

Düsseldorf, den 10.7.2011

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland (VCD) zum Bebauungs-Plan 5477 / 125 – Kö-Bogen, 2. BA

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsclub Deutschland (VCD) möchte zu den verkehrlichen Aspekten des o.g. Bebauungsplans Stellung nehmen, die ja großen Raum im B-Plan und der Begründung einnehmen.

Wir gehen nicht auf die sonstigen baulichen Festsetzungen ein, auch nicht auf den Abriß des Tausendfüßlers, der aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig ist.

Die Frage, ob Kosten und Nutzen in einem guten Verhältnis stehen, wobei die konkreten Gesamtkosten der Maßnahme bisher öffentlich gar nicht bekannt sind, und ob die Stadt Düsseldorf sich das leisten kann und soll, wird hier ebenfalls nicht diskutiert. Uns fallen jedenfalls andere Maßnahmen ein, in denen das Geld sinnvoller eingesetzt werden kann als in überaus kostspieligen Straßentunneln.

Die wesentlichen Kritikpunkte sind:

1. Öffentlicher Nahverkehr

Der VCD unterstützt die Planung, dass die zentrale Nord-Süd-Strecke der Straßenbahn durch den Hofgarten erhalten und baulich besser gestaltet wird.

In den Abschnitten zum ÖPNV wird aber übersehen, dass Fahrgäste nicht nur von Nord nach Süd und von Ost nach West bzw. umgekehrt wollen, sondern z.B. auch von Nord nach West.

In der Begründung des B-Plans wird das große Problem verschwiegen, dass die bisher vorhandenen wichtigen Direktverbindungen nördlicher und südlicher Stadtteile zur Altstadt mit den Linien 706 und 715 wegfallen sollen. In den letzten Jahren wurde von der Stadtverwaltung mehrfach versucht, diese Linien schon vorab auf die abgelegene Berliner Allee abzudrängen, die politischen Gremien haben sich zu Recht immer wieder einmütig dagegen ausgesprochen, und die Gründe dafür fallen künftig nicht weg, im Gegenteil. Eine Umsteigebeziehung ist ein erheblicher Attraktivitätsverlust, mit der Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie würde dies auch noch das Überwinden von mehreren vertikalen Ebenen bedeuten. Mit steigendem Durchschnittsalter wird der Bedarf an umsteigefreien Verbindungen weiter wachsen.

Ist es wirklich eine akzeptable Lösung für Fahrgäste aus Pempelfort oder Derendorf, für einen einzigen Haltestellenabschnitt bis zur Haltestelle Heinrich-Heine-Allee (die selbst ja nur peripher zur Altstadt liegt) 3 Etagen in den Untergrund und wieder nach oben zu steigen?

Der Satz „Damit sind alle Stadtteile .. wie bisher mit Stadt- und Straßenbahnen angebunden“ (Darstellung der Umweltauswirkungen, S. 34) ist jedenfalls schlicht falsch.

Formal möchten wir auf die Niederschrift über den Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren zur Wehrhahnlinie vom 24. bis 26.1.2006 verweisen. Dort steht auf Seite 3:

„Der Verhandlungsleiter erläutert ergänzend, dass in diesem Planfeststellungsverfahren nicht über den Betrieb einzelner Straßenbahnlinien entschieden wird. Dies ist Gegenstand des gesonderten Genehmigungsverfahrens nach §9 PBefG. Auch über die Oberflächengestaltung nach Errichtung der Wehrhahnlinie wie auch über den eventuellen Rückbau der Gleise an der Oberfläche wird in diesem Verfahren ebenfalls nicht entschieden.“

In diesem Zusammenhang soll auch erwähnt werden, dass die Verlegung der Bushaltestellen an der Heinrich-Heine-Allee zum Ratinger Tor eine wesentliche Verschlechterung für die Fahrgäste bedeutet hat. Der Weg zur Haltestelle wurde für die meisten Fahrgäste erheblich verlängert, die Umsteigesituation zum U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee ist mit einem Fußweg von ca. 300m unzumutbar, und dort ist für die Linien auf der Wehrhahn-Trasse der einzig mögliche Umsteigepunkt. Und es sollen sogar noch zusätzliche Schnellbus-Linien zur H.-Heine-Allee geführt werden.

2. Radverkehr

Es gibt keine konkreten Planungen zum Radverkehr: Radfahrer und Fußgänger werden fast durchgängig in einem Atemzug genannt, obwohl sie ganz unterschiedliche Verkehrsarten sind.

Konkrete Radwegplanungen sind im Plan nicht enthalten, es wird nur vage von einem Nord-Süd- und einem Ost-West-Radweg gesprochen, ansonsten wird auf die Freiraumplanung verwiesen, die allerdings nach der Realisierung der Bauten nur noch in einem sehr engen Rahmen möglich ist.

Tatsächlich ist ein Ost-West-Radweg aber anscheinend gar nicht vorgesehen. In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 4.5.2011 wurde eine Filzstift-Skizze präsentiert, die nur einen gemeinsamen Fuß- und Radweg zwischen Kö-Bogen und Landskrone vorsieht. Dies ist aber keine Ost-West-, sondern eine Nord-West-Verbindung und ein gemeinsamer Weg auf 4 m Breite ist angesichts der erwarteten Verkehrsmengen nicht geeignet und widerspricht auch den Richtlinien der ERA 2010. Die Stadt geht nach ihren Aussagen im Verkehrsausschuss in Spitzenstunden von 180 Radfahrern und 1500 Fußgänger aus. Ein gemeinsamer Geh-/Radweg ist nach ERA 2010 schon ab 300 Fußgängern und Radfahrern ausgeschlossen.

Welchen Zuwachs im Radverkehr und insbesondere welche Zunahme an motorunterstützten Fahrrädern nimmt die Stadt in den nächsten Jahren an bzw. welchen Zuwachs möchte sie politisch haben? Dies sollte die Planung der Radverkehrswege wesentlich bestimmen und müsste zu anderen Lösungen führen.

Wir gehen davon aus (genau geplant ist es wie gesagt nicht), dass zumindest der Nord-Süd-Radweg den Anforderungen an eine moderne Radverkehrsachse erfüllt, d.h. dass er mindestens 4 m breit ist, so dass in beiden Richtungen auch Nebeneinanderfahren bzw. Überholen möglich ist, und dass er ausreichend von den Gehwegen abgetrennt ist, um ungehindertes und zügiges Fahren zu ermöglichen. Dieser Radweg sollte aber ggfs. auf die westliche Seite der Bahntrasse verlegt werden, um besser an die anderen Netzelemente angeschlossen werden zu können.

Wir gehen auch davon aus, dass in ausreichender Zahl und an verschiedenen Stellen komfortable Fahrradabstellanlagen eingeplant werden, die ein diebstahlsicheres, teilweise auch vandalismussicheres und wettergeschütztes Abstellen hochwertiger Räder in direkter Zielnähe erlauben. Hierbei sind auch Elektro-Fahrräder und Anhänger bzw. Tandems ausreichend zu berücksichtigen.

Die Einrichtung einer Fahrrad-Servicestation an diesem zentralen Punkt sollte bedacht werden, die das Aufladen von Elektrobikes, kleinere Wartungsarbeiten (Luftpumpe, Reifenflicken, Lampenersatz,...), Kartenmaterial, Fahrradverleih etc. anbietet.

3. Umweltsituation:

Wir bedauern, dass es keine Aussagen zur Klimawirkung der Verkehrsmaßnahmen gibt.

Zum Thema Luftreinhaltung bleibt festzuhalten, dass die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte nicht gewährleistet werden kann.

In diesem Zusammenhang wird in der Begründung auf den gesamtstädtischen Luftreinhalteplan verwiesen. Bisher sind aus unserer Sicht dort aber keine Maßnahmen beschlossen worden, die eine ausreichende und nachhaltige Wirkung erwarten lassen.

Und wenn dann noch in der Begründung u.a. als Maßnahme „die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs“ aufgezählt wird, können wir das nur als zynisch empfinden, wenn, wie oben dargestellt, im Rahmen des Projekts Kö-Bogen eine ganze Reihe von ÖPNV-Verbindungen und Umsteigesituationen verschlechtert werden und der Radverkehr nur als Randgröße vorkommt und in Ost-West-Richtung keine brauchbare Verbindung erhält.

Wir meinen, dieses Projekt ist mit den gesetzlichen Anforderungen der Luftreinhaltung nicht vereinbar.

Grundsätzlich sollten Zielgrößen für die Verkehrsmittelverteilung vorgegeben werden, die u.a. Verbesserungen durch die U-Bahn und im Radverkehr als Chance für die Verringerung des Autoverkehrs ansieht und auch entsprechende lenkende flankierende Maßnahmen vorsieht. Hierzu gehört die Verpflichtung, dass es im fraglichen Gebiet keine kostenlosen Parkplätze geben darf, die im B-Plan festzuschreiben ist.

Auch CarSharing-Stellplätze, die besonders gut zu erreichen sein sollen, sollten Teil des B-Plans bzw. Verkehrskonzepts sein, da diese eine Verringerung des Pkw-Verkehrs und des Stellplatzbedarfs fördern. In der Begründung zum vorliegenden B-Plan wird dagegen noch von steigendem MIV ausgegangen.

Fazit

Die verkehrliche Planung der Stadt Düsseldorf zum Projekt Kö-Bogen entspricht nicht dem heutigen Stand der Planungsmethodik und Verkehrspolitik.

Ein „Gesamtverkehrskonzept“ besteht hier nur aus Trassen für Autos und U-Bahn, die eigentlichen Verkehrsbeziehungen der ÖPNV-Nutzer werden nicht beachtet, Radfahrer werden zusammen mit den Fußgängern mit allgemeinen Sätzen ohne konkrete Planung abgefertigt, eine Straßenbahn wird grundsätzlich als negativ für öffentliche Räume angesehen. Für den Autoverkehr werden Maximalanforderungen an die Kapazitäten gestellt und auch erfüllt, eine Reduzierung des Autoverkehrs wird nicht einmal angedacht. Und es wird zuerst gebaut und dann erst das Verkehrskonzept im Zusammenhang diskutiert.

Solche Ansichten sind in modernen Städten im In- und Ausland seit vielen Jahren überholt.

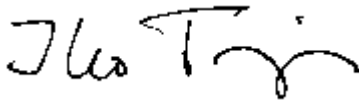
Unsere konkreten Alternativ-Vorschläge sind im Anhang zu finden

1. Straßenbahnanbindung der Altstadt:
2. Bushaltestelle Heinrich-Heine-Allee
3. Radverkehrskonzept Kö-Bogen (ADFC und VCD)

Für Nachfragen stehen wir gerne zur Verfügung

Anmerkung: Wir sind erstaunt, dass wir auf den Themenseiten zum Kö-Bogen keinen Hinweis auf das laufende B-Plan-Verfahren und die Möglichkeit von Anregungen und Bedenken gefunden haben. Wäre das nicht notwendig gewesen? Aktiver Bürgerdialog sieht jedenfalls anders aus.

Mit freundlichen Grüßen



Für den VCD Düsseldorf (i.A.)
Iko Tönjes, Vorstand des VCD Düsseldorf

Anhang: Alternativ-Vorstellungen des VCD zum Verkehrskonzept Kö-Bogen

1. Straßenbahn-Anbindung der Altstadt

Ein Konzept für die künftige Anbindung der Altstadt mit Bahn und Bus ist bei der Stadt in Arbeit, leider wie in Düsseldorf üblich ohne direkte Beteiligung von Verbänden und Bürgern. Solange dieses Konzept nicht vorliegt, kann nach Meinung des VCD nicht endgültig über die Planung des 2. BA und das Freiraumkonzept entschieden werden, da evtl. noch Straßenbahntrassen vorzusehen sind.

Für den VCD bedeutet eine angemessene Nahverkehrsanbindung, dass die 715 und die 706 auf jeden Fall weiter in die Altstadt fahren. Da diese Verbindungen mit einem Umstieg in die Wehrhahnlinie wie gesagt nur sehr unbefriedigend abgedeckt werden, ist eine solche oberirdische „Altstadtspange“ zwischen Heinrich-Heine-Allee und Graf-Adolf-Platz kein Parallelverkehr, sondern eine sinnvolle Netzergänzung, die einen eigenen Verkehrswert hat. Ähnliche Ergänzungsverkehre der Straßenbahn zur U-Bahn gibt es u.a. auch in München oder Frankfurt.

Die 715 kann außerhalb der Altstadt auf ihrem heutigen Linienweg verkehren und die 706 im Süden statt wie bisher zum Bahnhof Bilk in den Hafen fahren, so dass es zum ersten Mal eine Direktverbindung von Unterbilk und dem Medienhafen in die City gäbe.

Es gibt für die Altstadtspange mehrere Alternativen:

1. Es bleibt im wesentlichen bei der Linienführung oberirdisch zwischen Jan-Wellem-Platz und Heinrich-Heine-Allee, wobei die Trasse grundsätzlich auch durch die Th.-Körner-Str. statt der Elberfelder Str. führen kann. An der engsten Stelle am Corneliusplatz ist der Fußgängerbereich am Kö-Bogen nach unseren Informationen mind. 14m breit ist, so dass durchaus Platz für eine Straßenbahntrasse ist, zumal der Hauptstrom der Fußgänger auch künftig durch die Schadowstr. führen wird. Ohnehin ist diese Trasse auch nach Fertigstellung des Kö-Bogens zumindest für eine gewisse Zeit eingeplant.

2. Die Nordanbindung kann auch über Heinrich-Heine- und Maximilian-Weyhe-Allee erfolgen, wobei verschiedene Lagevarianten für die Gleise denkbar sind. Die Stadt kommt nach ihren Aussagen bisher zum Schluss, dass die Trasse grundsätzlich machbar ist, dass es aber verkehrlich wegen Kapazitätsproblemen der Kreuzungen, insbes. Heinrich-Heine-Allee / M.-Weyhe-Allee, nicht funktioniert. Für den VCD ist das nicht das letzte Wort. Wir haben während der Bauphase ein ähnliches Argument zur Kreuzung Jacobstr. gehört, ohne dass das am Ende schlüssig begründet werden konnte. Schließlich braucht bei flexibler Anforderung die Mehrzahl der Signalumläufe keine Straßenbahn zu berücksichtigen, die je Richtung nur alle 5 Minuten eintrifft. Außerdem sorgen bessere ÖPNV- und Radverbindungen dafür, dass der MIV reduziert werden kann.

Wir gehen davon aus, dass auf der M.-Weyhe-Allee sogar eine Fahrspur für den Autoverkehr zumindest in Richtung H.-Heine-Allee entfallen kann, wenn der neue Tunnel zur Verfügung steht. D.h. zumindest in einer Richtung wäre für die Straßenbahn eine eigene Spur im Straßenraum möglich. Falls notwendig, könnte die Straßenbahn in Gegenrichtung zwischen den ersten Baumreihen fahren, sofern durch intelligente Ampelschaltung nicht überhaupt auf eine eigene Spur verzichtet werden kann. Größere Eingriffe in den Hofgarten können nach unserer Meinung vermieden werden.

Auf der H.-Heine-Allee könnte die Bahn auf der Opernseite auf einer der (heutigen) Fahrbahnen fahren, in Gegenrichtung evtl. über den nicht genutzten Mittelstreifen. Leider ist es nicht möglich, beide Richtungen über den Mittelstreifen zu führen, ohne erheblich in den Baumbestand einzugreifen.

Ein Shuttlebus-Konzept für den inneren Altstadtbereich kann diese Lösungen ergänzen, aber nicht ersetzen, da es wieder unattraktives Umsteigen erzwingt und zudem kaum ausreichende Kapazitäten bereithalten kann.

Den großen Jubel, dass der Wegfall der Straßenbahn große städtebauliche Chancen eröffnet, können wir nicht nachvollziehen. Die Straßenbahn macht nur einen geringen Teil der Verkehrs- und Raumprobleme des Straßenraums aus und sie wird weltweit als städtebauliche Aufwertung denn als Belastung angesehen. Dass Straßenbahn und Fußgängerzonen zusammenpassen, zeigen sowohl die Hunsrückstr. in Düsseldorf als auch viele Beispiele aus anderen Städten des In- und Auslands. Auf unserer Internetseite haben wir unter der Adresse www.mobil-in-d.net/doc246B.html viele internationale Beispiele aus Frankreich, Großbritannien, USA u.a. dafür gesammelt, dass eine Straßenbahn gerade in z.T. auch relativ enge Innenstadtbereiche und Fußgängerzonen neu hineingebaut wurde und dass das als wesentliche städtebauliche Bereicherung der City angesehen wird.

Wir gehen davon aus, dass Breite Str. und Kasernenstr. auch mit Straßenbahn fahrradfreundlich gestaltet werden können. Immerhin reduziert sich der Straßenbahnverkehr auf weniger als die Hälfte gegenüber heute, und das verkehrliche Hauptproblem ist und bleibt der Autoverkehr.

Diese Straßen haben auf weiten Strecken 4 Spuren für fließenden und ruhenden Verkehr. Der Verzicht auf Straßenrandparken würde hier ausreichend Raum für eine bessere Straßenraumaufteilung schaffen. An diesen beiden Straßen gibt es kaum Geschäfte, so dass Kurzparken kein großes Thema sein dürfte, und wir gehen außerdem davon aus, dass mit der U-Bahn künftig mehr Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen als bisher. Der Verzicht auf die Parkplätze ist also gut machbar.

Es ist auch nicht zwingend nötig, dass die verbleibenden Straßenbahnlinien eine eigene Fahrspur erhalten. Eine intelligente Ampelschaltung kann auch ohne eigene Spur für zügige Fahrt sorgen, und für die schnelle Fahrt in Richtung Bilk gibt es ja die U-Bahn.

2. Bushaltestelle Heinrich-Heine-Allee

Der Abfahrtsbahnsteig für die Busse an der Heinrich-Heine-Allee liegt wegen der notwendigen Wartepplätze für die dort beginnenden Linien sehr ungünstig zum U-Bahnhof wie auch zum Zentrum der Altstadt, die Fußwege für Umsteiger sind unzumutbar lang. Hier muss über Alternativen nachgedacht werden:

- a) Durchbindung von weiteren Linien nach Norden, so dass die vorhandenen Haltestellen an der Oper genutzt werden können. Sofern das betrieblich möglich ist (Fahrzeuggrößen, Pünktlichkeit), könnten die Linien z.B. mit jetzt im Norden endenden Linien wie der 729, 733 oder der 756/758 verknüpft werden.
- b) Schaffung neuer Abstell- und Wendemöglichkeiten weiter südlich, so dass die vorhandenen Haltestellen vor bzw. gegenüber der Oper auch für beginnende Linien genutzt werden können.

3. Radverkehrskonzept Kö-Bogen (ADFC und VCD)

Die Aussagen zu den Radverkehrsverbindungen bleiben in der Planung sehr diffus. Ein modernes Radverkehrsnetz heißt aus Sicht des VCD, dass Radfahrer direkt und zügig zu den wichtigen Verkehrszielen, also z.B. zu allen Abschnitten der Schadowstr. kommen können. Und die Hauptwege sollten vom Fußgängerverkehr getrennt und breit genug sein, so dass zügiges Fahren und auch ein Überholen in jeder Richtung möglich sind (Zukunfts-Thema Pedelecs!). Hinzu kommen natürlich gute und sichere Abstellmöglichkeiten, auch für teure Elektro- oder Luxusräder.

Die Pläne der Stadt, neben der Nord-Süd-Radweg nur einen gemeinsamen Rad- und Fußweg von 4m Breite an der Landkrone, also tatsächlich eine Nord-West-Verbindung vorzusehen, ist völlig unzureichend. Weder erfüllt dieser Radweg die Anforderungen an eine hochwertige Radverkehrsachse noch ist er überhaupt eine echte Ost-West-Verbindung.

Aus diesem Grunde hat der VCD zusammen mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) ein alternatives Netzkonzept entwickelt:

- a) Die Nord-Südachse des Radwegs entlang der Straßenbahn ist ok, sollte aber ggfs. auf die westliche Seite verlegt werden, um besser an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden zu können. Dieser Radweg muss mind. 4 m breit und ausreichend vom Gehweg separiert sein.
- b) Als West-Ost-Verbindung schlagen wir eine Fahrradstraße (d.h. Autos als Anlieger sind möglich, der Radverkehr hat aber Vorrang) in beiden Richtungen über Martin-Luther-Platz und Blumenstr. sowie Königstr. vor. Über die Königstr. und deren Verlängerung (Trinkausstr., Grabenstr.) kommt man auf kürzestem Weg bis zur Mittelstr. in die Altstadt, über die Blumenstr. kommt man zum westlichen Ende der Schadowstr. und zum Nordende der Kö. Ein konfliktreicher Hauptradweg innerhalb des Fußgängerbereichs Schadowstr./ Kö-Bogen wird so vermieden, der Umweg ist minimal. Durchgangsverkehr für Autos und Parken am Straßenrand wird an diesen Straßen allerdings größtenteils nicht mehr möglich sein, hier ist auf andere Straßen und Parkmöglichkeiten zu verweisen. Der Bereich Martin-Luther-Platz / Blumenstr. ist entsprechend umzuplanen. Wir gehen davon aus, dass wenigstens in diesem Bereich der Radverkehr Vorrang erhält und die Maximalforderungen des B-Plans in Bezug auf die MIV-Kapazitäten nicht erfüllt werden sollten. Ein höherer Verkehrsanteil des Radverkehrs verringert im übrigen den Pkw-Verkehr.
- c) Diese Ost-West-Achse hat Anbindungen an die Nord-Süd-Achsen auf der Berliner Allee, der Kö und der Kasernenstr./Breite Str. Im Westen geht es weiter über die Benrather Str. Richtung Rhein, im Osten in die Schadowstr. und mit einer verbesserten Querung auch in die Klosterstr. und zur Bismarckstr. (Richtung Hbf). An der Johanneskirche am südlichen Tunnelmund entsteht dadurch ein wichtiger Radverkehrsknoten für die Innenstadt.
- d) Eine zweite nördlichere Ost-West-Achse für Radfahrer aus dem nördlichen Düsseldorf ist durch den Hofgarten nördlich der Landkrone nötig, parallel zur M.-Weyhe-Allee. Diese Achse wird nach Westen durch die Mühlenstr. zum Rhein, nach Norden durch den Hofgarten und nach Osten durch die Reiterallee bzw. entlang der Jägerhofstr. in Richtung Jacobistr. angeschlossen. Dadurch entsteht am nördlichen Tunnelmund ebenfalls ein wichtiger Radverkehrsknoten.
- e) Falls die Straßenbahn später einmal über die M.-Weyhe-Allee fährt, kann ein weiterer Radweg auf der alten Bahntrasse durch den Fußgängerbereich eingeplant werden.
- f) Der offiziell geplante gemeinsame Fuß-/Radweg entlang der Landkrone ist nur akzeptabel, wenn für den schnellen Durchgangsverkehr nördlich und südlich davon attraktive Alternativen zur Entlastung geschaffen werden, wie dies in unserem Konzept vorgeschlagen wird.
- g) Alle neuen Radwege müssen selbstverständlich den Anforderungen der aktuellen Planungsrichtlinien (ERA 2010) entsprechen.

Anlage: Karte zum Radverkehrskonzept Kö-Bogen ADFC / VCD