

Frage	Antwort der CDU	Antwort der SPD
<p>Frage 1:</p> <p>Soll sich die Verkehrspolitik an den Menschen orientieren, die hier wohnen und leben, oder soll das Straßennetz „autogerecht“ ausgebaut werden?</p>	<p>Fehlanzeige</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Mensch steht im Mittelpunkt unserer Entscheidungen. Angesichts des Klimawandels und der demografischen Veränderungen unserer Gesellschaft ist unser Handeln geprägt von Nachhaltigkeit. Entscheidungen müssen hinsichtlich ihrer Auswirkungen sowohl auf die Gegenwart als auch die Zukunft bewertet werden. Dabei sind ökologische, ökonomische und soziale Aspekte gleichermaßen zu bewerten. • Vor diesem Anspruch sorgt unsere Verkehrspolitik für weniger Verkehr, bessere Mobilität und mehr Umweltschutz in Düsseldorf. Bevölkerungswachstum muss einhergehen mit der Verlagerung des Verkehrs auf umweltgerechte Verkehrsmittel.
<p>Frage 2:</p> <p>Soll vorrangig in Bus und Bahn investiert und das Fahrradwegenetz ausgebaut werden oder liegt die Lösung für unsere Verkehrsprobleme vorrangig im Aus- und Neubau von Straßen?</p>	<p>Fehlanzeige</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der notwendige motorisierte Individualverkehr muss durch moderne Systeme so organisiert werden, dass die Belastungen aus dem Straßenverkehr so gering wie möglich sind. Dazu gehören Verkehr lenkende Maßnahmen für überörtliche und innerstädtische Verbindungen, der verstärkte Telematik-Einsatz zur besseren Verkehrssteuerung und die großflächige Bereitstellung von öffentlichem Parkraum zur Unterstützung von Car-sharing-Projekten, Fahrgemeinschaften und des Taxiverkehrs. • Der Radverkehr muss gefördert werden. Wir wollen den Radverkehr bei allen Verkehrsprojekten gleichwertig berücksichtigen. Wir wollen mehr Fahrradstreifen an Hauptverkehrsstraßen, das Radwegenetz ausbauen, mehr Fahrradabstellanlagen errichten und rechtliche Grundlagen dafür schaffen, dass bei jedem Hochbauvorhaben auch abschließbare Fahrradabstellplätze gebaut werden müssen.

		<ul style="list-style-type: none"> • Wir wollen das Angebot bei Bussen und Straßenbahnen verbessern durch regelmäßige Taktzeiten auch am Wochenende und Ausbau des Nachtverkehrs. Messe, Flughafen und Universität müssen besser an den Nahverkehr angebunden werden. • Alle öffentlichen Verkehrsmittel müssen barrierefrei nutzbar sein.
<p>Frage 3:</p> <p>Soll die so genannte Osttangente durchgängig gebaut werden oder nicht?</p>	<p>Fehlanzeige</p>	<p>Nein.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Düsseldorf hat ein gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem. Aufgrund der fortschreitenden Flexibilisierung der Arbeits- und Ladenöffnungszeiten sowie der Fertigstellung der A44-Rheinbrücke hat sich der Verkehrsfluss im Stadtgebiet verbessert. • Die SPD-Ratsfraktion hat den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) abgelehnt, weil sie mit den darin enthaltenen Straßenneu- und -ausbauprojekten keinen wirklichen Fortschritt hin zu einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsentwicklung für die nächsten Jahrzehnte erkennen kann. Die Belastungen für die Stadtbevölkerung werden durch den Bau weiterer autobahnähnlicher Stadtstraßen weiter zunehmen. • Weil durch den Bau weiterer Stadtautobahnen noch mehr Verkehr in die Stadt hineingezogen wird, spricht sich die SPD-Ratsfraktion gegen den Bau einer 4-streifigen Osttangente aus. Aufgrund des sich abzeichnenden Widerstands gegen die Osttangente versuchen CDU und FDP durch Realisierung von Teilabschnitten die Osttangente gegen berechtigten Bürgerwillen durchzudrücken.

<p>Frage 4:</p> <p>Soll die L 404n von der Vennhauser Allee bis zur Ronsdorfer Straße gebaut werden oder nicht?</p>	<p>Fehlanzeige</p>	<p>Nein.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die SPD-Ratsfraktion und die Stadt Erkrath befürchten bei Umsetzung der im VEP enthaltenden L 404 n als LKW-Hauptroute eine Zunahme der Verkehrsbelastung insbesondere des Schwerlastverkehrs im Stadtgebiet Erkraths und im Naherholungsgebiet Unterbacher See. • Die SPD-Ratsfraktion befürchtet nach einem 4-streifigen Ausbau der Rothenbergstraße eine Entwertung des Naherholungsgebietes Unterbacher See durch zusätzlich zu erwartenden Verkehrsdruck insbesondere mit Schwerlastverkehr. • Der zusätzliche Verkehr wird für die betroffenen Anwohner massive Beeinträchtigungen in Form von Abgasen, Feinstaub und Lärm nach sich ziehen. Zudem werden gewachsene Stadtstrukturen durch stark befahrene Stadtautobahnen zerschnitten (Verinselung ganzer Wohnviertel). • Mit den geplanten Straßenbauwerken werden die erheblichen Entwicklungspotentiale im Bereich des Radverkehrs nicht hinreichend berücksichtigt • Die SPD-Ratsfraktion vermisst bei der Planung zur Erschließung des Glashüttengeländes und dem damit in direktem Zusammenhang stehenden Bau der L 404 n Ansätze hin zu einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsentwicklungsplanung.
---	--------------------	---

<p>Frage 5:</p> <p>Soll von der Rampenbrücke bis in das Glashüttengelände und damit vor dem Gerresheimer Bahnhof her eine vierspurige Straße gebaut werden oder nicht?</p>	<p>Fehlanzeige</p>	<p>Nein.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die SPD-Ratsfraktion befürwortet die Aufrechterhaltung und den Ausbau aller bestehenden Fuß- und Radwegeverbindungen, um für die Nutzer des Umweltverbundes (Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV-Nutzer) auch in Zukunft einen Stadtteil der kurzen Wege zu garantieren. • Insofern sind die heute auf der Rampenbrücke z. T. nur provisorisch angelegten Fußgängerwege dem Stand der Technik entsprechend herzustellen und zu unterhalten (vgl. Leitfaden: Barrierefreiheit im Straßenraum, hrsg. von Straßen NRW). • Die SPD-Ratsfraktion spricht sich gegen einen 4-streifigen Ausbau der Auf- und Abfahrten zur Rampenbrücke aus. Das inzwischen unter Denkmalschutz gestellte Bahnhofsgebäude darf nicht zwischen Schienen, vierspuriger Straße und voluminösen Fußgängerbrücken eingekesselt werden. • Bevor das Bebauungsplanverfahren für das Glashüttengelände fortgesetzt wird, muss geprüft werden, ob die von Bürgern vorgeschlagene Tunnellösung dazu beiträgt, die vorhandenen und neu zu schaffenden Wohnquartiere von Straßenlärm zu entlasten. Zugleich ist zu untersuchen, ob durch eine veränderte Straßenbahntrassierung die Erschließung der neuen Wohn- und Gewerbegebiete und die Verknüpfung mit der S-Bahn verbessert werden kann.
--	--------------------	--

Frage	Antwort von Bündnis 90 / Die Grünen	Antwort der FDP	Antwort der Linksfraktion
<p>Frage 1:</p> <p>Soll sich die Verkehrspolitik an den Menschen orientieren, die hier wohnen und leben, oder soll das Straßennetz „autogerecht“ ausgebaut werden?</p>	<p>Verkehrspolitik MUSS sich an den Menschen orientieren. Eine "autogerechte Stadt" ist unmenschlich (und unbezahlbar). Mobilität ist unverzichtbar, aber sie muss menschen- und stadtverträglich sein, d.h. die gesundheitlichen Belastungen für die BewohnerInnen der Stadt (Lärm und Luft) sind möglichst gering zu halten, die Verkehrssicherheit muss eine hohe Priorität, dazu sind Geschwindigkeitsreduzierung vor allem in Wohngebieten nötig. Wir wollen eine umweltfreundliche Mobilität für alle. Das bedeutet barrierefreie Wege und Haltestellen, bezahlbaren Nahverkehr und sichere Geh-, Rad- und Überwege. In einer Stadt gibt es auch gute Möglichkeiten auto-mobil zu sein, ohne selbst ein Auto zu besitzen: Car-Sharing ermöglicht, dann ein Auto zu nutzen, wenn ich es wirklich brauche. Eine solcher Art gestaltete Verkehrspolitik ist nicht nur menschen- und umweltgerechter, sie ist auch schlau: Sie ist volkswirtschaftlich vernünftig.</p>	<p>Die Alternativfrage ist falsch gestellt, denn Verkehr entsteht dort, wo Menschen leben und Mobilitätsbedürfnisse entwickeln. Freie und sichere Mobilität bedeutet Lebensqualität und ist Kennzeichen einer modernen Gesellschaft. Düsseldorf ist eine wachsende Stadt und Gerresheim ein wachsender Stadtteil, weshalb auch in Zukunft mit steigenden Einwohnerzahlen, Pendlerströmen und weiteren Verkehrszuwächsen zu rechnen ist. Um einen Kollaps des Individualverkehrs zu verhindern, ist für die FDP die einzig sinnvolle Lösung ein aufeinander abgestimmter Mix aller Verkehrsteilnehmer. Die ideologische Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Verkehrsträger lehnen wir ab, weil sie nicht weiterführt.</p>	<p>Die Bevorzugung des individuellen Autoverkehrs (autogerechte Stadt) zu Lasten anderer Fortbewegungsmittel ist zu beenden.</p>

<p>Frage 2:</p> <p>Soll vorrangig in Bus und Bahn investiert und das Fahrradwegenetz ausgebaut werden oder liegt die Lösung für unsere Verkehrsprobleme vorrangig im Aus- und Neubau von Straßen?</p>	<p>Wir brauchen in der Verkehrspolitik neue Wege - nicht neue Straßen. Wir wollen einen Vorrang für den Umweltverbund aus Fuß und Rad, Bus und Bahn. Dazu gehört die Stärkung der räumlichen Mobilität: Einkaufen im Viertel, statt mit dem Auto zu den Arcaden. Dazu muss die Aufenthaltsqualität der Stadtteilzentren verbessert werden: mit breiteren Gehwegen, sicheren Querungsmöglichkeiten, guter Erreichbarkeit, Fahrradständern u.a. Die meisten Wege in der Stadt sind unter fünf Kilometer und gut zu Fuß oder mit dem Rad gesünder, umweltschonender und preiswerter zu bewältigen. Dafür muss Düsseldorf aber endlich wirklich fahrradfreundlich werden. Das Radwegenetz ist mangelhaft und teilweise gefährlich. Im Nahverkehr wird viel investiert: in Beton! Statt der sehr teuren und nervigen U-Bahn-Baustellen brauchen wir ein Beschleunigungsprogramm für Busse und Bahnen, mehr umsteigefreie Beziehungen und einen besseren Takt vor allem am Abend. Außerdem möchten wir FahrzeugbegleiterInnen in den</p>	<p>Auch mit dieser Frage lassen wir uns keine falschen Alternativen einreden. Es geht nicht um „Entweder- oder“, sondern darum:</p> <p>Erstens: Wir fordern den weiteren Ausbau des Fahrradnetzes in Düsseldorf – sowohl durch Einrichtung von separaten Fahrradstreifen auf Hauptstraßen als auch durch die Schaffung von ausgeschilderten Fahrradrouten in Nebenstraßen.</p> <p>Zweitens: Unser Ziel ist es, durch Ausbau und Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs auch den Autofahrern Anreize zu bieten, das Auto zugunsten von Bus und Bahn stehen zu lassen. Wir fordern, überall wo es möglich und sinnvoll ist, eine Verknüpfung des innerstädtischen Stadtbahnsystems mit regionalen Eisenbahnstrecken der Deutschen Bahn, um umsteigefreie Direktverbindungen zwischen Düsseldorf und den Nachbarstädten zu schaffen. Die Einführung des NachtExpress in Düsseldorf hat sich bewährt und soll ausgeweitet werden. Besondere Bedeutung für die Innenstadt hat das U-Bahn-Projekt Wehrhahnlinie. Die FDP setzt sich mit Nachdruck für einen vorrangigen Ausbau der Außenstrecken außerhalb der Tunnelstrecke Wehrhahn – Bilk ein, um bei Fertigstellung der Wehrhahnlinie auch eine flüssige Verkehrsführung auf den weiterführenden</p>	<p>Der ÖPNV muss konsequent ausgebaut werden incl. eines Umbaus zum Vorrangverkehr. Radwege müssen weiter gebaut und zu einem geschlossenen Fahrradwegenetz ausgebaut werden.</p>
---	--	---	---

	<p>Straßenbahnen. Das erhöht Sicherheit, Komfort und Service und macht den Nahverkehr attraktiver. Dazu müssen auch die S-Bahnen pünktlicher und die Bahnhöfe sauberer werden. Das kostet Geld, aber weniger als die Wehrhahnlinie oder das Straßenbauprogramm Düsseldorfs. Die Autovorrangpolitik von CDU/FDP hat dazu geführt, dass Straßenbahnen heute langsamer durch Düsseldorf fahren als 1985. Wir wollen endlich die Ampelvorrangschaltung für Busse und Bahnen - wie in allen Großstädten.</p>	<p>oberirdischen Streckenabschnitten nach Gerresheim, Ratingen, Volmerswerth und Benrath zu gewährleisten.</p> <p>Drittens: Für einen besseren Verkehrsfluss im Stadtgebiet setzen wir uns für moderne und innovative Verkehrstechnik (Verkehrsleitsysteme, flexible Ampelschaltungen etc.) ein. Zur Förderung der Sicherheit von Fußgängern an Ampelkreuzungen bzw. zur Unterstützung einer spritsparenden Fahrweise sollen Ampelanlagen zudem mit Rest-19-Zeit-Anzeigen ausgestattet werden. Bei diesem System werden auf einer gesonderten Anzeige die Sekunden bis zum nächsten Umspringen des Signals auf Grün bzw. Rot herunter gezählt. Dadurch können sich sowohl Fußgänger als auch Autofahrer frühzeitig auf das neue Lichtzeichen einstellen. Des Weiteren sind für die FDP aber auch gezielte Aus- und Neubaumaßnahmen erforderlich, damit das Düsseldorfer Straßennetz die steigenden Verkehrsströme bewältigen kann: Für die Stadtteile Flingern, Rath und Gerresheim fordern wir Ortsumgehungsstraßen, um den Durchgangsverkehr in dicht besiedelten Wohngebieten zu minimieren und die Lebensqualität der Menschen zu erhöhen, so wie wir das auch mit der B8n im Norden gemacht haben.</p>	
--	---	--	--

<p>Frage 3:</p> <p>Soll die so genannte Osttangente durchgängig gebaut werden oder nicht?</p>	<p>Die scheibchenweise Realisierung der Osttangente führt zu einem Saugrüssel, der neuen Autoverkehr in die Stadtviertel bringt. Wir meinen: Der Durchgangsverkehr gehört um Düsseldorf herumgeleitet, statt durch neue Stadtschnellstraßen Mautausweichverkehre anzulocken. Neue Straßen sind nur dann zu vertreten, wenn dadurch hoch belastete Straßen entlastet werden. Aber die Planungen von L404n, "Entlastungsstraße Derendorf" und die zahlreichen geplanten so genannten "Ortsumgehungen" sind zusätzliche Hauptstraßen. Sie erhöhen die Kapazitäten für den Autoverkehr. Eine kurzzeitige Entlastung wird binnen kurzer Zeit durch neuen Verkehr "aufgefüllt". Neue Straßen deshalb nur, wenn belastete Straßen wie die Dorotheenstraße auch rückgebaut werden. Und auch für neue Straßen muss gelten: Sie müssen stadtverträglich sein, es dürfen keine unmenschlichen neuen Belastungen für AnwohnerInnen entstehen (z.B. im Märchenland).</p>	<p>Nein. Wir lehnen es ab, die Verkehre von der A52 und A44 zur A46 und A59 über eine innerstädtische „Osttangente“ zu führen. Hierfür ist die A3 der richtige Verkehrsweg. Wir wollen stattdessen die Wohngebiete und die dort lebenden Menschen vom Verkehr entlasten.</p>	<p>Antwort zu den Fragen 3, 4 und 5:</p> <p>Der Aus- und Neubau von Strassen zu vierspurigen Verbindungen ist abzulehnen. Diese Art von Strassen dient nur wieder dem Ausbau zur autogerechten Stadt. Zu befürchten ist zusätzlicher Autoverkehr, der durch solche Strassen angezogen wird. Die angeblichen „Entlastungsstrassen“ sind nicht notwendig, denn nachhaltige Entlastung wird nur durch den Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes erreicht.</p>
---	---	--	--

<p>Frage 4:</p> <p>Soll die L 404n von der Vennhauser Allee bis zur Ronsdorfer Straße gebaut werden oder nicht?</p>	<p>Die L404n-Trasse macht Sinn als Erschließung für die Gewerbegebiete um die Ronsdorfer Straße. Aber dafür muss sie keinesfalls vierspurig sein. Die bisherigen Planungen wollen eine schnelle Straße in die Stadtmitte schaffen. Das wollen wir nicht! Keinen neuen Verkehr anlocken, keine Ausweichverkehre!</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie zur Ortsumgehung Gerresheim, die vor der letzten Kommunalwahl mehrheitlich in Rat und Bezirksvertretung verabschiedet wurde, sieht das vor. Ziel der Mehrheitsfraktionen in Rat und Bezirksvertretung 7 ist es, die Wohngebiete im Gerresheimer Süden vom Verkehr zu entlasten, wie z.B. Dreherstraße, Glashüttenstraße, Heyestraße, Morperstraße, Torbruchstraße etc. Es ist das Ziel der FDP, die Straße unter größtmöglicher Beachtung der Interessen der Menschen und des Umweltschutzes zu bauen. Bestmögliche Lösungen hierzu werden wir im Rahmen der Bauleitplanung entwickeln.</p>	<p>Antwort zu den Fragen 3, 4 und 5:</p> <p>Der Aus- und Neubau von Straßen zu vierspurigen Verbindungen ist abzulehnen. Diese Art von Straßen dient nur wieder dem Ausbau zur autogerechten Stadt. Zu befürchten ist zusätzlicher Autoverkehr, der durch solche Straßen angezogen wird. Die angeblichen „Entlastungsstrassen“ sind nicht notwendig, denn nachhaltige Entlastung wird nur durch den Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes erreicht.</p>
---	---	---	---

<p>Frage 5:</p> <p>Soll von der Rampenbrücke bis in das Glashüttengelände und damit vor dem Gerresheimer Bahnhof her eine vierspurige Straße gebaut werden oder nicht?</p>	<p>Der Bereich um den Gerresheimer Bahnhof ist doch nicht nur Verkehrsfläche! Es wohnen Menschen dort und durch den Rahmenplan Gerresheim bietet sich die Chance einer enormen Aufwertung: attraktives Wohnen in S-Bahn-Nähe mit einem neuen Zentrum Gerresheim-Süd. Der historische Bahnhof ist ein Pfund, mit dem wir wuchern wollen: Saniert als ein historisches Denkmal mit einer kreativen und lebendigen Nutzung als Kulturbahnhof wird er zu einem Wahrzeichen und Identifikationsobjekt. Eine vierspurige Straße zerstört alle Zukunftsperspektiven. Und auf der anderen Seite des Bahnhofs zerstört die vierspurige Rampenplanung die Düsselaue. Das ist nicht nur ein schönes Stück Natur sondern eine ungemein wichtige Frischluftschneise bis hin nach Eller und Flingern. So etwas konterkariert das Klimaschutzprogramm. Deshalb ein grünes NEIN!</p>	<p>Eine vierspurige innerstädtische Straße muss keine „Stadtautobahn“ sein. Viele Straßen in Düsseldorf sind mit guten Gründen vierspurig, ohne dass jemand auf die Idee käme, diese würden etwas „abschneiden“, oder sie wären „Stadtautobahnen“. Trotzdem haben die Mehrheitsfraktionen FDP und CDU gegen die Stimmen von SPD und Grünen in der Bezirksvertretung 7 durchgesetzt, dass die Drei- und Zweispurigkeit der Ortsumgehung Gerresheim von der Fachverwaltung geprüft wird. Durch den Wegfall der Glashütte und der Neubepanung des Geländes müssen die Verkehrsbedürfnisse und bisherigen Planungen überprüft werden. Inzwischen sind erfreulicherweise auch SPD und Grüne in der Bezirksvertretung 7 soweit, dass sie von der Verwaltung fordern, dass die L404 und ihre Planung sich einfügen muss „in ein integriertes Verkehrskonzept, das den Durchgangsverkehr und die Quell- und Zielverkehre im südlichen Gerresheim ordnet.“</p> <p>Aus diesen Gründen können wir derzeit die Frage noch nicht beantworten, ob die geplante Straße zwei-, drei- oder vierspurig sein wird.</p>	<p>Antwort zu den Fragen 3, 4 und 5:</p> <p>Der Aus- und Neubau von Straßen zu vierspurigen Verbindungen ist abzulehnen. Diese Art von Straßen dient nur wieder dem Ausbau zur autogerechten Stadt. Zu befürchten ist zusätzlicher Autoverkehr, der durch solche Straßen angezogen wird. Die angeblichen „Entlastungsstraßen“ sind nicht notwendig, denn nachhaltige Entlastung wird nur durch den Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes erreicht.</p>
--	--	---	--