

Düsseldorf, den 14.2.2021

Zu den Vorlagen der OVA Sitzung für den 17.02.21

Sehr geehrte Damen und Herren,

diesmal sind es nur ein paar Fragen und Anregungen, z.T. als Erinnerung, wesentliche Themen waren ja schon in der letzten Sitzung auf der Tagesordnung.

Umweltspuren und Luftqualität

Eine lange Liste von „Alternativmaßnahmen“ verschleiert es: am Ende geht es bei der Abschaffung der Umweltspuren wohl um mehr Kfz-Verkehr in Düsseldorf. Wieviel soll es werden? Welcher Bedarf ist bei der „bedarfsorientierten Zuflussregelung“ gemeint? – Diese entscheidenden Fragen werden nicht klar beantwortet.

Wir gehen davon aus, dass die Umweltspuren erst abgeschafft werden können, wenn die für die Luftreinhaltung zuständige Landesregierung (vertreten durch Bezirksregierung und Landesamt) offiziell festgestellt hat, dass andere Maßnahmen ausreichen, die Grenzwerte einzuhalten, und dass das der gerichtlichen Überprüfung standhält. Auf welcher formalen Grundlage wird jetzt die verbindliche Maßnahme des Luftreinhalteplans aufgehoben? In der ergänzende Info-Vorlage (S. 6) steht, die bisher geplanten Ersatz- und Ergänzungs-Maßnahmen würden nicht ausreichen.

Bedeutet die Einführung „umweltsensitiver Ampeln“ und das Projekt VinDUS de facto eine Absage an klimaschonende Verkehrspolitik? Diese Steuerung hat als Ziel eine Maximierung des Kfz-Verkehrs im gesetzlichen Rahmen der Luftgrenzwerte (v.a. NO₂), u.a. durch „bessere“ Verteilung des Verkehrs auf mehr Straßen.

CO₂-Emissionen sind dagegen weder von Wetterlagen noch von Hotspots abhängig und sind auch nicht konkret messbar, sondern werden schlicht von der Menge der (fossilen) Kraftfahrzeuge und deren Kraftstoff-Verbrauch bestimmt. Da bringt teure „umweltsensitive Steuerung“ wenig. Wenn Maßnahmen wie einfache Zufluss-Steuerung, optimierte Tempobegrenzungen und ein relativ schnell einzurichtendes „klimaorientiertes“ Parkraum-Management den fossilen Verkehr ausreichend reduzieren, löst sich das Problem mit der Luftqualität von selbst.

(Anmerkung: Klimaorientiertes Parkraum-Management heißt u.a.: keine kostenlosen Parkplätze in der Innenstadt, auch nicht in Firmen, und nach Emissionsklassen oder Fahrzeuggröße gestaffelte angemessene Gebühren mit digitaler Parküberwachung im Straßenraum, auch für Bewohner.)

Weitere Verbesserungen des Radverkehrsnetzes sind positiv, aber die größte Maßnahme m Ergänzungsantrag zur Beschlussvorlage ist eine neue Straßenachse (verlängerte „OU Oberbilk“), die mehr Verkehr in die Stadt und v.a. auf den Lastring bringen dürfte. Was bedeutet das für den Klimaschutz und die Straßenbelastung in Düsseldorf? „Staufreies Düsseldorf“ schlägt „klimagerechte Stadt“?

Im Evaluations-Bericht (S. 13) steht: „Es hat sich gezeigt, dass die Umweltspuren in der Stadt- und Pendlerbevölkerung in großen Teilen <!--> Ablehnung erfahren und deshalb ersetzt oder weiterentwickelt werden müssen.“ Worauf stützt sich diese Behauptung?

Es wird über Abstimmungsgespräche zwischen Land und Stadt(verwaltung) berichtet (ergänzende Info-Vorlage S. 6). Ist die Politik eingebunden? Erfährt die Öffentlichkeit davon etwas oder handelt es sich um exekutive Geheimverhandlungen?

Fahrradförderung

Der Bericht zur Fahrradförderung ist offensichtlich vor den Aussagen von Parteien und OB zur Radverkehrspolitik entstanden. Wie soll mit den hier beschriebenen noch nicht sehr ambitionierten Absichten die „fahrradfreundlichste Großstadt“ geschaffen werden? Da hätte im perspektivischen Teil nachgebessert werden sollen.

Um exemplarische Punkte zu nennen: 1. Das Velorouten-Konzept enthält (übrigens im Widerspruch zur Kooperationsvereinbarung) für die nächsten Jahre (!?) keine Route zur zentralen Erschließung der Innenstadt. 2. Das schnell umsetzbare Thema Fahrradstraßen wird nur unkonkret angedeutet. 3. Die wichtige Frage, wie Zielsetzungen mit Planungs-/Baukapazitäten zusammenpassen, wird nicht thematisiert.

Und es wird berichtet, dass nur 2 Fahrrad-Häuschen realisiert wurden, ohne etwas dazu zu sagen, wie aus diesem traurigen Ergebnis ein Erfolg werden soll. Am mangelnden Bedarf kann es wohl nicht liegen, aber vielleicht an schleppenden Verfahren (im Bericht 2018 waren 10 Häuschen beantragt) und den Bedingungen, die im Gegensatz zu Pkw-Stellplätzen alle Arbeit und Risiken den Nutzer(inne)n aufbürdet.

Mobilstationen

Ist es der richtige Weg, für sehr viel Geld (ca. 300.000€ pro Station, i.w. für den Umbau weniger Stellplätze) an einigen Punkten Sharing und Fahrradabstellen zu konzentrieren? Wollen das eigentlich die Anbieter und die Nutzer/innen, oder wäre es sinnvoller, die Sharing-Fahrzeuge (unternehmensübergreifend) und die geschützten Radboxen besser verteilt und wohnungsnah anzubieten und das kostengünstig zu realisieren (vgl. etwa oben die Fahrradhäuschen)? Wann hätten wir mit der Mobilstations-Strategie eine flächendeckende Versorgung erreicht, gerade auch in den Außenbezirken, wo der Bedarf besonders groß ist? Der Trend geht eher zu einer flexiblen Dezentralität.

(Und mit welcher Begründung werden eigentlich Mobilstationen in der Vorlage zu den Umweltspuren (Punkt 7.) als wesentliche Maßnahme zur Luftreinhaltung genannt?)

Eine vollständige Mobilstation könnte übrigens weitere Serviceelemente enthalten, vielleicht eine neutrale Paketstation und eine lokale Kommunikation, z.B. ein (evtl. elektronisches) „Schwarzes Brett“ zur Partnersuche für Fahrgemeinschaften, privates CarSharing und gemeinsame Fahrradhäuschen oder für Hilfsangebote für Ältere und Hinweise auf örtliche Bürgerinitiativen. Mobilstationen sollten auch Kommunikationspunkte sein.

Vielen Dank für Ihr Interesse und freundliche Grüße

gez. (Iko Tönjes), Sprecher des VCD Düsseldorf

iko.toenjes@vcd-nrw.de Tel. 0171 2809740