



## Rheinberger Thesen

### 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 Radwegwege 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 Gehwegparken 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 entstanden in Zusammenhang mit dem Vortrag "Wie schaffen wir die Verkehrswende am Niederrhein" von Prof. Heiner Monheim. Ein breites Bündnis von Veranstaltern will damit eine Diskussion am Niederrhein anstoßen und daran weiterarbeiten.*

*Zum Kreis der Veranstalter gehörten:*

*ADFC Rheinberg, attac-Niederrhein, Bündnis Sozialticket NRW, BUND, BI Saubere Luft, Der Paritätische Kreis Wesel/Kleve, Evangelische Akademie im Rheinland, 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*