

Anmerkungen zu den Vorlagen der OVA Sitzung für den 13.01.21

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD möchte wieder Anmerkungen zu einigen TOPs der OVA-Sitzung machen und würde sich über Beachtung freuen. Ich bitte um Verständnis, wenn dabei vielleicht die eine oder andere Aussage in den 724 Seiten des Vorlagenpakets übersehen oder fehlgedeutet wurde.

TOP 5.1 - Tempo 30

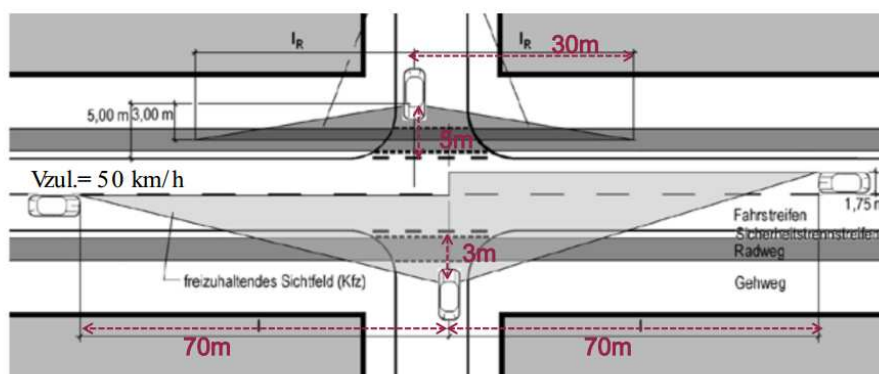
Leider lässt die Rechtslage es derzeit nicht zu, 30 km/h als Regelgeschwindigkeit umzusetzen bzw. das würde von Gerichten schnell kassiert. Wir müssen darauf warten, dass auf Bundesebene die StVO endlich Nachhaltigkeit und Sicherheit als Haupt-Kriterien der Straßenverkehrs-Regelungen (vor dem „Verkehrsfluss“) anerkennt und Tempo 30 in der Stadt zur Regel macht – was ja heute schon für den größten Teil der innerstädtischen Straßen gilt. Die Zeit dafür ist reif, die Parteien und Städte sollten sich dafür stark machen.

Wir gehen aber davon aus, dass die im Lärmaktionsplan (s.u. Top 10/11) konkret genannten kritischen Straßen im Sinne von §45 der StVO auf die Einführung von Tempo 30 überprüft werden.

Anmerkung: Unter Sicherheitsexperten ist anerkannt, dass Tempo 50 erfordert, dass mind. 20m vor Kreuzungen, Einmündungen und Querungen nicht geparkt werden darf, um ein ausreichendes Sichtfeld zu gewährleisten, s.u. (Fahrräder können aber dort abgestellt werden, da sie die Sicht nicht blockieren). Am Ende wird die Entscheidung zwischen „Schneller fahren“ und „Mehr parken“ zu treffen sein, wenn Verkehrssicherheit ernst genommen wird.

So viel Sicht muss sein

an Knotenpunkten, Einfahrten, Zufahrten etc.

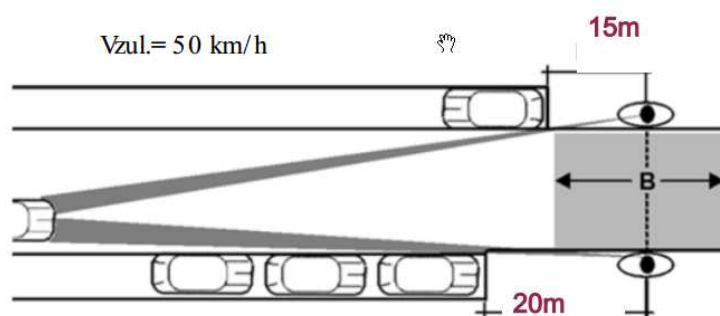


RASt 06:

Innerhalb der Sichtfelder darf weder die Sicht auf Kinder noch die Sicht von Kindern auf Fahrzeuge beeinträchtigt werden

So viel Sicht muss sein

An Überquerungsstellen



TOP 9 – Bebauungsplan Schwannstr.

Das Thema Nachhaltige Mobilität wird im B-Plan kaum angesprochen. Entspricht das Verhältnis von Pkw-Stellplätzen zu Fahrrad-Stellplätzen von ca. 3:1 den städtischen Verkehrszielen? Gibt es Anforderungen an die Fahrrad-Stellplätze, z.B. die Eignung für E-Fahrräder (Lademöglichkeit) und Lastenräder oder Sicherheit und Beleuchtung? Wie wird das zusätzliche Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 3.000 Fahrten/Tag (inkl. der angrenzenden Planungsgebiete) klimaneutral gestellt?

Im Umweltbericht wird „Umweltfreundliche Mobilität“ in Abschnitt 15.5.2 (S. 60 des Berichts) auf gerade einmal einer halben Seite abgehandelt. Dort werden routinemäßig die vorhandenen ÖPNV-Angebote und Radwege aufgezählt sowie angemerkt, dass die Stadtwerke zu informieren sind, wenn (wenn??) E-Mobilität vorgesehen ist. Im folgenden Abschnitt Klima wird zur globalen Klimawirkung des Projekts (CO₂-Emissionen) nichts (nichts!!) gesagt, während vorher zu Lärm, Schadstoffen, Grünflächen etc. umfangreiche Analysen aufgeschrieben wurden. So wird das nichts mit Klimaschutz und Mobilitätswende.

Notwendig ist für alle relevanten B-Plan-Verfahren:

- eine global geschätzte Klimabilanz und ggfs. Maßnahmen zur Kompensation,
- die Verpflichtung zu einem städtebaulichen Vertrag, der Mobilitäts-Management, Parkraum-Bewirtschaftung und Job-/Mietertickets, nachhaltiges Flottenmanagement (E-Fahrzeuge, Sharing etc.) und Mobilitäts-Services u.a.m. umfassen soll, um die Mobilitätswende vor Ort zu realisieren.

TOP 10 / 11 – Lärmaktionsplan

Wir gehen davon aus, dass die im Aktionsplan genannten kritischen Straßen (S. 40) im Sinne von §45 der StVO zügig auf Tempo 30 geprüft werden. Zur Erinnerung: es geht dabei um folgende Strecken: Benrather Schlossallee westlich Schlossparkstraße, Bilker Allee zwischen Weber- und Corneliusstraße, Gladbacher Straße zwischen Gilbachstraße und Bilker Kirche, Heyestraße zwischen Hardenberg- und Torfbruchstraße, Kalkumer Straße zwischen An der Piwipp und Unterrather Straße, Rethelstraße, Roßstraße zwischen Franken- und Klever Straße, Ulmenstraße zwischen Tannenstraße und Spichernplatz und Witzelstraße, nördlich Auf'm Hennekamp.

Im Aktionsplan wird mehrfach grundsätzlich auf die Veränderung der Mobilität und Verringerung des Kfz-Verkehrs als wichtiger Faktor zur Reduzierung des Straßenlärms verwiesen. Wie hierzu aber merkliche (!) Größenordnungen erreicht werden sollen, bleibt im Lärmaktionsplan genauso im Dunkeln wie im Luftreinhalteplan und den verkehrlichen Rahmenplänen.

TOP 12 / 13 Umweltpuren



Die Umweltpur Werstener / Witzelstr. wurde überhastet und ohne ausreichende flankierende Maßnahmen eingerichtet, weil sich die Stadt Düsseldorf zuvor jahrelang geweigert hatte, wirksame Maßnahmen in den Luftreinhalteplan zu schreiben. Sie kann durch andere Maßnahmen ergänzt oder auch ersetzt werden.

Bedingung ist allerdings, dass gleichwertige andere Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden, die die Luftqualität gewährleisten, aber auch einen Beitrag zu Klimaschutz und Mobilitätswende leisten sollen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind dafür nicht ausreichend.

Für die Umweltpur war ein wesentliches Argument die Förderung des ÖPNV, was allerdings nur bedingt gewirkt hat. Der ÖPNV kommt in der Vorlage eher am Rande vor. Können die Maßnahmen Nachteile für den Busverkehr (Stausituationen) verhindern und kann der ÖPNV zusätzlich gefördert werden, z.B. durch echte Vorrangschaltungen?

Die merkliche Verbesserung des Radwegs entlang der Witzelstraße ist eine positive Maßnahme.

Der Ersatz der Luftqualitäts-Funktion der Spuren durch Pförtnerampeln ist möglich, dadurch wird aber, wenn man es ernst meint, nur der Standort des Staus verlagert. Wie viele Kfz künftig auf die Strecke gelassen werden sollen, bleibt in der Vorlage unbestimmt. Ohne eine differenzierte globale Steuerung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt durch Parkraum-Strategie (für Pendler), Mobilitäts-Management, ÖPNV-Angebot etc. wird es jedenfalls keine echte Lösung geben.

Die sog. „umweltsensitive“ Ampelsteuerung in der 2. Stufe ist eine Strategie zur Maximierung des Kfz-Verkehrs im Rahmen der Luftreinhaltung, das ist eine falsche eindimensionale Strategie. Wenn zur Umwelt auch das Klima mitgedacht wird, was natürlich sein sollte, dann reicht eine mengenmäßige Steuerung, denn die CO₂-Belastung ist weder lokal messbar noch wetterabhängig, richtet sich nur nach der Verkehrsmenge (inkl. Staurisiken). Was würde eine umweltsensitive Steuerung bringen? Es würde wohl an bestimmten kurzfristig ermittelten Tagen der Verkehr beschränkt, das gibt weder einen Anreiz für nachhaltige Mobilitätsänderung der Autofahrenden noch ist der ÖPNV sinnvoll in der Lage, Zusatz-Kapazitäten für diese speziellen Tage vorzuhalten. So wird das nichts mit Klimaschutz und Mobilitätswende.

P+R-Parkhaus: Der Nutzen von P+R am Stadtrand ist im Ballungsraum zweifelhaft. Rund um Düsseldorf gibt es verdichtete Städte und hochwertige Bahnverbindungen, viele Autofahrer hoffen auf bzw. haben einen kostenlosen Firmen- oder Straßenparkplatz. P+R wird dann möglicherweise zu einem nicht geringen Teil genutzt von bisherigen ÖPNV-Nutzern aus der Region, die dann bis zum reservierten P+R-Stellplatz fahren, und erst dort für die letzte Meile den ÖPNV nehmen, also die Zubringerverkehre schwächen und die besonders stark genutzten ÖPNV-Abschnitte nicht entlasten; bisherige Pkw-Nutzer auf P+R-Plätzen reduzieren den Parkdruck in der Innenstadt und können neuen Verkehr anziehen. Ohne ein integriertes Park-Konzept für die ganze Innenstadt ist P+R keine Lösung.

Das Geld wäre für die Schnellsanierung vieler heruntergekommenen Haltestellen und ihrer Zugänge („Walk + Ride“), Schnellbuslinien aus der Region, eine echte Fahrgemeinschafts-Offensive etc. sehr viel besser angelegt als für kostspielige Stellplätze. (Verteiltes P+R an Stationen in der weiteren Region kann dagegen sinnvoll sein.)

Was der Nutzen der Mobilstationen in diesem Zusammenhang ist, bleibt auch unklar.

Der Verzicht auf die Umweltspur Merowingerstr. ist dagegen nicht notwendig und nicht sinnvoll, auch im Blick auf die Anwohner/innen.

Die Spur Prinz-Georg-Str. soll gemäß Vorlage erhalten bleiben, nur umfirmiert werden.

Und was der verkehrliche Nutzen der Demarkierung auf der Fischerstr. ist, wenn der Fahrbahn-Engpass vorher (an der Musikhochschule) sinnvollerweise wegen des fehlenden Radwegs erhalten bleibt, ist unklar.

Es wäre auch nötig, konkret andere Straßen zu definieren, an denen eine Rad-/Umweltspur zusätzlich eingerichtet werden sollte.

Im Evaluationsbericht steht: „In großen Teilen der Stadt- und Pendlerbevölkerung stößt die Maßnahme der Umweltpuren auf große Widerstände.“ Auf welche Daten stützt sich die Behauptung, dass „große“ Teile der Stadtbevölkerung dagegen sind, und was genau heißt „groß“ - die Mehrheit?

TOP 14 / 15 – Radweg Josef-Beuys-Ufer

Es bleibt die Tatsache, dass ein vielbefahrener Zweirichtung-Radweg sicher mehr als 2,50m Breite benötigt und dass zwingend eine Lösung zu finden ist, die das erreicht. Das ist ebenso wichtig wie Schleppkurven für Lkw (die ggfs. auf andere Routen verwiesen werden können) oder der Kfz-Durchfluss (der ja nach den politischen Absichtserklärungen global abnehmen soll). Höhere Gesamtkosten sollten an dieser zentralen Stelle nicht grundsätzlich ein Gegenargument sein, diese Lösung mit ihren möglichen Mängeln wird für viele Jahre Bestand haben.

Es ist schade, dass nicht unsere ergänzende Idee aufgegriffen wurden, nämlich ein Gehweg/ -steig rheinseitig entlang des Hochwasser-Mäuerchens. Außerdem schlagen wir einen zusätzlichen baulich relativ einfach zu realisierenden attraktiven Ufer-Radweg vor, mit Rampe statt der heutigen Treppe unter der Oberkasseler Brücke, Fahrradstraße über die Zufahrten des Rheinwerft-Parkplatzes und weiter über Robert-Lehr-Ufer bis zur Th.-Heuss-Brücke. (Bei Veranstaltungen auf dem Rheinwerft und starkem Hochwasser ist dieser Weg allerdings nicht nutzbar.)

TOP 17 – Fahrradförderung

Einiges tut sich in Sachen Radverkehr in Düsseldorf, strategische Überlegungen zur Aktualisierung der Planung und Verbesserung der Organisation sind sicher sinnvoll und notwendig, und es ist auch klar, dass nicht alle baulichen Versäumnisse der letzten Jahrzehnte kurzfristig aufgeholt werden können. Trotzdem gibt es noch einige gravierende Defizite für eine Mobilitätswende.

Ein angemessener Anschluss des Radschnellwegs (und der Uni) an die Innenstadt fehlt.

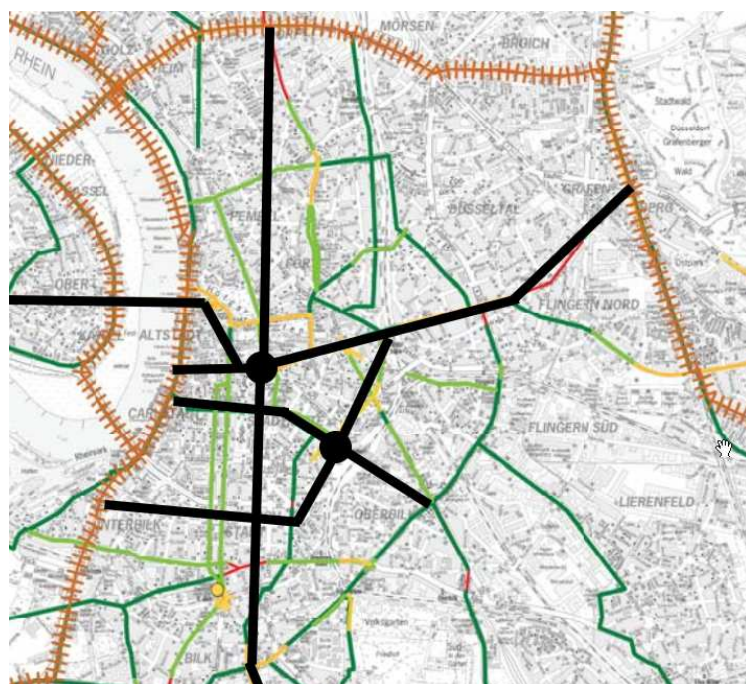
Düsseldorf muss endlich zügig echte Fahrradstraßen einrichten, z.B. Düsselstr. – Kirchfeldstr.

Unklar ist, was im Netzplan „Toleranzstrecken“ bedeutet. Wer muss da tolerant sein?

Das Prinzip der Velorouten ist richtig, die vorgeschlagenen Routen gehen aber wieder vom Grundsatz aus, dass Routen vorrangig dort angelegt werden, wo sie wenig Probleme machen, nicht dort, wo sie am dringendsten gebraucht werden. So wird das nichts mit der Mobilitätswende.

Wir brauchen jetzt keinen „Autobahnring“ um die Innenstadt, sondern neben den Rheinstrecken vorrangig durchgängige Achsen IN die Innenstadt, und zwar in den nächsten Jahren, auch wenn das sicher schwieriger und aufwendiger wird: von Norden (Pempelfort, Derendorf), Süden (Bilk, Uni, RSW, Oberbilk), Westen (Oberkassel) und Osten (Grafenberger Allee – Schadowstr., Flingern)

– mit einem Routen-Kreuz an der Altstadt und einem Kreuz am Hbf. (s. etwa folgende Prinzipskizze).



Prinzipskizze zu Velorouten

Thema Abstellen: Wir brauchen sehr viel mehr Fahrradbügel, s. etwa Luegallee.

Die Einrichtung von geschützten Fahrrad-Häuschen ist eine wichtige Förderstrategie für den Radverkehr in den dicht bebauten Innenstadtquartieren ohne ausreichende hausseitige Abstellmöglichkeiten. Das kommt bisher nicht voran, was vorauszusehen war. Ein teures Zwangsmodell von der Größe fast eines Einfamilienhauses (seit 2019 ergänzt durch eine möglicherweise wenig bekannte Alternative), die Abwälzung aller Leistungen und Risiken auf Private sowie schleppende Genehmigungs-Verfahren, das kann nicht funktionieren.

Anmerkung: Vielleicht sollten wir das Modell mal auf Bewohnerparkplätze anwenden. Wer in seiner Straße Bewohnerparkplätze haben will, muss weitere Interessenten suchen und mit ihnen private Verträge abschließen, Planung und Bau und Wartung selbst organisieren, alle (Haftungs-) Risiken tragen und die Parkplätze fallweise auf eigene Kosten wieder rückbauen lassen. Wie viele Parkplätze würde es dann wohl in den Quartieren geben?

Notwendig ist deshalb für den notwendigen Erfolg der Fahrradhäuschen:

eine städtisch verwaltete Interessentenliste,

freiere Modellwahl (Häuschen dürfen z.B. genauso bunt sein wie parkende Autos),

das Angebot eines Full-Service-Pakets durch Dritte (für Verträge und Versicherungen, Bau und Planung, Wartung und Verwaltung – kostenpflichtig mit Zuschuss)

sowie zügige Genehmigungen.



Fahrradstr. in Meerbusch



Fehlende Radabstellplätze an der Luegallee

TOP 18 - Haltestelle Pöhlenweg

In der Vorlage bleibt unklar, warum die Haltestelle stadteinwärts verschoben werden soll. Das führt zu erheblichen Nachteilen: aufwendige Gleisänderungen, zusätzlicher Überweg, notwendige Absenkungen an Einfahrten und weniger Raum im Gehwegbereich. Die in der Kurve liegende Verschwenkung auf einen nur 1m breiten Radweg ist kritisch. Ebenso kritisch ist, wenn hinter der Straßenbahn bleibende Radfahrende die Schienen in äußerst spitzem Winkel queren müssen.

Grundsätzlich meinen wir, dass Absenkungen für Einfahrten nur im notwendigen Maß erfolgen sollen, also die Barrierefreiheit für Autos nicht absoluten Vorrang vor der Barrierefreiheit für Menschen hat. Wir halten einen abgeschrägten Bordstein mit 8-10cm Resthöhe bei Einfahrten für zumutbar.

TOP 21 – Bewohnerparkgebiete / Parkscheinautomaten



Den Verzicht auf Bargeldzahlung halten wir für problematisch, insbesondere auch für Auswärtige / Ausländer. Mehr digitales Bezahlen und ggfs. weniger Automaten mit möglichem Vorverkauf sind aber überlegenswert. Um künftig effektiv digital kontrollieren zu können, sollten alle Kfz-Kennzeichen bei bezahlten Parkscheinen erfasst werden. Die Option, künftig differenzierte Gebühren je nach Größe oder Emissionen der Fahrzeuge zu erheben, sollte vorhanden sein. Insofern sollte eine größere Neubeschaffung von Automaten nicht vor der Klärung einer innovativen mittelfristigen Parkstrategie und der damit verbundenen Anforderungen an die Automaten erfolgen.

Im Übrigen erwarten wir, dass das Bewohnerparken endlich mit angemessenen Gebühren versehen wird, um den durch den Fast-Nulltarif erzeugten Parksuchverkehr zu reduzieren. In bewirtschafteten Gebieten ist dies heute schon über Ausnahmegenehmigungen gem. §46 der StVO möglich, für unbewirtschaftete Gebiete sollte die jetzt zuständige Landesregierung aufgefordert werden, schnell die entsprechende Verordnung zu erlassen.

In der Vorlage zur Fahrradförderung steht: „Der Bestand an Kfz und deren Größe wächst aber weiter stetig an. ... Hier muss die Frage diskutiert werden, wer die Verantwortung für die Unterbringung privater Fahrzeuge trägt und welche Maßnahmen nötig und möglich sind um das Missverhältnis zwischen Platznachfrage und Angebot zu lösen.“ Der Kfz-Bestand ist kein Naturereignis, es gibt kein Bürgerrecht auf einen Stellplatz für private Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum, und Nachfrage und Angebot werden klassisch durch angemessene Preise ausgeglichen.

Fazit

Der VCD ist enttäuscht, dass in vielen Vorlagen immer noch viel zu wenig von Schritten in Richtung Mobilitätswende und Klimaschutz zu merken ist. Das dürfte auch auf die Haushaltsthemen zutreffen, die wir leider jetzt nicht behandeln konnten (und die für Nichtexperten sehr unübersichtlich sind). Wir hoffen aber auf eine positivere Entwicklung in diesem Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

gez. (Iko Tönjes), Sprecher des VCD Düsseldorf

iko.toenjes@vcd-nrw.de Tel. 0171 2809740