

An
Die Bezirksregierung Düsseldorf
luftreinhaltung@brd.nrw.de
z.K. an das Umweltamt der Stadt Düsseldorf

Düsseldorf, den 27.9.2008

„Saubere Luft für alle“ – auch für Düsseldorf! Stellungnahme des VCD zum Luftreinhalteplan Düsseldorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsclub Deutschland (VCD) möchte Ihnen hiermit seine Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Luftreinhalteplans Düsseldorf übermitteln, wobei wir uns aus fachlichen Gründen auf die Verkehrsthemen beschränken.

Viele Aussagen unserer Stellungnahme vom September 2004 können wir hier im Grundsatz wiederholen, da sich seit damals leider nichts Wesentliches geändert hat.

Das obige Motto „Saubere Luft für alle“ stammt übrigens von der diesjährigen Europäischen Woche der Mobilität und passt recht gut auf die Luftreinhalteplanung für Düsseldorf.

1. Allgemeines

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) begrüßt, dass jetzt ein offizieller Entwurf eines Luftreinhalteplans vorliegt, der die Gesamtstadt umfasst. Wir bedauern aber, dass Umwelt und Gesundheit in Düsseldorf wie in ganz Deutschland in der Verkehrspolitik noch immer nicht aus eigener Initiative, sondern nur auf Veranlassung der EU durch gesetzlichen Druck zu einem wesentlichen Thema wird.

Wir möchten die wichtige Aussage des Planentwurfs (S. 78) noch einmal hervorheben, dass es sich hier nicht um eine freiwillige Aufgabe, sondern eine gesetzliche Verpflichtung handelt und dass nur fachliche straßenbau- und straßenverkehrliche Gründe, nicht aber allgemeine Bedenken der Stadtentwicklung oder wirtschaftliche Gründe zur Ablehnung von Maßnahmen führen können.

Unklar ist uns die Haltung der Stadt Düsseldorf. Der Planentwurf deutet an, dass es bereits ein Einvernehmen mit der Stadt gibt (S. 7), die öffentlichen Aussagen der Düsseldorfer Verantwortlichen sind aber eher negativ gegenüber dem Plan und insbesondere den Terminvorgaben. Jedenfalls hören wir von Seiten der Stadt viel Kritik an der Umweltzone, aber wenig zu konkreten Alternativ-Vorschlägen, wie man denn die gesetzlichen Bedingungen einhalten will.

Im übrigen hinkt Düsseldorf in Bezug auf Luftreinhalteplanung und Umweltzonen zum Teil erheblich hinter den umliegenden Ballungsräumen her: Köln und das Ruhrgebiet sind weiter. Außerdem sind die Probleme spätestens seit 2004 politisch und öffentlich bekannt. Insofern sind Argumente, man bräuchte mehr Zeit zur Klärung der organisatorischen Probleme und zur Umsetzung von Maßnahmen oder man wolle eine Benachteiligung gegenüber dem Umland vermeiden, nicht mehr überzeugend.

Auch das immer dringender werdende globale Problem des Klimaschutzes wird von der Stadt Düsseldorf im Verkehrssektor nicht angegangen. Die Gelegenheit, Luftreinhaltung, Lärmschutz und Klimaschutz wie auch Energieeffizienz gemeinsam zu verbessern, wird nicht wahrgenommen.

Leider wurden in den letzten Jahren umweltverträgliche und attraktive Alternativen zum Auto nicht vorrangig gefördert, wie es die Problemlage erfordert hätte, im Gegenteil wurde vieles getan, um noch mehr Autoverkehr in die Stadt zu ziehen. Das hat die Probleme verschärft statt gemildert.

2. Die Grundaussage dieser Stellungnahme

Der VCD ist der begründeten Ansicht, dass die im Planentwurf vorgesehenen Maßnahmen nicht geeignet bzw. ausreichend sind, um die gesetzten Ziele zu erreichen, nämlich

- zu gewährleisten, dass die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe bis 2010 eingehalten werden,
- eine integrierte und nachhaltige Lösung der Umweltprobleme zu schaffen,
- die Umweltbelastung nicht in andere Räume zu verlagern.

Die Wirkungsprognose des Planentwurfs selbst zeigt u.E. eindeutig, dass mit der Umsetzung der für die erste Stufe der Umweltzone (Verbot für SG 1) vorgesehenen Maßnahmen die Luft-Grenzwerte nicht eingehalten werden. Das ist bei der Fülle der Ausnahmen auch kaum überraschend. Außerdem ist die Wirkung besonders gering, wenn die herausgehaltenen Fahrten nur durch andere Kfz ersetzt werden. Dabei werden die kritischen Straßen außerhalb der geplanten Umweltzone wie die Ludenberger Straße und insbesondere der Lastring in der Prognose nicht einmal berücksichtigt. Das ist aus unserer Sicht aber unbedingt notwendig.

Nur ein integrierter Plan, der alle Luftschadstoffe, auch den kleineren Feinstaub PM 2,5 (es gibt hier einen EU-Zielwert ab 2010!), und Lärm, aber auch Klimaschutz und Energieeffizienz zum Maß nimmt, ist sinnvoll, da nur so alle Problembereiche effizient und nachhaltig beeinflusst werden können.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hält es deshalb für geboten, in der Verkehrspolitik ein Maßnahmenprogramm aufzulegen, das verträgliche Verkehrsformen schnell und merklich fördert und auch die notwendigen Verkehrskapazitäten für das gewünschte Umsteigen bereit stellt. Es geht nicht nur um den „Umweltverbund“ aus nichtmotorisierten (Zu Fuß, Rad) und öffentlichen (Bahn, Bus, Taxi) Verkehrsmitteln sowie ergänzenden Dienstleistungen (z.B. Transportdienste), sondern auch um verträglichere Fahrzeuge (Umrüstung, Neukauf) und bessere Fahrzeugnutzung (CarSharing, Logistik,..), nicht zuletzt für den Wirtschaftsverkehr. Von zentraler Bedeutung sind umfassendes Mobilitätsmanagement und intensive Information und Beratung der Bürger(innen) und Institutionen. (s. 5.) Um schnelle Wirkung zu erreichen, sind nicht nur Ausbauprojekte der Infrastruktur, sondern vor allem relativ unaufwendige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrsqualität und kommunikative Instrumente zur Motivation und Information der Verkehrsteilnehmer gefragt. Eine regionale Sicht ist dabei unverzichtbar. Restriktionen sollten eher flankierenden Charakter haben, sind aber zur Zeit jedenfalls erforderlich.

Der aktuelle Planentwurf folgt leider nicht dieser Strategie. Hier ist die Umweltzone das zentrale Element, was nicht nur sehr verbotsorientiert ist, sondern auch zu erheblichen Verdrängungseffekten führt. Die genannten weiteren Maßnahmen betreffen häufig eher Randthemen, eine systematische Förderung verträglicher Verkehrsarten ist nicht erkennbar. Die Finanzierung von Maßnahmen bleibt vage, Wirkungszusammenhänge werden nicht nachgewiesen.

Der Luftreinhalteplan wurde also leider nicht zum Anlass genommen, die Umweltbelastungen umfassend und nachhaltig in den Griff zu bekommen. Offensichtlich sind keinerlei Maßnahmen gewünscht, die eine substantielle Änderung der bisherigen Verkehrspolitik oder des Verkehrsverhaltens fordern würden.

Aus den genannten Gründen, die nachfolgend weiter erläutert werden, hält der VCD also den bisherigen Planentwurf für nicht geeignet, die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen.

3. Zu Analyse und Prognose

Positiv am vorliegenden Planentwurf ist, dass in der Analyse die gesamte Stadt modellhaft untersucht wurde, dass eine Prognose der Wirkung vorliegt und dass auch der Umstieg auf andere Verkehrsmittel thematisiert wird.

Wir gehen davon aus, dass es im wesentlichen um die lokale Immissionsbelastung an Straßen und damit um die Wirkung auf die sich dort aufhaltenden bzw. wohnenden Menschen geht und nicht so sehr um die globale Emissionsbilanz des Gebiets. In den kritischen Straßen ist der Anteil des lokalen und urbanen Verkehrs an der Gesamtbelastung laut Vorlage (S. 75) relativ hoch: ca. 40% (PM10) bzw. 60% (NO2).

Ob die Prognose in Kapitel 6 des Entwurfs die tatsächliche Lage einigermaßen realistisch vorhersagt, können wir nicht beurteilen. Allerdings scheinen im Analysefall die Modellwerte die tatsächlichen Meßwerte eher zu unterschätzen, z.T. sogar erheblich. (s. S. 62)
Außerdem ist für uns fraglich, ob die folgenden Rahmenbedingungen in der Prognose ausreichend berücksichtigt wurden:

- die vielen Ausnahmen vom Fahrverbot, die z.T. pauschal bis Ende 2010 oder sogar permanent gelten, was nach dem erläuternden Text anscheinend nicht berücksichtigt wurden;
- ein unvollständiger Befolungsgrad der Fahrverbote, abhängig vom Kontrollgrad;
- die von der Stadt erwartete (und begrüßte) Zunahme der Verkehrsmenge um bis zu 15% bis 2020 laut Verkehrsentwicklungsplan, wobei im Bereich des Güterverkehrs evtl. noch höhere Zuwächse zu erwarten sind und durch die Maßnahme der „Verkehrsverflüssigung“ zusätzlicher Verkehr angezogen wird – die Prognose scheint konstante Verkehrsstärken anzunehmen;
- die durch viele Großbaustellen entstehende zusätzliche Feinstaub-Belastung;
- die künftige Verkehrswirkung neuer Straßen: Ortsumgehung Oberbilk, Entlastungsstraße Derendorf, B8n = Verlängerung A59, evtl. L404n;

Die NO_x-Werte sind bisher generell eher ansteigend bzw. stagnierend. Die der Prognose zugrundeliegende Annahme eines technologisch bedingten 25%-Rückgangs trotz Verkehrswachstum in den verbleibenden 2 Jahren bis 2010 (s. S. 71) ist deshalb zweifelhaft.

Auch die Belastung mit Feinstaub PM 2,5 muss berücksichtigt werden. Dort hat die EU einen Zielwert für 2010 von 25 µg/m³ festgelegt.

Kritisch an den Berechnungen ist, dass die Prognose nicht den Lastring und weitere Risikostraßen aus der Analyse beinhaltet. Der Lastring trägt als Grenz-Straßenzug zur Umweltzone ein großes Risiko einer Zunahme der Schadstoffbelastung durch verdrängte Verkehre hochbelastender Fahrzeuge, obwohl er bereits heute übermäßig belastet ist (s. Messwerte der Dorotheenstraße). Seine Einbeziehung in die Prognose ist unverzichtbar, um das Risiko unter Kontrolle zu halten. Weitere kritische Straßen, für die eine Prognose unverzichtbar ist, sind die Ludenberger Straße und die Bernburger Straße.

Die Wirkungsprognose des Planentwurfs zeigt jedenfalls eindeutig, dass die Umsetzung der ersten Stufe der Umweltzone (Verbot für SG 1) nicht die Grenzwerte einhalten wird (s. S. 126/127 sowie Abb. 6/2 bis 6/11). Das ist bei der geringen Anzahl der betroffenen Fahrzeuge, die durch viele Ausnahmeregelungen noch weiter reduziert wird, zu erwarten. Die Tatsache, dass die Wirkung auch mit der zweiten Stufe dann zu gering ist, wenn die verbotenen Fahrten nur durch andere Kfz ersetzt werden, führt zu dem Schluss, dass auf jeden Fall Maßnahmen zur Verringerung der Kfz-Nutzung und Alternativen zum Kfz systematisch zu fördern sind.

Erstaunt haben uns die ermittelten Wirkungen der „weiteren Maßnahmen“ (s. S. 127).

Einerseits ist unklar, was sich hinter den vagen globalen Begriffen wie „Modelle zur Verringerung des Straßenverkehrs“, „ÖPNV“ oder „Konzepte für Radwege“ verbirgt und wie hier ein quantitativer Wirkungswert ermittelt wurde.

Andererseits ist nicht nur die Gesamtwirkung dieser Maßnahmen relativ gering, das Verhältnis der Wirkungen der einzelnen Maßnahmen ist auch nicht nachvollziehbar. Insbesondere ist die Maßnahme „ÖPNV“ mit ihren erheblichen Umstiegspotentialen sehr gering bewertet, was wohl bedeutet, dass die Stadt keine wirklich wirksamen Maßnahmen zum Umsteigen auf den ÖPNV ergreifen will.

4. Zu den Maßnahmen des Plans

4.1 Umweltzone

Die Umweltzone scheint das zentrale Element des Plans zu sein, während wir sie eher als flankierend zu einer Umsteuerung der Verkehrsstruktur sehen. Pauschale lange Ausnahmen für Gewerbe (bis zu 2 Jahre) und Anwohner (1 Jahr) und die Beschränkung auf die Schadstoffklasse 1 führen dazu, dass die Wirkung zeitlich stark verzögert wird und die Anreize zu einer schnellen Fahrzeugumrüstung schwach sind. Diejenigen, die sich frühzeitig eine Plakette besorgt haben bzw. sogar ihr Fahrzeug schon umgerüstet haben, können sich betrogen fühlen.

Die Ausweisung der Umweltzone ohne die sie begrenzenden Straßen würde zur Folge haben, dass der Lastring sicher mehr belastet würde, was sich wegen der bereits jetzt zu hohen Schadstoffwerte verbietet, und dass mehr Schwer-Lkw durch den recht engen Rheinufertunnel und seine Zufahrten fahren, was auch aus Sicherheitsgründen nicht unbedingt positiv ist.

Die Frage der ausreichenden Überwachung der Umweltzone wird kaum angesprochen.

Anmerkung: Es gibt Stimmen aus der Politik, die den Verzicht auf die Umweltzone fordern, weil sie unwirksam wäre. Diese Forderung kommt häufig genau von denjenigen, die sich dafür stark gemacht haben, dass die Umweltzone mit schwachen Bedingungen eingerichtet und durch viele Ausnahmen durchlöchert wird, wodurch diese Wirkungslosigkeit erst verursacht wird.

Tatsächlich kann die schwache Wirkung nicht durch einen Verzicht, sondern durch eine Verschärfung der Bedingungen behoben werden, und es wird verkannt, dass es sich bei der Luftqualität nicht um ein Luxusproblem, sondern um eine verpflichtende gesetzliche Vorgabe handelt.

4.2 Andere Maßnahmen

Genannt werden im Planentwurf durchaus wichtige Maßnahmen wie Mobilitätsmanagement, Förderung von CarSharing oder Beschleunigung des Nahverkehrs. Zur Zeit ist aber nicht erkennbar, dass die Stadt diese Themen ernsthaft verfolgt. Im aktuellen Entwurf des Düsseldorfer Nahverkehrsplans wird z.B. davon ausgegangen, dass für die vordringlichen neuen Beschleunigungsmaßnahmen bis 2013 nur die Planung erfolgt! Eine Realisierung bis 31.12.09 (s. Maßnahme 3/26) wird es also nicht geben.

Genannt wird im Entwurf des Luftreinhalteplans auch das Verkehrssystemmanagement. Uns ist nicht bekannt, dass bisher Belange der Luftreinhaltung in den Kriterien der Verkehrssteuerung berücksichtigt werden.

Nur Randprobleme betreffen dagegen Maßnahmen wie die Müllabfuhrzeiten oder Leihfahrräder.

Programme, die die essenziellen Defizite verträglicher Verkehrsmittel angehen, gibt es nicht. Von zentraler Bedeutung wären z.B. durchgehende sichere Radrouten sowie Kapazitätsreserven und durchgreifende Qualitätsverbesserungen im öffentlichen Verkehr

Generell ist zu sagen, dass konkrete Aussagen zu Zeitplänen und Finanzierung von Maßnahmen in der Regel fehlen, so dass wie bei den bisherigen lokalen Luftreinhalte- und Aktionsplänen von den überörtlichen Maßnahmenversprechen in der Praxis vermutlich nur wenig zu sehen sein wird. Auf die 2004 angekündigte Imagekampagne „In die Stadt – aber sauber“ warten wir heute noch.

5. Vorschläge des VCD

Wie schon gesagt, müssen die Maßnahmen des Plans die folgenden Kriterien erfüllen:

- Gewähr für die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte;
- schnelle Umsetzbarkeit;
- nachhaltige Wirkung;
- keine Verschiebung des Problems auf andere Straßen.

Deswegen sollen unsere Vorschläge

- vollständig oder teilweise in 2009 umsetzbar sein;
- die Verkehrsstruktur nachhaltig zugunsten verträglicher Verkehrsmittel verbessern;
- eine hohe Wahrscheinlichkeit bieten, die Grenzwerte spätestens 2010 einzuhalten;
- den von den Verboten der Umweltzone Betroffenen gute Verkehrsalternativen anbieten;
- das Verkehrsverhalten der Bürger(innen) und Besucher(innen) der Stadt durch Kommunikation und Information direkt positiv beeinflussen.

A) Umweltzone

Da die erste Stufe der Umweltzone (Verbot für SG 1) offensichtlich weder geeignet ist, die Grenzwerte der Luftbelastung einzuhalten noch alle Problemstraßen enthält, muss die Umweltzone konsequenter definiert werden:

- Die Umweltzone ist um die Grenzstraßen, d.h. Rheinufertunnel mit Zufahrten und Lastring (B1 / B8) zu erweitern, Ludenberger Str. und Bernburger Str. sind zusätzlich als lokale Umweltzonen auszuweisen. Im Bereich des Rheinufertunnels soll die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgesetzt werden.
- Die Fahrverbote sollen von vorneherein für die Schadstoffgruppen 1 und 2 ausgesprochen werden.
- Pauschale Ausnahmen sind sowohl für Anwohner wie ansässiges Gewerbe wie auch Handwerker-Parkausweise längstens für 6 Monate zuzulassen. Ausnahmen gibt es nicht für Fahrzeuge, die erst nach dem 1.1.2007 auf den derzeitigen Halter zugelassen wurden.
- Nach der Übergangsfrist von 6 Monaten muss für eine Verlängerung der Ausnahmeregelung in jedem Fall nachgewiesen werden, dass eine Umrüstung bzw. die Nutzung anderer, erlaubter Kfz (z.B. für Gewerbe im Rahmen der City-Logistik) nicht möglich bzw. wirtschaftlich nicht zumutbar ist. Für größere Betriebe sollte die Vorlage eines Mobilitätsmanagement-Konzepts Vorbedingung sein.
- Eine wirksame Überwachung der Einhaltung der Verbote ist zu gewährleisten.

Sofern sich im Laufe des zweiten Halbjahres 2009 herausstellt, dass die gesetzlichen Grenzwerte zum 1.1.2010 voraussichtlich nicht eingehalten werden, sind weitere Maßnahmen wie weitergehende Tempobegrenzungen oder ein restriktiveres Parkraummanagement zum 1.1.2010 vorzusehen.

B) Rahmenplanungen der Stadt

Alle Verkehrsrahmenpläne der Stadt müssen unverzüglich überarbeitet werden mit dem Ziel, die Bedürfnisse des Umweltschutzes (Luftreinhaltung, Lärmschutz, Klimaschutz) stärker und angemessen zu berücksichtigen. Es handelt sich dabei insbesondere um

- den Verkehrsentwicklungsplan (VEP), der auf ein stadt- und umweltverträglicheres Szenario und die Förderung nähräumlicher Mobilität umorientiert werden muss;
- den Nahverkehrsplan (NVP), der die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste (mit einem konkreten Zielwert) und die Schaffung der dafür notwendigen Zusatzkapazitäten als zentrale Ziele haben muss;
- die Optimierung des ruhenden Verkehrs, die nicht eine Maximierung der Stellplätze, sondern eine gezielte Verkehrssteuerung anstreben soll:
- das Innenstadtkonzept, das die Umweltzone mit der Stadtentwicklung in Einklang bringen muss;
- das Verkehrssystemmanagement (ViD), das explizit Umweltkriterien als Ziele der Verkehrssteuerung definieren soll;
- das Radverkehrskonzept, das die Qualität des Radverkehrsnetzes und die Steigerung des Radverkehrsanteils viel energischer und zügiger als bisher angehen soll.
- Die Lkw-Konzeption mit einer Überprüfung der Lkw-Routen in kritischen Straßen und einer Wiederbelebung der Überlegungen zur City-Logistik.

Regionale Überlegungen sind in VEP und NVP stärker einzubeziehen, da der Pendlerverkehr ein wesentliches Problemfeld ist. Hierzu sind intensive Gespräche in der Region erforderlich.

Alle Straßenplanungen wie die Ortsumfahrung Oberbilk, Ortsumgehung Flingern, Entlastungsstraße Derendorf, Hafenerschließung, Basisstraße Oberkassel, Anschluss B8/A59 (Wittlaer), L404n u.a.m. müssen in Bezug auf die Luftreinhaltung neu auf den Prüfstand gestellt werden bzw., wenn es dafür zu spät ist, sind zumindest zusätzliche verkehrsregelnde und flankierende Maßnahmen einzuplanen. Auch alle noch nicht abgeschlossenen und alle zukünftigen städtebaulichen Konzepte und Bauleitplanungen sind auf ein gutes Verhältnis von Gewerbe und Wohnen, die Vereinbarkeit mit einer nachhaltig verträglichen Verkehrsstruktur und auf eine optimale Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr zu prüfen. Hierzu gehören z.B. die Bereiche/ Projekte Medienhafen, Linksrheinisch (Güterbahnhof-Gelände / Seestern), Kö-Bogen, Airport City, Hohenzollern-Gelände, Himmelgeister Rheinbogen u.a.m.

C) Information und Beratung

Umfassende Informationen und Beratung über umweltverträglichen Verkehr sind ein zentrales Element für eine notwendige Verhaltensänderung, was in Düsseldorf, der Stadt der Werbeagenturen, bekannt sein dürfte. Es geht einerseits um Aufmerksamkeit und Motivation, aber auch um konkrete Informationen in dem recht komplexen Konsumfeld Mobilität. Es gilt dabei, ein Gesamtpaket über alle beteiligten Institutionen, alle Inhalte und alle Medien zu schnüren.

Das Thema Mobilitätsinformation ist zwar im Planentwurf (unter dem etwas irreführenden Begriff Mobilitätsmanagement als M 2/17) enthalten, bleibt aber hier wie auch im Verkehrsentwicklungsplan ohne ausreichende inhaltliche Ausgestaltung und konkrete Umsetzungsschritte,

Inhalte:

- Gut aufbereitete übersichtliche Informationen über alle Verkehrsmittel, v.a. den Umweltverbund, für Bewohner, Beschäftigte und Besucher der Stadt: Rad, Zu-Fuß-Gehen, ÖPNV, Taxi, CarSharing u. Mietwagen, Pendlernetz u. Mitfahrzentrale, Transportdienste, Serviceangebote,..
- Umfassende und leicht verständliche Informationen zum Bahn- und Busangebot, die auch für „Neulinge“ geeignet sind;
- Spezielle Informationen zu verträglicher Fahrweise (inkl. Hinweisen auf entsprechende Kursangebote) und zu verträglichen Kfz im privaten und gewerblichen Bereich: Bewertung von Neufahrzeugen – s. Autoumweltliste des VCD -, Nachrüstung von Altfahrzeugen, alternative Kraftstoffe und Antriebe etc.

Wichtigste Medien:

Internet

Alle Anbieter von Mobilitätsinformationen im Internet von der Stadt Düsseldorf über die Messe bis zur Rheinbahn sollten im Sinne einer umfassenden Information auch für „Neulinge und bessere Vernetzung der Angebote überprüft und weiterentwickelt werden.

Der VCD hat mit seinem Mobilitätsportal www.mobil-in-d.net bereits einen integrativen Baustein realisiert, der in Inhalt und Gestaltung aber noch verbessert werden kann, z.B. durch einen interaktiven Mobilitätsstadtplan.

- Publikationen
Der VCD bereitet eine stadtweite Informationsbroschüre zur Mobilität als wichtige Basispublikation vor. Hier wäre eine finanzielle Unterstützung für eine hochwertige Gestaltung und die stadtweite Distribution notwendig.
Diese Broschüre ergänzt mit Basisinformationen die kompakten Stadtteil-Mobilitätspläne, die bereits von der Stadt Düsseldorf entwickelt und zum Teil umgesetzt wurden.
Erforderlich sind auch kompakte lokale Publikationen für den ÖPNV, d.h. Stadtteil-Fahrpläne.
Zusätzlich sollte es spezielle Publikationen im Kfz-Bereich geben:
 - Informationen aus der Autoumweltliste (VCD) an alle Auto-Abmelder;
 - Faltblatt mit Tipps zur verträglichen Fahrweise an alle Auto-Anmelder;
 - spezielle Informations-Publikationen für die Fuhrparks von Gewerbebetrieben.

- individuelle Beratung (Tel., email, persönlich)
Hier geht es in erster Linie darum, vorhandene Informationsstellen wie Rheinbahn-Kundencenter und -Hotline, DB Service-Point, Tourist Information, Infocounter an Flughafen und Messe und Arena, Bürgerbüros, Hotels, Universität, Großunternehmen, Einzelhandels-Galerien, VCD, ADFC, Verbraucherberatung u.a.m. mit entsprechenden (elektronischen) Grundinformationen zu allen Mobilitätsbereichen auszustatten und zu vernetzen (virtuelles Mobilitätszentrum).
Ein Grobkonzept für eine Mobilitätsberatung in Düsseldorf wurde bereits 2003 / 2004 auf Veranlassung der Stadt mit allen Beteiligten entwickelt, aber bis heute nicht umgesetzt.

- Information bei Dritten
Wichtig ist auch, dass entsprechende Informationsangebote bei Dritten in Publikationen, Internetauftritten etc. zu finden sind, z.B. bei Großveranstaltern (Hallenbetreiber), Unternehmen, Touristik, Handel.
Hier ist besonders die Düsseldorf Marketing & Tourismus zu nennen, deren Basispublikationen (Stadtführer, Stadtpläne) zur Zeit den öffentlichen Verkehr fast ganz ignorieren.

D) Weitere Maßnahmen

Alle 20 direkten Maßnahmen inkl. der in C genannten Informations- und Beratungsleistungen enthalten auch kurzfristig umsetzbare Elemente. Hieraus ist ein jährlich zu aktualisierendes Sofort-Programm zusammenzustellen.

Konkrete Zeitpläne, Finanzierung und Projektmanagement müssen vorgesehen werden, damit die Realisierung gewährleistet ist. Wenn nötig sind neue größere Projekte im Straßenbau und ÖPNV zurückzustellen, um Mittel für die schnelle Umsetzung des Sofortprogramms freizusetzen.

D1) Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

1. Mobilitätsmanagement
Mobilitätsmanagement für die Kommune, Unternehmen, Wohnungsgesellschaften, Schulen, Großveranstalter etc. soll verträgliches Verkehrsverhalten gezielt und integrativ fördern, durch Beratung (s. C) und Informations-Kampagnen, aber auch das Bemühen um bessere ÖPNV-Angebote (FirmenTicket/Großkunden-Abo, Abstimmung von Betriebszeiten und Fahrplanangebot etc.) und flankierende Parkraumbewirtschaftung, Beteiligung an CarSharing und Fahrgemeinschaftsbörsen, Ausbau von Infrastruktur (Radabstellanlagen, Wege zu Haltestellen etc.), behindertengerechte Zugänge, optimierte Logistik der Gütertransporte u.a.m.
Verkehrsreduzierend kann auch die Verlagerung von ungünstigen Wohn- und Arbeitsplatzstandorten (Wohnungs- und Job-Börsen, Standorttausch, zusätzlicher Wohnungsbau) sein.
Die Stadt kann solche Konzepte bei Dritten anregen, beraten und finanziell unterstützen, und zur Vorbedingung für Ausnahmeregelung von der Umweltzone machen.

2. Schlüsselevents
Die Stadt Düsseldorf soll an der Europäischen Woche der Mobilität 2009 als Schlüsselevent für einen nachhaltigen Verkehr teilnehmen.
Sie soll auf die DTM-Präsentation 2009, ein Schlüsselevent für unverträglichen Verkehr, verzichten.

3. Mobil statt Auto
Ein Servicepaket soll diejenigen unterstützen, die aus verschiedenen Gründen ihr Erst- oder Zweitauto abschaffen wollen: individuelle Mobilitätsberatung (s. C), Schnupperabo Rheinbahn, CarSharing-Sonderangebot, Taxirabatt, Vermittlung von Einzelhandelsgeschäften mit Lieferservice, Verleih von Fahrradanhängern u.a.m. Es geht z.B. um Senioren, die ihr Auto nur noch selten brauchen und sich langfristig umorientieren wollen. Diese Maßnahme entlastet auch Parkplätze.

D2) Individualverkehr

4. Förderung eines verträglicheren Kfz-Verkehrs
 - Spezielle Beratung (vgl. C) und Förderung für die Nachrüstung von Fahrzeugen sowie alternative Antriebe und Kraftstoffe (Erdgas, Autogas), v.a. für Anwohner und Betriebe in der Umweltzone;
 - Förderung von Schulungskursen in verträglicher Fahrweise für Privatleute und Gewerbe;
 - Durchsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen (EnVKG) und erweiterter Verbrauchs- u. Schadstoff-Informationen beim Fahrzeugkauf durch den Autohandel.

5. Parkraum-Management als Steuerungsinstrument:
 - erhöhte und nach Standort differenzierte öffentliche Parkgebühren;
 - Besseres Leitsystem und positive Kennzeichnung von Besucherparkplätzen im Straßenraum;
 - Umweltorientierte Planung der Stellplatzkapazitäten, keine neuen Stellplätze auf Kosten der Radfahrer und Fußgänger;
 - Einbeziehung privater Parkhäuser und Stellplätze in das Parkraum-Management (Stellplatzsatzung);
 - Ausweisung einer ausreichenden Zahl von Fahrradstellplätzen im Straßenraum.

(Anmerkung: Das Servicepaket „Mobil statt Auto“ – Punkt 3 – und CarSharing – Punkt 6 – wie auch die Verbesserung des öffentlichen und des Radverkehrs können merklich zur Reduzierung des Parkdrucks beitragen.)

6. Förderung von CarSharing

Carsharing verringert Autoverkehr und Parkdruck, schließt Lücken beim Autoverzicht, modernisiert die Fahrzeugflotte schneller. Eine Förderung ist möglich durch Werbung u. Information, stärkere Teilnahme städtischer und stadtnaher Institutionen, vor allem aber durch die Ausweisung von reservierten Stellplätzen in allen Anwohnerparkanlagen und im öffentlichen Straßenraum (vor der geplanten Änderung der StVO ist dies u.a. nach Bremer Modell über eine Sondernutzung möglich). Diese Maßnahme kann auch den Parkraum erheblich entlasten.

7. Steuerung des Straßenverkehrs
 - Eine Verflüssigung des Straßenverkehrs soll nur mit gleichzeitigem ÖPNV-Vorrang und ohne Nachteile für Radfahrer und Fußgänger an Lichtsignalanlagen erfolgen.
 - Dynamische Verkehrslenkung (ViD) muss sich an Umweltzielen ausrichten, z.B. durch Pfortnerampeln in der Zufahrt zur Umweltzone oder gezielte Umfahrungs-/Umstiegshinweise bei kritischer Wetterlage. (Der ÖPNV ist aber nicht als Ausweichsystem für besondere Lagen, sondern als generelle Alternative darzustellen.)
 - Die IT-Steuerung von Kfz (Navigationssysteme) soll auf die Umfahrung der Umweltzone und umweltorientiertes Routing ausgerichtet werden. Gespräche hierzu sind mit den Anbietern solcher Systeme zu führen, am besten koordiniert für ganz NRW.
 - Eine Vorwegweisung soll auf großräumige Umfahrungen der Umweltzone z.B. über den Autobahnring verweisen.

8. Fahrrad-Achsen

Direkte, sichere und komfortable Radwege sind schnell zwischen allen Stadtteilen und wichtigen Verkehrszielen zu schaffen und zu kennzeichnen, insbesondere in Richtung auf und durch die Umweltzone. Dazu gehören auch angepasste Ampelschaltungen und Kfz-Geschwindigkeiten. Lücken sollen möglichst einfach und schnell, etwa durch Markierungen auf der Fahrbahn geschlossen werden, wenn nötig auch auf Kosten von Fahrspuren und Parkplätzen am Straßenrand.

9. Lkw-Konzept

Generell ist die Lkw-Durchfahrt durch die Umweltzone weiter zu beschränken, das Lkw-Routenkonzept soll die kritischen Straßen der Umweltzonen entlasten statt belasten. Standortbezogene Logistik- und Routenkonzepte mit Umweltbezug im Rahmen eines Mobilitätsmanagements sind insbesondere für die großen Lkw-Verkehrsziele zu erstellen: Hafen, Flughafen, Großindustrie, große Handelsunternehmen.

Durch die Verkehrsbeschränkungen in der City sollte das Interesse von Handel und Gewerbe an einem City-Logistik-Konzepten steigen. Dieses ist deshalb neu zu beleben und zu modernisieren. Betriebe, deren Gütertransport für City-Logistik geeignet ist, die sich aber nicht daran beteiligen, haben selbstverständlich keinen Anspruch auf Ausnahmen in der Umweltzone.

10. Verbindliche Umrüstpläne

Als wichtiges Element wie auch als Vorbild für private Betriebe soll die geplante Umrüstung des kommunalen Fahrzeugparks durch verbindliche Umrüstpläne geregelt werden.

D3) Öffentlicher Verkehr

11. Qualitäts-Controlling und Top-10-Programm

Es werden halbjährliche Qualitätsberichte für den ÖPNV veröffentlicht, die über Fahrtausfälle, Pünktlichkeit, Anschluss-Sicherung, Fahrzeitverluste, Kapazitätsengpässe, Funktionsfähigkeit von Rolltreppen/ Aufzügen, Automaten, Abfahrtsanzeigen u.a.m. Rechenschaft ablegen.

Aus der Schwachstellenanalyse sind entsprechende Qualitätsprogramme abzuleiten, insbesondere sind die Top 10 der Streckenprobleme (z.B. schlechte Ampelschaltungen, störende Linksabbieger, Stauprobleme, unsichere Haltestellen) zu identifizieren und innerhalb eines Jahres abzuarbeiten.

12. Beschleunigung und Qualitäts-Investitionen

Der Abbau von Behinderungen im Straßenverkehr für Stadtbahn, Straßenbahn und Bus muss zügig angegangen werden. Dazu gehört das unter Punkt 11 genannte Top-10-Programm, aber auch eine systematische Strecken-Verbesserung, wobei es insbesondere um ÖPNV-optimale Ampelschaltung und die dafür erforderlichen Änderungen in der Ordnung des Straßenraums geht. Durch die fortschreitende Modernisierung der LSA-Steuerungen sind hier inzwischen gute Optionen für schnelle Lösungen vorhanden, die im übrigen auch ohne nennenswerte Behinderungen für den IV auskommen, aber diese werden bisher nur in geringem Maß genutzt.

Beispiele für schlechte Ampelschaltungen sind etwa die Luegallee (Kreuzung Oberkasseler Str.) und die Hansaallee (Kreuzungen Lohweg, Prinzenallee) auf der Krefelder Strecke.

Parallel ist die Qualität der Haltestellen zu verbessern, insbes. durch elektronische Abfahrtsanzeigen (DyFa), aber auch bessere Einstiegsbedingungen (behindertengerecht) und die Verbesserung der Zuwege (Zugang zur Haltestelle möglichst an allen Bahnsteigköpfen und nicht nur an einer Seite). Desweiteren geht es um Einrichtungen zur Vorinformation für das ÖPNV-System: Wegweisung im Straßenraum, Informationspunkte in öffentlichen Gebäuden und an Abgängen zu U-Bahnhöfen (Vitrinen, Info-Bildschirme, Info-Terminals).

Ausreichende Budgets sind hierfür von der Stadt und vom Land bereitzustellen.

13. Regionalverkehr

In den VRR-Gremien ist gemeinsam mit den anderen Gebietskörperschaften auf eine zügige Verbesserung der Qualität bei S-Bahn und Regional-Express zu drängen:

- höhere Zuverlässigkeit gegen Zugausfälle und Türstörungen, ausreichende Kapazitäten in der Spitze (vereinbarte Wagenzahl einhalten, bei Bedarf Verlängerung oder Verdichtung von Zügen),
- evtl. weitere Verdichtung von Verkehren, jedenfalls keine Reduzierung wie z.T. im VRR geplant.

Wir erwarten eine vorrangige Förderung von SPNV-Betrieb und Investitionen durch das Land für die Städte mit Luftreinhaltezone.

14. S-Bahnhöfe

Die S-Bahnhöfe sind umgehend zu sanieren. Neben dem neuen Investitionsprogramm des Landes (MOF), das zügig umgesetzt werden soll, sind hier auch städtische Mittel vorzusehen, u.a. für vorgezogene Notmaßnahmen zur Beseitigung der schlimmsten Informationsdefizite und optischen Mängel. Bei der Sanierung geht es insbesondere um

- subjektiv sichere Zugangswege, Sicherheitsinseln am Bahnsteig (Video, Rufsäule, Beleuchtung),
- auffällige Kennzeichnung und Vorinformation an den S-Bahnhöfen im Straßenraum,
- moderne Abfahrtsanzeigen (mit Informationen über Störungen und Folgezüge),
- Informationen über anschließende Verkehre (Wegweisung und Fahrplan zu Straßenbahn und Bus),
- eine ausreichende Überdachung,

15. Fahrgastinformation

Die Information über den öffentlichen Verkehr muss intensiviert werden, um die Nutzung von Bahn und Bus anzuregen und das Angebot möglichst übersichtlich darzustellen.

- Zuhause (z.B. über an Haushalte verteilte Broschüren oder das Telefonbuch),
- im Straßenraum (Wegweiser, Info-Säulen)
- an den Haltestellen, auch zur Verbesserung der lokalen Werbewirkung (z.B. über elektronische Abfahrtsanzeigen sowie große Schilder mit Grundinformationen wie „Von hier aus alle 10 Minuten in 6 Minuten zur Altstadt“)
- und andere Medien (vgl. C).

16. Tarif

Einige tarifliche Maßnahmen sollen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr erleichtern und im VRR angestoßen werden:

- verstärkte Vermarktung des FirmenTicket im 100/100 Modell, d.h. besonders günstige Preise durch Abnahme für alle Mitarbeiter, was einen echten Anreiz zum Umsteigen liefern, insbes. in Kombination mit einer Parkraum-Bewirtschaftung und einem Mobilitätsmanagement (s. Punkt 1),

- Anerkennung des VRR-Bartarifs (Einzel-, 4er-, Tages-, GruppenTickets) für Fahrten in den VRS und generell bessere Information zum Übergangstarif nach Köln;
- zu prüfen: die Einführung eines CityTicket als Kombiticket von Parkschein (mit Zuschlag) und ÖPNV-Nutzung.
- Auch die Einführung eines Sozialtickets kann die Nutzung des ÖPNV fördern.

17. Ergänzende Linien

Einige neue Linien sollen Verbindungsdefizite abbauen und neue Schnell-Verbindungen schaffen, z.B. Schnellbusse aus dem Umland (seit längerem angekündigt), die innerstädtisch als Schnell-Tangenten weitergeführt werden können, evtl. auch neue Angebote speziell in der Umweltzone (z.B. eine City-Ringlinie).

18. Angebots-Optimierung

Lücken im Nahverkehrsnetz sind systematisch im Rahmen des Nahverkehrsplans zu ermitteln und zügig zu schließen, bei sehr schwerwiegenden Lücken auch im Vorgriff vor der endgültigen Verabschiedung des Nahverkehrsplans. Dabei sind natürlich regionale Verbindungen einzubeziehen. Hier geht es um fehlende Direktverbindungen (Querspangen), zu verbessernde Anschlüsse (zentrale Umstiegsknoten), erweiterte Kapazitäten im Schüler- und Berufsverkehrs, Zusatzangebote im Einkaufsverkehr (abends, samstags) u.a.m.

19. Neue Strecken

Die in Vorbereitung befindlichen Strecken zum Hafen (704) und zur Universität (U79) sollen beschleunigt realisiert werden.

Die weiteren bedeutenden Strecken sollen so zügig wie möglich geplant werden:

Ratinger Weststrecke, Uni-Westanbindung, Verbindung Messe-Flughafen, evtl. später Rheinquerung.

6. Fazit

Der VCD wartet auf einen Luftreinhalteplan, der die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, d.h. so schnell wie möglich für die Einhaltung der Grenzwerte sorgt, und der parallel die Weichen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung stellt.

Wird der Entwurf nicht grundsätzlich überarbeitet, wird der Plan nicht ausreichen, um juristische Schritte von betroffenen Bürgern zu vermeiden bzw. vor Gericht nachzuweisen, dass alle notwendigen Maßnahmen ergriffen wurden, um die Luftqualität im gesetzlich vorgeschriebene Maß zu gewährleisten.

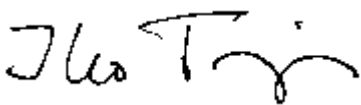
Der VCD sieht das Programm des Luftreinhalteplans als ersten Schritt hin zu einem insgesamt umwelt- und stadtverträglichen Verkehr. Die Förderung von Alternativen sollte im Vordergrund stehen, nicht die Verbote, auf die allerdings zur Zeit nicht verzichtet werden kann.

Das von uns beschriebene Programm ist weder revolutionär noch erfordert es utopischen Mitteleinsatz. Es kann aber in seinem Zusammenspiel mehr bewirken als die Summe der Einzelmaßnahmen und eine starke Dynamik zugunsten der Umwelt entfalten. Das ist das Ziel.

Sinnvoll ist eine Lenkungsgruppe mit allen Beteiligten von Stadtverwaltung über Rheinbahn bis zum VCD, um im Sinne der in diesem Papier genannten Vorschläge ein konkretes und bürgernahes Maßnahmenprogramm zu entwickeln und die Umsetzung zu begleiten, da es sich um eine komplexe und vielfältige Maßnahmenstruktur handelt.

Der VCD will und wird wie gesagt einen eigenen Beitrag leisten, und zwar im Bereich Kommunikation / Information: das Mobilitätsportal www.mobil-in-d.net gibt es bereits, eine umfassende Mobilitätsbroschüre für Düsseldorf ist in Vorbereitung.

Mit freundlichen Grüßen
VCD Düsseldorf



Iko Tönjes
Vorstand des VCD Düsseldorf