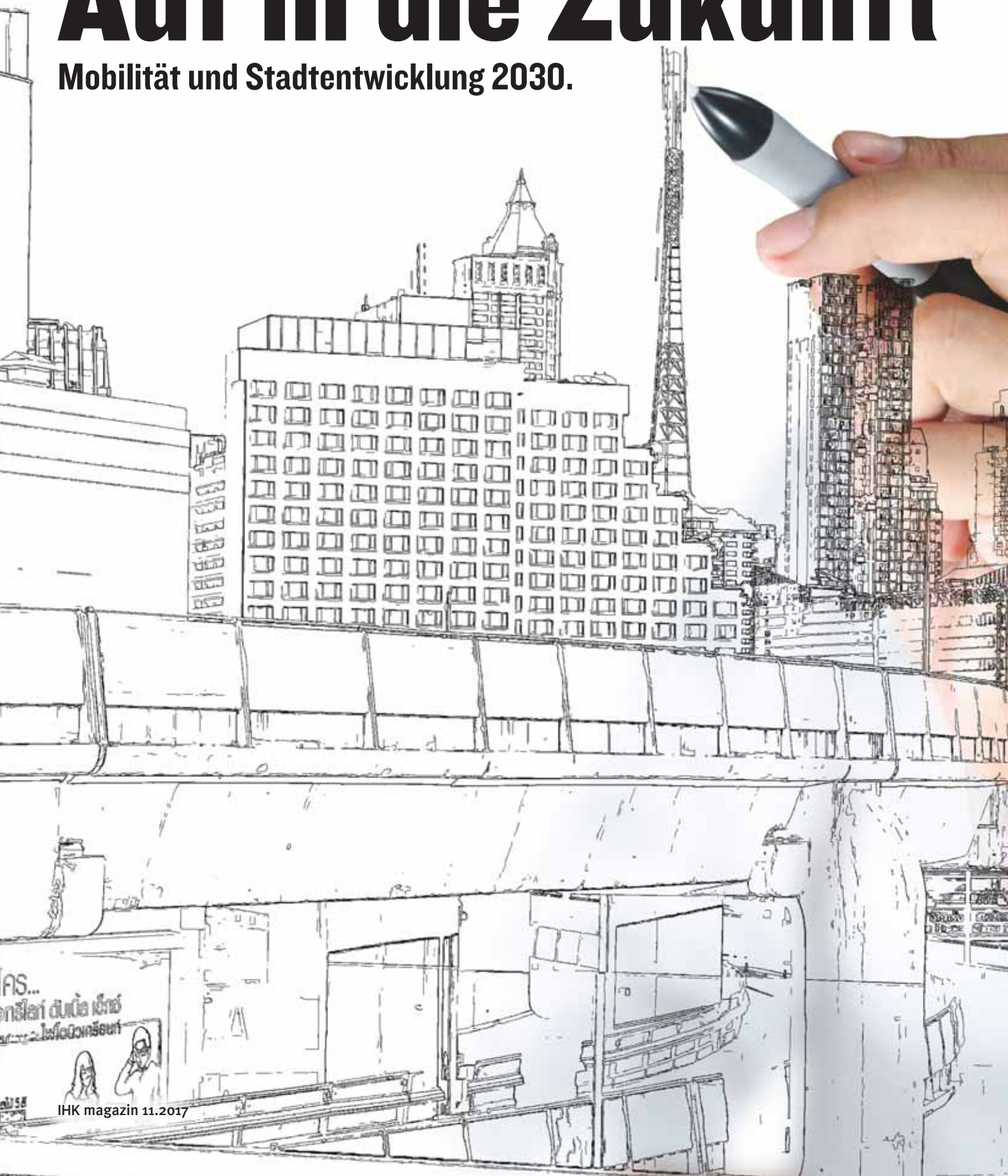
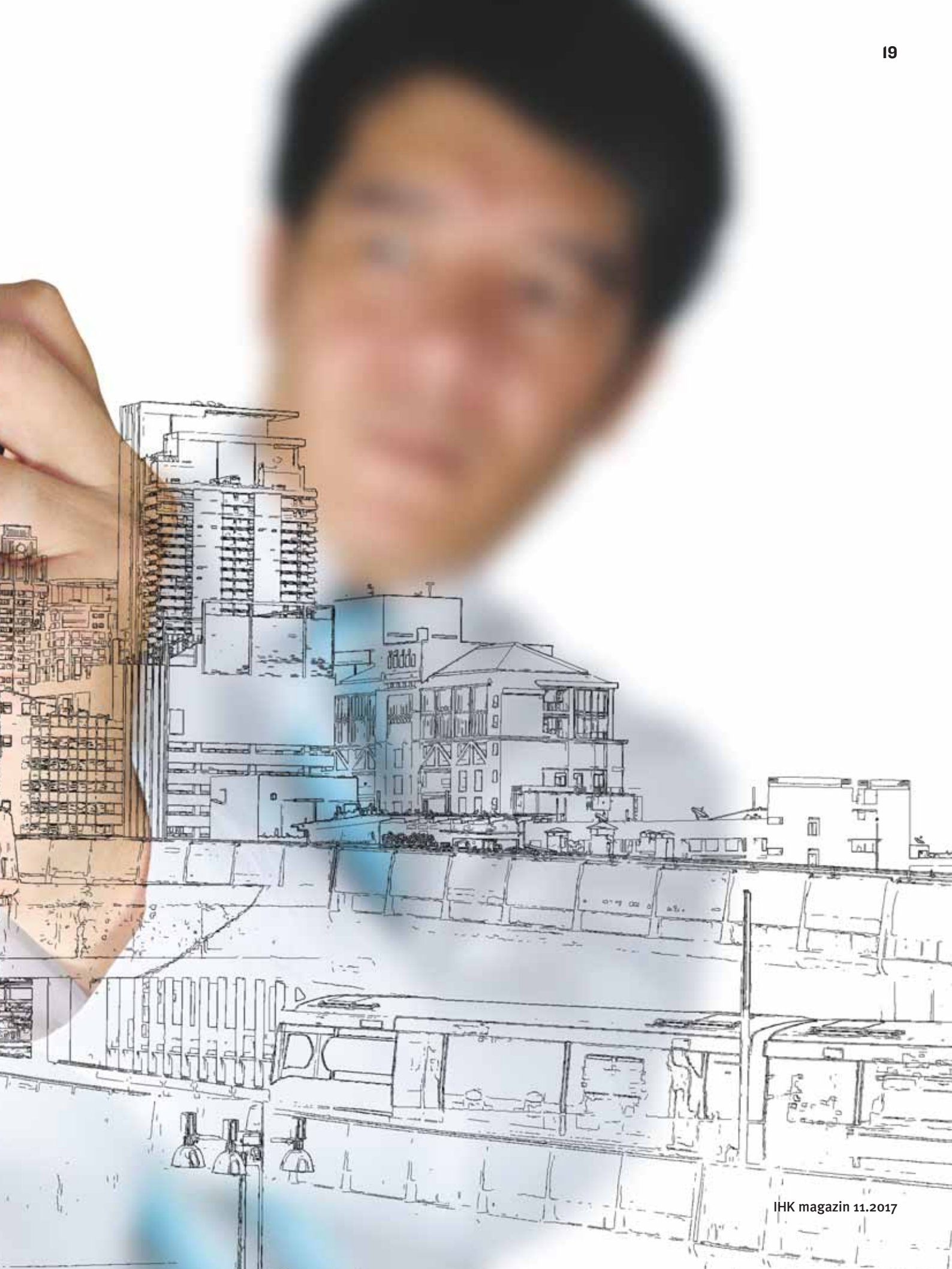
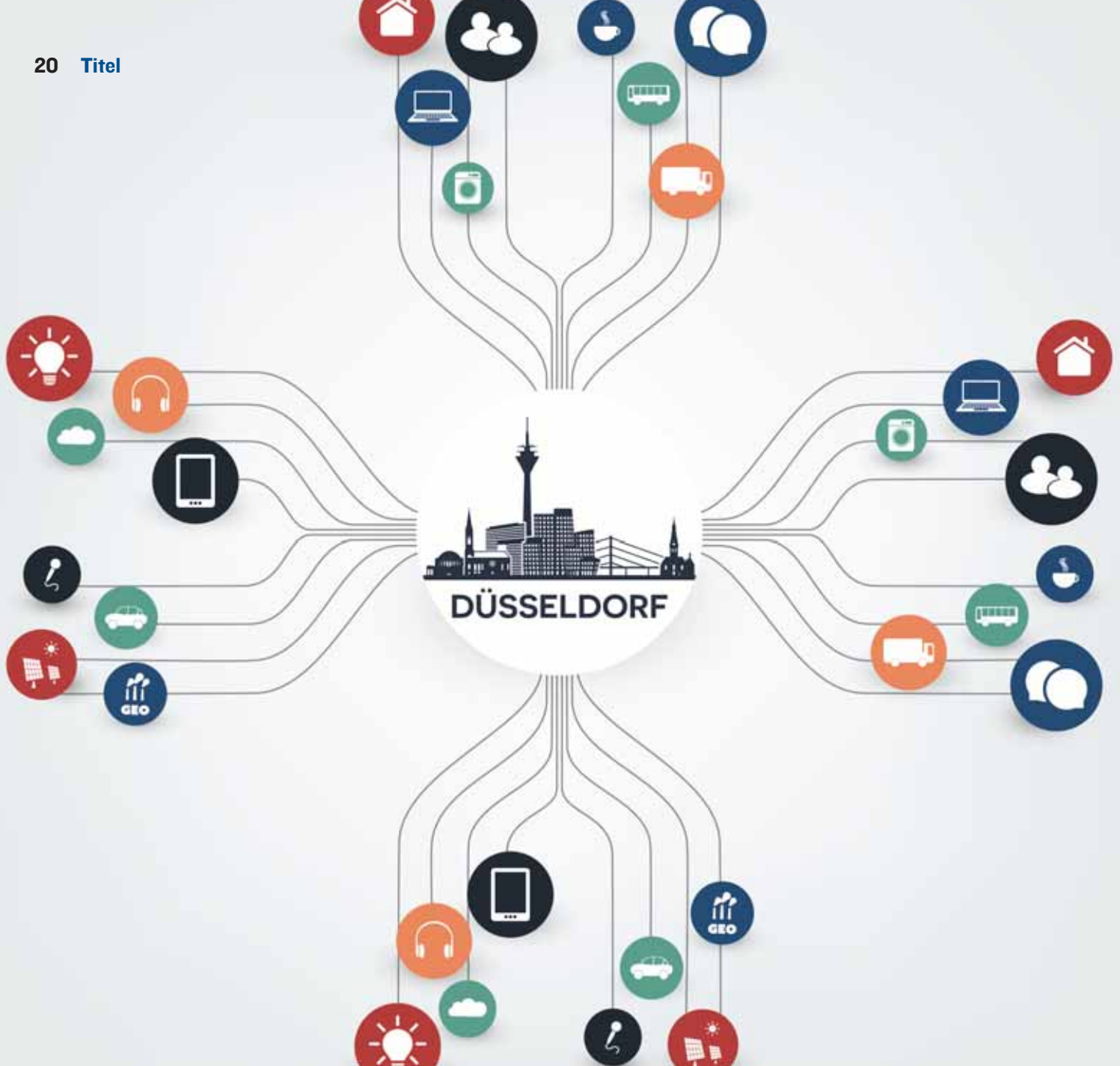


Auf in die Zukunft

Mobilität und Stadtentwicklung 2030.







Die Region Düsseldorf boomt und wächst – allerdings mit Wachstumsschmerzen. Wer morgens aus dem Umland ins Düsseldorfer Zentrum fährt, weiß, wovon die Rede ist. Künftig werden noch mehr Fahrzeuge auf die Straßen drängen, weil es immer mehr Jobs, mehr Online-Shopping und mehr Lieferverkehr zwischen Unternehmen gibt. Auch an anderer Stelle scheint Düsseldorf an Grenzen des Wachstums zu stoßen: Die Menschen, die hierherziehen, suchen Wohnraum, der immer knapper wird. Bis 2030 soll die Einwohnerzahl nach Daten des städtischen Amtes für

»Wir müssen die Region besser erschließen.«

Andreas Hartnigk,
CDU

Statistik von aktuell rund 636.000 auf knapp 660.000 wachsen. Zeit, nach Lösungen zu suchen. Die Wirtschaft macht sich darüber ebenso Gedanken wie städtische Politiker. Im Oktober gab das „Düsseldorfer Verkehrsforum 2017“ einige Impulse, die nun in das „Integrierte Mobilitätskonzept 2030+“ einfließen sollen. Dies ist jetzt schon klar: Es gibt nicht die eine Antwort, das allgemeingültige Konzept. Viele Bausteine müssen intelligent eingefügt, Verkehrsträger besser verbunden werden. Und die Region muss zusammenarbeiten. Schließlich gilt es auch, für saubere Luft zu sorgen, damit die Region lebenswert bleibt. Technische und logistische Lösungen werden gerade reihenweise

zur Marktreife gebracht oder sind es bereits: Bei Elektroautos und alternativen Antrieben (Gas, synthetische Treibstoffe) tut sich einiges. Car-Sharing, Fahrrad- und Elektroroller-Verleih werden immer beliebter. Und Düsseldorf bekommt nächstes Jahr eine Teststrecke für autonomes Fahren. Die Gedanken gehen schon weiter – hin zu kommunikativen Verbindungen der Verkehrsmittel mit Parkhäusern und Geschäften, Stichwort: Smart City.

Den Verkehr entzerren

IHK-Geschäftsführer Dr. Ulrich Biedendorf, Leiter der Abteilung Handel, Dienstleistungen, Regionalwirtschaft und Verkehr, und Thomas Vieten, Verkehrsreferent der IHK Düsseldorf, machen am Beispiel City-Logistik klar, wohin die Reise gehen sollte. „Umstellen auf Elektromotoren allein löst nicht alle Probleme“, sagt Biedendorf und verweist zum Beispiel auf Staus und Parkplatzknappheit. „Anreize zum Umstieg sollte man natürlich geben.“ Vor allem müsste der Verkehr entzerrt werden.

Logistiker probieren hier bereits einiges aus, berichten die Verkehrsexperten. Einen von vielen beachteten Erfolg erzielt das Düsseldorfer Unternehmen ABC Logistik gerade mit seinem „Konzept zur konsolidierten Belieferung von Unternehmen in der Innenstadt“, wie Michael te Heesen erklärt. Er leitet bei ABC Logistik die Projekt- und Montagelogistik.

Ein Beispiel zeigt am besten, warum es geht. Der Einzelhändler Foto Koch in der Innenstadt hat seinen Lieferanten die Adresse des Logistikzentrums von ABC Logistik im Hafen angegeben. „Wir sammeln alle Lieferungen und transportieren sie konsolidiert einmal am Tag an Foto Koch weiter“, beschreibt te Heesen den Ablauf beim Projekt „Incharge“. Erstaunliches Ergebnis: Statt früherer sechs bis zehn Lieferungen bekommt Foto Koch nur noch eine am Tag. Entsprechend wird der Verkehr entlastet.

Für Biedendorf ein klarer Beleg dafür, dass die „bisherige Aversion gegen Logistikbetriebe in Stadtnähe falsch ist“. Bei Logistikimmobilien, ergänzt Vieten, gebe es zudem mittlerweile platzsparende Konstruktionen. So hat der in Düsseldorf ansässige Logistikimmobilienspezialist Segro in München-Daglfing die erste „Multi-Level-Logistikimmobilie“ fertiggestellt mit zwei Ebenen und einem externen Rampenzugang auch ins Obergeschoss. „Das könnte angesichts der Grundstückspreise auch eine Lösung für Düsseldorf sein“, sagt Vieten.

»Notwendig ist ein Ticket für ganz NRW.«

Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, FDP

»Wir müssen die Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen.«

Norbert Czerwinski, Bündnis 90/Die Grünen

Die Region erschließen

Wenn es ums große Ganze geht, die Vernetzung der Verkehrsträger und die Zusammenarbeit in der Region, sind sich die IHK-Verkehrsexperten und Kommunalpolitiker in vielen Punkten einig. So sollte die Regiobahn bis Viersen verlängert werden, schlägt Biedendorf vor. Er begrüßt auch die Pläne zur Reaktivierung der Ratinger Westbahn von Duisburg über Ratingen nach Düsseldorf ebenso wie die neue Schnellverbindung RRX.

„Wir müssen die Region besser erschließen“, ist auch Andreas Hartnigk (CDU), stellvertretender Vorsitzender des Düsseldorfer Ordnungs- und Verkehrsausschusses, überzeugt. Dafür müsse die regionale Zusammenarbeit besser funktionieren. „Wir müssen mit den Nachbargemeinden darüber sprechen, ob man dort preiswerten Wohnraum schaffen kann.“ Eine Voraussetzung ist ein „vernünftiger Mix aller Verkehrsmittel“. Der funktioniert aber, so Hartnigk, nur nutzerfreundlich: „Tickets für öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), Car-Sharing oder Vorreservierung eines Parkplatzes muss über eine App und mit einer Abrechnung möglich sein.“ Wie die Unternehmen das untereinander verrechnen, müssten sie klären – „bei der Kreditkarte funktioniert das ja auch“.

Bei der Elektromobilität sieht Hartnigk das Problem, dass sich der Lieferverkehr wegen der durch die Batterien verursachten Gewichtsprobleme verdreifachen könne: „Dann fahren drei 2,5-Tonner statt eines 7,5-Tonner-Lkws durch die Stadt.“ Zudem bestehe die Gefahr, mit den Ladekapazitäten nicht hinterherzukommen.

Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Vorsitzende der FDP-Ratsfraktion, fordert ebenfalls eine engere Zusammenarbeit mit den Nachbarstädten. „Wir haben jeden Tag 250.000 Pendler, oft sitzt nur eine Person im Fahrzeug.“ Alternative ist ein attraktiver ÖPNV. Die geplante Linie U81 etwa werde Messe und Flughafen besser anbinden und eine Brücke ins Linksrheinische schlagen. Damit die Vernetzung der Verkehrsmittel besser funktioniert, was auch Strack-Zimmermann als „absolutes Muss“ ansieht, müsse die Politik alle Anbieter – private wie öffentliche – an einen Tisch holen. „Notwendig ist ein Ticket für ganz NRW.“

Innenstädte nicht komplett versiegeln

Zu einer schlüssigen Gesamtstrategie gehört auch die Einbindung des Themas Wohnen und damit der Nachbarn. „Die Innenstädte zu verdichten ist sinnvoll, man darf sie aber nicht komplett versiegeln. Wir sind also darauf angewiesen, dass die Nachbargemeinden

intelligente Angebote machen.“ Die Politikerin zählt dazu kleine Grundstücke für Wohnhäuser.

Norbert Czerwinski, Sprecher der Bündnis 90/Die Grünen-Ratsfraktion, geht davon aus, dass Schlagworte wie Smart City oder Shared Mobility nicht nur Moden seien, sondern tatsächlich Lösungsansätze bieten, insbesondere mit Blick auf junge Menschen, denen das Auto als Statussymbol nicht mehr wichtig sei. Sie suchen lieber per App den schnellsten Weg zum Ziel, ob per Car- oder Bike-Sharing, S-Bahn oder Bus. „Wir müssen die modernen Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen“, fordert Czerwinski. „Die Zukunftsmodelle dürfen wir nicht allein entwickeln, sondern müssen die fragen, die längst damit vertraut sind.“

ÖPNV verbessern

Auch Czerwinski legt einen Fokus auf die City-Logistik und Konzepte, wie sie ABC Logistik vormachen. „Dafür brauchen wir Flächen“, fordert der Politiker und nennt als einen möglichen Ort den Reisholzer Hafen. Bei allen Plänen müsse die soziale Komponente mitbedacht werden, sagt Martin Volkenrath (SPD),

»Der ÖPNV muss substanziell verbessert werden.«

Martin Volkenrath, SPD

Vorsitzender des Düsseldorfer Ordnungs- und Verkehrsausschusses. „Mobilität für alle“ umfasse neben Sozial-, Senioren- oder Studententickets auch die Barrierefreiheit – mit Vorteilen für alle: „Sie beschleunigt den öffentlichen Nahverkehr, wenn die Menschen zügiger zu- und aussteigen können.“

Um attraktiver zu werden, müsse der ÖPNV „substanziell verbessert werden“. Volkenrath nennt hier eine Beschleunigung etwa durch intelligente Ampelschaltungen, aber auch eine bessere Taktung und mehr Service und Sicherheit. Ein Baustein ist für den Politiker auch der Radverkehr. „Wir wollen ein gesamtstädtisches, lückenloses Netz und Radschnellwege fördern.“ Ziel sei, den Anteil des Fahrrades an den Verkehrsbeziehungen von derzeit 14 auf 20 Prozent zu erhöhen.

Volkenrath fordert ebenfalls eine „Einheit von Stadt- und Mobilitätsplanung“, eine „Verkehrsplanung auf Augenhöhe mit den Nachbarn“. So gebe es im Bergischen Viertel im Osten Düsseldorfs noch Siedlungsmöglichkeiten, die man aber erst angehen sollte, wenn eine Gesamtplanung abgeschlossen ist. „Dabei sollte man eine Anbindung Mettmanns gleich mit einbeziehen.“

Jürgen Grosche



edVcate

SEMINARE | COACHING | BERATUNG

+49 202 2 54 50 06

service@akademie-educate.de
www.akademie-educate.de