

Ä27 Kapitel 2: Mobilität und Verkehr

Antragsteller*in: Antragskommission

Beschlussdatum: 08.04.2020

Text

Die Verkehrswende ist für uns Grüne eines der zentralen Projekte unserer Partei. Daher setzen wir auch in unserer Stadt auf einen möglichst schnellen, aber sozial gerechten und vernünftigen Umstieg auf ökologische und emissionsfreie Mobilität. Dies gilt für uns sowohl für das öffentlichen Bus- und Bahnnetz als auch beim privaten wie wirtschaftlichen Individualverkehr. Die Stadt Dinslaken soll dabei als Beispiel vorangehen und bei jeder Gelegenheit Anreize schaffen und selbst auf klimaschonende Verkehrsträger setzen. Darüber hinaus wollen wir Möglichkeiten in der Stadtentwicklung nutzen, um wohnortnahes Arbeiten zu ermöglichen.

2.1 Wir Grüne in Dinslaken wollen in einer wirklich fahrrad- und fußgänger*innenfreundlichen Stadt leben und dafür die Attraktivität des Wegenetzes steigern. Die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte (AGFS) darf nicht nur Aushängeschild sein, sondern muss ernsthaft mit Leben gefüllt werden.

2.2 Straßen und Wege sollen so angelegt, ausgebaut, bzw. barrierefrei instandgesetzt werden, dass überall die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen gewährleistet ist. Bestehende Schutzstreifen sollen verbreitert oder als Radwege ausgebaut werden. Alle Hauptstraßen sollen mit „protected bike lanes“ ausgestattet werden.

2.3 Eine Grüne Welle Radverkehr soll Dinslaken zu einem für Radfahrer*innen attraktiven urbanen Raum machen.

2.4 Dazu gehört für uns auch das Einrichten weiterer Fahrradstraßen, in denen Räder Vorfahrt haben. Dies trägt zu einer Reduzierung von Lärm und Emissionen in der Innenstadt bei und ermöglicht eine bessere Luftqualität in Dinslaken.

2.5 Des Weiteren wollen wir gesunde und klimafreundliche Mobilität auch durch mehr Leihrad- und Leih-Lastenradstationen fördern.

2.6 Mehr Serviceangebote für Radfahrer*innen im Hinblick auf Wartung der Räder ist ein weiteres Ziel sowie ausreichend sichere und kostenfreie Abstellmöglichkeiten. Für E-Bikes müssen dabei ausreichend E-Ladesäulen in der Stadt zur Verfügung stehen.

2.7 Als eines der Kernanliegen zur Förderung des täglichen Radverkehrs setzen wir Grüne uns für die Anbindung Dinslakens an das Radschnellwegenetz ein, um den Umstieg vom Auto auf das Rad für Pendler*innen attraktiv zu machen.

2.8 Wir Grüne setzen uns für einen starkes, kommunales ÖPNV-Angebot und ein Stadtbuskonzept als ernstzunehmende Alternative zum Autoverkehr ein. Um die Regelmäßigkeit und Frequenz der Busse in Dinslaken zu erhöhen, möchten wir einen Dinslaken-Takt einführen. Zu Kernzeiten soll jeder Bus alle 20 Minuten fahren, zu Nebenzeiten alle 30 Minuten. Nachtbusse sollen alle 60 Minuten fahren. So kann

man in Dinslaken zukünftig nicht nur seinen Zielort mit dem Bus erreichen, sondern kommt auch zu jeder Tages- und Nachtzeit sicher wieder nach Hause.

2.9 Abgestimmte Umsteigezeiten von Bussen, Bahnen und Zügen sorgen zudem für einen reibungsloseren Fahrtverlauf und geringe Wartezeiten, auch über die Stadtgrenzen hinaus.

2.10 Wir möchten die Erreichbarkeit des Bahnhofs durch einen durchgängigen Tunnel verbessern. Neben der Entlastung der Wilhelm-Lantermann-Straße werden durch die Nordanbindung gleichzeitig

Entwicklungspotentiale für die Flächen auf der dann neu verbundenen Seite des Bahnhofes gestärkt. Durch einen zusätzlichen Fahrradunnel kann der trennenden Wirkung der Bahngleise durch die Stadt entgegengewirkt und der innerstädtische Radverkehr gestärkt werden.

2.11 Um die seit Jahrzehnten hervorragend funktionierende Anbindung zwischen Duisburg und Dinslaken zu gewährleisten, setzen wir uns zudem mit aller Kraft für den Erhalt der Straßenbahnlinie 903 ein.

2.12 Auch für den innerstädtischen Bereich ist die 903 absolut grundlegend für Fahrten zwischen dem Bahnhof, der Innenstadt und südlichen Wohngebieten. Hier können wir uns vorstellen einen zusätzlichen Halt auf der Friedrich-Ebert-Straße einzurichten.

2.13 Im Falle einer Reaktivierung der alten S-Bahn-Trasse zwischen Voerde und Walsum, der sogenannten Walsumbahn, fordern wir die Errichtung eines Haltepunktes in Dinslaken. Die Trasse verläuft durch Dinslaken Eppinghoven. Unserer Meinung nach besteht hier ein hoher Bedarf an neuer und zusätzlicher ÖPNV Anbindung.

2.14 Als Vision wollen wir uns in den nächsten Jahren für einen Straßenbahnausbau über Hiesfeld bis OB-Sterkrade und nach Lohberg einsetzen. Überall da, wo ein Ausbau des elektrifizierten Schienenverkehrs möglich erscheint, werden wir nichts unversucht lassen groß zu denken.

2.15 Um eine noch größere und komfortablere Mobilitätsabdeckung zu bieten, setzen wir uns für das zukunftsweisende Modell der „On-Demand-Mobilität“ ein. Dieses Konzept verbindet Vorteile von öffentlichen Bussen mit denen eines privaten Taxis. Mit dem Smartphone wird der individuelle Start- und Zielort eingegeben. Die App sammelt die Wünsche aller Fahrgäste und berechnet dann bedarfsorientiert die beste Route. Duisburg macht es mit dem MyBus-Angebot vor.

2.16 Langfristig streben wir die Möglichkeit an, den ÖPNV in Dinslaken kostenlos nutzen zu können. Neben der Verbesserung des Angebots können wir uns als Schritt in diese Richtung vorstellen, den ÖPNV zu besonderen Anlässen kostenlos anzubieten. Bspw. an verkaufsoffenen Sonntagen oder zum Feierabendmarkt. Auch ein 365 Euro Ticket kann für eine Stadt wie Dinslaken interessant sein und eine wichtige Zielmarke auf dem Weg zu einem starken und kostenlosem ÖPNV darstellen, welcher zu jeder Tages- und Nachtzeit und in regelmäßigen Abständen für alle Dinslakener*innen zur Verfügung steht.

2.17 Der Autoverkehr hat einen großen Anteil an der verschmutzten Luft Dinslakens. Um die Feinstaubbelastung und Stickstoffdioxidbelastung zu reduzieren, setzen wir uns für reduzierte Höchstgeschwindigkeiten und mehr Tempo 30 Zonen ein und fördern Alternativen zum Auto. Für die B8 denken wir bspw. an die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h.

2.18 Um die E-Mobilität in Dinslaken zu fördern, sollen mehr Parkplätze exklusiv für E-Autos vorgehalten werden und mehr öffentliche Ladesäulen errichtet werden.

2.19 Durch Ladesäulen an Taxi-Ständen wollen wir die Elektrifizierung von Taxen-Flotten begünstigen.

2.20 Kommunale Neubauprojekte sollen künftig eine verpflichtende E-Ladesäulenquote erfüllen müssen. Durch diese Maßnahmen reduzieren wir die Luftverschmutzung.

2.21 Wir freuen uns, dass immer mehr Menschen E-Bikes, E-Scooter und Pedelecs nutzen. Damit auch diese komfortabel und sicher aufgeladen werden können, setzen wir uns für Ladestationen am Bahnhof sowie an Gaststätten ein.

2.22 Um Dinslakens Straßen zu beleben, sollen künftig öfter autofreie Straßenfeste organisiert und regelmäßig durchgeführt werden. Das Beispiel auf der Duisburger Straße hat gezeigt, dass die Bürger*innen in unserer Stadt diese Initiativen begrüßen und gerne wahrnehmen.

2.23 Dazu gehört für uns auch, dass wir insgesamt unseren Stadtraum so planen und umbauen wollen, dass er weniger Raum für Autos lässt und dadurch langfristig belebter sein kann.

2.24 Für Neubauf Flächen, aber auch für unsere älteren Stadtteile, fordern wir moderne Verkehrskonzepte, den neuen und zusätzlichen Verkehr umweltschonend leiten, möglichst autofrei oder autoreduziert gestalten. Quartiere in Neubaugebieten sollen Autos gar nicht erst vermissen, weil sie sie nicht brauchen.

2.25 Verstöße gegen Verkehrsregeln wie Parken auf Geh- und Radwegen sollen künftig konsequenter geahndet werden. Wir Grüne setzen uns weiter dafür ein, dass das Ordnungsamt mehr Personal im Stellenplan erhält.

2.26 Zur Steigerung der Verkehrssicherheit planen wir die technische Aufrüstung der Busse im ÖPNV, um die toten Winkel zu reduzieren. Dabei denken wir an weitere Verkehrsspiegel im Straßenraum oder Fahrer*innen-Assistenz-Systeme wie z.B. Kamera-Monitor-Systeme.

2.27 Mittel- bis langfristig soll kein Bus in unserer Stadt mit fossilen Brennstoffen betrieben werden. Bei Neuanschaffungen soll in Zukunft die Nachhaltigkeit das höchste Entscheidungskriterium der NIAG sein. Insgesamt fördern wir jegliche Form der emissionsfreien Mobilität.

Begründung

Soweit Fuß- oder individuelle Zweiradmobilität gemeint ist - ok, ansonsten auch die Reduzierung von MobilBedarf mitbedenken.