

DAS SAGEN DIE PARTEIEN IN IHREN WAHLPROGRAMMEN

CDU Ein Ausspielen der Verkehrsteilnehmer wird es mit der CDU nicht geben. Wir wollen, dass digitale Verkehrslenkung für einen durchgängig fließenden Verkehr sorgt. Wir halten ein stadtweites Tempo 30 nicht für den richtigen Weg. Für den Fußgänger- und Radverkehr wollen wir die Radwege sicherer machen und werden an neuen, eigenständigen Routen mit einer nutzergerechten Ausgestaltung arbeiten. Ob Ausbau der E-Bus-Struktur, autonomes Fahren, Sammelnbusse in den Außenbezirken – Anspruch ist es, offen zu sein für neue Mobilitätsformen. Die S-Bahn-Anbindung nach Köln, der Ausbau der S8 und ein Haltepunkt an der Hochschule sind wichtige Projekte.

SPD Wir wollen den Raum neu verteilen. Wir wollen niemandem das Auto verbieten, sondern durch gut ausgebaute und vernetzte Alternativen den Umstieg auf autofreie Mobilität erleichtern. Neue Radwege, Fahrradstellplätze, Radboxen, Fahrradparkhäuser und ein Ausbau des E-Bike- und Bikesharing-Angebots werden Radfahren sicherer und bequemer machen. Einbahnstraßenregelungen und Quartiersparkhäuser statt Parken am Fahrbahnrand können den nötigen Platz schaffen. In unserer Vorstellung sind Innenstädte frei von individuellem Autoverkehr. Auch in den Außenbezirken muss das ÖPNV-Streckennetz ausgebaut werden.

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN Unser Ziel sind autofreie Innenstädte und der Umbau der Straßen zu einem sicheren, barrierefreien und gleichberechtigten Verkehrsweg für alle. Wir begrüßen ein Tempolimit von 30 Km/h mit einzelnen Ausnahmen. Die Grünen setzen sich für eine prioritäre Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer ein. Parkende Autos beanspruchen Platz, der dem Fußgänger- und Radverkehr fehlt. Mönchengladbach braucht ein Netz von Fahrradwegen, welches den Autotrassen ebenbürtig ist. Wir wollen den Bau von Protected Bike Lanes. Die Grünen befürworten die Wiedereinführung der Straßenbahn. Der ÖPNV wird mit enger Taktung flächendeckend ausgebaut.

DIE LINKE. Der öffentliche Nahverkehr muss ausgebaut werden und kostenfrei sein. Wir wollen Mönchengladbach schrittweise zur autofreien Stadt machen und Flächen für umweltfreundlichere Fortbewegungsmittel nutzen. Wir wollen ein neues Nahverkehrskonzept, das der Stadt neue Mobilität bringt (Möglichkeit eines Straßenbahn-, Hochbahn- oder U-Bahnnetzes wird ergebnisoffen untersucht). Parkflächen sollten reduziert werden. Wir wollen massiven Ausbau, Sanierung und Optimierung des Radwegenetzes. Wo möglich, Umwandlung von Auto Spuren zu Fahrradspuren und Tempo 30 im ganzen (Innen-)Stadtgebiet.

Alternative für Deutschland Der Hauptbahnhof muss in puncto Kundenservice und Sicherheit als auch im Innenzustand besser werden, der Hauptbahnhof in Rheydt könnte kaum schlechter sein und der Bahnhof Odenkirchen stellt eine Zumutung dar. Die Pläne für einen Neubau des Busbahnhofs scheinen diese Strategie des Versagens nahtlos weiterzuführen. Die AfD plädiert für eine Verlängerung der S28 bis Viersen und wenn möglich bis Venlo. Es ist der schlechte Straßen-, Rad- und Gehwegzustand festzustellen. Im Zusammenhang mit Neubaugebieten sind Radwegebeziehungen neu zu denken sowie zu den Außenbezirken zu verbessern.

DAS SAGEN EXPERTEN



Thomas Claßen, Vorstandsmitglied ADFC: Radfahrerinnen und Radfahrer wollen gesicherte Radwege, statt Schutzsteifen, die

nicht schützen, sondern gefährden. Wo das nicht geht, muss Tempo 30 her und diese Straßen müssen so angelegt sein, dass Kfz dort nicht schneller fahren können. Die Radstation Rheydt sollte im Zuge des Bahnhofneubaus verdoppelt und an die Gebäudewege angebunden werden. Stadtweit muss das Tempo für bessere Radinfrastruktur erhöht werden und dafür braucht die Stabsstelle Mobilität endlich mehr Personal.



Detlef Neuß, Fahrgastverband Pro Bahn: Die Stadt sollte sich nicht länger gegen die Westverlängerung der S 28 von Kaarst bis Viersen

sperren. Das entlastet morgens die A 52 Richtung Düsseldorf erheblich. Die S6 von Köln nach Mönchengladbach sollte wenigstens halbstündlich fahren und so die RE 8 nach Köln entlasten. Der Busfahrplan sollte möglichst mit den Abfahrten der Züge an den Bahnhöfen abgestimmt werden. Der neue Busbahnhof muss konsequent umgesetzt werden. Und wir brauchen im Busverkehr eine Linie, die im Kreis fährt und die Außenbezirke verbindet.



Ümit Polat, Vorstandsmitglied Taxizentrale: Das drängendste Problem ist eine fehlende Taxispur in der Innenstadt Mönchengladbach und am

Marienplatz. Eine Umweltspur wie in Düsseldorf ist da beispielhaft. Ich glaube, dass ein flächendeckendes Tempo 30 nicht funktioniert. Die Fahrer kommen gut mit wechselnden Höchstgeschwindigkeiten 30, 50, 40 zurecht. Ich befürworte weniger Autoverkehr in den Innenstädten, aber dann muss sichergestellt sein, dass keine Privatfahrzeuge mehr in die Innenstädte fahren.



Frank Mund, Kreishandwerksmeister: Die Verkehrspolitik muss Bedürfnisse der Betriebe, der Kunden und der Umwelt berücksichtigen. Die

einseitige Verbannung des Individualverkehrs aus den Innenstädten führt zu deren Verödung und ruiniert frequenzabhängige Handwerksbetriebe. Wir unterstützen den Aufbau von synaptischen Verkehrssystemen mit multimodalen Verkehrsknotenpunkten, die die Erreichbarkeit und die Erbringung von Dienstleistungen der Betriebe sichern. Flächendeckende Fahrverbote akzeptieren wir auf keinen Fall.