

KW6 Mobilität

Gremium: Kreisvorstand
Beschlussdatum: 05.02.2020
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 initiiert.
51 Die 701 fährt endlich bis zum ISS-Dome und die 708 haben wir erhalten.

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

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

58 Für bessere Luft und insbesondere für weniger Stickoxide haben wir gestritten,
59 auch schon vor der Klage der Deutschen Umwelthilfe. Ein neuer Luftreinhalteplan,
60 Umweltpuren und Landstromanschlüsse für Rheinschiffe, die in der Stadt anlegen
61 sind erste Schritte.

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

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

69 GRÜNE Vision

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

74 Düsseldorf soll zur Fahrradstadt werden

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

78 Sicherheit und Platz: Wir wollen sichere Wege, die auch Kinder selbstständig
79 nutzen können. Dafür muss die „Vision Zero“ (null Verkehrstote; Halbierung der
80 Verkehrsverletzten) der Maßstab für die Planungen sein, insbesondere auf Kita-
81 und Schulwegen (Hinweis auf Kapitel Schule). Radwege sollen durchgängig,
82 verständlich markiert und einsehbar sein – nicht als Flickwerk und nicht im

- 83 Zick-Zack-Kurs über Nebenstraßen. Unfallstellen sollen innerhalb von 48 Stunden
84 überprüft und notfalls temporär gesichert werden.
- 85 Wir müssen heute die Radinfrastruktur von morgen bauen: Auf Strecken des
86 Radhauptnetzes wollen wir bei zwei oder mehr Spuren pro Fahrtrichtung einen
87 geschützten Radweg einrichten – wo immer es möglich ist mit physischer Trennung
88 von Fußweg und Fahrbahn. Bordsteinkanten müssen verschwinden und
89 durchasphaltierte, komfortabel nutzbare Infrastruktur muss installiert werden.
- 90 Weitere Maßnahmen sind farbliche Markierung von Radwegen, Abbiegeassistenz-
91 Systeme bei LKW der Stadt und der städtischen Töchter, ein besseres
92 Baustellenmanagement sowie Radübungsplätze für Kinder und die Unterstützung von
93 Initiativen zur Förderung des Radfahrens.
- 94 Radwegeparken: Auf Radwegen oder in zweiter Reihe parkende Autos sind akute
95 Sicherheitsrisiken für Radfahrer*innen. Wir wollen es durch wirksame Kontrollen
96 und Bußgelder sowie konsequenteres Abschleppen stoppen. Dafür soll die
97 Fahrradstaffel bei der Verkehrsüberwachung aufgestockt werden, um rund um die
98 Uhr und flächendeckend Wirksamkeit zu zeigen.
- 99 Komfort und Tempo: Wir wollen mehr Fahrradstraßen, möglichst als Netzverbund
100 bzw. im Quartier und insbesondere an Schulen, wo das Fahrrad heute schon häufig
101 das Hauptverkehrsmittel ist. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
102 und die Überprüfung der Radwegenutzungspflicht sollen flächendeckend erfolgen.
- 103 Wir fordern die Grüne Welle für den Radverkehr im Radhauptnetz, die sich an
104 einer Geschwindigkeit von 20 km/h orientiert. Radgerechte Kreuzungen haben
105 außerdem separate Fahrradampeln und sind in einem Zug überquerbar.
- 106 Radschnellwege: Die Landes- und Bundesmittel für Radschnellwege stehen bereit,
107 Düsseldorf muss die Planung gemeinsam mit den Nachbarstädten beschleunigen. Die
108 Radschnellwege wollen wir als leistungsstarke kommunale Rad-Express-Haupttrouten
109 auch durch das Stadtzentrum führen. Diese können nicht kreuzungsfrei sein, aber
110 die Breite der Radschnellwege einhalten.
- 111 Wir Grüne wollen die Toulouser Allee zur zentralen Achse für die Express-Routen
112 machen und Anbindungen zu den regionalen Radschnellwegen nach Duisburg,
113 Ratingen, Wuppertal und den Süden schaffen.
- 114 Fahrradparken: Wohnquartiere und Einkaufsstraßen müssen über genügend
115 Fahrradabstellplätze verfügen. Wo kein ausreichender Platz vorhanden ist, wollen
116 wir weitere PKW-Stellplätze umwandeln. Für Altbauviertel wollen wir weitere
117 Fahrrad-Parkhäuschen ermöglichen. Außerdem wollen wir die Nutzung von
118 Parkhäusern für das Abstellen von Fahrrädern prüfen. Wir wollen die Zahl der
119 Abstellanlagen an Bildungseinrichtungen und öffentlichen Gebäuden stark erhöhen,
120 konkret: Nachrüstung an 20 Schulen pro Jahr.
- 121 Die Radinfrastruktur am Hauptbahnhof muss deutlich verbessert werden, damit
122 dieser als Fahrrad-Hub fungieren kann. Dazu gehören ein radfreundlicher
123 Bahnhofsvorplatz mit Fahrradparkhaus und eine bessere Ost-West-Verbindung.
124 Weitere neue Radstationen werden wir in Bilk, Benrath und am Flughafen-Bahnhof
125 einrichten.
- 126 Die Vielfalt an Fahrrädern soll immer mitbedacht werden, damit
127 Abstellrichtungen beispielsweise auch für Lastenräder geeignet sind.

128 Neue städtische Tochter BauRad

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

137 Steuerung: Radverkehrsmaßnahmen sollen durch eine Kleine Kommission aus Politik
138 und Verwaltung unter Beteiligung von ADFC und VCD beraten, priorisiert und
139 begleitet werden. Ferner soll auch eine Einbindung in die Unfallkommission
140 stattfinden. Die Beteiligung der Bürger*innen soll weitergeführt und ausgebaut
141 werden.

142 Lastenradförderung: Die vielfältigen neuen Lastenradmodelle erweitern die
143 Möglichkeiten des Radverkehr immens. Wir wollen diese Potenziale mit einer
144 kommunalen Förderung von 30 % für den privaten und gewerblichen Kauf von
145 Elektro- und konventionellen Lastenrädern heben und Menschen damit beim Verzicht
146 auf das Auto unterstützen.

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

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

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

163 Bus und Bahn

164 Wir setzen uns für einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ein. Wir
165 wollen den Takt verbessern, Lücken im ÖPNV-Netz schließen und schrittweise neue
166 Linien auf den Weg bringen. Dabei stehen wir vor der Herausforderung, dass es
167 lange dauert bis Bahnlinien gebaut und Fahrzeuge angeschafft sind. Die
168 notwendigen massiven Investitionen müssen wir stemmen, da eine nachhaltige
169 Mobilität nur mit einem deutlichen Ausbau des ÖPNV gelingen kann. Dabei
170 orientieren wir uns an den Bedürfnissen der Bürger*innen und setzen auch auf
171 innovative Ansätze wie On-Demand Angebote oder eine Seilbahn zur Erschließung
172 der Bergischen Kaserne. Das Metrobus-Konzept wollen wir überarbeiten und zu
173 einem echten Schnellbusnetz mit eigenen Linienplänen ausbauen, das Knotenpunkte
174 schnell und komfortabel miteinander verbindet.

175 Wir wollen im ersten Schritt Taktverdichtungen und Verbesserungen im Fahrplan
176 umsetzen, insbesondere den 7,5-Minuten-Takt auf den Linien U72, U75, U79, 701,
177 705, 707 und 709. Dieser ist im aktuellen Liniennetz umsetzbar und schafft
178 deutliche Komfortsteigerungen.

179 In neuen Bussen und Bahnen wollen wir durch Großraumabteile mehr Platz für
180 Rollstühle, Rollatoren und auch Kinderwagen schaffen. Im Bestand müssen
181 mindestens die Beschilderung an den Türen und die Zugänglichkeit verbessert
182 werden.

183 ÖPNV günstiger und einfacher machen: Wir wollen das Fahren mit Bus und Bahn
184 günstiger machen, um allen Menschen eine bezahlbare, klimafreundliche und
185 saubere Mobilität zu ermöglichen. Für unsere Ziele setzen wir uns im
186 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ein: Senkung der Fahrpreise um 50 % und eine
187 deutlich einfachere Tarifstruktur im VRR. Zusätzlich muss das Sozialticket in
188 allen Preisstufen einführt werden, jeweils zur Hälfte des regulären Preises. Das
189 Schokoticket für Schüler*innen soll so erweitert werden, dass es abends und am
190 Wochenende die Mitnahme von Geschwistern und zwei Erwachsenen ermöglicht.
191 Außerdem wollen wir es schrittweise kostenfrei machen.

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

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

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

- 211 • Anbindung Quellenbusch: Neue Linie von der Grafenberger Allee über Hellweg
212 zum Bahnhof Gerresheim,
- 213 • Verlängerung der 705 über die Vennhauser Allee bis Bahnhof Gerresheim,
- 214 • Anbindung Hassels: Verlängerung U75 von Vennhauser Allee bis Bahnhof
215 Reisholz
- 216 • Anbindung Itter/Himmelgeist: Verlängerung U73 von Uni Ost bis zur
217 Münchener Straße/Ickerswarder Straße
- 218 • Erschließung Bilk-Südwest: Verbindung vom Südfriedhof über Aachener Platz
219 zum Moorenplatz.
- 220 • Erschließung Medienhafen: Verbindung Stadttor-Erftplatz-Franziusstraße
- 221 • Lückenschluss 707-701 zwischen Unterrath und Theodorstraße / ISS-Dome

222 Regionale Mobilität: Düsseldorf ist eine Pendler*innenstadt. Wir wollen einen
223 regionalen Mobilitätsplan zusammen mit dem Rhein-Kreis Neuss und dem Kreis
224 Mettmann aufstellen und uns darüber hinaus in der Metropolregion Rheinland noch
225 stärker abstimmen. Gemeinsam wollen wir Radschnellrouten und Park & Ride-
226 Angebote in der Region realisieren und uns für deutlich mehr Investitionen in
227 den regionalen ÖPNV einsetzen. Wichtig sind uns insbesondere bessere Takte auf
228 den Linien RE10 (Düsseldorf – Krefeld – Kleve), S6 (Langenfeld – Düsseldorf –
229 Ratingen) und S8 (Düsseldorf – Wuppertal) und ein systematisches Netz regionaler
230 Schnellbusse, beispielsweise Verbindungen nach Heiligenhaus, Velbert und
231 Wülfrath. Perspektivisch wollen wir hier eine Reaktivierung der
232 Schienenanbindung. Ebenso wie die Reaktivierung über Lintorf nach Duisburg und
233 die Verlängerung der S28 von Kaarst nach Viersen.

234 Die Straßen gehören den Menschen!

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

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

248 Autofreie Sonntage werden von vielen Autofahrer*innen zum Radfahren genutzt und
249 bieten einen Anlass für tolle Stadtfeste. Wir Grüne wollen uns dafür einsetzen,

250 dass auch Düsseldorfer Bürger*innen sich regelmäßig die Straßen ihrer Stadt zu
251 eigen machen können.

252 Umweltpuren

253 Die drei Umweltpuren sind der Versuch, gerichtlich angeordnete
254 Dieselfahrverbote abzuwenden und die Luft in Düsseldorf kurzfristig gesünder zu
255 machen. Aktuelle Urteile und Vergleiche mit anderen Städten zeigen, dass
256 Umweltpuren dafür grundsätzlich geeignet sind.

257 Die Umsetzung der dritten Umweltpur haben wir Grüne deutlich kritisiert. Sie
258 hätte besser vorbereitet und kommuniziert werden müssen. Auch zusätzliche Busse,
259 die Bewerbung von Fahrgemeinschaften und P+R-Plätze oder die Teilnahme der Stadt
260 als Arbeitgeberin an einer Mitfahrer-App haben wir gefordert. Stadtverwaltung
261 und Rheinbahn haben es aber auch mehr als ein Jahr nach dem Beschluss nicht
262 geschafft, die unterstützenden Maßnahmen umzusetzen.

263 Die Umweltpuren sind Verkehrsversuche! Die Kombination von Bussen, Taxen,
264 Fahrgemeinschaften, E-Autos und Fahrradfahrer*innen auf einer Spur ist
265 umstritten, aber einen Test wert.

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

271 Parkraummanagement: Düsseldorf braucht in der Parkpolitik neue Prioritäten: mehr
272 Carsharing, mehr Umwidmungen von Parkplätzen zu Baumstandorten,
273 Radabstellanlagen oder Plätzen mit Bänken, angemessene Parkgebühren und
274 stadtweite Parkraumbewirtschaftung. In den innerstädtischen Stadtbezirken 1 bis
275 4 wird das Anwohnerparken auf die gesamten Bezirke erweitert und zeitlich
276 ausgeweitet. Mit Quartiersgaragen können parkende PKW zusätzlich aus dem knappen
277 öffentlichen Raum verlagert werden. Die Einnahmen aus dem Parkraummanagement
278 sollen der Förderung von ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr zugutekommen.

279 Verkehrssicherheit: Dicht zugeparkte Wohnstraßen sind potenzielle
280 Gefahrenstellen für Kinder. Wir wollen insbesondere die Kreuzungen und Querungen
281 übersichtlich und einsehbar machen. Tempo 30 wollen wir perspektivisch in der
282 gesamten Stadt zur Regelgeschwindigkeit machen - im ersten Schritt mindestens
283 auf allen Straßen im Schulwegeverkehrsplan. In unmittelbarer Nähe der Schulen
284 und Kitas wollen wir zu Stoßzeiten individuelle Halteverbote, um die Schulwege
285 sicherer zu machen. Um den negativen Kreislauf der Elterntaxis zu durchbrechen,
286 wollen wir Pilotprojekte für Kiss-and-Ride-Zonen in der Nähe von geeigneten
287 Schulstandorten umsetzen und mehr Werbung für Projekte wie „I walk to school“
288 machen. Weitere Maßnahmen für sichere Schulwege wollen wir in Zusammenarbeit mit
289 Schulen, Eltern und Schüler*innen planen. Die Jugendverkehrsschule und die
290 Verkehrskadett*innen werden wir weiter unterstützen.

291 E-Mobilität: Für die Elektromobilität als einen wichtigen Baustein für eine
292 Verkehrswende ist entscheidend, dass wir auf Ökostrom setzen. Dabei ist uns
293 klar, dass ein Wechsel der Antriebsart alleine keine ausreichende Lösung ist.

294 Wir wollen ein flächendeckendes und leistungsfähigeres Netz von Ladestationen
295 für E-Bikes und -Autos schaffen und setzen dabei auf gängige Zahlungsmittel,

296 Preistransparenz und kostengünstige Infrastruktur. Sukzessiv wollen wir jeden
297 fünften Parkplatz für E-Autos mit Ladeplatz vorhalten. Wir wollen die Aufrüstung
298 von Laternen zu Ladesäulen testen.

299 Carsharing hat das Potenzial, die Zahl der Fahrzeuge in der Stadt durch
300 gemeinsame Nutzung deutlich zu reduzieren. Wir wollen Parkplätze für stationäres
301 Carsharing ausweisen, insbesondere an Mobilitätsstationen, in Wohnvierteln und
302 an zentralen Orten. Wo nötig, soll die Stadt Anschubhilfe leisten. Beim
303 flexiblen „free floating“ Carsharing wollen wir die Anbieter für größere
304 Bedienegebiete ohne Preisunterschiede gewinnen. Bei allen Maßnahmen wollen wir
305 die Quote von Elektroautos im Carsharing steigern.

306 Vernetzte Mobilität: Die Mobilität von morgen ist multimodal. Wir wollen den
307 nahtlosen Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere leichter machen.
308 Mobilitätsstationen, welche S-Bahn, ÖPNV, Fahrrad, Car- und Bike-Sharing
309 verbinden, wollen wir an zahlreichen Punkten in der Stadt ermöglichen,
310 beispielsweise: Messe, Mörsenbroicher Ei, Staufenbergplatz, Gerresheim S-Bahnhof,
311 A46 Ausfahrt Eller, Südpark, Münchener Straße/Ickerswarder, Bahnhof Benrath, A46
312 Ausfahrt Bilk, Südfriedhof, Handweiser, Lörick und Flughafen Fernbahnhof. An den
313 Mobilitätsstationen sollen auch Sharingangebote platziert werden - insbesondere
314 wünschen wir uns den Ausbau des Lastenradverleihs. Mittels einer überregionalen
315 App sollen die Möglichkeiten auch hinsichtlich der Kommunikation und Abrechnung
316 vernetzt werden.

317 Mobilitätsberatung: Neben besserer Infrastruktur wollen wir auch eine
318 qualifizierte Mobilitätsberatung etablieren, die für Privatpersonen wie für
319 Betriebe Analysen und Beratung für die Nutzung umweltfreundlicher und vernetzter
320 Mobilitätsangebote anbietet. Schwerpunkte sollen die Neubürger*innenberatung und
321 die betriebliche Mobilitätsberatung in Kooperation mit der Rheinbahn und den
322 Kammern sein, beispielsweise zu Homeoffice und der Mitfahr-App für
323 Mitarbeiter*innen. Hier sollen eine städtische Kampagne und Gespräche mit großen
324 Arbeitgebern zum betrieblichen Mobilitätsmanagement im Düsseldorfer Raum
325 sinnvoll ansetzen.

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

329 Flughafen: Der Flughafen ist ein wichtiger Standortfaktor für Düsseldorf und die
330 Region. Die bisherigen Kapazitäten sind jedoch ausreichend. Denn Wachstum und
331 damit Lärmzunahmen sind nur für ein internationales Drehkreuz oder einen
332 Billigflieger-Stützpunkt notwendig. Das kann jedoch bei einem Stadtflughafen
333 nicht das Ziel sein.

334 Vielmehr müssen das geltende Nachtflugverbot konsequenter durchgesetzt und
335 Ausnahmen für die Home-Base-Carrier reduziert werden. Denn Fluglärm macht krank.
336 Wir wollen tatsächliche Lärmpausen von mindestens sieben Stunden in der Nacht
337 erreichen. Außerdem sollen die Flughafenentgelte nach dem Hamburger Modell neu
338 geregelt werden: wer laut ist, zahlt deutlich mehr, erst recht bei späten
339 Landungen.

340 Wir wollen Flüge zu Zielen, die von Düsseldorf aus mit der Bahn in unter drei
341 Stunden zu erreichen sind, möglichst überflüssig machen und auf die Schiene
342 verlagern.

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

346 10 grüne Lebensadern für Düsseldorf

347 Wir Grüne setzen uns für eine lebenswerte Stadt mit einladenden öffentlichen
348 Plätzen und Straßen ein, in denen die Menschen sich gerne aufhalten. Zur
349 Verkehrsreduktion und für mehr Grün in der Stadt wollen wir zehn „Lebensadern“
350 schaffen: autofreie, begrünte Straßen, die die Menschen zum Verweilen einladen
351 und neue Chancen aus einem Umdenken von städtischem Raum für die Nachbar*innen
352 und den Einzelhandel vor Ort ziehen.

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

356 Anwohner*innen sollen ihre Straße, ihr Quartier für die „Lebensadern“
357 vorschlagen und bewerben können, so dass sie zu Vorboten einer von lebendiger
358 Partizipation lebenden Verkehrswende werden, die neue Chancen und Visionen für
359 unsere Stadt schafft. Sie werden von den Anwohner*innen nach ihren Wünschen
360 gestaltet und können vielfältige Angebote für unterschiedliche Generationen
361 umfassen.

362 Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs)

- 363 • 3 Gesundheit und Wohlergehen
- 364 • 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden
- 365 • 13 Massnahmen zum Klimaschutz