



Programm des „Bündnis Mobilitätswende Düsseldorf“

Verkehrswende jetzt!

Düsseldorf erstickt im Verkehr – Menschen und Klima leiden.

Düsseldorf braucht eine Verkehrswende: Von der autogerechten Stadt zur gesunden und lebenswerten Stadt, von klimaschädlicher Mobilität zur umwelt- und klimaschonenden Mobilität.

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat beschlossen, 2035 „klimaneutral“ zu sein. (1) Ohne eine grundlegende Wende in der Mobilitätspolitik wird Düsseldorf die geplanten Klimaziele nicht erreichen. Deshalb muss die heute weitgehend auf das Auto ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur auf Fuß- und Radverkehr und auf ÖPNV umgestellt werden; insbesondere sollte der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr auf 25 % gesteigert werden (2019 waren es ca 17%).

Wir brauchen zudem eine städtische Verkehrsplanung mit ineinandergreifenden Maßnahmen.

Wir brauchen Anreizsysteme, wie einen attraktiven und preiswerten ÖPNV, der den Individualverkehr zunehmend ablösen soll.

Wir brauchen strikte Regulierungen, wie die Ausweisung von Zonen für den Lieferverkehr und bei der Parkraumnutzung.

Die Verkehrswende kann finanziert werden: Geld, das heute in den Ausbau von Autostraßen fließt, muss in den Ausbau des ÖPNV, der Fahrradwege und der Fußwege umgeleitet werden. Dasselbe gilt auf Landes- und Bundesebene für die milliarden schwere Subventionierung des Individualverkehrs.

Eine Stadt für alle, anstatt für Autos

- Die Tempo 30-Zonen müssen konsequent ausgeweitet werden, mittelfristig auf das gesamte Stadtgebiet. Die innerstädtischen Straßen mit Tempo 30 müssen in Düsseldorf die Regel werden und Straßen, auf denen schneller gefahren wird, die Ausnahme. Damit wird der Umstieg auf Fuß- und Fahrradverkehr erleichtert, zudem werden Gesundheitsgefahren durch Schadstoffe und Lärmbelastung vermindert und schwere Unfälle verhindert. (2) Die Tempolimits sind konsequent zu überwachen.
- Die Verkehrs- und Parkplatzflächen für Autos müssen zugunsten von Verkehrsflächen für Fußgänger*innen und Fahrräder sowie Stellplätze für Fahrräder und Platz für Bäume zurückgebaut werden. Die Fläche für Parkplätze im öffentlichen Raum ist jährlich um 5% zu reduzieren. Kurzfristig sollte Parken auf Flächen in der Innenstadt auf 2 Stunden beschränkt und verteuert werden (z.B. 5€ /h als Mindestsatz), damit sich der Umstieg auf den ÖPNV lohnt.

Begleitend sollen der städtische Parkraum flächendeckend bewirtschaftet und Parkraum für Anwohner*innen reserviert werden, zudem sind Ladezonen für den Lieferverkehr einzurichten.

- Autofreie Zonen sollen ausgebaut und möglichst große zusammenhängende autofreie Gebiete geschaffen werden. Kinder müssen gefahrlos allein in die Schule gehen bzw. fahren können.

- Fahrrad- und Fußwege müssen benutzbar und breit genug sein, voneinander getrennt und frei gehalten werden, durch bauliche Maßnahmen und, wo dies nicht möglich ist, durch konsequente Kontrollen. Illegales Parken muss wirksam unterbunden werden.
- Verkehrsbezogene Baumaßnahmen müssen grundsätzlich das Ziel einer Verbesserung der Klimabilanz verfolgen, um das Ziel der Klimaneutralität - wie vom Rat beschlossen - zu erreichen.

Attraktiver und preisgünstiger öffentlicher Nahverkehr

- Öffentlicher Nahverkehr muss bei Streckenführung und Ampelschaltungen strikt bevorzugt werden, um durch verkürzte Fahrzeiten die Attraktivität zu erhöhen.
- Die Takte sollen vor allem in den Hauptverkehrszeiten verkürzt und die Kapazitäten deutlich ausgebaut werden.
- Wir brauchen einen öffentlichen Nahverkehr mit deutlich gesenkten Preisen, z.B. durch ein 365-Euro-Jahresticket und kostengünstige Sozialtickets.
- Damit Pendler*innen auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen, ist eine optimale Verknüpfung der Verkehrsverbünde und ein zügiger Ausbau des öffentlichen Schnellverkehrs von D'dorf ins Umland notwendig.
- Ein attraktiver ÖPNV benötigt ein zuverlässiges Informationssystem, das an Haltestellen und auch in den digitalen Medien über Störungen, Verspätungen und Ausfälle informiert.
- Bei der Rheinbahn soll ein Fahrgastbeirat installiert werden.

Sichere und flächendeckende Fahrradwege

- Wir fordern den beschleunigten Aufbau eines sicheren und flächendeckenden Radwegenetzes unter Einbeziehung des Elements „Fahrradstraße“, wobei bauliche Standards wie die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) als Mindeststandard anzusehen sind und europäische Standards als Orientierung dienen (siehe Niederlande). Im Besonderen muss das seit sieben Jahren geplante Radweghauptnetz, das bisher nur im Ansatz realisiert wurde, bis 2025 endlich abgeschlossen werden, mit mindestens 50 km pro Jahr.
- Ampelschaltungen müssen die umweltfreundlichen Verkehrsmittel ÖPNV und Fahrradverkehr bevorzugen, und nicht wie bisher den Autoverkehr.
- Bei breiten, mehrspurigen Straßen soll jeweils eine Spur in einen geschützten Fahrradstreifen umgewidmet werden.
- Die Fahrradparkplätze müssen ausgebaut werden, dies beinhaltet auch sichere und barrierefreie Abstellmöglichkeiten (u.a. Fahrradboxen) für alle Fahrradarten inklusive Lastenräder und E-Bikes; dies gilt im Besonderen auch für Bahn- und ÖPNV-Stationen. Bauvorschriften für öffentliche und private Gebäude müssen entsprechend angepasst werden.

Sichere Wege für Fußgänger*innen

- Sichere Fußwege, vom Radverkehr getrennt, müssen geschaffen werden, zudem Parkplätze für Autos zurückgebaut und das Parken an Kreuzungen durch geeignete Ordnungsmaßnahmen und Grenzmarkierungen auf der Fahrbahn unterbunden werden, um freie Sicht zu gewährleisten.
- Wir brauchen Fußgänger*innenfreundliche Ampelschaltungen und sicher zu nutzende Straßenübergänge ohne Mehrfachwartezeiten, zudem weniger Übergänge, die nur nach Anforderung auf Grün schalten, insbesondere an Kreuzungen.

Getrennte Ampelphasen für rechtsabbiegende Autos an gefährlichen Kreuzungen sollen Fuß- und Radverkehr schützen.

- Der Radverkehr ist auf eigene Trassen bzw. auf sichere Radfahrstreifen auf der Straße zu verlagern, um Konflikte zu vermeiden und einen stressfreien Fußgänger-verkehr zu ermöglichen.
- Das Zuparken von Fußwegen – im Kreuzungsbereich sowie durch Unterschreitung der Mindestbreite von 2 m – muss unterbunden und konsequent geahndet werden.

Regulierter Lieferverkehr

- Lieferverkehre müssen von Seiten der Stadt reguliert und konzentriert werden, Mikro-Depot-Initiativen von Lieferdiensten sollten unterstützt werden.
 - Kleinere Sendungen sollen per Lastenfahrrad ausgeliefert werden.
 - In Stadtteilen sollen Lieferzonen, ggf. tageszeitabhängig, ausgewiesen werden.
- Um Unfälle zu verhindern, fordern wir Abbiegeassistenten verbindlich für alle LKWs und Busse.
- In Wohngebieten soll ein LKW-Durchfahrverbot gelten.

Vernetztes Verkehrssystem

- Mobilitätsstationen sind einzurichten, die eine kombinierte Nutzung von ÖPNV, Fahrrad, Miet- und Sharing- sowie Mitfahrangeboten ermöglichen und für den Umstieg ausreichend Parkplätze vor allem für Fahrräder bereitstellen.
- Digitale Verkehrsplattformen für die Vernetzung gehören unter die Kontrolle der öffentlichen Hand, damit eine anonyme Nutzung mit Datensicherheit gewährleistet ist. Für solche Verkehrsplattformen sollen Open Data-Systeme entwickelt oder ggf. von anderen Städten übernommen werden, wo solche Systeme schon im Einsatz sind.

Anmerkungen

- (1) Dafür sollen die Kohlendioxid-Emissionen von derzeit noch etwa 6,6 Tonnen pro Einwohner*in in den verbleibenden 15 Jahren um 4,6 auf dann 2,0 Tonnen CO₂ reduziert werden. *(2021 Steigerung der Emissionen um 4,5 % gegenüber dem Vorjahr)*
- (2) Die Stadt muss nicht auf eine Veränderung der Straßenverkehrsordnung warten, sie kann schon heute deutlich offensiver als bisher Tempo 30-Zonen zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz einrichten. Andere Städte machen dies vor.

Webseite: www.mobilitaetswende-duesseldorf.de



Unsere Zielsetzung – eine reale Utopie

Gestaltung einer menschenfreundlichen und klimaneutralen Stadt mit Aufenthaltsqualität, autofreien Plätzen und Stadtvierteln, mit gemeinschaftlicher und sozialer Mobilität

