

Bericht von der öffentlichen Informations- und Diskussionsveranstaltung 'Autogerechte Stadt' oder 'Lebenswertes Düsseldorf' ? am 28. Mai 2009 im Kasino der ehemaligen Glashütte in Düsseldorf-Gerresheim

130 interessierte Teilnehmer besuchten am vergangenen Donnerstag die Informations- und Diskussionsveranstaltung mit dem Titel **'Autogerechte Stadt oder Lebenswertes Düsseldorf?'** im Kasino der ehemaligen Glashütte in Gerresheim. Veranstalter waren der Verein 'Sozial- und umweltverträgliche Verkehrspolitik für Düsseldorf' und die 'Initiative gegen die Stadtautobahn L 404n'. Unter den Teilnehmern fanden sich engagierte Bürgerinnen und Bürger, Vertreter von Initiativen und Verbänden und zahlreiche Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker aus den Bezirksvertretungen und dem Rat. Sie alle vereinte ein großes Interesse an der Entwicklung des Verkehrs in Düsseldorf. In einer mehrstündigen, sehr engagiert geführten Diskussion überwog dabei deutlich die Kritik am Verkehrsentwicklungsplan der Stadt und an den Planungen für die so genannte 'Osttangente' und die L 404n.

Eingeleitet wurde der Abend durch zwei Vorträge zur L 404n und zur 'Osttangente':

Hans Kohl aus Unterbach von der 'Initiative gegen die Stadtautobahn L 404n' analysierte die Planung der L 404n, die von der Vennhauser Allee durch die Düsselaue zum S-Bahnhof Gerresheim und von dort aus entlang der Bahn nach Flingern führen soll. Sein Ergebnis: Sie ist ein Musterbeispiel eines verfehlten städtischen Verkehrskonzeptes. Das begründete er insbesondere mit der vorgesehenen Vierspurigkeit dieser Straße. Daneben kritisierte er die Ausweisung als LKW-Hauptroute, unter der nach seiner Überzeugung auch Unterbach leiden wird. Die neue Straße werde, so Kohl, nicht zu einer Entlastung in den Wohngebieten im Düsseldorfer Osten führen, sondern neuen Verkehr, insbesondere auch Transitverkehr, anziehen und dadurch die Lebensqualität in der Stadt verschlechtern.

Der Vorsitzende des Vereins 'Sozial- und umweltverträgliche Verkehrspolitik für Düsseldorf', Karl-Heinz Krems aus Gerresheim, erläuterte die Gesamtplanung einer fast durchgehend vierspurigen 'Osttangente' von der A 52 und der A 44 im Norden der Stadt über die Metro und die Ronsdorfer Straße zur Siegburger Straße mit Anschluss an die A 46 und die A 59. Er kritisierte die damit entstehende neue Nord-Süd-Verbindung längs durch Düsseldorf. Durch sie würden Transitverkehre, insbesondere Mautflüchtlinge, angezogen und die Stadt weiter für Pendler mit privaten PKW geöffnet. Seine Forderung: Die 'Osttangente' dürfe nicht - wie geplant - durchgängig gestaltet werden, sondern müsse an mehreren Stellen unterbrochen bleiben. Insbesondere sprach er sich gegen eine Verbindung von der Metro zur Ronsdorfer Straße quer durch das Märchenland in Flingern und einen Durchstich in Oberbilk vom Ende der Ronsdorfer Straße zur Siegburger Straße aus.

In der folgenden Diskussion stellten Mitglieder der Bezirksvertretungen und des Rates ihre unterschiedlichen politischen Positionen vor. Vertreter von CDU und FDP verteidigten den Verkehrsentwicklungsplan und die Planungen für L 404n und 'Osttangente'. Vertreter von SPD, Grünen und der Partei Die Linke kritisierten die Ausbauplanungen für bestehende und den Neubau vierspuriger Straßen, denen kein entsprechender Rückbau bestehender Straßen gegenüberstünde. Die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und Aktiven aus Initiativen und Verbänden forderten eine Umorientierung der Düsseldorfer Verkehrspolitik: Vorrang für öffentlichen Nah- und Regionalverkehr und Ausbau des Radwegenetzes. Nicht die Pendler aus dem Umland dürften im Mittelpunkt der Planung stehen, vielmehr müsse sie auf die Interessen der hier lebenden Menschen ausgerichtet werden.

Die Veranstalter sagten angesichts des großen Interesses und der engagierten Diskussion zu, eine weitere Veranstaltung durchzuführen, bei der die Position der Politik im Mittelpunkt stehen soll. Noch vor der Kommunalwahl am 30. August soll eine Podiumsdiskussion zur zukünftigen Verkehrspolitik in Düsseldorf durchgeführt werden.