen.

Ein bedarfsorientierter ÖPNV mit vielfältigem oder variablen Fuhrpark (Minibusse, Anhängerbusse etc.) und eigens für ihn vorgesehenen Busspuren würde den öffentlichen Verkehr komfortabler und rentabler machen.

Auch Straßenbahnkonzepte könnten reaktiviert werden, schlugen einige Diskutanten*innen vor.

3. Der ÖPNV sollte steuerfinanzierte Pflichtaufgabe des Staates werden. Dabei sollte der Vorrang des ÖPNV vor dem Privatverkehr im Stadtbild deutlich wahrnehmbar sein und eine Umrüstung auf einen klimafreundlich angetriebenen vielfältigen Fuhrpark vorgenommen werden. Verkehrskonzepte sollten unter Bürgerbeteiligung erstellt werden.

Die erste Forderung der Diskutanten*innen in dieser dritten Runde war die Auflösung der bisherigen Verkehrssysteme zugunsten eines steuerfinanzierten öffentlichen Verkehrs als Pflichtaufgabe des Staates. Hierzu gehört ein klimafreundliches Mobilitätskonzept unter Bürgerbeteiligung, das den ÖPNV vorrangig finanziert – vor Parkplätzen, Straßenerweiterungen etc. für den Autoverkehr. Eine Darstellung der Kosten des privaten Autoverkehrs für die Allgemeinheit könnte die Bevölkerung für Alternativen sensibilisieren.

Die Einführung von Busspuren ließe sich kurzfristig realisieren, ebenso bessere Vernetzungskonzepte und ein nutzerfreundliches Informationssystem sowie die Erweiterung der Barrierefreiheit im ÖPNV.

Ob eine Bürgerbeteiligung beim öffentlichen Mobilitätskonzept kurzfristig oder erst mittelfristig möglich ist, wurde unterschiedlich beurteilt. Einig war sich die Diskussionsrunde, dass klimafreundliche Antriebe für den ÖPNV dringend geboten sind. Im Zuge der Umrüstung könnte dann auch ein variabler bzw. vielfältiger Fuhrpark angeschafft werden, um Busse bedarfsgerecht einzusetzen.

2.2. Öffentlicher Personennahverkehr / Schiene

Walter Rink und Regina Großefeste

1. Der ÖPNV / Schiene in den Kreisen Kleve und Wesel leidet an fehlender und/oder veralteter Infrastruktur. Die Züge sind zu oft unpünktlich. Die Nutzerfreundlichkeit der Ticketautomaten und die wenig soziale Tarifgestaltung lassen zu wünschen übrig.

Die fehlende und/oder veraltete Infrastruktur wurde sehr schnell von den Teilnehmenden der ersten Runde als Hauptproblem herausgearbeitet und in mehreren Einzelaspekten diskutiert. Neben der fehlenden Elektrifizierung für durchgehende Verbindungen (z. B. Wesel- Bocholt) gibt es immer noch eingleisige Strecken, bei denen zudem ausreichende Ausweichpunkte fehlen. Kritisiert wurde auch der massive Schienenabbau in den letzten Jahrzehnten. Ein weiterer Aspekt ist der teils marode Zustand der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie die fehlende Barrierefreiheit von Bahnsteigen und Zügen.



Als weiteres Problem wurde die sehr mangelhafte Pünktlichkeit hervor gehoben. Ein Teilnehmer berichtete aus Rheinberg von Schüler*innen, die ihre Prüfungen versäumt und Arbeitnehmer*innen, die Abmahnungen und sogar eine Kündigung erhalten hätten, weil die Zugausfälle ein so katastrophales Ausmaß erreichten. Zu diesem Themenkomplex gehört auch die fehlende bzw. schlechte Taktung und der Personalmangel, ebenso wie die schlechte Anbindung Schiene – Bus.

Diskutiert wurde in diesen ersten zwanzig Minuten auch über die Kosten, das Tarif-Wirrwarr der unterschiedlichen Verkehrsverbünde, die Unverständlichkeit der Tarife, die wenig nutzerfreundlichen Automaten und besonders die Ungerechtigkeit der Tarife.

2. Wünschenswert wäre eine zuverlässige, komfortable Reisemöglichkeit per Bahn, die dem privaten Pkw Verkehr den Rang abläuft. Grundlage dafür ist der entsprechende politische Wille, der öffentlichen Verkehr als Daseinsvorsorge begreift, ausbaut und finanziert.

In der zweiten Runde lassen sich alle Forderungen und Ideen unter dem Begriff Komfortzone Bahn subsumieren. Die Bahn sollte eine gute, bequeme und zuverlässige Reisemöglichkeit mit gutem Serviceangebot (Fahrrad- und Gepäckwagen, Nachtzüge, Speisewagen statt Bordbistro) sein. Außerdem wird gefordert, dass die verschiedenen Systeme (Bus, Bahn, Carsharing, Leihfahrrad) ineinandergreifen sollen. Komfortzone Bahn statt Komfortzone Auto! Die Akzentuierung der Verkehrspolitik muss weg vom Auto, der Stellenwert der Bahn

muss erhöht werden. Bahn/ÖPNV muss höher subventioniert werden, der Straßenbau dafür entsprechend weniger.

Die Bahn muss zur Daseinsfürsorge gehören; Schlagwort war hier `Bürgerbahn statt Aktionärsbahn`. Gefordert wird Nutzer- und Umweltorientierung statt allein betriebswirtschaftliches Denken.

3. Zur Verkehrswende im Bahnverkehr bedarf es des öffentlichen Drucks auf die politischen Entscheidungsträger und eines breit angelegten, im öffentlichen und politischen Leben verzahnten Vorrangs eines bürgernahen ÖPNVs.

Jeder und jede Einzelne muss öffentlich Änderungen einfordern etwa durch Leserbriefe, in Social Media oder durch Unterschriftensammlungen. Dazu wäre eine Zusammenstellung von Argumenten hilfreich, aus der Aktive sich bedienen können. Diese Argumente sollten immer wieder, am besten wöchentlich, aufgegriffen werden.

Über einen konkreten Forderungskatalog muss auf die Verantwortlichen in der Politik Druck aufgebaut werden. Im Kreis Wesel muss die Verkehrspolitik weg vom Kämmerer in den Verkehrsausschuss, wo sie hingehört.

Statt einer Autoseite in der Tageszeitung soll eine regelmäßige oder wöchentliche „Mobilitätsseite“ eingefordert werden, die auch anderen Verkehrssystemen Rechnung trägt oder sogar dafür wirbt.

Mit Umfragen sollen Bedarfe abgefragt werden. An der Hochschule Rhein-Waal könnte ermittelt werden, wie viele Studierende überhaupt eine ÖPNV-Anbindung brauchen oder sich eine bessere wünschen.

Andere Betreiber als die Bahn sind denkbar und möglicherweise eine bessere Alternative. Strecken können in andere Hände gegeben werden, Kommunen können dies evtl. selbst übernehmen.

2.3. Radverkehr

Prof. Dr. Daniela Lud

1. Der Niederrhein bietet landschaftlich beste Voraussetzungen für Radverkehr. Dennoch mangelt es an entsprechender kommunaler Planung und Infrastruktur.

Radverkehr sollte planerisch stärker priorisiert werden. Die Radverkehrsplanung sollte besser mit Personal, Expertise und Budget ausgestattet sein. Eine bessere Vernetzung sowie bessere Abstimmung zwischen Kommunen und Straßen NRW wäre hilfreich. Es wäre gut, wenn Kommunen Vorbildfunktion übernehmen könnten zum Beispiel als fahrradfreundliche Arbeitgeber oder mit einer Fahrzeugflotte mit Abbiegeassistent.



2. Sicherheit für den Radverkehr muss Priorität haben und wesentliches Planungselement werden.

Der Verkehr insgesamt wäre sicherer, wenn er langsamer geplant würde – mit Tempo 30 km/h innerorts. Daraus ergeben sich Synergien mit dem ebenfalls gewünschten Lärmschutz. Wenn es mehr Fahrradzonen und Fahrradstraßen innerorts gäbe, besonders dort wo viele Kinder auf der Straße sind, wäre es gut, individuellen Schulbring-Verkehr unattraktiv zu gestalten.

Es sollten kurz- und langfristige Maßnahmen geplant werden.

Radverkehr braucht mehr und qualitativ besseren Raum. Die Mehrfachnutzung von engen Gehwegen birgt Unfallrisiken, bestehende Radwege sind durch Radweg-Schäden, fehlende Beleuchtung, Pflegerückstand etc. unattraktiv.

3. Maßnahmen zur entsprechenden Umgestaltung des öffentlichen Raumes sind innerhalb bestehender Strukturen möglich.

Der Raum kann zugunsten des Fuß-/Radverkehrs auch innerhalb bestehender Strukturen neu aufgeteilt werden. Radverkehr braucht sichere Abstellmöglichkeiten für diverse Räder (Pedelec, Lastenrad etc.).

Alle Beteiligten sollten gemeinsam auf eine nachhaltigere Verkehrskultur mit mehr gegenseitiger Rücksichtnahme hinarbeiten.

Der Verkehrsraum sollte attraktiv für Radfahrer*innen gestaltet werden, sodass der Schritt heraus aus dem Auto aufs Rad attraktiver wird.

2.4. Fußverkehr

Nicole Weber Ferreira dos Santos

1. Unattraktive Wegeführung, fehlende Aufenthaltsqualität auf den Fußwegen verleidet den Bürgern/innen das Zu-Fuß-Gehen.

Es fehlt das Bewusstsein für die Vorteile des Zu-Fuß-Gehens: es ist kostenlos, gesund, für fast alle möglich und verursacht keine CO₂-Emissionen! Dennoch wird das Gehen meist in der Freizeit verortet: Hunderunde, (Klein)Kinder zum Spielplatz begleiten, Sonntagsspaziergang, Oma/ Opa.

Wer Fußgänger*in ist, ist Müßiggänger*in. Wichtige, beschäftigte und fleißige Menschen haben keine Zeit zum Gehen. „Gehen ist Zeitverschwendung.“ Wandern ist hip, einfaches zu Fuß gehen ist nicht hip!

All dies führt dazu, dass der Fußverkehr als Teil der Wegekette oft vergessen wird. Dabei fehlt uns Bewegung im Alltag. Wir fahren mit dem Auto ins Fitnessstudio, statt dorthin zu gehen.

Jedoch fehlt oft die Aufenthaltsqualität auf engen Fußwegen und die Wegeführung ist unattraktiv. Die unterschiedlichen Verkehrssysteme sollten voneinander getrennt sein und jedes für sich dem jeweiligen Bedarf entsprechen.

2. Wünschenswert wäre, wenn die Fußgänger*innen bei der Stadtplanung mit Priorität bedacht würden und eine Nahversorgung (Einkauf, Schule, Sport) fußläufig erreichbar wäre.

Eine fußgerechte Stadt oder Gemeinde ist kleinräumig strukturiert und bietet ein vernetztes, direktes und sicheres Fußwegesystem. Es gibt angenehme, geräumige und begrünte Wegeführungen. Eltern brauchen sich nicht zu sorgen, dass der Schulweg zu gefährlich ist.

Autofreie Innenstädte und Wohngebiete sind ein lohnendes Ziel – Beispiele dafür gibt es im europäischen Ausland, etwa Utrecht und Kopenhagen.

Bei Entscheidungsträger*innen muss sich ein Bewusstsein für die Bedeutung des Fußverkehrs entwickeln. Wirtschaft und Soziales sollten so aufgestellt sein, dass man einen Großteil der Wege zu Fuß zurücklegen kann.

Das Wirtschaftssystem sollte den Menschen dienen nicht umgekehrt.



3. Zur klimagerechten Verkehrswende gehört eine Stadtplanung, die Fuß- und Radverkehr deutlich sichtbar favorisiert und mit dem ÖPNV kundenfreundlich verknüpft.

Planerisch ist darüber nachzudenken, wie die Ampelsteuerung für Fußgänger*innen verbessert werden kann, wie Rad- und Fußverkehr getrennt und autofreie Flächen im Stadtzentrum und in Wohngebieten geschaffen werden können. Dazu gehört ebenso die Reduzierung von Auto-Parkplätzen und deren Verbannung an den Cityrand wie die Minimierung von Fahrspuren und Parkflächen allgemein.

Darüber hinaus könnte ein Bonussystem für Fußgänger*innen eingeführt werden.

In der Quartiersplanung sollte „autofreie Planung“ Standard werden mit einer Stellplatzänderung von maximal einem Stellplatz pro Wohneinheit.

Das Bewusstsein muss sich in Politik, Verwaltung, Gesellschaft und bei jeder*jedem Einzelnen ändern. Aufmerksamkeit für die Bedeutung von Fußverkehr können wir schaffen durch:

- Aktionen zum „Parking day“
- Einsatz eines „Geh-Zeugs“ etc.
- Kombiverkehre stärken Ausbau von ÖPNV und Leihradsystemen
- Einrichtung eines Einkaufstrolley-Verleihs im Einzelhandel
- Flächendeckend Tempo 30 innerorts einführen.

Vielleicht müssen wir auch nur die richtigen Kommunalpolitiker*innen wählen.

2.5. Autoverkehr

Jens Harnack

1. Die Probleme des Autoverkehrs nicht nur in den Kreisen Kleve und Wesel liegen auf der Hand. Zu lange wurde politisch auf den automobilen Privatverkehr gesetzt, der aufgrund seines Volumens ein wesentlicher Grund für Schadstoffbelastung und Unfälle ist.

Mittlerweile gibt es in vielen Familien mehr als einen Pkw bei einem Missverhältnis von ruhendem und fahrendem Verkehr. Die Städte wie auch das Land allgemein sind planerisch auf Autoverkehr ausgelegt und signalisieren ihm einen Vorrang. Die Kilometerpauschale vom Arbeitgeber oder dem Finanzamt, die immer neuen, immer größeren und schnelleren Automodelle befeuern den Individualverkehr mit dem Auto. Parkplätze vor Einkaufszentren und Kulturpalästen laden ebenfalls dazu ein.

So gewinnen die Pkw gegenüber dem ÖPNV an Bedeutung. Ein maßloses Mobilitätsverhalten ist die Folge, große schwere Kfz werden für kurze Wege genutzt. Autos dominieren in Stadt und Land alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen und behindern oder gefährden sie. Eine Gesetzgebung pro PKW tut ihr Übriges. Straßen NRW agiert wie ein Staat im Staate zur Durchsetzung von Autointeressen.

Die totale Prägung durch Pkw erzeugt ein nicht menschengerechtes Stadtbild.

Regenerative Energie im Verkehrsbereich gibt es bisher nur für PKWs, nicht für Motorräder. Es fehlen alternative Kraftstoffe mit entsprechender Ladeinfrastruktur sowohl öffentlicher, als auch betrieblicher Natur.



2. Wünschenswert ist eine klima- und menschenfreundliche Stadt mit weniger, kleineren und leisen Autos. Carsharing, Fahrgemeinschaften und gleichberechtigte Verkehrszonen für alle Verkehrsteilnehmer*innen sind Meilensteine auf dem Weg dorthin.

Emissionsminderung war in dieser Diskussionsrunde in aller Munde. Durch ein weitgehend flächiges Tempolimit von 30 km/h in Innenstädten und Wohngebieten sowie ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen erschien als wesentlicher Schritt, um dies zu erreichen. Mehr kundenfreundliche Verkehrskombinationen zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr, wie etwa „park and ride“ Parkplätze, wurden diskutiert.

Problematisch wurde das durch die Werbung transportierte Statussymbol Auto gesehen, das einer zukunftsweisenden Verkehrsplanung entgegensteht. Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung ist daher ebenso wichtig wie eine

städtebauliche Verkehrsplanung zugunsten einer klima- und menschenfreundlichen Umwelt.

3. Der individuelle Autoverkehr muss aus den Köpfen und Innenstädten verschwinden. Klimafreundliche Verkehrsplanung setzt auf Alternativen und bezieht die Bevölkerung aktiv mit ein.

Verkehr in Stadt und Land geht uns alle an. Geleitet von durchaus vorhandenen „Best Practice“ Vorbildern kann der Individualverkehr unkompliziert verbessert werden.

Mitfahrbänke im Stadtzentrum und an Ortsausgängen bei daran beteiligten registrierten Autofahrern*innen bieten Sicherheit und reduzieren den Individualverkehr. Diese Bänke sollten beschildert und beleuchtet sein sowie seriös kommunal beworben werden (z.B. Blaue Bänke).

Die „Rote Punktaktion Aktion“ in Moers führt Menschen zur Fahrgemeinschaft zusammen und hat sich bereits bewährt. Eine digitale ad-hoc-Mitfahr-App könnte den Effekt zeitgemäß verstärken.

Initiativen für Gemeinschafts-, Nachbarschafts- und Quartierautos könnten privat organisiert werden.

Tempo 30 km/h im ganzen Stadtgebiet oder gar Kfz-Verbot in Innenstädten, Parkraumverteuerung und eine veränderte Stellplatzpflicht mit verringerter Quote, vor allem aber auch eine Stadtplanung mit kurzen Fußwegen, App und Angebote für Elektroroller stadtwweit bzw. flächendeckend befreien unsere Städte von zu vielen Autos und Schadstoffen.

Auf der anderen Seite muss eine Infrastruktur für alternative Energien (Wasserstoff und Strom) geschaffen werden. Emissionsmindernde Technologien könnten kombiniert werden.

2.6. Wegesicherheit

Claudia Landes

1. Die Wegesicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen weist gravierende Mängel auf.

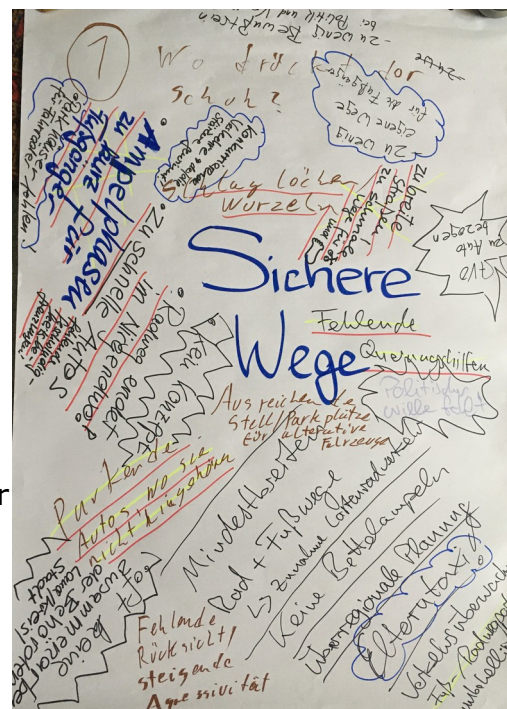
Die Diskussionsrunde bemängelt zu breite Straßen, zu schmale und zugeparkte Rad- und Fußwege, die zudem schlecht gepflegt sind (Wurzeln, lose Fliesen, riesige Pfützen). Zu lange Rotphasen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und Ampeln, die gefühlt ewig nicht umschalten, verleiten zum Queren von Straßen während der Rotphase. All das birgt Gefahren!

Es gibt zu wenig Querungshilfen für Fußgänger*innen und Radler*innen, vor allem an breiten Straßen. Dadurch werden sichere Fußwege unverhältnismäßig lang, riskieren Menschen gefährliche Querungen oder nutzen den PKW. Autos fahren zu schnell und werden immer größer; es fehlt eine Geschwindigkeitsbegrenzung. In konkurrierenden Verkehren gewinnt jeweils der Stärkere: LKW → PKW → Motorrad/-roller → Rad → Fußgänger; dies besonders in den Stoßzeiten zu Schul- und Arbeitsbeginn.

Es fehlen beaufsichtigte Parkmöglichkeiten für Fahrräder (besonders auch für die teuren E- und Lastenräder).

Die unübersichtlichen Zuständigkeiten im Straßenbau von Kommune, Kreis, Land und Bund waren ein weiterer Kritikpunkt. Dadurch brechen z.B. Radwege plötzlich ab. Die StVO orientiert sich am Autoverkehr und nicht am Mobilitätsbedürfnis der Menschen. Seitens der Mandatsträger*innen scheint sowohl ein Konzept als auch der politische Wille zu fehlen.

Bei zunehmender Aggressivität und mangelnder Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer*innen untereinander vermisst die Diskussionsrunde fehlende Konsequenzen und Kontrollen für Verkehrsrowdys!



2. Wünschenswert ist eine Stadtplanung zugunsten von Rad- und Fußverkehr. Dazu ist eine zielführende Kooperation der zuständigen Behörden auf Stadt-, Kreis- und Landesebene dringend erforderlich.

Die Straßen sollten schmaler, Fuß- und Radwege breiter werden! Die Diskutanten*innen wünschen sich mehr Querungshilfen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Die Ampelphasen sollten zugunsten des langsamen und emissionsarmen Verkehrs geschaltet werden: grüne Welle für das Rad!

Rad- und Fußwege sollten gepflegt, Fahrradparkhäuser eingerichtet werden, z.B. in leerstehenden Läden. Wir brauchen mehr Radschnellwege mit eigenen Spuren für Fußgänger*innen. Die Wege für Fuß- und Radverkehr sollten getrennt und auch abseits der großen Straßen angelegt werden. Und wer Pedelec fährt, müsste einen Führerschein erwerben!

Verkehrserziehung sollte in den Schulen auch für Eltern Pflicht werden. Die Gesprächsrunde regt begleitete „Laufbusse“ für junge Kinder an, damit sie selbstständig zum Kindergarten und in die Schule gehen können. Auch Schülerlotsen wären hier hilfreich. Rücksichtnahme auf schwache Verkehrsteilnehmer*innen wäre ein erstrebenswertes Ziel!

Eine engere und zielführende Zusammenarbeit der Behörden auf Bundes-, Landes-, Kreis- und Kommunalebene zwecks zügiger Umsetzung der Verkehrswende wäre dringend erforderlich. Es fehlt an Öffentlichkeitsarbeit und Kontrollen seitens der Behörden zwecks Einhaltung der Verkehrsregeln, die dem langsamen Verkehr bzw. der emissionsarmen Mobilität dienen.

3. Ohne gesetzliche Regelungen und entsprechende Stadtplanung ist ein emissionsarmer Verkehr nicht zu erreichen. Bürgerschaftliches Engagement kann nur unterstützend wirken, entlässt aber die Politik nicht aus ihrer Verantwortung.

Schritte in die richtige Richtung sind der Rückbau von Straßen, Einbau von Bodenschwellen und Aufpflasterungen oder auch Tempolimits, die den Verkehr verlangsamen sowie die Priorisierung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Die Behörden müssen ihre Planungsprozesse verschränken. Politiker*innen pro Verkehrswende gehören in Parlamente und Institutionen, auch RVR (Direktwahl 2020). Der emissionsarme bzw. -freie Verkehr braucht Anreize, planerische Vorgaben, Kontrollen und Verbote.

Wenn Parkmöglichkeiten an der Peripherie liegen, verschwinden Autos aus den Städten. Die Diskutanten*innen sprachen sich auch für Verbote und Kontrollen der sog. Elterntaxis rings um Schulen aus. Parkplätze für Elterntaxis in fußläufiger Entfernung von den Schulen und Einrichtungen wären eine gute Alternative.

Bürgerschaftliches Engagement, Vernetzung der vielen Initiativen am Niederrhein und darüber hinaus (Kidikal Mass, Radkom) fantasievolle Aktionen oder Fahrrad-demonstrationen wären zu begrüßen, damit es „cool“ wird, das Auto stehen zu lassen.

Insgesamt braucht es für sichere Wege der schwachen Verkehrsteilnehmer*innen mehr Geld, mehr Personal und mehr Fachkräfte.



3. Werkzeugkoffer (Ideen aus dem Plenum)

- Pressearbeit (z.B. Pressemitteilung zum heutigen Tag, Priorisierung in der Presse verändern, z.B. durch Abkehr von gängigen „Autobeilagen“ „Autoseiten“ hin zu einer breiteren Fokussierung auf weitere Formen von Mobilität)
- Informationen zur Verkehrswende ins Netz stellen (z.B. Bündnis 90 / Die Grünen, BUND), social Media bespielen
- Die Ergebnisse des heutigen World-Cafés protokollieren und zum Beispiel in die Politik und Verwaltung spielen („mit der Bitte um Stellungnahme“). Adressaten: kommunale Gremien wie Verkehrsausschüsse, (Fach-)Politiker
- Fortsetzung der heutigen Veranstaltung
- Kommunale Klimamanager*innen kontaktieren
- Im Rahmen einschlägiger (Infrastruktur) Planungen die Anhörungs- und Einspruchsmöglichkeiten gezielt nutzen, um Verbesserungen einzufordern (vgl. die aktuellen Überlegungen auf Kreisebene zum Mobilitätskonzept im Kreis Wesel)
- Fortschreibung der Vernetzung („Verkehrswendebündnis Niederrhein“ analog zum Klimabündnis Niederrhein gründen)
- Anstehenden Kommunalwahlkampf nutzen, um das Thema stärker in der Politik zu etablieren
- Konzertierte Impulse in den kommunalen Ausschüssen, aber auch interregional, setzen (z.B. durch abgestimmte Bürgeranträge)
- Arbeitsmaterialien, z.B. Wahlprüfsteine für (Kommunal-)Politiker austauschen (ADFC stellt solche zur Verfügung)
- Textbausteine für konzertierte Pressearbeit erarbeiten und zur Verfügung stellen
- In den Kommunen auf die Implementierung von RADar bestehen (Meldeapp für Radfahrwegschäden)
- Multiplikatoren gewinnen (z.B. an Schulen)
- Öffentlichkeitswirksame Aktionen (z.B. 21./22. März: bundesweiter „Critical Mass-Aktionstag“, 22. Mai „Ride the silence“ - Gedenktag für die Unfallopfer im Radverkehr, 20. September: Parking-Day – Aktionstag zum Thema „Flächenkonkurrenz im öffentlichen Verkehr“). An möglichst vielen Orten eine solche Aktion anmelden, um die Bedarfe anlassbezogen zu kommunizieren. Siehe auch www.kinderaufsrad.org
- Veranstaltung einer Podiumsdiskussion im Wahlkampf
- Wahlkandidaten proaktiv mit dem Thema konfrontieren und zu Aussagen drängen

4. Pressemitteilung vom 17. Februar 2020

Zivilgesellschaft diskutierte Verkehrswende am Niederrhein

Am vergangenen Samstag diskutierten mehr als 40 Personen aus einem breiten gesellschaftlichen Spektrum, wie eine aus sozialer und ökologischer Sicht erforderliche Verkehrswende am Niederrhein gestaltet werden kann. Damit wurde eine Initiative vom vergangenen November fortgeführt. Seinerzeit fand ein Vortrag vom renommierten Verkehrsforscher Prof. Dr. Monheim erhebliche Beachtung.

Diese Initiative mündete in den „Rheinberger Thesen“, die als Grundlagen für die Veranstaltung am vergangenen Samstag dienten. Hier wurden nun zahlreiche konkrete Handlungsansätze weiterentwickelt. Die beteiligten Akteure verständigten sich auf eine weitere Zusammenarbeit, um die erforderlichen Schritte hin zu einer zukunftsfähigen Verkehrsgestaltung umzusetzen.

Auf Einladung der örtlichen ZWAR-Gruppe („Zwischen Arbeit und Ruhestand“) fanden sich am Samstag VertreterInnen aus der Zivilgesellschaft, Politik und Umweltverbänden in der „Alten Volksschule“ in Moers zusammen. Vertreten waren unter anderem ADFC, attac, Fridays for Future, Mitglieder verschiedener politischer Parteien, Klimabündnis Niederrhein sowie Klimaverantwortliche aus kommunalen Verwaltungen.

Darüber hinaus beteiligten sich engagierte Einzelpersonen. Die „Rheinberger Thesen“ wurden im Rahmen eines sogenannten „World-Cafés“ konkretisiert. In mehreren Arbeitsgruppen wurde die derzeitige Verkehrspolitik einer kritischen Analyse unterzogen, Alternativen skizziert und Umsetzungsstrategien debattiert. Dabei widmeten sich die Arbeitsgruppen den verschiedensten Facetten der Mobilität wie Fußgänger, Fahrradverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, individueller PKW-Verkehr und Verkehrssicherheit.

Claudia Landes von den Moerser Grünen ergänzt „Emissionsfreier Verkehr muss belohnt werden. Letztlich ist jeder einzelne gefragt und die Möglichkeiten liegen auf der Hand: Weniger Kurzstreckenfahrten, stattdessen auch mal das Rad benutzen.“ Auch die vielen Fahrten, die dadurch entstehen, dass Kinder morgens von ihren Eltern zur Schule gebracht werden, sind laut Claudia Landes nicht nur aus Klimaschutzgründen bedenklich, sondern tragen auch zu Verunsicherung bei. „Elterntaxis verursachen doch erst den Verkehr, vor dem die Eltern ihre Kinder schützen wollen.“, so Landes weiter.

Die TeilnehmerInnen der Diskussionsrunde verständigten sich Ende der durch den BUND Moers moderierten Veranstaltung auf eine Reihe von Handlungsansätzen. Neben einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung in den Kreisen Kleve und Wesel sowie den angrenzenden Ruhrgebietsstädten wurden Möglichkeiten abgestimmt, Einfluss auf Politik und Verwaltung auf kommunaler und Kreisebene zu nehmen. Ebenso einhellig haben sich die TeilnehmerInnen auf eine Fortsetzung der Zusammenarbeit verständigt.



Prof. H. Monheim

5. Rheinberger Thesen

Die Zukunft der Mobilität – Bürgernah, bezahlbar und klimafreundlich!

Der derzeit existierende Verkehrssektor am Niederrhein bietet keine angemessene Antwort auf die aktuell wichtigen Fragen wie Klimawandel und wachsende Armut. Um das Verkehrssystem zukunftsfähig zu machen, bedarf es einer grundsätzlichen Umorientierung.

Die zukünftige Mobilität muss sich an weniger fahrenden und parkenden PKW und LKW orientieren. Die Bereiche Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Nahverkehr müssen massiv ausgebaut und effizienter und kundengerechter gestaltet werden.

Wir brauchen mehr Mobilität bei gleichzeitiger Verminderung von Motorisiertem Individualverkehr!

Das bedeutet für den öffentlichen Nahverkehr:

- In den Städten und Gemeinden müssen Stadtbussysteme etabliert werden, die die Menschen schnell und zuverlässig transportieren. Der Busverkehr muss Vorrang gegenüber dem Individualverkehr haben.
- Fahrpläne müssen verdichtet und zeitlich bis in die späten Abendstunden an allen Wochentagen ausgeweitet werden.
- Buslinien, die verschiedene Städte innerhalb eines Kreises miteinander verbinden, müssen so ausgebaut werden, dass an allen Tagen der Woche halbstündlich ein Busverkehr garantiert werden kann.
- Busse, die mit Diesel betrieben werden, müssen schnellstmöglich, spätestens jedoch bis 2030, durch Busse mit klimafreundlichen Antrieben ersetzt werden. - Die komplizierten Tarifsysteme müssen durch ein einfach zu durchschauendes und bürgerfreundliches System für den Nahverkehr ersetzt werden.
- Für den Nahverkehr brauchen wir ein attraktives und kostengünstiges Jahresticket (z.B. 365 € Ticket)
- Die Preise für Mobilität müssen so gestaltet sein, dass die Teilhabe aller Menschen, gleich welcher sozialen Schicht sie angehören, an der Mobilität sichergestellt wird.
- Mobilität im öffentlichen Nahverkehr muss sich an den Bedürfnissen der Schwächsten (Behinderte, ältere Menschen) orientieren. Barrierefrei gestaltete Zugänge zu Bussen und Bahnen sowie Fahrkartenautomaten müssen eine Selbstverständlichkeit sein.

Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und darf nicht von Profitinteressen beeinträchtigt werden!

Der Umbau des öffentlichen Nahverkehrs darf nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden. Tariffucht und Outsourcing müssen verhindert werden.

Das bedeutet für den Radverkehr:

- Zwischen den Städten und Gemeinden müssen direkte und kreuzungsfreie Radwege abseits der Hauptverkehrsstraßen entstehen. Dort, wo diese Radwege fehlen, wird für den Autoverkehr ein Tempolimit von 70 km/h festgelegt
- Innerstädtische Radwege müssen ausgebaut und verbreitert werden
- Das Bike-Sharing wird durch die Kommunen massiv gefördert
- Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Bahnen muss gewährleistet werden.
- Städte und Gemeinden stellen Lastenräder kostenlos zur Verfügung (z.B. an Radstationen)

Das bedeutet für den Schienenverkehr:

- Umbau der bisher immer noch mit Diesel betriebenen Linien mit Umweltfreundlichen Antrieben.
- Wiederherstellung und Ausbau von Bahnverbindungen

Das bedeutet für den Fußverkehr:

- Fahrbahnen und Parkplätze müssen in den Innenstädten massiv reduziert werden, damit wieder Räume den Menschen zurückgegeben werden können und Pflanzen das Klima in der Stadt verbessern
- In den Innenstädten müssen die autofreien Flächen erweitert werden, um die Lebensqualität der Menschen zu verbessern und die Stadt wieder zu einem Ort der sozialen Begegnung zu machen
- Einrichtung von gemeinsamen Verkehrsräumen (Shared Space), in der Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigt werden

Das bedeutet für den Individualverkehr:

- Da fast alle Sicherheits- und Emissionsprobleme geschwindigkeitsabhängig sind, muss Tempo 30 als generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts, Tempo 80 auf Landstraßen und Tempo 130 auf Autobahnen festgelegt werden
- Innerorts gibt es ein flächendeckendes Überholverbot für alle Autos
- Das „Gehweg Parken“ wird generell dort untersagt, wo nicht mindestens 2,50 m Restbreite dem Fußverkehr zur Verfügung steht
- Das E-Car-Sharing muss durch die Kommunen massiv gefördert werden
- Pendler- und Mitfahrbörsen müssen durch die Kommunen organisatorisch unterstützt werden

Rheinberg, 20. November 2019

Die Rheinberger Thesen entwickelten unterschiedliche Akteure als gemeinsames Papier. (Akteure siehe Top 6)

6. Veranstalter

Diese Veranstaltung fand in Kooperation von verschiedenen Umweltverbänden, NGOs, Verkehrsverbänden, Bürgerinitiativen, Sozialverbänden, Mitgliedern von Kirchengemeinden, kommunalen Institutionen und politischen Parteien statt, die am Niederrhein aktiv sind. Federführend waren: ATTAC, BUND und B90/Die Grünen.

Als Gastgeberin fungierte die „ZWAR“-Gruppe (Zw. Arbeit+Ruhestand) Moers.

Die „Rheinberger Thesen“ entwickelten:

ADFC Rheinberg, attac-Niederrhein, Bündnis Sozialticket NRW, BUND, BI Saubere Luft, Der Paritätische Kreis Wesel/Kleve, Evangelische Akademie im Rheinland, Evangelisches Erwachsenenbildungswerk Nordrhein, Kath. Kirchengemeinde St. Peter, Klimabündnis Niederrhein, Klimatisch Rheinberg, Stadt Rheinberg, Neues Evangelisches Forum Kirchenkreis Moers, laboratorium - Evangelisches Zentrum für Arbeit, Bildung und betriebliche Seelsorge, VdK KV Niederrhein