

Konzept Mobilität für den Kreis Viersen 2020

- Teilhabe des ländlichen Raumes an der Verkehrswende -

Warum benötigen wir eine Verkehrswende?

- Fahrzeit ist Lebenszeit, Stauzeit erst recht.
- Jedes KFZ kosten den Platz von zwei Kinderzimmern, am Wohnort und am Zielort.
- Eine Begrenztheit der natürlichen Ressourcen von guter sauberem Wasser, Flächen zur Versiegelung, wertvoller Rohstoffe von Öl bis seltenen Metallen ist Fakt.
- Das Klima verhandelt nicht. Die Grundlage unseres Handelns sind das Pariser Klimaabkommen und der aktuelle Stand der Klimawissenschaft. Es verbleibt demnach ein nationales Kohlenstoffbudget von 6.600 Millionen Tonnen CO₂ bis 2030. Bei fortdauernden Emissionen auf heutigem Niveau wäre das Budget in weniger als neun Jahren verbraucht. Rund 20 Prozent der deutschen Treibhausgase kommen aus dem Verkehrssektor. Die Emissionen im Verkehrssektor sind aber derzeit immer noch genauso hoch wie 1990.
- Die Zukunft der Verkehrsorganisation findet auf Plattformen statt, um den rechten Weg und das richtige Fahrzeug hierfür zu finden. Das eigene spielt eine immer kleinere Rolle.
- Optimierung von persönlichem Verkehr über Radverkehr, Zugverkehr, Sharing-Modellen und eigenem Fahrzeug bedeuten auch eine Optimierung von Ressourcen und eigenen Finanzen.
- Im ersten Halbjahr 2019 starben wieder weniger Menschen im Straßenverkehr, nur die Zahl der getöteten Radfahrer stieg erneut – um elf Prozent. Im nächsten Halbjahr dürften noch die Scooter-Toten hinzukommen.

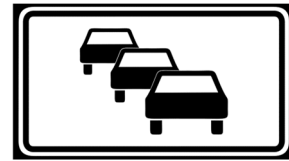


Abbildung 1: pixabay

Luft,

Mobilität im Lebensbereich Land 2030

Kommunikation - Energie - Mobilität

Der ländliche Raum bracht ein Mobilitätsangebot für alle

Wir Grüne fordern ein zusagendes Mobilitätsangebot als Grundrecht für den Lebensraum Land. Die Freiheit des Verbrauchers besteht darin, nicht zwingend auf ein Auto angewiesen zu sein. Diese Freiheit muss endlich hergestellt werden. Bisher sprechen allerdings auch erhöhte Alltagserfordernisse vor allem bei Familien mit Kindern für ein Bedürfnis nach Flexibilität, welches heute im Wesentlichen ein Auto liefert.

Wir holen hierzu die Bahn zurück in die Fläche,

indem wir stillgelegte Strecken reaktivieren, andere ausbauen und auch elektrifizieren. Wir stärken so die Anbindung des ländlichen Raumes an die Städte und Metropolen. Wir machen die Bahn zum Rückgrat der Verkehrswende.



Abbildung 2 Bild: Roland Stahl

Wir Grünen wollen daher den Ausbau von Schienenverkehr durch die Fortführung der S28 zunächst bis Viersen. Wir unterstützen einen durchgehenden Regionalexpress (RE) zwischen Düsseldorf und Eindhoven sowie eine zusätzliche Regionalbahn.



Alle nicht extra gekennzeichneten Abbildungen: pixabay

Hierfür ist eine durchgehende Zweispurigkeit von Venlo nach Viersen mit punktueller Dreispurigkeit zwingend, um Güterzüge entsprechend warten lassen zu können.

Die Haltepunkte Dülken, Boisheim, Breyell und Kaldenkirchen müssen weiterhin durchgehend mit Düsseldorf verbunden bleiben.

Genügend Bahnübergänge mit Über- und Unterführungen sichern hierbei die Mobilität und die landwirtschaftliche Produktivität.

Wir wollen ferner den durchgehenden zweispurigen Ausbau der Strecke von Krefeld nach



Kleve mit einem RE von Kleve nach Düsseldorf und einer Regionalbahn RB41 mit zusätzlichen Haltepunkten, beispielsweise in Tönisvorst-Benrad und Kempen-Voesch.

Wir wollen den Ausbau von Bahnhöfen im ländlichen Raum zu Mobilitätsstationen, wo ein barrierefreier Umstieg von der Bahn auf Bus, Car-Sharing, Fahrrad u.a.

möglich ist. Wir wollen dies mit Bundesmitteln fördern und mit einem Bahnhofssanierungsprogramm erreichen, dass Bahnhöfe und Haltepunkte wieder zu Visitenkarten der Städte und Gemeinden werden.

Damit Menschen die vielen Angebote der Mobilitätsstationen auch unkompliziert und deutlich preiswerter nutzen und kombinieren können, fordern wir Grünen ein Ticketsystem, das die unterschiedlichen Angebote vom Bahnticket bis hin zum Leihfahrrad auf einer Plattform buchbar machen. Mit dem Grünen Mobilpass wollen wir das Tarifchaos beenden. Über eine App oder am Automaten wird damit nur noch Start und Ziel bestimmt, ein durchgängiges Ticket wird automatisch gebucht – egal ob Fern- oder Nahverkehr, egal welcher Verkehrsverbund hiervon berührt wird. Die bestehende App mobil.nrw ist hierfür ein guter Anfang.

Wir sorgen für mehr Fahrradstellplätze an Bahnhöfen, mehr Mitnahmemöglichkeiten in Zügen und investieren in bessere Radwege. So machen wir Radfahren im Lebensraum Land sicherer und praktischer, damit das Rad vor allem als Zubringer zur nächsten Mobilitätsstation attraktiver wird.



Bei Radfahrern fährt noch die Angst mit, in den Niederlanden die Selbstverständlichkeit



Im Ort und außerhalb müssen Fahrradwege den Stand der 70er verlassen. Sie müssen zu Protected Bike Lanes (geschützte Radstreifen) werden oder zumindest deutlich rot auf jeder Fahrbahn markiert werden. Nur so wird endlich ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht (StVO §1) gegenüber den gefährdeten Radfahrern und Fußgängern augenscheinlich. Immer mehr E-Bikes¹ und Pedelecs überwinden täglich größere Entfernungen, u.a. zur Arbeitsstätte. Hierauf sind die Radwege durch Radschnellwege und schnelle und sichere Radwege abzustimmen. Es gilt bei Kreuzungen der ökologischeren Fortbewegung deutlich! Auch per Ampel Vorrang zu gewähren. Es gilt aber auch, zu Hause schnell Fahrradabstellanlagen zu erreichen. Die Selbstverständlichkeit fängt mit dem Zugriff an.

Wir Grüne wollen zudem den Radverkehr im Lebensbereich Land so stärken, dass er optimal mit dem öffentlichen Verkehr vernetzt wird. Ehemalige Bahnstrecken wie

- der Bahnradweg von (Venlo) Kaldenkirchen über Lobberich und Grefrath nach Kempen,
- die „E-Connection Line“ von Schiefbahn über Alt-Willich nach Krefeld,
- oder die „Schluffstrecke“ von Süchteln über Vorst nach St. Tönis

können hierbei helfen. Überregionale und regionale Radschnellwege müssen jedoch – um die „Qualität des Verkehrsablaufs“ nicht nur zwischen, sondern auch innerhalb der Kommunen selbst zu gewähren – eine adäquate Fortführung finden.



Zusätzliche schnelle Radwege werden benötigt, nicht nur um unsere innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen zu entlasten, sondern auch endlich Bestandteil der touristischen Attraktivität des Niederrheins zu werden, z.B.:

- Schluff-Radweg anbinden nach MG und an Bahnradweg Venlo – Krefeld
- Nordkanalroute ausbauen mit Anbindung an Neersen-Schiefbahn-Kaarster See
- Abzweig Nordkanalroute über alten Bahndamm nach Neuwerk-Eicken-MG-Bahnhof
- Radschnellweg MG – Schwalmthal - Niederkrüchten – Roermond
- ...

Sie helfen auch dabei, die nächste Mobilitätsstation mit Aufladung zu erreichen. Um dieses Ziel zu erreichen, wollen wir für noch mehr schnelle Radwege mit ausreichender Breite, gutem Belag, Sicherheiten und Vorfahrtsregeln sowie für mehr Radwege an Bundes- und Landstraßen sorgen.

¹ Mit dem Sammelbegriff E-Bike ist in der Regel eine Unterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h gemeint.

Um die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr zu verbessern, brauchen wir auch barrierefreie Zugänge zu Bahnhöfen und Haltestellen sowie sichere Abstellmöglichkeiten. In diesem Rahmen können Verleihangebote gefördert werden, damit auch am Zielort ein Fahrrad zur Verfügung steht.



Nicht nur für eine bessere Alltagsmobilität, sondern auch zur Stärkung des Tourismus muss die Radinfrastruktur fit gemacht werden. Von der Verbindung von historischen Orten und einer landschaftlich attraktiven Strecke profitiert eine Grenzregion Maas-Schwalm-Nette.

Wir machen uns für ein Radschnellwegenetz von mindestens 1.000 Kilometer Länge bis 2025 stark. In einem Fahrradgesetz NRW soll außerdem die jährliche Schaffung von mindestens 300 Kilometern hochwertiger Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen festgeschrieben werden.

Mobilitäts- und Angebotsstrategien im Lebensbereich Land

Zur regionalen Grundsicherung muss eine regionale Mobilitätsgarantie gehören. Auch außerhalb von Ballungsräumen müssen für Verkehrsteilnehmer*innen vertaktete



Busangebote bis in die späten Abendstunden zum Standard werden. Dadurch wird es möglich, auch in den Schulferien sowie an den Wochenenden problemlos und sicher von A nach B zu gelangen oder einen zentralen Verkehrsknotenpunkt zu erreichen. Im Lebensbereich Land müssen vor allem

Kommunen als Knotenpunkte des Nahverkehrs möglichst ohne Umstieg mit Elektrobussen² in angemessener Zeit erreichbar sein. Von dort aus gilt es, zu Gewerbegebieten, Schulen, Kulturorten, Sportstätten und Einkaufszentren zu gelangen. Elektrische³ Schnellbusse ergänzen das Angebot vor allem dort, wo Bahnverkehr nicht möglich ist. Hierzu gehören auch Angebote von Niederkrüchten über Brüggen und Kaldenkirchen nach Herongen und Straelen. Hier können Metrobusse wie in Düsseldorf mit intelligenten Ampelsystemen zur Vorfahrtsregelung, wenig Haltestellen, W-Lan und einem Ticket nur an Automaten (auch im Bus) ein Angebot zur Beschleunigung sein. Dieses Busangebot verläuft dann gegenläufig zu zentralen Orten und Umstiegspunkten im Kreis Viersen und nach außerhalb.



Bild: Christian Küsters

Ergänzend schließen integrierte Konzepte zunehmend auch alternative Angebote der Shared Mobility wie z. B. Carsharing oder Hol- und Bringdienste, sowie die Verknüpfung von Verkehrs- und anderen Dienstleistungsangeboten (Arztbesuche, Einkaufsverkehr usw.) mit ein. Anders formuliert: „Die beste Alternative zum Auto ist das Auto der Nachbarn.“ Zukünftig wird es darauf ankommen,



² Eine Ladeinfrastruktur bzw. ein schneller Batterieaustausch muss aufgebaut und ermöglicht werden.

³ Je nach technischer Entwicklung können auch Wasserstoffantriebe (Liquid Power) hier zur Geltung kommen.

weitere Partner innerhalb und außerhalb des Verkehrsbereichs in den ÖPNV zu integrieren und ehrenamtliches Engagement zu nutzen. Hierzu zählen auch Bürgerbusse oder Bürgertaxis. Abgerechnet wird über ein App. So lassen sich auch bei geringer Nachfrage Kosten in Grenzen halten.

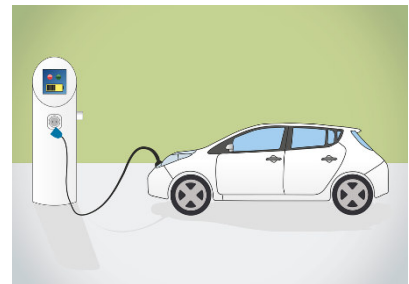
Langfristig können autonome Shuttles, die flexibel bestellt werden können, ebenfalls als Zubringer für den öffentlichen Verkehr dienen.

Das Jobticket, bezahlt vom Arbeitgeber, sollte eine Selbstverständlichkeit werden.

Das Auto wird auf dem Land weiter eine wichtige Rolle spielen

Damit die Elektromobilität nicht am ländlichen Raum vorbeizieht, wollen wir den Aufbau von öffentlichen Ladesäulen stärker fördern und sie flächendeckend verfügbar machen. Durch eine Verdoppelung der Kaufprämie machen wir die Anschaffung von E-Autos attraktiver.

Das Automobil hat für die ländliche Mobilität in dünnbesiedelten Gebieten nach wie vor und in Zukunft eine herausgehobene Bedeutung. Die hohe Anzahl der Ein- und Auspendler in und aus dem Kreis Viersen spiegelt dies. Eigentlich aber ist Elektromobilität vor allem die Lösung fürs Land. Nicht überall kann der öffentliche Nahverkehr optimal ausgebaut werden und die Wege fürs Fahrrad sind oft zu weit. Da wird das Auto auch in Zukunft noch gebraucht. Damit die Elektromobilität attraktiver wird, wollen wir die Kaufprämie für kleine E-Autos verdoppeln. Über ein aufkommensneutrales Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer muss außerdem sichergestellt werden, dass klimaschädliche Spritschlucker die Prämie gegenfinanzieren, und nicht die Steuerzahler*innen.



Es gibt noch einen Grund, eher aufs Land zu schauen, wenn es um die Zukunft der Elektromobilität geht: Es gibt im Lebensbereich Land schon eine Solaranlageninfrastruktur, die für private Ladestationen angezapft werden könnte. Viele haben in den vergangenen Jahren eine Solaranlage auf die Dächer von Häusern, Ställen und Werkshallen montiert. Diese dezentrale Versorgung mit Strom fürs Auto wäre also vorhanden – tagsüber speichern, nachts laden.

Der Ladeprozess der Batterie eines E-Autos funktioniert übrigens auch umgekehrt, d. h. das E-Auto dient dann als Speicher. Diese bidirektionale Lademöglichkeit eröffnet E-Autofahrern künftig ein neues Geschäftsmodell, bezeichnet als vehicle2grid. Auf diese Weise können Autobesitzer mit ihrem Fahrzeug durch sogenannte Netzdienstleistungen zusätzliche Einnahmen erwirtschaften.



Um den Aufbau von Ladesäulen im ländlichen Raum anzukurbeln, wollen wir die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur modernisieren, mit dem der Bund den Bau neuer Ladesäulen bezuschusst. Wir wollen konkrete Ausbauziele auf Ebene der Gemeinden sowie differenzierte Fördersätze je nach Standort, damit eine flächendeckende Ladeinfrastruktur entsteht.

Hinweise zur Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen

Die Festlegung, welches Angebot als wirtschaftlich vertretbar gilt, ist eine politische Entscheidung!

Wir Grünen fordern eine Wirkungsanalyse, die CO₂-Analyse, Flächenverbrauch, Lärmimmissionen, Zeitverbrauch, Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, ökonomische und ökologische Ziele, Raum- und Siedlungsstruktur, Bevölkerungswanderungen, Altersklassen, Kosten- und Erlösabschätzung umfasst.

Die Planung und Umsetzung von ÖPNV-Angeboten erfordern einen frühzeitigen und kontinuierlichen Beteiligungsprozess, bei dem Bürger, Politik und betroffene Akteure eingebunden werden sollten. Insbesondere Angebotsformen, die auf bürgerschaftliches Engagement angewiesen sind, können ohne eine Integration und aktive Mitarbeit der Bürger nicht realisiert werden.



Ein besonderes Augenmerk sollte auf der Beteiligung der (potentiellen) Fahrgäste liegen, da die Nutzungshäufigkeit des neuen Angebotes von dessen kundengerechter Ausgestaltung abhängt.

Eine Verkehrspolitik in der Euregio Rhein-Maas-Nord muss sich den Realitäten anpassen

Die Euregio Rhein-Maas-Nord ist für die Menschen im Kreis Viersen Alltag. Sie zeigt sich in persönlichem Erleben, grenzübergreifender Sprache, Arbeitsverhältnissen jenseits der Grenze, touristischen Aktivitäten und entsprechendem Einkaufsverhalten. Sie wird begleitet durch länderübergreifende Kooperationen, professioneller Vernetzung und kompetenter Beratung. Wir Grüne fordern hierzu eine Verkehrspolitik aus dem 21. Jahrhundert.



Neben einer halbstündigen Bahnverbindung bei zweigleisigem Ausbau nach Venlo fordern wir:

- ein grenzüberschreitendes Ticketsystem mit Anbindung an mobil.nrw
- die Verlängerung von Schnellbus (SB83) von Mönchengladbach über Waldniel und Niederkrüchten bis nach Roermond mit den Haltepunkten Lüsekamp, Outlet-Center und Roermond-Bahnhof,
- einen Schnellbus, der durchgeführt wird bis Swalmen, Swalmen-Bahnhof und Asselt,
- einen Schnellbus über Venloer Heide, Schleuse Louisenburg/Blaue Lagune, Herongen, Straelen.

Die Europäische Investitionsbank (EIB) finanziert den Kauf von 208 Elektro- und Hybridbussen für die Region Rotterdam, warum nicht auch hier.



Nicht nur für eine bessere Alltagsmobilität, sondern auch zur Stärkung des Tourismus in ländlichen Räumen muss die grenzübergreifende Radinfrastruktur fit gemacht werden. Von der Verbindung von

historischen Orten und einer landschaftlich attraktiven Strecke profitieren die Grenzregionen.

Vorbilder hierfür sind die grenzüberschreitende schnelle Radverbindung von Kleve über Kranenburg bis ins niederländische Nijmegen. Sie bietet vor allem umsteigewilligen Pendlern eine adäquate Trasse.

Erstellt von KAG Verkehr

05. Jan. 2020