

Auszug aus der Haushaltsrede der GRÜNEN zum Doppelhaushalt des Kreises 2020/2021

3. Multimodale Mobilität fördern – Regionale Abstimmungen forcieren

Das geht natürlich auch am Verkehrsaufkommen nicht spurlos vorbei. Wir GRÜNEN begleiten die derzeit vorliegenden Ausbauplanungen der A3 auf acht Fahrspuren plus zwei Standstreifen seit 2018. Wie Sie wissen, haben wir hier frühzeitig eine Bürgerinformation beantragt, die dann letztlich vom Kreistag auch beschlossen wurde. Danach hat sich der Kreis im Frühjahr 2019 an einem entsprechenden Informationsabend der Stadt Langenfeld beteiligt. In der dortigen Stadthalle war das Interesse mit deutlich über 400 Teilnehmenden groß und die Meinung nahezu einhellig gegen die Ausbauplanung gerichtet. Zudem fordern schon seit längerer Zeit Umweltverbände, die Bürgerinitiative 'Drei reicht! Kein Ausbau der A3' und wir GRÜNEN die Gesetzgeber zur Prüfung auf, ob eine temporäre Freigabe des bisherigen Standstreifens zur Nutzung bei hohem Verkehrsaufkommen eine Alternative wäre. Ich habe eben schon erwähnt, dass wir Mitte des Jahres einen Antrag zur deutlichen Positionierung des Kreises gegen die Ausbauplanungen und für eine einzuleitende Verkehrswende in den Kreistag eingebracht hatten. Schnell wurde von anderen Fraktionen auch hier ein Gegenantrag formuliert, der in der Konsequenz „butterweich“ ist. „Hilfsweise“ - so im Antrag genannt - öffnet dieser sogar Tür und Tor für einen Ausbau als Schlingerstrecke zwischen den von der Erweiterung auszunehmenden FFH- und Naturschutzgebieten. Zudem weist er auf die Forderung nach einer Ertüchtigung der Autobahnkreuze Hilden und Langenfeld hin - wie, wird nicht erwähnt - und verliert kein Wort über Alternativen zum flächenfressenden Ausbau der westlichen Raststätte Ohligser Heide. Begleitet wird das von verwirrenden A3-Stellungnahmen der CDU-Landtagsabgeordneten im Südkreis. Deutlicher haben dann Ende November der Landrat und die Bürgermeister von Langenfeld, Leichlingen und Solingen eine dauerhafte Freigabe der Standspur beim Bundesverkehrsminister unter Verzicht auf den Ausbau eines neuen Standstreifens gefordert. Allerdings hatte Straßen.NRW vorher immer wieder die auch hier im Kreistag bekannte Auskunft gegeben, dass eine dauerhafte Nutzung gesetzlich nicht umsetzbar sei, da eine Standspur aus Gründen der Verkehrssicherheit verbindlich vorgehalten werden müsse. Daher vermittelt der Brief zwar eine im Grundsatz positive, gemeinsam über Stadtgrenzen hinausgehende Aktivität, lässt aber letztlich umsetzbare Alternativen zu den Ausbauplanungen vermissen. Und von der Raststätte und den Autobahnkreuzen haben auch die Bürgermeister und der Landrat in ihrem Brief nichts erwähnt. Damit ist eine grundsätzlich notwendige Neuorientierung der Verkehrs- und Mobilitätspolitik in unserem Kreis nicht in Sicht. Erste Versuche sind dagegen im Umland zu erkennen. Dies zeigt die aktuelle Diskussion zur Düsseldorfer Umweltspur. Der Ansatz zur Regulierung des PKW-Verkehrs mit Umweltspuren ist angesichts drohender Fahrverbote verständlich und mit Blick auf die sinkenden Stickstoffoxid-Werte an der Corneliusstraße effizient. Noch effizienter wäre ein gemeinsames Vorgehen der Politik und Verwaltungen der umliegenden Kreise, von wo aus das "Düsseldorfer Verkehrsproblem" größtenteils heran rollt, weil schadstoffärmere Mobilitätsalternativen fehlen. Seit vielen Jahren werben wir GRÜNEN für die Schaffung von alltagstauglichen Übergängen zwischen verschiedenen Verkehrssystemen. Wir setzen auf regionale Mobilitätskonzepte, die die Kopplung der Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsträgern berücksichtigen. Das reicht von Bus und Bahn über Fahrgemeinschaften und eine geteilte PKW-Nutzung bis hin zu regionalen, Städte verbindenden und innerhalb der Städte attraktiven Rad- und Fußwege. Um den sich hier abzeichnenden Herausforderungen gerecht zu werden und den fachlichen Erfahrungsaustausch mit anderen Regionen einzuleiten, haben wir zum Stellenplan den Antrag eingebracht, die derzeit unbesetzte Stelle des Verkehrsingenieurs zu nutzen, um hier entsprechende Aufgaben eines Mobilitätsbeauftragten in der Stabstelle für Klimaschutz anzusiedeln. Mit dieser Fachperson und mit der von uns zugleich beantragten Erstellung eines 'klimafreundlichen, multimodal ausgerichteten Mobilitätskonzeptes' verbinden wir das Ziel der Aufwertung, Konzeptionierung und überregionalen Abstimmung bis hin zur Erschließung 'umweltfreundlicherer Mobilitätsperspektiven'. Leider ist die Stellenausrichtung im Kreisausschuss mehrheitlich abgelehnt worden. So bleibt uns noch das Mobilitätskonzept für die vertagten Beratungen zum Klimaschutzbudget im kommenden Jahr.