

Spitze der Verwaltung blockiert zukunftsweisende Verkehrsprojekte und hüllt sich in Schweigen – Rolle rückwärts zur autogerechten Stadt?

Wieder wurde ein vielversprechendes Verkehrsprojekt von der Tagesordnung (TO) des Rates heruntergenommen und so eine Behandlung und Verabschiedung verhindert: Gemeint ist der vom Dezernat J. Kral initiierte Verkehrsversuch an der Graf-Adolf-Str. (GAS) mit dem offiziellen Titel „Verkehrsversuch Radfahrstreifen und Gestaltung der Seitenräume“. Es sollte dafür beiderseits ein Fahrstreifen weichen für einen Radweg, der gerade auf dem innerstädtischen Teil der Straße zwischen Einmündung Friedrichstr. und Stresemann-Platz fehlt und Radfahrende dort einer erheblichen Gefahr aussetzt. (Im Bild, das als Anlage zur Ratsvorlage veröffentlicht wurde, ist dieser Bereich rot eingekästelt. Die Ratsvorlage und die Skizze sind nur noch über die Webseite des Bündnis Mobilitätswende zu erhalten.)



Selbst eine kurzfristig ins Spiel gebrachte „Kleine Lösung“, worüber die RP am 20.06.24 berichtete, verschwand schnell wieder aus der Öffentlichkeit - alles ohne jede Begründung und eine offene Duplicierung des Verkehrsdezernenten J. Kral, der auf Vorschlag der Grünen und mit großen Hoffnungen für die Verkehrswende seit Juli 2021 im Amt ist.

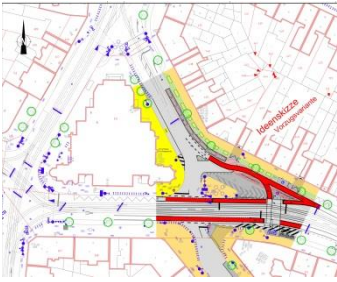
Die Interessen- und Standortgemeinschaft GAS (ISG) verfolgt schon lange das Ziel, die einst prächtige Straße wieder zu beleben und dafür mehr Aufenthaltsqualität einzufordern, wofür natürlich Parkplätze reduziert werden müssten. In der Vorlagen-Planung sind dafür sog. „Parklets“ (Sitzbänke in der Größe eines Auto-Parkplatzes) vorgesehen. Deshalb hatte die ISG bei der Verwaltung um einen entsprechenden Verkehrsversuch gebeten und wurde dabei tatkräftig vom Team des Projekts „Eine Straße“ unterstützt, das von dem Künstler Markus Ambach geleitet wird.



Eine umgestaltete GAS mit mehr Aufenthaltsqualität hätte gut in das seit Anfang Juni (bis zum 18.08.24) laufende „Sommerkultur“-Projekt von Ambach gepasst, das er seit 2021 aufwändig, unter Beteiligung vieler Künstler geplant hat. An verschiedenen Stellen der Straße sind Kunstobjekte realisiert, die eine kulturelle Belebung veranschaulichen. Am Graf-Adolf-Platz steht ein lindwurm-ähnliches Sitzobjekt (Bild links mit Ambach), gegenüber ist ein riesiges Zelt aus alten Rettungswesten aus Griechenland aufgestellt, ein Hinweis auf die lebensgefährliche Flucht übers Mittelmeer.



Nun ist das blockierende Eingreifen der Verwaltung von höchster Stelle aus nicht ein Einzelfall: Das aussichtsreiche Konzept einer Verkehrsberuhigung mit Begrünung und Platz für soziales Leben neben der Bilker Kirche (im Bild die Planungs-Skizze) stand auf der TO der BV 3, darin der Auftrag, das Konzept mit einer Bürgerbeteiligung zu starten, und wurde am



10.06 vom OB wieder von der TO gestrichen, ohne konkrete Begründung. In einem parallel an OB Keller gerichteten Brief von den der Initiative „Reallabor Bilker Kirche“ wurde die Bitte formuliert, eine Öffentlichkeitsbeteiligung zu starten – und blieb ohne Antwort. Vor allem die eigenmächtige Änderung der TO einer Bezirksvertretung, die als demokratische Verwaltungseinrichtung die Bürger im Stadtteil vertritt, löste zorniges Kopfschütteln bei den Mitglieder der Bilker Initiative aus.

Da plausible Begründungen für diese Blockaden der Mobilitätswende fehlen, fragt man nach den Gründen. Teile der CDU und der Stadtspitze verhindern offensichtlich in kleinlicher Angst vor ihren Wählern (Autofans und einige Geschäftsleute) Fortschritte bei der Rad-Infrastruktur und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität, wenn dabei Parkplätze oder gar Fahrspuren auf Innenstadtstraßen wegfallen. Dabei wird die Arbeit des Verkehrsdezernenten und von Teilen der Verwaltung missachtet und die Bürgerbeteiligung ausgehebelt. Und dies widerspricht eklatant dem vom OB selbst ausgegebenen Ziel, Düsseldorf zur fahrradfreundlichsten Stadt machen zu wollen – und dem 2019 im Rat verabschiedeten „Mobilitätsplan D“ (OVA/002/2019 - im Folgenden „M-Plan“).

Dieser Zukunftsplan definiert folgende „Leitlinien für die Verkehrsentwicklung in D’dorf bis 2030“:

- eine „neue Mobilitätskultur etablieren, Kfz-Fahrten verlagern“, was konkretisiert wird mit dem Ziel, den vergleichsweise „hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehrsaufkommen“ (S. 6f.) auf den Umweltverbund zu verlagern.
- den „ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehre vorrangig ausbauen und fördern“, dafür „den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds mehr Raum und Mittel zur Verfügung zu stellen und für das o.g. Ziel „fahrradfreundliche Großstadt (...) eine schnelle, sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur“ (S. 6f.) zu entwickeln.
- „Lärm- und Luftschadstoffbelastungen senken“, denn „gerade an bewohnten Hauptverkehrsstraßenabschnitten treten häufig gesundheitsschädliche Lärmbelastungen auf“. (S. 12)
- die „Verkehrssicherheit und subjektive Sicherheit erhöhen (...), besonders dann, wenn Fuß- und Fahrradverkehre betroffen sind“, was „insbesondere durch stadtvträglichere Kfz-Geschwindigkeiten gefördert werden“ kann (S. 14). Hier ist offenbar an Geschwindigkeitsbegrenzungen unterhalb der städtischen Normgeschwindigkeit gedacht.
- den „Straßenraum zugunsten der Nahmobilität umverteilen und Parken im öffentlichen Raum neu ordnen“, was bedeute, „dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum als bisher zugestehen“ und dass „Parkflächen zugunsten von erlebbaren Aufenthaltsräumen und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes umgestaltet werden. (S. 15)

Es fällt sofort auf, dass die Verbotsstrategie der Stadtspitze direkt gegen diese festgelegten Ziele verstößt. Nicht verwunderlich ist deshalb, dass die seit Ende 2020 (!) begonnene Entwicklung von Umsetzungsmaßnahmen bzw. einer Umsetzungsstrategie immer wieder verzögert wurde und wird: Angekündigt schon für Ende 2022 verzögerte sich die Information darüber bis zum verbindlichen "Sachstandsbericht zum Handlungsfeld Nachhaltigkeit - Mobilität" (OVA/015/2024) des Verkehrsdezernats im Januar 2024, der im Evaluationskonzept von 2019 - nach 5 Planungsjahren – eingefordert wurde. Darin werden im Wesentlichen nur Fortschritte beim Bau von Mobilitätsstationen durch die CMD gepriesen – und endlich wird auch ein Umsetzungskonzept zum M-Plan für Ende März 24 angekündigt. Aber es passiert nichts Dergleichen, in der OVA-Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses (OVA) am 17.4.24 muss Dezernent Kral auf Nachfrage von J. Holthoff

(ADFC) kleinlaut einräumen, dass wegen der „komplexen Prozesse“ in der Abstimmung beteiligter Ämter noch kein Ergebnis vorliegt.

Wenn verantwortliche Handlungsträger mit „komplexen Problemen“ argumentieren, ist es immer angesagt, nach den wirklichen Gründen zu forschen. Die liegen, wie wir aus der Verwaltung hören, an Interventionen der Verwaltungsspitze, die Probleme mit der Umsetzung von nicht genehmten, aber verabschiedeten Zielen des M-Plans hat. Dies führt dann natürlich zu Abstimmungsproblemen in der Verwaltung, wenn deren Vertreter die Leitlinien des M-Plans ernst nehmen. (Falls der OB dies als falsche Interpretation angesichts fehlender Transparenz des Verwaltungshandelns sieht, möge er dieser Darstellung widersprechen!) Wie wir weiter hören, ist nun die Veröffentlichung eines Umsetzungskonzeptes für den M-Plan auf Oktober '24 verschoben worden; man darf gespannt sein, was aufgrund der „komplexen Prozesse“ dann öffentlich wird. Oder muss dann wieder jemand im OVA nachfragen?

Diese Rückschritte in der Verkehrspolitik gefährden auch das 2021 vom Rat beschlossene Ziel, bis 2035 klimaneutral zu werden. Die sogenannte Merit-Studie (AU/048/2021) wurde vom Umweltamt (damals noch unter Helga Stulgies, jetzt mit dem Verkehrsdezernat zusammengelegt) entwickelt und stellt in 10 „Handlungspfaden“ Maßnahmen zusammen, die, „zeitnah und stringent“ umgesetzt, eine weitgehende CO₂-Reduktion bis 2035 ermöglichen sollen. (Trotz allem wird – trotz Umsetzung aller Maßnahmen - noch eine Lücke von über 400.000 t CO₂-Emissionen errechnet.) Für den „motortisierten Individualverkehr“ (MIV) wird dafür eine Halbierung (!) prognostiziert: Der sogenannte „modal split“ (Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen) des MIV soll bis dahin von 42 % (Stand 2016) auf 18 % gesenkt werden.

Aber die ursprünglich 06/21 für den OVA veröffentlichte Studie wird von der TO „zurückgezogen“ (nur noch auf der Bündniswebseite auffindbar) und in veränderter Fassung 10/21 dem OVA erneut vorgelegt, aber ohne die Absicht, einen zustimmenden Beschluss herbeizuführen. Hießen wichtige Handlungspfade in der ursprünglichen Fassung noch „Mobilitätsvermeidung“ und „Reduzierung Attraktivität MIV“ mit Parkraum-Verknappung als Maßnahmen, so hieß in der veränderten Vorlage (AUS/070/2021) der Handlungspfad vier zusammenfassend „Mobilitätsmanagement und Optimierung MIV“. Damit fiel die Verknappung des privaten Parkraums aus den vorgeschlagenen Maßnahmen weg und damit das Ziel, den MIV weniger attraktiv zu gestalten; aber überraschenderweise blieb ein „Tempolimit 30“ darin enthalten, was dem Ziel im M-Plan, „stadtverträglichere Geschwindigkeiten“, entspricht. Auch bei diesen Änderungen war wieder der Einfluss der Stadtspitze wirksam, die den Abbau privaten Parkraums verhindert.

Das Bündnis Mobilitätswende D'dorf hat vor diesem Hintergrund eine Resolution für eine **„Verkehrsberuhigte, klimaneutrale Stadt mit Lebensqualität“** gestartet, die online unterschrieben werden kann (->[Link](#)). Ausgangspunkt darin ist die Forderung nach Entwicklung und Veröffentlichung einer Umsetzungsstrategie für den M-Plan, was seit Ende 2022 aussteht, sowie für die dargestellte Merit-Studie. Damit verbunden ist natürlich auch die Forderung, dass die Leitziele des Mobilitätsplan D und das Ziel der Klimaneutralität von der Stadtspitze nicht weiter blockiert werden. In der Resolution heißt es dazu: „Die Ziele für die Verkehrswende sind weitgehend schon beschlossen - was fehlt, ist die Umsetzung durch die Stadt!“ Konkrete Forderungen sind:

- Tempo 30 zur Verkehrsberuhigung auf möglichst vielen Straßen und Schaffung autofreier Zonen, z.B. durch Erweiterung der autofreien Altstadt
- Beschleunigte Fertigstellung des Radhauptnetzes, neben den schon beschlossenen Radleitrouten 1 u. 2 (Nord/Süd, Ost/West) auch der Radleitrouten 3-6; Ausbau von

