

(Auto) Mobil in Düsseldorf?

Abschlussbericht



Lokale Agenda 21

Düsseldorf

Fachforum II

.....
Impressum

.....
Herausgegeben von

.....
Lokale Agenda 21 Düsseldorf
.....
Fachforum II (Lebensraum Stadt)

.....
Verantwortlich

.....
Kai Lenßen. Mitarbeit: Dr. Reinhold Knopp (stadt-konzept)

.....
Illustration der Titelseite

.....
Scott Krausen. Colorierung: Christian Drab

.....
Gestaltung

.....
Christian Drab | info@christiandrab.de

.....
Version: 09 / 2004

.....
www.gruenbuch.de

.....
www.duesseldorf.de/agenda21

Inhalt

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Vorwort | 4 |
| Einleitung | 5 |
| Bürgerversammlung | 6 |
| Vor-Ort-Termin | 8 |
| Befragung | 9 |
| Fazit und Ausblick | 14 |
| Glossar | 16 |

Vorwort

Im Juni 1996 beschloss der Rat der Stadt Düsseldorf die Erarbeitung einer „Lokalen Agenda“ für die Stadt. Offensichtlich hatte der Grundsatz 10 der Rio-Deklaration von 1992 die Stadtverordneten überzeugt. Er lautet:

„Umweltfragen werden am besten unter Beteiligung aller betroffenen Bürger auf der jeweiligen Ebene behandelt.“ Jeder Einzelne erhält „die Möglichkeit, sich an Entscheidungsprozessen zu beteiligen“.

In der Zwischenzeit ist auf der Grundlage des Ratsbeschlusses eine Agendastruktur in Düsseldorf entstanden, die im Vergleich mit anderen Städten im Rahmen der Möglichkeiten das Optimum bedeutet.

Als Sprecher von Fachforum II ‚Lebensraum Stadt‘ muss ich sagen, dass die Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung und Lokaler Agenda gut funktioniert.

Fachforum II hat sich schon kurz nach der Gründung mit dem Thema Mobilität beschäftigt. Angesichts der wachsenden Probleme durch stetig steigende Mobilitätsbedürfnisse in unserer Gesellschaft hat sich eine Arbeitsgruppe mit dem Thema

„(Auto)Mobil in Düsseldorf?“

gebildet. Trotz der Probleme im Vorwahlkampf und der Schwierigkeiten, die an sich mit einem solchen Unterfangen verbunden sind, (allein durch die Beteiligung so vieler auch in Verantwortung stehender Persönlichkeiten), bin ich froh, dass die Durchführung geglückt ist.

In diesem Zusammenhang bedankt sich Fachforum II besonders bei Herrn Lenßen, dem Initiator, bei Herrn Welski vom Fachforum, aber auch bei Herrn Höhenrieder und Herrn Streckmann vom Stadtplanungsamt und bei Herrn Abel von der Polizeiwache Oberbilk. Die Zusammenarbeit mit der Verwaltung hat hervorragend funktioniert.

Klaus Eick

Einleitung

Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Landeshauptstadt ist eines der Themen, mit denen sich das Fachforum II ‚Lebensraum Stadt‘ der Lokalen Agenda 21 Düsseldorf seit längerem befasst. Ein wichtiges Anliegen dabei ist die Vereinbarung eines Mobilitätsbegriffes, der die Bedürfnisse aller BürgerInnen berücksichtigt und nicht ausschließlich an der Förderung des automobilen Verkehrs orientiert ist. Entsprechend dem Selbstverständnis der Agenda-Arbeit liegt bei diesen Aktivitäten der Schwerpunkt auf der Förderung von Kommunikationsprozessen zwischen allen beteiligten AkteurInnen und der nachhaltigen Veränderung von Einstellungen, Handlungen und strukturellen Bedingungen.

Mit dem Projekt „(Auto) Mobil in Düsseldorf?“ hat das Fachforum sich zum Ziel gesetzt, BürgerInnen und lokale EntscheidungsträgerInnen zusammen zu bringen. Der respektvolle, auf Verständnis beruhende Austausch aller Beteiligten und das eigene Erleben sollen neue oder auch präzisere Wahrnehmungen auf den Zusammenhang Mobilität und Aufenthaltsqualität hervorbringen. Konkrete Sachfragen und Problemstellungen werden dabei in ihrer exemplarischen Bedeutung diskutiert und ausgewertet. Die Lösung vorhandener Verkehrsdefizite durch die zuständigen Verwaltungsstellen war dabei nicht ausgeschlossen, bildete jedoch nicht den Schwerpunkt bei den Projektzielen. Mit einer professionellen Moderation der Projektaktivitäten wurden Andreas Vollmert (ATeam) und Dr. Reinhold Knopp (stadt-konzept) beauftragt.

Mutter hat Angst vor Rasern auf Spielstraße

RB-Serie: Wie kinderfreundlich ist Ihr Stadtteil?

Fußgänger müssen sprinten

VERKEHR / Gefährliche Passage: Passanten sind die Ampeln zu weit entfernt, sie queren die Graf-Adolf-Straße zwischen Autos und Straßenbahnen. Doch für einen Überweg ist kein Geld da.

Bürgersteige zugeparkt

Zum Thema „Raser in Düsseldorf“ vom 11. Februar schreibt auch Gaby Schanet, dennoch nimmt kaum ein Pkw-Fahrer darauf Rücksicht. Mit überhöhtem Tempo wird die wegen der zugeparkten Bürgersteige die Fahrbahn benutzen, ziemlich übel.

Das Projekt „(Auto) Mobil in Düsseldorf?“ wurde im Zeitraum Mai bis August 2004 durchgeführt und beinhaltete drei Elemente:

- eine öffentliche Bürgerversammlung zum Thema Verkehrsschwachpunkte in Düsseldorf
- einen Vor-Ort-Termin einschließlich Rundgang zu exemplarisch ausgewählten Stationen mit verkehrsplanerischen und ordnungspolitischen Defiziten
- eine Befragung der in das Projekt einbezogenen lokalen EntscheidungsträgerInnen durch einen hierfür erstellten Fragebogen.

Bürgerversammlung

am 8. Juni 2004 im Weiterbildungszentrum der Volkshochschule

Im Vorfeld dieser Veranstaltung wurden Mitglieder des „Ordnungs- und Verkehrsausschusses“, der Ausschüsse für „Umweltschutz“, „Gesundheit und Soziales“ und die Fraktionen der Ratsparteien schriftlich und in persönlichen Gesprächen über das Projekt informiert und auf ihre Mitwirkung angesprochen. Ein erfahrener Journalist machte mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit die lokalen Medien auf das Projekt aufmerksam und bat um dessen Bekanntmachung. Mit rund 300 schriftlichen Einladungen wurden Vereine, Verbände und Schulen informiert.

Das Bürgerforum fand in der Zeit von 18.00 bis 20.30 Uhr statt und erfreute sich lebhafter Mitwirkung und Diskussion. Trotz des an diesem Tage erstmalig zu erlebenden sommerlichen Wetters und einer eher unbefriedigenden Bekanntmachung durch die lokalen Medien waren etwa 60 Bürgerinnen und Bürger gekommen; darunter auch RollstuhlfahrerInnen, SeniorInnen und mehrere Familien mit Kindern. Darüber hinaus nahmen zwölf Ratsfrauen und Ratsherren als Vertreter der Stadtratparteien CDU, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen, sowie zwei VertreterInnen aus den Bezirksvertretungen, die Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement, Frau Blome und deren leitender Mitarbeiter Herr Hahn an diesem Hearing teil. Dies kann als ein großer Erfolg des Projektes gewertet werden, weil damit die Absicht, EntscheidungsträgerInnen in den Kommunikationsprozess einzubeziehen, in beachtlichem Umfang realisiert wurde.

Nach einer Information über das Ziel des Abends, die exemplarische Bedeutung aller vorzutragenden Mängel als auch positiven Beispiele aus Düsseldorfer Verkehrssituationen, wurden die Anwesenden mit einem Werkstattverfahren einbezogen. Aufgeteilt in Kleingruppen bekamen die interessierten Bürgerinnen und Bürger die Aufgabe, für alle zehn Stadtbezirke konkrete Verkehrsmängel und/oder positive Beispiele der Stadtplanung aufzuschreiben. Dieses Angebot fand rege Zustimmung. Die rund 1



40 Karten mit etwa 150 Kritikpunkten und Anregungen wurden – nach Stadtteilen sortiert – an eine Pinwand geheftet. Die Moderatoren griffen einige der Punkte auf und ließen sie durch die Betroffenen erläutern. Die anwesenden Politikerinnen und Politiker waren vorher darüber informiert worden, dass ihnen in diesem Teil der Veranstaltung die Rolle der Zuhörenden zukommt, und es fand ihr Einverständnis, dass zu keinem der angesprochenen Beispiele eine Stellungnahme bzw. Rechtfertigung erfolgen sollte. Dafür wurde den Mitgliedern aus Rat, Bezirksvertretung und Verwaltung jedoch die Möglichkeit eingeräumt, sich vorzustellen und kurz ihr Interesse an dem Projekt darzustellen. Sehr positiv ist von den TeilnehmerInnen die Aussage der VertreterInnen des Amtes für Verkehrsmanagement aufgenommen worden, alle beim Amt eingehenden Anfragen auf eine rasche Lösung hin zu überprüfen. Bei Missständen, die mit geringem Aufwand und ohne die Notwendigkeit einer Zustimmung durch den Stadtrat behoben werden können, stellten Frau Blome und Herr Hahn eine Behebung innerhalb von 14 Tagen in Aussicht. Während dieses Teils der Veranstaltung war eine Jury – bestehend aus Mitgliedern des Fachforums und Bürgern – damit befasst, aus den zahlreichen, erarbeiteten Beispielen eine Auswahl für die Begehungen im Rahmen des Vor-Ort-Termines zu treffen. Die Entscheidung wurde noch am Abend bekannt gegeben und die Auswahl, Stellen in der Innenstadt und in Wersten aufzusuchen, durch die Anwesenden begrüßt. Die Initiatoren baten die MandatsträgerInnen, ihre verbindliche Teilnahme für den bereits vorher angekündigten Vor-Ort-Termin zuzusagen.

Die Statements der BürgerInnen wurden am Ende eingesammelt und für den nächsten Projektschritt ausgewertet. Die Bürgerversammlung fand in zwei großen Tageszeitungen eine positive Resonanz und konnte über diese Berichterstattung hinaus Wirkung entfalten.

Forum „Lebensraum Stadt“ will in einem Hearing Kritik der Bürger zum Verkehr sammeln

Was nervt auf Düsseldorfs Straßen?

Straßenverkehr Düsseldorf

Problembereiche nach NutzerInnengruppen

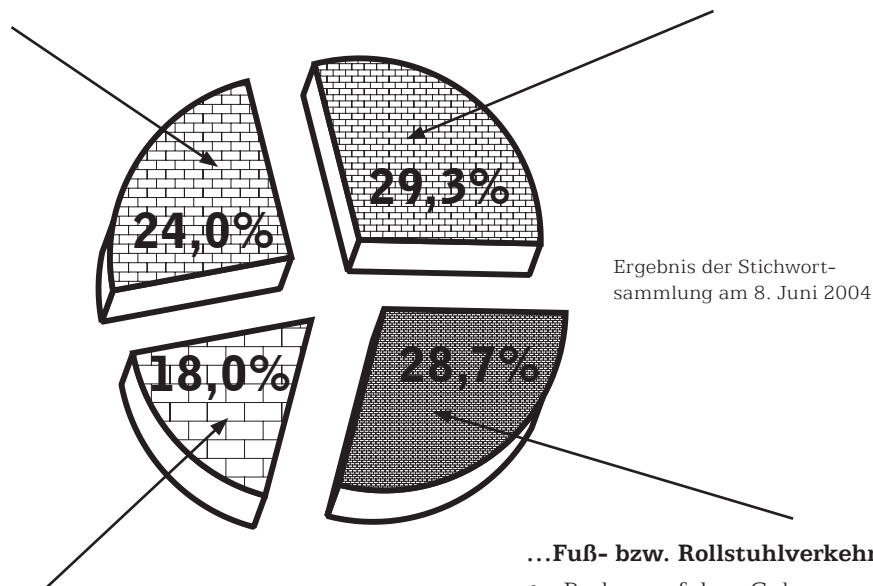
Häufig genannte Gefahren und Beeinträchtigungen im Bereich...

...Sonstiges durch

- zu wenig Unterstützung des nicht motorisierten Verkehrs durch Ordnungsamt, Polizei und Politik
- mangelnde Integration des nicht motorisierten Verkehrs in die Stadt- und Verkehrsplanung
- inkonsequente und unwirksame Restriktionen gegenüber dem MV
- überproportionale Benachteiligung der Radfahrenden und zu Fuß gehenden durch die Polizei

...Radverkehr durch

- Gerät und Mobiliar auf Radwegen
- Parken auf den Radwegen
- rudimentäres Radwegenetz
- fehlende Radstation
- abruptes Enden der Radwege im motorisierten Verkehr (MV)
- in Kauf nehmen von Umwegen
- nicht ausreichendes Abstandhalten des MV
- Raserei
- Nötigung durch MV
- abwertendes Fahrradklima



...ÖPNV durch

- mangelhafte/fehlende Kennzeichnung behindertengerechter Haltestellen
- mangelhafte Aus- und Einstiegsmöglichkeiten für gehbehinderte Menschen und RollstuhlfahrerInnen
- fehlende und (über lange Zeit) defekte Aufzüge
- Unpünktlichkeit und schlecht lesbare Fahrpläne
- unkomfortable Haltestellen (Angsträume)
- Falschparker an Haltestellen
- fehlende Vorrangschaltungen
- „kinderfeindliche“ Bus- und StraßenbahnfahrerInnen

...Fuß- bzw. Rollstuhlverkehr durch

- Parken auf dem Gehweg und an abgesenkten Bordsteinkanten
- Gerät und Mobiliar (Ampelanlagen, Container, Poller, Geschäftsauslagen, Werbeträger u.a.m.) auf Gehwegen
- Ignorieren von roten Ampeln
- Raserei – vor allem in Zone-30 und verkehrsberuhigten Gebieten
- zu kurze „Grünphasen“
- zu wenig Querungshilfen
- zu wenig BürgerInnenbeteiligung bei der Planung
- zu wenig Sitzarrangements (vor allem für SeniorInnen)
- Anlegen des Radweges auf dem Gehweg
- zu schmale Gehwege

Vor-Ort-Termin

am 06. Juli 2004

Der überwiegende Teil der schriftlichen Beiträge betrifft Verkehrsmängel und Mobilitätseinschränkungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. In vielen Fällen wurde eine zu autofreundliche Verkehrsführung bzw. Verkehrs- und Ordnungspolitik aufgezeigt, die eine deutliche Benachteiligung der Menschen darstellt, die ohne Auto unterwegs sind. Des Weiteren kommt von Seiten der gehbehinderten Menschen massive Kritik an manchen – teilweise neu erstellten – Straßenbahn- und Bushaltestellen. Dies ist bei der Bürgerversammlung auch durch die Vorstellung eines Projektes der Hulda-Pankow-Gesamtschule verdeutlicht worden: eine Gruppe von SchülerInnen hat Verkehrswege und Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr auf ihre rollstuhlgerechte Nutzungsmöglichkeit untersucht. Zahlreiche Punkte auf der Mängelliste entfallen außerdem auf das rücksichtslose und aggressive (Fahr) Verhalten von Autofahrenden – vor allem im Bereich von Kreuzungen, Fußgänger- und Radwegen und verkehrsberuhigten Zonen.

Um dies alles an Beispielen zu verdeutlichen, entwickelte das Agenda-Forum aus den vorgebrachten Stichpunkten eine rund zweistündige Route quer durch Düsseldorf. In Absprache mit den PolitikerInnen wurde rund vier Wochen nach dem Bürgerforum ein Dienstagnachmittag dazu vereinbart. Die Führung dieser außergewöhnlichen Stadt-Tour übernahm Moderator Andreas Vollmert. Am vereinbarten Treffpunkt Stresemannplatz erschienen neben mehreren Zeitungs-JournalistInnen auch ein Dutzend BürgerInnen. Zu Fuß, per Fahrrad und Rollstuhl ging es in Richtung Hauptbahnhof, wobei nicht vorhandene – aber notwendige – Ampeln, nicht abgesenkte Bordsteinkanten, eine fehlende Fahrradführung zum Hauptbahnhof, unübersichtliche Autospuren und die lang diskutierte aber nicht realisierte Fahrradstation thematisiert wurden. Mit der U-Bahn setzte die Gruppe ihre Reise in Richtung Wersten fort. Dort wurden zugeparkte Radwege und Bürgersteige sowie schlechte Fußgängerampelschaltungen in Augenschein genommen. Nachdem die Gruppe sich zudem ein Bild über die Gefahren am Wers-

tener Kreuz machen konnte (hier wird häufig viel zu schnell und bei Rot über die Kreuzung gefahren), endete der Rundgang schließlich in einer Spielstraße. Dort wartete der Leiter der Polizeiwache Oberbilk, Herr Abel, um mit den Anwesenden im Polizeiwagen zu testen, was das Fahren von ‚Schritt – Tempo‘ bedeutet. Gleichzeitig überprüfte sein Kollege mit einer Radar-Messpistole die tatsächliche Geschwindigkeit von Autofahrenden; Ergebnis war: niemand der Vorbeifahrenden hielt sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit – angesprochen auf das zu schnelle Fahren der Ertrappten, konnten sich die Polizeibeamten zusätzlich vom mangelnden Unrechtsbewusstsein der VerursacherInnen überzeugen.

„Alles Auto oder was?“

AGENDA / Politik hautnah: Mitglieder der Ratsfraktionen erleben, wie es wirklich ist auf Düsseldorfs Straße. Zu Fuß, mit dem Rad oder dem Bus.

Bedauerlich ist, dass viele bei der Bürgerversammlung einbezogenen PolitikerInnen ihre Zusage, an der Begehung teilzunehmen, nicht eingehalten haben, obgleich die Terminabsprache im Vorfeld sorgfältig und mit Rücksicht auf alle MandatsträgerInnen geplant wurde. Diejenigen aus Stadtrat, Bezirksvertretung und Verwaltung, die sich an dem Vor-Ort-Termin beteiligten, äußerten sich ausgesprochen bejahend zu dieser Aktionsform und das, obwohl es nicht immer und in allen Punkten eine einheitliche Bewertung der einzelnen Verkehrssituationen gab. Erste positive Reaktionen auf den Ortstermin gab es auch von Seiten des Amtes für Verkehrsmanagement: leitende Mitarbeiter sagten zu, an einem breiten Bürgersteig mit Ladeanlieferverkehr auf der Kölner Landstraße ein neues eindeutiges Verkehrsschild ‚Fußgängerzone‘ anzubringen, um gegen ständig regelwidriges Parken besser vorgehen zu können. Allerdings steht eine Umsetzung noch aus.

Ausdrücklich hervorzuheben ist die gute Presseresonanz: in allen lokalen Zeitungen wurde ausführlich über die Aktion berichtet.

„Fußgänger sind hier Freiwild“

SICHERHEIT / Pläne für die Graf-Adolf-Straße werden nur dann realisiert, wenn sich das Land am Umbau beteiligt.

Befragung

Zwei Wochen nach dem Stadtrundgang folgte die dritte und vorerst letzte Aktion im Rahmen der Kampagne. Die Lokale Agenda 21 Düsseldorf konzipierte einen Leitfaden, um die involvierten MandatsträgerInnen zu Problembewusstsein, Einstellung und Erfahrung bezüglich der Düsseldorfer Verkehrssituation und ihrer politischen Arbeit anonym zu befragen. Parallel dazu wurde die Aktion erstmals in einer kleinen Dokumentation in Form mehrerer Schautafeln am Agenda-Bus auf seiner Sommertour durch die Düsseldorfer Stadtteile präsentiert. Insgesamt waren die Reaktionen aller Beteiligten und außenstehenden Betrachter durchweg positiv.

These, Durchführung und Ergebnisse dieser Untersuchung werden im folgenden zusammenfassend dargestellt. Doch zunächst einige Aspekte zur augenblicklichen Problemsituation und zur Zielsetzung.

Problem, Ziel und Fragestellung

Der automobile Verkehr – wie er sich uns gegenwärtig darstellt – ist in höchstem Maße umwelt-, wirtschaftlich und sozial unverträglich: Verkehrsunfälle und Unfallrisiko, Lärm und fehlende Ruhe, aggressives Verhalten und Stress, Flächenfraß und Zersiedelung, ungünstige Mobilitätsbedingungen für Personen ohne Auto u.a.m. Es steht außer Frage, dass diese negativen Folgen die Lebensbedingungen erheblich verschlechtern und eine optimale Entwicklung der Persönlichkeit verhindern. Anders ausgedrückt: Die Aufenthaltsqualität unserer Städte ist heutzutage im wesentlichen von der Verkehrssituation und – fest damit verbunden – von der Gestaltung des öffentlichen Raumes abhängig. Dass heißt, diesen Themengebieten müssen auf der politischen Agenda (erneut) oberste Priorität eingeräumt werden. Ein erster Schritt dorthin ist das entsprechende Bewusstsein der EntscheidungsträgerInnen über die negativen Folgen der Massenmotorisierung, die u.a. im Bürger-Hearing durch die betroffenen BürgerInnen benannt wurden.

Mit der Befragung suchte das Fachforum vor allem Antworten auf die Fragen: Wie groß ist das Problembewusstsein der Düsseldorfer PolitikerInnen? Haben sich evtl. Aufgabenschwerpunkte herausgebildet? Wie ist die Einstellung zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zur Unterstützung des nicht motorisierten Individualverkehrs (nMIV)? Welche Erfahrungen haben die EntscheidungsträgerInnen selbst gemacht? Die Antworten können Aufschluss darüber geben, an welchen Punkten angesetzt werden kann und muss, um die – von unterschiedlichen NutzerInnengruppen herbeigesehten – verbesserten Mobilitätsbedingungen einzuleiten. Denn: die Weichen einer menschengerechten Mobilität werden zunächst in der intensiven demokratischen Auseinandersetzung mit der entsprechenden Problematik gestellt.

„75% (aller erwachsener Bundesbürger) würden dem Nahverkehr, dem Fußgänger- und Radverkehr den Vorrang geben, wenn die Voraussetzungen dafür geschaffen würden.“

KRUMM 1990, Prof. Dipl.-Päd.

Der Fragebogen

Da nach bisherigem Kenntnisstand kein adäquates Messinstrument in deutscher Sprache zur Erfassung des Problembewusstseins bzw. der Einstellung und der Erfahrung von politisch Verantwortlichen im Bereich städtischer/nachhaltiger Mobilität vorliegt, entwickelte Umweltpsychologe Kai Lenßen hierzu einen Fragebogen. Basierend auf zahlreichen Vorinterviews und einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen/Ergebnissen im Bereich der sozialwissenschaftlichen/verhaltenswissenschaftlichen Mobilitätsforschung wurden die Fragen einem Pretest unterzogen. Nach Modifizierung, Hinzu- und Hinwegnahme einzelner Aussagen entstand die endgültige Fassung, die nun den Befragenden vorgelegt werden konnte.

Die folgende Seite zeigt einen Auszug aus dem Fragenkatalog:

Auszug aus dem Fragenkatalog

| | | | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| (1) Stimmt überhaupt nicht | (2) Stimmt weitgehend nicht | (3) Stimmt eher nicht | (4) Trifft eher noch zu | (5) Trifft weitgehend zu | (6) Trifft genau zu |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|

Polizei und Ordnungsamt sollten die Rechte nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer mehr schützen.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Häufig zugeparkte Geh- und Radwege beeinflussen die Aufenthaltsqualität in Düsseldorf negativ.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Es kann mit Sicherheit gesagt werden, dass die Handlungsfreiheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer stark eingeschränkt ist.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Wenn wir den motorisierten Verkehr nicht reduzieren, wird das aggressive und rücksichtslose (Fahr)Verhalten weiter zunehmen.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Umweltbewusstes und mitmenschliches Denken und Verhalten jedes Verantwortlichen ist die wichtigste Voraussetzung für die Lösung der Verkehrsproblematik.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Die heutige Verkehrssituation hat negative Auswirkungen auf unsere städtische Lebensqualität.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Die Probleme der Massenmotorisierung sind mit technischen Mitteln alleine nicht zu lösen.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Die volkswirtschaftlichen Folgekosten des motorisierten Verkehrs werden bundesweit auf jährlich 125 Mrd. Euro geschätzt. Es muss sofort etwas unternommen werden, um diese Kosten zu senken.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Personen, die auf das Autofahren verzichten, sollten dadurch keinesfalls Nachteile haben.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Problematisch ist, dass Herz-Kreislaufkrankungen, Gehörschädigungen und Konzentrationsdefizite aufgrund der Massenmotorisierung immer häufiger werden.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Rücksichtsloses Verkehrsverhalten führt oft zu persönlichen Vorteilen.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Je mehr Straßen gebaut werden und zur Verfügung stehen, desto mehr Verkehr wird produziert.

(1) (2) (3) (4) (5) (6)

Durchführung und Ablauf der Untersuchung

Alle Rats- und Bezirksvertretungsmitglieder, die an der Bürgerversammlung teilgenommen hatten, wurden zu zwei optionalen Terminen in den Plenarsaal des Rathauses eingeladen, dort persönlich über den Fragebogen informiert und um dessen Ausfüllung gebeten. In einigen Fällen musste das Erhebungsinstrument aufgrund terminlicher Schwierigkeiten postalisch zugestellt werden. Andere konnten sich gar nicht zur Teilnahme entschließen. Die uns nach dieser etwas aufwändigen Durchführung vorliegenden zehn Fragenkataloge führen zu folgenden Ergebnissen.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Antworten der zehn befragten Politikerinnen und Politiker zu insgesamt zwölf Schwerpunkten und Problembereichen der Düsseldorfer Verkehrssituation ergeben zusammenfassend, dass die Mehrzahl der Befragten die Rechte nicht motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen mehr geschützt wissen will und die zunehmende Missachtung der Straßenverkehrsordnung für sie ein Problem darstellt. Das zeigt sich vor allem in der Intoleranz aller Antwortenden gegenüber Geschwindigkeitsüberschreitungen und ordnungswidrigem Parkverhalten. Fast alle Befragten bewerten das beschriebene Verhalten als Beeinträchtigung der Düsseldorfer Aufenthaltsqualität und nehmen darin negative Auswirkungen für den nicht motorisierten Verkehr (nMV) wahr. Demnach ließe sich die prekäre Parksituation für die meisten Politikerinnen und Politiker ebenso wie die unangenehme und gefährliche Verkehrssituation durch entsprechende schlüssige Gesamtkonzepte vermeiden oder verbessern.

Negative Auswirkungen für nMV

Das Platzangebot für Radfahrer- und FußgängerInnen wird in der Mehrzahl als ausreichend bezeichnet – dies gilt nach Meinung der Befragten jedoch nicht für Personen mit Kinderwagen und gehbehinderte Menschen. In nur wenigen Rückmeldungen wird sowohl die Reduktion der Frei- und Spielflächen durch den massenhaften Verkehr als auch der Mangel an Querungshilfen als Problem gesehen, zudem wird die eingeschränkte Handlungsfreiheit der Menschen, die in Düsseldorf ohne Auto unterwegs sind mehrheitlich nicht erkannt. Diese Einschätzung wird noch dadurch unterstrichen, dass nur etwa die Hälfte der MandatsträgerInnen mangelnde Bewegungs- und Spielmöglichkeiten als negative Einflussgröße auf die Entwicklung unserer Kinder betrachten.

Einschränkung der Handlungsfreiheit

Dennoch halten die meisten Politikerinnen und Politiker den Autoverkehr in seiner heutigen Form für umwelt- und sozial unverträglich und alle sprechen sich dafür aus, dass Personen, die ohne Auto unterwegs sind keine Nachteile dadurch haben sollten. Die etwa 6000-8000 Unfalltoten und unzähligen (Schwer)Verletzten pro Jahr in Deutschland toleriert nur eineR, aber mehr als die Hälfte halten beispielsweise zunehmende Herz- und Kreislauferkrankungen aufgrund der Massenmotorisierung für unproblematisch.

Autoverkehr ist sozial unverträglich

Rücksichtsloses Fahrverhalten führt oftmals zu persönlichen Vorteilen und das automobiler Verhalten i.a. bringt einen langfristigen Schaden für die Gemeinschaft, das ist jedoch nur den wenigsten politisch Verantwortlichen bewusst. Ebenfalls unbekannt bleibt den meisten Politikerinnen und Politikern, dass aggressives (Fahr)Verhalten im Straßenverkehr vielfach Resultat der überfordernden Verkehrssituation selbst ist.

Aggressives und rücksichtsloses Verhalten

Die Empörung gegenüber zu laschen Maßnahmen zum Schutz des Weltklimas vor dem negativen Einfluss des motorisierten Verkehrs ist bei sieben Personen vorhanden, allerdings ärgern sich fast genauso viele über diejenigen, die ihnen die Freude am Autofahren nehmen wollen. Alle Befragten sind der Auffassung: wir sollten wieder mehr zu Fuß gehen oder Rad fahren. Knapp die Hälfte der Mandats-

Folgekosten der Massenmotorisierung

trägerInnen halten die Vielzahl der negativen volkswirtschaftlichen und gesundheitlichen Folgekosten der Massenmotorisierung für akzeptabel, selbst wenn der bundesdeutsche finanzielle Beitrag auf über 100 Mrd. Euro jährlich geschätzt wird.

Geht es nach den Aussagen der meisten Befragten, so verhalten sich vor allem FahrradfahrerInnen rücksichtslos – FußgängerInnen wird dies nur von einem Probanden nachgesagt. Beinahe alle EntscheidungsträgerInnen erklären sich grundsätzlich mit der Reduzierung des motorisierten Verkehrs (MV) einverstanden und sind sich im Klaren über die Benachteiligung nicht motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen. Die Frage nach dem Verkehrsklima in Düsseldorf zeigt eine eindeutige Bevorzugung der Autofahrenden. Alle halten umweltbewusstes und mitmenschliches Denken und Handeln jedes Verantwortlichen für die wichtigste Voraussetzung zur Lösung der Verkehrsproblematik und immerhin fünf Probanden erkennen, dass ausreichend Wissen über die Verkehrsproblematik vorhanden ist, das Problem jedoch vielmehr sei, dass die Verantwortlichen dennoch nicht handelten.

Verbesserungspotenziale der Düsseldorfer Mobilitätssituation vermuten die meisten eher in einer höheren Attraktivität des ÖPNV als in der Etablierung eines offiziellen Beauftragten für den nMV oder im allgemeinen Verzicht aufs Auto fahren. Verantwortlich für die Lösung der Verkehrsprobleme in Düsseldorf sind nach Aussagen unserer kommunalen VertreterInnen im besonderen der Stadtrat, der Staat, sie selbst und die Automobilclubs; als weniger verantwortlich begreifen sie WissenschaftlerInnen. Die Wirtschaft, der ÖPNV und die Autofahrenden liegen ihrer Meinung nach hierbei im Mittelfeld der Verantwortlichkeit. Die Mehrzahl der Antwortenden halten die Wirksamkeit ihres Engagements und ihre Entscheidungsfreiheit hinsichtlich einer politischen Unterstützung des nMV für relativ groß und immerhin sechs befragte Personen

sind der Meinung, dass wir einer Verkehrskatastrophe zusteuern, wenn wir so weitermachen wie bisher.

Einige Beschreibungen negativer Mobilitäts-Erlebnisse der befragten Politikerinnen und Politiker:

- „Auto parkt auf abgesenkter Bürgersteigkante. Rollstuhlfahrer, allein unterwegs, bittet Passanten um Hilfe.“
- „Ich fuhr mit der Straßenbahn über die Friedrichstr. Es war ca. 7.30 Uhr. Ein Auto parkte mit eingeschaltetem Warnblinker vor einem Geschäft. Die PKW standen auf den Schienen, nur weil einer egoistisch war. Ich war wütend und fühlte mich hilflos. Mein erster Gedanke: Hoffentlich wird der abgeschleppt!“
- „Ein besonders negatives Erlebnis fällt mir nicht ein, aber ich ärgere mich häufiger darüber, dass Radwege auf dem Bürgersteig angelegt wurden und werden und dann durch Warenauslagen und FußgängerInnen kaum noch befahrbar sind.“

Motorisierter Verkehr muss reduziert werden

Wer ist verantwortlich?

Die teilweise uneinheitliche und ambivalente Beurteilung unserer problematischen Verkehrssituation durch die politisch Verantwortlichen soll in einer vorläufigen Bewertung gewürdigt werden:

Vorläufige Bewertung durch die Lokale Agenda 21 Düsseldorf

Wie lassen sich nun die beschriebenen Ergebnisse aus Sicht der Initiatoren bewerten? Das Hauptaugenmerk lag und liegt auf der Frage nach dem Problembewusstsein derjenigen, die unsere städtische Aufenthaltsqualität maßgeblich mit beeinflussen und relevante Entscheidungen hinsichtlich Verbesserung oder Verschlechterung der momentanen Mobilitätssituation treffen. Das Erkennen der Defizite unserer heutigen Verkehrssituation und deren negative Auswirkungen auf beinahe alle gesellschaftlichen Bereiche und Gruppen ist grundlegend für die Akzeptanz und Befürwortung notwendiger (Veränderungs-)Maßnahmen. Die befragten Personen sind sich zunächst über bestimmte Mobilitäts-Missstände im klaren: ordnungswidriges Parken und Geschwindigkeitsüberschreitungen werden nicht toleriert – in diesem Zusammenhang nehmen sie auch die Beeinträchtigung der Düsseldorfer Aufenthaltsqualität wahr. Alles in allem werden die Rechte nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer nicht ausreichend geschützt und zur Reduzierung der Misere reichen die bestehenden Konzepte nach Meinung der politisch Verantwortlichen nicht aus. Auch auf der Ebene normativer Überzeugungen und allgemeiner Aussagen wird eine gewisse Kenntnis von Mängeln bzw. notwendiger Faktoren zur Verbesserung der inakzeptablen Situation deutlich, z.B.:

- Der Autoverkehr ist umwelt- und sozial unverträglich
- Personen ohne Auto sollten keine Nachteile haben
- Einverständnis mit der Reduktion des motorisierten Verkehrs
- Einsicht in die Benachteiligung nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer
- Umweltbewusstes und mitmenschliches Denken und Handeln ist Voraussetzung für die Lösung der Verkehrsproblematik
- Befürchtung einer Verkehrskatastrophe, wenn wir weiter machen wie bisher.

Es muss berücksichtigt werden, dass das weit verbreitete grenzüberschreitende Verhalten Automobiler unter anderem die Explorationschancen und somit die Entwicklung einer angemessenen Selbständigkeit – gerade Heranwachsender – erheblich einschränkt. Die anhaltenden Restriktionen durch den massenhaften Verkehr belasten in erheblichem Maße die kindliche Konzentrationsfähigkeit und hindern viele Menschen daran, sich selbstbestimmt fortzubewegen. Im Zentrum des tosenden Verkehrs und der hierdurch verminderten personalen Kontrolle sind Menschen schnell überlastet, können sich meist nur noch auf ihre eigenen Bedürfnisse konzentrieren und verhalten sich dementsprechend rücksichtslos.

Sowohl die o.g. gravierenden Auswirkungen als auch die komplexen Beziehungen zwischen den umwelt- und sozial unverträglichen Bedingungen des Verkehrssystems und den sich darin befindenden Menschen sind den Probanden allerdings weitgehend unbekannt:

- Zu geringes Platzangebot zu Fuß gehender oder Rad fahrender führt zu (Beengungs-) Stress und zur Einschränkung der Handlungsfreiheit
- Geschwindigkeitsüberschreitungen und kontinuierlich ansteigende Lärmbelastung sind prominente Risikofaktoren für die Gesundheit
- Kognitive Überlastungen durch die Massenmotorisierung führen zu Aggressivität, Rücksichtslosigkeit, Angst, Hilflosigkeit und Depressivität.

Um vorhandene und auftretende Verkehrsprobleme sinnvoll einordnen und lösen zu können, muss menschliches Erleben und Verhalten immer im Kontext mit der belastenden Situation betrachtet und beurteilt werden. Aufschluss über Auswirkungen, Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten automobilen Verhaltens geben zahlreiche Resultate sozialwissenschaftlicher Studien.

„Subjektzentrierte Verkehrsplanung bedeutet, dass man weiß, welche Eigenschaften die Menschen haben.“

KNOFLACHER 1997, Prof. Dipl.-Ing., Dr.

Fazit und Ausblick

Erfreulicherweise birgt das, von beinahe allen befragten Personen, hoch eingeschätzte eigene Potenzial im Bereich Engagement, Einflussmöglichkeit und Lösungs-Verantwortlichkeit die Chance, eine Düsseldorfer Aufenthaltsqualität zu gestalten, welche habituelles Wohlbefinden und die gesunde bzw. optimale Entwicklung der Persönlichkeit ermöglicht. Voraussetzung ist, dass die beschriebenen Lücken im Problembewusstsein geschlossen werden können. Dies darf jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass ein entsprechendes Bewusstsein über die defizitären Verkehrszustände auch unweigerlich zu einem angemessenen Lösungsverhalten führen würde. Adäquates Verhalten zur Verbesserung der unerwünschten Mobilitätssituation ist von weiteren Faktoren, wie Einsicht, Empathie, Gewohnheit und dem sozialen Umfeld – um nur einige zu nennen – abhängig.

Wenn wir auch an dieser Stelle keine konkreten Handlungsanweisungen aufzeigen können und wollen, so lässt sich schon jetzt sagen, dass unsere politischen EntscheidungsträgerInnen sich der Verkehrsproblematik unbedingt stellen müssen. Eine differenzierte und dezidierte Auseinandersetzung mit den Folgen der Massenmotorisierung ist mit Sicherheit notwendig, um fair und kompetent entscheiden zu können. Dies impliziert die Nutzung einschlägiger Fortbildungen bzw. Fachseminare ebenso wie das kontinuierliche Sammeln eigener Erfahrungen in diesem Bereich und die konstruktive Auseinandersetzung mit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern.

Die Lokale Agenda 21 Düsseldorf wird sich unter allen Umständen weiter für bessere Bedingungen und die Unterstützung nicht motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen einsetzen und Forderungen stellen. Vor allem in folgenden Bereichen müssen so schnell wie möglich adäquate Maßnahmen von den verantwortlichen Ämtern erarbeitet, (politisch) im Dienste aller NutzerInnen auf den Weg gebracht und entsprechend umgesetzt werden:

- Behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Vernetzte und fußläufig erreichbare Erholungslandschaften
- Ausreichendes Platzangebot und Gewährleistung der größtmöglichen Sicherheit für Menschen, die ohne Auto unterwegs sind

- Schaffung öffentlicher Gruppenterritorien (Sitzarrangements, Spiel- und Explorationsmöglichkeiten, Foren für spontane Diskussionen u.a.m.)
- Ausdrückliche ordnungspolitische Unterstützung des nMIV
- Konsequentes und wirksames Vorgehen gegen rücksichtsloses und aggressives Verhalten im Straßenverkehr
- Mitgestaltung und Forcierung eines Verkehrsklimas, das die Bedürfnisse aller NutzerInnengruppen berücksichtigt.
- Eine subjektzentrierte Mobilitätserziehung.

Die zwar markante jedoch sehr kleine Stichprobe, stetige personelle Veränderungen und die Verpflichtung der MandatsträgerInnen gegenüber allen potenziell Mobilien sprechen dafür, im kommenden Jahr eine Wiederholung der Befragung in größerem Umfang durchzuführen.

Sowohl die gesammelten Ergebnisse als auch die daraus resultierenden Forderungen will das Fachforum ‚Lebensraum Stadt‘ dem Rat und der Verwaltung in Düsseldorf bekannt geben: geplant ist die Darstellung der gesamten Aktion in den Fachausschüssen und betroffenen Ämtern, die Weitergabe der Beiträge aus dem Bürgerforum an das Amt für Verkehrsmanagement und die Diskussion der Ergebnisse im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP).

„Vor allem hoffe ich auf die Lernfähigkeit unserer Gesellschaft und ihrer Mitglieder, der Einzelpersonen, Kollektive und Organisationen. Auf die Einsicht, dass wir alle für die Probleme mit der Mobilität verantwortlich sind, und dass jeder von uns zu ihrer Lösung beitragen muss – und kann!“

KALWITZKI 1995, Dipl.-Psych., Dr.

Glossar

(Lokale) Agenda 21

Seit der Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 in Rio de Janeiro versucht eine zunehmende Anzahl von Menschen, in lokalen Prozessen die in Rio verabschiedete Agenda 21 vor Ort umzusetzen und damit eine „nachhaltige Entwicklung“ (siehe weiter unten) zu initiieren. Allein in Deutschland existieren knapp 1900 solcher lokalen Agenda-Prozesse. Kennzeichnend für lokale Agenda-Prozesse ist, dass im Rahmen eines beteiligungsorientierten Ansatzes versucht wird, unterschiedliche Interessengruppen – vom ‚unorganisierten‘ Bürger über Vertreter aus Politik und Verwaltung bis hin zu Wirtschafts- und Umweltverbänden – zu einem Konsens über zukünftige Stadt- und Gemeindeentwicklung zu bewegen.

Beauftragter für den nicht motorisierten Individualverkehr (nMIV)

Verlangt die kommunalverwaltungsinterne Koordination aller Verkehrsfragen im Sinne einer Förderung des nMIV. Stellt die Anlaufstelle für Anregungen und Beschwerden von BürgerInnen dar. (Damit soll die demotivierende Odyssee von BürgerInnen durch die Stadtverwaltung verhindert werden.)

Beengungs-Stress

Subjektive Verfassung aufgrund von zu viel Stimulation, häufigen Störungen und Verknappungsproblemen, die zu aggressivem Verhalten, hohem Blutdruck, sozialem Rückzug, Depressivität und Beeinträchtigung der Lernfähigkeit führen kann.

Empathie

Die Erfahrung, unmittelbar die Gefühlslage eines anderen zu verstehen (Einfühlungsvermögen).

Exploration

Erforschung. Hier: die Möglichkeit von Kindern, ihre (direkte) Umwelt/Umgebung auf natürliche Art und Weise, auch ohne die Begleitung Erwachsener kennen zu lernen.

Flächenfraß

Versiegelung und Zerschneidung von Gebieten/Freiflächen zum (Aus)Bau von Straßen und Häusern.

Gesamtkonzepte

Integration vieler aufeinander abgestimmter Einzelmaßnahmen (z.B. car-sharing, Parkraumbewirtung, Nachhaltige Stadtplanung, Straßennutzungsgebühren, Mitnahmedienste, Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, ordnungspolitische Maßnahmen, Mobilitätsbeauftragter) in einen umfassenden Entwurf.

habituell

bleibend, gewohnheitsmäßig, regelmäßig.

Handlungsfreiheit

Die Berechtigung, nach eigenem Ermessen zu handeln. Das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit nicht Rechte anderer verletzt werden (vgl. Art. 2, Grundgesetz).

Kognitive Überlastung

Überforderung der menschlichen Aufmerksamkeitskapazität durch zu hohe Umwelтанforderungen (viele intensive, unbekannte und bedrohliche Reize).

MIV

Motorisierter Individualverkehr (z.B. MotorradfahrerInnen, AutofahrerInnen).

Mobilität

Die von persönlichen Fähigkeiten und äußeren Bedingungen abhängige (potenzielle) Fortbewegung. Z.B. ist jemand, der gelernt hat Fahrrad zu fahren (persönliche Fähigkeit) in einer Stadt mit fehlenden Radwegen (äußere Bedingungen) nur eingeschränkt mobil.

Nachhaltigkeit oder nachhaltige Entwicklung

Hiermit ist eine Entwicklung gemeint, die einerseits die aktuellen Bedürfnisse auf der Erde befriedigt, andererseits so ausgerichtet ist, dass späteren Generationen nicht die Chance genommen wird, ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Der Begriff ‚nachhaltig‘ entstammt eigentlich der Forstwirtschaft und entspricht der Idee, dass in einem Wald nicht mehr Bäume gefällt werden dürfen, als nach-

wachsen können.

Nachhaltige Entwicklung ist die deutsche Übersetzung von ‚Sustainable Development‘ und wird gelegentlich auch mit ‚Zukunftsbeständigkeit‘ oder ‚dauerhaft umwelt- und sozial verträgliche Entwicklung‘ übersetzt.

nMIV

Nicht motorisierter Individualverkehr (z.B. FahrradfahrerInnen, FußgängerInnen, SkaterInnen, RollstuhlfahrerInnen).

Normative Überzeugung

Annahmen über zu erwartendes Verhalten und/oder zu erwartende Bedingungen.

NutzerInnengruppe

Einteilung der Personen nach der Wahl ihrer Verkehrsmittel (ÖPNV-Nutzende, Rad fahrende, Auto fahrende).

Optimale Persönlichkeit

Zeichnet sich u.a. aus durch: Handlungskompetenz, Selbständigkeit, Emotionalität, Empathie, Verantwortungsbewusstsein, Selbstbestimmtheit, Kritikfähigkeit und Kreativität.

Personale Kontrolle

Die Möglichkeit und Fähigkeit, einen Zusammenhang zwischen dem eigenen Verhalten und den daraus entstehenden Konsequenzen herzustellen, vorherzusagen und zu beeinflussen.

Pretest

Voruntersuchung zur Überprüfung eines bestimmten Messinstrumentes (Fragebogen, Beobachtungsleitfaden u.a.m.).

Umweltpsychologie

Teildisziplin der Psychologie, die sich mit Themen der menschlichen Wahrnehmung, Lärm, Mobilität, Wohnen, Umweltbewusstsein/Umweltverhalten und Lokale Agenda 21 Prozessen befasst.

Werkstattverfahren

Professionelles Verfahren unter Berücksichtigung der unmittelbaren BürgerInnenbeteiligung. JedeR einzelne erhält die Möglichkeit, sich am laufenden Prozess zu beteiligen.