



Bündnis Mobilitätswende Düsseldorf

Pressemitteilung

16. Oktober 2025

Nicht Kleckern sondern Klotzen: Jetzt sichere Wege für alle!

Versprechen aus dem Wahlkampf jetzt in Koalitionsvereinbarung festschreiben!

Im Kommunalwahlkampf gehörte das Thema Mobilität zu den Top-Themen. Jetzt ruft das Bündnis Mobilitätswende Düsseldorf die Parteien auf, in den Koalitionsverhandlungen konkrete Ziele fest zu vereinbaren für

- mehr Sicherheit im Verkehr,
- zur Reduktion von Lärm,
- sichere Radwege
- einen leistungsfähigen und barrierefreien ÖPNV.

Das Bündnis erinnert die möglichen Koalitionsparteien an ihre Versprechen und fordert mit konkreten Vorschlägen für eine Koalitionsvereinbarung zu ausgewählten Punkten nach dem Motto: Nicht Kleckern, sondern Klotzen.

Düsseldorfer Politiker im Kommunalwahlkampf bei Rallye zum Thema Mobilitätswende am 29.8.2025



Christian Rütz (CDU)



Mirja Cordes (Grüne)



Fabian Zachel (SPD)



Anne Hahn (Volt)

(Alle Fotos: Copyright Bodo P. Schmitz („mutbuergerdokus.de“))

1. Für alle schwachen Verkehrsteilnehmer:innen – mehr Sicherheit

Wie kann die Zahl der Verkehrstoten in Düsseldorf auf Null gebracht werden? Wie kommen die Kinder sicher zur Schule und mobilitätseingeschränkte Personen über die Straße?

Der Stadtrat hat für Düsseldorf das Ziel beschlossen, dass es bis 2030 Null Verkehrstote und Schwerverletzte im Straßenverkehr geben soll (EU-weit ausgegebene „Vision Zero“). Davon ist Düsseldorf mit 9 Verkehrstoten (davon 4 Zufußgehende) und 287 Schwerverletzten (darunter 9 Kinder) gemäß Verkehrsbericht für das Jahr 2024 weit entfernt.

Eine entscheidende Maßnahme für mehr Sicherheit ist Tempo 30. Die Temporeduktion verbessert die Wahrnehmung und Übersicht im Verkehr, verkürzt den Bremsweg und verringert die Schwere

von Verletzungen bei Unfällen. Helsinki hat Mitte 2024 fast flächendeckend Tempo 30 eingeführt und hatte im Jahr danach keine Verkehrstoten mehr.

Die deutsche Straßenverkehrsordnung gibt Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts auch nach der Reform nicht her. Wichtig ist daher die Ausdünnung des Hauptstraßennetzes, so dass damit die Einführung von reduziertem Tempo (Tempo 30, Geschäftsstraßen mit Tempo 20) einfacher möglich ist. Die neue StVO erweitert diese Möglichkeiten auch an Hauptverkehrsstraßen.

Konkrete Forderungen für eine Koalitionsvereinbarung: Innerhalb eines Jahres die nachfolgend genannten neuen Möglichkeiten der neuen StVO für Tempo 30 auch an Hauptverkehrsstraßen proaktiv-voll ausschöpfen: „im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen, ... Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen..., Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen.“ Schließung aller Lücken „von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken“.

Reduktion des Durchgangsverkehrs in Wohnvierteln durch verkehrsberuhigende Maßnahmen z. B. Einbahnstraßen, Fahrradstraßen, Nachbarschaftszonen.

2. Für unsere Gesundheit – Straßenlärm weiter reduzieren

Wie kann für mehr lärmgeplagte Menschen in Düsseldorf die Belastung reduziert werden?

Fast 170 Tausend Düsseldorfer:innen leben an Straßenabschnitten mit potentiell gesundheitsschädlichem Lärmniveau, die gemäß der offiziellen Lärmkartierung 2022 Auslösewerte von 65 dB (A) _{L_{DEN}} am Gesamttag überschreiten.

Für den Lärmaktionsplan IV, der im April diesen Jahres vom Rat verabschiedet wurde, wurden verbindliche Maßnahmen zur Lärmreduktion nur an 19 Straßenabschnitten erarbeitet (darunter auch vielfach Tempo 30). Davon werden ca. 15 Tausend Einwohner profitieren.

Unerfreulich ist, dass 350 zu sehr lärmbelastete Straßenabschnitte verbleiben, für die keine Maßnahme erarbeitet wurden oder (38 Abschnitte) auf denen eine Umsetzung von im den Lärmaktionsplänen 1-3 empfohlenen Maßnahmen noch offen ist.

Konkrete Forderung für eine Koalitionsvereinbarung: Pro Jahr an weiteren 70 zu sehr lärmbelasteten Straßenabschnitten Maßnahmen definieren und umsetzen, die den Lärm unter die Auslösewerte reduzieren. Dann wären bis zum Ende Amtszeit alle Straßenabschnitte umgesetzt.

3. Sichere Radwege – getrennt von Fußgängern

Radfahrer:innen wollen sicher ans Ziel kommen, Fußgänger:innen auch, und dabei nicht in Konflikt mit Radfahrern kommen. Wer Rad fährt, tut etwas für seine Gesundheit und den Klimaschutz.

Individuelle Mobilität hat mit Freiheit zu tun, und dies bietet nicht nur das Auto, sondern auch das Fahrrad – in der Regel ohne lange Parkplatzsuche. Als Beitrag zum beschlossenen Ziel Klimaneutralität 2035 will die Stadt den Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen auf 25% steigern.

Alle Parteien wollen eine bessere Radinfrastruktur. Der Rat hat die Errichtung von 6 Radleitrouten mit einer Länge von insgesamt 126 Kilometern beschlossen. Oberbürgermeister Keller hat aktuell nur noch 2 Radleitrouten als Ziel für seine neue Amtszeit genannt. Radroute 1 und 2 haben zusammen 24 Kilometer, wovon ein kleiner Teil schon umgesetzt ist.

Konkrete Forderung für eine Koalitionsvereinbarung: Innerhalb der nächsten Amtszeit die Radleitrouten 1-6 umsetzen, eine Route pro Jahr.

4. ÖPNV für alle – leistungsfähig und barrierefrei

Eine Angebotsverbesserung beim ÖPNV einschließlich Randgebiete und Umland sehen alle Parteien als entscheidendes Element, um Druck von den Straßen in Düsseldorf zu nehmen und die CO₂ Emissionen des Verkehrs zu reduzieren. Mit Bus und Bahn fahren soll bequem sein und barrierefrei zugänglich. Das Angebot muss von der Taktzahl her attraktiv, und die Tarifstruktur einfach sein.

Fortschritte gab es in den letzten Jahren durch den Rheintakt und durch überregionale Maßnahmen, von denen Düsseldorf profitiert: Deutschlandticket und zonenübergreifende Fahrten in NRW mit dem eezy-Tarif. Es ist wichtig, dass die Stadt sich gegen Preiserhöhungen einsetzt.

Trotz prioritärer Bedeutung des Bahnhofsvorplatzes für den ÖPNV, wird dem ÖPNV in den vorgelegten Planungen Platz weggenommen: Durch Kurzzeitparkplätze und eine Tiefgarageneinfahrt für das geplante Hochhaus auf der Worringer Straße gegenüber der Zentralbibliothek. Dem Busverkehr (einschließlich Schienenersatzverkehr) soll dort zusammen mit dem Radverkehr nur eine Spur bleiben. Die Querungsverhältnisse für Fußgänger bleiben unübersichtlich.

Beim Thema barrierefreie Haltestellen (seit 2022 rechtlich vorgeschrieben) steht Düsseldorf im Vergleich zu anderen Großstädten nicht gut da: Nur 50 – 60 % der Stadtbahn-Haltestellen sind barrierefrei.

Konkrete Forderungen für einen Koalitionsvertrag: Den gesetzlich seit 2022 verpflichtenden barrierefreien Haltestellenumbau bis Ende 2026 abschließen.

Kurzfristig zusätzliche Schnellbusse ins Umland (z. B. Krefeld, Willich, Solingen), um Düsseldorf von Pendlerverkehr per Auto zu entlasten.

5. Mehr Personal und Handlungsspielräume für das Amt für Verkehrsmanagement

Oberbürgermeister Keller stellte kürzlich in einem Interview fest (RP vom 30.9.2025): „Wir sind in der Verkehrspolitik nicht so weit gekommen, wie wir uns das vorgestellt haben....Da fehlte es an Tempo und auch ein Stück Durchsetzungskraft. Wir sind da als Verwaltung nicht stark genug. Das Amt für Verkehrsmanagement war mal eines der schlagkräftigsten Ämter, das wir hatten. Es hat im Moment echte Probleme.“

Das Bündnis Mobilitätswende Düsseldorf meint: Dem Amt für Verkehrsmanagement mit Personal und größeren Handlungsspielräumen den Rücken stärken! Mehr Experimente wagen, schneller in die Umsetzung kommen!

Anhang A

- Bündnis Mobilitätswende Düsseldorf
- Zwei Zitate aus dem Verkehrsbericht 2024
- Fakten zu Sicherheit bei Tempo 30
- Live-Statements bei der Fahrrad-Aktionsralley im Wahlkampf

Anhang B Aussagen aus den Kommunalwahlprogrammen 2025

Anhang A

Im Bündnis Mobilitätswende Düsseldorf engagieren sich zahlreiche Verbände, Initiativen und Privatpersonen, u. a. die Düsseldorfer Ortsgruppen von ADFC, Attac, BUND, Extinction Rebellion, Greenpeace, NaturFreunde, für - ein lebenswertes Düsseldorf mit mehr Aufenthaltsqualität

Zwei Zitate aus dem Verkehrsbericht 2024 (Polizeipräsidium Düsseldorf) sagen alles

„Im zurückliegenden Jahr mussten wir bei den im Straßenverkehr getöteten Personen im innerstädtischen Bereich leider ein gleichbleibendes Niveau verzeichnen; neun Menschen verloren auf den Straßen Düsseldorfs ihr Leben. Neun Schicksale, die für die Angehörigen und Freunde Leid und Schmerz bedeuteten und auch an den Beschäftigten von Polizei und Rettungsdiensten nicht spurlos vorbeigingen. Wir arbeiten Tag für Tag intensiv daran, dass tödliche Verkehrsunfälle vermieden werden. Jede und jeder Verkehrstote ist einer zu viel.“

„Besonders tragisch ist es immer dann, wenn Kinder unter den Unfallopfern sind. Erfreulicherweise wurde im letzten Jahr kein Kind im Straßenverkehr getötet. Dennoch müssen wir leider einen Anstieg von 131 (2023) auf 149 (2024) Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern ausweisen, ein Anstieg um 13,7%. Darunter neun schwerverletzte Kinder von 181 verunglückten Kindern insgesamt.“

Fakten zu Sicherheit bei Tempo 30 – reine Physik – keine Ideologie

Wussten Sie, dass ein Auto, das bei Tempo 30 spontan bremst, z. B. für einen Fußgänger, nach 13,3 Metern (ca. 2 Autolängen) zum Stillstand kommt – während ein Auto, das mit Tempo 50 unterwegs ist, bei einem Aufprall dann noch die volle Geschwindigkeit von 50 km/h hat? (Das liegt an der Reaktionszeit vor Einleitung der Bremsung.) Dementsprechend schwer verlaufen Unfälle bei Tempo 50. (Weitere Infos dazu unter www.umweltbundesamt.de/themen/uba-empfiehl-tempo-30-als-inneroertliche)

Live-Statements bei der Fahrrad-Aktionsralley zur Kommunalwahl

Die Redebeiträge der Politiker bei der vom Bündnis Mobilitätswende Düsseldorf organisierten Fahrrad-Aktionsralley Ende August 2025 zeigten einen großen Konsens: Durch Verlagerung des Parkens vom öffentlichen in den privaten Raum, kann Fläche umgenutzt werden für bessere Fuß- und Radwege sowie mehr Aufenthaltsqualität. Bemühungen, die Stadtgesellschaft bei der konkreten Umsetzung vor der Haustür mitzunehmen, geraten dann ins Stocken, auch in „grünen“ Bezirken.

Die Grünen, Klimaliste und Volt setzten sich für eine autofreie Kö ein, Herr Zachel (SPD) sprach sich für die Streichung der Parkplätze auf der Ostseite aus und Umwandlung in eine Fahrradstraße. (Zusammenfassung der Ralleyreden hier:

www.mobilitaetswende-duesseldorf.de/wp-content/uploads/2025/09/Zusammenfassung-der-Statements.pdf)

B - Aussagen aus den Kommunalwahlprogrammen 2025 zu den Themen Sicherheit, Lärm, Radverkehr und ÖPNV

CDU:

„Mobilität bedeutet persönliche Freiheit. ... Unser CDU-Prinzip lautet deshalb: Wege für alle. ... Unsere moderne, sichere und nachhaltige Verkehrspolitik stellt die Bedürfnisse aller Bürgerinnen und Bürger in den Mittelpunkt – unabhängig davon, ob sie mit dem Auto, dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs sind.“

„Wir schaffen die Voraussetzungen dafür, dass in Düsseldorf jede und jeder individuell mobil sein kann – technologieoffen, auch weiterhin mit dem Auto oder mit neuen Antriebsformen.“

„Für uns hat Verkehrssicherheit oberste Priorität. Alle Verkehrsteilnehmer – Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs – müssen sich sicher durch unsere Stadt bewegen können. Besonders achten wir auf die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen.“

„... Idee eines modernen Kernstraßennetzes. Damit können wir die wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt zukunftsfähig machen – und zugleich die Verkehrsbelastung in den Wohnvierteln deutlich reduzieren.“

„Im Bereich Mobilität verfolgt Dr. Stephan Keller eine Verkehrspolitik ohne Ideologie: Er setzt seine Initiative „Wege für alle“ fort. Die Angebotsverbesserung im öffentlichen Nahverkehr ist ihm ein wichtiges Anliegen. Darum wird er die 2. Stufe des „Rheintakts“ voranbringen. Vorbereiten will er die Rheinquerung der U 81 und die Anbindung des Fernbahnhofs mit einem multimodalen Hub. Sein Ziel ist es, den Radverkehrsanteil auf 25 Prozent zu erhöhen, u. a. Durch Lückenschlüsse im Radhauptnetz. Zudem plant Dr. Keller den Einsatz von intelligenten Ampeln, Parken, autonomes Fahren und eine smarte Verkehrssteuerung. Mit ihm werden die Düsseldorfer Straßen saniert und instand gehalten.“

Grüne:

„Die Bevölkerung in Düsseldorf wächst stetig, doch der Platz für Verkehr kann nicht mitwachsen. Mobilitätswende heißt daher für uns, dass wir ein Mehr an Mobilität auf derselben Fläche ermöglichen: leistungsfähiger, barrierefrei, klimafreundlich und sicher für alle Verkehrsteilnehmenden. Das wird in einer autogerechten Stadt, wie sie jahrzehntelang gestaltet wurde, nicht funktionieren. Es muss viel einfacher und komfortabler werden, ohne eigenes Auto in Düsseldorf mobil zu sein.“

„Zugunsten des Umweltverbunds aus Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Carsharing werden wir auch Kfz-Spuren und Parkplätze umwidmen. Paris, Barcelona oder Köln machen es vor: „

„Für die meistgenutzten Linien bleibt unser Ziel eine Taktverdichtung auf 7,5 Minuten.“

„Bei der geplanten Rheinquerung der U81 ist für uns klar, dass eine Querung für den Fuß- und Radverkehr parallel zur Bahn über eine Brücke geschaffen wird, ...“

„Unsere Bus- und Bahnlinien enden nicht an den Düsseldorfer Stadtgrenzen. Auch über den Regional- und Fernverkehr ist Düsseldorf in die Region und darüber hinaus angebunden. Wir wollen die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarkommunen strukturell neu aufstellen, um vor allem Pendler*innen ein überzeugendes Angebot zu machen. „

„Wichtig ist uns außerdem ein systematisches Netz regionaler Schnellbusse, auch im Vorgriff auf die von uns befürworteten Reaktivierungen von Schienenstrecken, beispielsweise der Ratinger Weststrecke und der Niederbergbahn im Kreis Mettmann. „

„Niemand sollte im Verkehr sterben oder schwer verletzt werden – die Grundprämisse der Vision Zero. Wir werden alle Handlungsspielräume des novellierten Straßenverkehrsrechts nutzen, damit Tempo 30 die Regel ist und nicht die Ausnahme – eine flächendeckende Verkehrsberuhigung für mehr Verkehrssicherheit, Lärmschutz und Luftreinhaltung.“

SPD:

„Unser erklärtes Ziel ist die Vision Zero, also null Verkehrstote im Jahr. Dazu erhöhen wir die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen, ob z.B. durch bauliche Maßnahmen, Tempolimits oder Trennungen von Verkehrswegen. Aber nicht nur die Angst vor Unfällen ist für einige Menschen Teil unseres Verkehrssystems. „

„In Düsseldorf sollen alle Kinder eigenständig zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus+Bahn sicher zur Schule kommen. Wir brauchen neue, innovative Wege, damit Schulwege verkehrstechnisch sicher, klimaneutral, autofrei werden. Dabei folgen wir dem Motto ‚kurze Beine, kurze Wege‘. Die Tempo-30-Zonen vor sensiblen Einrichtungen weiten wir aus.“

„Kürzere Taktung im ÖPNV, Zudem ist die Attraktivität des ÖPNV durch deutlich mehr Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit und Sicherheit zu steigern. „

„Auch mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen muss man bequem in der Rheinbahn unterwegs sein können. Dafür braucht es einen verstärkten barrierefreien Ausbau der Haltestellen und Platz in den Fahrzeugen einen verstärkten barrierefreien Ausbau der Haltestellen und Platz in den Fahrzeugen.“

„Wir verbessern die ÖPNV-Kooperationen mit den Nachbarstädten, um den Pendelverkehr mit dem ÖPNV zu stärken. Wir bauen auch die Bahnverknüpfungen mit der Region aus. Ausgeführt von der Connected Mobility Düsseldorf (CMD) werden wir Park&Ride-Möglichkeiten innerhalb und vor den Stadtgrenzen errichten, ..“

„Wir schützen unsere Bürger*innen vor den schädlichen Einflüssen durch schlechte Luft und Lärm. Den Lärmaktionsplan setzen wir zügig. Gemeinsam mit den Einwohner*innen identifizieren wir eventuelle weitere Konfliktorte und finden Lösungen. Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen wie „Tempo 30“-Zonen und Umgestaltungen schaffen wir lebenswerte Wohnquartiere.“

„Oberste Priorität hat die Fertigstellung aller sechs geplanten Radleitrouten. Zusätzlich forcieren wir Lückenschlüsse bei der laufenden Umsetzung des Radhauptnetzes und der Radleitrouten, um auf zentralen Routen direkte Verbindungen innerhalb der Stadt mit hohem Ausbaustandard auf einer Streckenlänge von mehr als 300 Kilometern zu schaffen. Pro Jahr wollen wir 30 Kilometer Ausbau schaffen.“

„Wir erhöhen die Sicherheit von Radwegen. Alle Radwege werden mit Farbe und Piktogrammen unübersehbar gemacht. Auf Hauptverkehrsachsen des Radverkehrs richten wir „Protected Bike Lanes“ ein. „

Volt:

„Als Partei, die sich stark für Inklusion und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs als alternativlos für die klimaresiliente Stadt der Zukunft ausspricht, hat der barrierefreie Ausbau aller Haltestellen in der Stadt höchste Priorität.“

„Nach Vorbild der Stadt Barcelona möchten wir in geeigneten innerstädtischen Quartieren (z. B. Pempelfort, Flingern und Unterbilk) mehrere Straßenzüge zu Superblocks zusammenschließen und den Durchgangsverkehr auf Anwohnende, Lieferanten, Handwerksbetriebe, Rettungs- und Pflegedienste beschränken. Die Höchstgeschwindigkeit von 7 km/h soll nicht nur für eine deutlich bessere Aufenthalts- und Luftqualität sorgen, sondern den öffentlichen Raum zugunsten der Fußgehenden und Radfahrenden schaffen. Parkplätze werden zu Grünflächen und urbanen Treffpunkten für die Nachbarschaft.“

„Vlt Düsseldorf fordert die Einführung von Tempo 30 km/h als Standardgeschwindigkeit in der gesamten Stadt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität zu verbessern, mit Ausnahmen für große Verkehrsadern.“

„Düsseldorf hat das Ziel bis 2035 klimaneutral zu werden. Der Verkehr ist für rund ein Drittel der CO₂-Emissionen in der Stadt verantwortlich. Fast zwei Drittel des CO₂-Ausstoßes produziert der motorisierte Individualverkehr (Binnen- und Quellverkehre sowie Einpendelnde die einen PKW nutzen). Für lange Wege und den Transport schwerer Güter wird das Auto ein wichtiger Verkehrsträger bleiben.“

„Alle Verkehrsteilnehmende profitieren von sicheren Radwegen, denn Fahrradfahren entlastet die Straßen, verringert die Schadstoffbelastung in der Stadt, sorgt für saubere Luft und die Fahrer*innen tun dabei etwas für die eigene Gesundheit. Kein*e Fahrradfahrer*in sollte sich in der Stadt unsicher fühlen. Nach dem Vorbild der Niederlande wollen wir durchgehende, sichere und vernetzte Fahrradwege, die ein zügiges Vorankommen erlauben. „

„Wir fordern den zügigen Ausbau des Radhauptnetzes, inklusive der bis in die Außenbezirke führenden Radleitrouen mit höchster Priorität. „

„Die Königsallee ist eine der wichtigsten Einkaufsstraßen Düsseldorfs. Eine autofreie Ostseite der Kö würde mehr Möglichkeiten bieten für durchgehenden Fuß- und Radverkehr. Lieferanten wären nur minimal beeinträchtigt durch Nutzung der Seitenstraßen, Not- und Rettungsdienste hätten weiterhin Zugang, in dem die heutige Straße als Radweg weiterverwendet werden kann. „