

Gesunde Verkehrswende für NRW in 12 Punkten

Der VCD NRW hat Grundsätze und Maßnahmenvorschläge für eine „gesunde Verkehrswende“ beschlossen, die Gesundheit und Klima wirksam schützen und dabei beides verknüpfen sollen.

6 Grundsätze

1. Corona hat viel verändert, auch im Verkehr. Der (Wieder-)Aufbau muss konsequent ein **Umbau** zu mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit sein. Gemäßigter und ressourcensparender Konsum als neue Normalität ist dabei ein zentrales Ziel, z.B. weniger Ferntourismus und Luftverkehr - also in NRW u.a. konkret die verlustreichen Flughäfen Weeze, Münster-Osnabrück, Paderborn und Dortmund schließen, Regionaltouristik und Umstrukturierung der Wirtschaft fördern.
2. **Verkehrswende** muss demokratisch organisiert und im Alltag positiv erlebt werden, nicht autoritär als exekutiver „Notstand“ und Verbotsliste daher kommen – demokratische Gremien können (und müssen) schnell und konsequent handeln, und die Klimakrise ist mindestens genauso systemkritisch wie Finanzkrise oder Pandemie!
3. **Mobilitäts-Management** und Logistik sollen Verkehr lokal intelligent und nachhaltig organisieren – als Pflichtaufgabe für Kommunen, Bauherren, Firmen, Schulen, Veranstalter. Einige Grundsätze: attraktive Alternativen („Pull“) und lenkende Instrumente („Push“) gehören eng zusammen, Steuerung (Verkehrsregelung, Umwidmung von Flächen, Preise..) wirkt schneller als Bauen, Raumstruktur und Verkehr müssen zur Verkehrsvermeidung zusammen geplant werden, Kommunikation ist in der Verkehrspolitik ein wichtiges Element. Großstadt und ländlicher Raum brauchen unterschiedliche Lösungskonzepte.
4. Der **öffentliche Verkehr** muss sich neu ausrichten, um Kunden zurück- und neu zu gewinnen, schnell kundenfreundlicher, pandemie-/wetterfest und effizienter werden. Dazu gehören: bessere Gestaltung des Raums (Wagen, Stationen), „Crowd-Management“ (freie Kapazitäten nutzen, Fahrgast-Ströme lenken, Alternativen anbieten..), mehr Zuverlässigkeit und Flexibilität, optimiertes Angebot (auf Hauptachsen und Engpass-Abschnitten verstärken). Dafür braucht der öffentliche Verkehr auch mehr Geld, aber geknüpft an klare Zielvereinbarungen und konkrete Konzepte der Betreiber. Günstigere Fahrpreise sind sinnvoll, aber wir brauchen viel Geld für Verlustausgleich, besseres Angebot, Infrastruktur etc., und es sollte nicht Fuß- und Rad-Verkehr in den ÖPNV gelockt werden. Im Preis-Wettbewerb mit dem Pkw sollten eher die Park-Kosten angehoben werden, was dann sogar Geld einbringt.
5. Der **Straßenverkehr** muss umfassend verträglicher werden: mehr Raum und Sicherheit für Rad- und Fußverkehr (aktive Mobilität) und ÖPNV, emissionsarme und kleinere Autos, nachhaltige Verkehrssteuerung und Parkraum-Management, angemessene CO2-Preise. Eine gemeinschaftliche Pkw-Nutzung kann freie Kapazitäten nutzen (Car- und Ride-Sharing, „öffentlicher Individualverkehr“). - E-Autos und Digitalisierung lösen nicht alle Probleme.

6. Verkehr wird wesentlich **vor Ort** und in der Region gestaltet. Der richtige finanzielle und rechtliche **Rahmen** muss aber von Bund und Land kommen: dauerhafte Finanzierung des ÖPNV-Betriebs (mit Bundes-Anteil), wirksame Instrumente zur Verkehrssteuerung (StVO, Parken), Abbau schädlicher Steuer-Vorteile (Diesel, Luftverkehr, Firmenwagen,..), verträgliche Tempolimits (Tempo 30 als Regel in der Stadt / 80 auf Landstraßen / 130 auf Autobahnen).

6 aktuelle Handlungsfelder – gemeinsam für Land, Kommunen, Regionen / Verbünde

1. **Sofortprogramm ÖPNV** inkl. Bahn für Pandemieschutz und Qualitätsverbesserung:
 - Auslastungs-Management: systematische Fahrgastzählungen, flexible Einsatzwagen bei Überfüllung, Reise-Info zu erwarteter Auslastung, Fahrgastströme an der Station und im Zug besser verteilen, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erhöhen;
 - Kapazitätserweiterung: größere Wagen /Züge, zusätzliche Fahrten gezielt für überlastete Abschnitte und Zeiten einrichten (auch entlastende regionale Schnellbusse), Alternativ-Angebote (andere ÖV-Unternehmen, Fahrrad, Fahrgemeinsch. u.a.) besser verknüpfen;
 - Tarife: Flexible Zeitkarten, günstige Basis-Tickets (Tag, Monat), Mobil.prämie für Abos;
 - mehr qualitative Attraktivität: bessere (und getestete) Nutzungsfreundlichkeit und Freizügigkeit, Transparenz des Angebots und vollständige verständliche Information, praktische Barrierefreiheit,..
2. Notwendige flächendeckende **Investitionen für den ÖPNV** inkl. Bahn: Modernisierung und Raumoptimierung von Stationen (Sanierung), Fahrzeugen (Innenraum) und Netz (Flexibilität).
3. Stärkung des **Rad- und Fußverkehrs** in und zwischen Orten: Hochwertige Haupt-Routen (geschützte Spuren, Fahrradstraßen, breite Rad- und Gehwege u.ä.), mehr Straßen-Raum für Rad und Fuß, sichere rad- und gehfreundliche Kreuzungen (inkl. Ampelschaltungen), mehr Straßen-Grün, mehr sichere und komfortable Rad-Stellplätze– gefördert durch Fahrradgesetz, erweiterte Investitionen, Reduzierung von Kfz-Spuren und -Parkplätzen.
4. Dämpfung der **Verkehrsspitzen** durch gestaffelte Zeiten u.a. für Schulen, Arbeit, Groß-Events, auch Verkehrsvermeidung durch mehr Home-Office/-Schooling und Videotreffen. Das ist Teil des Mobilitäts-Managements für Bauprojekte, alle wichtigen Standorte (und ganze Orte) mit verbindlich vereinbarten Verkehrs- und Umwelt-Zielen, das auch weitere Elemente umfasst: verkehrssparende Raum-Planung, Parkraum-Bewirtschaftung, JobTickets, verträgliche Kfz-Flotten, Beratung, Mitfahrbörsen, Güter-Logistik u.a.m.
5. Modernes **Parkraum-Management** in Städten zur nachhaltigen Verkehrssteuerung: höhere Bewohner-Parkgebühren (in bewirtschafteten Gebieten bereits möglich), Bewirtschaftungs-Zonen ausweiten, kostenpflichtige Firmen-Parkplätze (über zu vereinbarendes Mobilitäts-Management), keine Zwangs-Stellplätze in Mietverträgen, differenziertes digitales Park-Management und -überwachung - plus angemessene Bußgelder, damit es wirken kann.
6. **Umsetzung** mitdenken, Beschlüsse und Geld alleine reichen nicht: Politisch-administrative Prozesse straffen, Personal-Ressourcen für Planung, Bau, Betrieb ausbauen oder umschichten, Investitions-Programme verstetigen, Kompetenz der Verwaltung entwickeln, allgemeine Management-Instrumente von konkreten Zielwerten bis zum Ergebnis-Controlling einsetzen.