



Die Verkehrswende in Düsseldorf - bisher nur eine „Verkehrskurve“

Was ist eine Mobilitäts-„Wende“?

Eine Mobilitäts- oder Verkehrswende dient der Umgestaltung der Verkehrs-Infrastruktur hin zu einem nachhaltigen Umweltverbund in den Städten, bestehend aus einem kostengünstigen, komfortablen und gut erreichbaren ÖPNV, einem sicheren und stadtweit ausgebauten Fahrradwege-Netz, idealer Weise auf jeder Straße, und zumutbaren, bequemen Fußwegen wie in dem Konzept der „Stadt der 15 Minuten“ in Paris, Durchfahrverboten und autofreien Zonen, entwickelt vom Verkehrsplaner Carlos Moreno¹. Eine solche Stadt bietet neben einem komfortablen, kostengünstigen ÖPNV auch Mobilstationen mit vielfältigen Sharing-Angeboten, zudem ein stadtweites Parkraum-Management, das öffentlichen Parkraum zugunsten von Aufenthaltsqualität reduziert. Zu einer umweltfreundlichen Stadt gehören auch eine Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 – für mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm - sowie autofreie Viertel, idealerweise wie die „Superblocks von Barcelona“, Vorbild z.B. für die „Kiezblocks“ in Berlin. Das Ziel: eine lebenswerte „Stadt für Menschen“ statt für Autos.

Von der Utopie zur traurigen Praxis

Die Autodichte ist im Jahr 2021 bundesweit auf ein Alljahres-Hoch von 580 Autos pro tausend Einwohner gestiegen; in Verbindung mit fehlenden Klima-Maßnahmen im Verkehrssektor, der mit ca 25 % an den gesamten Schadstoff-Emissionen beteiligt ist, werden damit die Ziele des reformierten Bundes-Klimaschutzgesetz (2021) verfehlt: „Um die Klimaziele des Jahres 2030 zu erreichen, müsste Deutschland die Geschwindigkeit der CO₂-Reduktion insgesamt mehr als verdoppeln. Im Verkehrssektor würde eine Verdopplung hingegen noch lange nicht reichen, hier müssten die Emissionen 14-fach so schnell sinken wie bisher.“ Symbolträchtig ist hier die Weigerung des FDP-geführten Verkehrs-Ministeriums, ein Tempolimit auf Autobahnen einzuführen oder Auto-Subventionen – z.B. für ein kostengünstiges ÖPNV-Ticket – zu kürzen², was als Lobby-Arbeit für die Auto-Industrie zu werten ist. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat deswegen die Bundesregierung wegen Nichteinhaltung des Klimaschutzgesetzes verklagt und eine Petition für eine „Verkehrswende jetzt“ gestartet.

Auch in Düsseldorf ist die Autodichte gestiegen, auf 567 pro 1000 Einwohner, mehr als jede 2. Person besitzt ein Kfz. Auf diesem Hintergrund droht Düsseldorf sein Ziel, Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen - im Stadtrat 2019 beschlossen - deutlich zu verfehlen. Denn auch die Klimastudie („Merit-Order“) des Umweltamtes, die „strikt umzusetzende“ Maßnahmen für Klima-Neutralität vorschlägt, wurde zwar Ende 2021 den Ausschüssen vorgelegt, nicht aber im Rat beschlossen - und wird nicht konsequent befolgt. Dies betrifft u.a. die Forderung nach Tempo 30; das ursprünglich enthaltene Ziel einer „Reduzierung“ des privaten Autoverkehrs (MIV) wurde auf Anordnung von OB Keller (CDU) abgewandelt in „Optimierung“.

In Düsseldorf fehlt der schwarz-grünen Ratskoalition offensichtlich der politische Wille, eine nachhaltige, umweltfreundliche Verkehrswende zu planen und umzusetzen, stattdessen begnügt man sich mit vereinzelt Maßnahmen, vor allem um die Vereinbarung mit der DUH aus 2021 (zur Abwendung ihrer Umweltklage) umzusetzen. Dagegen fordern wir:

¹ Das Konzept wurde 09/2021 durch die Bürgermeisterin Anne Hidalgo eingeführt. C. Moreno auch auf youtube.

² Es handelt sich dabei um gut 19 Mia. € Subventionen, davon 3,1 Mia. für das Dienstwagenprivileg (s. Webseite).

- Tempo 30 stadtweit, nicht nur als Flickenteppich (u.a. vor „sensiblen Einrichtungen“)
- konsequentes Parkraummanagement mit Anwohnerparken stadtweit
- weiterer Ausbau von sicheren Radwegen in das Umland und im Besonderen in der Innenstadt, wo weiterhin Radwege fehlen oder plötzlich enden
- Beschleunigung des ÖPNV mit Taktverdichtung auf wichtigen Linien wie U75/U79
- Bezuschussung des kommenden 49 €-Tickets vor allem für sozial Schwächere
- Entwicklung eines Gesamtkonzeptes, ausgehend vom „Mobilitätsplan D“, der Merit-Studie und dem Lärmaktionsplan III, als Rahmen für einzelne Maßnahmen

Im Folgenden sollen die ersten beiden Bereiche genauer untersucht werden, für die anderen sowie für genauere Erläuterungen verweisen wir auf die Webseite des Bündnisses Mobilitätswende Düsseldorf³.

Tempo 30 stadtweit

In Düsseldorf sind zahlreiche Straßenabschnitte vor sensiblen Einrichtungen als T 30- (Gefahren-) Zonen ausgewiesen worden, jeweils meist nur auf Abschnitten von 100 -300 m, Straßen mit erhöhter Lärmentwicklung (>70 db tags, >60 db nachts) zuletzt entsprechend des Lärmaktionsplan III auch in Zonen mit zeitweiliger Tempo-Begrenzung, manchmal von 22 – 6 Uhr, manchmal von 01-05 Uhr. Dadurch ist ein Flickenteppich von Tempo-reduzierten Straßenabschnitten entstanden, manchmal im Wechsel von Gefahren- und nächtlicher Ruhezone auf derselben Straße. Teilweise lehnt das Amt für Verkehrsmanagement Anträge auf Einführung von T 30 auf kurzen Straßen ab, weil sie mit 400 m länger als die nach StVO erlaubten 100 m (!) sind, so geschehen z.B. in Kaiserswerth. Die verkehrsberuhigten Straßenflicken gehen übrigens im Wesentlichen auf eine Vereinbarung mit der DUH zurück, die entsprechende Maßnahmen zur Luftreinhaltung⁴ vorschrieb, die aber erst seit 2021 unter dem neuen Verkehrsdezernenten J. Kral⁵ entschlossen vorangetrieben wurden.

Die Begründung für eine Ausweitung von Verkehrsberuhigung auf ganze Straßen oder gar Stadtviertel ist immer wieder die bestehende Straßenverkehrs-Gesetzgebung, insbesondere die Straßenverkehrsordnung, die vom Primat des „flüssigen Verkehrs“ ausgeht und nur bei erheblicher Gefahrenlage eine Temporeduzierung erlaubt, seit 12/2016 auch vor sog. sensiblen Einrichtungen erlaubt, aber eine großflächige Verkehrsberuhigung verbietet: „Eine pauschale Beschränkung [von T 30] ist nicht möglich.“⁶. Eine Reform der StVO – für lebendige Städte und Handlungsfreiheit bei T 30 – fordert auch eine „Städteinitiative für lebenswerte Städte“, die von mittlerweile 445 Städten und Gemeinden (!) unterstützt wird: „Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. (...) Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadt- und umweltverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr - auch auf den Hauptverkehrsstraßen.“⁷ Auch Düsseldorf ist Mitglied dieser Städte-Initiative, der OB Keller sei daran erinnert.

Hier gilt es im Rahmen einer **Kampagne für Tempo 30 innerorts** anzusetzen mit Aktionen unter dem Motto „Verkehrsberuhigung für eine lebenswerte Stadt“. Dabei muss der Flickenteppich von T 30-Abschnitten größtmöglich ausgeweitet und verbunden und eine Reform der StVO vorangebracht werden - für einen sicheren, lärmreduzierten und klimafreundlichen Verkehr, wobei auch der Bereich der Verkehrssicherheit besonders betont werden sollte:

³ mobilitaetswende-duesseldorf.de/

⁴ Das mit der DUH vereinbarte Maßnahme-Paket (Vergleich mit der Stadt am 14.06.21) beendete deren Klimaklage.

⁵ Jochen Kral, vorgeschlagen von den Grünen, leitet das Amt seit Juli 2021, seit August 2022 auch das Umweltamt.

⁶ <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/verkehrssicherheit/tempolimits>

⁷ www.lebenswerte-staedte.de/ Dort sind auch die zusammenfassende Forderungen zu T 30 nachzulesen.

Bei plötzlichen Ereignissen im Straßenverkehr ist der Anhalteweg, zusammengesetzt aus Reaktionszeit (in m) und Bremsweg, bei T 50 mehr als doppelt so lang wie bei T 30 (27,7 zu 13,3 m); zudem ist bei größerem Tempo das Gesichtsfeld stärker eingeschränkt, man nimmt weniger Details aus der Umgebung wahr. Bei Temporeduzierung würden weniger (schwere) Unfälle in der Stadt entstehen, ein entscheidender Vorteil für einen sicheren Verkehr. In Düsseldorf ist 2021 die Zahl der Verkehrsunfälle gegenüber dem Vorjahr zwar zurückgegangen, aber mit 2630 Verunglückten, dabei 804 verletzten Fahrradfahrer*innen, und 15 Toten viel zu hoch, weil bei geringerer Geschwindigkeit teilweise vermeidbar, evt. im Rahmen von Vision-Zero, einer (Verkehrs-) Welt ohne Unfälle. (Zum Vergleich: In Helsinki wurde Tempo 30 im als Teil der „Vision Zero“-Strategie zu Beginn des Jahres 2019 im Stadtgebiet eingeführt, seitdem kaum Verkehrstote.)

Auch bzgl. der Lärmbelästigung bringt T 30 in der Stadt eine erhebliche Beruhigung - die Lärmwerte sinken nach dem jüngsten Forschungsprojekt „Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h“ um 25 – 50 %, was zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit mehr Lebensqualität beiträgt. Eine Auswertung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (auch T 30) im Berliner Bergmannkiez kommt u.a. zu folgenden Ergebnissen: bis zu 77 Prozent weniger Kfz-Verkehr und über 12 % weniger NO₂-Belastung.

Denkbar für ein zu entwickelndes Rahmenkonzept wäre eine „Low Traffic Zone“ wie in Brüssel (s.o.); auch in D’dorf existiert ein System von Ringstraßen rund um die Innenstadt⁸, sodass eine ähnliche Lösung sogar denkbar wäre. Vielleicht sind Schritte in diese Richtung möglich, wie sie etwa in Berlin, Bremen und sogar in Neuss unternommen werden.

Zur Erreichung unserer Ziele werden wir Informationsveranstaltungen mit Expert*innen, u.a. vom Wuppertal-Institut, durchführen und zusammen mit anderen Initiativen Aktionen entwickeln, die bei Bürger*innen und Stadtpolitik ein nachhaltiges Denken für nachhaltige Mobilität befördern, damit die Vertreter*innen der Autokultur und -lobby eines Besseren belehrt werden. (Erst jüngst haben sich Kretschmann, Söder und Weil sozusagen als Allparteien-Lobbyisten bei Scholz für niedrigere Abgas-Normen eingesetzt.) Ein zeitliches Ziel dabei könnte die Europäische Mobilitätswoche (16.-22.09.23) sein, koordiniert und begleitet vom Umweltbundesamt, wobei ein Schwerpunkt auf Verkehrsberuhigung durch T 30 und damit zusammenhängende Verkehrsversuche gelegt wird. Vielleicht könnte wie derzeit in Halle (Westf.) auch bei uns dafür einmal ein Verkehrsversuch durchgeführt werden, wofür man natürlich die Zustimmung der Stadtpolitik und auch der Verkehrsaufsicht, zudem eine langfristige Planung braucht, evt. angeregt durch ein Bürgerbegehren – Zukunftsmusik!

Stadtweites Parkraum-Management mit Anwohnerparken

Hierbei gibt es Fortschritte und – wie üblich in D’dorf – auch Rückschritte. So wurden zwar zwei weitere Gebiete für ein konsequentes Anwohnerparken ausgewiesen (Unterbilk und Flingern Nord) und eine Erhöhung der Gebühren dafür diskutiert – von derzeit 30 € auf über 300 € jährlich –, aber dann verschob OB Keller die begonnene Initiative der Grünen, auf unbestimmte Zeit, entgegen der o.g. Vereinbarung mit der Umwelthilfe, worin ein Parkraum-Management mit höheren Gebühren gefordert wird. Denn die Autokultur-Vertreter im Stadtrat (in CDU und FDP), in den Medien, namentlich der RP, und in der Öffentlichkeit verteidigten die Tradition des freien Parkens hartnäckig. Gegen das Geschrei der Auto- und Parkplatz-Verteidiger hat der Stadtrat jüngst immerhin die Parkgebühren in der Innenstadt auf 4,50 € pro Stunde angehoben, was den Parksuchverkehr (ca 30% des Innenstadtverkehrs) vermindern und den Umweltverbund stärken soll.

⁸ Lastring (Norden)/ Brehmst. ->Aufm Hennekamp (Osten)/ Südring/ Völklinger Str. ->Kennedydamm (Westen)

Seit 2022 hat die CMD⁹, eine Stadttochter zur Realisierung von Verkehrsprojekten, mit dem Aufbau von Mobilstationen begonnen, um an ausgewählten Standorten Sharing-Angebote zu ermöglichen sowie Fahrrad-Garagen und -Abstellanlagen für Anwohner zur Verfügung zu stellen. In den Stationen können Lastenfahrräder – 2022 wurden 1500 Förderanträge bewilligt – sicher eingeschlossen und auch ausgeliehen werden, woraufhin viele - 20% der fast 900 Befragten - bereits ihr Auto abgeschafft haben. Erfolgreiche Beispiele sind die Mobilstationen am Bachplätzchen und am Friedenplätzchen (beide Ende 2022 eröffnet), wo die Berücksichtigung von Wünschen der Anwohner*innen zu großer Akzeptanz geführt hat, trotz wegfallender Parkplätze. Die mehr als 100 geplanten Mobilstationen bis 2030 werden das Bild der Stadt nachhaltig verändern, sie sind sinnvolle Bausteine für eine reale Utopie:

Eine lebenswerte Stadt für Menschen statt für Autos:

mit Tempo 30, autofreien Plätzen und Stadtvierteln,
mit Aufenthaltsqualität, in guter Luft und bei wenig Lärm,
klimafreundlich zu Fuß, auf dem Fahrrad und im Umweltverbund

Detlev Wöske
(Bündnis Mobilitätswende Düsseldorf)

⁹ mobildus.de/ - Zu den schon realisierten Stationen: mobilitaetstation.de/stationen