

FAKTEN & HINTERGRUND

INTERVIEW STEPHAN KELLER

„Alle müssen zu ihrem Recht kommen“

Der Oberbürgermeister über Kritik an wegfallenden Stellplätzen. Er will Anwohnern helfen.



Oberbürgermeister Stephan Keller beim Interview in seinem Büro im

Düsseldorfer Rathaus RP-FOTO: ANDREAS BRETZ

VON UWE-JENS RUHNAU

DÜSSELDORF | Wir treffen Oberbürgermeister Stephan Keller (CDU) in seinem Büro. Düsseldorf schaltet um in den Ferienmodus, aber für Keller stehen noch einige Wochen Arbeit an. In den Urlaub fährt er erst nach der großen Rheinkirmes, die Berge sind Favorit. In unserem Gespräch geht es um ein Thema, das viele Gemüter in Düsseldorf erhitzt – wegfallende Parkplätze.

Herr Keller, Hotelier Jörg Linder beurteilt den möglichen Wegfall von mehr als 400 Parkplätzen für die geplante Radleitroute von Heerdt nach Gerresheim als „asozial“. Wie beurteilen Sie solche Kritik?

KELLER | Diese Kritik ist völlig überzogen. Ich nehme sie insofern ernst, als dass wir wissen, dass 400 Parkplätze nicht mal eben so wegfallen können, sondern wir über Kompensationen nachdenken müssen. Asozial ist es aber nicht, wenn wir den öffentlichen Raum neu aufteilen, um zu gerechteren Lösungen zu kommen, um Platz für andere Formen der Mobilität zu schaffen als für den ruhenden Verkehr.

Sie haben in einem Brief an den ADFC bekannt, den Radverkehr stärken zu wollen, aber nicht den Autoverkehr „aus Prinzip“ zurückdrängen zu wollen. Sie haben sich gegen eine ideologische Verkehrsplanung ausgesprochen, aber immer mehr Menschen haben den Eindruck, dass eine solche Planung in Düsseldorf gemacht wird. Was sagen Sie diesen Menschen?

KELLER | Dass wir vielleicht noch besser kommunizieren müssen, was wir tun, und dass wir an verschiedenen Stellen noch andere Angebote machen müssen. Mir ist es aus-

gesprächen wichtig, dass wir eine Verkehrspolitik machen, bei der alle zu ihrem Recht kommen. Nicht nur die Menschen jeder für sich, sondern auch wir als Stadt, die unterschiedliche Funktionen zu erfüllen hat. Wir sind eine Wirtschaftsmetropole, eine Pendlerstadt, dem muss man Rechnung tragen. Auch Wege zur Arbeit mit dem Auto müssen wir weiter ermöglichen. Richtig ist aber auch, dass wir den Radverkehr fördern, den ÖPNV und das Zu-Fuß-Gehen stärken müssen, weil das gerade die ältere Bevölkerung betrifft. Daraus folgt, dass wir die Frage neu stellen müssen, wie der knappe öffentliche Raum zu nutzen ist.

Die Grünen haben jüngst bei ihrem Mobilitätsgipfel die Bedeutung von „Pushfaktoren“ bei der Verkehrswende betont, wozu das Parkraummanagement und die Umverteilung des öffentlichen Raums gehören.

KELLER | Ich trete dafür ein, dass wir neue Angebote machen, damit die Menschen ihr Auto stehen lassen oder erst gar keines besitzen – ich bin aber gegen eine ideologische Verdrängungspolitik. Wenn ein Parkplatz wegfällt, muss ein Mehrwert entstehen, beispielsweise Platz für einen dringend benötigten Radweg. Parkplätze zu reduzieren, nur um Parkplätze zu reduzieren, ist mit mir nicht zu machen.

In Ihrem Blog haben Sie ausgeführt, dass Sie anerkennen, dass es Menschen und Berufsgruppen gibt, die auf ihr Auto angewiesen sind. Gleichzeitig werden Parkplätze vernichtet, etwa durch das Verbot des halben Parkens auf Bürgersteigen in Mörsenbroich oder Lohausen. An der Elisabethstraße sind jetzt 35 Parkplätze aus Planungen verschwunden, die zuvor noch darin enthalten waren. Wie wollen Sie diesen Widerspruch auflösen?

KELLER | Wir müssen noch einmal prüfen, ob diese Pla-

nung so richtig und ob es notwendig ist, Möglichkeiten wie das halbhüftige Parken zu untersagen. Ich sehe es an vielen Stellen als gangbaren Kompromiss, auch zwischen Menschen, die mobilitätseingeschränkt sind und dem Bedürfnis, Parkplätze im öffentlichen Raum vorzuhalten. Ich habe das Verkehrsdezernat gebeten, da genauer hinzuschauen und zu prüfen, ob es nicht Alternativen zur Untersagung gibt. Gute Lösungen, die funktionieren im Sinne rheinischer Lösungen, sollen nicht über Bord geworfen werden. Wenn aber der Wegfall von Parkplätzen nicht zu vermeiden ist, müssen wir nach Kompensationen suchen.

Düsseldorf hat zwischen 2011 und 2021 mehr als 54.000 zusätzliche Bürger gewonnen und rund 43.000 Autos mehr auf den Straßen. Muss eine Verkehrswende in der engeren Innenstadt da nicht anders aussehen als in den Stadtteilen?

KELLER | Ja, das stimmt, dort wohnen weniger Menschen und es ist weniger öffentlicher Parkraum nötig. Die gute Erreichbarkeit unserer Einkaufslagen auch mit dem Auto bleibt aber wichtig. Wir haben in der Innenstadt jedoch eine Vielzahl von Parkhäusern und Tiefgaragen, die genutzt werden können, und in der Nutzung dieses Parkraums auch in den hochverdichteten Stadtteilen um die Innenstadt herum liegt der Schlüssel für die Lösung. Wenn diese abends oder nachts leer oder halbleer sind, müssen wir sie für das Anwohnerparken aktivieren.

Warum werden den Bürgern beim Wegfall von Stellplätzen denn bislang keine Alternativen angeboten, zum Beispiel Stellplätze auf Schulhöfen etwa von 18 Uhr bis 7.15 Uhr? Die nächtliche Nutzung von Supermarkt-Parkplätzen wurde auch immer wieder diskutiert.

KELLER | Ich glaube, das Thema ist in den letzten Jahren nicht ehrgeizig genug verfolgt worden. Ich habe das Ver-

kehrszehnerat gebeten, hier einen Schwerpunkt zu setzen und das Thema jetzt intensiv anzugehen. Die Schulhöfe stehen auf meiner Prioritätenliste nicht ganz oben, weil sie oft auch noch nach der Schulzeit zum Aufenthalt oder zum Spielen genutzt werden können, aber wir haben viel Parkraum, der an großen Teilen des Tages leersteht. Das können Firmen-Tiefgaragen sein, Supermarkt-Parkplätze, private Parkhäuser, die für die Anwohner mobilisiert werden können. Es gibt inzwischen sehr ausgereifte digitale Bewirtschaftungstechnologien, so dass auch das früher befürchtete Problem, dass die Autos dort noch stehen, wenn der Platz für die eigentliche Nutzung benötigt wird, praktisch ausgeschlossen werden kann.

Beim Bau von Hochhäusern wird jetzt ein „social return“ eingefordert. Könnte das nicht auch eine Öffnung von Tiefgaragen für die Nachbarschaft sein, die man im Vertrag mit dem Entwickler frühzeitig vereinbart?

KELLER | Das ist eine gute Möglichkeit, die nun zu prüfen ist. Zunächst müssen wir aber dafür sorgen, dass im Wohnungsbau selbst eine realistische Zahl von Parkplätzen errichtet wird, sonst verschärfen wir das Problem im öffentlichen Raum. Die von Ihnen genannten Zahlen zeigen ja, dass die Menschen zwar weiter ein Auto besitzen, aber wir wissen aufgrund des Modal Splits, also der Verteilung der Verkehrswege auf Fortbewegungsarten, dass sie weniger Wege mit dem Auto zurücklegen. Der Schritt, dann auch auf den Besitz eines Autos zu verzichten, hat sich noch nicht so richtig breit gemacht.

Wie sehen Sie den Modal Split, also die Aufteilung des Verkehrs nach Fortbewegungsmitteln, in Zukunft?

KELLER | Bei der letzten Haushaltsbefragung 2018 hat sich gezeigt, dass immer noch 36 Prozent aller Wege in Düsseldorf mit dem Auto zurückgelegt werden. Mit dem

Fahrrad waren es 16 Prozent, immerhin ein Plus von vier Prozent, die öffentlichen Verkehrsmittel lagen bei 21. Das Zu-Fuß-Gehen kam auf 27 Prozent – man kann nicht genug betonen, welche wichtige Verkehrsfunktion es hat. Wir wollen auf jeden Fall erreichen, dass der Anteil der Radfahrer bis 2030 auf 25 Prozent steigt. Das würde auch eine spürbare Entlastung beim motorisierten Individualverkehr bringen.

Die Grünen geben das Ziel aus, dass bis 2030 mindestens doppelt so viele Wege in der Region mit dem Rad oder dem ÖPNV zurückgelegt werden. Ist das zu ehrgeizig?

KELLER | Meine Einschätzung ist, dass eine Erhöhung des Radanteils auf 20 Prozent mit Fördermaßnahmen zu schaffen ist und es bis 25 Prozent struktureller Maßnahmen bedarf, deswegen wollen wir beispielsweise zwei Radleitwege bauen.

Düsseldorf hat nur gut 4000 Stellplätze in Quartiersgaragen, das Thema hatte in der Vergangenheit nicht wirklich hohe Priorität. Wie kann das Angebot wachsen?

KELLER | Das Verkehrsdezernat sagt mir, dass wir mit 4000 Stellplätzen im Städtevergleich ganz gut dastehen. Das Thema ist nicht einfach, weil man Flächen benötigt und weil die Quartiersgaragen teuer sind. Deswegen verspreche ich mir mehr von der Doppelnutzung bestehender Parkplätze. Dennoch können wir mehr Quartiersgaragen gebrauchen, es gibt dazu einen Auftrag der Politik und auch erste mögliche Standorte, etwa im Linksrheinischen. Am Geld scheitert es nicht, wir haben ausreichend Mittel aus der Stellplatzabläse. Ich kann mir auch eine Quartiersgarage an der Merowingerstraße vorstellen, wenn dort die Quer- in Längsparkstreifen umgewandelt werden. Das soll dort erst passieren, wenn wir konkrete Angebote zur Kompensation machen können.

INFO

In Düsseldorf schon Verkehrsdezernent

Privat Stephan Keller wurde in Aachen geboren, er ist verheiratet und hat drei Kinder.

Karriere Er war Verwaltungsrichter und Beigeordneter beim Städte- und Gemeindebund in Köln. 2010 wurde er in Düsseldorf Dezernent für Recht, Ordnung und Verkehr, 2016 Stadtdirektor in Köln. 2020 gewann er die OB-Wahl in Düsseldorf.