

Verkehr

Vorrang für den Umweltverbund.....	1
Fahrradverkehr	1
Öffentlicher Nahverkehr.....	3
Bahnverkehr	4
Güterverkehr	5

Vorrang für den Umweltverbund

Ziel Grüner Verkehrspolitik ist es, den „Umweltverbund“ aus Fahrrad, dem Öffentlichen Personennachverkehr und FußgängerInnen zu stärken. Hiermit automatisch verbunden ist das Ziel, den privaten Autoverkehr möglichst aus der Stadt herauszuhalten. Eine Stadt mit einem geringen Anteil an Autos leistet nicht nur einen Beitrag zum Klimaschutz, sondern ist gleichzeitig eine lebenswertere Stadt. Durch weniger Autos gibt es weniger Lärm, weniger Dreck und mehr Platz für alle Menschen.

Bündnis 90/DIE GRÜNEN setzen sich deshalb dafür ein, dass Konzepte entwickelt werden, wie der Autoverkehr in Bonn minimiert werden kann. Dies kann nur funktionieren, wenn gleichzeitig der Umweltverbund so attraktiv gemacht wird, dass es leicht fällt, auf das Auto zu verzichten. Ein Mittel können Park&Ride-Plätze am Bonner Stadtrand sein, so dass Auswärtige bequem auf Öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können. Gleichzeitig muss bei allen Baumaßnahmen in Bonn darauf geachtet werden, dass diese fußgängerInnen- und radfahrerInnenfreundlich geschehen – und dies sowohl während der Baumaßnahmen, zum Beispiel durch Umleitungen und Umfahrungen auch für RadfahrerInnen, wie auch beim Ergebnis der Bauten. Es kann nicht sein, dass beim Straßenbau nur die Belange der AutofahrerInnen berücksichtigt werden.

Fahrradverkehr

Den größten Handlungsbedarf sehen Bündnis 90/DIE GRÜNEN beim Fahrradverkehr. Bonn verfügt geografisch über gute Voraussetzungen für den Fahrradverkehr, so dass der Anteil der RadfahrerInnen am Gesamtverkehr noch spürbar erhöht werden kann. Es ist unser Ziel, ebendiesen Anteil bis zum Jahre 2012 auf 35 Prozent anzuheben. Voraussetzung dafür ist eine fahrradfreundliche Politik,

wie Bündnis 90/DIE GRÜNEN sie fordern. Die Zeit der "Großen Koalition" aus CDU und SPD in Bonn war beim Thema Radverkehrsförderung geprägt durch Stillstand und Rückschritt. Die Erstellung und vor allem auch die Umsetzung eines Konzeptes, wie das wirklich fahrradfreundliche Bonn geschaffen werden kann, ist eine Hauptaufgabe der nächsten Jahre. Hier kann Bonn Nachhilfe von Städten wie Münster oder auch zahlreichen niederländischen Orten gebrauchen, die durch innovative und kreative Ideen den Anteil der FahrradfahrerInnen signifikant erhöht haben. Bündnis 90/DIE GRÜNEN setzen sich dafür ein, dass die Lücken im städtischen Radverkehrsnetz endlich geschlossen werden – auch da, wo es schwierig ist oder mit Widerstand gerechnet werden kann, zum Beispiel im Bereich des Hauptbahnhofs. Es ist ein Skandal, dass der Bonner Hauptbahnhof von der Stadtseite nicht sicher mit dem Fahrrad erreicht werden kann! Bestehende Radwege müssen einen zeitgemäßen, fahrradgerechten Ausbaustandard erhalten. Insbesondere an größeren Straßen bedarf es zudem baulich eigenständiger und breiter Radwege, so dass, anders als bisher, keine Gefährdung durch AutofahrerInnen mehr besteht, die den Seitenabstand nicht einhalten. An Ampeln soll RadfahrerInnen vor dem Autoverkehr Vorrang eingeräumt werden, das Linksabbiegen muss für den Radverkehr erleichtert und sicherer werden. Zudem soll geprüft werden, ob es rechtlich einwandfreie Möglichkeiten gibt, ein Rechtsabbiegen von FahrradfahrerInnen unabhängig vom Rotlicht für Autos zu ermöglichen, wo dies gefahrlos ist. Gerade bei neuen Verkehrsplanungen muss der Radverkehr ausreichend berücksichtigt werden. Mehr Raum für den Radverkehr muss zwischen dem Koblenzer Tor und der Römerstraße und zwischen der Innenstadt und der Universität – beispielsweise durch eine Teilaufhebung des City-Rings– geschaffen werden. Dies könnte zu einer Verkehrsberuhigung des Straßenzugs Rathausgasse/Am Hof und des Bahnhofsvorplatzes führen, so dass Uni-Hauptgebäude und Hauptbahnhof nicht mehr durch eine Hauptverkehrsstraße von der Innenstadt getrennt wären.

Die Fahrrad-Mitnahmemöglichkeit in Bus und Bahn muss verbessert werden. Ausreichende Abstellmöglichkeiten sind zu schaffen, nicht nur in einer vergrößerten Fahrradstation am Hauptbahnhof. Firmen und Behörden sind im Rahmen eines Mobilitätsmanagements dafür zu gewinnen, ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der stärkeren Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad zu unterstützen. Schilder an Baustellen "Fahrradfahrer absteigen! Rad schieben!" müssen in Bonn endlich der

Vergangenheit angehören.

FußgängerInnen

Bündnis 90/DIE GRÜNEN wollen, dass Fußgängerinnen und Fußgänger sich ohne Behinderungen und ohne überlange Wartezeiten an den Ampeln auf dem kürzesten Weg sicher fortbewegen können. Bei Verkehrsplanungen müssen die Interessen der FußgängerInnen Vorrang vor anderen Interessen haben. Ausreichend dimensionierte Gehwegbereiche sind auch gegenüber Investoren durchzusetzen. Bei der Umgestaltung des Bereiches vor dem Hauptbahnhof ist ein großzügiger Fußgängerbereich zu planen. An Ampeln soll es nicht nur auf Anforderung "Grün" für FußgängerInnen geben. Die Einhaltung der Tempo-30-Regelung in allen Wohngebieten ist wirksam zu überwachen. Weitere Spielstraßen und autofreie Zonen sind einzurichten. Der Verkehrsraum muss gerechter aufgeteilt werden.

Öffentlicher Nahverkehr

Bündnis 90/DIE GRÜNEN wollen Bahn und Bus als umweltfreundliche Verkehrsmittel in Bonn mehr fördern und attraktiver machen. Da die Stadt im Rahmen des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg kaum Einfluss auf die Fahrpreise und die Tarifgestaltung hat, wollen wir alle anderen Möglichkeiten nutzen, um den öffentlichen Nahverkehr sicher, komfortabel und bequem nutzbar zu gestalten. Die Angebotsverschlechterungen der letzten Jahre müssen rückgängig gemacht werden.

Zusätzliche Angebote mit neuen Linien und mehr Fahrten sind zu schaffen. Uns ist bewusst, dass dies mehr Geld der Stadt als Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs erfordern wird. Klimaschutz ist auch hier vorrangige Aufgabe.

Maßnahmen zur Erhöhung von Service, Sicherheit und Pünktlichkeit sind zu verstärken. Dazu ist es erforderlich, dass Liniennetz, Fahrpläne und der Fahrscheinverkauf auch für Ortsfremde übersichtlich und leicht verständlich sind.

Das Busnetz soll vorrangig die Ortsteile, die über keinen Schienenanschluss verfügen, mit der Innenstadt, den Stadtbezirkszentren und untereinander verbinden.

Die Busse müssen dem neuesten Stand der Umwelttechnik entsprechen. Sie sollen tagsüber grundsätzlich mindestens alle zehn Minuten verkehren. Das von Bündnis 90/DIE GRÜNEN durchgesetzte Nachtbusnetz ist weiter auszubauen. Barrierefreie Bushaltestellen mit Wetterschutz, Sitzbänken, einer guten Beleuchtung und übersichtlichen Informationstafeln müssen Standard werden. Der Zentrale

Omnibusbahnhof (ZOB) muss neu gebaut und in diesem Zuge attraktiv, sicher, behinderten- und fahrgastfreundlicher werden.

Bahnverkehr

Stadtbahn und Straßenbahn sollen in Zukunft zusammen mit dem Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG (DB) das Grundgerüst des öffentlichen Nahverkehrs in Bonn bilden. Zu diesem Grundgerüst fehlt immer noch eine Schienenverbindung in die westlichen Stadtteile. Bündnis 90/DIE GRÜNEN fordern diese "Hardtbergbahn" als oberirdische Straßenbahn, die auch den im Ausbau befindlichen Uni-Campus in Poppelsdorf erschließt. Diese Straßenbahn wäre einerseits attraktiver und leistungsfähiger als die bestehenden Busverbindungen und andererseits fahrgastfreundlicher und wesentlich preiswerter als das von der Stadtverwaltung und Teilen der "Großen Koalition" befürwortete Projekt einer größtenteils unterirdischen Stadtbahn. Darüber hinaus sind weitere neue Schienenstrecken mittel- bis langfristig vorzusehen, so z. B. die "rechtsrheinische Rheinuferbahn" von Beuel über Mondorf-Niederkassel nach Köln, die Verlängerung der Straßenbahnlinie 61 über beide bisherigen Endpunkte hinaus und der Stadtbahn in Bad Godesberg oberirdisch in Richtung Pennenfeld-Mehlem. Im Rahmen der Regionalen Nahverkehrsplanung ist das Stadtbahnnetz nachfragegerecht weiterzuentwickeln, mit einer Stadtbahnlinie von Bad Godesberg zum ICE-Bahnhof in Siegburg und einer Linie von Bornheim über Bonn nach Bad Honnef. Alle noch fehlenden Haltestellen sind zum frühest möglichen Zeitpunkt behindertengerecht zu gestalten.

Das vorhandene Netz der Deutschen Bahn AG in Bonn kann mit vergleichsweise geringem Aufwand zu einem unschlagbar schnellen und leistungsfähigen Verkehrsangebot in Bonn weiterentwickelt werden. Notwendig ist dabei für eine linksrheinische "Schnellbahn" lediglich der Bau zusätzlicher Haltepunkte, zum Beispiel in Duisdorf, Enderich/Dransdorf und im Bundesviertel, und die Verbindung der beiden bisher am Hauptbahnhof jeweils endenden Regionalbahn-Linien 23 Euskirchen-Bonn und 30 Bonn-Ahrbrück zu einer gemeinsamen Linie. Außerdem ist zu untersuchen, wie die im rechtsrheinischen Stadtgebiet geplante S-Bahn-Linie 13 mit dem Arbeitsplatzschwerpunkt im ehemaligen Regierungsviertel und mit Bad Godesberg verbunden werden kann.

Rheinfähren

Die Rheinfähren sind ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs in der Region Bonn. Sie müssen tariflich und fahrplanmäßig in den Verkehrsverbund Rhein-

Sieg einbezogen werden. Als Zukunftsprojekt fordern die GRÜNEN bei Neuanschaffung der Fähre Bad Godesberg eine solarbetriebene Fähre zu prüfen.

Autoverkehr

Bonn kann sich als moderne Großstadt keine auf das Auto ausgerichtete Verkehrspolitik leisten. Auch Menschen, die im städtischen Verkehr auf das Auto angewiesen sind, profitieren von einer Politik, die den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie Bus, Bahn und Fahrrad den Vorrang gibt. Nur so kann der Verkehrsinfarkt verhindert und die Erreichbarkeit sichergestellt werden. Ähnliches gilt für den Parkraum in den Ortszentren: Ohne Parkgebühren wird Parkraum für KundInnen und BesucherInnen dauerhaft blockiert. PKW-Parkplätze dürfen nicht eingerichtet werden, wo sie FußgängerInnen und RadfahrerInnen behindern. Straßen und Parkplätze in den Wohnbereichen müssen hauptsächlich den AnwohnerInnen vorbehalten bleiben. Weitere Kreuzungen sind zu Kreisverkehrsplätzen umzugestalten, da Kreisverkehre anstelle aufwendiger Ampelanlagen eine kostengünstige Lösung sind und der Vermeidung von schweren Unfällen dienen. Mit modernen Konzepten wie Shared Space (Platz für alle) ist zu untersuchen, wie das partnerschaftliche und rücksichtsvolle Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen gesteigert und Verkehrsraum als städtischer Lebensraum zurück gewonnen werden kann.

Güterverkehr

Güter gehören auf die Schiene. Für die Feinverteilung bedarf es keiner großen LKWs. Der LKW-Verkehr in der Stadt und dessen negative Auswirkungen können auch durch die Ausweisung einer Umweltzone deutlich vermindert werden. Zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner an schadstoffbelasteten Straßen, zum Beispiel der Reuterstraße, sind vermehrt Straßen für den LKW-Verkehr zu sperren. Die Einhaltung der zeitlichen Beschränkung der Anlieferung in den Fußgängerzonen muss verstärkt kontrolliert werden. Ein City-Logistik-System für Bonn und die Region mit eigenem Gleisanschluss soll Güter sammeln und effizient weiterverteilen.

Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Information, Beratung und Marketing umweltgerechter Mobilität sollen in Bonn im Rahmen eines integrierten Mobilitätsmanagements (MM) gefördert werden. Mobilitätsmanagement setzt auf die Vernunft der BürgerInnen bei der Verkehrsmittelwahl. Die Bonner Stadtverwaltung und andere große ArbeitgeberInnen vor Ort können mit Hilfe betrieblicher MM-Konzepte Verhaltensänderungen im

Verkehrsverhalten Ihrer MitarbeiterInnen unterstützen sowie die innerbetriebliche Mobilität in eine umweltschonende Richtung lenken.

Eine umwelt- und menschengerechte Verkehrspolitik wird nur dann erfolgreich sein, wenn die BürgerInnen die Vorteile dieser Politik auch für sich selbst erkennen, mittragen und unterstützen können. Die Stadt Bonn muss deshalb mit einer einfallreichen, intelligenten und intensiven Öffentlichkeitsarbeit zugunsten des Umweltverbundes und der Verkehrspartnerschaft werben. Es gibt die Möglichkeit, Bonns Straßen noch sicherer zu machen, Trennungen aufzuheben, die Attraktivität der Stadt zu erhöhen und damit nicht zuletzt der Wirtschaft einen zusätzlichen Impuls zu geben. Ohne Einsicht in eine solche Politik wird keine umwelt- und menschengerechte Verkehrspolitik Erfolg haben.