

Beschluss Mobilität

Gremium: Mitgliederversammlung
Beschlussdatum: 07.03.2020
Tagesordnungspunkt: 2.5. Mobilität

Text

1 Die mobile Stadt - Für grüne Verbindungen!

2 Mobilität ist Ausdruck von Freiheit, Selbstbestimmung und Wohlstand. Aber unser
3 Verkehrssystem stößt an räumliche, soziale und ökologische Belastungsgrenzen,
4 gerade in der wachsenden Stadt Düsseldorf. Wir Grüne wollen die Mobilität der
5 Düsseldorfer*innen, der Ein- und Auspendler*innen erhalten und zukunftsfest
6 machen: klimafreundlich, sicher, gesund, bezahlbar und positiv für die Wohn- und
7 Lebensqualität in der Stadt.

8 Mobilität muss klimafreundlich werden: Der Verkehr ist der einzige Sektor, der
9 seit 1990 keine nennenswerten CO₂-Einsparungen erreicht hat. Autogerechte Städte
10 sind ein großer Treiber der globalen Klimakrise. Unsere Chance: Durch eine gute
11 Infrastruktur für nachhaltige Mobilität können wir die CO₂-Emissionen in unserer
12 Stadt deutlich senken und die Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 erreichen.
13 (Hinweis auf das Kapitel Klima). 60 % aller innerstädtischen Wege in der Stadt
14 werden heute im sogenannten Umweltverbund, also zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem
15 ÖPNV, zurückgelegt. Doch das reicht nicht. Unser Ziel für den Umweltverbund im
16 „Modal Split“ sind 80 % bis 2030.

17 Mobilität muss regional sein: Die Verkehrsbeziehungen im Rheinland und in ganz
18 NRW sind intensiv. Rund 300.000 Menschen pendeln jeden Morgen meist mit dem Auto
19 nach Düsseldorf ein, ca. 100.000 fahren hinaus. Diese Pendler*innen brauchen
20 attraktive Angebote im ÖPNV, für das Rad, für Fahrgemeinschaften und durch
21 verknüpfte Mobilität wie Bike & Ride und Park & Ride.

22 Mobilität muss städtische Lebensqualität ermöglichen: Wo parkende und fahrende
23 Autos unsere Städte dominieren, verdrängen sie das gesellschaftliche Leben aus
24 dem öffentlichen Raum. Unsere Chance: Durch eine gute Verkehrspolitik mit mehr
25 Platz für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, mehr Freiräumen und Grünflächen
26 kehrt das Leben auf die Straße zurück, verbessert sich die Gesundheit der
27 Bürger*innen und steigt die Lebensqualität in unserer Stadt. Grüne
28 Verkehrspolitik schafft die Grundlage für ein lebenswerteres Düsseldorf.

29 Mobilität muss sicher sein: Alle Bürger*innen sollen sich unabhängig von ihrem
30 Verkehrsmittel sicher durch die Stadt bewegen können. Grüne Verkehrspolitik geht
31 von den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen aus. Diese schützt man durch
32 weniger Autos, sichere Kreuzungen und niedrigere Höchstgeschwindigkeiten.

33 Mobilität muss zukunftsfest sein: Das bisherige Verkehrssystem ist für die
34 wachsende Stadt Düsseldorf nicht zukunftsfähig. Gerade die Menschen, die sich
35 mit dem Auto in der Stadt bewegen müssen wie Notfalldienste, Handwerksbetriebe
36 oder Menschen mit Behinderung, gewinnen, wenn wir den ÖPNV, den Rad- und
37 Fußverkehr stärken und somit den Autoverkehr entlasten. Die lokale Wirtschaft,
38 der Einzelhandel und die Gastronomie profitieren auch von allen, die zu Fuß oder
39 mit dem Fahrrad unterwegs sind. Wissenschaftliche Studien belegen zudem, dass

40 der Autoverkehr die Kommunen bis zu dreimal so viel kostet wie der öffentliche
41 Nahverkehr.

42 Mobilität muss Teilhabe ermöglichen: Auch Menschen, die geringe Einkommen
43 beziehen oder kein Auto besitzen, sollen sich komfortabel und bezahlbar durch
44 unsere Stadt bewegen können. Das ist Mobilitätsteilhabe.

45 Mobilität muss barrierefrei sein: Wir setzen uns für den weiteren Ausbau der
46 Barrierefreiheit ein und fordern unkomplizierte alltagstaugliche Lösungen für
47 Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

48 GRÜN wirkt

49 Bei Bussen und Bahnen haben wir Beschleunigungen und bessere Takte, insbesondere
50 am Abend und an den Wochenenden, erreicht, sowie einen weiteren Ausbau
51 initiiert. Die 701 fährt endlich bis zum ISS-Dome und die 708 haben wir
52 erhalten.

53 Wir haben Radpolitik in Düsseldorf einen wesentlich höheren Stellenwert gegeben.
54 Als Kernstück haben wir das Radhauptnetz geplant und beschlossen – es wird nur
55 viel zu langsam umgesetzt.

56 Bei der Verkehrsplanung haben wir die Bürger*innen deutlich intensiver beteiligt
57 und offene Formate genutzt, beispielsweise zur integrierten Verkehrsplanung beim
58 Mobilitätsplan D.

59 Für bessere Luft und insbesondere für weniger Stickoxide haben wir gestritten,
60 auch schon vor der Klage der Deutschen Umwelthilfe. Ein neuer Luftreinhalteplan,
61 Umweltspuren und Landstromanschlüsse für Rheinschiffe, die in der Stadt anlegen,
62 sind erste Schritte. Im Nahverkehrsplan haben wir bereits festgelegt, dass die
63 Rheinbahn ab 2023 nur noch emissionsfreie Busse beschaffen soll.

64 Wir haben uns deutlich für sicheren Verkehr eingesetzt. Die erfolgreichen
65 Pilotprojekte zu Tempo 30 vor Schulen können nun auf andere Straßen übertragen
66 werden.

67 Wir haben deutlich gemacht: Düsseldorf braucht eine gerechte Umverteilung von
68 Verkehrsflächen. Dazu haben wir die Stellplatzsatzung für mehr
69 Fahrradstellplätze und weniger Autostellplätze überarbeitet und eine moderne
70 Parkraumbewirtschaftung angestoßen.

71 GRÜNE Vision

72 Düsseldorf ist auf dem Weg in ein neues Zeitalter der klimafreundlichen,
73 komfortablen, leisen und sauberen Mobilität. Doch noch ist viel zu tun. Unsere
74 grünen Ziele sind klar: Verbesserung der Lebensqualität und Erhalt der Mobilität
75 in unserer Stadt.

76 Düsseldorf soll zur Fahrradstadt werden

77 Wir GRÜNE wollen den Radverkehr in der Breite attraktiv machen. Unser Ziel: Den
78 Anteil an Radfahrer*innen bis zum Jahr 2025 von 16 % auf 25 % und bis zum Jahr
79 2030 auf 30 % steigern.

80 Sicherheit und Platz: Wir wollen sichere Wege, die auch Kinder selbstständig
81 nutzen können. Dafür muss die „Vision Zero“ (null Verkehrstote; Halbierung der
82 Verkehrsverletzten) der Maßstab für die Planungen sein, insbesondere auf Kita-

83 und Schulwegen (Hinweis auf Kapitel Schule). Radwege sollen durchgängig,
84 verständlich markiert und einsehbar sein – nicht als Flickwerk und nicht im
85 Zick-Zack-Kurs über Nebenstraßen. Unfallstellen sollen innerhalb von 48 Stunden
86 überprüft und notfalls temporär gesichert werden.

87 Wir müssen heute die Radinfrastruktur von morgen bauen: Auf Strecken des
88 Radhauptnetzes wollen wir bei zwei oder mehr Spuren pro Fahrtrichtung einen
89 geschützten Radweg einrichten – wo immer es möglich ist mit physischer Trennung
90 von Fußweg und Fahrbahn. Bordsteinkanten müssen verschwinden und
91 durchasphaltierte, komfortabel nutzbare Infrastruktur muss installiert werden.

92 Weitere Maßnahmen sind farbliche Markierung von Radwegen, Abbiegeassistenten-
93 Systeme bei LKW der Stadt und der städtischen Töchter, ein besseres
94 Baustellenmanagement sowie Radübungsplätze für Kinder und die Unterstützung von
95 Initiativen zur Förderung des Radfahrens.

96 Radwegeparken: Auf Radwegen oder in zweiter Reihe parkende Autos sind akute
97 Sicherheitsrisiken für Radfahrer*innen. Wir wollen es durch wirksame Kontrollen
98 und Bußgelder sowie konsequenteres Abschleppen stoppen. Dafür soll die
99 Fahrradstaffel bei der Verkehrsüberwachung aufgestockt werden, um rund um die
100 Uhr und flächendeckend Wirksamkeit zu zeigen.

101 Komfort und Tempo: Wir wollen mehr Fahrradstraßen, möglichst als Netzverbund
102 bzw. im Quartier und insbesondere an Schulen, wo das Fahrrad heute schon häufig
103 das Hauptverkehrsmittel ist. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
104 und die Überprüfung der Radwegenutzungspflicht sollen flächendeckend erfolgen.

105 Wir fordern die "Grüne Welle" für den Radverkehr im Radhauptnetz, die sich an
106 einer Geschwindigkeit von 20 km/h orientiert. Radgerechte Kreuzungen haben
107 außerdem separate Fahrradampeln und sind in einem Zug überquerbar.

108 Radschnellwege: Die Landes- und Bundesmittel für Radschnellwege stehen bereit,
109 Düsseldorf muss die Planung gemeinsam mit den Nachbarstädten beschleunigen. Die
110 Radschnellwege wollen wir als leistungsstarke kommunale Rad-Express-Haupttrouten
111 auch durch das Stadtzentrum führen. Diese können nicht kreuzungsfrei sein, aber
112 die Breite der Radschnellwege einhalten.

113 Wir GRÜNE wollen die Toulouser Allee zur zentralen Achse für die Express-Routen
114 machen und Anbindungen zu den regionalen Radschnellwegen nach Duisburg,
115 Ratingen, Wuppertal und den Süden schaffen.

116 Fahrradparken: Wohnquartiere und Einkaufsstraßen müssen über genügend
117 Fahrradabstellplätze verfügen. Bis 2025 wollen wir 10% der öffentlichen PKW-
118 Parkplätze im Innenstadtbereich in Fahrradstellplätze umwandeln. Für
119 Altbauviertel wollen wir weitere Fahrrad-Parkhäuschen ermöglichen. Außerdem
120 wollen wir die Nutzung von Parkhäusern für das Abstellen von Fahrrädern prüfen.
121 Wir wollen die Zahl der Abstellanlagen an Bildungseinrichtungen und öffentlichen
122 Gebäuden stark erhöhen, konkret: an 20 Schulen pro Jahr nachrüsten.

123 Die Radinfrastruktur am Hauptbahnhof muss deutlich verbessert werden, damit
124 dieser als Fahrrad-Hub fungieren kann. Dazu gehören ein radfreundlicher
125 Bahnhofsvorplatz mit Fahrradparkhaus und eine bessere Ost-West-Verbindung.
126 Weitere neue Radstationen werden wir in Bilk, Benrath und am Flughafen-Bahnhof
127 einrichten.

128 Die Vielfalt an Fahrrädern soll immer mitbedacht werden, damit
129 Abstelleneinrichtungen beispielsweise auch für Lastenräder geeignet sind.

130 Neue städtische Tochter BauRad

131 Der Radwegeausbau und die Umsetzung des Radhauptnetzes stocken. Das wollen wir
132 mit einer neuen städtischen Tochterfirma BauRad ändern – eine Struktur, mit der
133 wir im Schulbau sehr gute Erfahrungen gemacht haben. BauRad soll
134 Fahrradinfrastruktur schneller planen und umsetzen. Zielmarke sind pro Jahr 20 %
135 des geplanten Radhauptnetzes. Auch die Radschnellwege sollte BauRad übernehmen
136 und in einem zweiten Schritt könnten die Bezirksradnetze und die Sofortmaßnahmen
137 bei Mängelmeldungen folgen. Alle Maßnahmen sollen transparent kommuniziert
138 werden.

139 Steuerung: Radverkehrsmaßnahmen sollen durch eine Kleine Kommission aus Politik
140 und Verwaltung unter Beteiligung von ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
141 e.V.) und VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.) beraten, priorisiert und
142 begleitet werden. Ferner soll auch eine Einbindung in die Unfallkommission
143 stattfinden. Die Beteiligung der Bürger*innen soll weitergeführt und ausgebaut
144 werden.

145 Lastenradförderung: Die vielfältigen neuen Lastenradmodelle erweitern die
146 Möglichkeiten des Radverkehrs immens. Wir wollen diese Potenziale mit einer
147 kommunalen Förderung von 30 % für den privaten und gewerblichen Kauf von
148 Elektro- und konventionellen Lastenrädern heben und Menschen damit den Verzicht
149 auf das Auto erleichtern. Gemeinnützige Vereine möchten wir bei der Anschaffung
150 von Lastenrädern zusätzlich unterstützen.

151 Radaffine Verwaltung: In allen Ämtern und Dienststellen soll das Bewusstsein für
152 die Rolle des Radverkehrs weiter geschärft werden, um bei allen Baustellen und
153 Bauvorhaben wie z.B. bei einem Ausbau der Fernwärmeleitungen eine Verbesserung
154 für den Fahrradverkehr mitzuplanen. Außerdem wollen wir flächendeckend sichere
155 Fahrradstellplätze, ein Dienstradangebot, Umkleiden und Duschen an allen
156 Verwaltungsstandorten.

157 Radtourismus, Orientierung, Kommunikation: Zur besseren Orientierung für
158 Radfahrende wollen wir das niederländische Knotenpunkt-Leitsystem übernehmen.
159 Zur Stärkung des Radtourismus soll Düsseldorf Mitglied der Radregion Rheinland
160 werden und die Aufwertung des Rheinradwegs zur ADFC-Sternroute anstreben.

161 Nach der geflopten und gestoppten Radschlag-App wollen wir die digitale
162 Kommunikation mit und für Radfahrer*innen neu starten. Neben der Navigation geht
163 es uns auch um Feedback zum Zustand der Radinfrastruktur sowie eine Möglichkeit
164 zur Aufgabe von Drittanzeigen. Auf Feedback soll zügig reagiert werden und
165 Rückmeldungen müssen transparent einsehbar sein. Dafür brauchen wir keine teure
166 Eigenentwicklung, denn wir können auf gute Lösungen zurückgreifen.

167 Bus und Bahn

168 Wir setzen uns für einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ein. Wir
169 wollen den Takt verbessern, Lücken im ÖPNV-Netz schließen und schrittweise neue
170 Linien auf den Weg bringen. Dabei stehen wir vor der Herausforderung, dass es
171 lange dauert bis Bahnlinien gebaut und Fahrzeuge angeschafft sind. Die
172 notwendigen massiven Investitionen müssen wir stemmen, da eine nachhaltige
173 Mobilität nur mit einem deutlichen Ausbau des ÖPNV gelingen kann. Dabei

174 orientieren wir uns an den Bedürfnissen der Bürger*innen und setzen auch auf
175 innovative Ansätze wie On-Demand Angebote oder eine Seilbahn zur Erschließung
176 der Bergischen Kaserne. Das Metrobus-Konzept wollen wir überarbeiten und zu
177 einem echten Schnellbusnetz mit eigenen Linienplänen ausbauen, das Knotenpunkte
178 schnell und komfortabel miteinander verbindet.

179 Wir wollen im ersten Schritt Taktverdichtungen und Verbesserungen im Fahrplan
180 umsetzen, insbesondere den 7,5-Minuten-Takt auf den Linien U72, U75, U76, U79,
181 701, 705, 707 und 709. Dieser ist im aktuellen Liniennetz umsetzbar und schafft
182 deutliche Komfortsteigerungen.

183

184 Für einen attraktiven Universitätsstandort Düsseldorf muss eine gute Anbindung
185 an die Universität selbstverständlich sein. Die Taktung von Bahnen, die die
186 Heinrich-Heine-Universität mit dem Hauptbahnhof und der Innenstadt verbinden,
187 müssen insbesondere in den späten Abendstunden sowie am Wochenende erhöht
188 werden.

189 In neuen Bussen und Bahnen wollen wir durch Großraumabteile mehr Platz für
190 Rollstühle, Rollatoren und auch Kinderwagen schaffen. Im Bestand müssen
191 mindestens die Beschilderung an den Türen und die Zugänglichkeit verbessert
192 werden.

193 ÖPNV günstiger und einfacher machen: Wir wollen das Fahren mit Bus und Bahn
194 günstiger machen, um allen Menschen eine bezahlbare, klimafreundliche und
195 saubere Mobilität zu ermöglichen. Für unsere Ziele setzen wir uns im
196 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ein: Senkung der Fahrpreise um 50 % und eine
197 deutlich einfachere Tarifstruktur im VRR. Zusätzlich muss das Sozialticket in
198 allen Preisstufen eingeführt werden, jeweils zur Hälfte des regulären Preises.
199 Das Schokoticket für Schüler*innen soll so erweitert werden, dass es abends und
200 am Wochenende die Mitnahme von zwei Kindern und zwei Erwachsenen ermöglicht.
201 Außerdem wollen wir es schrittweise kostenfrei machen.

202 Wir stehen der Diskussion um das 365-Euro-Ticket offen gegenüber. Wichtig ist
203 für uns: Preissenkungen entfalten ihre volle Wirkung nur, wenn sie über die
204 Stadtgrenzen hinaus gehen. Daher unterstützen wir das Modell des VRR, die Tarife
205 auf zwei Zonen zu reduzieren (stadtweit/verbundweit) und die Abos auf 50 Euro je
206 Monat in der Stadt und 80 Euro je Monat für den gesamten VRR zu reduzieren.
207 Dafür brauchen der VRR und die Kommunen die dauerhafte Unterstützung von Bund
208 und Land. Ferner wollen wir eine zweckgebundene Teilfinanzierung aus der
209 Parkraumbewirtschaftung erreichen und eine Nahverkehrsabgabe für mittlere und
210 große Unternehmen oder eine Abgabe für angebotene Mitarbeiter*innenparkplätze,
211 wofür das Land zunächst die Voraussetzungen schaffen muss. Ohne solche
212 Unterstützung und Finanzierungsmodelle sind die nötigen deutlichen
213 Preissenkungen oder auch ein perspektivisch kostenloser ÖPNV nicht möglich.

214

215 Tarifbrüche an Verbundgrenzen sind ein Ärgernis, nicht nur für Pendler*innen.
216 Deshalb brauchen wir eine landeseinheitliche Tarifgestaltung, wie es für den
217 elektronischen Tarif - auch durch grüne Initiative - jüngst vereinbart wurde.

218 Fahrgastbeirat: Wir wollen bei der Rheinbahn einen Fahrgastbeirat gründen, der
219 den Austausch und die Zusammenarbeit verbessert. Er soll sich nach Solinger
220 Vorbild aus Fahrgästen, Vertreter*innen der Sozial-, Behinderten-, Jugend- und
221 Fahrgastverbände, Verwaltung, Rheinbahn und Politik zusammensetzen.

222 Neue Stadt-/Straßenbahnlinien: Unsere Vision ist ein engmaschiges,
223 leistungsstarkes Liniennetz aus Stadt- und Straßenbahnen. Dafür sind innerhalb
224 der nächsten fünf Jahre die Weichen zu stellen. Beispielsweise:

- 225 • Anbindung Quellenbusch: Neue Linie von der Grafenberger Allee über Hellweg
226 zum Bahnhof Gerresheim,
- 227 • Verlängerung der 705 über die Vennhauser Allee bis Bahnhof Gerresheim,
- 228 • Anbindung Hassels: Verlängerung U75 von Vennhauser Allee bis Bahnhof
229 Reisholz,
- 230 • Anbindung Itter/Himmelgeist: Verlängerung U73 von Uni Ost bis zur
231 Münchener Straße/Ickerswarder Straße,
- 232 • Erschließung Bilk-Südwest: Verbindung vom Südfriedhof über Aachener Platz
233 zum Moorenplatz,
- 234 • Erschließung Medienhafen: Verbindung Stadttor-Erftplatz-Franziusstraße,
- 235 • Lückenschluss 707-701 zwischen Unterrath und Theodorstraße / ISS-Dome.

236 Regionale Mobilität: Düsseldorf ist eine Pendler*innenstadt. Wir wollen einen
237 regionalen Mobilitätsplan zusammen mit dem Rhein-Kreis Neuss und dem Kreis
238 Mettmann aufstellen und uns darüber hinaus in der Metropolregion Rheinland noch
239 stärker abstimmen. Gemeinsam wollen wir Radschnellrouten und Park & Ride-
240 Angebote in der Region realisieren und uns für deutlich mehr Investitionen in
241 den regionalen ÖPNV einsetzen. Wichtig sind uns insbesondere bessere Takte auf
242 den Linien RE10 (Düsseldorf – Krefeld – Kleve), S6 (Langenfeld – Düsseldorf –
243 Ratingen) und S8 (Düsseldorf – Wuppertal) und ein systematisches Netz regionaler
244 Schnellbusse, beispielsweise Verbindungen nach Heiligenhaus, Velbert und
245 Wülfrath. Perspektivisch wollen wir hier eine Reaktivierung der
246 Schienenanbindung. Ebenso wie die Reaktivierung über Lintorf nach Duisburg und
247 die Verlängerung der S28 von Kaarst nach Viersen. Zur Verbesserung der
248 regionalen Mobilität sollte auch die geplante U81 mit der Anbindung der
249 linksrheinischen Stadtteile, Neuss und Meerbusch über den Rhein, Richtung
250 Ratingen in der Planung weiter voran gebracht werden.

251 Die Straßen gehören den Menschen!

252 Wir GRÜNE wollen den Fußverkehr konsequent fördern. Gehwege müssen für die
253 Fußgänger*innen zurückgewonnen und fehlende Gehwegabsenkungen in den Stadtteilen
254 dringend geschaffen und von parkenden Autos freigehalten werden. Wir reduzieren
255 Emissionen, machen die Luft gesünder, schaffen Raum für den Rad- und Fußverkehr
256 sowie eine ÖPNV-Beschleunigung. Wir machen unsere Stadtteile und unsere
257 Innenstadt für die Menschen lebenswerter und für den Einzelhandel attraktiver.

258 Wir wollen den Stadtraum neu verteilen: mehr Platz für Menschen zum Aufenthalt,
259 Spiel, Spazieren, für Rad- und Fußverkehr, weniger für fahrende und parkende
260 Autos. Breitere und freie Gehwege, neue Aufteilungen von mehrspurigen Straßen,
261 geschützte Radwege, autoarme Quartiere und Innenstadt oder eine City-Maut sind
262 mögliche Maßnahmen. Wichtig ist: Die Bedingungen müssen stimmen. So muss eine
263 Einschränkung beim Autoverkehr mit dem Ausbau von Alternativen, wie dem
264 Schienennetz, Schnellbussen, Fahrradinfrastruktur usw. einhergehen.

265 Autofreie Sonntage werden von vielen Autofahrer*innen zum Radfahren genutzt und
266 bieten einen Anlass für tolle Stadtfeste. Wir GRÜNE wollen uns dafür einsetzen,
267 dass auch Düsseldorfer Bürger*innen sich regelmäßig die Straßen ihrer Stadt zu
268 eigen machen können.

269 Umweltspuren

270 Die drei Umweltspuren sind der Versuch, gerichtlich angeordnete
271 Dieselfahrverbote abzuwenden und die Luft in Düsseldorf kurzfristig gesünder zu
272 machen. Aktuelle Urteile und Vergleiche mit anderen Städten zeigen, dass
273 Umweltspuren dafür grundsätzlich geeignet sind.

274 Die Umsetzung der dritten Umweltspur haben wir GRÜNE deutlich kritisiert. Sie
275 hätte besser vorbereitet und kommuniziert werden müssen. Auch zusätzliche Busse,
276 die Bewerbung von Fahrgemeinschaften und P+R-Plätzen oder die Teilnahme der
277 Stadt als Arbeitgeberin an einer Mitfahrer-App haben wir gefordert.
278 Stadtverwaltung und Rheinbahn haben es aber auch mehr als ein Jahr nach dem
279 Beschluss nicht geschafft, die unterstützenden Maßnahmen umzusetzen.

280 Die Umweltspuren sind Verkehrsversuche! Die Kombination von Bussen, Taxen,
281 Fahrgemeinschaften, E-Autos und Fahrradfahrer*innen auf einer Spur ist
282 umstritten, aber einen Test wert.

283 Umweltspuren sind eine Möglichkeit, den Straßenraum gerechter und effizienter
284 aufzuteilen – zugunsten des ÖPNV, des Radverkehrs und PKW mit mehreren Personen.
285 Wo immer es im Stadtraum möglich ist, wollen wir geschützte Radwege und separate
286 Trassen für Busse und Bahnen. Ob die drei Umweltspuren bleiben, werden wir
287 jeweils nach einem Jahr und auf Basis ausführlicher Evaluationen entscheiden.

288 Parkraummanagement: Düsseldorf braucht in der Parkpolitik neue Prioritäten: mehr
289 Carsharing, mehr Umwidmungen von Parkplätzen zu Baumstandorten,
290 Radabstellanlagen oder Plätzen mit Bänken, angemessene Parkgebühren und
291 stadtweite Parkraumbewirtschaftung. In den innerstädtischen Stadtbezirken 1 bis
292 4 wird das Anwohnerparken auf die gesamten Bezirke erweitert und zeitlich
293 ausgeweitet. Mit Quartiersgaragen können parkende PKW zusätzlich aus dem knappen
294 öffentlichen Raum verlagert werden. Die Einnahmen aus dem Parkraummanagement
295 sollen der Förderung von ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr zugutekommen.

296 Verkehrssicherheit: Dicht zugeparkte Wohnstraßen sind potenzielle
297 Gefahrenstellen für Kinder. Wir wollen insbesondere die Kreuzungen und Querungen
298 übersichtlich und einsehbar machen. Tempo 30 wollen wir perspektivisch in der
299 gesamten Stadt zur Regelgeschwindigkeit machen - im ersten Schritt mindestens
300 auf allen Straßen im Schulwegeverkehrsplan. In unmittelbarer Nähe der Schulen
301 und Kitas wollen wir zu Stoßzeiten individuelle Halteverbote, um die Schulwege
302 sicherer zu machen. Um den negativen Kreislauf der Elterntaxi zu durchbrechen,
303 wollen wir Pilotprojekte für Kiss-and-Ride-Zonen in der Nähe von geeigneten
304 Schulstandorten umsetzen und mehr Werbung für Projekte wie „I walk to school“
305 machen. Weitere Maßnahmen für sichere Schulwege wollen wir in Zusammenarbeit mit
306 Schulen, Eltern und Schüler*innen planen. Die Jugendverkehrsschule und die
307 Verkehrskadett*innen werden wir weiter unterstützen.

308 Verkehrswende und Emissionsfreiheit: Für die Verkehrswende brauchen wir ein
309 Drittel weniger Kraftfahrzeuge, ein Drittel E-Fahrzeuge und ein Drittel
310 Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb. Letzterer ist vor allem für Nutzfahrzeuge und
311 Busse eine leistungsfähige Möglichkeit. Für die Elektromobilität ist

312 entscheidend, dass wir auf Ökostrom setzen. Wir brauchen ein flächendeckendes
313 und leistungsfähigeres Netz von Ladestationen für E-Bikes und -Autos und setzen
314 dabei auf gängige Zahlungsmittel, Preistransparenz und kostengünstige
315 Infrastruktur. Wir wollen die Aufrüstung von Laternen zu Ladesäulen testen.

316 Carsharing hat das Potenzial, die Zahl der Fahrzeuge in der Stadt durch
317 gemeinsame Nutzung deutlich zu reduzieren. Wir wollen Parkplätze für stationäres
318 Carsharing ausweisen, insbesondere an Mobilitätsstationen, in Wohnvierteln und
319 an zentralen Orten. Wo nötig, soll die Stadt Anschubhilfe leisten. Beim
320 flexiblen „free floating“ Carsharing wollen wir die Anbieter für größere
321 Bedienegebiete ohne Preisunterschiede gewinnen. Wir wollen die Quote von
322 Elektroautos im Carsharing unter anderem durch Vorgaben in der
323 Rahmenvereinbarung mit den Betreibern in den nächsten Jahren deutlich steigern.

324 Vernetzte Mobilität: Die Mobilität von morgen ist multimodal und intermodal. Wir
325 wollen den nahtlosen Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere leichter
326 machen. Mobilitätsstationen, welche S-Bahn, ÖPNV, Fahrrad, Car- und Bike-Sharing
327 verbinden, wollen wir an zahlreichen Punkten in der Stadt ermöglichen,
328 beispielsweise: Messe, Mörsenbroicher Ei, Staufenbergplatz, Gerresheim S-Bahnhof,
329 A46 Ausfahrt Eller, Südpark, Münchener Straße/Ickerswarder, Bahnhof Benrath, A46
330 Ausfahrt Bilk, Südfriedhof, Handweiser, Lörick und Flughafen Fernbahnhof. An den
331 Mobilitätsstationen sollen auch Sharingangebote platziert werden - insbesondere
332 wünschen wir uns den Ausbau des Lastenradverleihs. Mittels einer überregionalen
333 App sollen die Möglichkeiten auch hinsichtlich der Kommunikation und Abrechnung
334 vernetzt werden.

335 Mobilitätsberatung: Neben besserer Infrastruktur wollen wir auch eine
336 qualifizierte Mobilitätsberatung etablieren, die für Privatpersonen wie für
337 Betriebe Analysen und Beratung für die Nutzung umweltfreundlicher und vernetzter
338 Mobilitätsangebote anbietet. Schwerpunkte sollen die Neubürger*innenberatung und
339 die betriebliche Mobilitätsberatung in Kooperation mit der Rheinbahn und den
340 Kammern sein, beispielsweise zu Homeoffice und der Mitfahr-App für
341 Mitarbeiter*innen. Hier sollen eine städtische Kampagne und Gespräche mit großen
342 Arbeitgebern zum betrieblichen Mobilitätsmanagement im Düsseldorfer Raum
343 sinnvoll ansetzen.

344 Analog zum Umweltpreis soll der Düsseldorfer Mobilitätspreis eingeführt werden,
345 bei dem innovative, saubere und klimafreundliche Mobilitätsprojekte prämiert
346 werden, die unsere Stadt lebenswerter machen.

347 Flughafen: Der Flughafen ist ein wichtiger Standortfaktor für Düsseldorf und für
348 die Region. Die bisherigen Kapazitäten sind jedoch ausreichend. Denn Wachstum
349 und damit Lärmzunahmen sind nur für ein internationales Drehkreuz oder einen
350 Billigflieger-Stützpunkt notwendig. Das kann jedoch bei einem Stadtflughafen
351 nicht das Ziel sein. Der Flughafen Düsseldorf muss daher angehalten werden, mit
352 den Flughäfen in NRW zu kooperieren. Eine solche Kooperation lastet die
353 vorhandene Infrastruktur besser aus und reduziert die hohe Verkehrsbelastung in
354 den Ballungsgebieten.

355 Fluglärm macht krank. Das geltende Nachtflugverbot muss konsequenter
356 durchgesetzt und Ausnahmen für die Home-Base-Carrier müssen reduziert werden.
357 Denn Fluglärm macht krank. Wir wollen tatsächliche Lärmpausen von mindestens
358 sieben Stunden in der Nacht erreichen. Außerdem sollen die Flughafenentgelte

359 nach dem Hamburger Modell neu geregelt werden: wer laut ist und viel CO2
360 ausstößt, zahlt deutlich mehr, erst recht bei späten Landungen.

361 Wir wollen Flüge zu Zielen, die von Düsseldorf aus mit der Bahn in unter vier
362 Stunden zu erreichen sind, überflüssig machen und auf die Schiene verlagern. Wir
363 möchten, dass kommunale Politik und städtische Angestellte ab 2021 mit gutem
364 Beispiel vorangehen und bei Dienstreisen auf solche Flüge verzichten.

365 Jegliche Bemühungen, die zur Reduzierung von Ultrafeinstaub führen, begrüßen
366 wir. Der Flughafen steht in der Pflicht, Grenzwerte einzuhalten und für
367 Luftmessungen und Transparenz zu sorgen.

368 10 grüne Lebensadern für Düsseldorf

369 Wir GRÜNE setzen uns für eine lebenswerte Stadt mit einladenden öffentlichen
370 Plätzen und Straßen ein, in denen die Menschen sich gerne aufhalten. Zur
371 Verkehrsreduktion und für mehr Grün in der Stadt wollen wir bis 2025 zehn
372 „Lebensadern“ schaffen: autofreie, begrünte Straßen, die die Menschen zum
373 Verweilen einladen und neue Chancen aus einem Umdenken von städtischem Raum für
374 die Nachbar*innen und den Einzelhandel vor Ort ziehen.

375 Diese 10 „Lebensadern“ sollen begrünt, mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet und
376 mit dem Fahrrad befahrbar sein. So sollen Anwohner*innen in ruhiger und grüner
377 Umgebung eingeladen werden, zusammenzukommen und sich zu treffen.

378 Anwohner*innen sollen ihre Straße, ihr Quartier für die „Lebensadern“
379 vorschlagen und bewerben können, so dass sie zu Vorboten einer von lebendiger
380 Partizipation lebenden Verkehrswende werden, die neue Chancen und Visionen für
381 unsere Stadt schafft. Sie werden von den Anwohner*innen nach ihren Wünschen
382 gestaltet und können vielfältige Angebote für unterschiedliche Generationen
383 umfassen. Mit der Idee der 10 grünen Lebensadern wird der Ruf Düsseldorfs als
384 Gartenstadt - oder besser: Stadt der Gärten - mit seinen vor gut 100 Jahren
385 gestalteten grünen Plätzen neu und zukunftsweisend interpretiert.

386 Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs)

- 387 • 3 Gesundheit und Wohlergehen
- 388 • 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur
- 389 • 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden
- 390 • 13 Maßnahmen zum Klimaschutz