

# DSdD



Der Stand der Dinge im Juli 2018

Online-Magazin

FB-I Fleher Bürger - Interessengemeinschaft



# Sommerinterview Juli 2018

## INHALTSVERZEICHNIS

### 1. DSdD im Gespräch mit Norbert Czerwinski Bündnis 90/Die Grünen

### DSdD/Der Stand der Dinge im Juli 2018 im Gespräch mit Norbert Czerwinski Bündnis 90/Die Grünen



Die Themenroute: Südring, Geschwindigkeitsregelungen in Düsseldorf, Lärmschutz, Ed-Sheeran-Konzert, Verknüpfung von Stadt- und Verkehrsentwicklung, dicke Kröten in den Kooperationsvereinbarungen und die Verlässlichkeit der Ampelpartner, der Homo oeconomicus ist nicht im Verkehr unterwegs, Einschätzung zur FB-I-Forderung für ein LKW-Tempo 60 auf Autobahnbrücken, Flüchtlingspolitik, Schulsanierung, Kulturpolitik, systematische Beteiligung, Wehrhahnlinie, was die Ampel bis 2020 schaffen sollte, Grüne Wahlkampfthemen für die Kommunalwahl 2020.

DSdD: "Herr Czerwinski, als Ratsfraktionschef von Bündnis 90/Die Grünen, verkehrspolitischer Sprecher Ihrer Ratsfraktion und Mitglied in mehreren Ausschüssen, um nur einige Funktionen zu benennen, sind Sie ein vielbeschäftigter Politiker.

Das Sie sich an einen Sonntag die Zeit für dieses Gespräch nehmen ist Grund genug, dieses Interview mit einem herzlichen Dank zu beginnen.

Unser erstes Thema ist der Südring.

Am 20.06. meldete die CDU im Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) zum Südring-Tagesordnungspunkt Beratungsbedarf an, so dass dieses Thema wohl erst wieder am 29.08.2018 im OVA behandelt werden dürfte.

In der Südring-Verwaltungsvorlage ist die Rede vom Rückgang des Unfallaufkommens mit Tempo 50 und die daraus abzuleitenden geringeren unfallverursachten Folgekosten für die Versicherungswirtschaft, etc.

Dabei erläuterte das Amt 66 (Amt für Verkehrsmanagement) bereits am 03.07.2012 in der zuständigen Bezirksvertretung (BV03), dass die Verwaltung auf das ungewöhnlich hohe Aufkommen an Geschwindigkeitsüberschreitungen auf dem Südring von 30/50% tags/nachts reagieren muss, was jedoch nicht geschah.

2016 waren bereits drei Südring Kreuzungen unter den traurigen Top 9 der Düsseldorfer Unfallschwerpunkte.

Ist es nicht fahrlässig von der Verwaltung, sechs Jahre nichts gegen die häufigste Unfallursache, die Rede ist natürlich vom zu schnellen Fahren, unternommen zu haben"?

Herr Czerwinski: "In Düsseldorf und in der Düsseldorfer Stadtverwaltung gibt es die Kultur, dass man den Autofahrern nicht weh tun darf.

Deshalb ist die Verwaltung übervorsichtig, erhebungsbezogene Kenntnisgewinne, wie den 2012 festgestellten Handlungsbedarf auf dem Südring, als Vorlage in die Gremien zu bringen.

Die Angst, dass die mehrheitliche Politik Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung zurückweist, ist ein weiterer Grund für das übervorsichtige Verhalten der Verwaltung.

Daher war eine politische Beschlussfassung für den Testversuch mit Südring Tempo 50 nötig gewesen, wofür CDU, SPD, GRÜNE und LINKE gegen die Stimmen der FDP votiert hatten.

Erst mit dieser politischen Rückendeckung traute sich die Verwaltung, 2017 eine Erprobungsphase mit 50 km/h auf dem Weg zu bringen.

Für mich ist es nachvollziehbar, dass die Verwaltung zuerst eine Testphase ohne Anpassung der Lichtsignalanlagen durchführen wollte, weil die Anpassung sehr viel Geld kostet.

Wir reden immerhin über einen sechsstelligen Eurobetrag, womit ich nicht gerechnet hätte.

Ich hatte erwartet, dass die Lichtsignalanlagen lediglich umprogrammiert werden müssen, weshalb ich weder von den enorm hohen Aufwendungen, noch von den zeitlichen Verzögerungen ausgegangen war.

Sicherlich wäre eine Testphase inkl. der Anpassung der Ampeln sinnvoller gewesen, weil die Verkehrsteilnehmer, die trotzdem wie bisher mit 60 km/h gefahren wären erlebt hätten, dass sie vor jeder Ampel anhalten müssen, während sie mit 50 km/h die nächste Kreuzung ohne Standzeiten passieren könnten.

Einen sechsstelligen Betrag für eine Testphase auszugeben, war dennoch nicht vertretbar".

DSdD: "Die genannten Summen sind für den Laien nicht nachvollziehbar. Es wäre interessant zu erfahren, wie die Ausschreibungen und die Angebote ausschauen.

Zurück zum Thema der Fahrgeschwindigkeiten: Was tut sich außerhalb des Südrings in Sachen Geschwindigkeitsreduzierungen in der Stadt"?

Herr Czerwinski: "An anderen Stellen führen wir Diskussionen mit Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern oder Altentagesstätten.

Mit diesen Gesprächen werden die Möglichkeiten erörtert, die sich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eignen.

Es geht also nicht darum, dass die Autofahrer gequält werden sollen.

Tempo 30 ist im Vergleich zu den anderen Maßnahmen in der Regel zeitnah verfügbar. Doch letztendlich kann die Verkehrssicherheit nur dann optimiert werden, wenn die 30 km/h-Anordnung auch befolgt wird, was überprüft werden muss.

Es ist schon feststellbar, dass die Verwaltung manchmal genervt reagiert, wenn sie von der Politik Aufträge erhält und nach dem Stand der Dinge oder nach den Ergebnissen befragt wird.

Ich habe eine ganze Reihe an Punkten, wo es sich so verhält, wobei ich auch auf die zugesagten Evaluierungen vergeblich warten muss.

Das kenne ich, hab mich aber immer noch nicht daran gewöhnt und will mich auch nicht daran gewöhnen".

DSdD: "Seit knapp zwei Jahren gibt es in Düsseldorf mit David Miga einen Lärmschutzbeauftragten. Für die Bürger ist damit eine Anlaufstelle für Lärmschutz geschaffen worden, während dessen sie sich zuvor an viele Stellen, wie zum Beispiel dem Amt für Verkehrsmanagement, Ordnungsamt, die Polizei oder an die Rheinbahn wenden mussten.

Wenngleich die Stadt Anfang 2017 einen Masterplan Lärm mit 29 Stellen in der Stadt aufgelegt hatte, sind dennoch erfahrungsgemäß keine signifikanten Verbesserungen zu erwarten, ausgenommen von vielleicht wenigen Ausnahmen.

Ist das aus Ihrer Sicht ausreichend, oder wünschen Sie sich eine umfänglichere Zuständigkeit durch den Lärmschutzbeauftragten"?

Herr Czerwinski: "Ich hatte vor der Kommunalwahl 2014 die Forderung nach einen Lärmschutzbeauftragten durchaus auch kritisch kommentiert.

Grund hierfür war die noch offene verbindliche Abstimmung der Zuständigkeiten, wie viel Rückhalt die Stelle vom Oberbürgermeister erhält und wo die Stelle angesiedelt werden soll.

Ich finde David Miga sympathisch. Über seine Arbeit kann ich nichts sagen, weil ich davon nichts mitbekommen habe".

DSdD: "Eines der meist diskutierten Themen in den letzten Wochen war das Ansinnen von OB Geisel, wonach er in Düsseldorf Großveranstaltungen mit mehr als 80.000 Besuchern ermöglichen wollte.

Als Auftakt war ein Konzert mit Ed-Sheeran geplant.

Nicht wenige VertreterInnen von den Parteien, aber auch von FB-I und SFS sind verärgert, weil hierfür so viele Verwaltungskräfte gebunden wurden, weshalb das städtische Alltagsgeschäft spürbar vernachlässigt wurde.

Beispielsweise wartet die Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring (SFS) seit neun Monaten vergeblich auf die praktischen Folgen der vom Amt 66 am 29.09.2017 gegebenen Südring Zusagen.

Die stets freundlich gehaltenen Schreiben an die Dezernentin für Stadtplanung und Verkehr Cornelia Zuschke blieben seither unbeantwortet.

Rechtfertigt das Ed-Sheeran-Konzert die Vernachlässigung des städtischen Alltagsgeschäfts und ist das im Sinn der Politik, bzw. im Sinn Ihrer Politik"?

Herr Czerwinski: "Damit hat die Politik nichts zu tun. Das ist die Linie des Verwaltungschefs.

Es hat keinen politischen Beschluss gegeben, dass Ed-Sheeran in Düsseldorf spielen muss.

Der Oberbürgermeister hatte dieses Konzert versprochen. Die Verwaltung musste deshalb alles in einen Wahnsinns Tempo prüfen und vorbereiten.

Das betraf mehrere Bereiche der Verwaltung, im besonderen Maß das Amt 66, also das Amt für Verkehrsmanagement.

Ich teile den Eindruck, dass hierfür erhebliche Kapazitäten, wie auch bei der Tour de France, gebunden wurden, ohne dass das Personal aufgestockt wurde.

Es ist also auch der Arbeitsüberlastung geschuldet, dass darunter die anfallenden alltäglichen Arbeiten leiden.

Hinzu kommt, dass die boomende Wirtschaft die Neubesetzung von Verwaltungsstellen erschwert, weil eine Stelle im Amt nicht so attraktiv ist, wie in der freien Wirtschaft.

Das ärgert die Bediensteten der Verwaltung, an denen die doppelte Arbeit ohne Unterstützung hängen bleibt, worüber ich mich ebenfalls ärgere.

Im Fall von Frau Zuschke muss man wissen, dass sie als Planungsdezernentin geholt wurde, Verkehr wurde erst später dazu genommen.

Für einige Zeit hatte sie weder genügend Referenten, noch Sekretärinnen.

Das heißt, sie musste selbst ihre Emails bearbeiten. Das geht nicht. Da geht mal was durch, was meines Erachtens nichts mit bösen Willen, sondern mit Arbeitsüberlastung zu tun hat".

DSdD: "Frau Zuschke ist für Stadtplanung und Verkehr zuständig. Ist es grundsätzlich erwartbar, dass eine einzige Person zwei stadtbedeutsame Ressorts abdecken kann"?

Herr Czerwinski: "Es kommt darauf an, wie der Apparat insgesamt aufgebaut ist. Das eine Dezernentin oder ein Dezernent für diese wichtigen Bereiche zuständig ist kann funktionieren, weil Planung und Verkehr natürlich sehr viel miteinander zu tun haben.

Wenn diese Bereiche zusammen gedacht werden, kommt das beispielsweise den Planungen für das Raumwerk D und den Mobilitätsplan D, also der Weiterführung des Stadtentwicklungskonzepts und des Mobilitätskonzepts, Dank der parallelen Verknüpfungsstellen zugute.

Vorher waren diese völlig voneinander getrennt. Die Stadtentwicklung tat so, als hätte sie nichts mit der Verkehrsentwicklung zu tun und umgekehrt.

Die Zusammenlegung von Planung und Verkehr hat Vorteile, funktioniert jedoch nur dann, wenn der Apparat entsprechend aufgebaut ist.

Wenn jedoch Referenten- und Sekretariatsstellen unbesetzt sind und auch noch eine Amtsleitung fehlt, knirscht es".

DSdD: "Am 08.06.2018 hatte die Kooperationsgemeinschaft SFS die Gelegenheit, mit Ihnen, Dietmar Wolf und Stefan Engstfeld die SFS-Anregungen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrsabwicklung zu erörtern.

Nationale und internationale Untersuchungen belegen, dass beispielsweise eine gesamtstädtische Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für weniger Staus, Fahrzeitverluste und für ein geringeres Emissionsaufkommen sorgt, um nur einige Punkte zu benennen.

Am 08.06. kam es zu weitgehenden Übereinstimmungen. Dennoch erklärten Sie, dass Ihre Ratsfraktion in dieser Legislatur im Fall einer Abstimmung im Stadtrat nicht dafür stimmen kann.

Sie sind dafür und stimmen dagegen"?

Herr Czerwinski: "Hier muss ich etwas ausholen. Vor 2014 hatten wir in Düsseldorf 15 Jahre lang eine Autovorrangpolitik mit absurden Auswüchsen.

Für den Straßenverkehr wurden enorm hohe Investitionen vorgenommen, dass illegale Gehwegparken wurde legalisiert.

Obwohl das untersagt ist, wurden für das Parken in zweiter reihe Unterschriftensammlungen durchgeführt.

Wir hatten das heftig und laut kritisiert und verbanden mit der Kommunalwahl 2014 die Hoffnung, weit genug in die Gestaltung reinzukommen, um eine Verkehrswende einzuleiten.

Der Wahlausgang ließ uns nur die Möglichkeit für schwarz/grün oder für die Ampel.

Wir hatten sehr intensiv verhandelt, dass Thema Verkehr zählte zu den schwierigeren Themen mit der FDP, was kein Geheimnis ist.

Aber auch mit der CDU wäre es sehr schwierig geworden, zumal sie diese Politik 15 Jahre lang betrieben und die Fortsetzung der Autovorrangpolitik als Thema im Wahlkampf gesetzt hatte.

Nach der Wahl wäre es für die CDU nicht einfach gewesen zu erklären, dass nun alles ganz anders wird.

Als Grüne hätten wir uns auf den Standpunkt stellen können, wenn die Verkehrswende nicht kommt, halten wir uns aus Allem heraus.

Wir hatten uns jedoch dafür entschieden, Gespräche führen zu wollen um zu erfahren, was möglich ist.

Vor diesem Hintergrund haben wir in der Kooperation doch einiges erreicht.

Beschleunigung des ÖPNV, Verbesserung der Taktung und längere Bedienzeiten des ÖPNV, Erweiterung des Radwegenetzes und eine verbesserte finanzielle Ausstattung für die Förderung der Radmobilität.

Des Weiteren wird auch ein Rad-Hauptnetz kommen.

Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist uns nicht gelungen, aber wie schon angesprochen Tempo 30 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor Schulen, Kindergärten, etc.

Außerdem laufen auf einigen Hauptstraßen Pilotprojekte mit Tempo 30. Im Sommer wird die Verwaltung die Auswertungsergebnisse vorstellen.

Auf dieses Verfahren haben wir uns bei der Ampelbildung eingelassen und deshalb werden wir das auch durchhalten, weshalb wir die SFS-Anregungen im Fall einer Abstimmung bis zum Ende dieser Ratsperiode nicht unterstützen können.

Glauben sie mir, dass was für uns eine sehr dicke Kröte gewesen. Dennoch möchten wir verlässliche Partner sein.

Im Gegenzug erwarten wir von der FDP, dass sie das, was sie unterschrieben haben, ebenfalls durchhalten.

Was wir in Düsseldorf für eine Verkehrswende dennoch brauchen, ist der Druck der Bürgerinnen und Bürger.

Es geht hier nicht um irgend welche spinnerten Grünen Ideen. Es geht darum, dass gewisse Themen immer wieder auf die Tagesordnung der politischen Auseinandersetzung geholt werden.

Beispielsweise die Themen Parkraumbewirtschaftung und Fahrgeschwindigkeiten sind zwei Knackpunkte, bei denen die Stadt forscher, schneller und radikaler sein müsste, wofür es jedoch keine politische Mehrheit gibt.

Wenn es aber einen gesellschaftlichen Druck für eine Richtung gibt, können auch neue politische Mehrheiten entstehen".

DSdD: "Die Attraktivierung des ÖPNV und die vermehrte Berücksichtigung der Radmobilität werden von der Düsseldorfer Bevölkerung begrüßt.

Dennoch dankt es die mehrheitliche Politik den Autofahrern nicht, wenn sie statt den PKW das Rad nutzen, weil der Verkehrssicherheit auf den Straßen mit einer 50 km/h-Anordnung im Vergleich zu 30 km/h nicht Rechnung getragen wird.

Diese Auffassung wird von Ihrer Partei grundsätzlich geteilt, jedoch nicht von der mehrheitlichen Politik im Rat der Stadt.

Welche Erfahrungen machen Sie, wenn Bündnis 90/Die Grünen Anträge für Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zur Reduzierung des Gesamtemissionsaufkommens stellt"?

Herr Czerwinski: "Verkehrspolitik ist nach meiner Erfahrung nicht das Feld, wo rational, sondern emotional diskutiert und entschieden wird.

Das Gefühl, man darf die freie Fahrt für freie Bürger nicht einschränken, genießt bei der mehrheitlichen Politik in der Regel Bestandsschutz, weshalb die Bereiche Verkehrssicherheit, Abbau von Fahrzeitverluste, Umweltschutz, etc. vernachlässigt werden.

Den Umfragen zufolge, haben sich die Mehrheiten in der Bevölkerung allerdings verschoben. So spricht sich eine Mehrheit der Deutschen für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen aus, weil dann das Unfall- und Stauaufkommen und die Schwere der unfallverursachten Verletzungsfolgen meist geringer ist.

Die jüngeren Generationen finden Autofahren mehrheitlich uncool, weil es zu teuer, selten schneller und umweltbelastend ist.

Dennoch halten viele Autofahrer am SUV fest und nehmen es im Kauf, täglich auf der Suche nach einen Parkplatz eine halbe Stunde rumzukurven.

Was da an Lebenszeit draufgeht, spielt für diese Menschen offensichtlich keine Rolle.

Selbst für die kleinsten Besorgungen um die Ecke, nutzen viele ihr Auto.

Diese Autofahrer haben das Gefühl, mit 30 km/h nicht voranzukommen. Das sie mit 50 km/h in der Stadt ihr Ziel nicht schneller erreichen, spielt für sie keine Rolle.

Aus diesem und auch aus weiteren Gründen befürchtet die Politik den Aufstand der Autofahrer.

Im Einzelnen ist es ja auch spürbar. Wenn es um den Parkplatz vor meiner Tür geht, habe ich gar kein Verständnis, wenn der zugunsten der Fahrradförderung weichen soll.

Mit Argumenten für die Fahrradförderung kommt man in diesen Fällen nicht weiter.

Wie schon angesprochen, wenn in Düsseldorf die Verkehrswende kommen soll, kann sie nur von der Bevölkerung herbeigeführt werden, in dem sie bei den Wahlen für andere Mehrheitsverhältnisse sorgt.

In Zürich, Oslo oder Kopenhagen, um nur einige Städte zu nennen, funktioniert die Verkehrswende hervorragend.

Die Stimmen, die in Düsseldorf den Untergang der Wirtschaft durch die Verkehrswende befürchten, werden von der Praxis widerlegt.

Beispielsweise geht es Kopenhagen, dort wird die Hälfte aller Wege mit dem Rad zurückgelegt, wirtschaftlich hervorragend.

In Kopenhagen gab es eine politische Mehrheit, deren Wille es war, den Autofahrern zugunsten der Radmobilität Räume wegzunehmen.

In Düsseldorf sehe ich statt dessen ein Übergewicht an Ängsten vor mehr Staus, wenn hier die Fahrradförderung, wie in den genannten Städten, vorgenommen werden sollte.

Ich glaube, dass der Homo oeconomicus nicht im Verkehr unterwegs ist. Deshalb müssen wir anders argumentieren.

Bezeichnend ist, dass der ADAC die Fahrradförderung in der Stadt begrüßt. Je mehr aufs Rad umsteigen, um so besser kommen die Autos durch die Stadt.

In Verbindung mit der Fahrradförderung habe ich andere Motivationen.

Dennoch, natürlich kommen wir nicht drum hin, wer die Erreichbarkeit der Innenstadt immer noch mit dem Auto propagiert muss dafür sorgen, dass wir genügend andere attraktive Angebote, wie für den ÖPNV oder den Radverkehr bekommen".

DSdD: "Die FB-I spricht sich dafür aus, dass auf allen NRW-Autobahnbrücken, die bis zu Beginn der 80er Jahre errichtet wurden, eine generell überwachte 60 km/h-Anordnung für den LKW-Verkehr eingerichtet wird.

Diese Forderung stützt sich auf die Tatsache, dass diese Bauwerke für das hohe Gesamt- und Schwerlastverkehrsaufkommen weder geplant, noch berechnet waren.

Tausende Brücken in NRW sollen Medienmeldungen nach marode sein.

Mit Tempo 60 könnten die Substanzverluste reduziert und die Standzeiten verlängert werden.

Die FB-I regt an, dass der NRW-Landtag eine Grundsatzentscheidung fällt

Sollen die in Rede stehenden Autobahnbrücken mit Tempo 60 für den LKW-Verkehr zugunsten längerer Betriebszeiten geschont werden, oder ob die marodierende Infrastruktur weiterhin, wie im Fall der frisch sanierten Fleher Brücke, kaputt gefahren werden soll.

Besteht für diese Forderung Ihrer Meinung nach Aussicht auf Erfolg"?

Herr Czerwinski: "Diese Forderung ist logisch. Doch wie ich bereits gesagt habe, geht es in der Verkehrspolitik häufig nicht um Logik. Ich nenne ein Beispiel:

Nach den Richtlinien gibt es dreckige und saubere Dieselfahrzeuge. Damit die Sauberen noch in die Stadt fahren dürfen, benötigen die Fahrzeughalter die blaue Plakette.

Aber Ministerpräsident Armin Laschet aus Aachen sagt, nein nein nein, ich will davon nichts hören und riskiert mit seiner Position, dass auch die sauberen Diesel im Fall eines gerichtlich verfüigten Diesel-Fahrverbots nicht fahren dürfen.

Das ist unlogisch und ist nicht im Sinn der Autofahrer.

Ich habe keine Hoffnung, dass es im Landtag eine politische Mehrheit für die logische Forderung für ein LKW-Tempo 60 zur Verlängerung der Brückenstandzeiten geben wird".

DSdD: "Zwei Drittel der Ratsperiode liegen fast hinter uns. Anlass genug, dass wir uns an dieser Stelle um ein Zwischenfazit und um einen kleinen Rückblick kümmern.

Als die Ampel-Kooperation zustande kam, prognostizierten die politischen Meinungsgegner, dass die Ampel nicht länger als ein Jahr halten wird. Inzwischen sind es vier Jahre.

Gab es denn Momente, wie wir sie beispielsweise im Bund erleben, in denen die Ampel zu platzen drohte"?



Herr Czerwinski: "Also, dass was gegenwärtig in Berlin passiert, ist völlig schräg. Wir wissen nicht, was dahinter steckt und ob es sich vielleicht nur um die Spitze des Eisbergs handelt.

Wenn ich vor der Kommunalwahl 2014 meinen Parteifreundinnen und Parteifreunden gesagt hätte, dass wir nach der Wahl mit einer Ampel wach werden, in der wir Jahre lang mitregieren, hätten die meisten Freundinnen und Freunde gesagt, du spinnst.

Es zahlt sich jedoch aus, dass wir sehr lange und sehr detailliert verhandelt haben.

Uns war klar, dass wir aus sehr unterschiedlichen Richtungen und Kulturen kommen, die Einen aus einer Regierung, die Anderen mit all den Projekten und Umgestaltungswünschen aus der Opposition.

Das war ein Lernprozess, in dem wir uns auch etwas aneinander gewöhnt haben.

Ich glaube, dass das eine gute Grundlage für das Funktionieren der Ampel seit 2014 ist.

Des Weiteren wurde eine gemeinsame Kooperationsvereinbarung mit Projekten und Themen getroffen. Doch alles, was da nicht drinsteht, können die Partner unterschiedlich bewerten.

Beispielsweise sagte die FDP zur Tour de France,, dass ist nicht unser Ding. Wenn ihr das anders seht, müsst ihr euch eine Mehrheit suchen.

Das ist okay und führte nicht zur Gefährdung der Ampel.

Wir wollten nicht, dass 104 Bäume für eine Großveranstaltung und für mögliche weitere ähnlich dimensionierte Veranstaltungen gefällt werden müssen und hatten uns für den Baumerhalt und gegen das Ed-Sheeran-Konzert entschieden. Dann steht schnell in der Zeitung, die Ampel wackelt.

Das war jedoch kein Ampelthema. Somit war es auch völlig in Ordnung, dass man sich dazu unterschiedlich positioniert.

Wir konnten als Grüne vieles umsetzen, wobei wir vor der Wahl gedacht hatten, dass uns das Eine oder Andere nicht gelingen könnte.

Das dass alles jedoch sooo lange dauert, zum Beispiel beim Verkehr, oder das es sooo lange gedauert hatte, bis das wir endlich die Kunstkommission und den Kulturentwicklungsplan

bekommen, oder das der Schulbau jetzt richtig in Fahrt kommt, hatte ich mir nicht so langwierig vorgestellt.

An manchen Stellen kann ich es auch heute nicht begründen, warum das so ist".

DSdD: "Es ist sicherlich kräftezehrender, in der Regierungsverantwortung mit der Ampel zu stehen, als alleinverantwortlich Oppositionsarbeit zu betreiben. Neben den üblichen Fraktionssitzungen kommen die interfraktionellen Sitzungen mit der SPD und FDP hinzu, was sich zeitlich zu Lasten der Freizeit auswirkt.

Sie und Ihre Kolleginnen und Kollegen machen das ehrenamtlich, müssen tagsüber Ihre Brötchen verdienen,

den Haushalt versorgen und den privaten Verpflichtungen nachkommen.

Wie macht sich der Unterschied zwischen Opposition und Regierungsverantwortung für Sie bemerkbar"?

Herr Czerwinski: "Es war vor der Kommunalwahl 2014 schon zeitaufwendig, nach der Wahl beansprucht die politische Arbeit noch mehr Zeit. Es müssen unter anderen zahlreiche Absprachen mit dem Oberbürgermeister und den Ampel-Partnern getroffen werden.

Dennoch bin ich für mich selber verantwortlich. Es bringt nichts, wenn ich rum jammere. Es bringt viel, sämtliche Verpflichtungen so zu Takten, dass ich meinen beruflichen, politischen und privaten Alltag bewältigen kann und nicht davon überwältigt werde.

Das gelingt natürlich nicht immer. Daher ist es gut, dass ich mit meinem Mann und auch den Freunden, die nicht politisch aktiv sind Menschen habe, die mir schon sagen, du bist in der letzten Zeit hibbelig oder kurz angebunden.

Dann gibt es noch einen Zustand, den ich beachte und als Warnhinweis sehr ernst nehme. Das sind die Momente, wenn es mich ankotzt oder wenn mich was bitter macht.

Wenn mich was bitter macht merke ich, Vorsicht Norbert.

Das ist etwas, was ich keinesfalls will. Ich will nicht, dass die Politik die Macht hat, mich bitter zu machen.

Das kann ich von mir schieben. Dabei hilft mir die Ironie und die Selbstironie, also mal neben mich treten zu können", jetzt liegt ein Schmunzeln in seiner Stimme, "und über mich und meine Wichtigkeit zu lachen.

Ich glaube, dass ich sonst schon längst ein Kotzbrocken geworden wäre, was ich hoffentlich noch nicht bin.

Darauf will ich achten und ja, es kostet viel Zeit, aber es macht auch riesig viel Spaß".

DSdD: "Nach wie vor"?

Herr Czerwinski: "Ja, nach wie vor.

Opposition ist so einfach, du musst dich nur mit den eigenen Leuten unterhalten, du kannst Geld ausgeben, dass du nicht hast, du hast immer Recht, aber das ist nicht schön.

Erstens ist immer Recht zu haben langweilig.

Zweitens, wenn du immer Recht hast und dann sagen kannst, siehste, hab ich doch gesagt, aber die Anderen machen einen Fehler nach den anderen und du kannst das nicht verhindern, dann ist das auch frustrierend.

Deshalb bin ich viel lieber in der Rolle der Gestaltung.

Ich glaube auch ein Händchen dafür zu haben, widerstrebende Ansichten moderieren zu können, damit sie sich annähern oder zusammenfinden.

Das macht mir Spaß und ich habe es mit Menschen zu tun.

Es sind nicht nur politische Freunde und politische Gegner. In erster Linie sind es Menschen. Im Umgang versuche ich auch menschlich zu sein und das Menschliche zu sehen".

DSdD: "Grüne, SPD und FDP haben Herzensthemen. Welches Ihrer Themen, dass in der Kooperationsvereinbarung steht, wurde zu Ihrer Zufriedenheit behandelt oder auf einen guten Weg gebracht"?

Herr Czerwinski: "Ein Thema, worüber in der Kooperationsvereinbarung wenig steht, ist der Bereich Immigration und Flüchtlinge.

Während den Kooperationsverhandlungen hatten wir gesagt, wir müssen was ändern. Die Unterbringungen in Hotels sind keine gute Lösung, wir müssen das vielfältiger angehen.

Ich finde, dass die Ampel gut zusammenstand, als die Entwicklung so dynamisch wurde, wie im Jahr 2015.

Seiner Zeit berief der Oberbürgermeister unsere Geschäftsführerin Miriam Koch zur Flüchtlingsbeauftragten, die einen super Job gemacht hatte.

Nicht zu vergessen ist das phänomenale Engagement der Bürgerinnen und Bürger, sowie auch das der Verwaltung.

Gerade auch die Leute von der Verwaltung, die für ihr "das geht so nicht, da gibt es eine Verordnung, die dagegen spricht" bekannt sind, haben enormes geleistet.

Sie halfen tatkräftig mit, als Düsseldorf am Flughafenbahnhof für Dortmund in die Breche gesprungen war.

Das hat mich berührt.

Aktuell brachte die Ampel in der Juni-Ratssitzung einen Antrag ein, wonach in Verbindung mit dem Resettlement Programm der Flüchtlinge Rubens Beteiligung, 200 Flüchtlinge vom Mittelmeer nach Düsseldorf geholt werden sollten.

Was mich in der Debatte bestürzt hatte, waren die Ablehnungsbegründungspunkte der CDU.

Dort hieß es unter anderen, dass Boot ist voll, wir haben keinen Platz an den Schulen, warum sollen wir anderen Städten die Flüchtlinge wegnehmen, wir können das nicht.

Das war eine Tonlage die einen vermuten lassen konnte, dass die CSU im Rat sitzt.

Schön hingegen war es zu beobachten, wie alle Rednerinnen und Redner der Ampel ganz deutlich dagegen gehalten hatten.

Die Ampel verwies darauf, dass Düsseldorf gezeigt hat, über Kapazitäten und Programme für traumatisierte Flüchtlinge zu verfügen. Düsseldorf kann das besser, als andere Städte, worauf wir stolz sind.

Das würde ich als erstes nennen".

DSdD: "Die Vermeidung von Hotelunterbringungen hat sich inzwischen als goldener Schuss erwiesen, wenn man sich die Situation in Köln und vielen anderen Städten anschaut.

Dort wurde Kommunalpolitik zur Steuergeld-Vernichtungsanlage".

Herr Czerwinski: "Nein nein, dass Geld wurde nicht vernichtet. Es floss in bestimmte Taschen. Darauf hatten gewisse Leute schon geachtet".

DSdD: "Herr Czerwinski, wie sagten Sie vorhin, immer Recht zu haben sei langweilig, die Fehler der anderen nicht verhindern zu können, ist hingegen frustrierend, weshalb Sie lieber gestalten.

Hier haben Sie mitgestaltet und mit Ihren Partnern die Weichen nicht in Richtung des Kostenwahnsinns gestellt.

Düsseldorf gibt für die Unterbringung der Geflüchteten erheblich weniger Geld aus, als alle Städte mit der Hotelunterbringung.

Wir bleiben bei Gebäuden, wechseln jedoch von den Hotels zu den Schulen.

Seit Monaten produzieren die Schulsanierungs-, Erweiterungs- und Neubaumaßnahmen in der Stadt positive Schlagzeilen.

Von Außen betrachtet, scheint alles im Flow zu sein. Wie sieht es denn von Innen aus"?

Herr Czerwinski: "Wie schon erwähnt, brauchte es Zeit, weil zuerst die Strukturen für die Schulbaumaßnahmen geschaffen werden mussten. Wir haben in den vorherigen Jahren gesehen, dass der Rat für den Schulbau 30 Millionen Euro bereit gestellt hatte. Die Verwaltung war jedoch strukturell nicht in der Lage gewesen, die Gelder einzusetzen.

Wir mussten uns erst einmal darum kümmern, was zu tun ist, damit die Gelder auch eingesetzt werden können und nicht nur auf dem Papier vorhanden sind.

So wurden Analysen über den Zustand der Gebäude benötigt, um Maßnahmen auf dem Weg zu bringen. Das brauchte schon eine gewisse Zeit.

Bei den Schulbauten haben wir inzwischen eine Phase erreicht, in der Zug um Zug die Schlüsselübergabe stattfindet.

Nehmen sie das Albrecht Dürer Kolleg. Das hatte Dirk Elbers versprochen. Dieses Versprechen wurde allerdings nicht eingelöst.

Die Übergabe findet allerdings demnächst statt.

Wir sehen, wenn man es richtig macht, kommt auch was dabei rum".

DSdD: "Können Sie ein weiteres Beispiel nennen, was aus Ihrer Sicht unter der Ampel besser läuft"?

Herr Czerwinski: "Ja, blicken wir auf den Bereich Kultur, der für uns Grüne immer sehr wichtig war.

Unseren Eindruck nach gab es in der Düsseldorfer Kulturpolitik eine bleierne Schwere. Davon betroffen war der Umgang mit den Kulturinstituten. So sollte der Chef der Tonhalle eine Abmahnung erhalten, weil er lediglich den Kulturausschuss darüber informiert hatte, dass er seine freien Stellen nicht mehr besetzen darf.

Dann wurde die Freie Szene sehr kurz gehalten.

Außerdem fehlt es an Proberäumen und an der Dialogbereitschaft mit den Künstlerinnen und Künstlern.

Diese Bereiche sind für uns wichtig.

Unsere Vorschläge hierzu, wurden von der Ampel gut aufgenommen.

Im Dialog mit der Künstlerschaft, die übrigens nicht so homogen auftritt, wie manche vielleicht vermuten würden, ist es uns inzwischen gelungen, den Prozess für einen Kulturentwicklungsplan im Gang zu setzen.

Es wurde auch eine Kunstkommission gegründet, die ihre Arbeit bereits aufgenommen hat und für die Freie Szene wurde mehr Geld bereitgestellt.

Ich glaube, dass das der Stadt gut tut, auch wenn es unserer Auffassung nach noch nicht reicht.

So denken wir an ein Werkkunsthaus für Künstler, die an der Kunstakademie das Studium abgeschlossen haben und beispielsweise mit Emaille arbeiten möchten, jedoch nicht das Geld für das erforderliche Equipment haben.

Wenn die Künstler hier keine Unterstützung erhalten, gehen sie nach Berlin, Hamburg oder nach Köln.

Mit einem Werkkunsthaus würden wir diese Künstlerinnen und Künstler nicht an andere Städte verlieren".

DSdD: "Wir schauen noch einmal zurück ins Jahr 2014 und bitten Sie, einen weiteren Bereich zu nennen, der für die Grünen bei den Kooperationsverhandlungen wichtig war".

Herr Czerwinski: "Bei den Kooperationsverhandlungen war es für uns neben anderen Themen wichtig, dass das Thema Beteiligung in verschiedenen Politikbereichen systematischer verankert wird.

Das gelang bisher nur im Bereich Kultur, als der Kulturentwicklungsplan im Dialog mit den Kunstschaffenden aufgestellt wurde.

In den anderen Bereichen kam die von uns geforderte systematische Beteiligung noch nicht zum Zug.

Von uns kam auch die Idee für eine Beteiligungsbeauftragte, die in alle Ämter ermitteln sollte, wie die Beteiligungsverfahren, passend zu den jeweiligen Bereichen, durchgeführt werden können.

Wenn das gut bedacht wird, werden wir auch die Menschen erreichen, die bisher nicht erreicht wurden.

Dieser Punkt ist allerdings noch offen, woran sich Stand heute voraussichtlich bis 2020 nichts ändern wird.

Im Bereich Planung und Verkehr haben wir mit Frau Zuschke eine Dezernentin, die aus anderen Städten vielfältige Erfahrungen zu anderen Beteiligungsprozessen mitbringt.

Ich nenne ein Beispiel: Damit sich mehr Menschen bei Beteiligungen einbringen können, könnte statt der üblichen Präsentations- und Infoabende, dass Beteiligungsverfahren für 14 Tage in einen Bauwagen an den entsprechenden Stellen durchgeführt werden.

Gesagt und bei der Umgestaltung der Friedrichstraße auch mit Erfolg getan.

Das Verwaltungsteam im Bauwagen äußerte sich später über die Bürgerhinweise, Anregungen und das Interesse positiv.

Wir Grüne sagen: Gerne mehr davon".

DSdD: "In dieser Ratsperiode wurde im Februar 2016 die WHL, die Rede ist natürlich von der Wehrhahnlinie, im Betrieb genommen.

Handelt es sich bei der WHL aus Ihrer Sicht um eine Erfolgsstory"?

Herr Czerwinski: "Die Wehrhahnlinie ist einer der schönsten U-Bahnlinien, die es in Deutschland gibt. Das liegt an der Gestaltung der Bahnhöfe, was auch im Ausland für viel Aufmerksamkeit gesorgt hatte.

Die Wehrhahnlinie ist ein sauberes und zügiges ÖPNV-Angebot, dass wahnsinnig viel Geld gekostet hat.

Ich glaube jedoch, dass es nicht gut war, sie zu bauen und hatte mich seiner Zeit beim Bürgerbegehren gegen die Wehrhahnlinie beteiligt.

Auch wenn heute viele sagen, guck doch mal, ist doch sehr schön geworden, überwiegen für mich die Nachteile, was ich mit einigen Hinweisen verdeutlichen möchte.

In der Altstadt sind, im Gegensatz bis zum Februar 2016, die umsteigefreien Beziehungen, zum Beispiel nach Derendorf, weggefallen.

Beim Umsteigen habe ich nun wesentlich längere Wege zurückzulegen, während dessen ich vorher an der Bolkerstraße direkt einsteigen konnte.

Wenn diese Wege überirdisch zurückgelegt werden müssten, hätte man einen anschaulicheren Eindruck von den Laufstrecken.

Die Umsteigebeziehungen wurden auch an der Jakobstraße verschlechtert. Dort muss ich heute sehr lange Wege zurücklegen.

Die Betriebskosten für die Wehrhahnlinie sind erheblich.

Außerdem ist sie im Fall von Betriebsstörungen nicht flexibel, während dessen die überirdisch verkehrenden Bahnen über die Berliner Allee fahren konnten, wenn die Strecke über die Friedrichstraße blockiert war.

Der betroffene Einzelhandel litt unter den sehr langen Bauzeiten, wofür die Stadt in einigen Fällen sogar Entschädigungskosten geleistet hatte.

In Deutschland gibt es keine U-Bahnstrecke, wo die Stadt einen so hohen Eigenanteil bezahlt hat.

Der Eigenanteil liegt in der Regel bei 10%, Düsseldorf bezahlte mehr als 40% für ein Projekt, das über 900 Millionen Euro gekostet hatte.

Das überfordert auch eine reiche Stadt wie Düsseldorf, zumal die Stadt parallel die Kosten für die Citytunnels zu 100% finanzieren musste.

Diese Gelder hätte ich viel lieber für den ÖPNV-Ausbau und für ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen ausgegeben.

So hätte die Stadt mit wesentlich weniger Geld und in wesentlich kürzerer Zeit wesentlich viel mehr erreicht".

DSdD: "Welche Projekte hätten Sie mit der Ampel bis zur Kommunalwahl 2020 noch gerne realisiert oder auf einen guten Weg gebracht"?

Herr Czerwinski: "Ich bin froh, wenn wir das, was wir vereinbart hatten und angefangen haben, für die Bürgerinnen und Bürger erlebbar und erfahrbar machen können.

Beim Thema Radverkehr haben wir über sehr umfangreiche Planungen gesprochen, wovon jedoch bisher viel zu wenig realisiert wurde.

Ich möchte, dass auf den wichtigen Haupttrouten bis 2020 deutlich erkennbare Ergebnisse erzielt werden.

In diesem Jahr sollen die geplanten Radwege auf der Karlstraße und der Worringer Straße begonnen, bzw. fertiggestellt werden.

Die Planungen für die Jülicher und Klever Straße konnten bereits abgeschlossen werden.

Gerade auch mit den Haupttrouten, wo sichere und breite Radwege entstehen, wollen wir voran kommen".

DSdD: "Werfen wir noch einen Blick voraus auf das Kommunalwahljahr 2020. Können Sie uns schon heute die Themen nennen, die BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Wahlkampf setzen werden"?

Herr Czerwinski: "Damit befassen wir uns natürlich schon jetzt und tauschen uns untereinander und auch mit Interessierte aus.

Ziel ist es, die Wahlkampfthemen ein halbes Jahr vor der Wahl auf einen Parteitag zu verabschieden.

Ich wünsche mir, dass es kein hundertseitiges Papier für Freaks wird. Es müssen schon einige Kernbotschaften drin stehen, die sprachlich und bildlich leicht verständlich aufbereitet werden.

Das Thema Wohnen ist für die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer sehr wichtig und wird bei uns nicht nur im politischen Alltagsgeschäft, sondern auch im Wahlkampf eine wesentliche Rolle spielen.

Mit Wohnen haben wir uns schon die letzten Jahre intensiv beschäftigt.

Als wir uns für einen Vorsitz in den Ausschüssen entscheiden mussten, votierten wir ganz bewusst für den Vorsitz im Wohnungsausschuss und hatten den Vorsitz SCHWEREN HERZENS im Umweltausschuss abgegeben.

Das zweite Thema ist die Mobilität in einer gesunden Stadt.

Hierbei geht es um die Bereiche der Luftreinhaltung, Diesel-Fahrverbot, Radverkehr.

Wir wollen eine gesunde Stadt und machen deshalb eine zielführende Politik für ein gesundes Düsseldorf.

Bei der Kommunalwahl geht es schließlich mit Blick auf unsere Stadt darum, in welcher Stadt möchtest du eigentlich wohnen, in welcher Stadt möchtest du dich bewegen, welche Aufenthaltsqualität soll dir deine Stadt bieten.

Und das dritte Thema wird tatsächlich die Kultur sein. Welche kulturelle Lebendigkeit wollen wir in Düsseldorf BITTE LÖSCHEN: und für wen machen wir das, für die, die freakig für Streetart sind, oder für die Menschen, die Geld für die Oper haben.

Darüber hinaus geht es in unseren Wahlkampf auch um die Inklusion, sowie um die Bereiche Zuwanderung und Integration.

Das die Umwelt für Grüne ein Thema ist, brauche ich mit Blick auf den von uns geforderten Baumerhalt in Verbindung mit dem Ed-Sheeran-Konzert, vermutlich nicht gesondert, jedoch der Vollständigkeit halber betonen".

DSdD: "Wir haben das Ende der Themenroute erreicht. Mit dem Bild der gesunden Stadt im Herzen und einen herzlichen Dank für Ihre Einblicke auf den Lippen, endet DSdD im Gespräch mit Norbert Czerwinski".

# Online-Magazin

DSdD - Der Stand der Dinge im Juli 2018

---

## Verwandte Glossarbegriffe

Zugehörige Begriffe hierher ziehen

---

**Index**

Begriff suchen