

Empfehlungen des Bürgerrats

>>Gemeinsame Verkehrswende in Stadt und Land<<

**>>Wie kann die Verkehrswende auf dem
Land und in der Stadt gemeinsam gelin-
gen?**

Die Verkehrswende im ländlichen Raum

>>Wie kann ein flächendeckender Fahrdienst auf Bestellung als attraktive Alternative zum privaten PKW gelingen und wie soll er finanziert werden?

On-Demand-Verkehr sollte die nicht an den ÖPNV angeschlossenen Gebiete, insbesondere im ländlichen Raum, flächendeckend erschließen.

Der On-Demand-Verkehr muss verlässlich, flexibel und zu den an den Bedarf angepassten Zeiten verfügbar sein. Um eine gute Planbarkeit für alle Nutzer zu gewährleisten, sollten die Wartezeiten möglichst 20 Minuten nicht überschreiten.

98,8% 2,2% 0,0%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Die Tarifgestaltung des On-Demand-Verkehrs muss preislich attraktiv und sozial verträglich gestaltet sein, damit das On-Demand-Angebot als eine notwendige und verlässliche Ergänzung zum ÖPNV und als flexible Alternative zum Auto etabliert wird.

Dafür braucht es einen nicht profitorientierten und transparenten Ansatz.

95,6% 2,2% 2,2%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Wir fordern ein einheitliches Bezahl- und Buchungssystem.

Wir empfehlen die Schaffung bundesweiter Rahmenbedingungen zur flächendeckenden Koordination des öffentlichen Personenverkehrs (vom ICE bis zum On-Demand Verkehr). Es ist notwendig, dass die Verkehrsverbünde zusammenarbeiten, um verschiedene Verkehrssysteme zu verbinden. Vereinfachung führt zu mehr Akzeptanz.

95,6% 2,2% 2,2%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Im ländlichen Raum ist es notwendig, parallel zum On-Demand-Verkehr, eine flächendeckende, sichere Fahrradinfrastruktur auszubauen, damit die alltäglichen Wege, auch zwischen den Dörfern, mit dem Rad fahrbar sind.

Dazu gehören neben gut beleuchteten Fahrradwegen auch sichere Abstellmöglichkeiten an Knotenpunkten wie Bahnhöfen und Bushaltestellen

93,2% 4,5% 2,3%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Die Nutzerfreundlichkeit muss im On-Demand-Verkehr eine hohe Priorität haben. Eine bundeseinheitliche digitale Plattform sollte den On-Demand-Verkehr mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpfen.

Die Bezahlung soll flexibel sein und Barzahlung, Kartenzahlung und digitale Zahlung umfassen. Die On-Demand-Fahrzeuge sollten die individuellen Bedürfnisse der Nutzenden berücksichtigen und zum Beispiel die Mitnahme von Rollstuhl und Kinderwagen ermöglichen und auf Anfrage Kindersitze bereitstellen.

91,1% 6,7% 2,2%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Wir fordern für die Finanzierung der Verkehrswende inklusive des On-Demand-Verkehrs (ODV) und dessen Ausbau die Einführung einer sozial gerechten, einkommensgestaffelten, zweckgebundenen Mobilitätsabgabe (ähnlich dem Solidaritätszuschlag).

Dabei müssen der Ausbau des On-Demand-Verkehrs und des ÖPNV Hand in Hand gehen.

71,1% 17,8% 11,1%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Wir empfehlen Informationskampagnen für bedarfsgerechte und nachhaltige Mobilität. Die Nutzung soll so beworben werden, dass alle das Angebot gerne annehmen.

84,4% 6,7% 8,9%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Wenn die Mobilitätsabgabe nicht ausreicht, empfehlen wir zusätzlich die Einführung einer Autobahnmaut für PKW, damit der aktive Verkehr seinen finanziellen Beitrag für die Verkehrswende leistet.

64,4% 26,7% 8,9%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Die Verkehrswende im städtischen Raum

>>Stadt für Alle - Wie können wir die Innenstädte so gestalten, dass sie ein attraktiver und sicherer Ort für alle Verkehrsteilnehmenden sind?

**Zur Erhöhung der städtischen Lebensqualität empfehlen wir die Schaffung von Grünflächen durch Umwidmung und Entsiegelung bestehender Flächen, wie insbesondere Parkplätzen und Autospu-
ren.**

Wir empfehlen zusätzlich die Begrünung von Fassaden und Dächern. Dies bietet Raum zum Begegnen und Verweilen, für Sport und Spiel und holt Gastronomie und Gewerbetreibende zurück in die Stadt. Die Sauberkeit und Sicherheit müssen gewährleistet sein.

95,6% 0,00% 4,4%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Wir fordern einen bedarfsangepassten Ausbau des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV), damit dieser eine echte Alternative zum privaten Auto darstellt und somit die Innenstädte entlastet werden.

„Bedarfsangepasst“ zielt in diesem Fall auch auf den zukünftigen Bedarf ab, wenn tatsächlich vom Auto zum ÖPNV umgestiegen wird. Es ist notwendig, dass bei der Planung mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt werden. Wir empfehlen, die Zahl der (Bedarfs-) Haltestellen zu erhöhen, diese barrierefrei zu gestalten und eine hohe Taktung anzustreben. In diesem Rahmen ist es zwingend erforderlich, unterschiedliche Verkehrsverbünde zur Zusammenarbeit zu verpflichten, um eine einheitliche Preisstruktur zu schaffen.

93,3% 0,00% 6,7%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Im Rahmen eines zentralen städtischen Parkraummanagements müssen gut organisierte Knotenpunkte außerhalb der Innenstadt mit Anschlussmöglichkeiten an den ÖPNV und andere nachhaltige Verkehrsmittel geschaffen werden.

Dazu sind ausreichend und preislich attraktive Park-and-Ride-Möglichkeiten (ggf. mit inklusivem ÖPNV-Ticket) sowie überdachte und sichere Fahrradparkplätze dringend erforderlich.

93,3% 2,2% 4,5%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Wir fordern eine Neuordnung des städtischen Raumes zugunsten von Radfahrenden, Fußgängerinnen und Fußgängern und ÖPNV und damit zulasten des Autos.

Dasselbe gilt auch für den ruhenden Verkehr. Dazu gehören sichere, überdachte Abstellmöglichkeiten; zum Beispiel für Fahrräder, Roller, Kinderwagen etc. Aus Sicherheitsgründen ist es notwendig, dass eine eindeutige Zuordnung, wenn möglich eine Trennung, der unterschiedlichen Verkehrswege gewährleistet ist.

88,9% 4,4% 6,7%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Für das Gelingen der Verkehrswende müssen mehr Kompetenzen der Verkehrsplanung auf die kommunale Ebene verteilt werden.

Insbesondere um innovative Potenziale zu nutzen, dürfen Pilotprojekte/Experimente nicht an Regeln/Gesetzgebungen auf Bundes- und Landesebene scheitern, z. B. bei Einführung von Tempo 30 innerorts.

88,9% 4,4% 6,7%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Wir fordern die Umwidmung von Autospuren und Parkplätzen zugunsten von Fahrrad- und Fußwegen.

Zudem sollen dadurch auch Flächen für Begrünung entstehen, mit dem Ziel, Begegnungsflächen zu schaffen und das Klima zu verbessern. Der verbleibende motorisierte Individualverkehr soll durch drastische Geschwindigkeitsreduzierung (zum Beispiel Tempo 30 oder verkehrsberuhigte Bereiche), Sperrung für den Durchgangsverkehr und flächendeckende Parkgebühren reduziert werden.

88,9% 4,4% 6,7%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Wir fordern finanzielle Anreize für die Nutzerinnen und Nutzer von ÖPNV und Fahrrad.

Diese sollten steuerlich bevorzugt werden, etwa über eine Anpassung der Pendlerpauschale. Gleichzeitig sollte das 49€-Ticket auf Dauer beibehalten werden.



Formen der Beteiligung bei der Umsetzung von Verkehrswendemaßnahmen

>>Wie sollen Bürgerinnen und Bürger bei der Umsetzung dieser Verkehrswendemaßnahmen beteiligt werden?

Wir fordern, dass alle Bürgerinnen und Bürger umfassend über Verkehrswendeprojekte informiert werden.

Hierfür müssen alle Informationen von der Projektierung über die Planung bis zur Umsetzung frühzeitig, transparent und fortlaufend kommuniziert werden. Die Informationen müssen über alle verfügbaren Kanäle wie Briefpost, Zeitung, Radio, Internet, QR-Code, soziale Medien und direkte und bürgernahe Kontakte und Zusammenkünfte zur Verfügung gestellt werden. Es ist wichtig, dass die Informationen faktenbasiert und wissenschaftlich fundiert sind und auch in leichter Sprache sowie in anderen Sprachen vorliegen. Die nachfolgende Generation muss diese Informationen unbedingt erhalten, um deren Beteiligung zu fördern.

97,8% 2,2% 0,00%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Es ist notwendig, dass die mit den Bürgerinnen und Bürgern beschlossenen Maßnahmen und Ideen verbindlich umgesetzt werden.

Die Ablehnung von Empfehlungen muss faktenbasiert und transparent begründet werden. Wir fordern nach Abschluss der Bürgerbeteiligung eine transparente Darstellung des Verfahrens und weiteren Fortgangs und eine klare Kommunikation zum Umgang mit den Ergebnissen.

95,6% 0,00% 4,4%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Um sicherzustellen, dass Bürgerinnen und Bürger aktiv in Entscheidungsprozesse einbezogen werden, müssen Plattformen geschaffen werden, über die sie eigene Vorschläge und Anregungen zum jeweiligen Projekt einbringen können.

Dies kann bspw. über eine öffentliche Pinnwand, einen Ideenbriefkasten oder einen Bürgerworkshop erfolgen und bietet so die Möglichkeit zur Übermittlung von eigenen kreativen Ideen an verantwortliche Stellen. Ein offenes Ideenmanagement, welches alle Generationen und gesellschaftlichen Gruppen mit einbezieht, ist notwendig. Dafür sollten alle Kanäle analog, digital, barrierefrei und in allen relevanten Sprachen zur Verfügung stehen.

91,1% 0,00% 8,9%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Um allen Bürgerinnen und Bürgern einen möglichst niedrigschwelligsten Zugang zu Beteiligung zu gewährleisten und die Qualität von Entscheidungsfindungsprozessen zu verbessern, fordern wir eine durchdachte Kombination von digitalen und Vor-Ort-Formaten.

Bei Vor-Ort-Formaten empfehlen wir die Integration in Alltagsstrukturen (z. B. Supermarkt, ÖPNV, Volksfest). Die Entwicklung von nutzerfreundlichen, nicht kommerziellen, digitalen Beteiligungsformaten muss gefördert werden, um eine Akzeptanz zu schaffen.

91,2% 4,4% 4,4%



■ Ja ■ Nein ■ Enthaltung

Wir empfehlen Bürgerbeteiligungen offen zu gestalten, um Raum für Anpassungen zu lassen.

Es muss die Möglichkeit geben, Methoden im Laufe des Prozesses zu verändern, damit neue Erkenntnisse einfließen können.

