

TOP 3 Schwerpunkt: „Mobilitätswende in Düsseldorf“

Referent: Ulrich Schweitzer

3.1 Vortrag

Erst 2015 ist eine CO₂-Reduktion im Stadtverkehr anvisiert worden – im Vergleich zu den Sektoren Industrie (von 1990-2014: CO₂-Reduktion um 1/3) und Gebäude (von 1990-2014: CO₂-Reduktion um rund 50%). 2018 hat die Stadt einen Masterplan „Green City Mobility“ vorgelegt, mit dem sie in der Innenstadt die NO₂-(Stickstoff-)Belastung durch den Verkehr reduzieren will. Laut Studie ist „grundsätzlich zu betonen..., dass Fahrverbote als „letztes Mittel“ einzustufen sind und die soziale und ökonomische Verhältnismäßigkeit in der Umsetzung zu wahren ist.“ (Düsseldorf 2018: „Masterplan ...“ S.6) Die Stadt muss sich mit der NO₂-Belastung befassen, da davon die Bürger*innen per Luftbelastung unmittelbar betroffen sind. Man kann davon ausgehen, dass NO₂-Ausstoß und CO₂-Ausstoß parallel laufen, und dass mit passivem Umweltschutz auch aktiver Umweltschutz einhergeht. Handlungsbedarf besteht auch, weil die Europäische Kommission beim Europäischen Gerichtshof eine Klage wegen Vertragsverletzung erhoben hat: Die bisherigen Maßnahmen Deutschlands haben nicht zu einer ausreichenden Minderung der Emissionen geführt. Laut Pressedienst der Stadt (vom 18.2.2020) hat sich der Modal Split (= Nutzung verschiedener Verkehrsmittel) in der Zeit von 2013 bis 2018 folgendermaßen verändert: PKW: Rückgang von 40 % auf 36 %, Fahrrad: Zunahme von 12 % auf 16 %, ÖPNV: Zunahme von 19 % auf 21 %, zu Fuß: Rückgang von 29 % auf 27 %. Diese Zahlen beruhen auf einer Erhebung der Technischen Universität Dresden. Sie wurden ermittelt durch Haushaltsbefragung von Stadtbewohner*innen. Ein ganz anderes Bild ergibt sich bei den Berufseinpendlern nach Düsseldorf hinein. In dieser Bevölkerungsgruppe ist der Modal Split: Schienen-Personen-Nahverkehr: 25 %, PKW: 75 %. Wie machen es andere Städte? Bekannt sind die europäischen Vorbilder Zürich, Kopenhagen, Amsterdam. Aber auch in Deutschland experimentieren viele Städte mit Maßnahmen zur Verkehrswende. Osnabrück plant eine Schwebebahn, in Oldenburg bekommen Radfahrende mithilfe von Wärmebildkameras die Grüne Welle. Essen will den Autoverkehr bis 2030 von 55 auf 25 % reduzieren. Welche Stellschrauben hat Düsseldorf? Viele Maßnahmen brauchen Zeit, um realisiert zu werden. Der Rhein-Ruhr-Express wird erst 2035 fertig. Radschnellwege müssen noch geplant und gebaut werden. Der städtische Fuhrpark wird umgestellt, teils auf moderne Dieselbusse (Euronorm 5 EEV; Euro 6). 12 E-Busse sollen schon bis Ende 2020 eingesetzt werden. Mobilstationen sollen eingerichtet werden, an denen ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln erfolgen kann, z.B. vom Bus auf ein Leihfahrrad, vom PKW auf die Straßenbahn usw. Die städtische Tochterfirma „Connected Mobility Düsseldorf“ widmet sich seit diesem Sommer der Digitalisierung und Vernetzung der Mobilitätsangebote. Parkplätze müssten eingespart werden – dies führte in Paris zu einer Verringerung des PKW-Bestandes. Inzwischen wird nach einer überarbeiteten Satzung der Stadt das Stellplatzangebot bei Neubauten nach der Nahverkehrs-Anbindung berechnet. Nötig sei dabei aber eine Verbesserung beim Linienangebot des ÖPNV; sinnvoll sei auch die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets. Auch große Unternehmen sollten als Kooperationspartner gewonnen werden; sie könnten ihren Mitarbeiter*innen z.B. einen Bonus für eine umweltfreundliche Anreise zum

Betrieb geben. Die AG Mobilität hat sich 2020 mit der Verkehrssituation am Worringer Platz, auf der Oststraße und der Martinstraße befasst, insbesondere, was den Radverkehr betrifft. Den „Traum von der autofreien Stadt“ zu verwirklichen, ist auch eine Frage der Kommunikation, wie in einem Artikel 2019 in der Frankfurter Rundschau zu lesen ist (www.fr.de/wissen/traum-autofreien-stadt-13018303). Die positiven Folgen einer Veränderung für die Menschen, auch in konkreten Fällen, müssen angesprochen werden; eine Ausrichtung auf die negativen Folgen paralyse nur.

3.2 Diskussion im Plenum

In der Aussprache wurden verschiedene Aspekte des Referats aufgegriffen und vertieft. Als weitere Maßnahmen wurden u.a. genannt: Mehr Geld in den Ausbau des ÖPNV zu investieren (Vorbild Utrecht), den Autoverkehr insbesondere in die Stadt hinein zu erschweren. Wie geht es in Düsseldorf weiter, wie wird der Umbau zu einer klimaneutralen Stadtgesellschaft vorangehen? Wie wird sich der neue Stadtrat positionieren? Was ist die Stellung des Fachforums? Das Thema wird weiterverfolgt werden.

Quelle: Auszug Protokoll der 251. Sitzung des Fachforums am 5. Oktober 2020.