
13. September 2020

Wahl des Oberbürgermeisters

Düsseldorf



DSdD im Gespräch mit

Thomas Geisel /SPD



Anmoderation: Die Bezirksregierung Düsseldorf (BR) hatte aufgrund der hohen Luftschadstoffbelastung der Stadt 2018 mit einem großflächigen Dieselfahrverbot gedroht.

Diese Einschränkung könnte jedoch abgewendet werden, wenn die Stadt zur Verbesserung der Luftqualität zeitnah verfügbare Maßnahmen ergreift, wie z. B. weiträumig Tempo 30, innerstädtisches Fahrverbot, Geschwindigkeitsüberwachungen, Umweltspuren, LKW-Fahrverbote, Citymaut, Umwidmung von Fahrstreifen in Radwege, Anhebung der Parkgebühren, etc.

Bis in Düsseldorf mehr Radwegekilometer, digitale Verkehrsleitsysteme, neue emissionsarme Busse und zusätzliche Stadtbahnen verfügbar sind, wird die BR nicht warten.

Nachdem SPD, GRÜNE und FDP das Amt für Verkehrsmanagement mit der Einrichtung von Umweltspuren beauftragt hatten, fegte im Herbst 2019 die Kritik an der 3. Umweltspur wie ein Orkan über die Stadt; selten wurde in Düsseldorf ein Streit über einen vergleichbaren Zeitraum so aggressiv und hasserfüllt geführt.

Es ist erwartbar, dass einige OB-Kandidaten im Wahlkampf den Ärger über die Umweltspuren vordergründiger thematisieren werden als die schnell umsetzbaren Maßnahmen, die sie zur Verbesserung der Luftqualität bevorzugen würden.

2020 empfiehlt es sich daher, besonders wachsam hinzuhören und hinzuschauen.

Für die Düsseldorfer SPD tritt bei der Kommunalwahl 2020 für das Amt des Oberbürgermeisters ein Mann an, der bereits die Kandidatenrolle und den Alltag des Stadtoberhauptes kennt.

Auch wenn im Bund die Umfragewerte für die SPD schon länger unter 20 % liegen, spielt das in seinem Fall keine erhebliche Rolle; die Wahl des OB ist eine Personenwahl, bei der unser heutiger Gesprächsgast den Amtsbonus innehat - Ende der Anmoderation.

DSdD: Herr Oberbürgermeister, viele Städte in NRW haben zur Verbesserung der Luftqualität einem weiträumigen Tempo 30-Anordnung und ein streckenbezogenes LKW-Fahrverbot verfügt, womit auch die Verkehrssicherheit für den Auto/Radverkehr großflächig verbessert wurde. Bleibt es im Fall Ihrer Wiederwahl zum OB dennoch bei der für viel Ärger sorgenden 3. Umweltspur?

Thomas Geisel:

Auch in Düsseldorf haben wir ein ganzes Bündel von Maßnahmen vorgelegt und in den Luftreinhalteplan der Bezirksregierung aufgenommen, um die Stickoxid-Grenzwerte einzuhalten. Auf der Achse zwischen Witzelstraße und Corneliusstraße, wo die Schadstoffkonzentrationen mit am höchsten waren, haben wir uns gemeinsam mit dem Umweltministerium des Landes und die Bezirksregierung auf die Einrichtung einer Umweltspur verständigt, auf der auch Fahrgemeinschaften zugelassen werden sollten. Mit Blick auf eine Reduzierung der Schadstoffkonzentrationen, die für die Abwendung eines Diesel-Fahrverbotes Voraussetzung ist, waren wir ausgesprochen erfolgreich. Mittlerweile werden auf der Corneliusstraße trotz wieder höheren Verkehrsaufkommens die Grenzwerte eingehalten. Die Zulassung von Fahrgemeinschaften wurde vom Bundesverkehrsminister mit dem aus meiner Sicht ziemlich absurden Argument, durch die Fahrgemeinschaften würde die Umweltspur verstopft, leider wieder gekippt. Ich gehe dennoch davon aus, dass die Bezirksregierung die zunächst nur als Versuch vorgesehene Umweltspur im Luftreinhalteplan festschreiben wird, da sie sich als ausgesprochen wirkungsvoll erwiesen hat. Unbeschadet dessen werden wir selbstverständlich dort, wo es Sinn macht, auch die anderen von Ihnen genannten Maßnahmen durchführen.

DSdD: Auf der einen Seite wollen auch Sie, dass die Menschen mehr Wege mit dem Rad erledigen und auf der anderen Seite gibt es in der Stadt 450 Straßenkilometer, wo 50 km/h und mehr zugelassen sind.

Mit welchen Maßnahmen wollen Sie im Fall Ihrer Amtsfortsetzung die Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf diesen Straßen verbessern.

Thomas Geisel:

Wir sollten nicht vergessen, dass es schon heute wahrscheinlich mehr Straßen gibt in Düsseldorf, auf denen Tempo 30 vorgeschrieben, als auf denen Tempo 50 erlaubt ist. Allerdings werden wir genau prüfen, auf welchen Straßen ein hohes Radverkehrsaufkommen ist und inwieweit dort Tempo 30 (und eine entsprechende Umstellung der grünen Welle!) eingeführt werden kann. Auf den großen Durchgangsstraßen wird es aber wohl – auch wegen der einschlägigen gesetzlichen Regelungen – bei Tempo 50 bleiben. Hier lässt sich der Radverkehr allerdings auch dadurch verbessern, dass wir hinreichend breite Radwege schaffen, auf denen Radfahrer sicher und ohne dass es zu Konflikten mit dem Autoverkehr kommt, fahren können. Auf einigen Straßen in der Innenstadt ist uns dies nach meinem Eindruck sehr gut gelungen. Dies mussten wir gegen den Widerstand der CDU durchsetzen, die sich explizit gegen Fahrradwege auf Hauptverkehrsstraßen ausgesprochen hat und den Radverkehr in die Nebenstraßen verbannen wollte.

DSdD: Wir bleiben noch für einen Moment auf zwei Räder; in der laufenden Legislatur wurden von den angekündigten 300 Radwegenkilometern nur 27 realisiert. Wenn in der freien Marktwirtschaft von den vorgegebenen 100 % nur 9 % geleistet werden, rollen Köpfe.

Was werden Sie im Fall einer zweiten Amtszeit als oberster Dienstherr konkret unternehmen, damit sich in Düsseldorf solche kapitalen Versäumnisse nicht wiederholen?

Thomas Geisel:

Zunächst einmal zur angeblichen Ankündigung von 300 Radwegenkilometern. Ich nehme an, dies bezieht sich auf eine Verwaltungsvorlage meines damaligen Verkehrsdezernenten Dr. Keller aus dem Jahre 2015. Hier wurde die Schaffung eines Radhauptwegenetzes in Aussicht gestellt. Um mehr als – ich möchte einmal sagen – erste Überlegungen ging es allerdings erkennbar nicht, da in der Vorlage als Voraussetzung für eine „Beschlussfassung zur Ausführung der Einzelmaßnahmen“ eine vorangehende „detaillierte Verwaltungsabstimmung“, „Vorstellung der Maßnahmen in den Bezirksvertretungen“, „Bürgerbeteiligung“, „Bewertung zum weiteren Vorgehen“ und die „Vorstellung des Gesamtkonzeptes“ genannt wurden. In den letzten Jahren haben wir in

der ganzen Stadt neue Radwege gebaut, mussten dabei allerdings die Erfahrung machen, immer wieder auf Widerstände gerade aus der Fraktion zu treffen, deren Spitzenkandidat angeblich 300 Kilometer Radwege bauen wollte. Dennoch ist es uns gelungen, den Radverkehr in den letzten sechs Jahren sicherer und komfortabler zu machen und seinen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich zu erhöhen. Aus diesem Grunde sehe ich keinerlei Veranlassung, hier Köpfe rollen zu lassen. Wir werden in unseren Bemühungen allerdings auch weiterhin nicht nachlassen, den Radverkehr zu stärken, denn beim Fahrrad handelt es sich um ein hocheffizientes, emissionsfreies, gesundes und häufig auch vergleichsweise schnelles Verkehrsmittel!

DSdD: In Düsseldorf wurden die Bereiche Ordnung und Verkehr entkoppelt und stattdessen Stadtentwicklung mit Verkehr verknüpft. Theoretisch sinnvoll, praktisch jedoch aus vielen Gründen hinter den Erwartungen geblieben.

Wie wollen Sie in einer zweiten Amtszeit dafür sorgen, dass diese stadtbedeutsamen Bereiche den neuen Ressortzuschnitt mit mehr Effizienz erfüllen.

Thomas Geisel:

Grundsätzlich erscheint es mir mit Blick auf Synergien und Kompetenzen durchaus sinnvoll, die Bereiche Stadtplanung und Verkehr zusammen zu legen. Die Erfahrung hat aber gezeigt, dass gerade in einer wachsenden Stadt wie Düsseldorf ein solches Dezernat von einer Person kaum gemanagt werden kann. Aus diesem Grunde werden wir die in der Hauptsatzung ohnehin vorgesehene Stelle eines achten Dezernenten mit dem Schwerpunkt Verkehr schaffen. Gerade wenn man sich die Fülle der Herausforderungen in diesem Bereich anschaut, halte ich dies für dringend geboten.

DSdD: Welche zielführenden Weichenstellungen für die Schaffung bezahlbarer Wohnräume haben sich in Ihrer Amtszeit so gut bewehrt, dass ein OB Geisel auch in der nächsten Legislatur daran festhalten wird.

Thomas Geisel:

Wir werden die städtische Wohnungsbaugesellschaft weiter stärken, die wir in den letzten fünf Jahren aus ihren jahrzehntelangen Dornröschenschlaf geweckt und zu einem der wichtigsten Spieler im Wohnungsbau in Düsseldorf gemacht haben.

Wohnungen in kommunalem Eigentum sind häufig öffentlich gefördert und bleiben auch nach Ablauf der Sozialbindung dem Gemeinwohl verpflichtet. Auch das „Handlungskonzept Wohnen“ werden wir konsequent fortführen, was bedeutet, dass 40 % aller Wohnungen bei größeren Projekten in der Miethöhe reguliert sind. Wir werden darüber hinaus mit dem Instrument einer sozialen Erhaltungssatzung verhindern, dass infolge von hochwertigen „Luxussanierungen“ die Mieten so stark steigen, dass sie nur noch für wenige erschwinglich sind. Damit sichern wir auch die Vielfalt und soziale Durchmischung unserer Quartiere.

DSdD: Jetzt geht es um unser Lebenserhaltungssystem: Auf welche Maßnahmenzusagen gegen den menschenverursachten Klimawandel können sich die DüsseldorferInnen im Fall Ihrer Wahl zum Stadtoberhaupt in der ersten Hälfte der bevorstehenden Legislatur einstellen?

Thomas Geisel:

Infolge des Ratsbeschlusses bis zum Jahre 2035 klimaneutral zu werden, habe ich einen Klimabeirat einberufen, der Maßnahmen untersucht und vorschlägt, wie wir den CO₂ Ausstoß bei der Wärme- und Stromerzeugung sowie beim Verkehr in den nächsten 15 Jahren so reduzieren können, dass wir dieses ehrgeizige Ziel erreichen. Allein mit Symbolpolitik und Rhetorik werden wir es nicht schaffen, wohl aber mit einem konkreten und überprüfbaren Maßnahmenplan.

DSdD: Bei all den vollmundigen Wahlkampfversprechen einiger Parteien denken viele nicht daran, dass ca. 70 % des städtischen Haushaltes für feste Ausgaben verplant sind.

Erwarten Sie, dass im nächsten Haushalt, trotz Corona, Spielräume für Wahlkampfversprechen vorhanden sind und falls ja, für welche zwei, drei Projekte würden Sie sich starkmachen.

Thomas Geisel:

Es stimmt, insbesondere die infolge der Corona Pandemie wegfallenden Gewerbesteuererinnahmen zwingen uns zu sparsamem Haushalten. Zwei Projekte, die nicht unter die kommunalen Pflichtaufgaben fallen, möchte ich dennoch nennen. Zum einen werden wir – als erste Maßnahme des Gesamtprojektes „Blaugrüner Ring“ – die Rheinuferpromenade bis zur Rheinterrasse verlängern. Hierdurch schlagen wir gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe: wir beseitigen die Engstelle für Fußgänger und Radfahrer unterhalb der Oberkassler Brücke, wir schaffen zusätzliche Parkmöglichkeit für die Besucher der Turnhalle und des Kunstpalastes und wir können so das Taxi-Chaos auf der Heinrich Heine Allee, der Mühlenstraße und am Burgplatz beheben – indem wir Burgplatz und Altstadt durch einen Shuttle Service mit einem neuen leistungsfähigen Taxistand an der Rheinuferpromenade verbinden.

Ein zweites Projekt wäre ein Museum beziehungsweise ein Institut mit dem Arbeitstitel „The Sound of Düsseldorf“, in dem wir die Bedeutung unserer Stadt für die jüngere Musikgeschichte, insbesondere als Wiege der elektronischen Musik (Kraftwerk!), der Neuen Deutschen Welle und des Punks in Deutschland darstellen.

DSdD: Haben Sie bis hierhin vielen Dank für Ihre Ausführungen. Abschließend erhalten Sie die Gelegenheit, Werbung in eigener Sache zu machen: Warum sollen die Düsseldorferinnen und Düsseldorfer Thomas Geisel erneut zum Oberbürgermeister wählen.

Thomas Geisel:

Ganz einfach: weil Düsseldorf mit mir als Oberbürgermeister eine lebenswerte, erfolgreiche, solidarische und sympathische Großstadt für alle bleibt!

Pressefoto:Thomas Geisel