

Öffentliche Auslage des Luftreinhalteplans

der Bezirksregierung Düsseldorf

Stellungnahme des Jugendrates Düsseldorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, der Jugendrat Düsseldorf, sind die offizielle Interessenvertretung der Kinder und Jugendlichen der Landeshauptstadt und als Gremium durch den Düsseldorfer Stadtrat legitimiert.

Für uns sind saubere Luft und eine lebenswerte Umwelt von zentraler Bedeutung. Wir nehmen hier zum Entwurf des Luftreinhalteplans Stellung, da wir als junge Generationen am längsten unter schlechter und verschmutzter Umwelt leiden werden, wenn die notwendigen Maßnahmen nicht getroffen werden, um Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu vermeiden. Wir sehen uns der Zukunft verpflichtet und wollen verhindern, dass die Fehler vorangegangener Generationen gegenüber unserer gemeinsamen Umwelt nicht wiederholt werden.

Leider stehen wir kurz davor, genau dies zu tun. Obwohl es Ihre gesetzliche Verpflichtung ist, mittels entsprechender Maßnahmen innerhalb des Prognosezeitraums des Luftreinhalteplans (bis 2020) eine Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen, rechnen Sie trotz Anwendung des erarbeiteten Maßnahmenpakets fest mit einer weiteren Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte an der Corneliusstraße und anderen Standorten über den Prognosezeitraum hinaus.

Aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018, das Dieselfahrverbote als Ultima Ratio zur Einhaltung der Grenzwerte auslegte, besteht die akute Gefahr, dass es infolge einer Klage gegen den Luftreinhalteplan zur Einführung von Fahrverboten kommen wird, weil sich dadurch ergebende Minderungspotentiale von bis zu $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$, also eine um drei Jahre frühere Grenzwerteinhalten beispielsweise auf der Corneliusstraße, als unumgänglich aufgefasst werden. Ebenso wie Sie im Entwurf darlegen, halten auch wir Dieselfahrverbote für einen unverantwortlichen und für wirtschaftlich weniger leistungsfähige Personen mit deutlichen Verlusten einhergehenden Lösungsansatz. Gleichzeitig sehen wir die entscheidende Problemstellung darin, dass die Kontroverse wesentlich auf die Dieselthematik verengt wird und die Fülle an anderen Maßnahmen zur drängenden Verringerung der Emissionen größtenteils nicht ausgeschöpft wird.

So ist es möglich und notwendig, dass die Grenzwerte durch Maßnahmen auf allen verfügbaren Handlungsebenen erreicht und unterschritten werden. Wir haben Ihren Maßnahmenkatalog analysiert, mit unseren Eindrücken und der Situation in anderen Großstädten verglichen und kommen zum Ergebnis, dass Sie nur einen Bruchteil an möglichen und wirksamen Maßnahmen betrachten.

Wenn Sie bereits offen angeben, Ihr Ziel nicht zu erreichen und somit eine einschneidende Trendwende bei den Schadstoffprognosen nicht eingeläutet wird, so schreibt das Bundesverwaltungsgericht klar vor, dass eine Unverhältnismäßigkeit von Dieselfahrverboten nur dann besteht, wenn „Grenzwertüberschreitungen deutlich stärker als bisher prognostiziert abnehmen“¹ Einen realen, deutlichen Rückgang vermissen wir bisher und sehen wir angesichts der Erfahrungen der letzten Jahre ohne deutliche Mehranstrengungen nicht in relevanter Zukunft eintreten – insbesondere wenn Sie weiter mit Überschreitungen kalkulieren.

Insofern müssen Sie jetzt handeln. Wir halten es nicht für verantwortlich, dass Sie sich auf die „natürliche Flottenerneuerung“ verlassen wollen, durch die es in fünf oder sechs Jahren vielleicht zur Einhaltung der Grenzwerte kommen könnte. Die gesetzlichen Grenzwerte sind jetzt einzuhalten und saubere Luft ist jetzt zu schaffen. Sie verfehlen Ihre Aufgabe, wenn Sie nicht jetzt aktiv werden und entscheidende Schritte hin zur Verkehrswende unternehmen. Die Bevölkerung kann durch eine Politik der Gerichtsverfahren, die Sie einzuläuten scheinen, nur verlieren.

Der Jugendrat regt an, die nachfolgenden und weiter unten ausführlich beschriebenen Maßnahmen zu überprüfen und in den Luftreinhalteplan 2018 aufzunehmen.

¹S. 117, Luftreinhalteplan Düsseldorf 2018, Offenlageentwurf vom 21.08.2018

Maßnahmenkatalog

Hinweis: In Klammern wird hinter der Überschrift stets angegeben, welchem Maßnahmenpaket des Katalogs die Punkte zugeordnet sind.

1. Öffentlicher Personennahverkehr (P1)	5
1.1 Halbierung der Ticketpreise	5
1.2 Unmittelbare Beschaffung von Elektrobussen.....	5
2. Der Radverkehr (P2)	6
2.1 Steigerung der Ausgaben für die Fahrradinfrastruktur.....	6
2.2 Aufstockung der Stellen im Ordnungsdienst zur verstärkten Kontrolle des Parkens auf Fahrradwegen und -schutzstreifen	7
2.3 Fahrradmitnahme im ÖPNV	8
2.3.1 Kostenlose Mitnahme	8
2.3.2 Einrichtung von Fahrradabteilen in Straßen- und Stadtbahnen	8
3. Park and Ride (P4)	9
3.1 Einrichtung neuer Plätze	9
3.1.1 Heinrichstraße/Mörsenbroicher Ei.....	9
3.1.2 Unterrath.....	10
3.1.3 Flughafenbahnhof	11
3.2 Ausweitung bestehender Plätze.....	12
3.2.1 Ausweitung P+R Benrath.....	12
3.2.2 Ausweitung P+R Angermund.....	12
3.3 Neue Park and Ride-Konzeption.....	13
4. Parkgebühren (P4).....	14
4.1 Einführung einer Arbeitsplatzparkgebühr	14
4.2 Erhöhung der allgemeinen Parkgebühren	14
4.2.1 Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen mittels eines Parkscheinautomaten.....	15
4.2.2 Parken in Parkhäusern.....	15
5. Kleine und mittlere Betriebe (P5, P9, P10).....	15
5.1 Kontrolle der Einhaltung von Umweltvorschriften durch Betriebe	15
5.2 Förderung des Umstiegs von Euro 1 bis 5 Diesel-Transportfahrzeugen auf alternative Antriebstechniken und Lastenräder	16
5.3 Feinsteuerung bei Handwerkers- und Pflegedienstparkausweis.....	16
6. Private E-Autos (P10).....	17
6.1 Beschleunigte Zulassung von E-Fahrzeugen.....	17
6.2 Kostenlose Nutzung gebührenpflichtiger Parkplätze.....	17
6.3 Änderung der Gebührenordnung bei AnwohnerInnenparkplätzen.....	18
7. Öffentliche Fuhrparks (P10)	18

7.1 Maßnahmen hinsichtlich des polizeilichen Fuhrparks	18
8. Taxen (P12).....	19
8.1 20% Ladesäulen an Halteplätzen und dedizierte, attraktive Halteareale	19
8.2 Anschaffungsförderung.....	19
8.2 Abstufung der Taxikonzession.....	19
9. Verkehrliche Maßnahmen (P13)	20
9.1 Sperrungen für den Autoverkehr	20
9.1.1 Halbseitige Sperrung der Königsallee.....	20
9.1.2 Sperrung Schadowstraße + Fahrradwegbau	22
9.2 Fahrradinfrastruktureller Fokus	23
9.2.1 Ausbau der Fahrradwege auf der Unterrather Straße	23
9.2.2 Radfahrspuren Oststraße	25
10. Fahrgemeinschaften (P13)	26
10.1 Prüfung der Belohnung von Fahrgemeinschaften	26
10.2 Umwidmung von Fahrspuren zu Fahrgemeinschaftsspuren.....	26
10.2.1 Einrichtung von gemeinsamen Bus- und Fahrgemeinschaftsspuren auf Standstreifen	27
11. Schwere Nutzfahrzeuge (P13).....	27
11.1 LKW-Fahrverbot in Stoßzeiten	27
11.2 Güterstraßenbahn	28

1. Öffentlicher Personennahverkehr (P1)

1.1 Halbierung der Ticketpreise

Durch häufige Preissteigerungen in den letzten Jahren nehmen viele Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel nicht als günstige Möglichkeit zur Fortbewegung im öffentlichen Raum wahr. Gleichzeitig scheint es auch nicht sinnvoll, Ticketpreise zu erhöhen, während es im öffentlichen Interesse ist, dass mehr Menschen eben diese Fahrkarten erwerben.

Um eine bedeutende Anzahl an Menschen zur Nutzung des ÖPNV anstatt des Autos zu bewegen, müssen neben einer entsprechenden Verfügbarkeit der Busse bzw. Bahnen auch attraktive Preise verfügbar sein. Für viele Menschen sind ca. 70€ im Monat für ein Ticket 2000 oder auch 2,70€ für eine einzelne Gelegenheitsfahrt zu viel.

Aus diesem Grund befürworten wir die Halbierung der Ticketpreise für die Nutzung der Beförderungsdienste der Rheinbahn in Düsseldorf. Die pro Ticket entstehenden Mindereinnahmen sind von der Landeshauptstadt Düsseldorf zu tragen. Ein Großteil dieser städtischen Mehrausgaben soll durch eine Erhöhung der Parkplatzgebühren in der Innenstadt (4.2) sowie durch eine Gebühr für Parkplätze am Arbeitsplatz (4.1) gegenfinanziert werden. Diese Art des Transfers vom Auto- zum öffentlichen Personennahverkehr ist gerechtfertigt, da die Verbesserung der Luftqualität ein gemeinsames gesellschaftliches Ziel darstellt und, da dadurch internalisierte Kosten des Autoverkehrs wegen Schäden an der Umwelt in Form von Gebühren als Ausgleichsmaßnahme der Finanzierung umweltfreundlicheren Verkehrs durchgeführt wird.

Es ist zu erwarten, dass viele Menschen bei einer öffentlich wirksamen Senkung der Fahrpreise anfangen werden, die öffentlichen Verkehrsmittel verstärkt zu nutzen und weniger mit dem Auto zu pendeln. Dies wird den Ausstoß an Stickoxiden deutlich reduzieren.

1.2 Unmittelbare Beschaffung von Elektrobussen

Zurzeit besteht ein beträchtlicher Teil der Busflotte der Rheinbahn noch aus älteren EURO 1 bis 4 Dieselnbussen, die einen nicht unerheblichen Anteil am Emissionsaufkommen in der Stadt haben. Insofern begrüßen wir die Pläne der Modernisierung der Busflotte.

Weniger positiv sehen wir jedoch die Tatsache, dass die aus dem Betrieb zu nehmenden Busse erneut durch Dieselfahrzeuge ersetzt werden sollen. Zwar soll es sich um emissionsärmere Euro 6-Fahrzeuge handeln, doch auch bei ihrem Betrieb entstehen gesundheitsschädigende Stickoxide. In einer Stadt mit deutlichen Stickoxidgrenzwertüberschreitungen können wir es uns nicht leisten, nur den halben Weg zum Ziel zu gehen und gleich 154 neue Dieselnbusse zu kaufen, was ca. einem Drittel des gesamten Fuhrparks entspricht.² Es scheint, als würde man zurzeit einen wichtigen Wandel verpassen. Sehr viel zukunftsträgiger wäre die Anschaffung von Batterie- oder Brennstoffzellenbussen.

Wir regen an, dass die serienmäßige Beschaffung von Elektrobussen nicht erst im Jahr 2023 stattfinden soll, sondern bereits Ende 2019 fünf Linien mit Elektrobussen betrieben werden sollen. Der Kauf neuer Dieselnbusse verlängert bloß unser städtisches Schadstoffproblem und verpflichtet aufgrund notwendiger Wirtschaftlichkeit zu einem Einsatz der Busse über einen langen Zeitraum. Die Pläne sind nicht zukunftsgerichtet, sondern halten nur die Dieselntechnologie länger am Leben.

² https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/rheinbahn-bestellt-154-diesel-busse_aid-17833749

Es gibt mittlerweile eine breite Auswahl einsatzbereiter, zuverlässiger Elektrobusse auf dem Markt, u.a. die Busse der Hersteller BYD, CRRC, Dongfeng oder auch Yutong. Von einer mangelnden Zuverlässigkeit der auf dem Markt verfügbaren Elektrobusse und fehlender Standardisierung emissionsfreier Fahrzeuge kann nicht die Rede sein.

Sofern deutsche Hersteller keine ausreichenden Lösungen für den ÖPNV anbieten, so ist ohne zu zögern der Blick ins Ausland, insbesondere nach China, zu richten. Mit seinen 1,37 Milliarden Einwohnern waren bereits im Jahr 2015 mehr als 100.000 Elektrobusse im Einsatz, was einem Anteil von über 20% des gesamten Busbestandes entsprach. Die 12-Millionen-Stadt Shenzhen hat bis Ende 2017 komplett auf Batteriebusse umgestellt und ca. 16.300 Stück im Einsatz. In London verkehren seit 2016 51 Elektrobusse mit Technik eines chinesischen Herstellers nach einer dreijährigen Erprobungsphase im Regulaärbetrieb und absolvierten regelmäßig 16-Stunden-Umläufe ohne Nachladen der Batterien.³

Preislich scheinen die Anschaffung und der Betrieb von Elektrobusen auch keine Schwierigkeiten darzustellen. 380.000 Euro kostete ein Elektrobus des Herstellers BYD im Jahr 2012, was gerade mal 100.000 mehr als ein gewöhnlicher Dieselbus ist. Gleichzeitig kann man mit Energiekosten im Gegensatz zum Dieselverbrauch deutlich Geld sparen.

In Paris, Madrid, Barcelona, Salzburg, Amsterdam und Brüssel sind chinesische Busse im Einsatz – ähnlich wie in zahlreichen europäischen Metropolen muss auch bei uns der Kauf von Elektrobusen aus dem Ausland erwogen werden. Ohne wirtschaftlichen Druck durch Ausbleiben von Einkäufen und durch Zuwendung hin zu fähigen KonkurrentInnen, werden die einheimischen Hersteller noch lange auf die gewünschten zuverlässigen und erschwinglichen elektrisierten ÖPNV-Lösungen warten lassen.

Aus diesem Grund fordern wir die Umstellung des Betriebs von fünf Buslinien auf Elektrobusse im Laufe des Jahres 2019 sowie die serienmäßige Anschaffung von mindestens 150 Elektrobusen bis 2021.

2. Der Radverkehr (P2)

Es ist klar, dass das Fahrrad ein zentrales, wenn nicht sogar das zentrale Mittel der Verkehrswende ist, die die deutliche Antwort auf das Emissionsproblem der Landeshauptstadt sein sollte. Gerade Düsseldorf ist als kompakte und überwiegend ebenerdige Stadt ideal für das Radfahren geeignet.

Leider beschäftigen sich nur anderthalb Seiten des Luftreinhalteplans mit Maßnahmen zum Fahrradverkehr. Diese reichen bei Weitem nicht aus, um die Attraktivität der Radnutzung entsprechend zu steigern, dass es zu einem großflächigen und für die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte entscheidenden Umstieg vom Auto auf das Fahrrad kommt. Aus diesem Grund schlagen wir neben den oben bereits skizzierten und auch den Fahrradverkehr umfassenden Maßnahmen weitere Vorgehensweisen vor.

2.1 Steigerung der Ausgaben für die Fahrradinfrastruktur

Düsseldorf gibt viel zu wenig Geld für den Radverkehr aus. Im Masterplan Green-City Mobility, der im Luftreinhalteplanentwurf benannt wird, befindet sich der Leitpunkt des Ausbaus der Radinfrastruktur lediglich auf Platz fünf der Prioritätenliste und umfasst mit 8.200.000€ nur knapp 5,7% der Gesamtaus-

³ <http://www.busfahrer magazin.de/london-start-fuer-51-byd-elektrobusse-1832784.html>

gaben für den Düsseldorfer Mobilitätswandel der nächsten Jahre. Man rechnet damit, mit der Radförderung erst 2021 eine Wirkung zu erreichen und stuft das Stickoxid-Reduktionspotenzial als sehr gering ein.⁴

Hierbei wird eine deutliche Fehlkalkulation offenbart. Eine sichere, komfortable Fahrradinfrastruktur hat weit mehr Potenzial, was insbesondere die letzten Jahre zeigen. Immer mehr DüsseldorferInnen nutzen das Rad als Verkehrsmittel im Alltag und lassen ihr Auto stehen. Häufig kommt man schneller ans Ziel als mit dem Auto, es ist kostengünstiger und viele betrachten auch den Gesundheits- und der Umweltaspekt als Vorteil.

Wir müssen auf den Radverkehr setzen, um die aktuellen Probleme zu lösen. Das Rad verursacht weit weniger Platz als das Auto, trägt zu einem flüssigeren Verkehrsfluss bei und das Wichtigste: ist vollkommen emissionsfrei. Es reicht nicht aus, wenn für viel Geld neue Dieselbusse angeschafft werden, oder mit digitaler Verkehrstechnik experimentiert wird. Wir müssen einen Blick nach Kopenhagen und Amsterdam werfen und unsere Prioritäten überdenken. Ein RadfahrerInnenanteil von mehr als 30% ist sehr wohl möglich, muss aber durch den entsprechenden politischen Willen und dem folgende Maßnahmen angeregt werden. Radfahrende Bürgerinnen und Bürger müssen ebenso sicher und gut unterwegs sein können wie Autofahrer. Nur für eine Multimodalität zu werben, aber am Ist-Zustand der Infrastruktur wenig zu ändern, ist keine Lösung.

Aus diesem Grund sprechen wir uns für eine Verdreifachung der aktuell eingeplanten Ausgaben für den Radinfrastrukturausbau bis 2020 aus.

2.2 Aufstockung der Stellen im Ordnungsdienst zur verstärkten Kontrolle des Parkens auf Fahrradwegen und -schutzstreifen

Leider steht das Parken und Halten auf Fahrradwegen und Fahrradschutzstreifen auf der Tagesordnung und führt zu einer beträchtlichen verkehrlichen Unsicherheit für Radfahrende, die behindert werden und auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Dies ist immer mit einer nicht unbegründeten Befürchtung verbunden, dass die AutofahrerInnen ein Ausweichen zu spät bemerken oder nicht damit rechnen, sodass sich ein beträchtliches Unfallpotenzial bietet.

Insofern ist sehr zu begrüßen, dass eine verstärkte Kontrolle von FalschparkerInnen auf Radwegen (Maßnahme 5/68) angedacht ist. Da wir aber befürchten, dass es bei gleichbleibender Personalkapazität im Ordnungsamt und natürlich einem Fortbestehen anderer Brennpunkte, an denen die MitarbeiterInnen weiterhin eingesetzt werden sollten, kaum spürbar zu einer Intensivierung der Kontrolle des akuten RadlerInnenbehinderungsproblems kommen wird, regen wir an, die Stellen des Verkehrsaußendienst beim Ordnungsdienst um zehn neue Planstellen aufzustocken, die sich insbesondere mit der FalschparkerInnenkontrolle auf Radwegen auseinandersetzen sollen. Es gilt, die Verfolgung von RadwegfalschparkerInnen zu priorisieren.

Deutlich wird auch, dass das Bußgeld für auf Radwegen- und spuren falsch Parkende von zurzeit max. 35 Euro deutlich angehoben werden muss, um die Abschreckwirkung zu erhöhen. Insofern regen wir auch an, eine entsprechende Initiative auf Bundesebene einzubringen.

⁴S. 49, Masterplan Green-City Mobility, Landeshauptstadt Düsseldorf

2.3 Fahrradmitnahme im ÖPNV

Im Zuge der Prioritätenverschiebung weg vom PKW, findet verstärkt eine „intermodale Verkehrsnutzung“ statt, was die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel entlang einer Fahrtstrecke beschreibt. So fahren beispielsweise viele Personen mit dem Fahrrad zur Bahnhaltestelle und von dort aus mit der Bahn zur Arbeit. Die Intermodalität bietet entscheidende Vorteile, da sie meist den Individualverkehr (Beispiel: Fahrrad) mit dem streckengebundenen öffentlichen Personennahverkehr verbindet, aber gleichzeitig die Distanzbeschränkungen der alleinigen Nutzung muskelkraftbetriebener Fortbewegungsmittel wie des Fahrrads aufhebt. Kurzum: Man kombiniert verschiedene Verkehrsmittel, um nachhaltig von A nach B zu kommen, ohne direkt neben einer ÖPNV-Haltestelle wohnen zu müssen.

Häufig funktioniert Intermodalität allerdings nur einseitig: Das Fahrrad muss vor dem Besteigen der Bahn abgestellt werden und steht nach dem Erreichen der Zielhaltestelle nicht mehr zur Verfügung, um letztlich zum Arbeitsplatz zu fahren. Erst die Mitnahme des Fahrrads in Bus und Bahn entfaltet das volle Potenzial der Mobilitätsflexibilität, die die Beschränkungen fester ÖPNV-Linien überwindet, und steigert die Attraktivität des Umstiegs auf alternative Verkehrsmittel.

Um diese Möglichkeit zu stärken, schlagen wir die folgenden beiden Maßnahmen vor.

2.3.1 Kostenlose Mitnahme

Wir regen die Schaffung der Möglichkeit des Mitführens eines Fahrrades in Verbindung mit einer gültigen Fahrkarte in Bussen und Bahnen an, sofern es die Verkehrssituation erlaubt und unter Vorrang von Mobilitätshilfen (Rollstühle etc) und der Säuglings- und Kleinkindbeförderung (Kinderwagen). Die Notwendigkeit des Zukaufs eines unverhältnismäßig teuren Zusatztickets sollte entfallen.

Auf dem ersten Fahrradkongress der Landeshauptstadt im Mai wurde die Wichtigkeit der Stärkung intermodaler Verkehrsnutzung im Sinne der Ziele der Verkehrswende deutlich zum Ausdruck gebracht. Es brauche sowohl infrastrukturelle als auch tarifliche Maßnahmen, um dieses Ziel zu erreichen.

Der erste Schritt sollte sein, die Notwendigkeit des Erwerbs eines Zusatztickets für die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen aufzuheben. Der Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel liegt im öffentlichen Interesse und sollte auch dementsprechend unterstützt werden. Insbesondere bei einzelnen Fahrten, wie sie zum Beispiel auch beim Ausweichen auf den ÖPNV wegen kurzfristiger Wetterereignisse o.ä. in Anspruch genommen werden können, werden die Kosten für ein Zusatzticket von vielen Menschen zurzeit als zu teuer wahrgenommen. Andere Szenarien könnten auch die Fahrradtour am Wochenende, von der aus die Rückkehr mit dem ÖPNV stattfinden soll, oder eben der alltägliche Einsatz sein. Dabei ist wesentlich, dass keine Gelegenheit verpasst werden sollte, um den Einsatz des Autos zu vermeiden, insbesondere, wenn wie hier die finanzielle Verhältnismäßigkeit rundum gewahrt bleibt.

Selbstverständlich soll die Mitnahme des Fahrrads nur erlaubt sein, wenn die Verkehrssituation es erlaubt, also dass Fahrrad verkehrssicher in den Bus bzw. die Bahn passt. Zudem ist Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren usw. ein Vorrang gegenüber der Fahrradmitnahme zu gewähren.

2.3.2 Einrichtung von Fahrradabteilen in Straßen- und Stadtbahnen

Ähnlich wie sie in S-Bahnen bereits bestehen, sind Fahrradbereiche auch in Straßen und Stadtbahnen denkbar. Durch den Wandel hin zu Niederflurbahnen und barrierefreien Haltestellen, wurden die letz-

ten Hindernisse für zügige Umsteigezeiten mit Gepäck, Kinderwagen oder eben mit dem Fahrrad großflächig beseitigt. Die logische Konsequenz sollte nun sein, den hinteren Bereich der Bahnen, zumindest der in doppelter Länge auf der Wehrhahnlinie verkehrenden, mit einer größeren Freifläche und an den Seiten befindlichen umklappbaren Sitzen auszustatten, um die gleichzeitige komfortable Mitnahme mehrerer Fahrräder zu ermöglichen. Es ist zu erwarten, dass die Attraktivität des ÖPNV in Verbindung mit der Fahrradnutzung weiter steigen wird.

3. Park and Ride (P4)

Wir begrüßen den verstärkten Fokus auf P+R-Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrzeugen durch PendlerInnen und eine anschließende Nutzung von Bus und Bahn. Wir denken, dass das Konzept eine erhebliche Ausweitung benötigt, um zu greifen, da bestehende P+R-Plätze heute unterdimensioniert und deshalb häufig überfüllt sind, sodass PendlerInnen anderweitig Parkplätze suchen müssen und da an entscheidenden Pendelstrecken nach Düsseldorf bisher noch keine Parkmöglichkeiten geschaffen worden sind.

Aus diesen Gründen empfehlen wir die Einrichtung neuer P+R-Parkplätze sowie die Ausweitung bestehender Anlagen. Die Zahl von 1.800 Stellplätzen soll bis zum Jahr 2021 auf mindestens 6.000 Stellplätze erhöht werden.

3.1 Einrichtung neuer Plätze

Wir regen die Einrichtung der nachfolgenden neuen Anlagen an.

3.1.1 Heinrichstraße/Mörsenbroicher Ei

Wir empfehlen die Einrichtung einer P+R-Möglichkeit an der Haltestelle Heinrichstraße an der Grashofstraße am „Mörsenbroicher Ei“. Der Standort ist durch den Nördlichen Zubringer, die Bundesstraßen 1, 8 und 7, die Landesstraße 455 und die Kreisstraßen 2 und 7 verkehrlich besonders gut angebunden. Gleichzeitig besteht durch die Stadtbahnlinie U71, die Straßenbahnlinien 701 und 708, durch die Buslinien 733, 752, 754, 776, 827 und SB55 und durch den S-Bahn-Haltepunkt Derendorf in geringer Entfernung eine exzellente Anbindung an den ÖPNV, sodass bei Schaffung von Parkmöglichkeiten mit einer hohen Umsteigequote zu rechnen ist.

Abbildung 4 zeigt unseren Vorschlag eines P+R-Standortes in dem Bereich. Zurzeit befindet sich ein privater Parkplatz in dem Bereich. Ein P+R-Standort wäre hinsichtlich der angestrebten Quartiersentwicklung idealerweise unterirdisch unterzubringen. Wir empfehlen, für die Umsetzung eine öffentlich-private Partnerschaft einzugehen.

Es ist davon auszugehen, dass bei entsprechender Dimensionierung der zu schaffenden Parkplätze die in die Innenstadt einfahrenden Verkehre aus nordwestlicher Richtung zurückgehen werden.

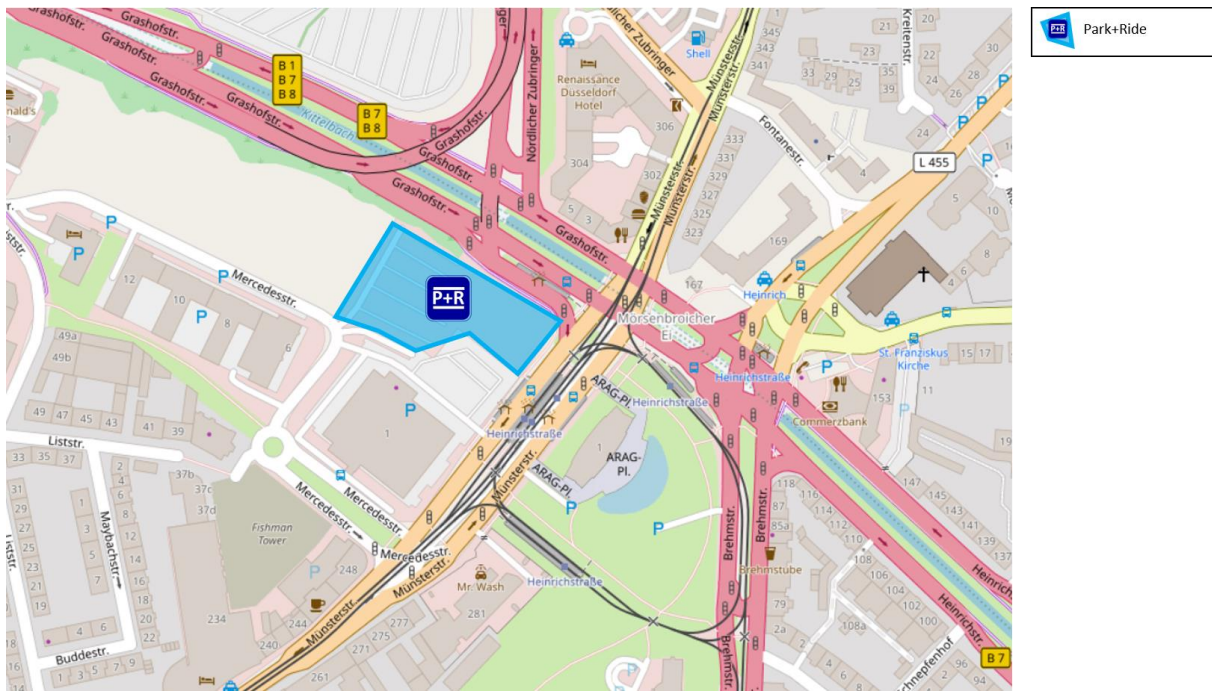


Abbildung 1 © www.openstreetmap.org/copyright Mitwirkende

3.1.2 Unterrath

Der Standort Unterrath ist durch die Landesstraße 49 mit direkter Anbindung an die A52 und durch das Dreieck Düsseldorf-Nord an die A44 sehr gut erreichbar und bietet dank der S-Bahn-Haltestelle Düsseldorf-Unterrath, dem anliegenden Endhaltepunkt der Straßenbahnlinien 707 und 705 sowie dank der Buslinien 730, 729, 760, 776 und kürzlich der Metrobuslinie 1 eine breite ÖPNV-Anbindung. Insofern ist die Einrichtung einer Park and Ride-Möglichkeit an dem Standort wünschenswert und im Rahmen der Bestrebungen, die Innenstadt zu entlasten, sinnvoll.

Abbildung 5 zeigt einen idealen P+R-Standort, der direkt an die genannten Haltestellen angrenzt. Zurzeit befindet sich auf der Fläche ein Parkplatz des Bürokomplexes an der Parsevalstraße. Wir regen an, im Rahmen einer Partnerschaft mit den GrundstücksbesitzerInnen – aus Begrünungsaspekten womöglich unterirdisch – ein vornehmlich für Park and Ride-Zwecke zu nutzendes Parkhaus zu errichten.

Es ist davon auszugehen, dass bei entsprechender Dimensionierung der zu schaffenden Parkplätze die in die Innenstadt einfahrenden motorisierten Verkehre aus nördlicher und nordwestlicher Richtung zurückgehen werden.



Abbildung 2 © www.openstreetmap.org/copyright Mitwirkende

3.1.3 Flughafenbahnhof

Der Bahnhof Düsseldorf Flughafen verfügt über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung. Mit dem SkyTrain ist der Flughafen als wichtiger Arbeitgeber angebunden, mit der S-Bahn lässt sich die Innenstadt erreichen und über die Buslinien 729, 75, 776 und SB51 sind die umliegenden Stadtteile gut angebunden.

Ein Problem tut sich jedoch bei der Anbindung für den Autoverkehr auf. So verläuft die A44 zwar gleich nebenan, besitzt aber keine Abfahrt zum Flughafenbahnhof. Die nächste Verbindung zur Autobahn besteht über die Theodorstraße oder über die Abfahrt Flughafen Terminal, was die Attraktivität als potenzieller P+R-Standpunkt schmälert.

Aus diesem Grund regen wir den Bau einer neuen Autobahnabfahrt zum Flughafenbahnhof von der A44 sowie den Bau eines mehrgeschossigen P+R-Platzes an. Die Zufahrt zum Tiefenbroicher Weg soll beschränkt werden, um ungewollten Verkehren von der Autobahn aus über Lichtenbroich entgegenzuwirken, aber gleichzeitig ganz nach dem Vorbild der Kalkumer Straße die Busanbindung aufrechtzuerhalten.

Für den Bau des P+R-Parkhauses kann eine zurzeit brachliegende Fläche genutzt werden.



Abbildung 3 © www.openstreetmap.org/copyright Mitwirkende

3.2 Ausweitung bestehender Plätze

Zudem regen wir die Ausweitung folgender P+R-Parkplätze an:

3.2.1 Ausweitung P+R Benrath

Der Park and Ride-Parkplatz östlich des Benrather Bahnhofs stößt regelmäßig an die Grenzen seiner Kapazität. Es wäre vorteilhaft, ihn auszubauen, um mehr Menschen die Möglichkeit zu geben, über das Umsteigen mit der S-Bahn statt mit dem Auto in die Innenstadt zu kommen. Die Nutzung des Angebots würde sich um die Personen erweitern, die es derzeit meiden, da sie nicht mit der Unsicherheit kalkulieren möchten, sich bei Vollbesetzung des P+R-Platzes auf eine zeitschindende Parkplatzsuche zu begeben.

Wir sprechen uns für die Schaffung eines zweiten Parkdecks aus, um die Anzahl der Parkplätze von derzeit 139 auf mindestens 200 zu erhöhen.

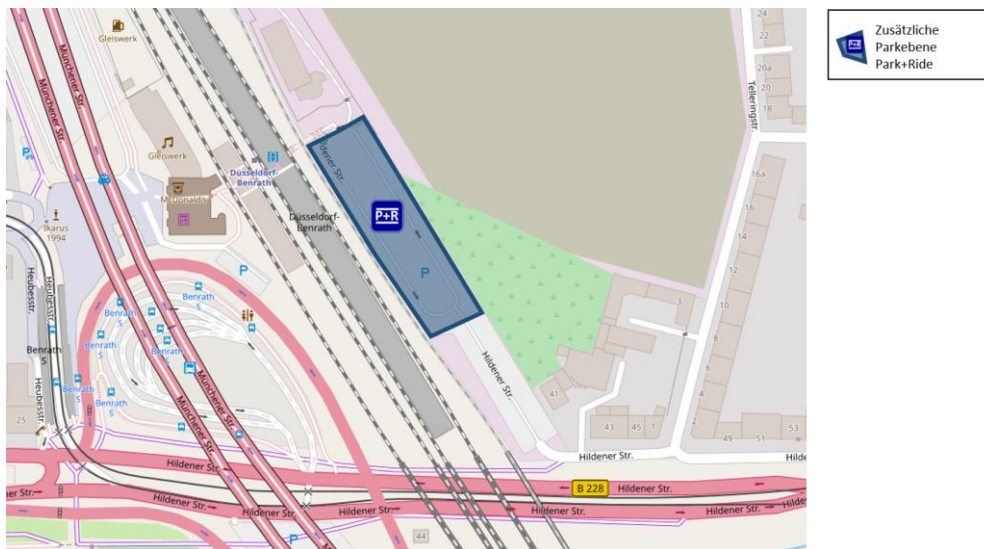


Abbildung 4 © www.openstreetmap.org/copyright Mitwirkende

3.2.2 Ausweitung P+R Angermund

Laut aktuellen Berichten in der Presse, sollen durch das RRX-Projekt 24 der 69 P+R-Parkplätze an der S-Bahn-Haltestelle in Angermund wegfallen.⁵ Dies wird sich insbesondere angesichts der ohnehin angespannten Parksituation negativ auf die Park and Ride-Attraktivität auswirken. Wir regen an, ein zweites oder, mit Blick auf die Zukunft, sogar ein drittes Parkdeck einzurichten, um langfristig 150 Parkplätze zu schaffen, die dem steigenden Bedarf gerecht werden. Dies sollte gleichzeitig auch mit Bemühungen eines passenden städtebaulichen Integration einhergehen.

⁵ https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/stadtteile/angermund/parkplaetze-am-angermunder-s-bahnhof-fallen-weg_aid-23785443

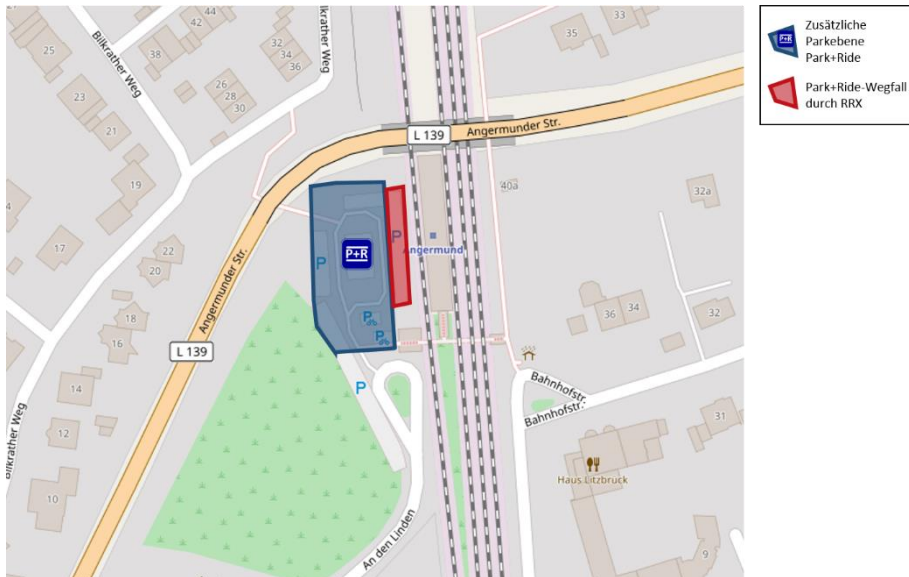


Abbildung 5 © www.openstreetmap.org/copyright Mitwirkende

3.3 Neue Park and Ride-Konzeption

Derzeit sind die verfügbaren Park and Ride-Anlagen häufig überfüllt und leiden deshalb an einer geringen Attraktivität. Dies liegt neben dem miserablen Ausbaustand auch an der Art der Konzeption. So dürfen die Parkplätze gebührenfrei genutzt werden, wenn anschließend die Nutzung des ÖPNV erfolgt. Allerdings lässt sich dies nicht einfach kontrollieren und so findet man beispielsweise in Angermund immer wieder FlughafenparkerInnen an, die das Angebot missbrauchen. Ähnliches lässt sich auch an anderen Standorten beobachten.

Sinnvoller wäre eine Umkehrung des Bezahlmodells: Es wird für das Parkticket bezahlt und anschließend ist die Bus- oder Bahnfahrt im Parkticket mit enthalten. Eine Mitfahrregelung für das Ticket würde zudem zur Bildung von Fahrgemeinschaften animieren.

Durch das anfängliche Bezahlen wird dem Missbrauch der Anlagen entgegengewirkt. Zudem soll es lediglich einen Tagesparktarif geben, um die unsachgemäße, kurzfristige Parknutzung zu anderen Zwecken als der Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln unattraktiv zu machen.

Diese Möglichkeit wäre besonders für BesucherInnen, TouristInnen und gelegentlich in der Stadt Verweilende attraktiv. Zudem wäre durch eine solch einfache Ticketregelung Ortsunkundigen, womöglich der deutschen Sprache nicht Mächtigen, die korrekte Ticketbeschaffung wesentlich einfacher.

Für Inhaber eines Abotickets soll das Parken hingegen weiterhin kostenlos sein.

Zur besseren Kontrolle sollten die Parkbereiche beschränkt werden und am Eingang wäre entweder ein kombiniertes Park- und ÖPNV-Ticket zu ziehen oder mittels eines Lesegeräts die Gültigkeit der Abokarte zu überprüfen und anschließend Zutritt zu gewähren.

Dort, wo die Rheinbahn und die Stadt nicht über eigene Flächen verfügen, allerdings zwingenderweise Park and Ride-Anlagen einzurichten sind, sind Partnerschaften mit privaten Betreibern einzugehen. Die Stadt sollte sich an den Baukosten für die Anlagen beteiligen, während der private Sektor an den Erlösen durch den Verkauf von Parktickets zu beteiligen ist. Diese wären eventuell geringer als Park-einnahmen für gleiche Dimensionen an Fahrzeugen in der Innenstadt. Dies würde allerdings der Attraktivität der Partnerschaft durch die Verfügbarkeit im Angesicht der städtischen Randlage sicherer und verlässlicher Parkströme und damit einer stabilen Auslastung keinen Abbruch tun.

Für die Stadt bietet sich trotz der nötigen Bau- und Fahrkartenzuzahlung, wo sie nötig sein sollte, eine ideale Möglichkeit, die benötigten Dimensionen an Parkraum für einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel durch Pendlerinnen und Pendler zu bieten. Dies entspricht den Bedürfnissen vieler in die Stadt Drängender, die die Fahrt mit ihrem Fahrzeug aufgrund einer noch schlechten Anbindung ihres Wohnortes durch öffentliche Verkehrsmittel an die Landeshauptstadt nicht aufgeben können.

Der verstärkte Fokus auf Park and Ride ist kurz- und mittelfristig notwendig, zumal Infrastrukturprojekte, wie die komfortable und durchgängige Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wie das Projekt Rhein-Ruhr-Express (2035), noch in weiter Ferne liegen. Saubere Luft ist allerdings schon heute ein gesetzliches und gesellschaftliches Ziel. Wir denken nicht, dass die zurzeit geplanten und im Luftreinhalteplan skizzierten P+R-Maßnahmen für die notwendige Wende ausreichen und bitten insofern um die Aufnahme oben genannter Maßnahmen.

4. Parkgebühren (P4)

4.1 Einführung einer Arbeitsplatzparkgebühr

In den deutschen Großstädten ist das Parken im Vergleich zum Ausland sehr günstig - dies gilt auch in Düsseldorf. Wenn allerdings die Intention besteht, das tägliche Autofahren in die Innenstadt zu minimieren, gilt es, auch die Parksituation unter die Lupe zu nehmen.

So besteht das Konzept der Arbeitsplatzparkgebühr („Workplace Parking Levy“), welche im Rahmen des EU-Projekts Push&Pull 2012 als Pilotversuch in Nottingham eingeführt wurde. Dabei müssen ArbeitgeberInnen mit mehr als zehn Parkplätzen für ihre Angestellten eine jährliche Abgabe zahlen, die bei 300 Euro pro Parkplatz startete und mittlerweile auf ca. 450 Euro erhöht wurde. Teilweise ließen die Unternehmen die mit dem Auto zur Arbeit fahrenden MitarbeiterInnen den Betrag tilgen.

Auch, wenn eine solche Maßnahme zunächst unliebsam ist, werden die Vorteile mit der Zeit allen Beteiligten bewusst. Die Luftqualität steigt durch den Anreiz, auf den ÖPNV oder auf das Fahrrad umzusteigen und der Platzbedarf im eingeeengten öffentlichen Raum sinkt, sodass die Lebensqualität beispielsweise durch neues Straßengrün steigt.

Die Mehreinnahmen aus der Arbeitsplatzparkgebühr, die wir empfehlen, zunächst bei 300 Euro anzusetzen, sollen in den ÖPNV und die Fahrradinfrastruktur investiert werden. Eine geringere oder zunächst vollständig aufgehobene Gebühr könnte anfallen, wenn der betreffende Parkplatz über eine Ladestation für Elektrofahrzeuge verfügt. Somit ließe sich die Ausweitung von E-Ladeinfrastruktur anregen, was durch die Möglichkeit des Ladens während der Arbeitszeiten auch zu einem Wegfall von Kaufhemmnissen hinsichtlich batteriebetriebenen Fahrzeugen bei den Beschäftigten führen würde.

4.2 Erhöhung der allgemeinen Parkgebühren

Um dem Parken in der Innenstadt und damit einfahrendem Verkehr sowie Parksuchverkehr entgegenzuwirken, ist die Notwendigkeit nicht abwendbar, die Parkgebühren zu erhöhen. Da ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel oder ein Verkehrssplit in Form des Parkens außerhalb der kritischen Parkzonen und anschließenden Umstiegs auf Fahrrad, Bus und Bahn stattfinden würde, ist von einem Rückgang der Emissionen auszugehen.

4.2.1 Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen mittels eines Parkscheinautomaten

Das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen mittels eines Parkscheinautomaten ist angesichts des beträchtlichen Werts der Flächen noch immer zu billig. Wir empfehlen daher die Anpassung der Parkgebühren:

Zone	jetziger Preis je angefangener halber Stunde	Zielpreis je angefangener halber Stunde
1	1,45 EUR	3,50 EUR
2 und Sonderregelung Hafen	1,05 EUR	2,50 EUR
3	0,75 EUR	1,00 EUR
Kaiserswerth	0,75 EUR	1,00 EUR

Zudem soll die Pflicht zum Entrichten einer Parkgebühr in Zone 1 auf Sonntage zwischen 14 Uhr und 18:30 Uhr ausgedehnt werden.

4.2.2 Parken in Parkhäusern

Das gebührenpflichtige Parken in Parkhäusern sollte ebenfalls teurer werden. Die Gebühren für in der Parkzone 1 liegende Parkhäuser sollten mindestens 4,80 € in der Stunde und in Zone 2 mindestens 4,10 € pro Stunde betragen.

Nur auf diese Weise lässt sich die Nutzung von Park and Ride-Möglichkeiten oder die vollständige Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zum Arbeiten und Einkaufen in der Innenstadt wirkungsvoll erzielen.

5. Kleine und mittlere Betriebe (P5, P9, P10)

5.1 Kontrolle der Einhaltung von Umweltvorschriften durch Betriebe

Um die Einhaltung der Umweltzonenregelung zu gewährleisten, regen wir an, über regelmäßige Straßenkontrollen hinaus mit Betrieben, HandwerkerInnen und Gewerbetreibenden in Kontakt zu treten und ihre Fahrzeuge auf die ökologische Eignung für den Stadtverkehr zu prüfen. Gleichzeitig sollen diese Besuche mit einer kostenlosen, individuellen Beratung auf partnerschaftlicher Basis einhergehen, die die UnternehmerInnen auf die zukunftsgerichteten Vorteile der Umrüstung auf sparsamere Fahrzeugtypen, auf staatliche Förderprogramme, günstige Finanzierungsmöglichkeiten und auf die steuerlichen Bedingungen aufmerksam machen soll. Es sollen Umstiege der Flotten auf batterie- oder brennstoffzellenbetriebene Fahrzeuge sowie kostengünstige Umrüstungen von Benzinmotorenfahrzeugen auf Flüssiggas angeregt werden.

Ortsbesuche dieser Art sollten einerseits das Ziel haben, bei kleinen bis mittleren Betrieben dem Eindruck der Ungewissheit vorzubeugen, da nicht vergessen werden kann, dass von der Verfügbarkeit des Transportmittels teilweise die wirtschaftliche Existenz abhängt und negative Zukunftsaussichten sich

durchaus auf das Maß der unternehmerischen Tätigkeit auswirken. Andererseits sollte das Ziel sein, den noch hohen Anteil von Euro 1 bis 3 Dieselfahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung, die in den kleinen Betrieben, die keinen hochfrequentierten Fuhrparkaustausch betreiben können, noch immer eingesetzt werden, niederschwellig aus dem Betrieb zu nehmen.

5.2 Förderung des Umstiegs von Euro 1 bis 5 Diesel-Transportfahrzeugen auf alternative Antriebstechniken und Lastenräder

Um den noch großen Anteil der Diesel EURO 1 bis 4-Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung im Gewerbesektor weiter zu verringern und Hemmungen bzw. Schwierigkeiten hinsichtlich eines möglichen Ausschlusses der EURO-Klassen 1 bis 4 von der Umweltzone entgegenzuwirken, sind Fördermechanismen einzusetzen. Besonders Lieferwagen tragen überproportional zu unseren hohen Stickoxidemissionen bei. Staatliche Unterstützung würde besonders kleine bis mittlere Betriebe entlasten, schneller wirken als das Abwarten der möglichen Einführung einer blauen Plakette und zudem die Akzeptanz für weitere fahrzeugregulatorische Maßnahmen erheben.

Die Anschaffungskosten durch den Umstieg auf ein batterieelektrisches oder ein brennstoffzellenbetriebenes Fahrzeug sollten anteilig um bis zu 20% getragen werden. Kosten, die bei einem Umstieg auf Flüssiggas oder auf Flüssiggas bzw. auf Benzinfahrzeuge mit anschließender Umrüstung auf Flüssiggas entstehen, könnten zu bis zu 10% getragen werden. Außerdem wären Hardware-Nachrüstungen zur Minimierung von Stickoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen (sämtlicher Subklassen) zu 20% zu tragen.

Ebenfalls ist die Förderung des teilweisen Umstiegs auf (elektrische) Lastenräder zu prüfen. Für jedes EURO 1 bis 5 Dieselfahrzeug im wirtschaftlichen Betrieb soll ein Lastenrad bis zu 30% von staatlicher Seite aus bezuschussbar sein. Sofern der Einsatz innerhalb eines zweijährigen Zeitraums dazu geführt hat, dass das Ausgangsfahrzeug vollständig aus dem Betrieb verdrängt und nicht durch ein anderes, ähnlich oder sogar größer dimensioniertes Fahrzeug ersetzt wurde, sind weitere 40% des Lastenradkaufpreises zu erstatten.

Es ist offensichtlich, dass das Warten auf Veränderungen vonseiten der Unternehmerschaft nicht zum notwendigen Erfolg führt, da diese trotz häufig guten Willens hinsichtlich unserer Umwelt weiterhin den Gesetzen des Marktes unterworfen sind. Insofern ist es notwendig, einen klaren, wirtschaftlichen Anreiz zu schaffen, emissionsintensive Fahrzeuge des Betriebs zu entnehmen. Dies wäre eine Investition in die Gesundheit der Allgemeinheit, das sichere Fortbestehen der Betriebe auch bei etwaigen Fahrverboten sowie in die Stärkung und Entwicklung emissionsarmer und im Idealfall emissionsfreier Antriebe.

5.3 Feinsteuerung bei Handwerks- und Pflegedienstparkausweis

Um weitere Anregungen für eine Umrüstung auf fortschrittlichere und emissionsärmere Antriebe zu schaffen, sollen die Gebühren für den bezirksweiten HandwerkerInnenparkausweis auf die Antriebsart des auszuweisenden Wagens abgestimmt werden. Wir regen folgende Kostenanpassungen an:

Antrieb	Kostenveränderung zum Ist-Wert (zurzeit 240 Euro für das Stadtgebiet im Jahr)
Benzin, Diesel	+ 20%
Erdgas, Flüssiggas, Plug-In-Hybrid	- 20%

Batterie, Brennstoffzelle	- 70%
---------------------------	-------

Der preisliche Anreiz soll die Entscheidung hin zum Umstieg auf emissionsärmere Fahrzeugtypen für HandwerkerInnen und weitere DienstleisterInnen um einen zusätzlichen Faktor vereinfachen. Bei steigenden Umstiegsquoten sind die Gebühren für Benzin- und Dieselfahrzeuge weiter um ein Maß der Verhältnismäßigkeit anzuheben, auch, um entstehende Mindereinnahmen durch den Kostenerlass bei den alternativen Antrieben wieder auszugleichen.

6. Private E-Autos (P10)

Damit Elektroautos auch verstärkt als Privatfahrzeuge eingesetzt werden, um den Anteil emissionsintensiver Fahrzeuge zu reduzieren, bedarf es einer Priorisierung in Bereichen über die Frage der Straßennutzungsbeschränkungen hinaus – unter anderem in administrativen Angelegenheiten. Während man dem Vorwurf einer unverhältnismäßigen Verbotspolitik entgeht, schafft man dennoch klare Anreize für die Nutzung alternativer Antriebsarten. Komfort, Wartezeit bis zur Nutzung und vieles mehr sind in unserer Gesellschaft mittlerweile wichtigen Faktoren von Kaufentscheidungen abseits des bloßen Preises.

Eine Priorisierung von E-Autos ist insbesondere aufgrund der geringeren externen Effekte auf Gesundheit und Umwelt, die durch die Nutzung ausgehen, gerechtfertigt und folgt der ökologischen Idee des VerursacherInnenprinzips.

6.1 Beschleunigte Zulassung von E-Fahrzeugen

Wir regen an, E-Fahrzeuge beim Zulassungsverfahren im Gegensatz zu konventionellen Antrieben priorisiert zu behandeln. Platz eins der Prioritätenliste sollen vollständig emissionsfreie Fahrzeuge einnehmen. Folgen sollten emissionsärmere Fahrzeugtypen, wie Plug-In-Hybride, LPG- oder CNG-Fahrzeuge. Erst dann sollten Benzin- und Dieselfahrzeuge folgen.

6.2 Kostenlose Nutzung gebührenpflichtiger Parkplätze

Das Emobilitätsgesetz (EmoG) erlaubt Ausnahmeregelung zugunsten von Elektroautos, um die Elektromobilität zu fördern. Diese müssen von der Kommune beschlossen werden.

Als Anreiz regen wir an, emissionsfreien Fahrzeugen das kostenlose Parken in der Stadt zu ermöglichen. Überall da, wo Parkautomaten zum Ticketkauf verpflichten, soll dies für Elektrofahrzeuge mit E-Kennzeichen oder einer von der Stadt auszugebenden E-Plakette auf der Windschutzscheibe für einen Zeitraum von zwei Stunden wegfallen. Die Ankunftszeit wäre durch eine Parkscheibe auszuweisen.

Diese deutliche Erleichterung sehen wir als intensiven Anreiz, sich in Zukunft ein Elektroauto anzuschaffen. Stuttgart, Hamburg, Hannover und auch Langendfeld setzen dieses Mittel bereits aktiv ein.

Im Laufe einer deutlichen Zunahme der Elektromobilität wird schließlich die Ausnahmeregelung zunächst auf eine Stunde zu reduzieren und schließlich komplett zurückzunehmen sein. Bis dahin spricht viel für eine priorisierte Behandlung.

6.3 Änderung der Gebührenordnung bei AnwohnerInnenparkplätzen

Auch bei der Vergabe von AnwohnerInnenparkplätzen sollten emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge bevorzugt behandelt werden, um Komfortvorteile auf Seiten gewünschter, fortschrittlicher Antriebstypen hervorzurufen.

Zurzeit ist das AnwohnerInnenparken mit 25 Euro im Jahr sehr erschwinglich. Insofern wäre es durchaus verhältnismäßig, die Gebühren zugunsten von alternativen Antriebsarten anzupassen und für konventionelle Antriebe zu erhöhen, um einen weiteren Anreiz für den Kauf fortschrittlicher Fahrzeuge für den Stadtgebrauch zu bieten. Wir schlagen die folgende Staffelung vor, der eine Verdopplung der derzeitigen Kosten für Benzin- und Dieselfahrzeuge zugrunde liegt.

Antrieb	1 Jahr bei Online-Beantragung (zurzeit 25 Euro)	1 Jahr bei Vorsprache im BürgerInnenbüro und im Straßenverkehrsamt (zurzeit 30 Euro)	2 Jahre bei Online-Beantragung (zurzeit 50 Euro)	2 Jahre bei Vorsprache im BürgerInnenbüro und im Straßenverkehrsamt (zurzeit 55 Euro)
Benzin, Diesel	50 Euro	55 Euro	100 Euro	105 Euro
Erdgas, Flüssiggas, Plug-In-Hybrid	30 Euro	35 Euro	60 Euro	65 Euro
Batterie, Brennstoffzelle	10 Euro	15 Euro	20 Euro	25 Euro

7. Öffentliche Fuhrparks (P10)

7.1 Maßnahmen hinsichtlich des polizeilichen Fuhrparks

Während es vermutlich noch länger dauern wird, bis der Kauf elektrisch betriebener Fahrzeuge im privaten Bereich zur Norm wird, können zumindest von staatlicher Seite eigene Fuhrparks auf emissionsärmere Fahrzeuge umgerüstet werden – unter anderem der Fuhrpark der Polizei. So regen wir an, dass bei der aktuell ohnehin anstehenden Auswahl neuer Streifenwagen mindestens 30% der anzuschaffenden Fahrzeuge vollelektrisch betriebene Modelle sein sollen.

Mittlerweile steht eine Reihe verschiedener sehr verlässlicher Modelle mit elektrischem Antrieb zur Auswahl. Von kleinen, leicht motorisierten und wendigen Smarts bis hin zu schnellen Teslas lässt sich sicherlich für jeden Einsatzzweck etwas finden. In Düsseldorf wäre es auch denkbar, dass PolizistInnen in bestimmten Bereichen mit Pedelecs unterwegs sein könnten.

In Baden-Württemberg hat die Landespolizei bereits 29 Elektrofahrzeuge erhalten und in Niedersachsen gingen 50 batterieelektrische Wagen an die Polizeidienststellen. Auch hier sollte nachgezogen werden, um den dominierenden Anteil des Diesels am Polizeifuhrpark zu reduzieren und effektiv jene Schalthebel in Bezug auf den Verkehrsmix in der Stadt umzulegen, die im Gegensatz zum Privatsektor in direkter Verfügung liegen.

8. Taxen (P12)

Gerade für TaxenunternehmerInnen bieten sich durch den Umstieg auf Elektrofahrzeuge auch wirtschaftliche Vorteile, die aus den langfristig günstigeren Betriebskosten der Fahrzeuge resultieren. Der Strom ist günstiger als eine äquivalente Tankladung und die Wartung ist einfacher als bei Autos mit herkömmlichem Antrieb, sodass die höheren Anschaffungskosten schnell wieder ausgeglichen werden können. Insofern lässt sich hier mit entsprechenden Anreizen eine besonders hohe Wirkung erzielen.

8.1 20% Ladesäulen an Halteplätzen und dedizierte, attraktive Halteareale

Um die Nutzung von Elektrofahrzeugen im Taxengewerbe vollumfänglich möglich zu machen, regen wir an, größere Taxenhalteplätze an Bahnhöfen und am Flughafen zu 20% mit Elektroladesäulen auszurüsten und das Halten an diesen besonders attraktiv zu wählenden Stellen nur E-Taxen und Plug-In-Hybriden zu erlauben. Mit dem Vorhandensein guter Infrastruktur werden TaxenunternehmerInnen die Chancen alternativer Antriebe nutzen und ihre Flotte umrüsten. Gleichzeitig haben Fahrgäste die unmittelbare Möglichkeit, sich für einen saubereren Lokomotionsträger zu entscheiden.

8.2 Anschaffungsförderung

Um den Umstieg auf emissionsärmere Fahrzeuge weiter zu induzieren, sollten die Anschaffungskosten durch den Umstieg auf ein batterieelektrisches oder ein brennstoffzellenbetriebenes Beförderungsfahrzeug im Anteil von 20% mit einer Obergrenze von 10.000 Euro, wie in Amsterdam erfolgreich praktiziert, gefördert werden. Die entstehenden Kosten könnten jeweils zur Hälfte von der Landeshauptstadt und vom Land, aufgrund der nicht auf die Stadt begrenzten Ursachen für das Ausgangsproblem der Luftverschmutzung (PendlerInnenverkehr) und der Bedeutung Düsseldorfs als Landeshauptstadt getragen werden.

8.2 Abstufung der Taxikonzession

Um den Umstieg auf Elektrofahrzeuge im Taxigewerbe weiter zu forcieren, regen wir an, die Gebühren für Taxikonzessionen am Antriebstyp festzumachen.

Antrieb	Taxikonzession (zurzeit 150 Euro)	Jede weitere (zurzeit 40 Euro)	Fahrzeugwechsel (zurzeit 25,50 Euro)
Benzin, Diesel	200 Euro	60 Euro	45 Euro
Erdgas, Flüssiggas, Plug-In-Hybrid	160 Euro	45 Euro	25 Euro
Batterie, Brennstoffzelle	110 Euro	27 Euro	12 Euro

Die gleichen Grundsätze wären bei der Mietwagenkonzession heranzuziehen. Wir halten die Kostenanpassungen für gerechtfertigt, da andere Städte bereits weit höhere Konzessionsgebühren anlegen, wie beispielsweise Chemnitz mit 50 Euro für jedes weitere Fahrzeug⁶.

⁶ <http://vis.stadt-chemnitz.de/eap/leistungen/de/leistung.itl?id=8274e9a3-fc11-40b0-bbd1-1c7c85fe513b>

9. Verkehrliche Maßnahmen (P13)

9.1 Sperrungen für den Autoverkehr

9.1.1 Halbseitige Sperrung der Königsallee

Im Sinne einer Reduktion des Autoverkehrs soll die Ostseite der Königsallee für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Die Benutzung des Straßenabschnitts von der Theodor-Körner-Straße bis zum Graf-Adolf-Platz entspricht keiner verkehrlichen Notwendigkeit und findet vor allem zu Demonstrativzwecken statt. Auch die auf der Straße befindlichen Parkplätze sind redundant, da sich in der Umgebung zahlreiche gut erreichbare Parkhäuser befinden.

Die halbseitige Sperrung der Königsallee würde zu einer weiteren Absenkung der Schadstoffemissionen in der Innenstadt sowie zu einem verstärkten Bewusstsein für die Vorteile einer autofreien Innenstadt führen. Bei der Einrichtung einer Fußgängerzone auf der bekannten Düsseldorfer Prachtstraße werden die Schwellen für weitere verkehrliche Anpassungen zur Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt sinken. Zudem bietet diese Maßnahme die Möglichkeit der deutlichen Erhöhung der Aufenthaltsqualität an der Königsallee und ist dadurch und aufgrund der Möglichkeiten der Vergrößerung von Außengastronomien durchaus verhältnismäßig. Durch die Einrichtung eines besser ausgebauten, für zwei Fahrtrichtungen ausgelegten Radweges, sind zudem positive Effekte auf den zu stärkenden Fahrradverkehr prognostizierbar.

Die Westseite der Königsallee soll vorerst nicht gesperrt und die Fahrtrichtung beibehalten werden. Die Zufahrt erfolgt über die Theodor-Körner-Straße. Die Erreichbarkeit der Nebenstraßen der Königsallee ist über die Berliner Allee gewährleistet.

Der Abschnitt der Königsstraße zwischen Blumenstraße und Königsallee muss für beide Fahrtrichtungen freigegeben werden. An der jetzigen Einmündung in die Königsallee ist der durch die Straßensperre freiwerdende Platz für die Einrichtung eines Wendekreises zu nutzen. Auch die Steinstraße soll einen Wendekreis erhalten. Der Abschnitt der Grünstraße zwischen Königsallee und Huschbergerstraße ist dem fußgängigen Verkehr vorzuenthalten, sodass sich hier die Einrichtung eines Wendekreises erspart.

Für die Steinstraße/Benrather Str. soll weiterhin eine Buß- und Fahrraddurchfahrt möglich sein. Der Lieferverkehr wäre für die gesamte Fußgängerzone zu bestimmten Zeiten weiter zuzulassen.



Abbildung 6 © www.openstreetmap.org/copyright Mitwirkende

9.1.2 Sperrung Schadowstraße + Fahrradwegbau

Eine weitere Reduktion des innerstädtischen Autoverkehrs sowie gleichzeitig eine Erweiterung der Radinfrastruktur sowie eine Aufwertung der allgemeinen Aufenthaltsqualität durch Entschleunigungseffekte lassen sich durch die Sperrung der Blumenstraße für den Autoverkehr bewerkstelligen. Der Wegfall dieser Route lässt die Attraktivität des Innenstadtbesuchs mit dem Auto sinken, während notwendige Fahrten über weiter südlich bzw. nördlich befindliche Routen stattfinden können.

Weiterhin ist Ziel der in Abbildung 7 skizzierten Maßnahme, eine dedizierte Fahrradbindung vom Wehrhahn aus zur Altstadt zu schaffen, sowie die Anbindung vom Hauptbahnhof aus in der Attraktivität und im Komfort zu steigern.

Insofern schlagen wir vor, die Blumenstraße bis zum Martin-Luther-Platz zur Fahrradstraße umzugestalten und den Autoverkehr auszuschließen. Lieferverkehr soll zu bestimmten Zeiten weiter einfahren können.

Weiterhin regen wir an, einen Fahrradweg quer über den Platz der Deutschen Einheit zu legen, um einen bequemen Anschluss an die Fahrradschutzstreifen auf der Steinstraße zu bieten, sowie die Einmündung Martin-Luther-Platz/Berliner-Allee fahrradgerecht zu gestalten, um das Kreuzen mit dem Rad zu ermöglichen. Auf dem letzten Teil der Blumenstraße vor der Berliner Allee wären zudem Fahrradschutzstreifen aufzutragen, sofern der mit dem Autoverkehr zu teilende Platz nicht für geschützte Radspuren ausreicht.

Die nördliche Route soll über westlich der Johanneskirche geführt werden und dann westlich der südlichen Straßenbahnhaltestelle Schadowstraße in Form eines Radwegs die Fußgängerzone schneiden.

Der Radweg soll die Straßenbahnschienen kreuzen und schließlich in die Schadowstraße in Form einer Fahrradstraße bis zur Bleichstraße übergehen. Daran anschließend soll sich der Autoverkehr nur noch in östlicher Fahrtrichtung bewegen können, um das Einfahren aus der Wagnerstraße und der Liesegangstraße zu ermöglichen. Die Wagnerstraße soll ihre Fahrtrichtung wechseln. Der Wegfall einer Fahrtrichtung auf dem genannten Teilstück der Schadowstraße ermöglicht die komfortable Einrichtung großzügiger Radspuren/Radwege bis hin zur Jacobistraße, wo die Neugestaltung an die bestehende Radinfrastruktur anschließt.

Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen auf den nördlichen Einfallstraßen jeweils bis hin zur Zufahrt zum Verkehrswacht Parkplatz vermeidet man das Kreuzen von Autos über die neu eingerichtete Fahrradspur. Die nördliche Bebauung wird weiter über die Goltsteinstraße erreichbar sein. Das Wenden wäre über das Umfahren des Verkehrswacht Parkplatzes möglich.

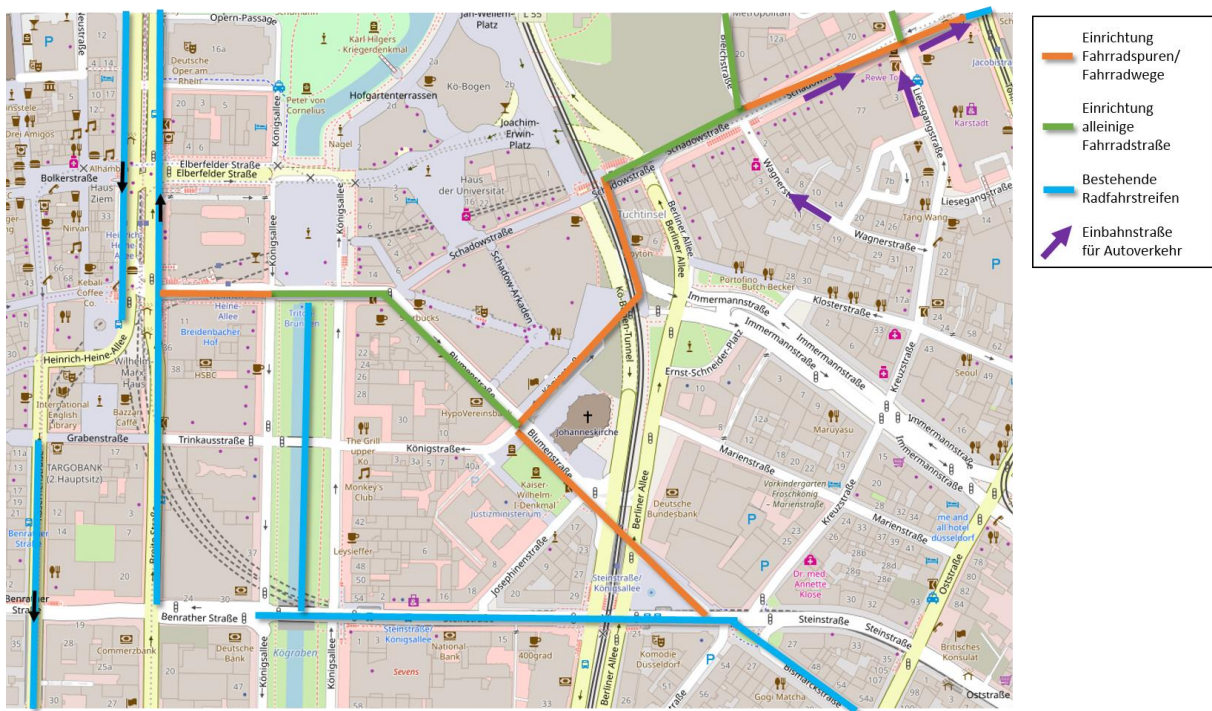


Abbildung 7 © www.openstreetmap.org/copyright Mitwirkende

9.2 Fahrradinfrastruktureller Fokus

9.2.1 Ausbau der Fahrradwege auf der Unterrather Straße

Es bedarf der Verbesserung der Verkehrslage für Fahrräder auch in Stadtteilen abseits der Innenstadt, um eine attraktive und sichere Anbindung für PenderInnen einzurichten. In vielen Stadtteilen ist das Fahrradfahren bisher nur sehr eingeschränkt und mit verkehrlichen Risiken, auch und besonders für Kinder und Jugendliche, verbunden – beispielsweise in Unterrath, besonders auf der Unterrather Straße. Auf der vier- bis fünfspurigen Straße ist der Radweg stark unterbrochen und abschnittsweise nur einseitig oder gar nicht vorhanden. Gleichzeitig stellt die Straße eine zentrale Verkehrsachse dar und wird von vielen Menschen genutzt, die vom Nordosten der Stadt oder von Ratingen aus in Richtung Freiligrathplatz oder über die Kalkumer Straße in Richtung Innenstadt unterwegs sind.

Eine Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs würde auf der verkehrlich stark belasteten Straße zu einem Rückgang der Schadstoffe führen und aufgrund der PendlerInnenwirkung auch auf andere Bereiche Auswirkungen haben.

Deshalb sprechen wir uns für eine Erweiterung der Radinfrastruktur auf der Unterrather Straße aus. Auf dem Teilabschnitt zwischen Kartäuserstraße/Am Röttchen und Ahornallee/Mecklenburger Weg, wo die Unterrather Straße fünfspurig verläuft, soll die der Straßenbahn in Richtung Innenstadt vorenthaltene Mittelspur für den Autoverkehr freigegeben werden. Zeitgleich soll der nördliche Fahrstreifen für den Autoverkehr gesperrt werden. Kurzum: Es sollen wie auf der Gegenseite zwei Fahrspuren ausgewiesen sein. Der freiwerdende Platz soll für eine Verbreiterung des schmalen Bürgersteigs sowie für die Einrichtung eines Fahrradwegs/ausgewiesenen Fahrradstreifens genutzt werden. (siehe Abbildung 2) Im Angesicht dessen, dass sich auf der Gegenseite bereits ein einseitig befahrbarer Fahrradweg befindet, lässt sich so final eine beidseitige sichere Befahrbarkeit des Abschnitts mit dem Rad gewährleisten.

Die Abschaffung des alleinigen Straßenbahnfahrstreifens ist praktikabel, da ein zügigeres Vorankommen der am Verkehr Beteiligten durch die in dem Teilstück vor der Kreuzung befindliche Haltestelle ohnehin nicht möglich ist.

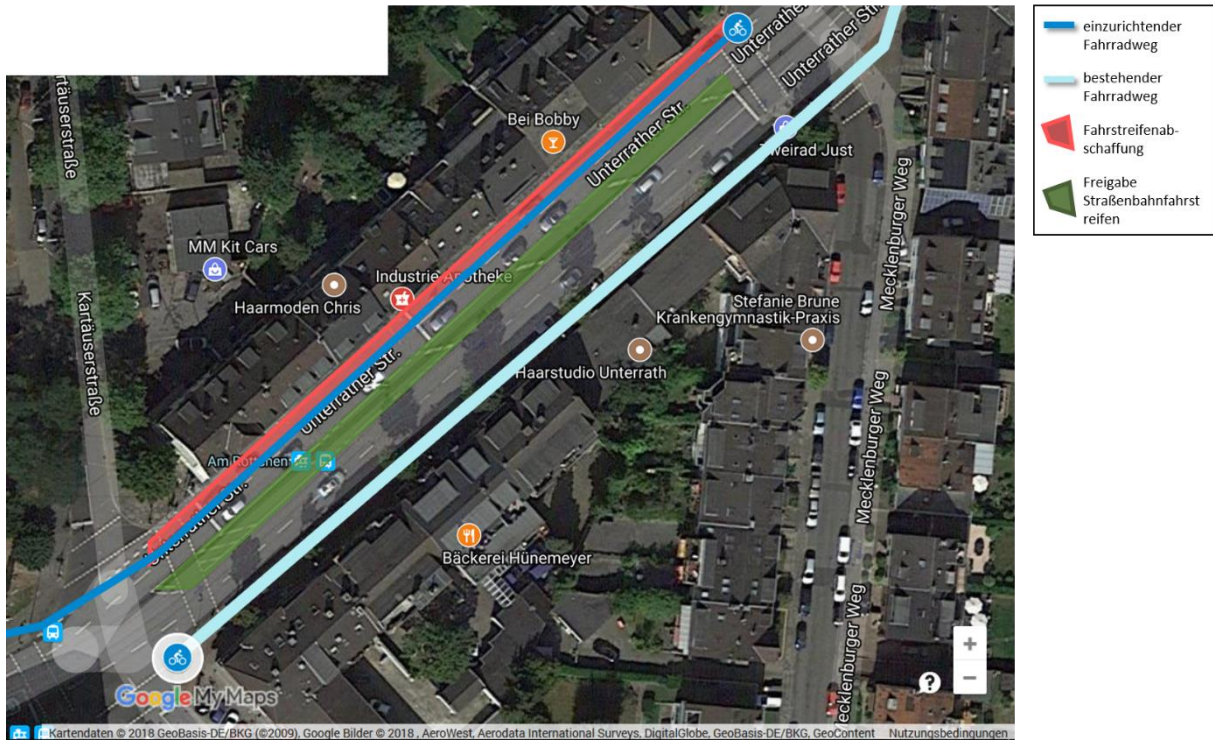


Abbildung 8

Der Radweg soll anschließend nach Westen hin fortgeführt werden. Dafür ist der Bereich der Bushaldebucht auf der Unterrather Straße westlich der Kreuzung Kartäuserstraße/Am Röttchen zu verwenden. Der Bus soll fortan am Fahrbahnrand halten, wie es bereits auf der gegenüberliegenden Seite praktiziert wird. Somit bietet sich genügend Platz, um den Radweg fortzuführen (siehe Abbildung 3). Die kleine Zahl an Parkplätzen westlich und östlich der Einmündung der Hiddenseestraße soll zudem auch aus Platzgründen weichen.

Kurz vor dem Anschluss des neu einzurichtenden Radwegs an den bestehenden Abschnitt westlich des Kittelbachs, ist die Brücke über den Kittelbach zu verbreitern, um den nötigen Freiraum für die Radwegfortführung zu bieten. (siehe Abbildung 3)

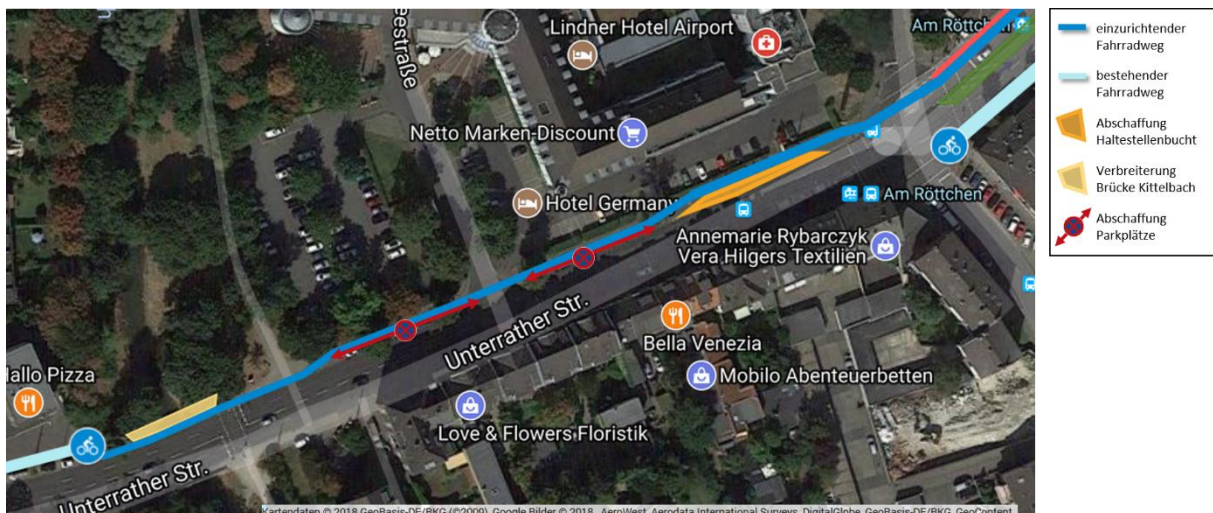


Abbildung 9

Es ist zu erwarten, dass die beschriebene Maßnahme zu einer deutlichen Steigerung der RadfahrerInnensicherheit führen wird. Es wird hier nicht mehr nötig sein, während des hitzigen Morgenverkehrs auf der Straße zu fahren. Insofern rechnen wir mit einem wesentlichen Anstieg der Radfahrenden PendlerInnen auf der Strecke.

9.2.2 Radfahrspuren Oststraße

Auf der wichtigen Route vom Norden aus in Richtung Hauptbahnhof ist zurzeit für den Radverkehr besonders die Oststraße ein Brennpunkt. Auf der vierspurigen Straße ist das Fahren auch aufgrund regen Parkverkehrs an den Seiten sowie kreuzenden Menschengruppen sehr unsicher. Insofern regen wir an, auf der Straße Radspuren/Radwege einzurichten.

Dafür ist die Zahl der Autospuren auf zwei, also eine in jeder Fahrtrichtung, zu reduzieren. Wir halten dies verkehrlich für umsetzbar, da bereits heute die äußeren Spuren teilweise aufgrund von ungünstig parkenden Fahrzeugen oder Lieferverkehr nicht vollwertig in Anspruch genommen werden und der Verkehr im Allgemeinen flüssig vorankommt. Zudem zeichnet sich besonders der südliche Teil des in Abbildung 10 markierten Straßengebiets aufgrund einfallender Einbahnstraßen durch ein Fehlen an Linksabbiegemöglichkeiten aus, sodass der Verkehr durch den Wegfall je einer Fahrspur nicht beeinträchtigt wird.

An der Kreuzung Tonhallenstraße/Leopoldstraße würden weiterhin Linksabbiegespuren für den Autoverkehr Platz finden, sodass hier Rückstau minimiert werden.

Die Erhöhung der RadfahrerInnensicherheit ist ein wesentlicher Faktor für eine steigende Attraktivität des Fahrradverkehrs. Es ist damit zu rechnen, dass bei Attraktivitätserhöhungen Umstiege zum Fahrrad zu einem geringeren Autoverkehrsaufkommen führen werden, sodass gut überlegter Fahrspurwegfall, wie hier vorgeschlagen, zu keinen Einschränkungen des allgemeinen Verkehrsflusses, sondern eher noch zu einer Verbesserung führen kann.

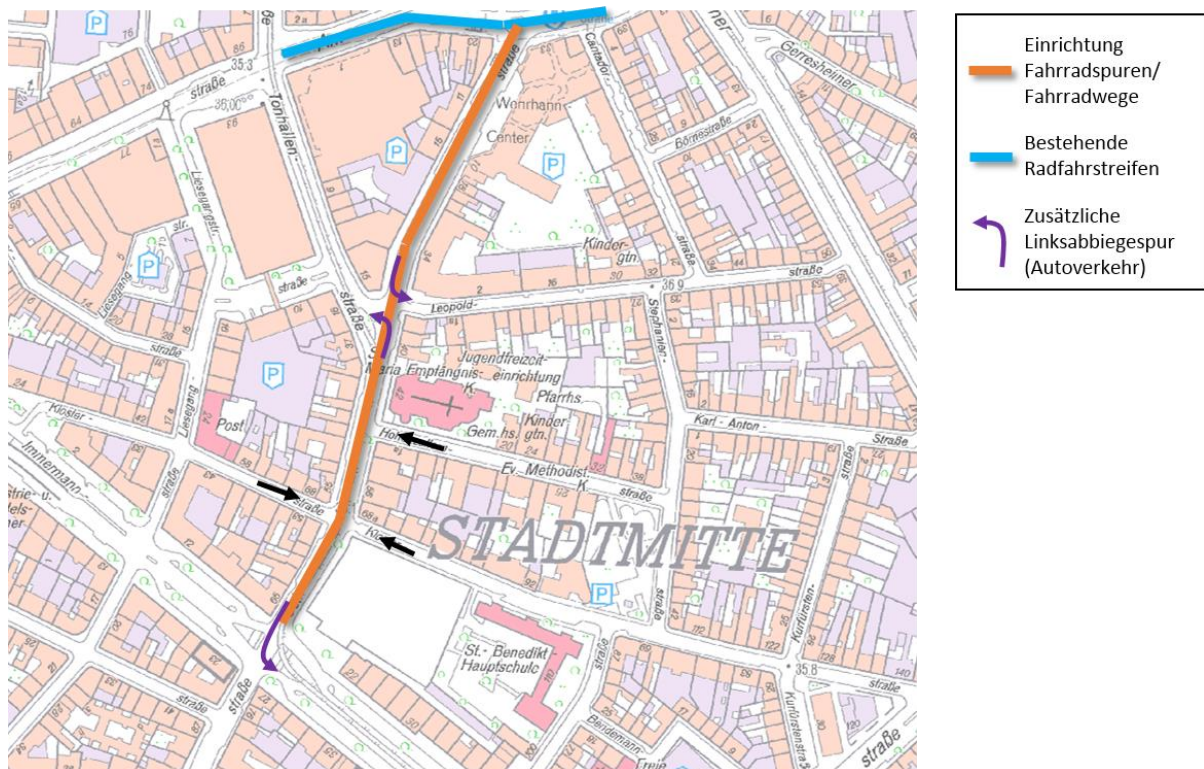


Abbildung 10 Vermessungs- und Katasteramt 2018

10. Fahrgemeinschaften (P13)

Im Luftreinhalteplan wird bemängelt, dass die Mehrheit der Personenkraftwagen im Berufsverkehr lediglich von einer einzelnen Person benutzt wird. In einem Vier- oder Fünfsitzer zu oft drei bzw. vier Sitze frei. Die Tatsache, dass so viele Personen ihre Fahrzeuge alleine nutzen, deutet auf große Ineffizienz im verkehrlichen Platzverbrauch hin, was zu Staus, stockendem Verkehr und dadurch zu einem höheren Schadstoffausstoß führt, sowie auf disproportional hohe Emissionen pro PenderIn hin. Insofern sind die im Entwurf enthaltenen Maßnahmen zur Anregung der Bildung von Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr sehr zu begrüßen.

Allein mit PenderInnenportalen wird das Problem allerdings nicht effektiv und zügig zu lösen sein.

10.1 Prüfung der Belohnung von Fahrgemeinschaften

Wenngleich Verbote und Einschränkungen für Alleinfahrende, beispielsweise eine Mitfahrpflicht zu Stoßzeiten, zu den einfacheren Lösungen zählen, dürfte die Akzeptanz des umgekehrten Ansatzes, nämlich Belohnungen für Fahrgemeinschaften deutlich höher sein.

Wir regen an, die Einrichtung eines jährlichen monetären Anreizes für das Mitfahren, beispielsweise 300 Euro pro Jahr und Mitfahrer – möglicherweise über die Vergabe durch ArbeitgeberInnen – zu prüfen. Auch wäre eine Prämie in Höhe der Kfz-Steuer für gemeinschaftlich genutzte und auf Fahrgemeinschaftsvermittlungsportalen registrierte Fahrzeuge ein Vorschlag.

Im Idealfall würde ein Belohnungssystem die Anzahl der PKW-Fahrten im besonders betroffenen Pendelzeitraum stark verringern. Erst durch Anreize werden PendlerInnenportale verstärkt Zulauf erhalten, denn auch wenn Fahrgemeinschaften bereits heute wegen geteilter Treibstoffkosten, geringerer Parkkosten etc. günstiger sind, so überwiegt für viele noch der Komfort und eine Art Freiheitsaspekt beim Alleinfahren. Insofern wird die Zahl der Fahrgemeinschaften nicht von selbst und ohne Anreize steigen.

10.2 Umwidmung von Fahrspuren zu Fahrgemeinschaftsspuren

Es sollte erwogen werden, an zentralen Zufahrtsachsen in die Stadt Fahrgemeinschaftsfahrstreifen einzuführen, um die Attraktivität von Fahrgemeinschaften durch ein zügigeres Vorankommen zu erhöhen. In Canada, den Niederlanden, Norwegen, Polen und den USA wird dieses Mittel bereits erfolgreich eingesetzt.

Wir regen an, Fahrgemeinschaftsfahrstreifen an allen mindestens sechsspurigen in die (Innen)Stadt führenden Verkehrsachsen einzurichten. In der Innenstadt selbst, wie beispielsweise auf der stark emissionsbelasteten Corneliusstraße, besteht zwar der Freiraum für dedizierte Fahrstreifen nicht, jedoch ist durch den hohen PendlerInnenanteil an den städtischen Emissionen eine stadtgebietsumfassende Wirkung der Maßnahme auch bei einer nicht unmittelbar an den Emissionshotspots erfolgenden Umsetzung zu erwarten.

Unser Vorschlag umfasst die:

1. A52 vom Kreuz Breitscheid bis zur Verringerung auf zwei Fahrstreifen
2. A44 vom Kreuz Meerbusch bis zum Dreieck Düsseldorf Nord
3. B1/Völklinger Straße ab Rheinufertunnel in südlicher Fahrtrichtung
4. Südring vom Südfriedhof bis Merowingerstraße
5. Münchener Straße ab Kreuz Düsseldorf-Bilk
6. A46 von Kreuz Hilden bis Dreieck Neuss-Süd

Die linke Spur wäre jeweils Fahrzeugen vorenthalten, in denen mindestens zwei Personen sitzen. Zudem regen wir an, als Umsteigeanreiz zunächst auch das Befahren der Spuren mit emissionsfreien Fahrzeugen zu erlauben. Die Einhaltung der Vorschriften wäre intensiv zu überwachen und ein Verstoß zu ahnden.

10.2.1 Einrichtung von gemeinsamen Bus- und Fahrgemeinschaftsspuren auf Standstreifen

Wo es die Situation erlaubt, regen wir an, die Einrichtung kombinierter Bus- und Fahrgemeinschaftsspuren auf den Standstreifen zu prüfen. Rheinbahn-Chef Michael Clausecker schlug im letzten Jahr die Nutzung von Standspuren als Busfahrstreifen vor⁷ und für die Münchener Straße wird ein solches Unterfangen bereits von der Verwaltung geprüft.⁸ Wir sprechen uns dafür aus, diese Entwicklung zu beschleunigen, da sie entscheidende Vorteile für eine Beschleunigung des ÖPNV ohne unangenehme Nachteile für den bestehenden Verkehrsfluss mit sich bringen würde, sowie, die Konzeption auf Fahrgemeinschaften zu erweitern. Erfahrungen aus Linz zeigen etwa, dass sich die zusätzliche Benutzung von Busspuren durch Fahrgemeinschaften nicht negativ auf die Busfahrzeiten auswirkt.

11. Schwere Nutzfahrzeuge (P13)

Laut Tab. 3.2.2/1 (Seite 30) des Luftreinhalteplans, haben schwere Nutzfahrzeuge über 3,5 t (LKW) in Düsseldorf einen Anteil von 23% an den Stickoxidemissionen des gesamten Fahrzeugverkehrs. Wir sind durch die vielen Gewerbegebiete im Inneren des Stadtgebietes besonders von schwerem Verkehr betroffen (Großmarkt, Hafen, ...) Dennoch ist die Zahl entsprechender Maßnahmen sehr gering. Wir sind der Ansicht, dass es zum Erreichen der gesetzlichen Grenzwerte bei allen VerursacherInnengruppen zu Einsparungen und Maßnahmen kommen muss, unabhängig, ob es sich um private oder um wirtschaftliche Fahrzeuge handelt.

11.1 LKW-Fahrverbot in Stoßzeiten

Zu viele Fahrzeuge sind im Berufsverkehr in Düsseldorf unterwegs. Es kommt durch den großen Platzverbrauch zu kilometerlangen Staus, die zu einem besonders hohen Emissionsvolumen führen (VERWEISE). Gleichzeitig wird auch der Bedarf immer höher, die Größe der dem Autoverkehr vorenthaltenen Flächen zu verringern.

Aus diesem Grund schlagen wir vor, schwere Nutzfahrzeuge als besonders große und die Straßenkapazitäten überproportional in Anspruch nehmende Fahrzeuge aus den Hauptverkehrszeiten, beispielsweise zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr, auszuschließen. Vorher, nachher und zwischen den beiden Stoßzeiten besteht genügend Zeit für eine uneingeschränkte und flüssige Nutzung des Straßenraums.

Wir denken, dass der Effekt über eine bloße Aufteilung der Emissionslast hinausgehen wird. Durch den geringeren Platzverbrauch im Berufsverkehr, ist mit einer Verringerung der Stop-and-Go-Intensität

⁷ <http://www.wz.de/lokales/duesseldorf/die-rheinbahn-setzt-auf-den-bus-1.2349312>

⁸ https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/verwaltung-findet-busspur-auf-muenchener-strasse-gut_aid-19226651

und damit mit einem Rückgang der Emissionslast, insbesondere bei Dieselfahrzeugen, die bei schleppenden Geschwindigkeiten einen überproportionalen Stickoxidausstoß besitzen, zu rechnen. Zudem wird der Straßenraum sicherer für Radfahrende, die zurzeit besonders Grund haben, sich im dichten Verkehr vor LKW zu scheuen.

11.2 Güterstraßenbahn

Während es bei elektrischen LKW bisher noch nicht zum Durchbruch gekommen ist, muss nach anderen Wegen gesucht werden, Güter in der Stadt emissionsarm zu transportieren. Wir schlagen in diesem Zusammenhang den Einsatz von Güterstraßenbahnen vor.

Diese könnten unter anderem die Geschäfte der Innenstadt, insbesondere dort, wo der Straßenbahnverkehr unter die Erde verlegt worden ist, mit Waren beliefern, oder für den Transport von Waren vom Hafen oder Großmarkt aus an Betriebe in andere Teile der Stadt genutzt werden. Jede Güterstraßenbahnfahrt würde die Stadt von mehreren LKW-Fahrten entlasten.

Zunächst sollte das gesamte Gleisnetz auf die Möglichkeit von Transporten mit schienengebundenen Güterfahrzeugen untersucht werden. Erwogen werden sollte zudem die Ausweitung des Gleisnetzes zum Bedienen weiterer Destinationen bzw. der Bau von Anschlussstellen an Betriebe.

Beginnen könnte der Güterstraßenbahnbetrieb auf Versuchsbasis, indem beispielsweise die Rheinbahnbetriebshöfe per Straßenbahn mit Gütern des täglichen Bedarfs (FahrerInnensitze, Radreifen, ...) versorgt werden. In einer späteren Projektphase wären Transportdienste anzubieten. Natürlich muss der Fahrplan mit den bestehenden Linien abgestimmt werden.

Bei der Umsetzung kann auf Erkenntnisse aus Dresden zurückgegriffen werden, wo bereits seit März 2001 Güterstraßenbahnen Bauteile für die VW-Produktion durch die Stadt transportieren. Die Nutzung der Bahnen anstatt von LKW ist sogar Bedingung für den Betrieb der „Gläsernen Manufaktur“ des VW-Konzerns, da es massive Proteste gegen innerstädtischen LKW-Verkehr gegeben hatte.⁹ Im Luftreinhalteplan hat Dresden die Förderung weiterer Güterstraßenbahnprojekte festgelegt.¹⁰ Daran kann auch Düsseldorf sich orientieren.

⁹ [https://de.wikipedia.org/wiki/CarGoTram_\(Dresden\)](https://de.wikipedia.org/wiki/CarGoTram_(Dresden))

¹⁰ <https://web.archive.org/web/20150530052353/https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/technik/fahrzeuge/cargotram/>