

Auszug aus dem Sitzungsprotokoll der 241. Sitzung des Fachforums am 19. August 2019

TOP 3 Schwerpunkt: „Mobilitätsperspektiven für Düsseldorf“ (Erhard Treutner und Ulrich Schweitzer, beide Mitglied im Sprecherrat und Sprecher der AG Mobilität)

3.1 Situation in Düsseldorf

Seit rund 60 Jahren gibt es die autozentrierte Stadtplanung. Sie hat sich in alle Lebensbereiche ausgewirkt. Wir alle haben Mobilitätsroutinen eingeübt, die nur schwer aufzugeben sind. Trotzdem brauchen wir heute eine Veränderung. Problem in Düsseldorf ist der bestehende Modal Split, also die Wahl des Verkehrsmittels. Danach sind rund 12,5 % mit dem Rad, 31,4 % zu Fuß, 22,1 % mit dem ÖPNV und 40 % mit dem Auto unterwegs. Berücksichtigt man den Anlass, kommt man auf folgende Verteilung: Zur Arbeit nehmen 45% den Pkw, zum Einkaufen fahren 31 % mit dem Pkw, aber 33 % gehen zu Fuß, zur Freizeit sind 41 % zu Fuß unterwegs. Problematisch sind auch die Pendlerströme. Täglich kommen rund 310.000 Personen nach Düsseldorf, rund $\frac{3}{4}$ davon, also 215.000, mit dem Auto; 100.000 Personen wollen aus der Stadt hinaus. Da es zu wenig Park+Ride-Plätze am Stadtrand gibt, kommen die Autos bis in die Innenstadt. Der ÖPNV ist teuer, überfüllt, unpünktlich, die Radwege nicht ausreichend und nicht gut genug. Positiv ist, dass 74 % der Düsseldorfer*innen nahe am schienengebundenen ÖPNV wohnen; durch die Buslinien verbessert sich die Statistik noch. 3.2 Wien und Zürich, Amsterdam und Kopenhagen

Wien und Zürich haben auf den ÖPNV gesetzt und ihn massiv auf rund 40 % ausgebaut. In Zürich gibt es ein Ticket für alle Verkehrsmittel: Bus, Bahn, Schiff, Seilbahn. Parkende Autos sind auf unterirdische Parkhäuser angewiesen, und die sind teuer. In Wien haben 40 % aller Einwohner*innen das 365-Euro-Jahresticket. Die U-Bahn z.B. fährt dort im Dreiminutentakt, sie fährt am Wochenende auch die Nacht durch. Es gibt viele Fußgängerzonen, 60 % des Umsatzes wird mit Kund*innen erzielt, die per ÖPNV unterwegs sind.

Amsterdam hat seit den 1990er Jahren auf den Ausbau des Radverkehrs gesetzt: So wurden z.B. Straßen teilweise zu Radwegen umgewidmet, auch für längere Strecken, und Fahrradbrücken gebaut. Heute benutzt 40 % der Bevölkerung das Rad. In Kopenhagen sind sogar 50 % mit dem Rad unterwegs. Es gibt z.B. eine Grüne Welle bei 20 km/h, und bei Schneefall werden zuerst die Radwege geräumt. 3.3 Verkehrswende in Düsseldorf

In der Broschüre „Green-City-Mobility“ (Grüne-Stadt-Mobilität) und den Kooperationsvereinbarungen werden als Stellschrauben für eine Verkehrswende genannt: Radschnellwege, Steigerung des Radanteils, neue Fußgängerzonen, Stellplätze und Ladeinfrastruktur für E-Autos und E-Bikes, Verdichtung der ÖPNV-Takte, multimodales Ticket, ÖPNV-integrierte Neubausiedlungen, Vereinbarungen zu Park+Ride-Plätzen mit den anliegenden Kommunen.

Weitere Vorschläge/Ideen: Es müsse unattraktiv werden, mit dem Auto in die Stadt zu fahren. Deshalb müsse z.B. Parken auf der Straße teurer sein als in Parkhäusern. Firmen können mit einer App ihren Mitarbeitern erleichtern, Mitfahrgelegenheiten zu finden. Park+Ride-Plätze, Leihmöglichkeit von Autos und Fahrrädern und digitale Infosysteme sollen eine flexible Nutzung der Verkehrsmittel ermöglichen. Die Stadtverwaltung soll emissionsarme Antriebe nutzen. Handwerksbetriebe sollen auf E-Modelle umstellen. Logistikzentren/Umschlagplätze sollten am Stadtrand eingerichtet werden. Große Lkw kommen nur noch bis dorthin, dann übernehmen kleinere Kfz. Die Waren könnten ab dort auch für die einzelnen Geschäfte in der Stadt gebündelt werden, so dass diese nur einmal am Tag beliefert werden bräuchten. Die Stellplatzverordnung müsse geändert werden: Nicht für jede Wohnung soll ein Pkw-Platz angelegt werden. Wer seinen Diesel-Pkw abgibt, soll ein Jahr lang

kostenlos den ÖPNV nutzen können. Fahrräder sollen auf die Straße, auf separater Spur. Die Fahrradwege müssen vereinheitlicht werden.

Zusammen mit diesem Protokoll wird eine Liste versandt, auf der die AG Mobilität Punkte zur Einleitung der Verkehrswende in Düsseldorf zusammengestellt hat. Die AG sammelt weitere Ideen, um die Liste zu ergänzen, und bittet um Rückmeldungen per Mail!

Mobilitäts-Strategie für Düsseldorf

Wie lassen sich die unten angegebenen Zielsetzungen ergänzen bzw. konkretisieren?

1. ÖPNV

- höherer Takt
- mehr Busse/Bahnen
- höhere Geschwindigkeit – z.B. mehr Vorrangschaltung an Ampeln
- Pünktlichkeit
- mehr Fahrradplätze in Bussen/Bahnen
- 365,- Euro Ticket oder dergleichen
- mehr Umweltpuren

2. Fahrrad

- mehr Investitionen
- mehr Radwege
- mehr Sicherheit – auf der Straße, an Kreuzungen
- deutliche Trennung des Radverkehrs von Kfz-Verkehr und Fußwegen
- zentrale Radwege für schnelleres Fahren auslegen
- Fahrradstraßen/Umweltpuren
- mehr Komfort

3. Kfz

- mehr Umweltpuren
- emissionsarme Antriebe.
- mehr Tempo-30-Zonen
- mehr P+R-Plätze (auch Parkhäuser an Einfahrtstraßen vor der Stadt/Stadtrand)
- mehr Parkraumbewirtschaftung
- mehr Überwachung des Parkens (z. B. zur Vermeidung von Parken in 2. Reihe und auf Radwegen)
- Logistikverteilzentren
- E-Mobilität/Ladepunkte fördern

4. Zu Fuß gehen

- mehr Aufenthaltsqualität auf Straßen
- mehr Plätze für Fußgänger
- fußgängerfreundlichere Ampelschaltungen

5. Generell wichtig :

- flexible Mobilität + Mobilitätsstationen
- digitale Infosysteme
- kultureller Wandel
- Konsumverhalten
- multi-modales Ticket
- Mitfahr-App (siehe die Kooperation „Düsselschmiede“ von RP/Flughafen/ Messe/Sparkasse/Stadtwerke)

- zentrales Ziel neben Reduzierung von Emissionen:
Verbesserung des Stadtlebens