

Verkehrspolitik der Jusos Duisburg

-Prioritäten neu setzen. Verkehr neu gestalten-

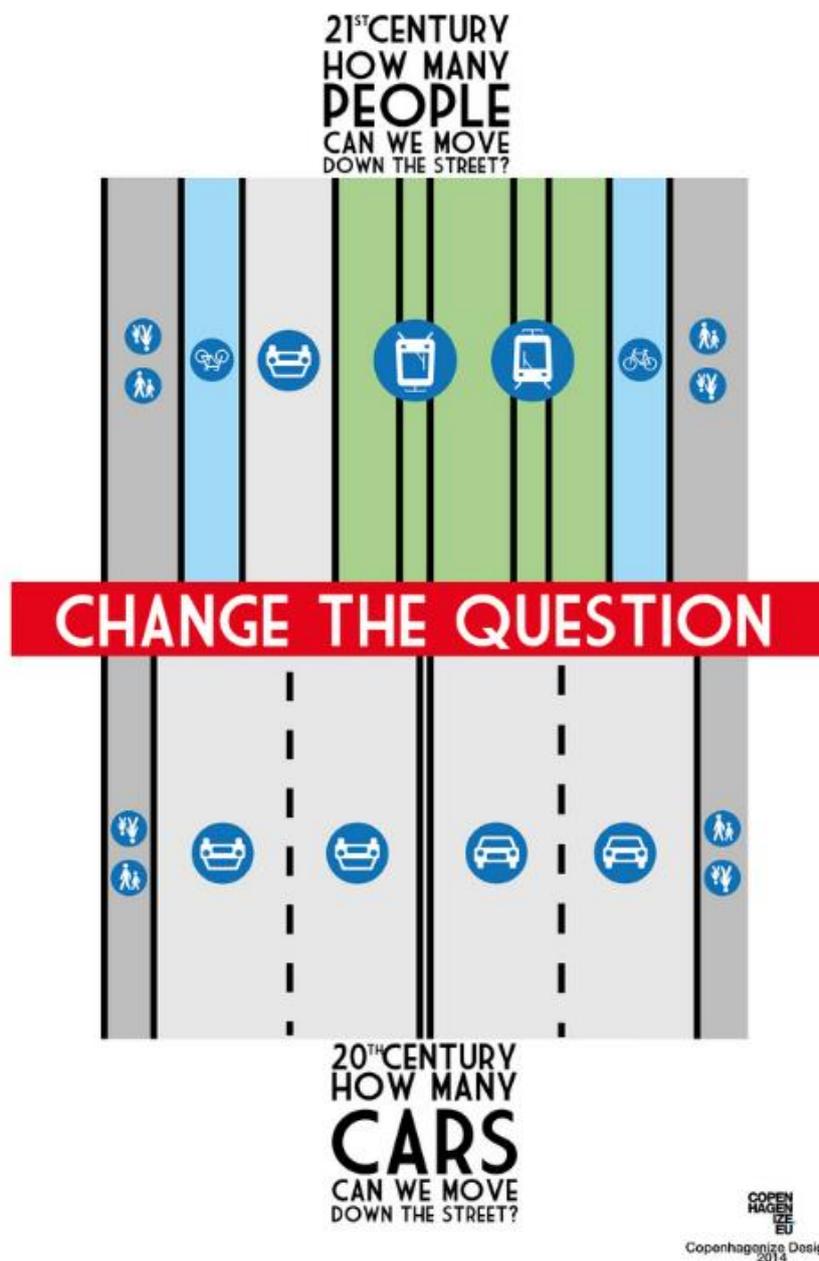


Abbildung 1: Copyright Copenhagenize Design Co 2014

1	EINLEITUNG.....	2
2	BUS & BAHN: SCHLAUER DURCH DIE STADT.....	3
3	UNSERE FORDERUNGEN AUF EINEN BLICK:.....	3
4	<i>Stadtplanung von gestern die Absage erteilen.....</i>	3
5	<i>Mehr Takt, immer maximal fünfzehn Minuten warten.</i>	4
6	<i>Direktverbindungen.....</i>	4
7	<i>ÖPNV-Trassen - Am Stau vorbeifahren.....</i>	4
8	<i>Schiene, Schiene, Schiene – Immer mehr Kapazität als Busse.....</i>	5
9	<i>OnDemand – MyBus konsequent ausbauen.....</i>	5
10	<i>Wie wollen wir das bezahlen?.....</i>	6
11	INDIVIDUALVERKEHR – AUF MEINEN WEGEN VON A NACH B.....	7
12	UNSERE FORDERUNGEN AUF EINEN BLICK:.....	7
13	<i>Im Individualverkehr umdenken.....</i>	7
14	<i>Getrennte Radwege – Das Fahrradfahren wirklich sicher machen.....</i>	8
15	<i>Bikesharing – die optimale Ergänzung zu Bus & Bahn.....</i>	8
16	<i>Schadstoffe raus aus der Stadt - Elektromobilität konsequent besserstellen.....</i>	8
17	<i>Carsharing - Das Auto nicht 90% rumstehen lassen.</i>	9
18	<i>Neue Mobilitätskonzepte – Innovation braucht Unterstützer*innen.....</i>	9
19	<i>Parkraumbewirtschaftung & Straßenbau – Kann das smart oder kann das weg?.....</i>	10
20	GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK: SOZIALE STANDARDS (DURCH)SETZEN!	11
21	UNSERE FORDERUNGEN AUF EINEM BLICK:.....	11
22	<i>Für eine Soziale Logistik.....</i>	11
23	<i>Kontrollen der Einhaltung sozialer Standards auf der Straße.....</i>	11
24	<i>Neue Arbeitszeitmodelle für Fernfahrer.....</i>	11
25	<i>Multimodale Verkehre und Investition in Forschung.....</i>	12
26	<i>Fernbusse stärker Kontrollieren.....</i>	12
27	<i>Pflicht für Abbiegeassistenten.....</i>	12
28	<i>Rechtliche Grundlage für Autonomes und Vernetztes Fahren.....</i>	12
29	ABSCHLUSS:	13
30	<i>Abbildungsverzeichnis:</i>	13
31		

32 Einleitung

33 *Die Jusos Duisburg bekennen sich zum menschengemachten Klimawandel und*
 34 *möchten diesen bekämpfen. Als einen wesentlichen Baustein sehen wir hier die*
 35 *Verkehrspolitik. Hier sehen wir große Potenziale zur Reduzierung von Emissionen.*
 36 *Lokal wie global.*

37 *Darüber hinaus bekämpfen wir Defizite längst fälliger sozialer und*
 38 *sicherheitsrelevanter Standards.*

39 *Dieses Papier nennt daher unsere Forderung und Vorschläge für sinnvolle*
 40 *Änderungen der Mobilität von Personen und Gütern.*

41

42 Bus & Bahn: Schlauer durch die Stadt

43

44 Unsere Forderungen auf einen Blick:

- 45 ⇒ **Der autogerechten Stadt die Absage erteilen.**
- 46 ⇒ **Nachfrage durch Angebot: Den Takt auf alle fünf bis zehn Minuten erhöhen.**
- 47 ⇒ **Der SB40 als Vorbild: Direktverbindungen in der ganzen Stadt etablieren.**
- 48 ⇒ **Am Stau vorbeifahren: Eigene Bahntrassen und Busspuren einrichten.**
- 49 ⇒ **Erhöhung der Kapazität auf der Schiene durch Doppelzüge.**
- 50 ⇒ **Die Schiene bis Homberg und Rheinhausen bauen.**
- 51 ⇒ **Die Schiene auch zwischen Homberg und Rheinhausen bauen.**
- 52 ⇒ **Kurzfristiger Neubau der Innenhafen-Universitäts-Stadtbahnlinie (aus 3. NVP).**
- 53 ⇒ **Das MyBus-System auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten.**
- 54 ⇒ **Der Kostendeckung im ÖPNV aufgeben.**
- 55 ⇒ **Einkommensabhängige ÖPNV-Umlage etablieren.**
- 56 ⇒ **Fahrscheinfreien ÖPNV anstreben.**
- 57 ⇒ **Fördermittel für den Streckenneubau abrufen.**

58

59 Stadtplanung von gestern die Absage erteilen

60 Bus & Bahn gehört die Zukunft. Nur wer den
61 öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
62 ausbaut, erreicht unsere klimapolitischen Ziele.

63 Duisburg ist Großstadt und Teil der Metropole
64 Ruhr. Eine hohe Bevölkerungsdichte hat somit
65 auch immer eine hohe Verkehrsdichte zur Folge.
66 Somit ist ein leistungsfähiger ÖPNV, um nur
67 alleine den täglichen Verkehrsinfarkt zu
68 verhindern, wesentliches Standbein einer
69 durchdachten Verkehrspolitik.

70 Doch welche Verkehrspolitik haben wir die
71 letzten Jahrzehnte „gefahren“? Eine
72 Automobilpolitik! Noch immer scheint das
73 Dogma der „autogerechten Stadt“ in
74 Verwaltung und Politik vorzuherrschen. Doch
75 dieses Dogma hat sich längst überholt. Das
76 Automobil wurde längst als Statussymbol bei
77 jungen Städterinnen und Städtern abgelöst.¹

78 Was müssen wir also der jungen Generation
79 bieten um in unserer Stadt zu bleiben?
80 Verbindung!



How most traffic engineers see your city



How cities should be designed

COPEN
HAGEN
DES
IGN
Copenhagenize Design Co.
2013

Abbildung 2: Copyright Copenhagenize Design Co 2013

¹ Vgl. <https://www.motor-talk.de/news/das-auto-verliert-den-kontakt-zur-jugend-t6327116.html>

81 Verbindung ist weit mehr als nur von A nach B kommen. Das kann bereits heute. Der Faktor Zeit ist
82 ausschlaggebend.

83 Mehr Takt, immer maximal fünfzehn Minuten warten.

84 Verbindungen müssen somit schneller und der Takt dichter werden. Hier ist die Devise „Angebot
85 schafft Nachfrage“. Fährt das Verkehrsmittel alle fünf bis zehn Minuten in der Hauptzeit und in der
86 Nebenzeit im Fünfzehnminutentakt kann man sorgenfrei an die Haltestelle und muss nicht fürchten
87 Stunden zu warten und man ist auch schneller am Ziel.

88 Direktverbindungen

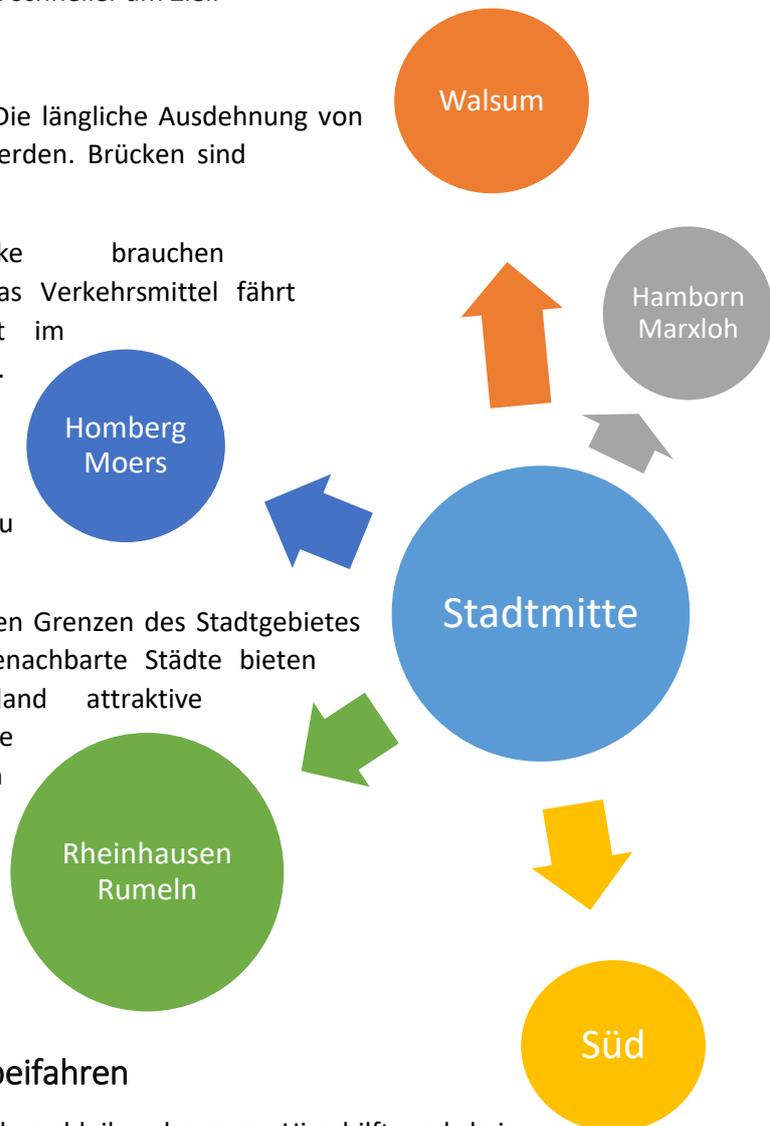
89 Duisburgs Geografie ist schwierig. Die längliche Ausdehnung von
90 Nord nach Süd lässt Linien lang werden. Brücken sind
91 Engpässe.

92 Daher gilt, Außenbezirke brauchen
93 Direktverbindungen. Das heißt, das Verkehrsmittel fährt
94 kleinteilig im Bezirk und fährt im
95 Anschluss direkt in das Zentrum.
96 Diese Art der Verbindung besteht
97 schon heute. Der SB40 ist hier ein
98 gelungener Anfang. Dieses System
99 gilt es im gesamten Stadtgebiet zu
100 etablieren.

101 Auch müssen wir weniger in unseren Grenzen des Stadtgebietes
102 denken. Direktverbindungen in benachbarte Städte bieten
103 Pendler*innen aus dem Umland attraktive
104 Alternativen zum Auto. Auch kann die
105 Direktverbindung zum Bahnhof in
106 die Nachbarstadt Wege massiv
107 verkürzen und beschleunigen.
108 Warum nicht direkt von Homberg
109 nach Moers, von Hamborn nach
110 Oberhausen oder von Serm nach
111 Uerdingen.

112 ÖPNV-Trassen - Am Stau vorbeifahren

113 Verkehrsmittel, welche im Stau stehen, bleiben langsam. Hier hilft auch kein
114 dichter Takt und keine Direktverbindung (s.o.). Daher brauchen wir eigene ÖPNV-Trassen.
115 Insbesondere an Engpässen wie Brücken. Optimalerweise an jeder Hauptstraße. Hier gilt es
116 großspurige und großzügige Verkehrsflächen des Geistes der autogerechten Stadt, wie vierspurige
117 Straßen, konsequent zurückzubauen und dem ÖPNV diesen gewonnen Raum –kreuzungsarm- zur
118 Verfügung zu stellen. Unbedingt auch Systemübergreifend. Schiene und „Gummi“ (Bus) dürfen nicht
119 in Konkurrenz stehen.



120 Schiene, Schiene, Schiene – Immer mehr Kapazität als Busse

121 Eine Stadtbahn und zwei Straßenbahnen für rd. eine halbe Millionen Einwohner ist peinlich. Unsere
122 Straßenbahnen sollten und müssen längst Stadtbahnen sein. Das zeigen bereits jetzt die Zustände in
123 unseren Bahnen. Da helfen auch keine neuen Bahnen mit 25 (Steh-)Plätzen mehr. Das heißt
124 Doppeltraktion (zwei gekuppelte Bahnen) durchgehend und kreuzungsfreie Trassenführungen (ÖPNV-
125 Trassen, s.o.) im gesamten Stadtgebiet.

126 Ja, dafür müssen wir Bahnsteige verlängern. Das ist oberirdisch kein Problem. Parkraum gilt es dem
127 ÖPNV unterzuordnen.

128 Im Tunnel müssen wir umdenken. Hier bauen wir zwischen Meiderich und Duissern
129 Hochflurbahnsteige zurück. So hat eine doppelte niederflurige (rd. 30 cm Bodenhöhe) 903 genügend
130 Bahnsteig. Unsere hochflurige (ab 60 cm Bodenhöhe) U79 verkürzen wir dann bis Duisburg Hbf. Die
131 Kapazität übernimmt fortan die (doppelte) 903. Da unser Hbf und die Station König-Heinrich-Platz zwei
132 Etagen haben, können diese je Etage oder auch je Gleis umgebaut werden. Die Steinsche Gasse bauen
133 wir zu Gunsten der 903 um. Dies erhöht auch die Geschwindigkeit der U79.

134 Auch drei umgebaute Stadtbahnlinien sind zu wenig. Wir müssen längst „über den Rhein“. Schon heute
135 stoßen auch die Buslinien aus dem Duisburger Westen an ihre Kapazitätsgrenzen.² Hier brauchen wir
136 Linien nach Rheinhausen und in Rheinhausen sowie Linien nach Homberg und in Homberg. Und auch
137 eine Nord-Süd-Linie im Westen Duisburgs darf nicht fehlen. Ein Weg von Homberg über Duisburg-Mitte
138 nach Rheinhausen ist keine Option.

139 Als Grundlage dürfen hier gerne auch die bereits ausgewiesenen Ziele des 3. Duisburger
140 Nahverkehrsplans dienen.³ Insbesondere die Innenhafen-Universitätslinie. Diese gilt es kurzfristig
141 umzusetzen.

142 OnDemand – MyBus konsequent ausbauen

143 Warum nicht mal ohne Haltstelle den Bus nutzen? Schon heute bietet die DVG mit dem MyBus-System
144 einen öffentlichen Nahverkehr direkt **von** meinem gewählten Standort **zu** meinem gewählten Standort
145 –ohne Haltstelle.

146 Dieses System muss kurzfristig auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden. Darüber hinaus sind
147 die derzeit verwendeten Fahrzeuge durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen und barrierefrei auszubauen.

148 Langfristig ist dieses System zudem autonom fahrend zu gestalten und zu etablieren.

149 Für künftige feste Linienplanungen müssen zudem die Wege von MyBus analysiert werden. Häufig
150 genutzte Wege können entsprechend „sichtbar“ gemacht werden und durch die Einführung
151 regelmäßiger Linien ergänzt werden. Natürlich nur unter maximalem Datenschutz!

² Vgl. Mobilitätsbefragung 2015 (https://www2.duisburg.de/micro2/pbv/medien/bindata/Duisburg_HHB15.pdf) und 3. NVP der Stadt Duisburg (https://www2.duisburg.de/micro2/pbv/medien/bindata/3.Nahverkehrsplan_Stadt_Duisburg_inkl.Steckbriefe.pdf)

³ Vgl. 3. NVP der Stadt Duisburg (https://www2.duisburg.de/micro2/pbv/medien/bindata/3.Nahverkehrsplan_Stadt_Duisburg_inkl.Steckbriefe.pdf)

152 Wie wollen wir das bezahlen?

153 Ja, das alles kostet Geld. Jede Menge sogar. Doch dies ist eine Generationenaufgabe und gilt so von
154 mehreren Generationen zu schultern.

155 Auch müssen wir weg vom Dogma des kostendeckenden ÖPNV! Bus & Bahn waren noch nie
156 kostendeckend und werden sie auch niemals sein. Daher müssen wir die Prioritäten neu ordnen. Das
157 Streben nach Kostendeckung gilt es abzulegen und die Grundversorgung mit Mobilität neu zu
158 definieren und hiernach zu streben. Der Preis muss zweitrangig werden. Dafür gilt es entsprechende
159 einkommensabhängige Umlagen zu prüfen und zu etablieren. Gerne auch bis hin zum fahrscheinfreien
160 ÖPNV.

161 Darüber hinaus fördern Bund und Land noch immer bevorzugt den Neubau von Strecken. Warum dann
162 also nicht neue, hoch geförderte, Linien bauen. Bei aktuell günstigen Fremdkapitalkosten belasten
163 diese unseren Ergebnishaushalt nicht umfangreich. Dies kann kompensiert werden. Die Investition
164 (Finanzhaushalt B) wird als Vermögen in der städtischen Bilanz aktiviert. Für einen ausgeglichenen
165 Haushalt sind so nur Abschreibungen parallel zu den Tilgungen zu halten.

166

167

168 Individualverkehr – Auf meinen Wegen von A nach B

169

170 Unsere Forderungen auf einen Blick:

- 171 ⇒ **Copenhagenize! Wir wollen den fahrradfreundlichen Stadtumbau.**
- 172 ⇒ **Vom Auto baulich getrennte Fahrradwege und –straßen.**
- 173 ⇒ **Keine halbherzig „gemalten“ Fahrradstreifen am Fahrbahnrand.**
- 174 ⇒ **Ausreichende Fahrradabstellflächen oder auch Fahrradparkhäuser.**
- 175 ⇒ **Radwegwinterdienst mindestens wie auf Hauptstraßen.**
- 176 ⇒ **Geförderter Bikesharingausbau durch die Stadt.**
- 177
- 178 ⇒ **Elektromobile konsequent besserstellen.**
- 179 ⇒ **Jede Straßenbaumaße nur mit neuen Ladepunkten (Stromtankstellen).**
- 180 ⇒ **Erhöhung der Ordnungsgelder für Falschparker auf Elektrostellplätzen.**
- 181 ⇒ **Elektromobilität von den Parkgebühren ausnehmen.**
- 182 ⇒ **Umrüsten des städtischen Fuhrparks auf Elektromobile, angefangen beim OB.**
- 183 ⇒ **Bei Neuanschaffung der DVG: Ausschließlich Elektrobusse oder mindestens Hybridbusse.**
- 184 ⇒ **Bei Neuanschaffung der WBD: Ausschließlich Elektrofahrzeuge für die Abfallentsorgung.**
- 185 ⇒ **Förderung von stationsunabhängigem Elektro-Carsharing, übergangsweise kann**
- 186 **stationsbasiertes Elektro-Carsharing wie das der Universität Duisburg-Essen gefördert**
- 187 **werden.**
- 188
- 189 ⇒ **Neue Formen der Mobilität wie z.B. E-Scooter fördern.**
- 190
- 191 ⇒ **Parkhäuser (Park + Ride) „vor die Tore“ der Stadt und das Bus- & Bahnticket in die**
- 192 **Parkgebühren integrieren.**
- 193 ⇒ **Parkgebühren soweit innerstädtisch erhöhen, dass „draußen“ parken und mit dem ÖPNV**
- 194 **anreisen immer günstiger ist.**
- 195 ⇒ **Parkplätze durch LoRaWAN smart machen. Parkplatzverfügbarkeit online auch im**
- 196 **öffentlichen Raum immer in Echtzeit verfügbar.**

197

198 Im Individualverkehr umdenken

199 Auch den Individualverkehr wollen wir fördern. Im Gegensatz zur Vergangenheit, welche unter dem
200 Begriff „Individualverkehr“ das erdölbasierte Automobil gefördert hat, wollen wir hier den Fokus neu
201 setzen. Individuelle Mobilität bedeuten für uns weit mehr als nur das verbrennungsbasierte
202 Automobil. Individuelle, förderbare Mobilität beginnt bei uns beim Fahrrad oder auch bei neuen
203 Mobilitätsformen wie dem E-Scooter.

204 Auch sehen wir den Umstieg auf die Elektromobilität für das Automobil als maßgebliches und nicht
205 verhandelbares Ziel um unsere Stadt von verbrennungsbasierten Schadstoffen wie z.B. Feinstaub zu
206 entlasten. Doch was werden wir im Detail vorantreiben?

207

208 Getrennte Radwege – Das Fahrradfahren wirklich sicher machen

209 Das Fahrrad als schadstoffärmstes Mobilitätsmittel gilt es massiv durch neue Infrastruktur zu fördern.
 210 Für die ganze Ideenvielfalt genügt hier nur allein ein Blick zu unseren niederländischen und dänischen
 211 Freundinnen und Freunden. *Copenhagenize*, der fahrradfreundliche Stadtumbau, muss das Ziel sein.

212 So fordern wir für unsere Stadt
 213 großzügige vom Automobil
 214 getrennte Fahrradwege und
 215 Fahrradstraßen. Halbherzig
 216 „gemalte“ Fahrradstreifen am
 217 Fahrbahnrand, welche von
 218 geneigten Autofahrer*innen
 219 eher als zusätzlicher Parkraum
 220 betrachtet werden, lehnen wir
 221 kategorisch ab. Getrennte
 222 Fahrradwege und –straßen
 223 bedeutet für uns die Rücknahme
 224 von Fahrspuren des Automobils
 225 zu Gunsten des Fahrrads. Zu

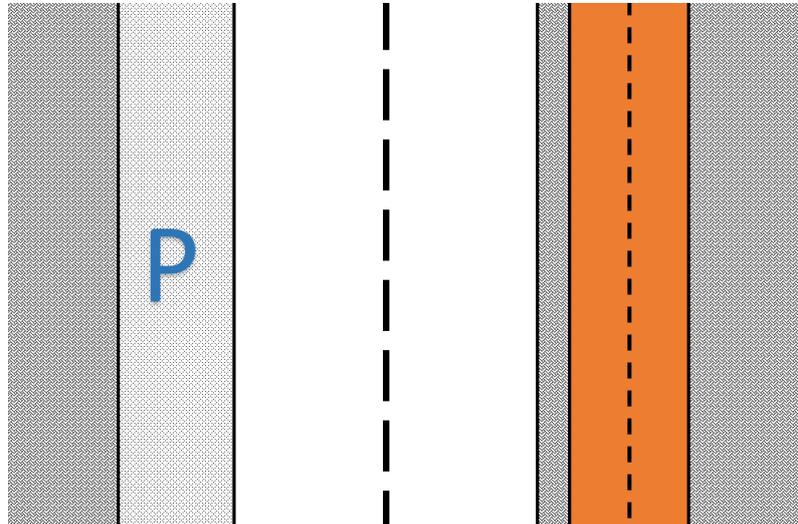


Abbildung 3: Copyright Sebastian Ackermann 2019

226 einer Trennung gehört für uns
 227 ebenfalls die Abgrenzung mittels

228 Bordstein und, wenn gegen das SUV nötig, auch die erweiterte Trennung durch beispielsweise niedrige
 229 Zäune oder Poller. Selbstverständlich gilt es auch den Verkehrsraum des Fahrrads von Fußgängerinnen
 230 und Fußgängern baulich zu trennen. Entflechtung der verschiedenen Fortbewegungsarten ist unsere
 231 Maxime.

232 Auch muss die begleitende Infrastruktur mitwachsen. Hierzu gehören ausreichende Abstellflächen
 233 oder auch Fahrradparkhäuser und auch entsprechender Platz in öffentlichen Verkehrsmitteln.

234 Darüber hinaus gilt es auch in den Herbst- und Wintermonaten das Radfahren attraktiv zu halten. In
 235 Konsequenz sehen wir hier z.B. die Winterdienstkategorisierung von Fahrradwegen und –straßen
 236 höher oder zumindest gleich hoch wie die städtischen Hauptstraßen.

237 Bikesharing – die optimale Ergänzung zu Bus & Bahn

238 Die optimale Ergänzung zu Bus & Bahn stellt für uns ein Kurzzeitfahrradverleihsystem (Bikesharing)
 239 dar. Durch ein stadtweites dichtes System von Stationen, wie es jetzt schon im Innenstadtbereich
 240 realisiert wurde, wird der ÖPNV sinnvoll ergänzt und umweltfreundliche Mobilität „bis auf die letzte
 241 Meile“ attraktiver.

242 Hier sehen wir auch die Stadt in der Pflicht. Der Stationsausbau muss, zur Erfüllung des Ziels des
 243 Ausbaus, auch finanziell von unserer Kommune flankiert werden.

244 Auch begrüßen wir stationsunabhängige Bikesharingsysteme wie in vielen anderen Städten bereits
 245 üblich.

246 Schadstoffe raus aus der Stadt - Elektromobilität konsequent besserstellen

247 Dem Elektromobil, ganz gleich ob Automobil oder Elektroroller, gehört innerstädtisch die Zukunft.
 248 Schadstoff-, Umwelt- und Lärmbelastungen sind nur so mittelfristig angemessen zu reduzieren.

249 Hierzu gilt es das Elektromobil konsequent besserzustellen. So muss jede Straßenbaumaßnahme, ganz
250 gleich ob Sanierung oder Neuerstellung, immer die Planung und Realisierung von öffentlichen
251 Ladepunkten beinhalten. In Duisburg darf es keine Straßenbaumaßnahme ohne anschließenden neuen
252 öffentlichen Ladepunkt geben. Selbstverständlich sind diese Ladepunkte frei von
253 verbrennungsbasierten Automobilen freizuhalten. Dass hier Parkraum für herkömmliche Fahrzeuge
254 reduziert wird ist uns bewusst und gewollt. Um diesen Parkraum entsprechend freizuhalten, müssen
255 die Ordnungsgelder für diese Stellplätze massiv erhöht und auch durchgesetzt werden. Kein
256 herkömmliches Fahrzeug darf entsprechende Elektroinfrastruktur blockieren.

257 Elektromobile sind selbstverständlich von der Parkraumbewirtschaftung, also den Parkgebühren,
258 auszunehmen.

259 Zur Elektromobilität gehört ebenso der öffentliche Fuhrpark. Unsere Stadt muss hier mit gutem
260 Beispiel vorangehen. Dies bedeutet in der Umsetzung, dass jedes neu angeschaffte Dienstfahrzeug
261 ausschließlich elektrisch betrieben sein darf. Das beginnt sogar beim Dienstwagen des
262 Oberbürgermeisters. Ebenso darf kein neu anzuschaffender Bus mehr ausschließlich erdölbasiert
263 betrieben werden. Es sind mindestens Hybridbusse anzuschaffen. Gleiches gilt für die Fahrzeuge der
264 Abfallentsorgung.

265 Die einzige Ausnahme lassen wir hier derzeit nur im Bereich der Feuerwehr und des Rettungswesens
266 zu.

267 **Carsharing - Das Auto nicht 90% rumstehen lassen.**

268 Das eigene Automobil bleibt 90% am Tag ungenutzt. Lediglich für die Wege zur und von der
269 Tätigkeitsstätte und dem Wohnort wird das Automobil betrieben. Somit blockiert es in seiner
270 ungenutzten Zeit wertvollen städtischen Raum, welcher weitaus mehr im Sinne seiner Bürgerinnen
271 und Bürger verwendet werden könnte.

272 Das Automobil muss somit eine höhere Auslastung erfahren. Es muss fahren und keinen (Park-)Raum
273 blockieren. Hierzu bietet sich der automobiler Kurzzeitverleih (Carsharing). Fahrzeuge sind im
274 Stadtgebiet ständig verfügbar und können durch eine smartphonebasierte Ortung ausfindig gemacht
275 werden. Das Fahrzeug wird lediglich für die Dauer des eigenen Vorhabens gebucht und genutzt. Nach
276 Beendigung der Buchung wird das Fahrzeug beliebig im Stadtgebiet abgestellt und durch die nächste
277 Nutzerin oder den nächsten Nutzer geortet und erneut verwendet.

278 Da sich beispielsweise zehn Personen, welche sonst je ein eigenes Fahrzeug besitzen würden, ein
279 Automobil teilen, kann Parkraum und Verkehrsfläche langfristig reduziert werden.

280 Übergangsweise fördern wir auch stationsbasierte Carsharingmodelle. Hier sind Fahrzeuge an fest
281 definierten Punkten zu finden und abzustellen.

282 Selbstverständlich ist Carsharing ausschließlich mit Elektromobilität zu betreiben. Das bestehende
283 System der Universität Duisburg Essen „Ruhrauto-e“ bietet bereits jetzt im kleinen Maße Carsharing
284 ausschließlich elektrisch.

285 **Neue Mobilitätskonzepte – Innovation braucht Unterstützer*innen**

286 Auch Mobilität ist einem ständigen Wandel unterzogen. Wir werden neue Formen der Mobilität wie
287 z.B. E-Scooter, „Tretroller“ mit Elektroantrieb, aufgeschlossen begegnen und hier selbstverständlich
288 diese neue Mobilitätsform fördern. Ausprobieren ist unsere Devise. Wir sehen Chancen und keine
289 Gefahren.

290 Parkraumbewirtschaftung & Straßenbau – Kann das smart oder kann das weg?

291 Die Parkraumbewirtschaftung muss ausgebaut werden. Innerstädtische Bereiche gilt es durch
292 preisliche Ausgestaltungen unattraktiv für den automobilen, verbrennungsbasierten Verkehr zu
293 gestalten. Im Gegenzug fördern wir Park + Ride Systeme nach dem Vorbild der Stadt Amsterdam. „Vor
294 den Toren“ der Stadt gilt es günstige Parkhäuser mit direktem ÖPNV-Anschluss zu etablieren.
295 Gleichzeitig wird hier die Parkhausgebühr mit dem Fahrschein für das öffentliche Verkehrsmittel
296 kombiniert. Ziel muss es sein, dass dieser Preis immer unter der Parkgebühr im innerstädtischen
297 Bereich liegt.

298 Für eine optimale Auslastung und Verfügbarkeit statuen wir öffentlichen Parkraum mit Sensoren des
299 LoRaWAN⁴ aus. Jeder Parkplatz meldet hier digital seine Verfügbarkeit. Dieser Status kann jederzeit
300 und in Echtzeit online abgerufen werden. Da hier lediglich Funknetz-Accesspoints (Umgangssprachlich:
301 WLAN-Router) sowie ausschließlich batteriebetriebene Parkplatzsensoren (Batteriehaltbarkeit 10+
302 Jahre) benötigt werden, ist eine kostengünstige Realisierung, ohne große Baumaßnahmen wie z.B.
303 Verkabelungen, möglich.

304 Der Straßenbau genießt nicht unsere oberste Priorität. Wir verfolgen den Ausbau von ÖPNV- sowie
305 Fahrradwegen. Da sich Mobilität wandeln wird, genießt im Straßenbau der Rückbau unseren Fokus.

306

307

⁴ Vgl. https://wiki.opennet-initiative.de/wiki/Projekt_LoRa

308 **Güterverkehr und Logistik: Soziale Standards (durch)setzen!**

309

310 **Unsere Forderungen auf einem Blick:**

- 311 ⇒ **Sozialverträglichere Logistikbranche**
- 312 ⇒ **Flächendeckende Kontrollen des BAG´s zu Lenk- und Ruhezeiten**
- 313 ⇒ **Stärkere Kontrolle von Fern Bussen**
- 314 ⇒ **Attraktivere Arbeitszeitmodelle 7/7 oder 14/14 für Fernfahrer**
- 315 ⇒ **Multimodale Verkehre und Modernisierung für eine bessere CO2 Bilanz im Güterverkehr**
- 316 ⇒ **Fördergelder zur Forschung alternativer Verkehrs- und Antriebsmöglichkeiten**
- 317 ⇒ **Abbiegeassistenten Pflicht**
- 318 ⇒ **Hersteller Haftung als rechtliche Grundlage für Autonomes Fahren**
- 319 ⇒ **Nachflugverbot Düsseldorfer Flughafen**

320

321 **Für eine Soziale Logistik**

322 Die Duisburger Jusos setzen sich für eine soziale Politik im Güterkraftverkehr und dem gesamten
323 Logistiksektor ein. Es wurde viel zu lange weggeschaut, wenn es um die Einhaltung sozialer Standards
324 der Angestellten dieser Branche ging.

325 **Kontrollen der Einhaltung sozialer Standards auf der Straße**

326 Die Lenk- und Ruhezeiten für LKW- und Fernbusfahrer müssen konsequent kontrolliert werden um
327 geltendes Europäisches Recht endlich durchzusetzen und Lohndumping, sowie Ausbeutung der
328 Angestellten zu verhindern. Hierzu muss das BAG deutlich aufgestockt werden, um flächendeckende
329 Kontrollen möglich zu machen. Zusätzlich müssen Strafen an den Arbeitgeber erhöht werden für
330 nichteinhalten der Ruhezeiten. Wochenruhezeiten dürfen wir nicht mehr in den Fahrzeugen zulassen.
331 Der LKW soll nicht zum rollenden Gefängnis für die Fahrer werden, in welchem Sie zum Teil Monate
332 am Stück verbringen. Auch Quälen sich Fahrer krank ans Steuer, weil ein Großteil des Lohns nur über
333 Spesen bezahlt werden. So werden zusätzliche Sozialabgaben vom Arbeitgeber eingespart und
334 Altersarmut ist für den LKW-Fahrer bereits vorprogrammiert. Diese Ausbeutung und der
335 Sozialversicherungsbetrug sind aufgrund von mangelnder Kontrolle gängige Praxis in der Branche. Hier
336 müssen auch die Arbeitsverhältnisse der Fahrer vor Ort mit kontrolliert werden. Das Entsendegesetz
337 der EU, welches besagt, dass ein Arbeiter welcher in ein anderes EU Land geschickt wird auch
338 mindestens genauso vergütet werden muss wie Branchenüblich für ansässige in diesem EU Land
339 gezahlt wird, muss auch für das Transportgewerbe gelten.

340 **Neue Arbeitszeitmodelle für Fernfahrer**

341 Zusätzlich benötigt es eine Reform der Arbeitszeiten um den Beruf des Fernfahrers wieder attraktiv zu
342 gestalten. Als positives Beispiel gelten hier die Arbeitszeiten der Deutschen Binnenschiffer, die im
343 Wechsel eine oder zwei Wochen mit Lenk- und Ruhezeit Arbeiten und die gleiche Zeit danach komplett
344 frei bekommen. Hiermit würde man den Fernfahrern ermöglichen ein Sozialleben neben dem Beruf
345 ausüben zu können und den Fahrerarmut in der Branche so entgegenzutreten. Dadurch ergibt sich
346 auch eine Erhöhung der Personalkosten bei Spediteuren die aufgrund der Flächenmäßigkeit jedoch
347 keinen Preiskampf im Frachtmarkt aufkommen lässt. Die Frachtraten werden damit wieder auf ein

348 Sozialverträgliches Niveau gehoben und durch minimale Preiserhöhungen letztendlich von der
349 Industrie und dem Verbraucher getragen.

350 **Multimodale Verkehre und Investition in Forschung**

351 Der Güterverkehr in NRW müssen wo immer möglich von den Straßen über multimodale Systeme auf
352 die Schiene und dem Binnenschiff umgesetzt werden um so die Straßen zu entlasten und die Umwelt
353 zu schonen. Grade Duisburg ist als größter Binnenhafen der Welt in einer Vorreiterposition und muss
354 sich hier als Vorbild in Intelligenten Verkehrssystemen wie einer Minimierung der Ausstoßwerte von
355 Kohlendioxid und Feinstaub zeigen. Langfristig muss der Wechsel auf alternative Energieträger endlich
356 forciert werden. Diese müssen mit den notwendigen Fördergeldern zur Forschung alternativer
357 Verkehrs- und Antriebsoptionen unterstützt werden. Nur durch Innovation kommen wir aus der
358 Abhängigkeit Fossiler Brennstoffe raus und können die gesetzten Klimaziele noch erreichen. Dabei
359 sehen wir die Nutzung von Biosprit sehr kritisch. Für die Herstellung dieser Kraftstoffe werden riesige
360 Waldflächen gerodet, um Rapsölplantagen zu errichten. Diese Flächen stehen Weltweit auch in
361 Konkurrenz zu Anbauflächen für die Gewinnung von Nahrungsmitteln für Mensch und Tier und
362 erschaffen somit nur neue Probleme ohne alte zu lösen. Die Umweltbilanz und Sozialverträglichkeit
363 von E10 sehen wir daher negativ.

364 **Fernbusse stärker Kontrollieren**

365 Der Fernbusverkehr hat eine kostengünstige Alternative zur Bahn geschaffen, den Wettbewerb
366 zugunsten des Verbrauchers verbessert und so die Preise grade für junge Leute bezahlbar gemacht.
367 Trotzdem verschließen wir nicht die Augen vor der Missachtung sozialer Standards in der Branche.
368 Viele Fahrer werden auch hier ausgebeutet und genötigt ihre Lenk- und Ruhezeiten zu überziehen um
369 Kampfpreise aufrechtzuerhalten. Der Zustand vieler Fernbusse ist einer Deutschen Straßen Zulassung
370 oft nicht mehr angemessen. Hier wird mit der Intention der Gewinnmaximierung mit dem Leben der
371 Passagiere gespielt. Daher fordern wir nochmals die Kontrollen hier auszuweiten und
372 Onlineplattformen welche Reisen anbieten, müssen für vergehen mit in die Verantwortung gezogen
373 werden.

374 **Pflicht für Abbiegeassistenten**

375 Die Einrichtung digitaler Abbiegeassistenten für LKWs, welche Bewegungen im toten Winkel erkennen
376 und auch selbstständig eingreifen, sind längst Marktreif und müssen endlich zur Pflicht werden. Auch
377 wenn die Statistik zu tödlich Verunglückten im deutschen Straßenverkehr rückläufig ist gibt es noch
378 großes Handlungspotential.

379 **Rechtliche Grundlage für Autonomes und Vernetztes Fahren**

380 Langfristig darf sich Deutschland dem „Autonomen Fahren“ nicht verschließen, denn hierdurch kann
381 mithilfe moderne Fahrsysteme der Großteil aller Verkehrsunfälle vermieden werden. Auch wenn
382 heutige Systeme vereinzelt prominente Aussetzer haben ist der Computer doch der besonnenere
383 Autofahrer und überzeugt durch die Statistik. Wir fordern, dass der Bund das Autonome und Vernetzte
384 fahren mit einer Anpassung der veralteten Gesetzes Lage freigibt. Im Falle des Versagens der Technik
385 soll hier nicht, wie heute im Gesetz verankert, der passive Fahrer haften, sondern wie bei jedem
386 fehlerhaften Produkt der Hersteller der Ware. Die Technik darf hier nicht dem Gesetz voraus sein,
387 sondern muss endlich der Zukunft angepasst werden.

388 Duisburg liegt in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Düsseldorf International, dem größten Flughafen
389 Nordrhein-Westfalens und drittgrößten Flughafen Deutschlands. Dies bringt der Stadt Vor- und
390 Nachteile. Einerseits ist der Flughafen unverzichtbarer Wirtschaftsmotor für Duisburg wie für die

391 Region. An ihm hängen viele Arbeitsplätze. Er ist ein Tor Duisburgs zur weiten Welt und ein Tor der
392 weiten Welt zu Duisburg. Andererseits bringt er auch Probleme mit sich. Teile Duisburgs liegen in einer
393 Einflugschneise des Airports. Deswegen setzen wir uns für ein Nachtflugverbot am Düsseldorfer
394 Flughafen ein, damit sich der Fluglärm in Grenzen hält. Für uns gehen die Interessen der Bürgerinnen
395 und Bürger wirtschaftlichen Interessen vor.

396

397 **Abschluss:**

398 Die Jusos Duisburg danken dem Themenforum „Verkehr“ für die Erarbeitung dieses Papiers.

399 Dieses Papier wurde durch die Mitgliederversammlung der Jusos Duisburg am 30.06.2019
400 beschlossen.

401

402 **Abbildungsverzeichnis:**

403	Abbildung 1: Copyright Copenhagenize Design Co 2014	1
404	Abbildung 2: Copyright Copenhagenize Design Co 2013	3
405	Abbildung 3: Copyright Sebastian Ackermann 2019	8