

Die Luftnummer für Düsseldorf

Zu der aktuellen Debatte um Luftqualität und Diesel-Skandal hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) für Düsseldorf eine klare Meinung und konkrete Vorschläge.

Jahrelang wurde in Deutschland kaum etwas getan, um die Umweltprobleme des Verkehrs umfassend anzugehen und zumindest die **Gesetze zur Luftqualität einzuhalten**. Von der Kumpanei der Bundesbehörden mit der Autoindustrie bis zur Mutlosigkeit der Ratsmehrheit in Düsseldorf, die ihre Versprechen für einen besseren ÖPNV und Radverkehr bestenfalls halbherzig erfüllt - die Politik hat nach Ansicht des VCD auf ganzer Linie enttäuscht. EU-Mahnbriefe und Gerichtsurteile haben Bund und Land und Stadt bisher nicht aus dem Schlaf geweckt. Der „Diesel-Gipfel“ mit seinen unkonkreten und unzureichenden Ergebnissen hat die Gelegenheit einer grundlegenden Verbesserung nicht genutzt. Wenn die anstehende Entscheidung beim Bundesverwaltungsgericht in die gleiche Richtung geht, werden das Erstaunen und das Jammern wieder ganz groß sein.

In Düsseldorf wird bei der Bezirksregierung an einem neuen Luftreinhalteplan gearbeitet. Inzwischen sind **Fahrbeschränkungen** kaum noch zu vermeiden, wenn Gesetze und Gesundheitsschutz ernst genommen werden. Die Bevölkerung hat sich im Übrigen in repräsentativen Umfragen mehrheitlich dafür ausgesprochen.

Die Autoindustrie ist verantwortlich für eine volle **Nachrüstung** der Dieselautos, natürlich auf ihre Kosten. Und die Autobesitzer sind verpflichtet, ihre Fahrzeuge so schnell wie möglich gesetzeskonform zu machen. Software-Updates reichen aber offensichtlich nicht, wie unabhängige Tests ergeben haben. Autoindustrie und Bundesministerien sprechen immer nur von „merklicher“ Reduzierung der Stickoxide, über die Einhaltung der Grenzwerte für Fahrzeuge und Städte reden sie ganz bewusst nicht.

Es wird sehr viel über die Nachrüstung und Fahrverbote öffentlich diskutiert, bessere **Alternativen zum privaten Autofahren** werden aber wenig thematisiert. Das erstaunt, denn Fahrbeschränkungen wie auch die Schadstoffreduzierung allgemein brauchen natürlich Alternativen, und Alternativen brauchen Zeit. Trotzdem wurde in Stuttgart, Düsseldorf, Köln und anderswo nicht damit begonnen, Bahn und Rad zielgerecht stark auszubauen, neue Logistikkonzepte umzusetzen und die Gemeinschaftsnutzung von Autos zu fördern. Nur in vielgenutzten Flotten-Fahrzeugen werden sich neue Motor-Technologien zügig durchsetzen.

In Düsseldorf wurde ein „**Handlungskonzept Elektromobilität**“ vorgestellt, das angeblich auch mit der aktuellen Luftreinhaltung zu tun haben soll. E-Autos sind aber in den nächsten Jahren sicher noch keine Lösung - ist das politische Unwissenheit oder absichtliche Täuschung? Die wesentlichen Sektoren der E-Mobilität kommen in diesem Papier überhaupt nicht vor, nämlich Bahnen und Zweiräder. (Die Bahnen in Düsseldorf leisten heute schon Elektromobilität im Umfang von 100.000 E-Autos.) Bei Bussen wird ein teures E-Konzept verfolgt, Fragen zu Kosten und Finanzierung (durch Kürzungen im Angebot?) sowie Nutzen (im Vergleich mit sauberen Euro6-Fahrzeugen) werden anscheinend als unwichtig angesehen.

Wichtiger Faktor für wirksame Luftreinhaltung und auch den Klimaschutz sind rechtliche und steuerliche **Rahmenbedingungen in Bund und Land**, die den Diesel und das Privatauto nicht mehr bevorzugen und eine bundesweit gute Steuerung vor Ort ermöglichen:

- Diesel soll genauso hoch besteuert werden wie Benzin. Die Mehreinnahmen (für Düsseldorf rechnerisch ca. 25 Mio.€) können dazu dienen, die notwendige Ausweitung des Bahn- und Bus-Angebots und den Ausbau des Radverkehrs nachhaltig zu fördern - wobei Qualitäts-Standards einzuhalten sind - und eine Abo-Prämie für ÖPNV-Dauerkunden einzuführen.
- Bisher sind kostenlose Firmenparkplätze steuerfrei, Zuschüsse zu Job-Tickets müssen versteuert werden. Es muss umgekehrt sein.
- Es sollte Mindestparkgebühren für Städte und angemessene Leistungs-Gebühren für Bewohner-Parkplätze geben, nach Umweltverträglichkeit gestaffelt, mit großräumig möglichen Zonenregelungen. Damit das wirkt, sollte das Bußgeld für Schwarzparken (heute 10 Euro bis 30 Min.) so hoch sein wie das erhöhte Beförderungsentgelt für Schwarzfahren (60 Euro ab der 1. Minute).
- Die blaue Plakette muss kommen, Fahrzeuge, die nicht die gesetzlichen Vorschriften erfüllen, dürfen keine Einfahrterlaubnis in Umweltzonen und am Ende auch keine Betriebserlaubnis mehr erhalten – Übergangsfristen sind nötig, um Nachrüstungen und Alternativen zu ermöglichen, aber nur im unbedingt notwendigen Umfang.
- Wenn der Bundesverkehrsminister in Vorwahl-Panik jetzt ein spezielles Förderprogramm für betroffene Städte ankündigt, sollten wir das intensiv nutzen. Und das Land muss sich mit eigenen Fördermitteln und regionaler Planung beteiligen.

Für Düsseldorf hat der VCD eine konkrete Liste mit 12 kurzfristig, d.h. in 1 – 3 Jahren umsetzbaren Aktionsthemen zusammengestellt, die an den Schlüsselproblemen des Verkehrs ansetzen („Rad fahren traue ich mich nicht“, „die Bahnen sind zu voll und unzuverlässig“, „ich brauche doch ein Auto für die Wocheneinkäufe“, „ich kenne keine Alternativen“,...)
Diese 12 Punkte sollten jetzt schnell und intensiv auf die Agenda kommen.

1. **Basis-Info:** Praktische Informationen zur guten Nutzung von Bahn, Bus und Fahrrad, Tipps zum verträglichen Kaufen und Fahren von Autos, Anregungen für Autoteilen und Fahrgemeinschaften, Hinweise zum Mobilitäts-Management in der Firma u.a.m. sollen in kompakter und verständlicher Form an alle Haushalte und Betriebe verteilt werden, in Form von Broschüren, App, Internet-Seite, inklusive optimierter multimodaler Routing-Tools.
2. **Einfahrts-Steuerung:** Mit zeitlichem Vorlauf wird die Umweltzone auf die zu schaffende blaue Plakette oder alternativ ein Dieserverbot ausgerichtet. Die Kontrollen sind zu intensivieren, auch im ruhenden Verkehr. Durch die Begrenzungen des Zuflusses und konsequentes Vorgehen gegen 2.-Reihe-Parker können Staus reduziert werden.
3. **Fahrrad-Haupttrouten:** 3-5 durchgängige Haupttrouten in die Innenstadt und zu Hauptzielen (wie Uni, Hbf, Flughafen) sowie in Nachbarstädte sollen ein sicheres und zügiges Rad-Grundnetz schaffen, und das schnell, also ohne große Baumaßnahmen mit flexiblen Lösungselementen: echte Fahrradstraßen, breite Radfahrstreifen, Routen durch Grünanlagen, optimale Markierung und LSA-Steuerung an wichtigen Kreuzungen,.. Neben den Haupttrouten sind natürlich mehr Maßnahmen für radfreundliche Straßen in der ganzen Stadt erforderlich (Radstreifen, Radwege, Kreuzungen, Verhindern von Radwegparken, gute Verkehrsführung an Baustellen..)
4. **Fahrrad-Stellplätze:** etwa jeder 10. Autostellplatz an der Straße soll in Fahrradstellplätze umgewandelt werden, die Förderung von privaten Fahrradhäuschen soll bürgerfreundlicher werden, d.h. preiswerte Standardtypen werden zugelassen, ein Vollservice für Planung, Bau, Wartung, Versicherung, Interessentenbörse etc. wird über einen privaten Dienstleister mit einem Rahmenvertrag angeboten.
5. **E-Zweiräder:** Für E-Fahrräder und E-Scooter/Roller wird verstärkt geworben (Testaktionen), spezielle Abstell- und Lademöglichkeiten werden ausgeweitet und bekannter gemacht.

6. **Parkzone Innenstadt:** Eine Gesamtparkzone für die innere Stadt wird eingerichtet, kostenlose öffentliche Parkplätze gibt es dort nicht mehr. Wer hier außerhalb von speziell gekennzeichneten Besucherparkbereichen parken will, muss vorher Parktickets in Verkaufsstellen oder per Internet/App kaufen. Die Parkgebühren werden an die Nachfrage und die VRR-Preisen angepasst und nach Umweltbelastung gestaffelt, auch für Bewohner-Parkausweise soll eine Leistungsgebühr verlangt werden.
7. **Mehr Bahn und Bus:** Platzangebot und Verbindungen des lokalen und regionalen Nahverkehrsangebots sind merklich zu verbessern, wobei kurzfristig v.a. neue Busse zum Einsatz kommen müssen (Aktuelle Euro6-Busse haben übrigens absolut nicht mehr Emissionen als ein Diesel-Pkw!). Neue Buslinien sollen v.a. Bahnstrecken entlasten und ergänzen, und zwar innerstädtisch (s. als Beispiel den Messeshuttle) und regional. Aus der Region sind etwa 10 Schnellbus-Linien (im 20-Min-Takt) zu planen, die dann auch innerstädtische Schnell-Verbindungen z.B. zum Flughafen und zur Uni schaffen. In der Region sind die Erweiterung des RE- und S-Bahn-Angebots und ergänzende Elektrifizierungen nötig.
8. **Zuverlässigkeit von Bahn und Bus:** Wegen der anhaltenden Qualitätsprobleme wird ein Zuverlässigkeitsprogramm für den lokalen und den regionalen ÖPNV aufgestellt und dessen Fortschritt mit halbjährigen öffentlichen Berichten überwacht. Es geht dabei um ausreichende Personal- und Fahrzeugreserven, vorausschauende Instandhaltung, Abbau von Verkehrsstörungen (Beschleunigungs-Programm, Sicherung von Bahn-Trassen, konsequente Parküberwachung), Anschluss-Sicherung, störungstolerante Netze (Ausweich-Möglichkeiten, Störungs-Begrenzung), fahrgastfreundliches Störungs- und Baustellen-Management, übergreifende Kundeninformation u.a.m. Ergänzt wird das durch eine aktive Mobilitätsgarantie, die dem Kunden im Notfall einen Ersatzverkehr anbietet, ohne dass dieser selber das Taxi bestellen und das Geld vorstrecken muss.
9. **Bahnhöfe aufwerten:** S-Bahnhöfe und wichtige ÖPNV-Knotenpunkte werden kurzfristig in einen vorläufig zumutbaren Zustand versetzt, Beispiele für dringende Maßnahmen sind: S-Bf Oberbilk, Bahnhofsvorplatz, Uni Ost. Es geht um Erscheinungsbild, Wartekomfort, Sicherheitsgefühl, Orientierung sowie Vor-Informationen im Zugangsbereich.
10. **Neues Taxi-Konzept:** Ein innovatives Konzept für individuellen öffentlichen Verkehr soll entwickelt und realisiert werden. Elemente sind: neuer Taxi-Service mit Pauschaltarifen und Sammelverkehr (Taxi-Teilen), mehr stationäres CarSharing, öffentliche Lieferdienste, Fahr-Gemeinschafts-Börse, ggfs. neue Bedarfsbusverkehre (Shuttle). Bei allen gewerblichen Formen ist in den Flotten verträgliche Antriebstechnik weitgehend einzusetzen.
11. **Grüne City-Logistik:** Neue Logistikkonzepte mit gebündelten Lieferungen, Klein-Verteilzentren, emissionsarmen Lkws, Lastenrädern etc. sind für geeignete und interessierte Firmen und Standorte zu planen und zu fördern.
12. **Mobilitäts-Management:** In Einrichtungen von Stadt und Land soll Mobilitäts-Management in Pilotprojekten entwickelt und dann bei Firmen, Schulen, Wohnungsgesellschaften etc. verbreitet werden. Kernpunkt ist die Nutzung von Firmenparkplätzen nur für Inhaber eines Firmentickets, das dann den günstigen 100%-Abnahmepreis erhält, Zuschüsse der Firmen sind erwünscht. (Die steuerlichen Probleme dieses Ansatzes sind vorab zu lösen, s. oben.) Daneben sind Beratung und Information, Angebotsoptimierung und Logistik, komfortable Stellplätze für E- und andere Zweiräder einige weitere Themen des Mobilitäts-Managements.