

## Mobilität

Der Langenfelder Verkehr muss zu den Bürgerinnen und Bürgern passen und nicht anders herum. Alle sollten so schnell, bequem und klimafreundlich ans Ziel kommen wie möglich. Deshalb brauchen wir leistungsfähige Angebote für alle Verkehrsteilnehmer.

In erster Linie muss sich die Stadt darauf konzentrieren, eine **gute Verkehrsinfrastruktur** zu unterhalten. Funktionierende Verkehrsadern sind die Grundlage eines attraktiven Wirtschafts- und Wohnstandortes. Hierbei hat eine klare Orientierung an den Widmungen zu erfolgen. Von Wohngebieten müssen größere Verkehrsaufkommen ferngehalten werden. Dass dort in Langenfeld häufig großräumige 30er-Zonen bzw. Straßen mit Tempo 30 eingerichtet sind, begrüßen wir. Es sollte auch geprüft werden, ob zeitlich begrenzte Beschränkungen sinnvoll sind. Bei Straßenbau und -sanierung sind sowohl die vorgenannten Aspekte als auch Klimaschutzmaßnahmen (Entsiegelung, Pflanzungen etc., s. Positionspapier Umwelt), der Ausbau der digitalen Infrastruktur (Glasfasernetz, intelligente Verkehrsführung usw., s. Positionspapier Smart City) und dergleichen mehr zu berücksichtigen. Das gesonderte Heranziehen der Bürger für Kosten öffentlicher Infrastruktur (z.B. durch Straßenausbaubeiträge o.Ä.) lehnen wir ab.

Die Stadt muss einen **optimalen Verkehrsfluss** anstreben. Dies gilt für alle Verkehrsteilnehmer unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel und im Besonderen für die Ortseingangs- und -ausgangsstraßen. Dabei vertreten wir die Meinung, dass Weniger manchmal Mehr ist: Die Verkehrsführung sollte möglichst simpel gestaltet werden. Aus dem Stadtbild sind in erheblichem Maße nicht zwingend notwendige Beschilderungen zu entfernen. Alle Ampelphasen sind auf einen möglichst guten Verkehrsfluss hin zu optimieren („grüne Welle“). In den frühen Morgenstunden, abends und nachts, wenn wenig Verkehr herrscht, sollten die Anlagen – idealerweise sinnvoll digital vernetzt und abgestimmt (s. Positionspapier Smart City) – ausgeschaltet und der Verkehr den einschlägigen Vorfahrtsregeln überlassen werden. Ein derart optimierter Verkehrsfluss ist nicht nur ökologisch sinnvoll (Spritverbrauch/CO<sub>2</sub>-Ausstoß), sondern steigert auch die Lebensqualität. Wir unterstützen das Radverkehrskonzept der Stadt Langenfeld mit der Zielsetzung, die Attraktivität des Fahrrades bei der Wahl als Verkehrsmittel der Langenfelder Bürger signifikant zu erhöhen und das Konfliktpotenzial mit dem KfZ-Verkehr zu verringern. Insbesondere soll der Aufbau eines

Radschnellwegenetzes zwecks besserer Verbindung an die Nachbarkommunen forciert werden. Der Anteil von Fahrradstraßen im Stadtgebiet soll, wo immer es sinnvoll ist, erhöht werden. Im Hinblick auf die städtischen Autobahnen (A3, A59, A542) sind wir der Auffassung, dass wir bereits überproportional viel zur überregionalen Mobilität beitragen. Deshalb glauben wir – und werden uns entsprechend dafür stark machen –, dass wir Rücksichtnahme nicht nur im Hinblick auf Lärm- und Umweltbelastungen bei etwaigen Aus- und Umbauten einfordern können. Konkret im Hinblick auf die A3 favorisieren wir die Standspurlösung (d.h. temporäre Freigabe der Standspur statt Neubau einer vierten Spur).

Der **öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)** in Langenfeld (und Umgebung) ist attraktiver zu machen. Hierbei sind Kooperationen mit den angrenzenden Städten und Verkehrsverbänden anzustreben. Wir setzen uns dafür ein, dass Langenfeld bei den Verkehrsverbänden VRR und VRS eine günstigere Tarifzone erhält. Darüber hinaus ist eine bessere Vertaktung zu erzielen. Im Hinblick auf die Bahnhöfe im Stadtgebiet ist in einen Austausch mit der Deutschen Bahn zu treten, um diese zu sanieren (insbesondere sicherer, komfortabler und behindertengerecht zu machen). Ggf. darf sich die Stadt auch einer Kostenbeteiligung nicht verschließen. Jedenfalls am S-Bahnhof Langenfeld sollte die Stadt zudem ein sicheres, gebührenpflichtiges Fahrradparkhaus unterhalten. Dieses muss auch gut an das Fahrradwegenetz angebunden werden. Auch am S-Bahnhof Berghausen sollten sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Im Bereich des **Individualverkehrs** gilt, dass wir eine Bevorzugung spezieller Fortbewegungsmittel und Antriebsarten ablehnen. Der Ausgabe von Haushaltsmitteln zu Lenkungszwecken (Subventionen o.Ä.) stehen wir auch hier kritisch gegenüber (s. Positionspapier Finanzen). Nichtsdestotrotz muss die notwendige Infrastruktur ausgebaut werden. Mit den Stadtwerken Langenfeld steht uns hier ein Vehikel zur Verfügung, um tätig zu werden. Dabei ist die Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität so auszubauen, dass entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie in bestimmten Quartierslagen (z.B. Rathausparkplatz) zusätzliche Supercharger installiert werden. In Quartierslagen und in Kooperation mit Privaten (z.B. Supermarktbetreibern) sollten zudem durch schnelle Genehmigungen und sonstige städtische Unterstützungsleistungen auch weitere normale Ladesäulen hinzukommen. Die Abrechnungsmodalitäten müssen transparent, einfach und marktgerecht sein. Mit Einrichtung einer Biogas- bzw. Elektrolyseanlage könnte nach diesen Grundsätzen auch ein Angebot für Gasantriebe oder grünen Wasserstoff geschaffen werden. Bei Anschaffungen im städtischen Fuhrpark sind – je nach hiesigen Ladekapazitäten und Eignung – E-Autos oder Autos bzw. LKW, die mit E-Fuels, grünem Wasserstoff o.Ä. betrieben werden, in Betracht zu ziehen.