

# Der Himmel über Bonn muss wieder Blau werden

## Forderungen:

1. Verminderung von Autoverkehr:
  - a. Maximal eine Autospur pro Fahrtrichtung in der Innenstadt
  - b. Einbahnstraßensystem bei schmalere Straßen
  - c. Einführung von Umweltspure.
  - d. Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h tagsüber.
2. Weniger parkende Autos:
  - a. Trennung von Wohnung und Stellplatzrecht.
  - b. Sichere Abstellmöglichkeiten für Autos außerhalb der Stadt.
  - c. Intensive Parkraumbewirtschaftung.
  - d. Bonusprogramm für abgemeldete Autos.
3. Kinderfreundliches Bonn:
  - a. Sichere Gehwege.
  - b. Verkehrsberuhigte Quartiere.
  - c. Abgetrennte Radwege.
4. Fahrradhauptstadt Bonn:
  - a. Radquartier Altstadt (Vorbild Bremen).
  - b. Ausbau der Nord-Süd Radwege.
  - c. Einführung Ost-West Radschnellwege.
  - d. Rheinbrücke für Radverkehr und Fußgänger.
5. Leihsysteme:
  - a. Lizenz nur an Firmen mit weitreichenden Umwelt- und Arbeitsstandards.
  - b. Kritische Evaluation der Kooperation mit Tier Mobility GmbH.
  - c. Verdopplung der Leihradflotte in Ergänzung mit Lastenrädern.
  - d. Attraktive carsharing Angebote.
6. Ausbau Bus und Bahn:
  - a. Dezentrale Verkehrsknotenpunkte mit leistungsfähigen Busbahnhöfen in Duisdorf, Beuel und Bad Godesberg.
  - b. Abgestimmte und schnelle Umstiege vor allem am Hauptbahnhof.
  - c. S-Bahn Duisdorf nach Bad Godesberg.
  - d. 5 Minuten Takt der 66 und 62.
  - e. Brechen der Busrouten an den Busbahnhöfen.
  - f. Seilbahn entlang der Nordroute mit Park and Ride am Ennert.
  - g. Personaloffensive bei Bus und Bahn
  - h. Rechtliche Sicherheit für Drittnutzer Abgabe sicherstellen und bis dahin mit Unternehmen durch das Mobilitätsmanagement stärker kooperieren.

## **Begründung:**

Bonn war Hauptstadt der BRD. Nun ist Bonn Stauhauptstadt in NRW. Darüber hinaus gehört Bonn zu den 10 meist zugewanderten deutschen Städte. In Bonn regiert nicht mehr der Bundestag. Stattdessen lässt sich jeder, zumindest in Bonn arbeitende, Mensch seinen Tag vom täglichen Verkehrskollaps diktieren. Die Entwicklungen der vergangenen Jahre wurden völlig verschlafen und stattdessen immer mehr Arbeitsplätze an wenigen Orten konzentriert. Nun stauen sich jeden Tag die Menschen auf allen Wegen nach Bonn, es gibt keine Radschnellwege oder gute Park and Ride Systeme. Es hat sich ein unglaublicher Investitionsstau in Fahrradinfrastruktur sowie Bus und Bahn angesammelt. Dazu kommt, dass wir eine Politik erleben, die sich davor scheut, auch nur einen einzigen Zentimeter dem Freiheitssymbol des vergangenen Jahrhunderts (Auto) wegzunehmen. 2019 besaßen weniger als ein Drittel der Deutschen ein Auto. Das sind so wenig wie nie. Wir müssen deshalb jetzt beginnen unsere Städte neu zu organisieren und den öffentlichen Raum neu und endlich gerecht aufzuteilen.

Wir brauchen Platz für nachhaltige Mobilität. Seien es Busspuren oder sichere Fahrradwege. Es gibt keinen Grund, dass Straßen, die einspurig in die Stadt verlaufen, dort auf großen zweispurigen Straßen weitergeführt werden. Dort wo nur jeweils eine Spur in jede Fahrtrichtung existiert soll durch geschickte Einbahnstraßenregelungen der Verkehr neu organisiert werden. Der Platz, der durch parkende Autos weggenommen wird, muss stark reduziert werden. Hierzu sind Anwohnerparkausweise für Straßenstellplätze zu verteuern und gleichzeitig Rabatte für Parkhäuser anzubieten. Außerdem muss die längst überalterte Stellplatzpflicht überwunden werden und das Auto komplett vom Wohnraum getrennt werden. Der eh schon knappe öffentliche Raum darf nicht an geparkte Autos verschwendet werden.

Bei der Neugestaltung hin zu einer nachhaltigen Stadt können wir auch endlich die geschlechtergerechte Aufteilung des öffentlichen Raumes angehen. Die Planung unserer Städte wurde vor allem durch Männer vorgenommen. Dies geschah in einer Zeit, als das Familienmodell noch die Frau für unbezahlte Reproduktionsarbeit vorsah. Zwar sind die Zeiten solcher patriarchaler Leitbilder zum Glück vorbei, geblieben sind aber Städte, die für die Herausforderungen beim Umgang mit Kindern blind gestaltet worden sind. Es sind zum einen die Fußgängerwege, die kaum Platz für einen Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator etc. bieten. Zum anderen bietet unsere Stadt kaum Qualität um sich mit Kindern zu bewegen. An jeder Bordsteinkante wartet eine schnelle Straße, ohne jede Absperrung. Wir fordern, deshalb zum einen mehr verkehrsberuhigte Bereiche. Überall dort wo Autos fahren müssen tagsüber sowohl eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h gelten, als auch klare Abgrenzungen zum Straßenverkehr erkennbar sein. Es muss möglich sein, Bonn so zu gestalten, dass sich alle Bewohner\*innen sicher und frei durch die Stadt bewegen können.

Wenn wir in Bonn die Mobilität mit deutlich weniger Raum für Autos sicherstellen wollen, müssen wir schnelle, sichere und günstigere Alternativen aufzeigen. Hier spielen Bus und Bahn sowie die Radinfrastruktur eine entscheidende Rolle. Letztere lässt sich schnell und kostengünstig ausbauen. Wie zuvor dargelegt, wollen wir Fahrspuren, die bisher von Autos genutzt werden, in getrennte Fahrradwege umwandeln. Bonn hat durch die Rheinradwege,

zusammen mit dem Radweg an den Schienen, bereits eine Grundlage für schnelle Nord-Süd Verbindungen. Diese muss ausgebaut, besser beleuchtet und durch Ost-West Radschnellwege verbunden werden. Darüber hinaus wollen wir das Konzept eines Radquartiers Altstadt entwickeln. Hierzu soll uns das Modellprojekt in Bremen dienen. Diese Maßnahmen sind alle zeitnah umsetzbar und lassen sich darüber hinaus mit der vom ADFC geforderten Fahrrad-Rheinbrücke Bonn endlich zur Fahrradhauptstadt machen.

Auf dieser Infrastruktur können sich dann nicht nur Menschen mit ihrem eigenen Fahrrad, E-Roller oder Lastenrad bewegen, sondern auch Touristen oder Einheimische mit geliehenem Verkehrsmittel. Die shared economy hat Bonn längst erfasst; an jeder Ecke stehen Nextbikes, Tier oder Lime E-Roller. Dabei ist das Angebot je nach Fahrzeug und Marke sehr unterschiedlich. Für uns gelten hier zwei Grundsätze bei der Vergabe von Lizenzen oder bei Kooperationen mit der SWB. Zum einen müssen die Firmen faire Arbeitsbedingungen bieten. Das heißt, dass alle Mitarbeiter, die die Fahrzeuge warten und gegebenenfalls aufladen, bei der Firma selbst angestellt sind. Prekäre Arbeitsbedingungen durch Subunternehmer lehnen wir ab. Der zweite Grundsatz muss Nachhaltigkeit sein. Vor allem E-Roller haben bisher durch ihre kurze Lebensdauer Berühmtheit erlangt. Dies betrifft hauptsächlich ihre Akkus. Aber nicht nur bei E-Rollern, sondern bei allen Fahrzeugen, die einen Akku beinhalten, muss gelten: Nur wenn die Unternehmen nachweisen können, dass sie die Akkus recyceln, kann eine Lizenz für ein Verleihsystem vergeben werden.

Deshalb wollen wir die Kooperation mit Tier kritisch evaluieren. Bis jetzt sind wir nicht vom ökologischen Nutzen von E-Rollern überzeugt, denn die ressourcenintensive Produktion und Nutzung steht der eigentlichen Idee einer nachhaltigen Mobilität entgegen. Stattdessen sehen wir die Zukunft in einem deutlichen Ausbau der Leihradflotte. Ein erstes Ziel sollte hier mindestens eine Verdoppelung des jetzigen Bestandes sein. Eine Ergänzung durch Lastenrädern würde vielen Menschen erlauben, auch größere Einkäufe ohne Auto bewältigen zu können. Außerdem wollen wir attraktive carsharing Angebote für die öffentlichen Parkraum in Straßen und Tiefgaragen umgewandelt werden soll. Für alle Menschen, die auf ein eigenes Auto verzichten, wollen wir ein umfassendes Bonusprogramm. Wir wollen ein Bewusstsein dafür schaffen, dass ein privat genutztes und geparktes Auto mit enormen gesellschaftlichen Kosten verbunden ist.

Über die individuelle Mobilität hinaus müssen wir endlich auch Bus und Bahn modernisieren, ausbauen und für alle Menschen bezahlbar machen. Momentan sind die öffentlichen Verkehrsmittel unpünktlich und zu teuer. Wir wollen einen ticketlosen Nahverkehr. Zu dessen Finanzierung brauchen wir jedoch die Unterstützung des Landes oder Bundes. Bis dahin müssen wir die Attraktivität von Bus und Bahn soweit steigern, dass diese auch eine erhöhte Nutzung tragen können. In den Spitzenzeiten sind sie überlastet und hängen viel zu oft im Pendlerverkehr zusammen mit den Autos fest. Dies zu ändern ist eine der wichtigsten Aufgaben für eine gelungene Verkehrswende. Natürlich sind Umweltpuren und eigene Bahntrassen erste Schritte, aber ein wirklich effektives Nahverkehrsnetz lässt sich nur mit einem grundlegenden Wandel gestalten.

Bonn ist eine dezentrale Stadt, deshalb muss auch das Verkehrssystem so gestaltet sein. In Duisdorf gibt es bereits einen Busbahnhof, in Beuel ist der Bau beschlossen und in Bad

Godesberg muss der bestehende deutlich ausgebaut bzw. verlagert werden. Mit diesem dezentralen Gerüst wollen wir mit guten Bahnverbindungen einen zuverlässigen und schnellen Umstieg sicherstellen. Dafür wollen wir einen 5 Minuten Takt der 66 bzw. 62, sowie eine S-Bahn Verbindung von Duisdorf nach Bad Godesberg. Dieses aufeinander abgestimmte Netzwerk würde die unnötig langen Busrouten überflüssig machen. Diese Routen führen im Moment zu verschleppten Verspätungen und viel zu vielen Ausfällen. Zusammen mit der kostenlosen Fahrradmitnahme in Bus und Bahn wollen wir hiermit den Busverkehr in der Innenstadt deutlich reduzieren und so für eine bessere Luftqualität sorgen.

Dieses dezentrale Netz wird zwar immer noch unüberwindbare Nadelöhre aufweisen. Hier sind zum Beispiel die Rheinüberquerungen, sowie die Auffahrt zum Venusberg zu benennen. Abhilfe würde hier aber die geplante Seilbahn bringen. Das Potential dieser Lösung muss von Anfang an voll ausgeschöpft werden. Deshalb setzen wir uns für die Nordroute mit Verlängerung zum Ennert ein. Hierdurch könnten wir durch geschicktes Park and Ride, die Arbeitsplätze bei der Telekom, im Regierungsviertel und auf dem Venusberg nachhaltig anbinden. Die geografische Lage dieser drei Arbeitsplatzkonzentrationen ist wie gemacht für die erfolgreiche Umsetzung einer Seilbahn. Der Sorge der Anwohner wegen eines erhöhten Verkehrsaufkommens in Kessenich wollen wir mit Parkraumbewirtschaftung begegnen.

Um das erhöhte Angebot im öffentlichen Nahverkehr zu stemmen, wollen wir eine Personaloffensive für Fahrer\*innen bei der SWB. Dazu braucht es bessere Bezahlung und attraktive Arbeitsbedingungen. Um dies und den Ausbau zu finanzieren wollen wir die Firmen, insbesondere die Bonner Großunternehmen in die Pflicht nehmen. Nachhaltige und attraktive Mobilität ist nicht nur für ein angenehmes Arbeitsumfeld, sondern auch bei der Wohnortwahl vieler Facharbeiter\*innen ausschlaggebend. Deshalb fordern wir eine Dritt-Nutzer Abgabe wie es z.B. die Stadt Wien seit langem praktiziert. Dieses Finanzierungsmodell benötigt Rechtssicherheit, hier kann Bonn eine Antriebsfeder für die baldige Ermöglichung sein. Bis dahin wollen wir durch eine freiwillige Beteiligung der direkt profitierenden Arbeitgeber\*innen Pendler\*innenströme in Zusammenarbeit mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement nachhaltig lenken. Wir wollen so ein Bewusstsein schaffen, dass es gleichermaßen Bedürfnis von Politik und Wirtschaft sein muss, eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten.