

'Autogerechte Stadt' oder 'Lebenswertes Düsseldorf' ? "Fünf Fragen an fünf Politiker"

**Informations- und Diskussionsveranstaltung
am Donnerstag, den 20. August 2009, um 19.00 Uhr
im **Gemeindesaal der Markuskommune,
Sandträger Weg 101****

Am 28. Mai 2009 haben mehr als 130 Bürgerinnen und Bürger im Kasino der ehemaligen Glashütte engagiert und kritisch über die Verkehrspolitik in Düsseldorf diskutiert. Es ging um handfeste, kontroverse Themen:

Vorrang für das Auto oder Vorrang für Bahn, Bus und Fahrrad?

Löst der Neubau vierspuriger Straßen unsere Verkehrsprobleme?

Soll die sogenannte Osttangente gebaut werden?

Soll die L 404n gebaut werden?

4-spurige Straßen über das Glashüttengelände und am Bahnhof Gerresheim?

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sich einig: Noch vor der Kommunalwahl soll diese Diskussion fortgesetzt werden - mit Politikerinnen und Politikern der fünf Ratsfraktionen.

Unser Verein 'Sozial- und umweltverträgliche Verkehrspolitik für Düsseldorf e.V.' greift dieses Anliegen jetzt auf: Wir haben CDU, SPD, Grüne, FDP und Die Linke eingeladen, mit uns über Verkehrspolitik zu diskutieren.

Zur Vorbereitung haben wir "Fünf Fragen an fünf Politiker" formuliert - siehe dazu auch die Rückseite dieses Flugblattes. Die Fragen sollen schon vor der Veranstaltung in kurzer Form schriftlich beantwortet werden. Die Antworten werden wir im Internet veröffentlichen (www.suvd.de) und senden Sie Ihnen bei Interesse gerne zu (Telefon 0211-273980). In der Veranstaltung wollen wir so eine lebendige, kontroverse und interessante Diskussion ohne lange Monologe sicherstellen.

Wir freuen uns auf Ihr Interesse und Ihre Teilnahme!

Karl-Heinz Krems

Gudrun Lesch

Bernhard Schöne

Fünf Fragen an fünf Politiker

Frage 1:

Viele Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt meinen, dass sich die Stadtentwicklungsplanung und die Verkehrspolitik vorrangig an den Interessen der Menschen ausrichten müssen, die hier in Düsseldorf wohnen. Sie lehnen eine Verkehrspolitik ab, die dem Autoverkehr keine Grenzen setzt, ganz egal, wie viele Pendler, wie viele Mautflüchtlinge und wie viel Durchgangsverkehr daran beteiligt sind.

Soll sich die Verkehrspolitik an den Menschen orientieren, die hier wohnen und leben, oder soll das Straßennetz „autogerecht“ ausgebaut werden?

Frage 2:

Viele Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt meinen, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), also das Netz von Bus und Bahn, in Düsseldorf dringend ausgebaut und besser gefördert werden muss und endlich ein leistungsfähiges und sicheres Fahrradwegenetz geschaffen werden muss. Sie lehnen eine Verkehrspolitik ab, die zur Lösung von Verkehrsproblemen vorrangig den Aus- und Neubau von Straßen betreibt.

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?

Frage 3:

Viele Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt meinen, dass auf keinen Fall eine neue, durchgängige und vierspurige Verbindung von der A 52 und A 44 im Norden zur A 46 und A 59 im Süden - die so genannte Osttangente - entstehen darf. Sie lehnen eine Verkehrspolitik ab, die scheinbar diese Strecke plant und ausbaut, bis am Ende die letzte Lücke zwischen Hellweg und Metro quer durch die Siedlung Märchenland in Flingern geschlossen wird.

Soll die so genannte Osttangente durchgängig gebaut werden oder nicht?

Frage 4:

Viele Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt meinen, dass der Bau der L 404n - also einer vierspurigen Verbindung von der Vennhauser Allee durch die Düsselau über die Rampenbrücke und dann entlang der Bahn durch Lierenfeld nach Flingern - weder notwendig noch verantwortbar ist, weil Menschen, Umwelt und Stadtklima darunter erheblich leiden würden. Sie lehnen eine Verkehrspolitik ab, die diese Straße gegen alle Widerstände aus der Bevölkerung und gegen den Rat der Fachleute aus der Verwaltung bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans durchsetzen will.

Soll die L 404n von der Vennhauser Allee bis zur Ronsdorfer Straße gebaut werden oder nicht?

Frage 5:

Viele Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt meinen, dass die Verkehrssituation am Gerresheimer Bahnhof und auf dem ehemaligen Glashüttengelände keine vierspurige Straße zulässt, insbesondere, weil dadurch die Rad- und Fußwege auf der Rampenbrücke wegfallen würden und der Bahnhof, ein zukünftiges kulturelles Zentrum, vom Stadtteil abgeschnitten würde. Sie lehnen eine Verkehrspolitik ab, die um jeden Preis eine vierspurige Trasse von der Rampenbrücke bis auf das Glashüttengelände durchsetzen will.

Soll von der Rampenbrücke bis in das Glashüttengelände und damit vor dem Gerresheimer Bahnhof her eine vierspurige Straße gebaut werden oder nicht?