

Bekämpfung des Klimawandels als Tophema im Grundsatzprogramm und im Bundestagswahlkampf priorisieren (27.04.2021, Antragssteller: OV 4)

Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen für die Menschheit im 21. Jahrhundert. Er beeinflusst alle Lebensbereiche.

Der Kreisverband der FDP Düsseldorf wird sich mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die FDP diesem Thema auf allen Ebenen – Bund, Land, Kommune – den entsprechenden Stellenwert einräumt und dies in den kommenden Wahlkämpfen erkennbar macht.

Dazu gehört in unseren Augen, dass das Thema Klimawandel im Rahmen des Bundestagswahlkampfes zu einem der Tophemen erklärt wird.

Es ist liberaler Standpunkt, dass mit einem grundsätzlichen Vertrauen in die innovative Kraft des Marktes und in den Erfindergeist von Unternehmen und Bürgern nachhaltiger und auch effizienter Klimapolitik betrieben werden kann als mit Verboten und Subventionen von Technologien, die vielleicht morgen schon wieder durch neue Lösungen abgehängt werden könnten.

Antrag wurde beschlossen.

Neuer optionaler Standort Deutsche Oper am Rhein (27.04.2021, Antragssteller: AK1, Stephan Meyer, Nina Chevalier, Dr. Marek Jenöffy)

Der Kreishauptausschuss fordert dazu auf, dass sich die FDP-Ratsfraktion im Rat und in den entsprechenden Ausschüssen dafür einsetzt, die städtischen Grün- und Verkehrsflächen nördlich des Grundstückes der Kunstakademie bis zur Hofgartenrampe und Oberkasseler Brücke (s. Abb. S. 2) als möglichen neuen Opernstandort in die Diskussion im Rat einzubringen und von der Verwaltung oder durch eine Studie auf Machbarkeit prüfen zu lassen. Des Weiteren sollte sich für eine kompakte und dafür multifunktionale Oper auf effizienter Fläche und Kubatur eingesetzt werden, um die Baukosten so niedrig wie möglich zu halten.

Antrag wurde beschlossen.

Entschlossen gegen Antisemitismus: Für die IHR Definition und gegen die BDS Bewegung (27.04.2021, Antragssteller: Julian Deterding, Adrian Flohr, Markus Jaskolski, Dr. Marek Jenöffy, Anne Korenkov, Prof. Dr. Eva-Maria Lewkowicz, Rainer Matheisen, Felix Mölders, Ulf Montanus, Prof. Dr. Julius Reiter, Daniel Shay, André Witner, Manfred Neuenhaus)

Analog zum Beschluss des Deutschen Bundestages und des Landes NRW bekennt sich die FDP Düsseldorf unabänderlich zum Versprechen, Antisemitismus in all seinen Formen zu verurteilen und zu bekämpfen. Laut Arbeitsdefinition der Internationalen Allianz für Holocaust-Gedenken (IHRA) ist Antisemitismus eine bestimmte Wahrnehmung von Juden, die sich als Hass gegenüber Juden ausdrückt. Die Arbeitsdefinition der IHRA werden wir dabei als Kreisverband übernehmen und als Basis unseres politischen Handelns in der Kommunalpolitik verwenden.

Wir fordern deswegen:

1. jeder Form vom Antisemitismus schon im Entstehen in aller Konsequenz entschlossen entgegenzutreten und die BDS-Kampagne und den Aufruf zum Boykott von israelischen Waren oder Unternehmen sowie von israelischen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, Künstlerinnen und

Künstlern oder Sportlerinnen und Sportlern zu verurteilen.

2. Das Räumlichkeiten, Einrichtungen und Vereine, die im kommunalen Besitz stehen oder durch kommunale Gelder finanziert werden, für Organisationen, die sich antisemitisch äußern oder das Existenzrecht Israels in Frage stellen, nicht zur Verfügung gestellt werden. Wir fordern die Stadt Düsseldorf deswegen auf, keine Veranstaltungen der BDS-Bewegung oder von Gruppierungen, die deren Ziele aktiv verfolgen, zu unterstützen.

3. keine Organisationen finanziell zu fördern, die das Existenzrecht Israels in Frage stellen.

4. keine Projekte finanziell zu fördern, die zum Boykott Israels aufrufen oder die die BDS-Bewegung aktiv unterstützen.

5. den Kontakt zu wichtigen privaten Initiativen und Vereinigungen zu suchen, um hier im direkten Dialog weitere Anti-BDS Beschlüsse zu bewirken, um sich auch der IHRA Definition von Antisemitismus anzuschließen, wie es schon private Vereine wie Fortuna Düsseldorf getan haben.

6. Ein Einschreiten gegen die sog. Kultur-Initiative „GG 5.3 Weltoffenheit“. Diese fordert nun einen offenen Dialog mit der antisemitischen BDS Bewegung und deren Anhänger/innen anzustreben.

Dieser Dialog ist aber schon längst in anderen Debatten geführt worden, sodass erneute Debatten die Ergebnisse der vergangenen Jahre konterkarieren würden. Jegliche große Organisationen der jüdischen Gemeinden wie auch der Zentralrat der Deutschen Juden, inkl. der Antisemitismusbeauftragten in Bund und Land wie auch die Düsseldorfer Mahn- und Gedenkstätte, aber auch zahlreiche Antisemitismusforscher/innen und Historiker/innen haben sich in öffentlichen Stellungnahmen bzw. Gutachten deutlich gegen die BDS Bewegung ausgesprochen, sie im Kern als antisemitisch definiert und zeigen sich erschüttert, dass Kultureinrichtungen in der gesamten Bundesrepublik nun diesen Konsens aufbrechen und sich den fachlichen Stellungnahmen nicht anschließen wollen, sondern sie bewusst umgehen. Dem o.g. Aufruf haben sich u.a. das Düsseldorfer Schauspielhaus, das Forum Freies Theater (FFT) und das Tanzhaus NRW angeschlossen.

Es geht in unserem Anliegen nicht darum, dass o.g. Institutionen per se ein Verbot zum Anwerben von palästinensischen Tänzer/innen oder Schauspieler/innen erteilt werden soll- es geht darum, dass wenn es klare Anzeichen für antisemitische Positionen und Engagements der Künstler/innen gibt, ein Auftritt oder Engagement in der Einrichtung verhindert werden muss.

So wie wir von öffentlichen Einrichtungen zu Recht einfordern, dass sie sich klar zum Engagement gegen Rechtsextremismus bekennen und diese Linie auch von nahezu allen öffentlichen Einrichtungen stringent durchgezogen wird, so müssen wir aber genauso ein Engagement gegen (sog. sekundären) Antisemitismus im Allgemeinen und israelbezogenen Antisemitismus im Besonderen einfordern. Dieses erfordert den politischen Willen der handelnden Akteur/innen in Politik, Gesellschaft und Institutionen. Wir wollen als FDP Düsseldorf diese Stringenz leben. Jüdinnen und Juden werden immer mehr zu einem Ziel von Hass und Gewalt. Wir erleben auch in Düsseldorf einen Anstieg von verbaler, körperlicher und psychischer Gewalt gegen Betroffene. Für die Betroffenen ist es dabei egal, ob sie Zielscheibe von politisch oder religiös motiviertem Antisemitismus werden. Umso wichtiger ist, dass wir weiter mit der Jüdischen Gemeinde Düsseldorf, der Mahn- und Gedenkstätte Düsseldorf, Sabra NRW, der Antisemitismusbeauftragten des Landes NRW und der Studierendengruppe der Universität Düsseldorf in einem engen Kontakt stehen, um Programme, Förderungen und Handlungsmaßnahmen gegen Antisemitismus auf den Weg zu bringen, regelmäßig zu evaluieren und damit versuchen jede Art von Antisemitismus in Düsseldorf wirksam entgegen zu treten.

Antrag wurde beschlossen.

Für einen europäischen Bundesstaat (27.04.2021, Antragssteller: Christian Westphal, Virginia Christochowitz, Arbeitskreis „Europa & Internationales“)

1. Die FDP Düsseldorf bekennt sich zu der bereits in den Karlsruher Freiheitsthesen enthaltenen Forderung nach einem europäischen Bundesstaat und wird sich dafür einsetzen, dass diese Forderung an prominenter Stelle in das Programm der Freien Demokraten für die Bundestagswahl 2021 aufgenommen wird.

Die Welt steht vor großen Herausforderungen, sei es der Klimawandel, die Entwicklung künstlicher Intelligenz, die weltweite Bevölkerungsexplosion oder die Erforschung des Weltraums einschließlich einer möglichen menschlichen Expansion. Bei all diesen Herausforderungen steht unser freiheitliches und grundrechtsbasiertes europäisches System im politischen Wettbewerb mit anderen Staaten. Nur als gemeinsame Kraft kann Europa langfristig Freiheiten bewahren und sich im globalen Wettbewerb der Werte und Ideen behaupten, insbesondere gegenüber der neuen Großmacht China.

Insbesondere müssen wir unsere europäischen Antworten auf die großen Fragen dieser Zeit wirksam nach außen vertreten, diplomatisch und im Verteidigungsfalle auch militärisch. Hierzu muss Europa mit einer Stimme sprechen. Eine echte gemeinsame Außen- und Verteidigungspolitik aber kann es nur in einem europäischen Bundesstaat geben. Solange 27 Außenminister gemäß ihrer jeweiligen nationalen Verfassung 27 unterschiedliche nationale Interessen vertreten müssen, wird eine einheitliche europäische Außenpolitik weiterhin nur dort möglich sein, wo nationale Interessen zufällig gleichlauten.

Die Errichtung eines gemeinsamen europäischen Bundesstaates ist außerdem demokratisch geboten. Die EU, ihre Organe und ihre Rechtsakte bestimmen schon jetzt intensiv viele Bereiche unseres täglichen Lebens. Und doch haben die europäischen Bürger auf die allermeisten politischen Entscheidungsträger keinerlei Einfluss. Bei den Wahlen zum europäischen Parlament kann jeder Unionsbürger nur über das Sitz-Kontingent seines eigenen Heimatstaates mitentscheiden. Auch auf die im Rat der EU vertretenen nationalen Regierungen der Mitgliedstaaten – abgesehen von ihrer eigenen – haben die europäischen Bürger keinen Einfluss. Um die demokratische Legitimation der europäischen Institutionen zu stärken, fordern wir, dass das Europäische Parlament künftig nach einem Wahlrecht gewählt wird, welches bei gleichem Stimmrecht für alle EU-Bürger europäische Wahllisten vorsieht und dass die europäischen Bürger gleichen Einfluss auf die Bildung einer europäischen Regierung haben.

Sorgen vor einem europäischen „Superstaat“, der die kulturellen Besonderheiten der Mitgliedstaaten einebnet, sind unberechtigt. Der Umfang europäischer Zentralkompetenzen ist durch die bloße Verfasstheit als Bundesstaat noch nicht festgelegt. Hier kommt es auf die Ausgestaltung einer europäischen Verfassung im Einzelnen an. Als zwingende Zentralkompetenzen eines europäischen Bundesstaates erscheinen jedenfalls Gesetzgebungskompetenzen in den Bereichen Außen- und Verteidigungspolitik sowie im Steuerrecht, soweit die Finanzierung der vorgenannten Zwecke betroffen ist.

Für die Realisierung des Projektes eines europäischen Bundesstaates ist mindestens vorübergehend ein „Europa der zwei Geschwindigkeiten“ zu akzeptieren. Ähnlich wie die Europäische Union nicht mit 27 Mitgliedern gegründet wurde, würde auch ein europäischer Bundesstaat nicht mit 27 Mitgliedern starten. Dies darf jedoch nicht länger ein Argument dafür sein, vor dem Projekt der Vervollendung der Einheit Europas zu verzagen.

2. Die FDP Düsseldorf wird sich dafür einsetzen, dass in das Programm der Freien Demokraten für die Bundestagswahl 2021 die Einführung von Englisch als einheitlicher Amtssprache in allen EU-Mitgliedstaaten als zusätzliche Amtssprache zu den jeweils bestehenden Amtssprachen – nach Abstimmung in einem europäischen Volksentscheid – aufgenommen wird.

Eine europäische Verfassung und eine in der Bevölkerung auch so empfundene Verfasstheit als ein Staatsvolk unterschiedlicher Nationen kann nicht „von oben“ kommen, sondern muss in der Bevölkerung Europas wachsen. Hierzu bedarf es eines größeren Bewusstseins gemeinsamer europäischer Identität.

Prägend für die Identität eines jeden Staates ist eine gemeinsame Sprache und das Gefühl, sich mit seinen Mitbürgern und staatlichen Institutionen verständigen zu können und von ihnen verstanden zu werden. Europa braucht nach über einem halben Jahrhundert endlich auch eine offizielle gemeinsame Sprache. Dies sollte Englisch sein, die Lingua franca der modernen Welt.

Europa lebt von der Vielfalt seiner Kulturen und Sprachen. Eine gemeinsame Sprache darf daher niemals an die Stelle der Regional- oder Landessprache treten. Die gemeinsame europäische Sprache sollte vielmehr als zusätzliche Amtssprache in jedem Mitgliedstaat hinzutreten. Es sollte dafür gesorgt werden, dass diese europäische Amtssprache an jeder Schule verpflichtend unterrichtet wird, sofern dies nicht bereits der Fall ist.

Über die Entscheidung der Einführung von Englisch als einheitliche und zusätzliche Amtssprache in allen Mitgliedstaaten muss es eine europaweite Volksabstimmung geben.

Antrag wurde beschlossen.

Stiftung eines 'Verwundetenabzeichens der Bundeswehr' - Würdigung und Anerkennung im Dienst an Körper oder Seele verwundeter Soldatinnen und Soldaten (04.10.2021, Antragssteller: Marc Wilhelm Held, Jessica Brück, Cord C. Schulz)

Der Kreisverband Düsseldorf fordert die Bundespartei auf, sich für die Stiftung eines „Verwundetenabzeichens der Bundeswehr“ durch den Bundespräsidenten einzusetzen.

Antrag wurde beschlossen.

Überbauung Bahntrasse „am Wehrhahn“ bis S-Bahnhof „Derendorf“ (04.10.2021, Antragssteller: OV2)

Der Kreishauptausschuss fordert die FDP-Ratsfraktion im Rat und in den entsprechenden Ausschüssen auf, sich dafür einzusetzen, dass perspektivisch die Bahntrasse zwischen den S-Bahnhöfen „am Wehrhahn“ bis „Derendorf“ zur Überbauung freigegeben wird (s. Abb. 1).

Die Bahnstrecken bleiben überbaut oder als unterirdischer Tunnel erhalten. Der Stadtbezirk 1 soll mit dem Stadtbezirk 2 oberirdisch verbunden werden und wie-der zusammenwachsen.

Antrag wurde beschlossen.

Ausweitung des Haushaltscheckverfahrens auf Kleinstunternehmen (04.10.2021, Antragssteller: OV2)

Es wurde beschlossen und wird an den Bezirksparteitag weitergeleitet, dass das Haushaltscheckverfahren für Mini-Jobs auf Kleinunternehmen übertragen werden soll.

Antrag wurde beschlossen.

Liberaler Verkehrspolitik – Update zum Kommunalwahlprogramm 2020 (04.10.2021, Antragssteller: Felix Mölders, Ulf Morys, Dr. Johannes Plingen und Kerstin Meißler)

Der Kreishauptausschuss fordert die FDP-Ratsfraktion Düsseldorf auf, die Punkte dieses Antrages im Stadtrat und seinen Ausschüssen einzubringen:

Allgemeine Leitlinien

Unterschiedlichste Randbedingungen wie z.B. der Klimawandel, der Wunsch der Menschen nach mehr Lebensqualität im Wohnumfeld, das Wachstum der Stadt oder die Wirtschaftlichkeit des Standortes Düsseldorf erfordern ein Umdenken der Mobilität. Folgende Leitlinien prägen die liberale Verkehrspolitik:

- Jeder soll sich mit dem Verkehrsmittel seiner freien Wahl in Düsseldorf fortbewegen können und dabei sicher fühlen.
- Der Sinn und die Nachvollziehbarkeit von Verkehrsmaßnahmen innerhalb eines Gesamtkonzeptes stehen im Vordergrund.
- Die Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik müssen so verändert werden, dass der Modal Split (Anteil der Verkehrsträger am gesamten Verkehrsmarkt) hin zu einem größeren Anteil des Umweltverbundes entwickeln kann.

Stärkung des Umweltverbundes in Düsseldorf

- Die tragende Säule der Verkehrswende ist ein starker ÖPNV. Ziel soll eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2035 sein. Dazu sind eine engere Taktung, Streckenneubau und eine Steigerung des Nutzungskomforts notwendig (Klimaanlage, W-Lan, Sitze, Raum für Rollstühle/Fahrräder/Kinderwagen). Dabei soll die ÖPNV Entwicklung priorisiert an den Standorten mit starker Siedlungsentwicklung durchgeführt werden. So kann das Nutzungsverhalten der Anwohnerinnen und Anwohner nachhaltig geprägt werden.
- Bau dreier weiterer P+R Häuser mit hoher Kapazität im Norden, Osten und Westen. Diese müssen über Schiene oder Metro Bus Linie an die ÖPNV Knotenpunkte angebunden sein bzw. werden. Um die Nutzung des P+R Systems attraktiv zu gestalten, soll es verschiedene Tarife geben, die etwa ein vergünstigtes Rheinbahn-Tagesticket, günstige Monats-Abonnements und einzelne Tagestartife ohne Zusatzleistungen enthalten. Die Nutzung für Rheinbahn-Abonnements soll kostenfrei sein. Außerdem sind Veranstaltungstickets denkbar, die die kostenlose Nutzung der P+R und ÖPNV-Nutzung beinhalten („Buchen aus einer Hand“). Ferner sind Kooperationen mit dem Düsseldorfer Einzelhandel anzustreben, sodass Kundinnen und Kunden z.B. einen Einkaufsrabatt beim Vorzeigen des P+R Tickets erhalten.
- Nachdem die P+R Häuser gebaut und angeschlossen wurden, muss ein räumlich, differenziertes, digitales Parkraummanagement etabliert werden. Dieses soll zum Ziel haben Einpendlerinnen und Einpendler zur Nutzung des P+R zu bewegen und den knappen Raum an ausgewiesenen Stellplätzen den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Verfügung zu stellen. Dabei muss, durch eine entsprechende Parkscheiben Regelung sichergestellt sein, dass private Kurzbesuche für jeden möglich bleiben.
- Berufs- und Ausbildungsverkehr sollen entzerrt werden, indem der Beginn des Schulunterrichts nach hinten verlegt wird. Eine konkrete Uhrzeit soll zusammen mit allen relevanten Stakeholdern ermittelt werden. So lassen sich die Kapazitäten des Umweltverbundes und der Straßen stressfreier

ausschöpfen.

- In Kooperation mit den Düsseldorfer Unternehmen sollen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verstärkt Firmentickets ausgestellt werden. Außerdem sollen flexible Arbeitszeiten und ortsunabhängiges Arbeiten (mobile Work/Homeoffice) fokussiert werden.
- Auf den Bus- und Bahnstrecken, die entlang der Flaniermeilen und Einkaufszonen verlaufen (Kiez-Kurzstrecke) soll keine Ticketpflicht bestehen (z.B. vom Belsenplatz bis zum Luegplatz und von der Heinrich-Heine-Allee bis zum Hauptbahnhof).
- Im Dialog mit der Logistik-Wirtschaft sollen Lieferverkehre zu Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen gebündelt werden, weil z.B. das Halten am Fahrbahnrand häufig und speziell zu Stoßzeiten einen Rückstau erzeugt, der den Verkehrsfluss stört.
- Schaffung von (günstigem) genossenschaftlichem Wohnraum, damit Einpendlerinnen und Einpendler ihren Wohnort in die Nähe der Arbeitsstätte verlegen können.
- Um den steigenden Bedarf an Fahrpersonal im Rahmen des Kapazitätsaufwuchses abzufedern und langfristig autonomen Schienen- und Busverkehr zu ermöglichen, soll die Rheinbahn auf mindestens jeweils einer Linie des Schienen- und Busverkehrs Pilotprojekte zum autonomen Fahren umsetzen. Dabei ist der volle Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten zu nutzen. Geeignete Linien können etwa zunächst auch nur auf Teilabschnitten umgesetzt werden.

Fußverkehr

- In den Wohnquartieren sollen Schutzräume für Zufußgehende ausgewiesen werden, in denen diese absoluten Vorrang vor allen anderen Fortbewegungsmitteln haben und sich geschützt bewegen können.
- Kreuzungen, die sehr intensiv von Zufußgehenden genutzt werden, sollen "Rundum Grün" sein. Das bedeutet, dass die Ampeln in alle Richtungen für Zufußgehende auf grün geschaltet werden und der übrige Verkehr eine Rotphase hat.
- Fußgängerampeln sollen beim Eintreffen einer Straßenbahn oder eines Busses durch entsprechende Anforderungssysteme (Grün-Drücker) auf Grün geschaltet werden. Häufig müssen Zufußgehende eine rote Ampel queren, um ihre Verbindung rechtzeitig zu erreichen.
- Bei der Neu- und Umgestaltung von Straßenzügen soll die Aufenthaltsqualität für Zufußgehende ein wichtiges Kriterium sein. Nicht alle Straßenzüge eignen sich dazu, aber da wo möglich sollen Flaniermeilen entstehen. Das stärkt den ansässigen Einzelhandel und die Gastronomie.

Radverkehr

- Zum Lückenschluss des Radhauptnetzes und zu seiner Ergänzung sollen geeignete Straßen in den Quartieren in Fahrradstraßen umgewandelt werden mit einer entsprechenden Vorfahrtregelung für Radfahrende. Häufig liegt die schnellste Verbindung nicht entlang einer Hauptstraße.
- Radverkehr muss bei allen Verkehrs- und Erschließungskonzepten von Beginn an als eigenständige und gleichberechtigte Verkehrsform mitgedacht werden. Eine Politik des „Radweg wird das, was übrigbleibt“ wird den Nutzungsanforderungen der Bürgerinnen und Bürger nicht mehr gerecht. Insbesondere bedeutet dies eine Trennung des Radverkehrs nicht nur vom Autoverkehr, sondern auch vom Fußverkehr und eine hinreichende Breite der Radspuren.
- Das Radhauptnetz ist daraufhin zu prüfen, ob es an Engstellen nicht alternative Routen für den Radverkehr gibt an denen mehr Platz vorhanden und ein angenehmeres Vorankommen möglich ist, z.B. Nikolaus-Knop-Platz. Solche Nebenrouten sollen durch die Nutzung von digitalen Heat-Maps identifiziert werden. Heat-Maps können bei unterschiedlichen Anbietern erworben werden. Diese können durch die Auswertung von Bewegungsprofilen ihrer App-Nutzer (z.B. Google Maps) erkennen, welche Route von welchem Verkehrsmittel wie stark genutzt wird. Diese Routen sind zwecks Leitwirkung mit einer gefärbten Oberfläche zu versehen. Denkbar sind blau (Gebot) oder grün (freie Fahrt).
- Wo sinnvoll, sollen bestehende Ampelanlagen um Bedarfsampeln für Radfahrende erweitert

werden. Mittels Induktionsschleifen/Kamera sollen die Ampeln auf Grün geschaltet werden, wenn sich ein Radfahrer nähert, um unnötiges Stehen an roten Ampeln zu reduzieren.

- Ein Knotenpunktsystem nach holländischem Vorbild soll die analoge Navigation für Radfahrende innerstädtisch deutlich vereinfachen. Genau wie in den Niederlanden ist dieses Konzept eng mit Nachbargemeinden abzustimmen, um den Bürgerinnen und Bürgern eine nutzerfreundliche Lösung bieten zu können, die sich nicht nur auf Düsseldorf beschränkt. Das beinhaltet nahtlose Radwegeverbindungen ins Umland und eine umfassende Fahrrad-Navigationskarte für Düsseldorf und Nachbargemeinden.

Motorisierter Individualverkehr

- Die umfassende Elektrifizierung von Parkplätzen (Ladesäulen/Smart Poles) im Innenstadtbereich und der Innenstadt angrenzenden Wohnvierteln hat Priorität bei Planung und Durchführung von Maßnahmen im Bereich des automobilen Individualverkehrs.
- Wir unterstützen ausdrücklich das Konzept der Mobilitätsstationen, dass gebündelt Raum für Mietfahrräder, Elektroroller, Car-Sharing und Kiss-and-Ride Zonen bereitstellt.
- Wir unterstützen die Einrichtung von Tempo 30 auf Straßen mit hohem Aufenthaltswert, um Lärm/Emissionen zu reduzieren und außerdem die Straßennutzung für Radfahrer sicherer zu gestalten. Ein wichtiges Kriterium ist dabei für uns, dass sich die Reisezeiten des ÖPNV nicht verschlechtern.
- Öffentlicher Raum der durch ruhenden Verkehr belegt wird, soll wo möglich dem fließenden Verkehr zur Verfügung gestellt werden in Kombination mit entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen. Der Bau weiterer Quartiersgaragen mit marktüblichen Einstellpreisen ist weiter zu forcieren.

Lieferverkehr/Dienstleistungen

- Das Zielbild ist, dass es in jedem Straßenzug ausreichend Haltebuchten gibt, sodass Dienstleistungen ohne Einschränkung Dritter erbracht werden können. Das Nichtvorhandensein von Haltebuchten ist für Paketzulieferer, aber auch für häusliche Pflegedienste u.v.m. ein Problem. Es sorgt zum einen für unnötige Arbeitszeitverluste der Dienstleister und zum anderen häufig zur Behinderung von Radwegen und anderen Verkehrsteilnehmenden.
- Um den Lieferverkehr reibungsloser und emissionsarmer zu gestalten, muss auch hier die Multimodalität gefördert werden. Dafür sollen sogenannte Micro-Hubs in den Stadtteilen entwickelt werden. Diese ermöglichen durch ihre Nähe zum Wohnort, eine Zulieferung auf der letzten Meile mit Elektrokleinstfahrzeugen, Lastenfahrrädern etc.
- Die Stadt stellt eine Anlaufstelle für die Logistik-Wirtschaft zur Verfügung, um innovative urbane Logistik-Konzepte zu koordinieren, zu bündeln und deren pilotmäßige Erprobung administrativ zu unterstützen. Wie beim Radverkehr soll auch hier frühzeitig der Schulterschluss mit Nachbargemeinden stattfinden.

Antrag wurde beschlossen.