Umdenken Teil II:

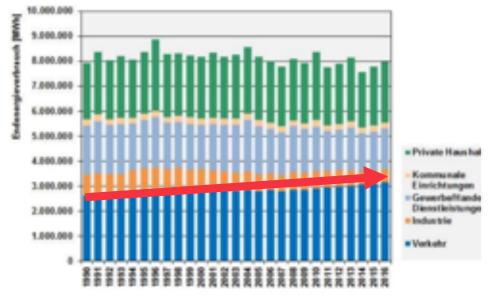
Maßnahmen für eine klimagerechte Verkehrswende

in Bonn





010



00

ilanalianaliy

4.000.000 3,500,000 Kerosis 3,000,000 + Diesel 2,500,000 Dies pie (reneed-w 2,000,000 [norpes Soentige **Street** 1.500,000 616626E 1,000,000 Fermulame (rilges 500,000 Strom Industrie Technic Hambale Dienstleistungen Eine Chlumpon

Abbildung 1: Entwicklung des Endenergieverbrauchs nach Bereichen ohne Wittenungsbereinigur



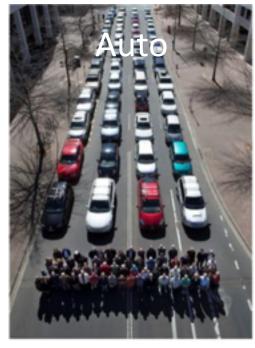




- schädigt das Klima, unsere Gesundheit und unser Wohlbefinden
 - o durch CO2, Feinstaub, Reifenabrieb=Mikroplastik, Lärm
- verbraucht viele stark limitierte Ressourcen
- fährt zum Einkaufszentrum und benachteiligt kleinere, lokale Geschäfte
- benachteiligt (bei schlechtem ÖPNV) Menschen ohne Auto = unsozial
- benötigt enorm viel Platz und schränkt ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger*innen und Stadtbegrünung ein











Quelle: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cycling-guidance/smart_choices_for_the_city_cycling_in_the_city_0.pdf





Gent: ein Vorbild für Verkehrswende



- 327'000 Einwohner*innen
- Universitätsstadt
- 140'000 Einpendler*innen
- **Bonn** ist keine reiche Stadt

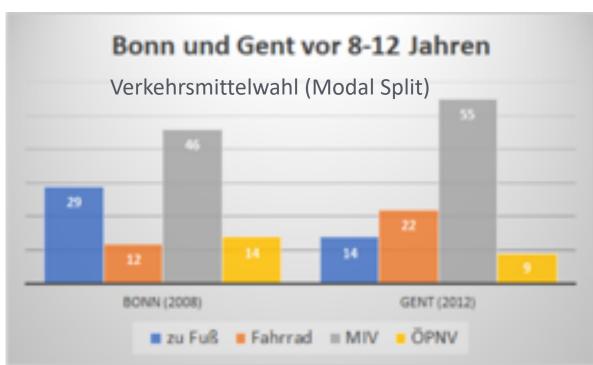


- 264'000 Einwohner*innen
- Universitätsstadt
- 100'000 Einpendler*innen
- **Ghent** auch nicht





Ausgangslage vor der Verkehrswende



2011:

Bonn kündigt an, bis 2020 Fahrradhauptstadt werden zu wollen







Gent entschied sich für Menschen & Radverkehr:

- Eindeutige Änderung der Prioritäten in der Verkehrsplanung
- Konsequente Umsetzung und Ausbau der autofreien Innenstadt
- Anerkennung des Fahrrads als DAS Verkehrsmittel
- Verstärkter Schutz von Fußgänger*innen





...eine bessere Radinfrastruktur

- mit Ausbau von Radschnellwegen
- mit Aus- und Umbau von Kreuzungen im Sinne der Radfahrenden und Fußgänger*innen









Quelle: http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/Ghent-Edutech-Yves-de-Baets.pdf



... und innovative Verkehrslenkung



Trennung der Stadtteile zur Entlastung von MIV-, Kurzstrecken- und Durchfahrtsverkehr

Quelle: http://www.ppmc-transport.org/wp-content/uploads/2018/09/04_Pelckmans.pdf







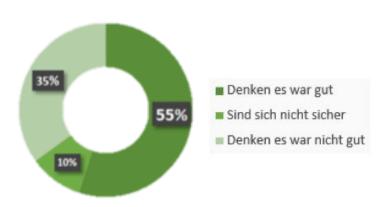




Ergebnis (binnen 12 Monaten):

- 25% mehr Radverkehr
- 8% mehr ÖPNV-Nutzung
- 12% weniger MIV
- 58% weniger MIV in Wohngegenden
- mehr Geschäfte, Restaurants und Bars in den verkehrsberuhigten Bereichen
- positives internationales Stadtbild

Und was sagen die Einwohner*innen dazu?











Währenddessen hat Bonn...

- wenige neue Fahrradstraßen markieren lassen
- Haltelinien verlegt, einige Fahrradampeln aufgestellt
- baulich getrennte Radwege <u>auf die Fahrbahn</u> verlegt
- sich zum Straßenmarkierungsmeister gemacht

... und dann festgestellt, 2020 doch nicht Fahrradhauptstadt zu sein.

Dafür stehen noch einige Hürden im Weg...

Und der ÖPNV ist unpünktlich und gleichzeitig noch teurer geworden!





Die Lage in Bonn

Für viele Menschen gibt es zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wenig Alternativen:

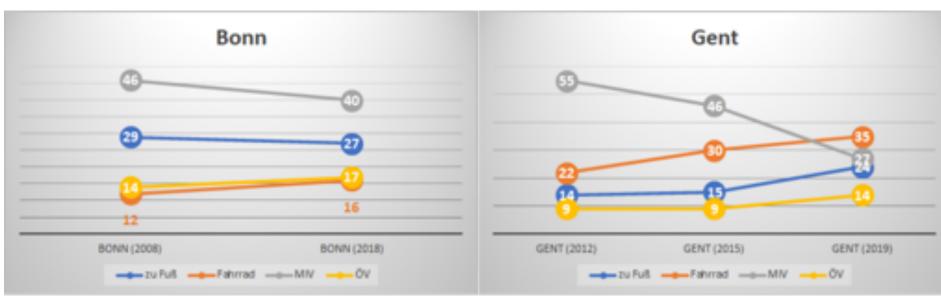
- **Fahrrad**: schlecht ausgebaute Infrastruktur, Sicherheitsrisiken wirken abschreckend
- ÖPNV: einer der teuersten Deutschlands, kaum Bevorzugung im dichten Stadtverkehr
- Fußverkehr: Nachholbedarf bei Barrierefreiheit und Sicherheit





Bonn: 😟

Gent:



Verkehrswende in Bonn? --> Minimal...

Quelle: https://www.agoraverkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende Bewegung in Staedten 1-2.pdf Gent: Halbierung des MIV binnen 8 Jahren, Rad-, ÖPNV- und Fußverkehr deutlich gestiegen.

Quelle:

https://www.eltis.org/in-brief/news/ghents-traffic-circulation alterations-inspire-birminghams-ambitious-new-transport



Verkehrswende jetzt!

Die bisherigen Maßnahmen in Bonn sind unzureichend, zu langsam, nicht effektiv. Es gibt kein Gesamtkonzept und kein CO2-Einsparziel.

Unsere Forderungen:

- klarer Vorrang für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr vor dem MIV
- **bezahlbarer ÖPNV**, bürgersolidarisch finanziert
- Verkehrswende für ein lebenswerteres und nachhaltiges Bonn
- Ende des fossil angetriebenen Verkehrs





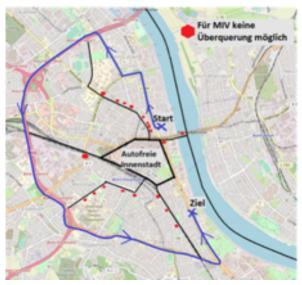
Verkehrswende durch klimafreundliche Rahmenbedingungen (1)

Tempolimit:

 30 km/h im Stadtbereich für die Sicherheit aller

Verkehrslenkung:

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Stadt
- Vermeidung von kurzen Autostrecken
- ➤ Mehr Lebensqualität in der Stadt, gesteigerte Attraktivität von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, weniger Schadstoffausstoß









Verkehrswende durch klimafreundliche Rahmenbedingungen (2)

- Attraktives Park-, Ride and Bike-System
 - ➤ weniger Pendler*innenverkehr mit dem Auto
- Parkraumbewirtschaftung
 - einheitliches Parksystem, einheitliche Parkkosten
 - o schrittweise, transparente Parkpreiserhöhung
- ➤ Mehr Platz in der Stadt für klimafreundlichen Verkehr
- ➤ Mehr Platz für Stadtbegrünung
- ➤ Einnahmen für Klimaschutz zu verwenden





Stärkung des Radverkehrs

- Mehr Geld für den Radverkehr
- Umbau wichtiger Kreuzungen, weil besonders gefährlich für Radfahrer*innen → good practise: niederländisches Kreuzungsdesign
- Umbau von vorhandenen Radwegen zu sicheren, angenehm befahrbaren & beleuchteten Radwegen
- Mängelbeseitigung auf den Fahrradwegen
- Umbau der Hauptverkehrsachsen für den Radverkehr - für schnelleres, sicheres Vorankommen



Ouelle:

https://bicycledutch.wordpress.com/2014/02/23/junction-designin-the-netherlands/

https://bicycledutch.wordpress.com/2018/03/27/spring-cycling-in-

%ca%bcs-hertogenbosch/



Beispiel für einen Radschnellweg







Raumumverteilung: Beispiel Kölnstraße







Wir unterstützen die Forderungen des Radentscheids!







- verlässlicher und attraktiver ÖPNV
- eigene Busspuren für mehr Pünktlichkeit und kürzere Fahrzeiten
- langfristig Umstellung auf emisssionsfreie Antriebe
- bessere Anbindungen ins Umland
- gute Wechselmöglichkeit zwischen Radverkehr und ÖPNV
- bessere Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen, gerechte Bezahlung für Beschäftigte im ÖPNV



sozialer und erschwinglicher ÖPNV

- der ÖPNV braucht eine sozialgerechte Finanzierung durch alle
- von einem starken ÖPNV profitieren alle: regelmäßige Nutzer*innen,
 Radfahrer*innen und Autofahrer*innen
- denn er entlastet die Straßen, schont das Klima und reduziert Lärm und Feinstaub

Das Bürger*innenticket - unser Vorschlag für einen guten, fairen ÖPNV:

- einkommensgestaffelte verpflichtende Beitragszahlung aller Bonner*innen nach dem Semesterticket-Modell
- Umstieg auf "fahrscheinloses Ticket", Tarifdschungel entfällt
- kalkulierbare Finanzierung des ÖPNV





































Zeit für Veränderung! Zeit für Verkehrswende!

Wir wissen, worauf wir warten.

Worauf warten Sie?

Forderungskatalog selbst anschauen oarentsforfuture.de/de/bonn