



Anmerkungen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Landesverband NRW zum Entwurf des Luftreinhalteplans (LRP) Düsseldorf (vom 21.08.2018)

Allgemeines / Zusammenfassung

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hält den vorliegenden Entwurf nicht für ausreichend, um die Luft wirksam und gesetzeskonform zu verbessern. Darauf haben wir bereits in der begleitenden Projektgruppe hingewiesen, geändert hat das kaum etwas. Im Übrigen hätte die Erstellung des Planes spätestens nach der Klageerhebung zu Düsseldorf in 2015 beginnen und der Plan bereits Ende 2016 in Kraft treten können und sollen. Die völlig unnötige Verzögerung zeigt, dass der politischen Führung der Behörden das geltende Recht im Bereich Umwelt anscheinend nicht sehr wichtig ist, und führt jetzt zu Hektik. Die Sichtweise des Städtetags, dass die Luftreinhaltung als Chance genutzt werden sollte, um eine umfassende Verkehrswende einzuleiten, wird in Düsseldorf offensichtlich nicht so gesehen. Die konkreten Maßnahmen wurden dabei weitgehend von städtischen Institutionen und nicht von der Bezirksregierung aufgestellt. Etwa 20 der Maßnahmen sind ausreichend bestimmt und wirksam um relevant zu sein, die Mehrzahl besteht aus Kleinmaßnahmen, unkonkrete Absichtserklärungen u.ä.

Ohne konkrete nachvollziehbare Aussagen über eine merkliche NO₂-Entlastung bis ca. 2020 werden weder die Gerichte und die EU noch die Bürgerinnen und Bürger zufrieden sein, die Überschreitung der Grenzwerte gibt es immerhin seit vielen Jahren.

Die grundsätzliche Position zur Luftreinhalteplanung hat der VCD NRW in kompakter Form in seiner „Düsseldorfer Erklärung“ dargestellt, s. Anhang.

Die wesentlichen Defizite der Maßnahmenvorschläge des vorliegenden Planentwurfs sind:

Es gibt in dieser Liste keine Gewichtung oder konkrete (nicht unbedingt quantitative) Wirkungsbeurteilung einzelner Maßnahmen, die den großen Maßnahmen-Katalog strukturieren würde.

Vorschläge wie die Anschaffung einzelner E-Fahrzeuge oder die Organisation einer Info-Veranstaltung gehören wegen der vernachlässigbaren Wirkung u.E. nicht in den Grund-Katalog. Sie stehen hier gleichberechtigt neben „großen“ Maßnahmen wie Fahrbeschränkungen oder ÖPNV-Ausbau. Damit wird zwar vielfältige Aktivität vorgetäuscht, aber kein klares Konzept präsentiert. Welche der Maßnahmen sind besonders wichtig und unverzichtbar?

Viele Vorschläge sind in Bezug auf die eigentlichen Inhalte, Volumen, Termine und Finanzierung so nebulös und unkonkret, dass damit wenig anzufangen ist, z.B. ÖPNV-Maßnahmen ohne Fahrgastwirkung oder Maßnahmen zum Mobilitäts-Management ohne Zielwerte. Das „Handlungskonzept E-Mobilität“ und die „Mobilitäts-Partnerschaft“, auf die u.a. verwiesen wird, sind nur Absichtserklärungen mit einem Sammelsurium „möglicher“ Maßnahmen. Wirkungsanalysen und späteres Maßnahmencontrolling sind so kaum möglich.

Die Analysen zeigen recht eindeutig, dass die Maßnahmen nicht ausreichen, die Grenzwerte jetzt so schnell wie möglich einzuhalten, wie es die Gerichte einfordern, nachdem Maßnahmen jahrelang verschleppt

wurden. Demzufolge werden Fahrbeschränkungen und deren Bedingungen und Ausgestaltung im Planentwurf ausführlich beschrieben. Anschließend folgt unvermittelt ein Abschnitt, der Fahrbeschränkungen global als unverhältnismäßig beurteilt, obwohl das Bundes-Verwaltungs-Gericht diese Argumentation bereits verworfen hat. Es ist offensichtlich, dass dieser Abschnitt nachträglich auf politischen Druck eingefügt wurde.

Wir meinen, lokale Instrumente reichen grundsätzlich nicht aus, um die Zielwerte zu erreichen. Land und Bund müssen verschiedene Rahmensetzungen verbessern, etwa im Steuerrecht, Finanzrecht, Straßenverkehrsrecht, ÖPNV-Recht. Bei den Verkehrsbeschränkungen wird dies ja auch angesprochen. Die Bezirksregierung ist Teil der Landesregierung und in der Projektgruppe saßen auch Landesbehörden am Tisch, die Landesregierung kann über den Bundesrat aktiv werden und ist z.T. selber Gesetzgeber, am Ende ist der Bund der EU rechenschaftspflichtig. Der Kommentar „Nicht im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Düsseldorf“ oder „keine rechtliche Grundlage“ bei entsprechenden Vorschlägen des VCD ist deshalb zwar formal richtig, inhaltlich für uns aber nicht nachvollziehbar und nicht akzeptabel. Die Bezirksregierung sehen wir in der Pflicht, alle notwendigen Maßnahmen im LRP aufzuführen, also auch entsprechende Anforderungen an die höheren politischen Ebenen zu formulieren und diese an ihre Aufgaben zu erinnern.

Weitere Zieldimensionen wie Klimaschutz und Lärmschutz sollten immer mitgedacht werden, um zu einer integrierten Planung mit Synergie-Effekten zu kommen. Ansonsten muss bei Klimapolitik oder Feinst-Staub-Problem wieder von vorne angefangen werden. Technische Maßnahmen, die nur ein Teilproblem lösen, sind in dieser Sichtweise nicht zentral. Außerdem setzen auch Fahrbeschränkungen die Existenz von ausreichenden Verkehrsalternativen voraus. Insofern sind Maßnahmen einer schnell wirksamen Verkehrswende zur Förderung des Umweltverbunds von vorrangiger Bedeutung.

Aus Sicht des VCD ist deshalb folgendes grundsätzlich notwendig:

- Eine Bereinigung der Maßnahmen: Herausheben von Kleinmaßnahmen aus dem eigentlichen Plan, Zusammenfassen der Maßnahmen zu Aktions-Bündeln, Verschieben von erst nach etwa 2022 wirkenden Maßnahmen in einen nachrichtlichen Anhang;
- Überprüfen und Konkretisieren von Volumen und Terminen und notwendigen Ressourcen der Maßnahmen, d.h. u.a. ein Zeit- und Finanzierungsplan (für die öffentl. Maßnahmen);
- Eine grobe Wirkungs-Einschätzung der Maßnahmen(bündel), z.B. die Zusammenstellung der TOP20 mit größter Wirkung und oder die Angabe von Zielmarken für Teilbereiche, die zu erreichen sind und mit Hilfe eines Maßnahmencontrollings angesteuert werden sollen,
- Erweiterung der beschränkenden wie auch der verkehrlichen Maßnahmen, bis eine ausreichende Wirkung bis 2021 plausibel angenommen werden kann,
- Ergänzend ist eine Liste der durch Bund und Land zu leistenden Verbesserungen des rechtlichen und finanziellen Rahmens essenziell, um überhaupt ausreichende Wirkungen erzielen zu können, und dies ist dann an geeigneter Stelle energisch politisch zu vertreten.

Zu den im Entwurf dargestellten Prognosen:

In den Prognosen wird eine Stagnation des Verkehrsaufkommens vorausgesetzt, zumindest im Pkw-Bereich. In den bekannten Verkehrs-Prognosen (z.B. Prognos 2011) und städtischen Aussagen wird aber wohl von einer merklichen weiteren Steigerung des Verkehrs ausgegangen, wie dies das erwartete Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaftsaktivitäten ebenso wie die kontinuierlich steigende Zahl von Parkplätzen nahelegen. Jedenfalls wäre der zugrunde gelegte Stillstand der Verkehrsentwicklung zu begründen, z.B. mit verkehrssteuernden Maßnahmen oder stärkerem Mobilitätsmanagement.

Ob die in den Prognosen vorausgesetzten Minderungspotenziale durch technische Maßnahmen und Flottenerneuerung realistisch sind, ist mit einem Fragezeichen zu versehen. Wir sehen uns allerdings nicht in der Lage, dazu eine quantitative Beurteilung abzugeben. Der Streit um Nachrüstungen und Tauschangebote für Diesel-Pkw und deren Finanzierung ist konkret immer noch nicht beendet.

Welche konkreten „Pull-Maßnahmen“ zur Änderung der Verkehrsstruktur (und des Modal Split) im Modell definiert wurden, so dass nur eine relativ bescheidene Wirkung herauskommt, ist uns nicht bekannt. Die als Referenz herangezogenen Städte gehen eher von moderaten Maßnahmen aus. Wir gehen davon aus, dass bei konsequenter eingesetzten Instrumenten (z.B. Parkraum-Management als eins der stärksten Instrumente außerhalb von Fahrbeschränkungen, ÖPNV-Offensive, Umverteilung des Straßenraums etc.) mehr drin ist.

Die Frage, was die untersuchten Sperrungsvarianten an notwendigen Alternativ-Kapazitäten im ÖPNV benötigen würden, wird nicht geklärt. Das ist aber für Realisierbarkeit und Akzeptanz sehr wichtig.

Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmen in Kap. 5.3 (Nr. beginnt mit „6/“) und 7.2 (nicht übernommene Maßnahmen, an der passenden Stelle eingefügt):

N.V. = nicht vorhandene Maßnahme bzw. neuer Vorschlag – Leider ist ein Teil der vom VCD vorgeschlagenen Maßnahmen nicht mehr im Kap. 7.2 zu finden. Der VCD bezieht sich nur auf verkehrliche Maßnahmen.

Paket 1 - ÖPNV

6/73 - RE: Die (Diesel-)Linie RE 12 Köln – Trier hat mit Düsseldorf nichts zu tun, die RE 19 fährt wie beschrieben bereits seit 2017, so dass es sich um keine Planmaßnahmen handelt. Zukunftsbezogene Maßnahmen für die Region wären z.B. das neue S-Bahn-Konzept Ruhr 2019, dessen Taktverdichtung allerdings für den Düsseldorfer Raum nicht übernommen wird, oder der neue Regionalhalt Bilk.

6/74 – RRX-Vorlauf: Die Erweiterung der RE-Kapazitäten im Vorlauf des RRX ist positiv, wenn auch bescheiden, es müssen aber zusätzliche Kapazitäten auch auf anderen Düsseldorfer Strecken wie RE 10 (Krefeld- Kleve) zügig geschaffen werden. Eine systematische Bedarfs- und Engpassanalyse und bedarfsgerechte Angebotsplanung des gesamten regionalen Bahnverkehrs fehlen.

6/75 – RRX-Zielzustand: Projekte mit Zeitziel 2030 sind für den aktuellen Plan ziemlich irrelevant. Im Übrigen sind die 10.000 zusätzlichen Personen-Fahrten im RRX-Zielzustand bei insgesamt 800.000 täglichen Pkw-Fahrten über die Stadtgrenze Düsseldorfs nur ein Tropfen auf den heißen Stein und angesichts der hohen Kosten und langen Zeiträume für das Projekt RRX enttäuschend.

1/1 - Regionalbahnen: Der Planentwurf enthält zum SPNV nur Maßnahmen im Zusammenhang mit dem RRX, der VCD sieht aber auch für andere Achsen Bedarf an neuen Regionalbahnverbindungen. In Umsetzung ist die Verlängerung der Regio-Bahn (S28) bis Wuppertal, in Planung (und zu beschleunigen!) sind die Verlängerung der S28 in Richtung Viersen und die Ratinger Weststrecke. Die Finanzierung des Ausbaus ist zu sichern. Weitere Optionen wie z.B. Niederbergbahn oder Hilden - Opladen sind zu prüfen, allerdings für den Luftreinhalteplan zu langfristige. Ersatz- bzw. übergangsweise zu fehlenden SPNV-Verbindungen sind Schnellbuslinien einzurichten, s. nachfolgend.

1 /4 - Schnellbusse: Wir benötigen die schnelle (!) Einführung eines ergänzenden Schnellbusnetzes aus der Region in einem erheblichen Umfang, um Pendlerverkehr zu reduzieren. Weitere Schnellbusse sind, wie im Planentwurf angemerkt, im NVP zwar im Prinzip seit vielen Jahren enthalten, es gibt aber immer noch keine

konkreten Vorstellungen zu Netz, Volumen, Terminen etc., und es wird der fehlende regionale Wille beklagt. Konkrete Abstimmungen dazu mit den jeweiligen Städten haben aber u.W. noch nicht einmal begonnen. Hier ist also erheblich mehr Aktivität nötig. Aus unserer Sicht sind bis zu 10 neue Linien nötig, in der Spitze teilweise im 10-Minuten-Takt, um eine merkbare Wirkung zu erzeugen. Diese Linien müssen nicht unbedingt ins Stadtzentrum fahren, sondern können an den großen Knoten Flughafen (Nord) und Universität (Süd) enden bzw. auch schnelle innerstädtische Tangenten bilden.

6/76, 6/80, 6/82, 6/88, 6/89 – Busbeschaffung und -nachrüstung: Die Neubeschaffung bzw. Nachrüstung von Bussen ist eine der wenigen wesentlichen Maßnahmen zur Luftverbesserung. Die Frage ist, ob die Beschaffung ausreichend öffentlich gefördert wird, so dass keine Mittel für die Angebotsverbesserung fehlen. Das Gleiche gilt für die Verpflichtung von Subunternehmern (6/82).

Die Emissions-Messungen (6/80) sind durchgeführt bzw. Teil der Busbeschaffung, insofern ist das keine eigenständige Maßnahme.

6/77, 6/81 - Elektrobusse: Mit dem bereits laufenden Übergang zu Euro6-Bussen ist eigentlich der Beitrag des ÖPNV zur Luftreinhaltung abgeschlossen, ein Euro6-Bus emittiert weniger NO₂ pro gefahrenem km (nicht nur pro Person!) als ein Euro6-Pkw, die Busemissionen wurden im Realbetrieb nachgeprüft (s. 6/80). Elektrobusse bieten in dieser Hinsicht so gut wie keinen Vorteil mehr, haben aktuell auch insgesamt noch keine Umweltvorteile im Blick auf den heutigen Strommix und die heutige Speicher-Technologie (Batterieproduktion). Falls der finanzielle Mehraufwand für teure E-Antriebe nicht vollständig öffentlich ausgeglichen wird, besteht die Gefahr, dass die Verkehrsunternehmen durch Kauf und Betrieb von E-Bussen akut weniger Geld für mehr ÖPNV-Angebot oder Qualitätsverbesserungen haben, das wäre kontraproduktiv.

Die technische Optimierung an 2 (!) Bussen (6/81) ist Teil der Maßnahme und insofern kein eigener Punkt.

6/78, 1/2, 1/3, 6/84, 6/85 - Ticketing: Die VRR-Maßnahmen setzen die Vorschläge des VCD zum Ticketing gerade nicht um, es gibt zwar einige positive Ansätze, aber bisher geht es eher um regelmäßige Preiserhöhungen und den Abbau statt Ausbau des (im bisherigen LRP als Maßnahme enthaltenen) pauschalen FirmenTickets. Ticketstruktur und -preise sind Sache der Verbünde bzw. des Landes, aus der Luftreinhaltungsplanung können aber durchaus Wünsche angemeldet werden.

Zu wünschen sind eine Firmen- und MieterTicket-Offensive, die Weiterentwicklung des SozialTickets und verbesserte Angebote für verbundübergreifende Fahrten. Generell sollten die Fahrpreise nicht mehr überproportional steigen, die Fahrgäste und insbes. Abo-Kunden als weitgehend elektromobile Verkehrsteilnehmer sollten eine vergleichbare besondere finanzielle Förderung durch den Staat erfahren wie die Nutzer von E-Autos. (vgl. Forderungen an Land und Bund ganz unten)

Insbesondere FirmenTickets sollten auf Wohnquartiere (Mieterticket), Schulen und andere Einheiten erweitert werden, und zwar nicht nur als bescheidenes Rabattmodell, sondern als stark rabattiertes Pauschalmodell (mit allen Abo-Produkten): entweder, indem es wie bisher für alle Berechtigten abgenommen wird (sog. 100/100-Modell), oder aber wenn alternativ die betreffende Institution Parken auf Firmenparkplätzen nur noch für Ticketinhaber zulässt oder einen wesentlichen Zuschuss zum Ticket gewährt, was dann auch kleinere Unternehmen direkt einbezieht. Diese Vergünstigung wäre im Rahmen eines Mobilitätsmanagements ein starker Anreiz, vor allem wenn dann auch noch der steuerliche Rahmen stimmt (s.u.).

Lokal könnten Pendler durch die Änderung von Tarifzonen mit dem Ziel günstigerer Preisstufen entlastet werden, wie dies in Stuttgart geschehen ist. Dies darf aber nicht zu Lasten der Verkehrsunternehmen gehen.

Über das Verbundgebiet hinaus wären u.a. die Anerkennung des VRR-Zusatztickets für Fahrten in den VRS

und eine Preissenkung des NRW-SchönerTag-Tickets auf das Niveau anderer Bundesländer zu fordern (mit entsprechendem Ausgleich durch das Land).

6/79 – Das **Mobilitätsmanagement** des VRR geht über den ÖPNV hinaus und gehört in das Paket Mobilitätsmanagement, es bleibt aber in seiner Zielsetzung und Bedeutung für Düsseldorf diffus.

6/83 Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bleibt noch recht unkonkret und in Umfang, Termin und Wirkung unverbindlich. Verbesserte Daten, mehr Servicequalität und neue und multimodale Konzepte sind grundsätzlich positiv. Es fehlen Aussagen zur Entwicklung der Kernqualitäten Zuverlässigkeit, Platzangebot (v.a. in der Spitze) und Grundinformation für Noch-Nicht- bzw. Seltennutzer. Hierzu kann allerdings auf andere Maßnahmen verwiesen werden, s. nachfolgend.

Ein wesentlicher weiterer Punkt der Qualitätsverbesserung ist die Aufwertung von Haltestellen, insbes. von Knotenpunkten und S-Bahnhöfen, aber auch die Wahrnehmbarkeit von U-Bahnhöfen. Immerhin sind Haltestellen das Zugangstor zum ÖPNV und wichtige Werbestandorte. Hier sind die Mittel und Anstrengungen für schnelle, zumindest vorläufige Sanierungen zu intensivieren.

6/87 – Beschleunigung: Beschleunigungsprogramme für Düsseldorf gibt es seit 1985, und immer noch werden „Konzepte erarbeitet“. Wie weit inzwischen das städtische Beschleunigungsprogramm real ist und welche Wirkung es zeigt, wird der Öffentlichkeit bisher nicht mitgeteilt, entsprechende regelmäßige Statusberichte gibt es nicht. Deswegen können Stand und Entwicklungen des Programms nicht abgeschätzt werden. Das Ziel, alle betroffenen LSA zu „optimieren“, ist grundsätzlich gut, zu klären wäre allerdings, was Optimierung genau bedeutet und ob der ÖPNV-Vorrang so konsequent wie etwa in Strasbourg oder Zürich sein soll.

Durch welche Maßnahmen die weiteren Störquellen im Straßenraum wie insbes. Falschparker beseitigt werden sollen, wird nicht gesagt. Hier wäre an markierte Sofort-Abschleppzonen und stärkere routinemäßige Überwachung zu denken. Neben Umweltspuren sind weitere verkehrsregelnde Maßnahmen wie Einbahnstraßen, Abbiegeverbote oder einseitige Parkverbote zu prüfen.

6/90 – Taktverdichtung: Angebotsverbesserungen am Abend, in der Nacht und an Wochenenden sind zwar zu begrüßen, aber für das Ziel der Verkehrsentslastung in den kritischen Spitzenzeiten nicht entscheidend. Wie viel zusätzliche Kapazität und Qualität wird benötigt, um die politisch gewünschte bzw. zur Zielerreichung notwendige Verlagerung von Verkehren abzuwickeln, evtl. auch im Fall von Fahrbeschränkungen? Müssten nicht lokal und regional umgehend neue Fahrzeuge bestellt, Fahrpläne auf den Hauptachsen gezielt weiter verdichtet, Bahnsteige für längere Züge verlängert, Gleise ergänzt, Leittechnik ertüchtigt werden?

1/6 - Zuverlässigkeit: Zum richtigerweise als besonders wichtig bewerteten Thema Zuverlässigkeit gehören in der Stadt einerseits die Beschleunigungsmaßnahmen, andererseits aber auch die Reduzierung von personal- und fahrzeugbedingten Ausfällen, eine zuverlässige Anzeige der Ist-Abfahrtszeiten (vor Ort und Online) sowie Anschluss-Sicherung. Hier gibt es noch einigen Verbesserungsbedarf, wie der aktuell veröffentlichte Pünktlichkeitsbericht zeigt, zu diesen Problembereichen ist im Plan nichts zu finden. Es ist gut, dass es jetzt einen Pünktlichkeitsbericht für den lokalen ÖV in Düsseldorf gibt (der Teil des Qualitäts-Berichts sein müsste, zu dem der Aufgabenträger gem. EU-VO 1370 gesetzlich verpflichtet ist, den er aber seit vielen Jahren nicht erstellt.). Hier wäre allerdings zu wünschen, dass die Gesamt-Pünktlichkeit mit Fahrgastzahlen gewichtet berechnet wird und dass konkrete Vorschläge ergänzt werden, wie die beschriebenen Defizite beseitigt werden können.

Auch im regionalen Bahnverkehr ist die Unzuverlässigkeit des Angebots ein zentrales Thema: Zugausfälle aus verschiedensten Gründen, vielfältige Probleme mit Infrastruktur und Leittechnik (von „Personen im Gleis“ über „Weichenstörung“ bis „Blitzeinschlag“), kundenunfreundliches Baustellenmanagement u.a.m.

Um den Verkehrsanteil bei Pendlern auch nur zu halten, sind hier ganz dringend systematische Verbesserungen nötig, im Sinne einer landes- oder bundesweiten Gesamtstrategie Zuverlässigkeit. Zum Kommentar: Das Zukunftsnetz Mobilität des VRR hat mit der Bahn-Zuverlässigkeit nichts zu tun.

1/5 – Mobilitätsgarantie: die heutige NRW-/VRR-Garantie bedeutet, dass sich der Kunde selbst vergewissern muss, dass ein Garantiefall vorliegt (mit dem Risiko, im Zweifelsfall auf den Kosten sitzen zu bleiben), er muss selber ein Alternativ-Verkehrsmittel wie Taxi organisieren und vorfinanzieren (viele Kunden haben gar nicht so viel Geld dabei) und muss dann auch noch ein lästiges Erstattungsverfahren starten.

Der VCD stellt sich stattdessen vor, dass nach einem Anruf bei der Hotline von dort die Verspätung unmittelbar verifiziert, Alternativen genannt, bei Bedarf das Taxi organisiert und direkt vom Verkehrsunternehmen abgerechnet wird. Der Kunde muss also weder Geld noch Mühe investieren, keinen Antrag ausfüllen. Erst dann ist es eine echte Mobilitätsgarantie, die dann natürlich auch an alle Fahrgäste kommuniziert werden muss.

Zum Kommentar im Plan: es geht hier (wie bei vielen anderen Maßnahmen) nicht um eine „rechtliche Anordnung“; sondern um eine eigene Maßnahme von Stadt und Rheinbahn, und der Verweis auf die vorhandenen Garantien reicht nicht, wie oben erläutert.

Paket 2 - Radverkehr

6/93 - Abstellanlagen: Der Abgleich von Bedarf und Bestand an Radabstellplätzen bleibt unklar. Was bedeuten die erwähnten 350 Fahrradbügel jährlich, reicht das zur Zielerreichung? Wie entwickelt sich vergleichsweise der Bestand an Pkw-Stellplätzen? Stellplätze sollen möglichst durch die Umwandlung von Pkw-Parkplätzen anstatt einer Reduzierung des Raums für Fußgänger geschaffen werden. Es sind auch mehr Boxen für hochwertige Räder nötig.

Das Düsseldorfer Konzept der Förderung von Fahrradhäuschen, das einen übersteuerten Standard verlangt sowie die Suche von Mit-Nutzern und die gesamte Verantwortung für Planung und Betrieb auf private Initiatoren schiebt, ist nicht sehr bürgerfreundlich. Hier wären flexiblere Kriterien und ein vorbereitetes maßgeschneidertes Service- und Versicherungsangebot hilfreich. Gibt es Zahlen zur bisherigen und zur erwarteten Nachfrage nach Standorten für die Häuschen?

6/95 - Radhauptnetz: Warum diese Maßnahmen als langfristig (Wirkung erst nach 2025“) klassifiziert werden, ist für uns nicht nachzuvollziehen. Wir gehen davon aus, dass wesentliche Wirkungen bis 2020 oder kurz danach erreicht werden sollen, insofern sollte es als kurz- bis mittelfristig eingeordnet werden. Hier sollten insbesondere auch schnelle Lösungen wie Fahrradstraßen, Wege durch Grünanlagen und (möglichst abgesicherte) Radfahrstreifen einbezogen werden, andererseits aber auch auf geschützte Wege und sichere Kreuzungsbereiche geachtet werden. Bei Bedarf sind Fahrspuren auf Hauptverkehrsstraßen umzuwidmen. Um mehr Leute zum Radfahren zu bewegen, sind vor Autoverkehr gut geschützte und für Überholvorgänge ausreichend breite Wege essentiell.

Die Maßnahme bleibt im Planentwurf in gewohnter Weise unkonkret. Welche durchgehenden Hauptachsen sollen denn als erstes und bis wann fertiggestellt werden? Welche ergänzenden Maßnahmen sind dafür notwendig? Welches Umstiegs Potenzial wird angenommen?

6/96 - Velorouten: Bei Radschnellwegen ist die gute Anbindung an das lokale Netz von entscheidender Bedeutung. Aktuell ist eine hochwertige Verbindung des geplanten Schnellwegs Monheim – Neuss von der Uni in die Düsseldorfer Innenstadt dringend erforderlich.

N.V. – private Radabstellanlagen: Es fehlt die konsequente Planung und Förderung von sicheren und bequemen Radabstellplätzen auch im privaten Raum, bei neuen Bauprojekten werden entsprechende Vorgaben nicht immer ausreichend eingefordert.

N.V. – Aktivitäten gegen Raddiebstahl: Ein wichtiges Hindernis für das Radfahren ist die Angst vor dem Radklau, insbes. da inzwischen viele hochwertige Räder genutzt werden. Das Vorgehen und die Transportwege von professionellen Banden sind nicht unbekannt, wir glauben, es braucht mehr Polizeiressourcen in diesem Bereich für Prävention und Verfolgung.

2/3 – Förderung Pedelecs: Es fehlt die explizite Förderung von Pedelecs, die den Nutzerkreis und den Nutzungsradius von Fahrrädern erheblich erweitern. Hier geht es um Lademöglichkeiten und um gesicherte Abstellplätze für diese teureren Fahrzeuge, aber auch um stufenlose Wege zu Stellplätzen für diese schwereren Räder sowie um an die Geschwindigkeit und Dynamik von Pedelecs angepasste Parameter für die Planung von Radwegen, insbesondere auch Überholungsmöglichkeiten.
Mit dem Radmarketing hat das wenig zu tun.

Paket 3 – Verkehrsmanagement

6/97 - Verkehrsinfo und -lenkung: Die Maßnahme ist unkonkret. Mit welchem Ziel soll was „gelenkt“ werden, welche Wirkung soll mit der „Optimierung“ erreicht werden? Was genau soll „intelligentes Parkraum-Management“ sein?

Wir sehen insbesondere Bedarf an digitaler Verkehrslenkung für flexible Verkehrsbeschränkungen, die starre Plaketten- und Parkregelungen ersetzt. Davon ist in der Maßnahme nicht die Rede, außer wenn das „intelligente“ Management damit gemeint sein soll.

Wie warten auch auf intelligente autonome Ampeln, die erkennen, welche Verkehrsteilnehmer sich der Kreuzung nähern (auch Radfahrer und Fußgänger) und die Signal-Umläufe entsprechend anpassen, allerdings unter Berücksichtigung einer Optimierung der Umweltwirkung.

6/98 – Lkw-Navigation: Navigationshersteller sollten gesetzlich verpflichtet werden, die Informationen über gewünschte Beschränkungen zu verwenden, wobei zu beachten ist, dass nicht selten auch Lkw-Fahrer auf kostengünstige Consumer-Navis zurückgreifen.

6/99 - Mobilitätskonzept: Wenn dieses Konzept nur „langfristig“ wirkt, fehlt ein integriertes Sofortprogramm, das die zeitliche Lücke bis dahin schließt, um die verkehrlichen Einzelmaßnahmen in Luftreinhalteplan, Klimaschutzplan etc. zu einem Ganzen zusammenzuschließen und schnell wirkende global lenkende und organisatorische Maßnahmen zu ergänzen.

N.V. - Baustellen-Management: Zum Verkehrsmanagement gehört auch ein abgestimmtes und regelmäßig weiterentwickeltes umweltverträgliches Baustellen-Management, was eine nicht unerhebliche Wirkung auf die Luftreinhaltung hat.

Paket 4 - Parkraummanagement

6 / 100 - P+R: P+R kann einen Beitrag leisten, aber wegen Flächenbedarf und Kosten nur in geringem Maße. Beispielsweise wären 1.000 zusätzliche P+R-Stellplätze schon eine ambitionierte Größenordnung, bei 300.000 Einpendlern aber nur ein sehr kleiner Anteil. P+R muss, wie gesagt, in den Startorten der Pendler funktionieren, das setzt aber regionale Beteiligung voraus. Große Parkplätze an ÖV-Stationen können aber den öffentlichen Zubringerverkehr schwächen bzw. den Zugang für Fußgänger und Zubringerbusse (s, etwa Haus Meer!) erschweren. Die Erläuterung zur Maßnahme enthält keinerlei konkrete Ziele und Projekte.

N.V.- Parkraum-Management ist ein wesentliches Instrument der Verkehrssteuerung. Hier sind Mobilitätsmanagement und gesetzlicher Rahmen gefragt (s.u.). Kostenlose öffentliche Parkplätze darf es im Bereich der kritischen Zone nicht geben (auch nicht für Bewohner), Parkgebühren müssen in gleichem Maße steigen wie ÖPNV-Preise und sollten am Straßenrand merklich höher sein als im Parkhaus, am besten nach Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge gestaffelt. Parksuchverkehr als nicht unwesentliche Quelle der Umweltbelastung ist durch die o.g. Maßnahmen sowie eine eindeutige Ausschilderung von Besucherparkbereichen am Rand von Wohnquartieren wesentlich zu reduzieren. Natürlich müssen die Bußgelder für Parkverstöße angehoben und die Überwachung intensiviert werden, wenn die Instrumente wirken sollen.

N.V. - Großparkzone: Eine wesentliche Maßnahme und evtl. auch ein Ersatz für Fahrverbote (sofern entsprechende Regelungen auch für Firmen- und andere private Großparkplätze vereinbart werden können) wäre die Einführung einer Großparkzone Innenstadt innerhalb der angedachten Zone für Fahrverbote. Hier wäre auch ohne örtliche Beschilderung das Parken im öffentlichen Straßenraum nur gebührenpflichtig zugelassen, die Preise sollten nach Umweltverträglichkeit und Fahrzeuggröße gestaffelt werden. In Bereichen ohne Parkscheinautomaten würden die Gebühren online, per Handy oder im Vorverkauf an bestimmten Verkaufsstellen erhoben. Hier kann auch die in 6/104 beschriebene smarte Technologie helfen. Möglich wäre eine Kombination von ÖPNV-Ticket und Parkticket oder auch Vorteile für Fahrgemeinschaften.

6/102 – Parkraumreduzierung: Es bleibt unklar, welche Strategie die Stadt Düsseldorf in Bezug auf Parkraumreduzierung insgesamt verfolgt. Es geht nicht nur um den Wegfall von Parkplätzen durch Baumaßnahmen, sondern auch um die Reduzierung z.B. durch breitere Gehwege, mehr Grün oder Aufenthaltsflächen, das Freihalten von Kreuzungsbereichen oder durch die Umwandlung in Fahrradstellplätze. Es geht auch um Parkplatzreduzierung als allgemeine Lenkungsmaßnahme. Uns würde interessieren, wie sich die tatsächlichen Parkplatzzahlen in den letzten Jahren entwickelt haben und wie die Prognose für die nächsten Jahre aussieht.

6/104 – Smarte Parkplätze: Die Vermeidung von Parksuchverkehr ist sicher ein wichtiges Ziel, hier kann auch smarte Technologie helfen. Durch Ausweisung von gut auffindbaren Besucherparkzonen am Rand des Quartiers plus reine Anwohnerparkzonen in den Wohngebieten (mit erhöhten Gebühren zur Dämpfung der Über-Nachfrage) ist hier aber mit weniger Aufwand schneller etwas zu erreichen. (Diese Maßnahme ist übrigens in der Übersicht in Anhang 6 nicht enthalten.)

6/103: Das Carsharing-Gesetz ist seit dem 1.9.17 vollständig in Kraft, die Prüfung sollte inzwischen einige Ergebnisse gebracht haben. Welche Maßnahmen plant nun konkret die Stadt? Soll das wirklich erst „langfristig“ wirken?

Paket 5 - Informationsmanagement

6/105 u.a. - Kommunikation und Information sind wesentliche Faktoren des Verkehrsverhaltens. Regionale Info-Portale und Apps mit praktischen Informationen zum nachhaltigen Verkehr von der ÖPNV-Nutzung über Sharing-Angebote bis zum spritsparenden Fahren (in allgemeinverständlicher und ggfs. mehrsprachiger Form), entsprechende Broschüren zur Verteilung an alle Haushalte und Betriebe, ein transparentes ÖPNV-Angebot, bessere Wegweisung zu und Orientierung an Haltestellen (Umsteigeinfo), bessere Anfahrt-Beschreibungen bei Dritten (wie Firmen, Veranstalter, Einkaufszentren, Reiseführer etc.) bessere Liniennetzpläne u.a.m. können hier einiges bewirken (wenn die Basisqualität stimmt). Hierzu sind konkrete größere Projekte über den Verweis auf sektorales „Marketing“ hinaus zu planen. Und es ist nicht nur eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Stadt Düsseldorf ist aufgefordert, in den verbreiteten Karten des Vermessungsamts, den Wegweise-Stelen im Straßenraum, den Broschüren der

DMT u.a. nicht nur die U-Stadtbahn, sondern auch Straßenbahnen und ggfs. Busse standardmäßig darzustellen. Außerdem kann die Stadt die o.g. Maßnahmen speziell fördern.

Auch der sichtbare Zustand der S-Bahnhöfe und Haltestellen hat übrigens eine (häufig negative) kommunikative Wirkung.

6/106: Ein Penderportal ist eigentlich kein Informationsmedium, sondern ein Element des Mobilitätsmanagements. Uns würde interessieren, wie groß die Wirkung von Fahrgemeinschaftsportalen ist. Wir glauben nicht, dass es eine wesentliche verkehrliche Bedeutung hat, jedenfalls nicht ohne starke Anreize wie reservierte Fahrspuren oder merkliche Vorteile beim Parken.

Paket 6 - Mobilitätsmanagement

N.V. – Integriertes Mobilitäts-Management wird in einigen Maßnahmen angesprochen und kann ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der lokalen verkehrsbedingten Umweltsituation sein, die Umsetzung bleibt aber in den Beschreibungen unkonkret und meist auf Einzelaspekte beschränkt. Es müssten eine Anzahl konkreter (Pilot-)Projekte für integriertes nachhaltiges Standort-Management sowohl im Güter- wie im Personenverkehr und eine quantitative verkehrliche Wirkung als Ziel gesetzt werden, wobei öffentliche Institutionen vorangehen sollten. Enttäuschend ist, dass die Stadt Düsseldorf in Verfahren der Bauleitplanung solche Ansätze im Rahmen städtebaulicher Vereinbarungen bisher nicht implementiert.

Im Vergleich mit Baumaßnahmen oder Fahrverboten ist Mobilitätsmanagement mit organisatorischen und beratenden Maßnahmen eher kostengünstig und durchaus wirksam. Es ist schade, dass die Stadt im Planentwurf keine Initiative in Aussicht stellt, z.B. durch konkrete Pilotprojekte mit Nachhaltigkeits-Zielen und Evaluation. In der „Mobilitäts-Partnerschaft“ gibt es hierzu auch keine konkreten Aussagen. Mobilitätsmanagement mit Beratung und Servicepaketen kann auch für Privatpersonen (ÖPNV-Ticket + Taxivorteile + Sharing + Lieferdienst + spezielle Serviceleistungen, etwa Test von Spezialrädern) angeboten werden, die auf ein privates Auto verzichten wollen.

6/114 – Eine Mobilitätsplattform gehört eher in das Paket Info-Management. Wir wundern uns, warum hier die außerhalb der Antriebstechnik eher verkehrsfremden Stadtwerke engagiert sind und warum anscheinend nicht auf vorhandene Anwendungen wie DB Navigator, VRR-/Rheinbahn-App, google oder moovel zurückgegriffen wird. Offensichtlich braucht jeder Akteur und Ort seine eigene App, sinnvoll ist das nicht unbedingt.

6/115, 6/116, 6/118 - Natürlich gibt es in den Bereichen Taxi, kommunale Fahrzeuge und Lieferdienste noch Potenzial zur Emissionsminderung, hier geht es aber derzeit nicht vorrangig um E-Fahrzeuge, sondern um saubere Diesel (vgl. oben).

Auch hier gibt es keine konkreten Aussagen zu Umfang, Terminen, Finanzierung.

6/117 – E-Ladeinfrastruktur gehört wohl eher in Paket 10. Zur Erweiterung der Ladeinfrastruktur wird nichts über die Verteilung der Verantwortung und der Kosten gesagt. In der Projektgruppe wurde beklagt, dass die Stadtwerke für eine Ladestation ca. 5.000 Euro Jahresgebühr haben wollen. Hier wäre eine günstigere Preispolitik zu fordern. Die „Maßnahme“ ist eigentlich nur eine Problembeschreibung, eine Antwort auf die Frage „Werden die erforderlichen Stationen denn bis 2020 gebaut?“ gibt es nicht.

6/119 – Beschilderte Fußwege gehören wohl eher in das Paket Verkehrssteuerung oder Informationsmanagement. Wir würden uns wünschen, dass insbesondere die Wege zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (insbes. U-Bahnhöfe) beschildert werden, ggfs. mit geeigneten Vorinformationen wie Linienplan oder Abfahrtsmonitor. Auf den Infostelen im Innenstadtbereich sind auch die Straßenbahnlinien darzustellen.

N.V. - Logistik: Es kommen im Plan zwar einzelne Maßnahmen zur Sprache, aber kaum integrierte Logistik-Konzepte: Mikro-Hubs, Ergänzung von Navi-Systemen mit gewünschten Lkw-Routen (auch im von vielen Lkw-Fahren genutzten Consumer-Bereich), Förderung verträglicher Antriebe aller Art (nicht nur E), Transportbörsen, Ausliefer-Kooperation, Lastenräder u.a. wären anzugehen. Evtl. ist dies Teil von „Green City Mobility“.

N.V. - Verkehrsvermeidung: außer durch finanzielle und verkehrliche Anreize kann auch durch stärkere räumliche Ausgewogenheit Verkehr reduziert werden, d.h. das Übergewicht von Arbeitsplätzen in Düsseldorf könnte zugunsten der Region vermindert werden. Ein interessanter Ansatz wäre eine Arbeits- und Wohnplatz-Tauschbörse mit (öffentlich unterstützter) Garantie der erworbenen Konditionen und Kündigungsschutzrechte sowie mit Zuschüssen zu den Tauschkosten, um Arbeit und Wohnen näher zusammenzubringen oder Wohnungen unterschiedlicher Größe etwa zwischen Familien und Senioren zu tauschen. Interessant ist auch ein „Wohn-Mobilitäts-Rechner“ für unsere Region, der zeigt, dass der Umzug ins Umland erhebliche Geld- und Zeitkosten für das Pendeln erfordert, so dass es am Ende teurer werden kann als in der Stadt zu wohnen.

Paket 7 – Schifffahrt

6/113, 7/1 - Hier sind, wie beschrieben, weitere Landes- und Bundesmaßnahmen zur Förderung umweltschonender Antriebe in der Binnenschifffahrt dringend notwendig.

Paket 8 – Kooperation

Uns scheinen die genannten Maßnahmen recht unkonkret zu sein. Wir vermissen echte Ziele. Z.B. beim konkreten Thema Schnellbusse kommt die regionale Kooperation (6/123) nicht voran.

6/122 - Green City Mobility (GCM): die Maßnahmen beziehen sich gemäß Förderbedingungen vorrangig auf die Felder Digitalisierung, Vernetzung und E-Mobilität, die nicht unbedingt an der Spitze der Wirksamkeit stehen, können aber auch wichtige Management-Lösungen fördern, etwa im Bereich Logistik..

6/124 – Mobilitäts-Partnerschaft: Verwiesen wird auf die Vereinbarung zwischen Stadt und Wirtschaft, die ebenfalls ohne konkrete Ziele und Maßnahmen auskommt, nur ein mögliches „Aktivitätenspektrum“ aufzählt und insbesondere verkündet: „Die Partnerschaft verzichtet auf Vorschriften und Verbote. Vielmehr setzt sie konsequent auf Freiwilligkeit und Selbstbindung der teilnehmenden Unternehmen.“ Was das heißt, bleibt unklar. Verzichtet die Stadt damit vertraglich auf eigene verkehrspolitische Steuerungs-Maßnahmen, die nicht rechtlich zwingend sind?

Paket 9 – Förderung

9/3 – Andere Spar- und Antriebstechnologien: Hier wurde von uns angeregt, andere Antriebe (Gas, Brennstoffzelle) und Spartechnologien (Leichtbau, Downsizing, Fahrtraining) zu fördern und nicht nur E-Technologie. Insofern geht der Verweis im Kommentar auf die E-Auto-Förderung am Thema vorbei.

In dieses Paket würden einige der Forderungen an Land und Bund (s.u.) hineinpassen.

Paket 10 – Elektromobilität

Der ÖPNV wird heute schon überwiegend mit Bahnen elektrisch abgewickelt und entspricht für Düsseldorf der Verkehrsleistung von 100.000 E-Autos. Unsere Frage: Was ist einfacher: 10.000 Fahrten pro Tag durch Umstieg auf Bahnen (also +5%) elektrisch abzuwickeln oder denselben Effekt durch neue E-Autos zu

erreichen? Es sollte also vorrangig die Ausweitung der Kapazitäten bei Stadtbahn und Straßenbahn angegangen werden, die heute schon kaum ausreicht.

6/127 „Handlungskonzept Elektromobilität“ - Das in Düsseldorf beschlossene Konzept bleibt ebenfalls völlig unkonkret, und die wichtigsten Segmente der E-Mobilität, nämlich Bahnen (Eisenbahn und Straßenbahn) und Zweiräder (Pedelecs und Roller), werden ignoriert.

Es sollte deutlich gesagt werden, welchen Beitrag zur Luftreinhaltung von der privaten E-Mobilität in den nächsten Jahren realistisch erwartet wird.

6/129, 6/130 – Die Anschaffung einzelner E-Fahrzeuge und Ladesäulen ist zwar aner kennenswert, im Rahmen eines stadtweiten Luftreinhalteplans wirken sie aber recht deplatziert.

Paket 11 – Airport

6/131 – emissionsgebundene Landegebühren: die Höhe der Anpassung der Gebühren und die Wirkung bleiben unklar.

6/132 – Umrüstung Dienstfahrzeuge: Es wäre wohl eher angesagt, den Verkehr zum Flughafen stärker auf den ÖPNV zu verlagern. Hier gibt es erhebliche Angebotsdefizite im innerstädtischen Verkehr zu diesem Haupt-Verkehrserzeuger, und evtl. entgegenstehende wirtschaftliche Interessen am Flughafen an Parkeinnahmen.

Paket 12 - Taxi

Vgl. 6/134: Hier wären neue Bedienkonzepte (Sammeltaxen, On-demand-Busse) wichtig, daneben aber auch Rabattmodelle für ÖPNV-Stammkunden und transparente Pauschaltarife. Vielleicht gibt es durch Uber Bewegung in diesem Segment. Allerdings ist eine Flexibilisierung des gesetzlichen Rahmens im PBefG dringend nötig.

5.3.2 Verkehrsbeschränkungen

Bei den angedachten **Sperrungsmaßnahmen** sind als Voraussetzungen nur formale rechtliche Faktoren genannt. Materielle Voraussetzungen wie ausreichend dimensionierte Alternativen fehlen. Außerdem: Welche Kapazitäten würden für die Überwachung bereitstehen? Das ist uns unklar. Für die Wirksamkeit müssten außerdem die Bußgelder für Verstöße angehoben werden.

Der Lastring enthält z.T. besonders kritische Abschnitte. Wieso hier bei einer Sperrzone bis zu diesem Straßenzug eine Entlastung stattfinden soll, können wir nicht nachvollziehen. Wir erwarten eher zusätzlichen Ausweichverkehr, der durch gute Alternativangebote teilweise gemindert werden kann. Anmerkung: Leider sind die Maßnahmen in den anderen Paketen nicht so konsequent und wirksam genug, um solche Beschränkungen zu vermeiden.

Transitfahrten und unnötige Ein- und Ausfahrten von Lkw sind auf jeden Fall zu verhindern.

5.3.3 Weitere diskutierte Maßnahmen

In den Kommentaren zu unseren Vorschlägen im Paket 16 (S. 140) steht „Steuerfragen liegen nicht in der Zuständigkeit und im Regelungsbereich eines Luftreinhalteplans“, allerdings werden einige der Maßnahmen doch in Kap. 5.3.3 aufgegriffen.

Der VCD meint: Das ist das Dilemma der Luftreinhaltung, dass es ohne globale Steuerungsinstrumente nicht geht, die Pläne aber nur eine regionale Reichweite haben. Wenn sich alle staatlichen Ebenen den Schwarzen Peter gegenseitig zuschieben, wird es keinen Erfolg geben.

Der Luftreinhalteplan wird nicht von der Stadt, sondern von der Bezirksregierung als Behörde des Landes

aufgestellt, wenn auch mit starker kommunaler Zuarbeit. D.h. die Bezirksregierung kann und soll auch umliegende Städte, den Verkehrsverbund u.a. in die Pflicht nehmen. Die Landesregierung wiederum, der die Bezirksregierung untersteht, kann über den Bundesrat und andere formelle und informelle Kanäle durchaus Einfluss auf Bundesgesetze nehmen. Am Ende sind Land und Bund in der Pflicht gegenüber Gerichten und vor allem der EU.

Was sind wesentliche ergänzende Forderungen an Land und Bund?

Es geht darum, weitere Instrumente auf staatlicher Ebene in breitem Spektrum bereitzustellen, aus denen für Städte wie Düsseldorf ein ausreichend wirksames Bündel lokal geeigneter Maßnahmen ausgewählt werden kann. Es gibt eine ganze Reihe von neuen Instrumenten, ohne deren Einsatz regionale Luftreinhaltepläne nicht erfolgreich sein werden:

- (5.3.3.5) Klebe-Plaketten sind im Zeitalter digitaler Verkehrssteuerung nicht mehr zeitgemäß, per Kennzeichen-Scan und App kann die Abgasklasse eines Fahrzeugs schnell und mühelos ermittelt werden, auch unter Beachtung des Datenschutzes. Dadurch können verkehrsbeschränkende Regelungen ohne weiteres in ihrem Anwendungsbereich verändert werden. Es ist auch möglich, wie etwa in Brüssel, Fahrzeugen ohne Zulassung für die Sperrzone trotzdem eine beschränkte Zahl von Einfahrten gegen Gebühr zu gewähren oder andere flexible Regelungen zu treffen, um Härten abzumildern.
- (5.3.3.6) Schnelle wirksame und geprüfte Nachrüstung alle Dieselfahrzeuge (nicht nur Software) als Verpflichtung für Besitzer und auf Kosten der Hersteller sollte selbstverständlich sein. Leider blockieren die Hersteller bisher die technische Umsetzung der Nachrüstung.
- (15/3) Eine stärkere Beteiligung der Autoindustrie an den durch das Dieselproblem entstehenden Kosten für Maßnahmen zur Luftreinhaltung ist geboten. Vielleicht wäre das ein Anreiz für die Industrie, sich ernsthaft um technische Lösungen für die überhöhten Emissionen zu kümmern.
- (5.3.3.4, 16/4) Generelle Steuerfreiheit für Zuschüsse zu Jobtickets (wie es z.Zt. eine Bundesrats-Initiative anstrebt), im Gegenzug Steuerpflicht für kostenlose Firmenparkplätze; wir sind der Meinung, dass es für den heutigen Verzicht auf die Anrechnung des geldwerten Vorteils von Firmenparkplätzen keine rechtliche Grundlage gibt.
- (5.3.3.1, 16/1) Anpassung der Dieselsteuer; ggfs. City-Maut für Lkw.
- (5.3.3.2) Pauschale Dienstwagenbesteuerung nur für Basismodelle und mit realer Abrechnung des privaten Verbrauchs; die heutige Regelung führt nicht nur zu übermäßiger Pkw-Nutzung, sondern sorgt auch für die Überdimensionierung der Flotte, die dann in den Gebrauchtwagenmarkt übertragen wird.
- (9/2) (haushaltsneutrale) Umwandlung der Entfernungspauschale in eine Standortpauschale, d.h. erhöhte Wohnungskosten im arbeitsplatznahen Innenstadtbereich können ebenso steuerlich abgesetzt werden wie Fahrkosten aus der Peripherie.
- Finanzielle Vorteile für die regelmäßige Nutzung elektrischer Bahnen und Zweiräder in gleichem Maß wie für die Anschaffung von E-Autos, also z.B. ein jährlicher staatlicher Zuschuss zu ÖPNV-Abos von 360 Euro. Zusätzlich bzw. alternativ ist eine generelle staatliche Beteiligung an der Finanzierung des ÖPNV-Grundangebots sinnvoll (ähnlich wie in der Schweiz). So kann die Schiefelage reduziert werden, dass Bund bzw. Land große verkehrsinduzierte Steuereinnahmen aus Energie- und Kfz-Steuer kassieren, ein großer Teil der Verkehrsausgaben aber in den Kommunen entsteht. Außerdem kann nur so gewährleistet werden, dass auch Kommunen mit Finanzproblemen entsprechende Strategien

realisieren können. (Stichwort: gleichwertige Lebensbedingungen) Zumindest die vom ÖV gezahlten Energie- und Mehrwertsteuern sollten zurückfließen.

- Mindestgebühren für das Parken im Straßenraum (um interkommunales Gebührendumping zu vermeiden) und evtl. für private öffentlich nutzbare Stellplätze, Einführung von Großparkzonen in Innenstädten, Option der fahrzeugbezogenen Staffelung der Parkgebühren, Leistungspreise statt Verwaltungsgebühren auch für Bewohnerparken.
- erhöhte Bußgelder für Falschparken (analog zum Schwarzfahren) sowie für Verstöße gegen Parkbeschränkungen und Fahr-Beschränkungen (sowie Tempo-Überschreitungen), damit die genannten Instrumente der Parkraum-Bewirtschaftung und Verkehrslenkung überhaupt zuverlässig wirken können.
- Verschiedene Änderungen der StVO: reservierte Fahrspuren für Fahrgemeinschaften, Einfahrtbeschränkungen ohne Klebeplakette etc.
- Zuverlässigkeitsprogramme für den Eisenbahnverkehr: Streckensicherung, Baustellen-Management, betriebliche Flexibilisierung, Anreize zu mehr Reserven,.. Mehr Investitionsmittel für die schnelle Aufwertung aller Bahnhöfe und die Beseitigung kleinerer Strecken-Engpässe und fehlender Ausweichmöglichkeiten.
- (5.3.3.3) Sanierungsprogramm für die kommunalen Schienennetze und Haltestellen.
- (1/7) Halbierung von Trassenpreisen der Bahn auch für den SPNV, steuerliche Gleichbehandlung von Flugzeug und Bahn.
- (Verpflichtung von Bauherren und Großstandorten zu nachhaltigem Mobilitätsmanagement, endgültige Abschaffung der pauschalen Stellplatzpflicht.
- Verpflichtung der Navi-Anbieter zu umweltangepassten Routenempfehlungen, insbesondere auch für den Lkw-Verkehr.
- Für Pkw mit überdurchschnittlichem Schadstoffausstoß sollte es ein Werbeverbot geben.
- Lkw, die keine ausreichende Sicht auf rechts neben ihnen befindliche Radfahrer und Fußgänger haben, dürfen keine Zulassung für den Straßenverkehr haben bzw. nur mit Auflagen (etwa Beifahrerpflicht) fahren.

7. Fahrverbote und deren Bewertung

Wir stellen fest

- Die Maßnahmen des Planentwurfs sind nicht so stark, dass die Einhaltung der Grenzwerte in der von den Gerichten akzeptierten Zeit erreicht werden kann. Z.T. ist die Einhaltung (unter optimistischen Annahmen) erst für 2024 prognostiziert.
- In diesem Fall hält das Gericht Fahrbeschränkungen für geboten.
- Mit den vorgeschlagenen Übergangszeiträumen sind Fahrbeschränkungen nach Ansicht des höchsten Gerichts auch verhältnismäßig und keine unzumutbare Härte. Sie sind auch mit den derzeit verfügbaren Regelungen der StVO machbar. Wir gehen davon aus, dass die Möglichkeit von Fahrbeschränkungen bereits seit dem Urteil öffentlich bekannt ist, so dass die Übergangsfrist nicht unbedingt erst ab Inkrafttreten des Plans laufen muss.
- Wir stimmen mit der Planbehörde überein, dass streckenbezogene Sperrungen keinen Sinn machen.
- Wir stimmen auch darin überein, dass ein Verbot für Euro4-Diesel bei Zulassung von Euro5 nicht richtig ist, da Euro4-Fahrzeuge überwiegend eine bessere Emissionsbilanz haben als Euro5.

Insofern können wir nicht nachvollziehen, dass Einfahrbeschränkungen im Planentwurf als unverhältnismäßig beurteilt werden. Allerdings ist festzustellen: hätten die Behörden schneller, energischer und konkreter Maßnahmen geplant und umgesetzt, hätten solche Beschränkungen verhindert werden können. Die Verantwortung für die jetzt notwendigen Eingriffe liegt also voll und ganz bei Stadt, Bezirksregierung und Land.

Mit den beschriebenen Ausnahmeregelungen haben wir uns derzeit nicht befasst. Wir gehen davon aus, dass das Volumen der Ausnahmen die schnelle Einhaltung der Grenzwerte nicht gefährdet.

Kontakt: Iko Tönjes, toenjes@verkehrstipps.de, 0171 2809740

Anhang: Düsseldorfer Erklärung des VCD NRW