

An
Die Stadtverwaltung Düsseldorf, Dezernat Verkehr
Den Herrn Vorsitzenden des Ordnungs- und Verkehrsausschusses
Die Fraktionen im Rat

Düsseldorf, den 1.5.2011

Planung Kö-Bogen – positiv für umweltfreundliche Mobilität?

Sehr geehrter Herr Dr. Keller,
sehr geehrter Herr Volkenrath,
sehr geehrte Damen und Herren,

in der Begründung zum Bebauungsplan Kö-Bogen 2. BA, insbesondere im Abschnitt über umweltfreundliche Mobilität, wird die Auffassung vertreten, dass die ÖPNV-Anbindung durch das Projekt nicht verschlechtert wird und dass die Verbindungen für den Radverkehr gut sind. Der VCD möchte hieran Zweifel anmelden.

Zusammenfassung

- Der VCD unterstützt die Straßenbahnstrecke durch den Hofgarten.
- Der VCD plädiert dafür, die Linien 706 und 715 weiter durch die Altstadt fahren zu lassen, da die Abdrängung auf die Berliner Allee eine wesentliche Verschlechterung für die Fahrgäste bedeuten würde. Da die Stadt Verschlechterungen ausgeschlossen hat und die Politik immer wieder für diese Linien durch die Altstadt votiert hat, sollte dies dem Wunsch der Mehrheit entsprechen. Die geeignete Streckenführung ist noch zu prüfen.
- Vor dem Abschluss der laufenden Überlegungen zur künftigen ÖPNV-Anbindung der Altstadt können aus Sicht des VCD B-Plan und Freiraumkonzept nicht endgültig beschlossen werden.
- Grundsätzlich ist weltweit anerkannt, dass (oberirdische) Straßenbahnen keine Belastung, sondern eine wesentliche Bereicherung von Innenstadtzonen sind. Deswegen werden sie in vielen Städten neu gebaut, in Düsseldorf sollen sie dagegen verschwinden.
- Grundsätzlich ist zum Verkehrskonzept die Frage zu stellen, mit welchen Verlagerungen im Modal split durch Wehrhahnlinie und Fahrradförderung zu rechnen ist und welche Auswirkungen das auf die notwendigen Kapazitäten insbesondere im Straßenverkehr rund um den Kö-Bogen hat.
- Die Aussagen zum Radverkehr sind noch zu unkonkret. Wir brauchen, insbes. in West-Ost-Richtung, zielnahe eigene Radwege mit ausreichender Breite (Überholmöglichkeit für Pedelecs).

Im einzelnen:

Bahnanbindung der Altstadt

Wir haben die Aussage des Verkehrsdezernenten positiv aufgenommen, dass die Verkehrspolitik der Stadt keine Verschlechterungen für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zulassen will, insbesondere auch im Zusammenhang mit der Wehrhahnlinie

Wir stimmen auch der Meinung zu, dass die zentrale Nord-Süd-Strecke der Straßenbahn durch den Hofgarten erhalten werden muss und dass dies auch ohne größere Probleme oberirdisch möglich ist. Die Ansicht der AGD, eine Straßenbahn durch den Hofgarten sei unzumutbar und diese Linie müsse und könne irgendwohin geschoben werden, wo sie nicht stört, können wir absolut nicht nachvollziehen. Wenn Straßenbahnen ohne Probleme durch Fußgängerzonen fahren können, sollte dies auch in einem weniger intensiv genutzten Park möglich sein, und Straßenbahnen fahren nicht zum Selbstzweck, sondern weil Fahrgäste ein Ziel möglichst direkt erreichen wollen, und das sind hier City und Altstadt.

Es bleibt aber ein großes Problem, das in der Begründung des B-Plans ganz verschwiegen wird, nämlich dass die bisher vorhandenen wichtigen Direktverbindungen der nördlichen 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 wenig attraktive Berliner Allee abzurängen, die Politik hat sich zu Recht immer wieder einmütig dagegen ausgesprochen. Eine Umsteigebeziehung ist wesentlich weniger attraktiv, mit der Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie würde dies auch noch das Überwinden von mehreren vertikalen Ebenen bedeuten. Ist es wirklich eine akzeptable Lösung für Fahrgäste aus Pempelfort oder Derendorf, für einen einzelnen 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 klettern?

Wenn die Politik ihre Meinung nicht in den letzten Monaten grundlegend geändert hat, müsste sie sich weiterhin für die Führung der Linien 706 und 715 durch die Altstadt einsetzen.

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 durch die Altstadt verkehren. 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 in die City gäbe.

Es gibt für die Altstadtspange mehrere Alternativen. Die wichtigsten:

1. Es bleibt bei einer Linienführung oberirdisch zwischen Jan-Wellem-Platz und Heinrich-Heine-Allee, wobei noch zu klären ist, durch welche Straßen die beiden Richtungsgleise am besten verlaufen können.

Diese Lösung hat als zusätzlichen Vorteil die Option, eine innerstädtische Ringlinie Hbf – Graf-Adolf-Platz – Altstadt – Schadowstr. – Hbf einzurichten, die alle wichtigen Innenstadtziele verbindet und durch im Vergleich zur U-Bahn dichtere und schneller erreichbare Haltestellen ein attraktives „Hop-on-hop-off“-Angebot ermöglicht, das insbesondere Besucher mit großen Einkaufsstützen schätzen würden. Hier könnten auch teilweise historische Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese Linienführung hätte natürlich direkte Auswirkungen auf die Gestaltung des Bereichs um den Kö-Bogen.

2. Die Nordanbindung kann auch über Heinrich-Heine- und Maximilian-Weyhe-Allee erfolgen, wobei verschiedene Lagevarianten mit Schienen in der Mitte oder an der Seite denkbar sind. Die Stadt kommt bisher zum Schluss, dass dies wegen Kapazitätsproblemen der Kreuzungen, insbes. Heinrich-Heine-Allee / M.-Weyhe-Allee, nicht funktioniert. Für den VCD ist das noch nicht das letzte Wort. Wir haben während der Bauphase ein ähnliches Argument zur Kreuzung Jacobistr. gehört, ohne dass das am Ende schlüssig begründet werden konnte. Schließlich braucht bei flexibler Anforderung die Mehrzahl der Signalumläufe keine Straßenbahn zu berücksichtigen. Außerdem gibt es mehrere Trassenvarianten, die ganz unterschiedliche Wirkungen haben können. Und drittens ist die Frage zu stellen, wieviel Verkehr über die Kreuzung eigentlich künftig abgewickelt werden soll und welcher Verkehr dabei vorrangig zum Zuge kommen soll (s.u. verkehrlicher Rahmen).

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.

Verkehrlicher Rahmen

Eine Schlüsselfrage zur Machbarkeit von alternativen bzw. modifizierten Lösungen im Verkehrskonzept: Wie sollen sich eigentlich die Anteile der Verkehrsmittel entwickeln, wenn Wehrhahnlinie und Fahrradförderung greifen? Ist ein Rückgang des Autoverkehrs erwünscht und zu erwarten? Welche verkehrspolitischen Prioritäten werden gesetzt?

Können nicht z.B. Verkehre über die Oberkasseler Brücke stärker auf Rheinknie- und Nordbrücke verlagert werden? Ist es wichtiger, die ÖPNV-Verbindung der Straßenbahn zur Altstadt zu schaffen oder den Autoverkehr maximal abzuwickeln?

Von der Beantwortung dieser Fragen hängt z.B. ab, welche Belastungen auf die Knotenpunkte zukommen und welche Verkehrsmittel bei möglichen Engpässen Vorrang bekommen sollen.

Städtebauliche Ziele

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.

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 jeden Fall auf die Hälfte, und das verkehrliche Hauptproblem ist und bleibt der Autoverkehr. Der Verzicht auf Straßenrandparken würde hier 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.

Bushaltestellen

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

- a) Durchbindung von 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, so dass die vorhandenen Haltestellen vor bzw. gegenüber der Oper auch für beginnende Linien genutzt werden können.

Radverkehr

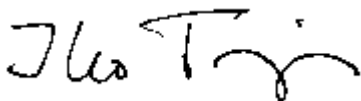
Die Aussagen zu den Radverkehrsverbindungen bleiben in der Planung noch ziemlich diffus. Ein modernes Radverkehrsnetz heißt aus Sicht des VCD, dass Radfahrer direkt und zügig zu den wichtigen Verkehrszielen, also z.B. zu allen Abschnitten der Schadowstr. kommen können. Und die Hauptwege sollten vom Fußgängerverkehr 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.

Wir können aus den Planunterlagen nicht erkennen, ob diese Anforderungen erfüllt werden. Wir meinen, in diesem schon recht konkreten Planungsstadium müssen die Radwege bereits klar eingeplant werden. Insbesondere in West-Ost-Richtung scheint die im Text erwähnte Radverkehrsachse doch weitab von den Zielen zu liegen.

Vielen Dank für Ihr Interesse.

Wir würden uns über eine Berücksichtigung unserer Überlegungen freuen.

Mit freundlichen Grüßen



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