

Thesen für eine Agenda Personenverkehr in der Stadt

(überarbeitete Version gemäß Diskussion auf dem Workshop am 10.09.2019)

I. Allgemeine Grundlagen:

1. Eine Verkehrswende ist zwingend notwendig, um die Klimaziele der Bundesregierung und des Pariser Klimaabkommens zu erreichen.
2. Darüber hinaus bietet die Verkehrswende große Chancen für alle Menschen in Bielefeld, insbesondere in den Bereichen Gesundheit, Lärm- und Luftbelastung, Verkehrssicherheit und Stadtentwicklung (Schaffung von Bewegungsspielräumen, sozialen Begegnungsräume u.a.).
3. Die Verkehrswende benötigt dringend eine Agenda, anhand der sich die vielfältigen Maßnahmen und Vorschläge beurteilen und priorisieren lassen.
- 4 Auf kommunaler Ebene ist die Verkehrswende darauf ausgerichtet, den Autoverkehr deutlich zu reduzieren. Die Mobilitätsangebote sind so zu entwickeln, dass alle Menschen in Bielefeld ihre alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse in der Regel ohne eigenes Auto befriedigen können.
5. Zur Erreichung der Klimaziele und der unter Ziff. 2. Genannten Ziele sind Maßnahmen in allen Teilbereichen des Verkehrs notwendig.
6. Eine Verknüpfung der Sektoren beim Personenverkehr (multimodaler Verkehr) ist notwendig.
7. Effektiver Klimaschutz wie auch die Verkehrswende stellen eine große Herausforderung für die gesamte Gesellschaft und für alle Bürgerinnen und Bürger dar. Für das Ausmaß und die notwendige Geschwindigkeit der Veränderungen gibt es bisher kein historisches Vorbild.
8. Effektiver Klimaschutz erfordert von der ganzen Gesellschaft mutiges und entschlossenes Handeln. Dies erfordert, dass Möglichkeiten und Chancen, nicht aber Hindernisse und Einzelinteressen im Vordergrund der Diskussionen und Entscheidungen stehen.
9. Die entscheidenden Schritte liegen bei Politik und Verwaltung. Sie müssen die notwendigen strukturellen Veränderungen herbeiführen. Sie müssen dabei alle Menschen in Bielefeld aktiv beteiligen. Appelle für eine Verhaltensänderung der Bürgerinnen und Bürger können hilfreich sein, sind aber weder entscheidend noch ausreichend.
10. Die Verkehrswende benötigt deutlich schnellere Entscheidungs-, Planungs- und Umsetzungsprozesse und verstärkte personelle Ressourcen sowie Veränderungsbereitschaft und Kooperationsfähigkeit in Politik und Verwaltung.
11. Die Ressourcen (Investitionen, Verkehrsflächen, Planungs- und Baukapazitäten) müssen vorrangig vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, Bus und Bahn) verlagert werden. Dazu gehören alle großen Straßenbauprojekte auf den Prüfstand.
12. Die Verkehrswende soll zugleich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der subjektiven Sicherheit der Bielefelderinnen und Bielefelder beitragen.

II. Verkehrsvermeidung:

1. Ein zentraler Bestandteil der Verkehrswende ist die Verkehrsvermeidung für jede Art des motorisierten Verkehrs.
2. Die Stadtentwicklung ist auf das Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“ ausgerichtet.

III. Aktive Mobilität: Fuß- und Radverkehr

1. Die Förderung des aktiven Verkehrs genießt oberste Priorität.
2. Aktiver Verkehr benötigt die geringsten Investitions- und individuellen Kosten und ist emissionsarm. Entsprechende Maßnahmen sind vergleichsweise schnell umsetzbar. Er hat einen außerordentlich hohen externen und ökonomischen Nutzen durch die Anregung alltagsnaher körperlicher Bewegung.
3. Die bisherigen geringen Ausgaben für den aktiven Verkehr stehen in keinem Verhältnis zu dem hohen gesellschaftlichen Nutzen.
4. Der aktive Verkehr kann den ÖPNV in den Hauptverkehrszeiten entlasten.
5. Für die gezielte Förderung des Fußverkehrs fehlen bisher grundlegende Konzepte.
6. Die Entfernungen, die für den aktiven Verkehr als zumutbar angesehen werden, können erweitert werden, z. B. bei Schulwegen durch die Verbesserung der Sicherheit.
7. Der aktive Verkehr wird durch ein Leihsystem für Fahrräder, einschließlich Lastenfahrräder, unterstützt.

IV. Öffentlicher Personennahverkehr:

1. Ein konsequenter Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrswende.
2. Der ÖPNV verursacht im Vergleich zum MIV geringe externe Kosten (Emissionen, Unfälle u.a.).
3. Die Finanzierung des ÖPNV muss umfassend reformiert werden. Dies steht in der Verantwortung von Bund und Ländern. Ohne Finanzierungsreform haben die Kommunen nur einen engen Spielraum zum Ausbau des ÖPNV.
4. Engpässe ergeben sich beim ÖPNV regelhaft auf Hauptstrecken zu Hauptverkehrszeiten. Diese Spitzenlast ist mit hohen Kosten verbunden. Es sind Maßnahmen zur Begrenzung der Spitzenlast erforderlich, z. B. durch Verlagerung auf aktive Mobilität sowie durch Entzerrung von Arbeits- und Schulanfangszeiten..
5. Der ÖPNV benötigt hohe Investitions- und Betriebskosten. Die Erweiterung der Kapazitäten ist zeit- und ressourcenaufwändig. Gerade deshalb muss sie zeitnah beginnen und konsequent umgesetzt werden.
6. Maßgeblich für die Attraktivität und die Nutzung des ÖPNV sind in erster Linie ein umfassendes Angebot und eine hohe Qualität, insbesondere in Hinblick auf Fahrzeuggestaltung, Zuverlässigkeit, gute räumliche Erschließung, hohe Taktfrequenz, hohe Haltestellendichte, Pünktlichkeit, leicht verständliche Tarife und Kundeninformationen. Niedrige Fahrpreise alleine lösen die Probleme nicht.

7. Das Rückgrat des ÖPNV ist die Stadtbahn, die besonderen Zuspruch bei den Bürgerinnen und Bürgern genießt. Der Stadtbahnausbau muss mit Nachdruck vorangetrieben werden. Eine Verdopplung des heutigen Streckennetzes (mit nur ca. 36 km) ist mittelfristig anzustreben.

V. Motorisierter Individualverkehr:

1. Der MIV verursacht hohe Emissionen, hohen Ressourcen- und Flächenverbrauch und hohe externe Kosten.

2. Mit der Verkehrswende wird angestrebt, die Anzahl der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, bis 2030 zu halbieren (vgl. Ratsbeschluss vom 14. März 2019).

3. Die Stadt unterstützt dieses Ziel durch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung. Kostenloses Parken auf städtischen Innenstadtstellplätzen wird abgeschafft, die Parkgebühren werden angehoben. Ein Zubau weiterer Stellplätze im Innenstadtbereich wird ausgeschlossen. Mittelfristig wird eine schrittweise Reduktion der Innenstadtstellplätze angestrebt.

4. Auch wenn der Autoverkehr entsprechend Ziff. 2 reduziert wird, werden weiterhin ca. 25 % der Wege mit dem Auto zurückgelegt, darunter viele Wege, die für das Funktionieren von Wirtschaft, Handel und Dienstleistungen und für die Sicherung persönlicher Lebensverhältnisse notwendig sind. Diese Verkehre sollen effizient, sicher und umwelt- und klimaschonend abgewickelt werden.

5. Die Stadt unterstützt den Ausbau von Carsharing. Konzepte mit festen Stellplätzen haben Vorrang vor sogenannten Free-Floating-Modellen.

6. Die Stadt nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung zur effizienten sowie umwelt- und klimaschonenden Abwicklung des MIV, z. B. durch digital gestützte Verkehrslenkung.

7. Die Stadtplanung und -entwicklung setzt auf flächensparende Konzepte für den ruhenden Verkehr, insbesondere bei Einzelhandel und Gewerbe.

VI. Pendlerverkehre:

1. Auf Grund seiner Zentralität hat Bielefeld eine sehr hohe Anzahl von Ein- und Auspendlern. Nur die Auspendler werden bei den Haushaltsbefragungen (zur Ermittlung des Modal-Split) erfasst. Verlässliche Daten über die Einpendler (Gesamtzahl, Fahrtenzwecke, regionale Verteilung, Verkehrsmittelwahl) sind dringend erforderlich.

2. Der Anteil des Umweltverbundes bei den Pendlerströmen ist deutlich zu erhöhen. Für das Jahr 2030 ist ein Ziel festzulegen.

3. Der regionale Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist so zu entwickeln, dass er einen deutlich höheren Anteil der Pendlerströme aufnehmen kann.

4. Dort, wo es keinen SPNV gibt und absehbar auch nicht geben wird, sind Schnellbuslinien zu etablieren.

5. Ein attraktiver Stadt-Umland-Tarif kann den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn unterstützen.

6. Attraktive Radverbindungen (Radschnellwege) in die Umlandgemeinden sind zu schaffen, um MIV auf das Fahrrad zu verlagern.

7. Die Angebote für P&R und B&R sind zu verbessern.