

An die
Fraktionen im Rat Düsseldorf
Mitglieder des OVA
Stadtverwaltung Düsseldorf, Herrn Beigeordneten Dr. Keller

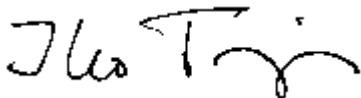
Düsseldorf, den 4.9.2011

Anmerkungen des VCD zur OVA-Sitzung am 07.09.2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verkehrsclub Deutschland (VCD) möchte Ihnen einige Gedanken zu den Vorlagen für den OVA am 7.9. übermitteln. Weil die Sitzung direkt nach den Ferien liegt, hatten wir allerdings nicht viel Zeit für Recherchen und Formulierungen. Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Anmerkungen in Ihren Diskussionen und Entscheidungen berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



(Iko Tönjes), Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Beratendes Mitglied im OVA

TOP 6 - Nahverkehrsplan

Der VCD hat mehrfach zum Nahverkehrsplan Stellung genommen. Das soll hier nicht wiederholt werden. Auf unsere Anmerkungen vom 8.2.2010 (s. Anlage), in der wir auf die Stellungnahme der Stadt zu unseren Anregungen kritisch eingegangen sind und einige offene Fragen aufgelistet hatten, haben wir bis heute keine Antwort bekommen.

Die allgemeinen Zielsetzungen des NVP sind im wesentlichen zu begrüßen, die konkreten Maßnahmen sind dagegen weniger befriedigend.

Wir bedauern vor allem,

- Dass die Aufstellung des NVP ohne echte Bürgerbeteiligung stattgefunden hat, obwohl Interesse und Problemwissen der Bürger bei diesem Thema erfahrungsgemäß sehr groß sind;
- Dass Lärmschutz, Luftreinhaltung und Klimaschutz, also die Einhaltung der Umweltgesetze und Umweltziele im Verkehr durch verstärkte ÖPNV-Nutzung kein vorrangiges Ziel sind;
- Dass das zentrale Thema der Neuordnung des Liniennetzes im Zusammenhang mit der Wehrhahnlinie ausgeblendet wird, wobei die künftige Altstadtanbindung, aber auch eine übersichtlichere und modernisierte Struktur des gesamten Bus-Liniennetzes unter Berücksichtigung der Erweiterung des Schnellbus-Netzes (mit innerstädtischer Bedeutung) wichtige konzeptionelle Themen sind, die evtl. zusätzlicher Verkehrsuntersuchungen bedürfen;
- Dass Maßnahmen zur Beschleunigung (Stadtbahn, Straßenbahn und Bus) und zur Barrierefreiheit zu einem wesentlichen Teil weit in die Zukunft verschoben werden, wobei durch

ein linienweises Vorgehen drängende Problemstellen lange unbearbeitet bleiben werden, obwohl z.B. punktuelle Verbesserungen von Ampelschaltungen recht kurzfristig möglich wären; andererseits fehlt anscheinend eine echte systemische Beschleunigungsstrategie im Sinne eines integralen Taktes (wo sind Beschleunigungen wichtig, um zusätzliche Anschlüsse zu schaffen oder Umläufe einzusparen?);

- Dass es keine konkrete und nachprüfbare Programmplanung gibt (jahresscharfe Budgets, Termine);
- Dass Qualitätssicherung (d.h. die regelmäßige Überprüfung der Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschluss-Sicherung, Auslastung etc. sowie Ursachenanalysen und abgeleitete Verbesserungsmaßnahmen) kein Thema für die Stadt ist;
- Dass einige aus unserer Sicht falsche Infrastrukturentscheidungen immer noch im Plan enthalten sind:
 - Festhalten an der U80 u. der Rheinquerung in peripherer Stadtrandlage (s. TOP8),
 - Setzen auf weitere überteuerte Tunnelstrecken,
 - Verzicht auf die hochbewertete 706-Verlängerung zur Uni.

Zu einzelnen Stadtbezirken gibt es eine Reihe von Diskussionspunkten, die aber im Rahmen einer Globaldiskussion nicht angemessen behandelt werden können.

Beispiel Stadtbezirk 4:

Ist es Zufall, dass in der aktuellen Vorlage zum Nahverkehrsplan gerade für den Bezirk 4 kein Blatt zur Netzoptimierung vorhanden ist? Zur Erschließungsqualität wird lapidar erklärt, es gäbe keine machbaren Verbesserungen der Erschließungsqualität. Nun ist der Bereich Wickrather Str. Standort des Einkaufszentrums, der Grundschule und des städtischen Kindergartens, also ein zentraler Zielort des Stadtteils. Warum sollte es grundsätzlich unmöglich sein, den Stadtteilbus 833 über Niederdonker Str. und Grevenbroicher Weg zu führen und damit neben diesem Zentrum auch das zweite Stadtteilzentrum am Lohweg (ev. Kirche u. Kindergarten, weitere Geschäfte, CarSharing-Standort) direkt anzubinden? Ein anderes Problem ist, dass ganz Alt-Lörick nach ca. 20 Uhr nicht mehr mit dem ÖPNV erreichbar ist. Ist das kein Defizit?

Zur Verbindungsqualität wird nur angemerkt, dass es ein Defizit zwischen Alt-Lörick und Kennedydamm / Flughafen gibt. Nach unserer Einschätzung (die auch im VEP bestätigt wurde) besteht aus fast dem gesamten linksrheinischen Düsseldorf ein Verbindungsdefizit in die nördliche rechtsrheinische Stadt, und die vielen neuen Fahrgastpotentiale durch die großen Bauprojekte bedürften einer sorgfältigen Analyse notwendiger Angebotserweiterungen (vgl. TOP 8).

Die Frage ist: Wie kann die konkrete Diskussion vor Ort in befriedigender Form mit Bürgern und Verbänden weitergeführt werden? Offensichtlich reicht die Diskussion in den Bezirksvertretungen nicht aus, da dort nicht alle Defizite bekannt sind und die Bürger nicht direkt gefragt wurden.

Im Rahmen der Diskussion um die Luftreinhalteplanung mit Bezirksregierung und EU wird die Frage, ob dieser Nahverkehrsplan ausreichende Maßnahmen zur Reduzierung von Luft- und Lärmbelastung enthält, noch einmal grundsätzlich aufgeworfen werden.

TOP 8 – Erschließung Belsenpark

Der Belsenpark ist ein Teil des gewaltigen Bauprogramms im linksrheinischen Düsseldorf rund um die Prinzenallee:

- Belsenpark: vorauss. 540 Wohnungen, bis zu 1.500 Arbeitsplätze, 800 neue Parkplätze,
- Vodafone-Hauptquartier: 5.000 Arbeitsplätze, 2.000 neue Parkplätze,
- Prinzenpark-Erweiterung: 700 neue Arbeitsplätze, 225 neue Parkplätze,
- Heinrich-Heine-Gärten: 320 Wohnungen, 450 neue Parkplätze,
- Erweiterungen des Seestern-Geländes sind ebenfalls in der Planung.

Wir vermissen Aussagen, wie die Summe dieser Maßnahmen auf das umliegende Straßen- und ÖPNV-Netz wirkt. An mehreren Stellen wurde von der Stadt schon beklagt, dass es zum erhöhten Straßenverkehr „keine Alternative“ gäbe. Das „Verkehrskonzept“ Heerdt / Oberkassel ist ein reines Straßenverkehrskonzept und befriedigt nicht, insbesondere auch in Bezug auf Lärmschutz und Luftreinhaltung. Ein Teil des zusätzlichen Straßenverkehrs wird über Stadtstraßen abgewickelt werden.

Wie der ÖPNV die zusätzlichen Fahrgastmengen bewältigen soll, wurde anscheinend nicht explizit analysiert. Vor allem fehlt eine attraktive Querverbindung im Schienenverkehr, der diese neuen und die alten großen Wohn- und Gewerbegebiete mit dem nördlichen rechtsrheinischen Düsseldorf (und Heerdt / Neuss) direkt verbindet und die bisherige Stadtbahnachse durch Oberkassel entlastet.

Deswegen bitten wir noch einmal dringend darum, bei der angekündigten Machbarkeits-Untersuchung zur Rheinquerung (U81) auch Varianten zu untersuchen, die über Prinzenallee und Seestern führen. Diese würden das linksrheinische Düsseldorf erheblich stärker entlasten als die zur Zeit angedachten Varianten an der Stadtgrenze entlang durch Wiesen und zweitrangige Gewerbebestände. Dabei sind verschiedene Trassenvarianten (über die Straße Am Seestern oder weiter nördlich durch die Seestern-Bebauung) und Lagen (Straßenniveau / Hochlage + Brücke oder Tunnel) denkbar, so dass das Argument, diese Variante wäre grundsätzlich nicht machbar, nicht ziehen kann.

Der VCD favorisiert eine Brücke (mit Rad-/Gehweg) in Höhe des Ostrands des Freibads Lörick, die nicht nur Seestern und Prinzenallee und ganz Oberkassel, sondern auch die Messe Süd anbindet und eine ergänzende Querspange zwischen Hansaallee und Pariser Str.

TOP 12 – Teilhochbahnsteige

Auch der VCD sieht Teil-Hochbahnsteige als problematische Lösung an, die für Nutzer wie für Verkehrsbetrieb nur wenig Vorteile und einige zusätzliche Nachteile bringt.

Andererseits ist es aber dringend erforderlich, kurz- bis mittelfristige Lösungen für die wichtigsten Stadtbahn-Haltestellen zu finden, um das Gleichstellungsgesetz zu erfüllen. Dies sind insbesondere die Halte Holthausen, Urdenbacher Allee / Benrath S, Vennhauser Allee, Eller Mitte sowie die Haltestellen in Oberkassel auf der Luegallee. Bei diesen Haltestellen gibt es anscheinend wenig aktuelle Perspektiven für eine behindertengerechte Umgestaltung, obwohl das mit gutem Willen und neuen Ideen durchaus möglich wäre. Stattdessen werden vorwiegend nachrangige Haltestellen umgebaut.

Hier ist die Diskussion um lokal angepasste Lösungen intensiv und zeitnah weiterzuführen.

TOP 13 – Tempo 30 Südallee

Der VCD hält das Gerichtsurteil zum Tempo 30 für skandalös, da es die Souveränität der lokalen Politik untergräbt und die schnelle Fahrt im Straßenverkehr grundsätzlich über die Sicherheits- und Umweltbelange der Anwohner und Verkehrsteilnehmer stellt.

Wir sind keine Juristen, sehen aber durchaus Chancen, dass das Urteil in einer höheren Instanz keinen Bestand hat und plädieren deshalb dafür, die Rechtsmittel gegen das Urteil aufrechtzuerhalten. Dazu die folgenden Stichpunkte:

- Verkehrliche Beschränkungen sind auch aus Gründen des Schutzes vor Lärm und Abgasen nach §45 der StVO grundsätzlich zulässig, im Rahmen des gesamtstädtischen Luftreinhalte- und Lärmaktionsplans könnte sie sich als wichtige Maßnahme herausstellen. Immerhin bedeutet Tempo 30 (im 3. Gang) wegen der geringeren Beschleunigungsleistung laut Umweltbundesamt eine Reduzierung der NOx-Belastung um 15% und mehr.
- Tempo 30 statt Tempo 50 auf 500m Strecke bedeutet eine Fahrzeitverlängerung von real ca. 15-20 sec., demgegenüber steht, dass ein Pkw mit Tempo 50 z.B. bei einem plötzlich auf die Straße laufenden Kind wegen der Reaktionszeit noch 12m = ca. 3 Fahrzeuglängen ungebremst weiterfährt, während er bei Tempo 30 dann schon fast steht. Sind die 15 sec. Fahrzeitgewinn tatsächlich das höherwertige Rechtsgut? Sind 15 sec. schnelleres Fahren überhaupt ein schützenswertes Rechtsgut? Kann ich auch die Stadt verklagen, wenn ich wegen ungünstiger Ampelschaltungen als Bahnnutzer täglich 60 sec. zu lange warten muss? In diesem Tagen hat auch die Gewerkschaft der Polizei in NRW wieder gefordert, aus Sicherheitsgründen 30 km/h als Regelgeschwindigkeit in der Stadt einzuführen. Auch der VCD sieht das als gute Lösung. In diesem Fall müssten dann umgekehrt die Tempo-50-Straßen, die es durchaus weiter geben soll, explizit geprüft und begründet werden.
- Es gibt viele Beispiele aus Düsseldorf und anderen deutschen Städten, wo auf Sammelstraßen Tempo 30 gilt. Es ist nicht anzunehmen, dass es sich überall um explizite Unfallschwerpunkte handelt. Und der hier betroffene Straßenzug fällt als zweispurige Straße mit Wohnbebauung nicht grundsätzlich aus den für Tempo 30 geeigneten Straßen heraus.
- Im Gegensatz zu dem in der OVA-Vorlage zitierten Düsseldorfer Urteil führt das Bundesverwaltungsgericht in seinem Beschluss vom 23.9.2010 aus (BVerwG 3 C 32.09 - Leitsatz, Hervorhebung von mir): „Eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, liegt **nicht** erst dann vor, wenn ohne ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zusätzliche Schadensfälle zu erwarten wären (Änderung der Rechtsprechung aus dem Urteil vom 5. April 2001 - BVerwG 3 C 23.00 - Buchholz 442.151 § 45 StVO Nr. 41). Es reicht aus, dass eine entsprechende konkrete Gefahr besteht, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt.“
Aus Sicht des VCD ist u.a. Straßenrandparken an Straßen mit Wohnbebauung immer ein besonderes Gefahrenpotential, da auf die Straße laufende Kinder bei Tempo 50 häufig zu spät erkannt werden.

Der Erfolg in der nächsten Instanz setzt allerdings voraus, dass die Stadtverwaltung, die ja nach ihren bisherigen Aussagen derselben Meinung wie das Gerichtsurteil ist, sich dort engagiert für die Tempo30-Regelung einsetzt.

TOP 14 – CarSharing in Düsseldorf

Der VCD begrüsst neue Impulse für das CarSharing in Düsseldorf, sieht aber einige Punkte der Vorlage kritisch.

Wir gehen davon aus, dass es durchaus rechtlich möglich ist, einzelne Parkplätze am Straßenrand aus dem öffentlichen Straßenraum herauszunehmen, wie es im Prinzip auch bei einer Baumpflanzung oder einem Bauprojekt passiert, und sie dann CarSharing-Anbietern (diskriminierungsfrei) zu überlassen. Die Straßenbenutzung wird dadurch nicht grundsätzlich behindert, und CarSharing dient schließlich in besonderem Maß dem Wohl der Allgemeinheit, was sich z.B. an der Verleihung des blauen Umweltengels zeigt. In Bremen gibt es z.B. diese Lösung nicht-öffentlicher Stellplätze (mobil.punkt)

Feste Standorte sind für bestimmte Geschäftsmodelle (insbesondere der bisherigen CarSharing-Unternehmen) und für weniger internet-affine Nutzergruppen (z.B. Ältere) besser geeignet als Konzepte, in denen man den Standort erst im Internet oder vor Ort suchen muss. Das gilt insbesondere dann, wenn nicht an fast jeder Ecke ein Auto des betreffenden Unternehmens zu finden ist, und das ist beim Verhältnis von Stadtgröße und Anzahl der Genehmigungen für Düsseldorf eher unwahrscheinlich. Auch bei Fahrradverleihsystemen geht der Trend wieder zu festen Standorten. Deswegen ist das Modell der flexiblen Ausnahmegenehmigung nicht unbedingt das optimale.

Da CarSharing durch die Verringerung des Parkdrucks eine gemeinnützige verkehrliche Wirkung hat, sollte es durch Zahlungen für Standplätze nicht stärker belastet werden als Taxis, Anwohner oder zumindest als Handwerker. Ausnahmegenehmigungen für Handwerker kosten pro Jahr 200 Euro, die Vorlage der Stadt möchte 630 Euro (Preis eines Ticket 1000 Abo) für CarSharing-Wagen verlangen. Wir halten einen so hohen Preis für nicht gerechtfertigt und für eine Belastung des Pilotprojekts, denn diese Kosten haben die künftigen Nutzer zu tragen. Es ist auch die Frage, ob eine solche spezielle Kompensationszahlung für die Nutzung des öffentlichen Straßenraums überhaupt rechtlich gedeckt ist.

Ob es zulässig ist, die beschränkten Ausnahmegenehmigungen rein nach Eingang der Anträge zu vergeben, ist zweifelhaft. Es werden Paketanträge gestellt werden, und da könnte ein Anbieter einen großen Teil oder sogar alle 600 Genehmigungen beantragen, so dass andere Anbieter keine ausreichende Anzahl mehr bekommen können. Das wäre sicher keine diskriminierungsfreie Lösung.