

Verkehr & Smart Mobility

Verkehrsbehörde but make it Start-up

In Düsseldorf bringt eine Verkehrsbehörde mit Start-up-Struktur die städtische Mobilitätswende voran. Zentrale Projekte sind Mobilitätsstationen, um Fußgänger:innenbelange zu priorisieren und den Radverkehr zu fördern. Nicht bei allen herrscht Begeisterung für das Konzept.



von Clara Nack

veröffentlicht am 10.03.2023

In **Düsseldorf** tut sich was in Sachen Verkehrswende. Wo früher Autos parkten, stehen heute Bäume, Sitzmöglichkeiten und grüne Mobilitätsangebote: eine Fahrradabstellanlage, ein Lastenrad-Automat, Stellplätze für Carsharing und E-Scooter.

In der Landeshauptstadt Nordrhein-Westfalens wurde 2020 mit der **Connected Mobility Düsseldorf** (CMD) ein städtisches Tochterunternehmen gegründet, das innovative Mobilitätsangebote realisiert und dabei Anwohner:innen und die örtliche Politik bei der Planung berücksichtigt. Fortschrittlich ist auch das Geschäftsmodell: Anders als die Stadtverwaltung funktioniert CMD nicht wie eine Behörde, sondern hat **Start-up-Charakter** und ist in Deutschland damit fast allein auf weiter Flur.

Als der Rat der Stadt Düsseldorf 2019 den **Klimanotstandsbeschluss** fasste, wurde klar, dass die städtische Klimaneutralität nun mit Hochdruck anzugehen sei, erklärt Geschäftsführer **David Rüdiger**, der

CMD als „Mobilitätsumsetzungsgesellschaft“ bezeichnet „Die Frage ist: Erkenne ich als Verwaltung die Notwendigkeit der organisatorische Veränderung? Kann durch eine neue Struktur und durch Fokussierung **mehr Geschwindigkeit** bei der Mobilitätswende erzielt werden?“, hinterfragt er.

Mobilitätsstationen für Düsseldorf

CMD agiert nach Rüdigers Beschreibung wie ein **Thinktank** und hat trotz der klaren Aufgabenstellung, Emissionen zu reduzieren, viel Freiheit in der Lösungsfindung. Ein kleines Team von 15 Mitarbeiter:innen kann **schneller agieren** und setzt der sonst häufig organisierten Unverantwortlichkeit in Verwaltungen transparente Zuständigkeiten entgegen.

Das zentrale Projekt sind Mobilitätstationen, welche die Nutzung alternativer Mobilitätsformen, das heißt von Sharing-Angeboten wie Lastenrädern, Rollern und Autos, stark vereinfachen sollen. Außerdem bieten sie **Schließstationen** und **Überdachungen** für eigene Fahrräder sowie eine Reparaturstation für Fahrräder, Kinderwagen und Rollstühle. Acht solcher Hubs haben Rüdiger und sein Team in den vergangenen zwei Jahren bereits realisiert und **halten damit auch den öffentlich Raum** von wahllos abgestellten Leihrollern **frei**. Weitere 20 sollen in den kommenden zwei Jahren gebaut werden.

„Wir wollen Belange von Zufußgehenden und Radfahrenden als erstes berücksichtigen, aber auch die Shared-Mobility in der Stadt fördern“, sagt der Mobilitätsexperte im Background-Interview. Vor allem Menschen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit werden so **mehr Alternativen** angeboten. Mit den Carsharing-Parkplätzen werde auch der Parksuchverkehr vermieden.

Doch nicht nur Mobilität, auch **soziale Teilhabe** stehe bei den Düsseldorfer „Mobilitätsstationen“ im Vordergrund: „Ein Viertel der Fläche ist immer **Quartiersplatz**. Dort finden Flohmärkte statt, es wird Boule gespielt.“ Was früher Straßenraum war, soll heute auch eine soziale

Fläche sein, und so finden auf 2500 Quadratmetern Stadtbegrünung und durch Flächenentsiegelung auch Klimaanpassung Platz.

Zementierung der Dominanz des Pkw

Was inklusiv und fortschrittlich anmutet, findet **Andreas Knie**, Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität am Berliner **Wissenschaftszentrum für Sozialforschung (WZB)**, aus der Zeit gefallen: „Mobilitätsstationen waren **vor 20 Jahren sinnvoll**, zementieren heute aber weiterhin die Macht des privaten Pkw.“

Dem zugrunde liege der Gedanke, dass durch Mobilitätsstationen wie in Düsseldorf eigenständige Räume abseits der Straße geschaffen werden, um nachhaltigere Mobilität zu fördern, anstatt diesen einen zentraleren Platz auf der Straße zu ermöglichen und den **Autoverkehr einzuschränken**. „Wir haben heute alle digitale Plattformen und können alle Leihangebote überall im Stadtgebiet abstellen“, fügt der Verkehrsforscher hinzu und weist damit auf die geringe Attraktivität von Mobilitätsstationen hin.

Rüdigers Argument, in einer der ersten deutschen Städte das Rollerproblem gelöst zu haben, hält Knie entgegen: „**Alle regen sich über einen quer geparkten Roller auf**, aber grundsätzlich sind geparkte Autos das Problem. Sie okkupieren im Stadtraum einen Platz, der nicht mehr zu rechtfertigen ist.“

Doch Rüdiger betont: „Wir bauen unsere Mobilitätsstationen zulasten privater Pkw. An Orten mit hohem Parkdruck fallen dadurch auch schon mal Parkplätze im zweistelligen Bereich weg. Das führt zu **ernsten Debatten**, aber genau dort ist die Mobilitätswende richtig angesiedelt.“ Alternativ schliesse man Kooperationen mit Supermärkten für smartes „Off-Street Parking“, damit Anwohner:innen ihre Autos hier über Nacht abstellen können.

Man sei nur ein Teil des Mosaiks an Lösungen für eine nachhaltigere und gerechtere Mobilität, entgegnet CMD-Chef Rüdiger und erinnert: „In Deutschland gibt es zwar sehr **gute Verkaufszahlen für E-Bikes**, aber

eine extreme Unternutzung. Das liegt aber nicht ausschließlich an schlechten Fahrradwegen, sondern auch an unsicheren und fehlenden Abstellplätzen.“

Um strukturell mehr Bewegung mit dem Fahrrad zu fördern, möchte er daher bis 2030 ein Netz aus **Fahrradquartiersgaragen** entwickeln, die digital miteinander verbunden sind. „Egal in welchem Quartier ich mich aufhalte, kann ich mein Fahrrad dort dann sicher abstellen und alles über einen Monatstarif mit Versicherungspolice abwickeln“, schlägt der Düsseldorfer vor.

Mobilitätswende abseits der Metropolen

Die **Start-up-ähnliche Struktur**, die bei der CMD mehr Transparenz und klare Budgetierung fördert, hält Verkehrsforscher Knie für einen ersten Schritt in die **richtige Richtung**, schlägt aber andere Lösungen vor: „Düsseldorf hat mehr Pendler:innen als Einwohner:innen. Die **Verkehrsströme** müssen über On-Demand-Verkehr an der Stadtgrenze so organisiert werden, dass Pendler:innen gar nicht erst mit dem Auto in die Stadt reinfahren. Man muss die letzte Meile in den Griff kriegen.“ Er rät Düsseldorf, den Mut aufzubringen, den „**Kampf um die Straße**“ **einzugehen**. „Der Raum darf nicht endlos erweitert werden, sondern er muss neu verteilt werden,“ sagt Knie, der Mobilitätsstationen für eine zu defensive Strategie hält.

Abseits der großen Metropolen müsse man als Planer **um Berliner Selbstverständlichkeiten** wie Sharing schon kämpfen, sagt Rüdiger: „Auch hier muss die Mobilitätswende stattfinden, und dafür hat die CMD ein übertragbares Konzept entwickelt.“ Er hat ein Beispiel parat: „Unsere Leih-Lastenräder kosten einen Euro die Stunde, und trotzdem ist das kein Selbstläufer, weil die Leute sich häufig nicht trauen, mit den teils **sperrigen Rädern** umzugehen. Wir machen also ganz viele Schnuppertage, damit die Räder intensiv genutzt werden.“ Bei der Mobilitätsstation am Düsseldorfer Friedensplatz hingegen sei die **Fahrradquartiersgarage** nach zwei Stunden ausverkauft gewesen.

Während Knie hofft, dass sich CMD als Start-up noch in eine andere Richtung weiterentwickelt und den parkenden Autos den Rang abläuft, meint Rüdiger: „Wir werden uns zukünftig verstärkt in Richtung digitale Verkehrsinfrastruktur und Aufbau eines leistungsstarken **Urban Mobility Data Hub** entwickeln.“