

Für nachhaltigen Verkehr in Europa, Düsseldorf und im südlichen Gerresheim

Stellungnahme zur Düsseldorfer Verkehrspolitik und VEP 2020

Ein Beitrag zur Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 5976/025) 'Düssel-Park' Gerresheim-Süd

Für einen nachhaltigen Verkehr in Gerresheim und anderswo ...



Europaweit setzt sich die Erkenntnis durch, dass die stärker werdenden Probleme mit dem Straßenverkehr nur durch bessere Alternativen zum Auto gelöst werden können. Die folgende Ausarbeitung zeigt den aktuellen Stand der Diskussion über das neue Leitbild 'nachhaltige Mobilität in der Stadt' auf. Beispiele aus europäischen Großstädten zeigen auf, dass an anderer Stelle Entwicklungen laufen, die wahrlich eine systemsprengende Wirkung haben. Das Beispiel der Fahrradstadt Münster zeigt, dass eine ökologisch orientierte Verkehrspolitik wirtschaftlich gesehen nicht zum Schaden reichen muss. Die Verbesserung der Lebensqualität wirkt sich auch im Sinne der Standortpolitik zum Vorteil aus. In dichtbesiedelten Gebieten mit gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz setzt sich die Erkenntnis durch, dass Mobilität nicht gleichzusetzen ist mit dem Auto. Immer mehr Großstädter verzichten bewusst auf einen eigenen Pkw und nutzen stattdessen verstärkt das Rad. Bei konkretem Bedarf checkt man sich halt kostengünstig und effizient bei einem der Carsharing-Anbieter ein.

In der Landeshauptstadt Düsseldorf wächst der Problemdruck vor allem durch die Verkehrsflut, die alltäglich von außen in die prosperierende Wirtschaftsmetropole am Rhein strömt und den dort lebenden Stadtbewohnern nicht nur den knappen Raum sondern auch die gesunde Atemluft raubt. Die straßenverkehrsbedingte Luftverschmutzung mit P10 (Feinstaub) und NO₂ (Stickoxide) hat, wie heutzutage fast jeder weiß, beängstigende Auswirkungen auf die Gesundheit. Mit der Ausweisung einer Umweltzone ist es keineswegs getan. Der Zwang zu noch mehr Anstrengungen zur Luftreinhaltung sowie rapide ansteigende Preise für Kraftstoffe machen ein „Weiter so“ in der Düsseldorfer Verkehrspolitik in absehbarer Zukunft unmöglich.

Der VCD votiert mit Nachdruck für eine möglichst schnelle Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Düsseldorf. Denn inzwischen hat sich gezeigt: Die Wirklichkeit hat die Prognosen bereits eingeholt. Die folgende Ausarbeitung ist ein Plädoyer für den geordneten Ausstieg aus der autoabhängigen Gesellschaft - wie ihn andere, wirtschaftlich durchaus erfolgreiche, europäische Großstädte bereits vollzogen haben.

Bei der anstehenden Aufstellung des Bebauungsplans für das Gelände der ehemaligen Gerresheimer Glashütte gilt es, die Zeichen der neuen Zeit rechtzeitig zu erkennen und städteplanerisch umzusetzen: Der Schwerpunkt der Verkehrsweegegestaltung sollte sich möglichst verlagern von der bisherigen, einseitig auf den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr ausgerichteten Planung hin zu umwelt- und sozialverträglichen Lösungen. Der VCD fordert: Vorrang für den Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr und emissionsfreiem Rad!

Der VCD Düsseldorf versteht sich als sachkompetenter Partner der Politik, Verwaltung und Bürgerinitiativen in nahezu allen Verkehrsfragen. Er kümmert sich seit Jahren intensiv um die Verkehrsentwicklung in der Gesamtstadt: Verkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan, Bahn- und Bus-Projekte, Luftreinhaltung usw. Er streitet auf allen Ebenen (Stadt, Land, Bund und EU) für einen politischen Rahmen für „verträglichen Verkehr“.

Düsseldorf, den 25. Juni 2009
Vorstand des VCD Düsseldorf

Inhaltsübersicht

Vorwort	2
Inhaltsübersicht	3
Zusammenfassung	4

I. Globaler Paradigmenwechsel im Stadtverkehr

Europas Metropolen - Vorreiter einer neuen Kultur der Stadtmobilität Kommunen stehen in der Pflicht!	5
Stadtverkehr braucht integrative Ansätze	6
Deutsche Verkehrspolitik gerät unter Beschuss Europas Pioniere für ökologischen Stadtverkehr Kopenhagen, die Eco-Welthauptstadt	7
City-Maut-Systeme breiten sich aus Fahrradstädte punkten in Städtetests - europaweit	8
Steigende Mobilitätskosten wirken sich auf das Verhalten aus	

II. Düsseldorf fährt gegen Zeitgeist

Verkehrte Verkehrsentwicklung mit verkehrtem Plan Mangelnde Vereinbarkeit mit Klimaschutzzielen VEP: Autofreundliche Prognosen - von der Wirklichkeit überrollt	9
Alarmierende Feinstaubbelastung Technokraten fehlt der Seismograph für die Zweiteilung der Stadt Bürger setzen sich gegen zuviel Verkehr zur Wehr	10
Wasser auf die Mühlen: L404n und Osttangente	11

III. Soziale Lösungen für benachteiligte Stadtbewohner

Gerresheim-Süd(Süd) - ein benachteiligtes Quartier Unfaire Doppelbelastung	12
Übergeordnete Leitlinien gelten auch hier vor Ort Primäres Ziel sollte sein: Die Sicherung des sozialen Zusammenhalts Nachhaltige Bauleitplanung braucht verkehrliche Integration	13

IV. B-Plan Düssel-Park = Aktenzeichen XY ungelöst

Werkstattverfahren Gerresheim-Süd mit holprigen Start Stadtplanungsamt verspricht weiterhin offenen Dialog Verkehrsführung am Gerresheimer Bahnhof: konventionell oder nachhaltig?	14
1. Konzept und Ausgestaltung	15
2. Auswirkung auf Verkehrsträger und Nutzergruppen	16
IBA in Hamburg-Wilhelmsbürg könnte Gerresheim-Süd inspirieren Kulturschaffende vor - Stadtteilentwicklung braucht Inspiration!	17

Anhang

- aktuelle Stellungnahmen des VCD Düsseldorf (Auszüge)
- Bürgerinitiativen gegen Straßenbau:
Einladung zur Diskussionsveranstaltung am 28.5.09 der Straßeninitiativen
Initiative die Stadtautobahn L404n und Sozial- und umweltverträgliche
Verkehrspolitik für Düsseldorf e.V.

1. In fast allen europäischen Großstädten wird seit Anfang des neuen Jahrtausends versucht, die schädlichen Folgen des gesundheits- und klimaschädlichen Verkehrs einzu dämmen. Die Europäische Kommission hat mit dem EU-Grünbuch zur Stadtmobilität, informellen Ministerbeschlüssen in Leipzig sowie dem im Jahr 2005 inkraftgetretenen EU-Recht zur Feinstaubbelastung wichtige Anstöße gegeben.
2. Diejenigen Städte, die bereits den Schwenk vom 'Automobilismus' auf umweltfreundlichere Formen der Verkehrs vollzogen haben, konnten damit die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher gleichermaßen verbessern und zählen heute auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus zu den Gewinnern.
3. Als effiziente Mittel auf dem nachhaltigen Weg werden Maßnahmen in die Radwegeinfrastruktur, die Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Verkehrs sowie inzwischen verstärkt auch die City-Maut eingesetzt. Patentlösungen gibt es allerdings nicht.
4. Unumstritten ist, dass man das Autofahren in die Innenstadt erstens beschwerlicher (Tempo drosseln, Parkräume verknapfen) oder zweitens teurer machen sollte.
5. Noch entzieht sich die Stadt Düsseldorf dem globalem Trend. Nach wie vor wird auf einen Verkehrsplan gesetzt, der für den motorisierten Individualverkehr eine zweistellige Zunahme vorsieht und die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs nicht erkennt.
6. Die geplante Verlagerung des Verkehrsaufkommens durch die Errichtung von neuen massiven Haupttrouten für den Wirtschafts- und Pendlerverkehr ist unter sozialpolitischen Gesichtspunkten fragwürdig. Der Stadtverkehr wird von begünstigten Quartieren auf weniger dicht besiedelte Räume verlagert, wobei es für die Betroffenen häufig zu Mehrfachbelastungen durch Straßen- und Schienenverkehr kommt. Insgesamt wird durch die Maßnahmen noch mehr Verkehr über die Stadtstraßen gelenkt.
7. Die als „unfair“ empfundene rückwärtsgewandte Verkehrspolitik schafft sozialen Unfrieden, da sie die Bevölkerung willentlich spaltet. Bürgerinitiativen erhalten Zulauf und setzen sich inzwischen gemeinsam gegen eine fehlgeleitete Politik zur Wehr.
8. Bei der Neuplanung von Gerresheim-Süd treten die Fehlsteuerungen besonders offenkundig ins Licht. Sollte der Entwurf zur Bauleitplanung in Kombination mit den Plänen der Ortsumgehungsstraße Gerresheim (L404n) in der bislang vorgesehenen Form verwirklicht werden, wird der stark frequentierte Verkehrsknotenpunkt „Düsseldorf-Gerresheim S-Bahn“ schon bald von einer vierspurigen Straße durch schnitten. Autofahrer erhalten freie Fahrt, gleichzeitig werden die Nutzer umweltschonender öffentlicher Verkehrsmittel auf weitem, unbequemen Wege zu den Haltepunkten geschickt. Und Radfahrern wird bei diesem Konzept eigentlich nirgendwo ein Platz eingeräumt.
9. Von der viel propagierten 'Gleichwertigkeit *aller* Verkehrsträger und -nutzer' kann bei der Neuplanung von Gerresheim-Süd keine Rede sein. Dasselbe gilt für die Erschließung des weitläufigen Glashüttengebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
10. Der VCD fordert im Einklang mit den örtlich aktiven Verkehrsinitiativen im Rahmen der Bauleitplanung nachhaltige und sozialverträgliche Verkehrslösungen zu schaffen.
11. Aus der Bahn- und Bus-Haltestation 'Düsseldorf-Gerresheim S-Bahn' sollte ein modern ausgebauter Verkehrsknotenpunkt mit Bahnhofsvorplatz werden, der den Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel einen übergreifenden 'Rundum-Service' bietet.
12. Für das denkmalwerte historische Bahnhofsgebäude im Mittelpunkt sollte es einen benutzerfreundlichen Zugang für die Besucher mit ebenerdiger Anbindung an einen vorgelagerten Bahnhofsvorplatz geben.

Leitlinien und Prämissen für die Bauleitplanung mit Umsetzungsvorschlägen werden detailliert auf den Seiten 15/16 dargestellt.

I. Globaler Paradigmenwechsel im Stadtverkehr

Einleitung

Klimawandel, Feinstaub, Staus und mangelnde Verkehrssicherheit: In ganz Europa stehen die Städte vor ähnlichen Problemen. Probleme mehren sich. Luftverschmutzung und Lärmemissionen nehmen in beunruhigendem Ausmaß zu. Stadtbewohner sind sensibler geworden gegen Lärmbelastung und Gesundheitsgefahren des anschwellenden motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs. Die Prognosen sind alarmierend. Europas Städte sehen sich einer ständigen Zunahme des privaten Pkw- und Güterverkehrs gegenüber. Der Ausbau der Infrastruktur, die zur Bewältigung des Verkehrswachstums nötig ist, stößt an Grenzen, die sich aus dem Mangel an Flächen und aus Umweltauflagen ergeben. Bürger setzen sich gegen den Bau neuer Straßen zur Wehr. Jeder dritte Verkehrsunfall oder Unfalltote ist in der Stadt zu beklagen.

Europas Metropolen - Vorreiter einer neuen Kultur der Stadtmobilität

In den europäischen Metropolen entwickelt sich eine neue Kultur der Mobilität. Bürger und Entscheidungsträger orientieren sich neu und denken über eine klimaschonendere Organisation des Verkehrs nach. Die Herausforderungen, mit denen sich die europäischen Städte konfrontiert sehen, sind enorm. Das Thema 'Mobilität in der Stadt' wurde auf die europäische Agenda gesetzt. Die Gesellschaft verändert sich und erwartet intelligentere und erschwingliche Mobilitätslösungen. Die neuen Ziele einer nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik wurden im Grünbuch der Europäischen Kommission 'Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt', datiert vom 25. September 2007, festgelegt. Darin wurden die größten Herausforderungen aufgezeigt, die sich im Zusammenhang mit der Stadtmobilität ergeben: Intelligenterer, zugänglicher und sicherer Nahverkehr, grünere Städte und flüssigerer Verkehr. Dieser Bericht greift auch die Frage auf, wie die Entstehung einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt gefördert und finanziert werden kann. Die EU-Politiker regten zur Schaffung eines EU-Rechtsrahmens für den öffentlichen Verkehr an, der ihrer Meinung von zentraler Bedeutung ist. Hiermit wurde der Dialog mit den Politikern, Bürokraten und Interessengruppen auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene in Gang gesetzt. Es setzt sich die Erkenntnis durch, dass gemeinsame Lösungen entwickelt werden und entsprechende Ressourcen mobilisiert werden müssen. Doch letztendlich sind es die örtlichen Behörden, die die Initiative ergreifen müssen. Die Festlegung und Durchführung von Maßnahmen im Bereich der städtischen Mobilität liegt vornehmlich in ihrer Hand, die EU kann sie dabei nur unterstützen und die staatenübergreifende Interoperabilität fördern und vereinfachen.

Kommunen stehen in der Pflicht !

Auf breiter Ebene werden die Ziele des EU-Grünbuchs anerkannt, vor überzogenen Eingriffen wird jedoch gewarnt. So plädiert das Deutsche Verkehrsforum für eine bürgernahe Verlagerung der Verantwortlichkeiten auf die kommunale Ebene. Kapazitätsprobleme in der Verkehrsinfrastruktur sollten stets mit lokalem Sachverstand und Augenmaß gelöst werden. Gegen eine allzu starke Regulierung von seiten der EU spricht das sogenannte Subsidiaritätsprinzip, das besagt, dass Entscheidungen stets auf derjenigen Ebene zu treffen sind, die Umfang und Folgen der jeweiligen Maßnahme am besten beurteilen kann. Die Kommunen stehen also in der Pflicht, vor Ort zu entscheiden, welche Maßnahmen für den Stadtverkehr getroffen werden sollen, die übergeordneten Ziele zu formulieren und den Finanzrahmen zu setzen. Ihnen wird dabei nahe gelegt, zweigleisig vorzugehen: eine ausreichende Infrastruktur für den Autoverkehr anzubieten und gleichzeitig den Öffentlichen Verkehr durch attraktive Angebote zu stärken. Auf diese Weise können dem Bürger Alternativen und Wahlmöglichkeiten geboten werden.

EU-Grünbuch

„In Europa muss eine neue Kultur der Mobilität in der Stadt geschaffen werden. Bürger und Entscheidungsträger müssen über Verhaltensänderungen nachdenken. Nur durch ein Umdenken können wir erreichen, dass unsere Städte ihre Attraktivität als Wohnort und Reiseziel bewahren und dass sie auch künftig als Motoren der europäischen Wirtschaft funktionieren.“

Quelle: aus Grünbuch der EU 'Zur Mobilität in der Stadt'

Wechselspiel aus EU- und Kommunalpolitik

Strittig ist, ob die Europäische Kommission verbindliche legislative Maßnahmen zum innerstädtischen Verkehr beschließen soll. Die Veröffentlichung des zunächst für Herbst 2008 von der EU-Kommission angekündigten Aktionsplan steht immer noch aus. Unter der Führung des neuen Verkehrskommissars Tajani sollte es heute weniger um die Formulierung rechtliche Vorschriften sondern mehr um die Unterstützung der Kommunen und die Förderung von neuen Technologien gehen. Die Rolle der EU-Kommission wird heute darin gesehen, für Transparenz zu sorgen, einen Orientierungsrahmen zu setzen und den Erfahrungsaustausch (z.B. durch Best Practise Beispielen) zu fördern.

Stadtverkehr braucht integrative Ansätze

Stadtverkehrspolitik muss alle Facetten der Nachhaltigkeit berücksichtigen. Es ist Aufgabe der Politik den Interessenausgleich zwischen den drei Achsen Ökonomie, Gesellschaft und Ökologie sicherzustellen. Im Sinne der Bürger gilt es, nicht nur ökologisch zu handeln, sondern auch Arbeitsplätze und Lebensqualität im Blick zu halten. Stadtmobil muss bereits auf der Planungsebene ressort- und verkehrsträgerübergreifend unterstützt werden. Gerade in Städten gilt es, die unterschiedlichen Anforderung der Nutzer verträglich zu gestalten. Dies gilt insbesondere bei Großprojekten zur besseren Folgenabschätzung sowie zur Koordination von Verkehrs- und Flächennutzungsplanung. Auch bei Umsetzungsmaßnahmen sollten die Politik-Bereiche Stadtplanung, Verkehr, Umwelt, Wirtschaft und Stadtmarketing zusammenarbeiten. Es wäre gut, die notwendige integrierte Gesamtbetrachtung des Stadtverkehrs durch eine entsprechende dialogorientierte Behördenstruktur zu begleiten. Schließlich sind die chronisch überlasteten innerstädtischen Straßen eines der größten Probleme mit erheblichen wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und ökologischen Folgen. In diesem Zusammenhang gilt es, Alternativen zum privaten Pkw zu fördern, d.h. mehr Menschen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, zum Radfahren oder auch Zufußgehen zu bewegen. Mehr denn je geht es heute um die Verknüpfung der Verkehrsnetze, auch unter Einbeziehung der Nachbarstädte. Öffentliche Verkehrsmittel müssen sich am Individualverkehr messen und sich an den individuellen Bedürfnissen ihrer Kunden orientieren. Gefordert werden nahtlos ineinandergreifende, gut zugängliche öffentliche Verkehrsmittel und sichere Infrastrukturen für Fußgänger, Radfahrer und Pkw. Wenn das Angebot der Verkehrsbetriebe an die Kunden stimmig ist, steigen auch die Fahrgastzahlen. Besonders wichtig erscheint der problemlose Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsalternative. Als praxistaugliche Mittel haben sich bewährt: Die Bereitstellung von Park&Ride-Plätzen für Pendler, die aktive Bewirtschaftung des innerstädtischen Parkraums, Carsharing und Mitfahrzentralen sowie Mobilitätsberatung und ein fortschrittliches Verkehrsmanagement.

Deutsche Verkehrspolitik gerät unter Beschuss

International gerät Deutschland wegen der einseitig autofreundlichen Politik in die Kritik. Dies wurde beim Weltverkehrsforums in Leipzig Ende Mai ersichtlich, bei dem rund 700 Teilnehmer Lösungen für den globalen Verkehr in schwierigen wirtschaftlichen Zeiten suchten. Bemängelt wurde, dass hierzulande ein klares Bekenntnis zum Öffentlichen Verkehr und zur Bahnverkehr fehlt. Beim Ausbau von Verkehrsträgern fließt das meiste Geld weiterhin in den Straßenbau. Die in diesem Jahr beschlossenen Konjunkturpakete leiden unter einer augenfälligen Schiefelage. Mit milliardenschweren Steuergeschenken wird eine Verkehrspolitik gemacht, die sich einseitig zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs. auswirkt. Auf sich warten lässt ein aufeinander abgestimmtes Zukunftskonzept für Bahn, Bus, Auto und das Fahrrad. Die Allianz pro Schiene und der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) fordern mit Nachdruck, dass die Verkehrspolitik endlich andere Prioritäten setzt und fordern einen umfassenden Masterplan für den Personenverkehr mit möglichst konkreter Ausgestaltung.

Europas Pioniere für ökologischen Stadtverkehr

Die Wege, die in den größeren europäischen Städten beschritten werden, um den überbordenden Verkehr einzudämmen, sind höchst unterschiedlich. Vorbildfunktion für Ökologen haben vor allem die skandinavischen Länder Dänemark, Schweden und Norwegen sowie unser kleines Nachbarland Holland. Der 2002 vom Bundeskabinett beschlossene Radverkehrsplan verfolgt das Ziel, den Radverkehr nach niederländischem Vorbild zu fördern. Dort liegt die Fahrradnutzung mehr als dreimal so hoch wie in Deutschland. Nach einer Difu-Studie zum Gemeinde-

- **Maßnahmen auf Planungsebene**
- Entwicklung integrierter Planungsmethoden/-instrumente
- > Zusammenführung der Politikbereiche Planung, Umwelt, Verkehr und Wirtschaft
- - bessere Folgeabschätzung von Großprojekten
- > Koordinierung von Verkehrs- und Flächennutzungsplanung
- > stärkere Berücksichtigung des Fußgänger-, Rad- und Wirtschaftsverkehrs in der Verkehrsplanung
- > integrierte Betrachtung von Personen - und Güterverkehr
- > klare Benennung von Zuständigkeiten
- Quelle: Positionspapier 'Stadtverkehr' des Deutschen Verkehrsforums, Februar 2008

Das Zürcher Modell

- Als Pionier des öffentlichen Personenverkehrs tat sich der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) hervor. Die Organisationsplan des Zürcher Verkehrsverbund der ein Gebiet mit 1,27 Mio. Einwohnern bedient, zeichnet sich durch seine aufeinander abgestimmten Verkehrsträger in einem engmaschigen Verkehrsnetz, dichte Takte und optimale Transportketten, wodurch sich eine effiziente Mobilität mit hoher Flexibilität ergibt. An insgesamt 115 Bahnhöfen im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) werden seit neuestem aktuelle Anschlussinformationen zwischen S-Bahn, Tram und Bus ausgetauscht. Innerhalb der Quartiere bieten Kleinbusse die Möglichkeit, bis nah an den Zielort zu gelangen. Im Rahmen der Expo 2000 wurde die Stadt Zürich für ihr innovatives Mobilitätsmanagement ausgezeichnet.

finanzierungsbedarf 2006 bis 2020 benötigen die Gemeinden für den Ausbau einer ökonomisch, sozial und ökologisch verträglichen Nahmobilität enorme Finanzmittel. Auf 21 Mrd. Euro schätzt der Difu-Wissenschaftler des Deutschen Instituts für Urbanistik, Tilman Bracher, den Finanzmittel. Im Durchschnitt werden nur rund 2 bis 3 Euro pro Einwohner und Jahr speziell für Radverkehrsinvestitionen ausgegeben, also ein Zehntel dessen, was benötigt wird. Die Gemeinde Amsterdam hat ein Programm mit über 100 Millionen Euro für neue Maßnahmen für Amsterdamer Radfahrer aufgelegt. Amsterdam (743 Tsd. Einwohner) gibt demnach sogar einen Betrag von 27 Euro je Einwohner und Jahr aus. Das Ziel des Radfahrplans ist, dass sich bis zum Ende dieses Jahrzehnts 37% der Amsterdamer täglich mit dem Verkehrsmittel Fahrrad bewegen.

Kopenhagen, die Eco-Welthauptstadt

Bis 2015 möchte die dänische Hauptstadt Kopenhagen die weltweit führende Ökologiemetropole sein. Bei der Umsetzung der Pläne ist man durchaus ehrgeizig. Dem motorisierten Verkehr auf der Straße sagt man seit Jahren mit einer sehr strikten Parkraumbewirtschaftung und Einschränkungen für Kraftfahrzeuge den Kampf an. Dafür wird das Rad in den Mittelpunkt der Verkehrs- und Stadtplanung gestellt. Wer von außen in die Stadt kommen möchte, ist angehalten, sein Auto bei einem S-Bahnhof außerhalb der Stadt abzustellen - denn in der Stadt ist das Parken teuer. Touristen, die mit dem Auto kommen müssen eine Parkzonen- genehmigung kaufen. Bei Stadterweiterungsprojekten setzt Kopenhagen auf eine gute Anbindung von öffentlichem Verkehr und Radwegenetz. Demnächst wird es einen Vorstoß für die Einführung von Tempo 40 im Stadtgebiet geben, wodurch die Stadt noch unattraktiver für den Auto- und Lkw-Verkehr würde. Bei der Ende Mai zu Ende gegangenen Konferenz „Velo-City“ unterstrich der regierende Bürgermeister von Kopenhagen, Klaus Bondam, dass die Steigerung der Lebensqualität in Kopenhagen, eng mit der ausgeweiteten Fahrradstrategie der Stadt zusammenhänge. Innerhalb des Zehnjahreszeitraums hat sich die Zahl der Fahrräder verdoppelt. Der Anteil des Radverkehrsanteils liegt bei über 35%. Bis 2015 will die Stadt erreichen, dass über 50% der Bevölkerung mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. 73% der Fahrradfahrer nutzen ihr Rad laut einer Erhebung der Stadt für „nicht freizeitzugebundene“ Aktivitäten - das Rad ist für die Radfahrer vor allem ein Mittel zum Zweck, um in der Stadt rasch voranzukommen. Für die Bequemlichkeit und Sicherheit der Biker wird viel getan. Radwege sind 2,2 Meter breit und laufen beidseitig der großen Hauptstraßen. Auch anderswo im flachen Dänemark geht es mit dem Rad flugs voran: Mit Aktionen wie „Wir radeln zur Arbeit“ wird die Bevölkerung zum Umstieg aufs Fahrrad für den täglichen Weg zur Arbeit überzeugt.

City-Maut-Systeme breiten sich aus

In Europa wird verstärkt über die Einführung von Nutzungsgebühren für das Befahren des knappen städtischen Straßenraum nachgedacht. Vorreiter der City-Maut sind die skandinavischen Länder Norwegen (Oslo, Bergen, Trondheim) und Schweden (Stockholm). In London wurde die ‘Congestion Charge’ zweistufig in den Jahren 2003 und 2007 eingeführt, in Italien zogen Bologna (2006) und Mailand (2008) nach. In Wien, Prag und Budapest steht die City-Maut derzeit auf dem Prüfstand. Auch in Deutschlands machen sich Bürgerinitiativen, Umweltverbände und die Grüne Partei für die Einführung der City-Maut als Mittel gegen den innerstädtischen Verkehrskollaps stark, denn Feinstaub-Belastung und Auto-lärm von den Innenstadtbewohnern nicht mehr so ohne weiteres hingenommen. Für die Einführung einer City-Maut sind die Bundesländer zuständig, die einer Erhebung von Mautgebühren jedoch mehrheitlich negativ gegenüber stehen. Dabei spräche aus ökonomischer Sicht vieles dafür, Autofahrer für die Nutzung überlasteter Straßen bezahlen zu lasten. Ein allgemeiner Einwand gegen Straßen-

Amsterdam und Kopenhagen: Grüne Welle fürs Rad

Das Fahrrad ist in Amsterdam das meist verwendete Verkehrsmittel, vor allem im Stadtzentrum: Dort wird das Rad von 41% und das Auto von 18% (2006) genutzt, was vor allem auf die Einführung von Kfz-Park-Restriktionen zurück zu führen ist. Ein Aktionsplan stützt konsequent den Radverkehr: Wie in der zweiten Fahrradstadt Kopenhagen, schalten in Amsterdam Ampeln bei einer Geschwindigkeit zwischen 15 und 18 km/h auf Grün. Eine weitere Maßnahme ist die Einrichtung von Wartezeit-Vorhersagesystemen für Radfahrer an Knotenpunkten.

Velo-Citys steigern Radanteil

Velo-City 2009, der weltweit wichtigste Radverkehrskongress, gab Mitte Mai mit Verabschiedung der ‘Charta von Brüssel’ ein klares Bekenntnis zum Verkehrsmittel Rad ab. Mit der Unterzeichnung geht die Selbstverpflichtung einher, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 auf mindestens 15% zu steigern. Städte, die dieses Ziel bereits übererfüllen, werden sich um weitere Steigerungen bemühen. Ein weiteres Ziel ist, das Risiko tödlicher Unfälle von Radfahrern drastisch zu senken.

Ganz Paris liebt rent-a-bike

In der französischen Hauptstadt ist radeln seit der Einführung des Leihfahrrad-Systems Vélib ‘hip’. Für die überraschende Fahrrad-Revolution sorgen rund 20.000 Leihräder und 1.500 Ausleihstationen. Der Grund des Überraschungserfolges ist, dass durch das dichte Netz bei sehr günstigen Kosten die Lücke zwischen den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und dem Zielort kundenfreundlich geschlossen wird. Die erste halbe Stunde Leihfahrrad ist sogar umsonst.

benutzungsgebühren ist, dass sie die reichen Autofahrer bevorzugen und die armen Autofahrer benachteiligen würden. Daher ist es wichtig, dass die Einnahmen aus einer City-Maut nicht in den allgemeinen Stadtsäckel fließen, sondern zielgenau in die Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs investiert werden. So können diejenigen, die wegen der Maut auf das Autofahren verzichten, kompensiert werden. Zum anderen profitieren auch alle Bürgerinnen und Bürger, die gar kein Auto besitzen, von den besseren ÖPNV-Verbindungen.

Fahrradstädte punkten in Städtetests - europaweit!

Düsseldorf ist stolz darauf, in Städtevergleichen stets sehr gut zu abzuschneiden. Als prosperierender Wirtschaftsraum drängt Düsseldorf international in die erste Liga. EU-Statistiker haben jüngst 14 Großstädte identifiziert, die innerhalb der Union als Schrittmacher gelten. Demnach schneidet die Landeshauptstadt in der Gesamtwertung sehr gut ab. Unter anderem deswegen, weil sie von der strategisch günstigen Lage und der guten Erreichbarkeit profitiert. Vor Düsseldorf rangieren nur die beiden Fahrradmetropolen Amsterdam und Kopenhagen, die in der aktuellen EU-Statistik als die großen Gewinner gelten. Dies ist ein Indiz, dass es weniger die optimale Erreichbarkeit (z.B. über breite Verkehrsstrassen in die Innenstadt) ist, sondern eher die Lebensqualität in der Stadt ist, mit der Großstädte heute im weltweiten Standortwettbewerb punkten. Innerhalb von NRW gibt es einen ähnlich gelagerten Fall: Denn auch die westfälische Fahrradstadt Münster mit 273 Tsd. Einwohnern und einem Radanteil von annähernd 40% am Gesamtverkehr braucht heute keinen wirtschaftlichen Vergleich mehr zu scheuen.

Mobilität wird nicht allein vom Auto bestimmt

Der Städtevergleich zeigt, dass die Entscheidung der Wohnbevölkerung für einen Verkehrsträger in hohem Maße von der Ausgestaltung des Gesamtsystems abhängt. Die Menschen steigen gern und dauerhaft auf den öffentlichen Verkehr um, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Dort wo das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln gut ist, sind auch die Anteile von Bus und Bahn am sogenannten Modal-Split hoch. Ebenso wird Fahrradfreundlichkeit belohnt. Überall dort, wo ein Angebot neu geschaffen oder nennenswert verbessert wurde, schnellen die Fahrgastzahlen in die Höhe. Heute sind täglich rund 19.000 Menschen mit der Regiobahn S28 zwischen Kaarst und Mettmann unterwegs - vor der Modernisierung der Strecke zur Jahrtausendwende waren es gerade einmal 500 Nutzer. Mobilität wird nicht mehr allein vom Pkw bestimmt. Im Bundesdurchschnitt liegt der Anteil autofreier Haushalte bei rund 23%. In Berlin dagegen, wo den Bürgern ein attraktives Nahverkehrssystem zur Verfügung steht, sind 50% der Haushalte ohne eigenen Pkw mobil, und in Hamburg (45%) sieht es ähnlich aus.

Steigende Mobilitätskosten wirken sich auf das Verhalten aus

Mehr als jeder zweite Deutsche würde, wie eine Infas-Studie ergab, bei weiter steigenden Kosten das eigene Verkehrsverhalten ändern. Jeder vierte würde nach den repräsentativen Ergebnissen der im März 2009 vorgelegten Befragung seine Fahrten mit dem Pkw einschränken oder sogar das Auto ganz abschaffen, 13% würden in diesem Fall mehr Wege mit dem Fahrrad zurücklegen und 9% häufige Busse und Bahnen benutzen. Intensive Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln (82%), Radfahrer (75%) und Fußgänger (74%) zeigten sich zum einen hohen Grad bereit, vollständig auf klimafreundlichere Varianten umzusteigen. Mehr als drei Viertel der Deutschen führten Klage darüber, dass ihre Mobilitätskosten in den letzten Jahren gestiegen sind und 7 von 10 Bundesbürgern fühlen sich durch weiter steigende Mobilitätskosten persönlich stark eingeschränkt. Während 61% der Nutzer von Bussen und Bahnen die eigenen Aufwendungen für angemessen halten, finden 55% der Autofahrer ihre Mobilitätskosten für unangemessen hoch.

Pro und Contra City-Maut

Positiv ...

- Verlagerung von Verkehr auf öffentliche Verkehrsmittel
- verbesserter Verkehrsfluss
- weniger schädliche Emissionen
- beträchtliche Einnahmen

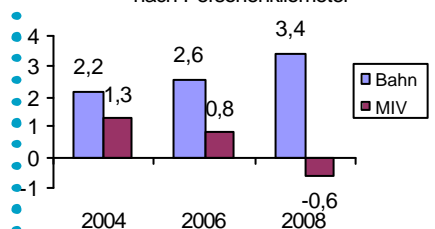
Negativ:

- Verlagerung von Einkaufs- und Freizeitverkehr
 - hohe Belastung zu Spitzenzeiten
 - Mehrausgaben für Pkw-Fahrer
- Quelle: City-Maut: Pro & Contra, Prof. Dr. Friedrichs, Universität Stuttgart

Münster: Top im Städtevergleich

Münster hat den Ruf der Fahrradstadt Nr. 1 in NRW zu Recht. Der Anteil des Radverkehrs in dieser westfälischen Stadt nähert sich der 40-Prozent-Grenze an. Was nur wenige wissen ist: Auch wirtschaftlich ist Münster gut drauf. In einer Untersuchung der Zeitschrift Focus Money platzierte sich die kreisfreie Stadt im Herzen des Münsterlands nach München bundesweit auf dem zweiten Platz. In NRW konnte Münster sogar die Landeshauptstadt übertrunden. Beim Städtetest der 'Wirtschaftswoche' dreht sich das Bild allerdings wieder zu Gunsten von Düsseldorf um. Wie es auch sei: Münster ist auf breiter Basis gut aufgestellt. Der gezielte Einsatz für den gesundheitsverträglichen Radverkehr hat wohl in dieser Stadt für eine hohe Lebensqualität der Bewohner gesorgt, die auch gesunde Betriebe bei ihrer Standortwahl zu schätzen wissen.

Zuwachs Bahn vs. Pkw
nach Personenkilometer



Veränderung zum Vorjahr in %
Quelle: Allianz pro Schiene

II. Düsseldorf fährt gegen den Zeitgeist

Verkehrte Verkehrsentwicklung mit verkehrtem Plan

In der Landeshauptstadt Düsseldorf wurden die Ziele der Verkehrslenkung bis zum Jahr 2020 im Verkehrsentwicklungsplan, kurz VEP, festgelegt. Der mit Zustimmung des Rates im November 2006 festgezurrt Plan gilt als die 'Bibel' der Düsseldorfer Verkehrspolitik. Er nimmt für sich in Anspruch, der Masterplan für eine umweltorientierte nachhaltige Verkehrspolitik zu sein. Allerdings ist dies angesichts der Faktenlage nicht nachzuvollziehen. Umweltpolitische Aufgaben werden im VEP nicht als konkrete Ziele definiert. Während es in Frankreich gesetzliche Auflage gibt, Verkehrsentwicklungspläne zu erstellen, die angesichts der Feinstaubbelastung eine Verschiebung der Verkehrsanteile zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß, Rad) vorsehen, bleibt die dominante Vorherrschaft des motorisierten Individualverkehrs in der hiesigen Verkehrsentwicklungsplanung mit einem Anteilswert von 41,7% im Jahr 2020 bestehen. Dass der Öffentliche Verkehr in Düsseldorf keine Lobby hat, ist an der Negativentwicklung im Zielszenario zu sehen - hier wird sogar eine Abnahme um 2,1 Prozentpunkten auf einen Anteil von 20,5% im Jahr 2020 vorausgesagt. Die Forcierung des Radverkehrs liegt auch in Düsseldorf auf der 'politischen Linie', allerdings scheint die erhoffte Steigerungsrate von 8,6% auf 10,7% bei weitem zu mager. Im Schnitt wollen die Städte und Kreise der AGFS (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte in NRW) im gleichen Zeitraum den Radanteil im Schnitt auf 25% steigern, und Düsseldorf gehört mit zu diesem Verbund. Von einer Weichenumstellung zugunsten des Umweltverbundes (ÖV, Rad, Fuß) wie in anderen Städten kann in der Landeshauptstadt also nicht die Rede sein. Der VCD fordert, möglichst schnell eine Überarbeitung des VEP vorzunehmen.

Mangelnde Vereinbarkeit mit Klimaschutzziele

Anzuerkennen ist, dass die Stadt Düsseldorf ihr CO₂-Emissionen in den nächsten fünf Jahren um ein Zehntel senken will, im 'eigenen Verantwortungsbereich' sogar um 20%. Die Ausgestaltung für Verkehr liegt im Hoheitsbereich der Stadt, doch in diesem Bereich gelten Klimaschutzziele auffallend wenig. Laut VEP soll der Kfz-Verkehr in den nächsten zehn bis zwölf Jahren um weitere 15% anschwellen. Dies scheint eher eine 'Willensbekundung' als eine nüchterne Analyse der Faktenlage zu sein. Die 'Grüne Welle' für flüssig fließenden Autoverkehr befindet sich in augenfälligem Kontrast zu den sonstigen energiepolitischen Zielen des Umweltamtes. In dessen 30-Punkte umfassenden Maßnahmenprogramm für Klimaschutz in Düsseldorf wird das Thema 'Klimaschutz im Verkehr' erst an 17. Stelle behandelt. Die unter diesem Punkt aufgelisteten Maßnahmen beziehen sich auf den VEP und erscheinen in Relation zu den anderweitigen Aktivitäten wenig ambitioniert. Es besteht eine dringende Notwendigkeit, im Sinne der Luftreinhaltung stärkere Anstrengungen für Klimaschutz zu unternehmen. Vernünftig wäre es, Maßnahmen zu ergreifen, um den Kfz-Verkehr wirksam zu drosseln. Die Autofahrer selbst leisten dazu ihren Beitrag: Sie nutzen ihren Pkw nicht mehr so häufig wie früher. Teilweise aus Umweltgründen, doch eher wegen der hohen Spritkosten. Die Reduktion der persönlichen Fahrleistung ist ein Langfristtrend. Denn nach der Talfahrt wegen der Finanzkrise schnellen die Kraftstoff-Preise bereits wieder ziemlich rasant in die Höhe. Es bestehen somit berechtigte Zweifel an der prognostizierten Erhöhung der Fahrleistung von Kfz bis 2020 von 9,4 auf 10,7 Mio. Kilometer um 14%, wie im Verkehrsentwicklungsplan voraus gesagt.

Autofreundliche Prognosen - von der Wirklichkeit überrollt

Entgegen früherer Annahmen steigt die Verkehrsdichte bei Düsseldorfer Bürgern nicht. Aktuelle Indizien zeigen sogar eine rückläufige Tendenz: Bezogen die auf

VEP - kein Musterbeispiel demokratischer Politik

Bereits die Art der Entstehung des VEP war kein Musterbeispiel demokratischer Politik. Das Verfahren wurde nicht vom Lenkungs-kreis gelenkt, Diskussionsforen fanden nicht statt, und im Internet war die Vorlage zum VEP nicht einsehbar. Von der Grünen Fraktion, Umweltverbänden und dem Verkehrsclub Deutschland wurden die Straßenbaumaßnahmen sowie die zu sehr auf das Auto fixierte Verkehrspolitik umgehend kritisiert. Doch alle vorgebrachten Einwände, u.a. von Seiten der Bezirksvertretungen, wurden vom Amt für Verkehrsmanagement kurz, abwehrend und oftmals widersprüchlich beantwortet. Die Methode der statistischen Berechnung im stadt-eigenen Rechenzentrum sowie das zugrunde gelegte Material blieb intransparent. Die meisten der Ungereimtheiten wurden niemals ausgeräumt.

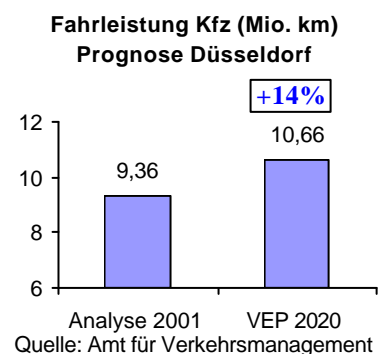
Modal-Split* der Düsseldorfer

a) Analyse 2001 b) Basis-Szenario
c) VEP-Zielszenario 2020

	a)	b)	c)
Motorisierter Individual-			
verkehr	41,2	43,6	41,7
Öffentl. Verk.	22,6	22,0	20,5
Rad	8,6	7,9	10,7
Fuss	27,5	26,4	27,0
P&R	0,1	0,1	0,2

* Anteil (in %) nach Fahrleistung (bezogen auf die Stadtbewohner)

Quelle: Amt für Verkehrsmanagement



Zahl der Pkw je 1000 Einwohner ergab sich sogar in den Jahren 2003 (522) bis 2007 (514) eine leicht rückläufige Tendenz. Damit liegt der Motorisierungsgrad in der Landeshauptstadt deutlich niedriger als im gesamten Bundesgebiet (643 Pkw). Am niedrigsten (419 Pkw je Einwohner) liegt die Autoquote in der Großstadt Berlin. Dort können die 3,4 Mio. Einwohner auf ein ausgezeichnetes öffentliches Verkehrsangebot zurückgreifen. Die ständige Kundengewinnung im VRR, die neue Fahrradwelle und auch die erhöhte Inanspruchnahme von Carsharing-Angeboten: dies sind weitere Indizien, dass die automobilen Mobilität auch in der autofreundlichen Landeshauptstadt im Sinken begriffen ist.

Alarmierende Feinstaubbelastung

In Düsseldorf werden 'die Zeichen der Zeit', die sich global offenbaren, bislang noch nicht erkannt. Von den mutigen und konsequenten Aktivitäten in manchen europäischen Hauptstädten gegen den überbordenden Pkw- und Lkw-Verkehr hält man in der Landeshauptstadt Nordrhein-Westfalen wenig. Fortgeschrieben wird die 'alte', vornehmlich aufs Auto fixierte Verkehrspolitik. Gleichzeitig geraten die kommunalen Entscheidungsträger immer mehr unter den Druck einer verschärften europäischen Gesetzgebung. So hat die Europäische Kommission bereits 2002 für ihre Mitgliedstaaten verbindliche Luftqualitätsziele zur Vermeidung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und Umwelt festgelegt. Nach einheitlichen Methoden und Kriterien wird die Luftqualität definiert, die seit 2005 in nahezu allen Mitgliedstaaten verbindlich gelten. Doch immer noch werden die Feinstaub-Grenzwerte nicht flächendeckend eingehalten, auch an einigen Düsseldorfer Straßen nicht. Ab nächstem Jahr wird es auch Grenzwerte für Stickstoffdioxide (NO₂) geben, bei denen der Kfz-Verkehr der Hauptverursacher ist. Und bei diesen Emissionen sehen die Messwerte an den stark befahrenen Düsseldorfer Straßen noch schlechter aus. Nur halbherzig haben Land und Bezirksregierung, und dementsprechend auch die Stadtverwaltung, auf die neuen EU-Richtlinien reagiert. Neben der Einrichtung der Umweltzone ab 15. Februar hat die Stadt im Rahmen ihres Aktionsplans ein Maßnahmenbündel gegen die Luftverschmutzung durchgeführt. Doch angesichts der alarmierenden Messergebnisse im ersten Halbjahr 2009 zeigte sich: All diese gut gemeinten Aktivitäten haben nicht den gewünschten Nutzen erbracht. Was wirklich wirksame Maßnahmen sind, dies wird derzeit eindrucksvoll in Städten wie Kopenhagen, Amsterdam, Zürich sowie auch in Münster vorgeführt.

Technokraten fehlt der Seismograph für die Zweiteilung der Stadt

Ein besonders kritisches Kapitel des nach der Verabschiedung durch den Rat nunmehr zukunftswirksamen Verkehrsentwicklungsplans ist die Zweiteilung der Stadt in 'bewohnte' und angeblich 'anbaufreie' Zonen, die gemäß der vorgenommenen Analyse exakt 66,0% des gesamten Straßenverkehrs zu bewältigen haben. Wo sich diese Straßen eigentlich befinden, auf diese interessante Frage geht der Verkehrsplan leider nicht ein. Allerdings gibt es Anlass zu vermuten, dass es sich bei den vermeintlich 'anbaufreien' Straßen ebenfalls um bewohnte Straßen handelt, denn der gesamte Düsseldorfer Raum ist dicht besiedelt. Doch eins wissen die Planer heute schon sehr präzise: Die Anrainer an diesen Routen werden in den nächsten Jahren ein um 22% gesteigertes Verkehrsaufkommen hinnehmen müssen, womit ihnen dann nicht mehr zwei Drittel sondern sogar 71% der gesamten Lasten des Verkehrs aufgebürdet werden. Ob und wie diese lärmgeplagten Anwohner für ihr Opfer zugunsten anderer Stadtbewohner entschädigt werden sollen - auch dazu verliert der Verkehrsentwicklungsplan kein Wort.

Was derzeit bei den Verkehrsverantwortlichen fehlt, ist die grundsätzliche Bereitschaft zu einem Kurswechsel in der Verkehrspolitik, wie in andere Städte schon längst vollzogen haben. Ein jeder weiß: Nur mit der gezielten Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad-, Fußverkehr) sind die gravierenden Probleme der

Feinstaubwerte* in Düsseldorf

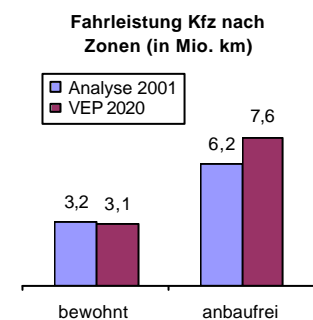
a) Gesamjahr 2008 b) >11. Mai '09

Messpunkte	a)	b)
Ludenberger Str.	42	34
Corneliusstraße	49	k.A.
Dorotheenstr.	31	33
Brinckmannstr.	10	11
Aaper Wald	6	7

*Überschreitungstage des Grenzwerts von 50 µg/m³, maximal 35 Tage sind erlaubt (Stand: 11. Mai 2009)

Maßnahmen der Stadt Düsseldorf gegen Feinstaubbelastung

- Einrichtung der Umweltzone
 - VEP und Verkehrsmanagement
 - angepasste Nassreinigung
 - schadstoffarme Busse und städtische Fahrzeuge
 - Lkw-Durchfahrtsverbot
 - Verkehrsverflüssigung
 - Park-Leit-Systeme
 - Straßenbegrünung und Fahrdackenerneuerung
 - Einschränkung des Schwerlastverkehrs, Lieferzonen
 - Förderung des Radverkehrs
 - Erdgas als Treibstoff
 - Prüfung v. Industrieanlagen
 - Agentur für Altbausanierung
 - Stromversorgung für Schiffe
- Quelle: Bericht der Landesregierung



Quelle: VEP Stadt Düsseldorf

Stadtmobilität zu lösen. Nur in Düsseldorf wählt man den anderen, rückwärtsge- wandten Weg. Hier am Rhein vergleicht man sich gerne mit europäischen Metro- polen,, ist aber in nicht bereit, den Verkehrs ähnlich rigide wie in anderen Groß- städte zu regulieren. Durch Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Optimie- rung der Verkehrsabläufe, die Steigerung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel und des Zweirad. Ein jeder weiß: Und wer das ständige Anschwellen des von der Peripherie in die Innenstadt fließenden Motorverkehrs eindämmen will, der muss das Autofahren verlangsamen und verteuern.

Bürger setzen sich gegen zuviel Verkehr zur Wehr

Die rückwärtsgewandte Düsseldorfer Verkehrspolitik, die im Zweifelsfälle stets dem Auto den Vorrang einräumt und damit die Lebensqualität, den Bewegungs- raum und, vor allem, die Gesundheit der Menschen einschränkt, wird heute von gut informierten Bürgern nicht mehr toleriert. Wer selbst von schädlichen Emis- sionen und Kfz-Lärm betroffen ist, erhält durch die neue EU-Rechtsprechung Rückenwind: Das Recht auf gesunde Luft ist einklagbar. Der Europäische Ge- richtshof bestätigte im Juli 2008 in einem Grundsatzurteil, dass die Anwohner einer Straße die Kommunen dazu zwingen können, wirksame Maßnahmen gegen Feinstaub zu ergreifen, falls die Grenzwerte überschritten werden.

Wasser auf die Mühlen: L404n und Osttangente

Genährt werden die Bürgerproteste gegen zuviel Autoverkehr im Lebensraum Stadt durch den geplanten Bau von vierspurig angelegten Einfahrtsschneisen von östlicher (L404n, Osttangente) nördlicher und aus linksrheinischer Richtung. Die beschleunigte Führung von noch mehr Kfz-Verkehr auf breiten Verkehrstrassen in die heute bereits völlig überbelastete Innenstadt - ein solches Vorhaben liegt nun einmal nicht im Interesse der Stadtbewohner, selbst dann nicht, wenn es mit den Worten 'Verflüssigung des Verkehrs' als wichtige Maßnahme des Umweltschutzes verkauft wird. Erst bei näherem Hinsehen offenbart sich die soziale Problematik hinter dem angestrebten Lkw-Routenkonzept. Von der gebündelten Führung des ständig stadteinwärts fließenden Verkehrs profitieren in der Tendenz Hausbesitzer in gut situierten Wohngebieten. Die Hauptlast der Verkehrsemissionen wird dagegen auf sozial schwächere Mieter abgewälzt. Diese soziale Schieflage wird in manchen Extremfällen noch schiefer. An einigen Stellen, wie z.B. der Höherhofstraße im südlichsten Teil Gerresheims, kommt es zu Doppelbelastungen im 24-Stunden-Takt durch intensiven Auto- und Eisenbahnverkehr.

Die Planung der L404n ist darauf angelegt, auf vier breiten Spuren möglichst viel Pkw- und Lkw-Verkehr aufzunehmen, und andere Straßen (wie Morper Straße, Ludenberger Straße) zu entlasten. Dies hat allerdings für die Umwelt skandalöse Folgen: Den der besonders emissionsstarke Wirtschaftsverkehr wird am Natur- schutzgebiet Unterbacher See vorbei und danach durch das, für das Stadtklima so bedeutsame, Frischluftgebiet der Düsselaue geführt.

Wohl nicht zu Unrecht wird befürchtet, dass durch die problematische Lkw-Routen- planung ein erheblicher Teil des Transitverkehrs künftig mautfrei und zügig durch das innere Stadtgebiet rollt. Denn das Amt für Verkehrsmanagement lässt sich nicht darüber aus, wie ein solcher Missbrauch der großzügig ausgebauten Stadt- routen verhindert werden kann. Via Navigationsgerät suchen sich Lkw-Fahrer stets die besten Route. Diese Vorstellung ruft verständlicherweise Ängste her- vor. Diese werden dadurch noch verstärkt, dass sich das Amt für Verkehrs- management dem Dialog mit den Bürgern nicht stellt. Nicht von ungefähr weist der Verkehrsentwicklungsplan eklatante Defizite hinsichtlich der Regulierung des Wirtschaftsverkehrs auf. Über das propagierte Lkw-Routenkonzept kann man angesichts der vielen bisher noch ungeklärten Fragen nur spekulieren.

Stadt tut zu wenig, um die Gesund- heit der Bürger zu schützen

Immer lauter wird die Kritik der Bür- ger an der Düsseldorfer Verkehrspo- litik. Wer durch Verkehrsemissionen besonders stark betroffen ist, setzt sich auch besonders stark zur Wehr. Der beständig hohe Lärmpegel der Straße, ein schmieriger Rußfilm auf den Fen- stersimsen und gesundheitsschädliche Autoabgase in der Wohnung: all dies wird heute nicht mehr still geduldet. Feinstaub aus Dieselmotoren verur- sacht Krebs: Diese Medienberichte lö- sen Angst um die Gesundheit aus. Lei- der wird in Düsseldorf relativ wenig getan, um die Not der Betroffenen zu lindern. Statt dessen versucht man, die Veröffentlichung der Messdaten an den hoch belasteten Straßen zu verzögern und zu verschleiern. Derzeit gibt es Bestrebungen, durch das Land bei der EU Ausnahmegenehmigungen für die allzu häufig durch zuviel Feinstaub be- lastete Corneliusstraße und die Luden- berger Straße zu erwirken.

Massiver Bürgerprotest in Gerresheim-Süd-Süd

Das strittige Großbauvorhaben OU Gerresheim bzw. L404n - Kritiker sa- gen lieber Stadtautobahn - bringt akti- ve Bürger aus Gerresheim, Venn- hausen, Unterbach, Erkrath, Lieren- feld und Flingern auf die Barrikaden. In dem Verein für 'Sozial- und umwelt- freundlichen Verkehrspolitik für Düs- seldorf' hat sich die Initiative Ost- tangente jüngst mit der L404n-Gegner- schaft verbunden und nun treten die Initiativen in konzertierten Aktionen gegen den Bau dieser Lkw-Routen auf. Hinter der Bahn in Gerresheim schal- len die Proteste der Bürger besonders laut: Die IG 'Gerresheim-Süd verbind- den' bringt sich mit eigenen Vorschlä- gen gegen die doppelte Emissions- belastung durch Straßen- und Schie- nenverkehr in das Bauleitverfahren für das Gebiet der früheren Glashütte ein. Die Anwohner der Glashüttenstraße haben sich zu einem Aktionsbündnis zusammengeschlossen, das sich so- wohl gegen die Verkehrsüberflutung ih- rer Straße als auch gegen den geplan- ten vierspurigen Bau der L404n durch die Aue hinter ihren Gärten verwehrt.

III. Soziale Lösungen für benachteiligte Stadtbewohner

Gerresheim-Süd (Süd) - ein benachteiligtes Quartier

Der Beweis, dass Gerresheim-Süd insgesamt, speziell aber der südlichste Teil Gerresheims hinter der Bahn, ein benachteiligtes Gebiet ist, im dem ein gehöriger sozialer Sprengstoff liegt, wird in der kleinräumigen Sozialraumstatistik der Stadt Düsseldorf geführt. Diese Statistik sollte eigentlich dazu dienen, gezielt Mittel in benachteiligte Stadtbezirke zur Behebung von Problemen zu lenken, doch häufig verhält es sich gerade umgekehrt. In der Stadt Düsseldorf wird gerne dort investiert, wo es dem Image dient. Im Zentrum (Kö-Bögen) oder in Oberkassel (beleuchtete Joggingstrecke am Rhein). Gegen die im Zuge der Verarmung zunehmenden Verwahrlosungstendenzen in abseits gelegenen, weniger betuchten Quartieren, wird vergleichsweise wenig getan. Der südlichste Teil von Gerresheim war immer schon ein Arbeiterbezirk mit sozialen Problemen und einem hohen Migrantenanteil. Nach der Schließung der Glashütte im Jahre 2005 nahmen die sozialen Verwerfungen bei steigender Arbeitslosigkeit weiter zu. Die jahrzehntelange Verwahrlosung des Bahnhofsareals und der lärmende, dichte Kolonnenverkehr auf der Transitroute Glashüttenstraße sorgen für ein mieses Image und schränken die Gesundheit, die Aufenthalts- und Bewegungsqualität der Anrainer ein. Werden die Pläne zum Bau einer vierspurigen Straße entlang der Gleise verwirklicht, so macht die zweifache Belastung durch Schienen- und Straßenverkehr den dort wohnenden Menschen das Leben zusätzlich schwer. Die Bewohner des sogenannten Gerresheimer 'Zipfels' fühlen sich von der Düsseldorfer Stadtverwaltung schon allzu lange im Stich gelassen und haben Angst, dass sich ihre Situation durch die Neuplanung des Glashüttengebietes in Verbindung mit einer vierspurigen Straße künftig noch verschärfen wird. Der Gerresheimer Bahnhof mit seiner maroden Fußgängerbrücke ist seit vielen Jahren ein Schandfleck, da sich die alte Substanz in einem verwahrlosten und verdreckten Zustand präsentiert. Dieses Schmutzimage zieht nur die Vandalen magisch an - der normale Bürger und Besserverdienende werden von der Nutzung der schnellen S-Bahn-Verbindung zum Hauptbahnhof abgeschreckt. Der Stadt Düsseldorf sollte man zu Gute halten, dass sie für die üblen Zustände am S-Bahnhof Gerresheim nicht direkt verantwortlich zu machen ist. Der Bahnhof befindet sich im Hoheitsgebiet der Deutschen Bahn, die leider allzu lange Zeit nicht ausreichend in den Ausbau der S-Bahnhöfe investierte. Alle Hoffnungen gründen sich auf das S-Bahn-Investitionsprogramm, welches auch in Gerresheim-Süd noch innerhalb der nächsten fünf Jahren umgesetzt werden soll.

Unfaire Doppelbelastung

Der Pkw- und Lkw-Verkehr ist der direkte Verursacher für teilweise unzumutbare Belastungen der Bewohner, insbesondere an Hauptstraßen. Diese Straßen haben nicht nur eine überörtliche Verbindungsfunktion, sie sind, man denke an die Glashüttenstraße im südlichsten Teil Gerresheims, auch wichtige Geschäftsstraßen, die der Nahversorgung der ortsansässigen Bevölkerung dienen. Hier haben die großen Verkehrsmengen erhebliche Luft- und Lärmbelastungen sowie Unfallgefährdungen zur Folge. Die Anwohner dieser Straßen und der benachbarten Gebiete werden eindeutig benachteiligt und sind gleich in mehrfacher Hinsicht betroffen. Bei geringerer Motorisierung können sie die Verbindungsfunktion der Straße nicht nutzen, gleichzeitig wird ihre Gesundheit gefährdet. Auch sind die Nutzungsmöglichkeiten und Spielmöglichkeiten für Kinder in hohem Maß beeinträchtigt. Um gerechte Teilhabechancen am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, muss daher als drittes Ziel eine gute Erreichbarkeit alltäglicher Ziele zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet werden. Auch die Besitzer von Immobilien an stark frequentierten Straßen zählen zu den benachteiligten Gruppen: Ihre Grundstücke werden entwertet, es sinkt der

Häufung sozialer Probleme in Gerresheim 'Süd-Süd'

a) Gerresheim-Süd-Süd

b) Gerresheim-Süd

c) Gerresheim ohne Ge-Süd

	a)	b)	c)
Bevölk. in Tsd.	2,7	13,2	14,6
davon (Anteil in %)			
Bezieher v. staatl. Hilfen zum Lebensunterhalt	11,1	8,5	4,5
Kinder(>14 J.)	15,2	13,6	13,1
Arbeitslose	5,5	5,4	3,8
Ausländer	19,2	16,9	8,6

Quelle: eigene Berechnungen auf

Basis der Sozialraum-Statistik 2005

Üble Zustände für S- Bahnfahrer speziell in Gerresheim-Süd

Die Verkehrlich und sozial bedingte Benachteiligung von Stadtteilen drückt sich stets in verwahrlosten öffentlichen Räumen aus. Insbesondere an S-Bahn-Haltestationen in Bezirken mit hoher Arbeitslosigkeit wirkt sich der Frust und die Zerstörungswut von jugendlichen Vandalen vernichtend aus. Schmiererein und mutwillige Zerstörungen sind ein Ärgernis für alle. Dort wo die Substanz marode und die Umgebung nicht ständig sauber gehalten wird, häufen sich die Probleme. Leider tut die Bahn zu wenig, um dem grassierenden Vandalismus entgegen zu wirken. In den Zügen der Linie S 8 spiegelt sich der üble optische Zustand häufig in verschmutzten veralteten Waggons wider. Probleme mit Fahrplanverspätungen häufen sich auf dieser S-Bahn-Linie nach Hagen bzw. Dortmund. Nur wenig Grund zu Beanstandungen gibt es dagegen bei der wesentlich kundenfreundlicheren Regio-bahn (S28), die auf der Route nach Mettmann ihre eigenen Haltepunkte modern und freundlich gestaltet hat.

Bodenwert und die Gebäudesubstanz wird in Folge von Erschütterungen und der Immissionen des Lastkraftverkehrs beeinträchtigt. Um diesen Kreislauf zu durchbrechen, ist als viertes Ziel eine Innenentwicklung der Städte erforderlich, die die Lebensqualität der Stadtbewohner verbessert, da sie für eine verkehrliche Reduzierung der Umweltbelastungen sorgt.

Übergeordnete nachhaltige Leitlinien gelten auch hier vor Ort

Bei städtischen Neuentwicklungen gilt es stets, die 'Gleichwertigkeit aller Verkehrsträger und -nutzer' im Auge zu halten. Die Ende 2007 vom Bundesamt für Bauwesen (BBR) veröffentlichte Online-Publikation wurde mit vielen Best-Practice-Beispielen aus halb Europa angereichert. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW hat nach der Leipziger Tagung ihre Strategie von der Bereitstellung radfreundlicher Infrastrukturen zum neuen Leitbild 'Lebensqualität in der sozialen Stadt' fortgeschrieben. Da die Stadt Düsseldorf seit zwei Jahren Mitglied in diesem engagierten Bündnis von fast 50 nordrhein-westfälischen Städten und Gemeinden ist, gelten diese Leitlinien also auch hier vor Ort.

Primäres Ziel sollte sein: Die Sicherung des sozialen Zusammenhalts

Das oberste Ziel der Verkehrs- und Stadtplanung ist die ausreichende Sicherung der Mobilitätschancen für ALLE. Für die Verkehrsplaner ergibt sich dadurch die nicht einfache Aufgabe, sich nicht nur um die Bewältigung der erhöhten quantitativen Anforderungen zu kümmern, sondern auch das Verkehrsaufkommen dort zu begrenzen, wo es bereits nachteilige Effekte gibt. Auf den stark frequentierten Verkehrsrouten sind Konflikte mit dem Immissionsschutz unausweichlich. Diese können und sollten, zumindest zum Teil, durch die gezielte Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel aufgefangen werden. Als zweites Ziel ist es erforderlich, die sozialen Belange bei der Entwicklung städtischer Verkehrssysteme zu beachten. Dazu gehört, die Nachfrage aus benachteiligten Stadtteilen und mobilitätsgeschwächten Bevölkerungsgruppen (z.B. Senioren, Behinderte, Frauen mit Kinderwagen) bei der Planung frühzeitig zu berücksichtigen.

Nachhaltige Bauleitplanung braucht verkehrliche Integration

Bei größeren Bauvorhaben, wie der Neuentwicklung des großräumigen 31,5 Hektar umfassenden Glashüttengebietes, spielt die Verkehrsanschließung eine sehr bedeutsame Rolle. Schließlich ist eine optimal auf einander abgestimmte Grundstückserschließung im Verbund aller Verkehrsträger ein echter Standortvorteil bei der Suche nach Investoren. Eine ausreichende Straßenerschließung gilt stets als Selbstverständlichkeit. Von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung werden die kommunalen Planer angemahnt, bei den Entscheidungen über neue Baugebiete besonderes Augenmerk auf eine umweltfreundliche und flächensparende Verkehrserschließung zu legen und zu versuchen, das Verkehrswachstum einzudämmen. Bereits in einem frühem Stadium gelte es, den öffentlichen Verkehr sowie Fuß- und Radwege zu planen. Positiv bewertet wird das räumliche Zusammenrücken alltäglicher Aktivitäten, wie Arbeiten, Einkaufen, Wohnen, Freizeit, da kurze Fußwege, neben dem Rad, die klimafreundlichste Art der Fortbewegung sind. Dem kommt der Planungsentwurf 'Düssel-Park' mit seiner gemischter Struktur aus Wohnbebauung, Handel und Gewerbe, Kultur- und Bürgerzentren sowie den ausgestreckten Grün- und Freizeitzone fast schon in idealtypischer Weise entgegen. Die Defizite mit dem Verkehr konnten bislang allerdings nicht beseitigt werden. Die Bereitschaft sich ämterintern (Stadtplanungsamt, Amt für Verkehrsmanagement, Umweltamt) zusammen zu setzen, um gemeinsam menschen- und umweltfreundliche Lösungen zu finden, scheint in der Düsseldorfer Stadtverwaltung nur in begrenztem Umfang vorhanden zu sein.

Das neue Leitbild der AGFS: Lebensqualität in der Stadt

- > Gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsträger
 - > Wohnen und Leben in einem gesunden Wohnumfeld
 - > Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität
 - > Umfeldverträglicher Autoverkehr
 - > Hochwertige Naherholungsangebote am Wohnort
 - > Straßen und Plätze, auf denen jeder gerne verweilt
 - > barrierefreie Bedingungen
- Quelle: AGFS

Kriterien bei der baulichen Erschließung von großen Arealen

- Integration von räumlicher Planung und Verkehrsplanung
 - leistungsfähige ÖPNV-Erschließung
 - eine im Verhältnis zum Straßenverkehr gleichgewichtige Bewertung der Belange von Nutzern öffentlicher Verkehrsmitteln sowie Fußgängern und Radfahrern
 - Entwicklung von Baugebieten mit kurzen Wegen in die Stadt sowie zu zentralen Einrichtungen
- Quelle: BBE-Online-Studie 11/07 zum nachhaltigen Stadtverkehr: 'Die Städte: Potenzial und Handlungserfordernisse'

IV. B-Plan 'Düssel-Park' = Aktenzeichen XY ungelöst

Werkstattverfahren Gerresheim-Süd mit holprigen Start

Zeitgemäße Anforderungen, die sich aus den übergeordneten europa- und bundesweiten Leitlinien zur nachhaltigen Stadtentwicklung ergeben, wurden leider im konkreten Fall, dem Werkstattverfahren Gerresheim-Süd 'Düssel-Park', von seiten der Düsseldorfer Stadtverwaltung trotz schöner Hochglanzbroschüren nur höchst unzureichend erfüllt. Bereits bei der Auftaktveranstaltung am 4. April 2008 zeigte sich im Rahmen des Bürgerforums, dass es bei dem Auslobungstext einige Schönheitsfehler gab, welche sich auf das nähere Umfeld (Bahnhofsumgebung und Verlauf der L404n) bezogen. Die intensive Bürgerbeteiligung und die vielen kritischen Anmerkungen zur Straßenproblematik haben Verwaltung, Politik und Planungsteams wohl gleichermaßen überrascht. Während des Verfahrens wurde die L404n in der heftig kritisierten vierspurig ausgelegten Version von den Stadt- und Verkehrsplanern als unantastbar erklärt. Die Teams haben sich allerdings dem Druck nur bedingt gebeugt, unisono setzten sie sich bis zuletzt verbal für eine sozialverträglichere, d.h. weniger breite Straße neben den Schienensträngen ein. Der aktive Einsatz der Gerresheimer Bürger blieb nicht ohne Wirkung. Nach der richtigen verkehrstechnischen Lösung für die, nunmehr in OU Gerresheim umbenannte, L404n in Bahnhofshöhe wird noch gesucht. Auch die Entscheidung über die Gretchenfrage 'Fußgängerquerung als Brücke oder Tunnel' steht noch aus. Zwölf Monate nach Prämierung der stadtplanerischen Entwürfe der Teams rha Reicher Haase, Hannelore Kossel steht die verkehrsmäßige Erschließung des Glashüttengebietes immer noch aus. Außer Frage steht, dass der S-Bahnhof Gerresheim als Verkehrsknotenpunkt für die Erschließung des Düssel-Parks eine wesentliche Bedeutung hat. Für das sicherlich schon bald unter Denkmalschutz gestellte, mehr als 100 Jahre alte Bahnhofsgebäude planen Gerresheimer Künstler ein soziokulturelles Projekt und finden dabei breite Unterstützung. Doch im Moment weiß keiner so recht: Wie gelangt man dort hin?

Stadtplanungsamt verspricht weiterhin offenen Dialog

Anlässlich der Öffentlichkeitsbeteiligung für das ehemalige Glashüttengebiet hat die Leiterin des Stadtplanungsamts, Frau Orzessek-Kruppa, auf die rege Kritik von seiten der Bürgerschaft in puncto L404n und Verkehrsführung verbindlich unverbindlich reagiert. Eingeräumt wurde, dass die Verkehrsplanung in detaillierter Form noch nicht vorliegt, was die Qualität des Bürgerdialogs stark einschränkte. Wieder einmal zeigte sich, dass der Bau einer Verkehrsstrasse direkt neben den Schienen von der aktiven Bürgerschaft von Gerresheim-Süd-Süd abgelehnt wird, da sie das Wohngebiet hinter der Bahn zusätzlich zu den breiten Schienenstrang abtrennt. Ein neuer Denkanstoß für die Straßenführung wurde von der Initiative 'Süd-Gerresheim verbinden' eingebracht. Bei dieser alternativen Lösung führt die Hauptverkehrsrouten von der Rampenstraße seitlich hinunter zur Morperstraße, wo sie dann untertaucht und in einem diagonal angelegten Tunnel bis zur Kreuzung Torfbruchstraße im unterirdischen Verlauf geführt wird. Große Hoffnungen werden nun auf die Erarbeitung von neuen Verkehrsplänen gesetzt, die sowohl den Erhalt des Bahnhofsgebäudes als auch dessen Anbindung an einen attraktiven Bahnhofsvorplatz vorsehen. Für die Planer steht nun die nicht einfache Aufgabe zur Bewältigung an, allseits akzeptable Lösungen zu finden. Das Positive an dem, mit dem Werkstattverfahren im April 2008 begonnenen Planungsprozedere ist die Bereitschaft zum offenen Dialog. Die vielen Anregungen der Gerresheimer Bürger und auch die Kritik der Anrainer, stießen bislang bei den Stadtplanern sowie bei den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung auf ein offenes Ohr. **Diese Stellungnahme berührt über das Plangebiet hinaus das Grundsätzliche und soll bei dem kontinuierlichen Denkprozess über die künftige Verkehrsgestaltung eine möglichst 'nachhaltige' Wirkung entfalten!**

• **Chronologie Werkstattverfahren Gerresheim-Süd 'Düssel-Park'**

- 4.-6. April 2008*
 - Auftakt des Werkstattverfahrens, Vorstellung der Teams, Vorentwürfe
- 28. April 2008*
 - Zwischenpräsentation
- 28. Mai 2008*
 - Abschlusspräsentation
- 10. September 2008
 - Ausschuss für Planung u. Stadtentwicklung: Vorstellung B-Plan Vorentwurf
- 16. September 2008
 - BV 7: Vorstellung B-Plan Entwurf
- 24. Februar 2009:
 - BV 7: Vorstellung Machbarkeitsstudie Fußgängerbrücke
- 9. Juni 2009:
 - Öffentlichkeitsbeteiligung 'Düssel-Park'

• **Rückblick Werkstattverfahren:**

- „Was die Teams zur L404n sagten“
- Team 1: Pesch+Partner, Agence Ter
 - „Frage geht an den Auslober zurück“ (besser wäre eine zweiteilige Querspange)
- Team 2: Schweuven+Wachten, wbp
 - „Verkehrsaufkommen reduzieren“ und „durch die anbaufreie L404n wird die Zäsur verstärkt“
- Team 3: Astac Berner Hall Kühn Neppi
 - „am Bahnhof als zweispurige Straße mit städtischer Kante“
- Team 4: rha Reicher Haase, Kossel
 - „Reduktion der vierspurigen Straße - sonst ginge der Bahnhof verloren“
- Team 5: 03 München Garkisch Schmid Wimmer und GTI Düsseldorf
 - „besser nicht 4spurig, freie Teilbarkeit“
- Team 6: Raumplan Schmale Wildschütz und Förder Demmer
 - „L404n hat selbstverständlich Erschließungsfunktion“

Verkehrsführung am Gerresheimer Bahnhof: konventionell versus nachhaltig

1. Konzept und Ausgestaltung

	Konventionelle Verkehrspolitik (ungehinderte Fahrt nur für Autofahrer)	Nachhaltige Verkehrspolitik (Vorrang für Menschen und Umweltverbund)
Das Konzept	Uneingeschränkte Vorherrschaft des motorisierten Kfz-Verkehrs, d.h. Fußgänger, Radfahrer und die Nutzer von S-Bahn, Bussen und der Straßenbahn müssen sich dem unterordnen (Automobilismus).	Vorrang für den Umweltverbund! Verlagerung des stadteinwärts fließenden Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel durch Erhöhung der Attraktivität von S-Bahn, Bus und Straßenbahn, (=nachhaltiger umweltfreundlicher Verkehr).
Umsetzung	Vierspurige OU Gerresheim/L404n führt auf geradem Wege von der Rampenstraße über den Bahnhof an den Gleisen vorbei zur Ronsdorfer Straße, danach nördl. Richtung über Metrogelände nach Unterrath, südlich in Richtung Siegburger Str., A46 oder Last-ring zur Oberbilker Allee, Südring.	Ausbau des Gerresheimer Bahnhofs zu einem modernen Verkehrsknotenpunkt als Umsteigeplatz für Gerresheimer, Erkrather, Vennhausener und Pendler, mit Bau von Park & Ride-Plätzen, Flächen für Carsharing, Taxen, Bike & Ride, Verleih von Rädern mit Nahtourismusangeboten, Haltestation für Schnellbusse aus Hilden etc. mit Imbiss, Künstlercafé und einer Toilette.
Städtebauliches	Öde Verkehrsstrasse neben breiten Gleisanlagen der Bahn, keinerlei Aufenthaltsqualität, Bahnhof wird zwischen Schienen und vierspurige Straße eingezwängt und beidseitig verlärm. 90 Meter lange Brücke (oder Tunnel) mit Aufzügen und Rampe.	Lockere Aufteilung mit Grünaufwertung und Bahnhofplatz. Schaffung eines zentralen Platzes, auf dem sich Menschen zu Fuß oder mit dem Rad kommunikativ begegnen, Abriss der alten Fußgängerbrücke, attraktive Gestaltung einer neuen Brücke oder einer breiten und hellen Fußgängerpassage, die unter den Gleisen hindurch führt.
Ausgestaltung der Straße	Unterbrechungsfreie Fahrt auf vier Spuren, keine Fußgängerampel, ein Geländer hält Fußgänger von der gefährlichen Straßenüberquerung ab. Radfahrer werden ferngehalten, auch sie sollen durch den Tunnel bzw. über die Brücke fahren (bzw. gehen). Zu den benachteiligten Gruppen zählen Senioren mit Rollator oder Elektroscooter, Frauen mit Kinderwagen und mobilitäts-, behinderten Fußgängern	In Bahnhofsnähe wird die Straßenfläche minimiert: entweder wird eine zweispurige Straße am Bahnhof entlang geführt oder die OU/L404n verschwindet komplett in einen Trog mit Deckel. Um diese Lösung zu realisieren, muss der Autoverkehr, der in Höhe der Rampenstraße aus zwei Richtungen (Erkrath und Vennhausen) zusammenfließt, in einer weiten Schleife über das Gebiet der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 703 den Verkehrsknotenpunkt unterirdisch passieren. Bei der 'Zwei-plus-zwei-Lösung' wird der stadteinwärts fließende Verkehr und die Erschließungsstraße für das Glashüttengebiet zum Torbruch bereits in Bahnhofsnähe getrennt.
Fußgängerwege und Passage	Fußgänger, die die Straße überqueren und zur S-Bahn, zu den Bussen nach Unterbach oder einfach auf die andere Seite der Gleise wollen, werden in Höhe der Tennishalle entweder über eine Brücke oder in eine unterirdische 90 Meter lange Passage gezwungen. Die Brückenlösung sieht den Zugang über eine Treppe und Aufzüge beidseitig vor. Von der südlichen Seite aus ist der Fußgängertunnel über eine sich windende Rampe zugänglich. Zu den Gleisen führen Abzweigungen machen die Passage für Fußgänger unübersichtlich. Bei einem derartigen Tunnel sind Dreck und Schmierereien selbst mit Videoüberwachung unvermeidbar. Ein Angstraum, insbesondere bei Dunkelheit.	Die Länge der Fußgängerpassage (als Brücke oder Tunnel) wird bei dieser Alternative um rund die Hälfte des Weges verkürzt. Die Wege für Fußgänger zu den Gleisen und auf die andere Seite werden dadurch entsprechend kürzer und auch sicherer. Es gibt weniger Raum für Dreck und Schmierereien. Da sich die Aufenthaltsdauer im Falle einer unterirdischen Lösung ebenfalls halbiert, verringert sich die Angst der Passanten vor Überfällen und das Ekelgefühl vor unhygienischen Verschmutzungen. Wichtig ist in allen Fällen die gute Ausleuchtung der Über- bzw. Unterquerung bei Dunkelheit. Bei der Brückenlösung könnte dies im Sinne des Masterplans 'Licht' zu architektonisch reizvollen Lösungen für das 'Tor Ost' führen.

2. Auswirkung auf Verkehrsträger und Nutzergruppen

Konventionelle Verkehrspolitik

Nachhaltige Verkehrspolitik

Nutzer ÖPNV allgemein

Der für die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel zur Verfügung stehende Raum wird bei dieser aufs Auto fixierten Planung willentlich beschränkt. Den sich umweltfreundlich bewegenden Kunden des VRR-Verbundes wird der Zugang zu den Haltestationen im Vergleich zur Ist-Situation wesentlich schwerer und unangenehmer gemacht - sowohl bei der Tunnel- als auch der Brückenlösung.

Benutzer öffentlicher Verkehrsmitteln genießen beim Ausbau des Verkehrsknotenpunkts 'Düsseldorf Gerresheim S' Priorität. Denn das erklärte Ziel ist, so viele Bewohner und Pendler wie möglich zum Umsteigen in S-Bahn, Regio-bahn, die Linie 703 und Busse der Linien 730, 737, 736, 781) zu bewegen. Durch kurze und möglichst bequeme Wege und Serviceangeboten (wie Infotafeln mit Abfahrzanzeige)

a) S-Bahn

Der Zugang zur Passage wird auf die Morperstraße verlagert. Bis zu Haltepunkten der S-Bahn ergeben sich für S-Bahn-Fahrer lange Wege. Kunden, die von südwestlicher Seite aus kommen, müssen wesentlich weiter gehen als jetzt, da der Zugang zur S-Bahn auf der Höherstraße entfällt. Der Zugang zur S-Bahn wird in allen Fällen durch die mehrfache Bewältigung von beträchtlichen Höhenunterschieden erschwert. Besonders problematisch wird die geplante Verschiebung des Haltepunkts der Regio-bahn S 28 auf die Höhe des Stellwerks angesehen. Dies bedeutet: S-Bahn-Fahrer könnten in diesem Fall bei den vielen Zugverspätungen nicht schnell von S8 auf S28 wechseln.

Bei dieser Variante gilt: Alles mögliche zu tun, um den Aufenthalt im Bahnhofsareal angenehm zu machen. Der Zugang zu den Haltepunkten sollte sicher, hell, sauber und freundlich sein. Wichtig ist der barrierefreie Einstieg in die Züge. Für Mobilitätsbehinderte, Rollstuhl- und Radfahrer sollte es Aufzüge zu den Gleisen geben. Die Haltepunkte von S 8 und S 28 sollten weiterhin gegenüber liegen, damit ein schneller Wechsel zwischen den beiden Angeboten möglich ist. Auch nach der grundlegenden Sanierung des Bahnhofs wird es Vandalismus geben. Die Bahn sollte sich auch hier um Bahnhofpaten bemühen. Positiv würde sich die abendliche Belegung des Bahnhofs durch das Kulturprojekt der Künstler mit angeschlossenem Café auswirken.

b) Straßenbahn

Die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 703 bleibt unverändert bestehen. Dies heißt: das großräumige Glashüttengebiet wird durch die wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel nicht erschlossen: Der Düssel-Park droht zu einer Autostadt zu werden. Zu Fuß sind die geplanten öffentlichen, kulturellen und Freizeiteinrichtungen im Zentrallage nur durch längere Wege zu erreichen. Besonders übel sieht es mit der Erreichbarkeit für die künftigen Beschäftigten im westlich gelegenen Gewerbegebiet aus. Denn dort gibt es bislang keine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und der Weg zum S-Bahn ist weit.

Der Düssel-Park mit seinen großen Grünanlagen, dem Bürgerforum, kulturellen und Freizeiteinrichtungen sollte für Anrainer und Besucher mit Straßenbahn erreichbar sein. Mehr als einen Kilometer lang wäre die Strecke, die die Bahn innerhalb des Geländes von Ost nach Süd abfahren könnte - eine Distanz, die für ein bis zwei Haltestationen reicht. Ohne Flächenverlust für die Endstation könnte die Bahn eine Schleife durch das neu zu erschließende Gebiet am vorgesehenen Bürgerforum herum fahren. Das derzeit als Wendeschleife genutzte Terrain würde somit für den Straßenbau frei. Dadurch ergäbe sich die technische Machbarkeit für eine Tunnellösung

c) Busse

Über die geplanten Routen der Buslinien im Neubaugebiet sagt der Bebauungsplan-Entwurf nichts aus. Die Unüberquerbarkeit der OE/L404n am Bahnhof ist für die Nutzer der Buslinien in Richtung Vennhausen/Unterbach ein Problem. Sie müssen hoch auf die Brücke bzw. in den Tunnel.

In der Nähe des Bahnhofplatzes sollten überdachte Wartestationen für die Linie 703 und die vier Buslinien zur Verfügung stehen. Auch Schnellbusse und Sammeltaxen (z.B. zum Unterbacher See) könnten hier halten. Wichtig erscheinen Hinweistafeln zum Busverkehr bereits in Höhe der S-Bahn-Station.

Radfahrer

Radfahrer werden bei der jetzigen Verkehrsplanung mehr als stiefmütterlich behandelt. Die Rampenstraße soll vierspurig werden, Radfahrer werden verbannt. Auch sie sollen den beschwerlichen Weg über die Passage nehmen. Am Bahnhof ist kein Platz für Räder vorgesehen. Direkte Routen in die Stadt entlang der L404n sind nicht geplant. Einen Radweg gibt es derzeit nur 'Am Mauresköthen'.

Von wesentliche Bedeutung ist die Forcierung des Rads - sowohl als Freizeitvehikel zu den Zielen in den nah gelegenen Erholungsgebieten, als auch für den täglichen Weg zur Arbeit. Nicht viel länger als 20 Minuten dauert die Radfahrt in die Stadt, mit der Regio-bahn halbiert sich die Zeit. Selbstverständlich sollte die Rampenstraße weiterhin dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Und: Radservice am Bahnhof wäre eine gute Idee.

IBA in Hamburg-Wilhelmsburg könnte Gerresheim-Süd inspirieren

Wilhelmsburg, ein bislang vernachlässigter Stadtteil auf einer Flussinsel im Hamburger Süden, wird neu arrangiert. Die Planer der Internationalen Bauausstellung haben sich vorgenommen, aus dem herunter gekommenen Arbeiterwohnort zwischen Süder- und Nordelbe in den nächsten Jahren eine Modellstadt mit visionärem Charakter zu machen. Hier soll ausprobiert werden, wie die drängenden Zukunftsprobleme zu meistern sind und eine sich verändernde Gesellschaft entsteht. 2013 sollen im Rahmen der Internationalen Gartenschau einige der Visionen zur Wirklichkeit werden. 36 Modellprojekte wurden anvisiert, z.T. mit utopisch anmutenden Charakter. Das größte ist das geplante 'Weltstadtquartier': In den alten Genossenschaftswohnungen für Arbeiter soll das Quartier das soziale Ideal einer weltgesellschaftlichen Nachbarschaft verkörpern. Hundert Millionen Euro stellt der Hamburger Senat für die Realisierung solcher Visionen zur Verfügung, den Rest sollen die Stadtplaner der Internationalen Bauausstellung IBA über Kooperationen mit der Privatwirtschaft oder über Großinvestoren eintreiben. Es werden neue Achsen aufgebrochen und alte Bruchkanten verlegt. Aus dem 45 Meter hohen, hässlichen Betonbunker aus dem Krieg soll ein Energielieferant werden, der mit Hilfe der Wärmekoppelung Wilhelmsburg auf CO2-neutrale Art mit Wärme versorgen soll: Auf dem Dach soll es eine Solarthermieanlage und innerhalb des massiven Gebäudes ein Biomasse-Blockheizkraftwerk geben.

Bürgerprotest gegen vierspurige Straße auch dort

Ähnlichkeiten zur Situation in Gerresheim-Süd drängen sich im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung auf. Im Rahmen der Neuplanung von Wilhelmsburg soll die alte Reichsstraße auf vier Spuren verbreitert werden. Hierdurch entstünde eine Schnellroute für den Autoverkehr in die Hamburger Innenstadt. Dagegen setzt sich das Aktionsbündnis 'engagierte Wilhelmsburger' mit Vehemenz zur Wehr. Die Straßengegner wollen nicht, dass ihr Wohnviertel durch eine breite Verkehrsachse durchschnitten wird. Im Juni 2009 gingen sie mit einem 'Denkzettel zur Europawahl' an den Start. Einen Erfolg konnte das Bündnis bereits verzeichnen. Nach massiven Protesten haben sich die Behörden dem offenen Dialog mit den Bürgern über ihre Verkehrspläne gestellt.

Kulturschaffende vor: Stadtteilentwicklung braucht Inspiration !

In Gerresheim-Süd setzen sich Bürger und Künstler gemeinsam für die Erhaltung und langfristige soziokulturelle Nutzung des Gerresheimer Bahnhofs an der S-Bahn-Station ein. Der neu gegründete Verein 'Haltepunkt Düsseldorf-Gerresheim e.V.' hat ein facettenreiches '700-Tage-Kunst-Programm' mit Themenausstellungen, Konzerten und Theaterdarbietungen erarbeitet. Der zur Zeit noch verwahrloste, doch historisch bedeutsame Bahnhof soll zu einer Begegnungsstätte der Generationen für die Gerresheimer Bevölkerung sowie Gästen aus weiter entfernten Stadtteilen und den östlichen Vororten werden.

Haltepunkt D-Gerresheim: '700 Tage Kunst' sucht Sponsoren

Zur Realisierung des ungewöhnlichen Kulturprojektes im bislang kulturell unversorgten Untergerresheim werden Sponsoren gesucht. Die Werbe- und Interessengemeinschaft Gerresheim steht den Gerresheimer Künstlern mit Rat und Tat und Sachspenden bei Seite, die Düsseldorfer Jonges und die Stadtparkasse haben bereits Sponsorenzusagen gegeben. 1.200 Projekt-Unterschriften sprechen für das breite öffentliche Interesse! Auch handwerkliche Unterstützung und Sachspenden für das bürgernahe Kulturprojekt im hoffentlich bald unter Denkmalschutz stehenden Gerresheimer Bahnhof werden dankbar angenommen.

Fakten zu Wilhelmsburg

- > flächenmäßig ist Wilhelmsburg der größte Hamburger Stadtteil
- > es handelt sich um ein Archipel von zwei Dutzend Elbinseln
- > knapp 50.000 Einwohner davon ein Drittel Ausländer und 12% Arbeitslose
- > Gute Verkehrsanbindung: nur sechs S-Bahn-Minuten von der Innenstadt entfernt

Zukunftsplan statt Autobahn

- „Autobahnen sind grundsätzlich trennende und mit erheblichen Emissionen verbundene Einschnitte. In städtischen Bereichen stellen sie Barrieren dar, durch die städtische Zusammenhänge und Verbindungen nachhaltig unterbunden oder massiv gestört werden“.
- aus: 'www.zukunftsplan-statt-autobahn.de', Aktionsbündnis 'engagierte Wilhelmsburger' vom März 2009

Lichtblick in Gerresheim-Süd: '700 Tage Kunst & Kultur'

- KUNST - WISSENSCHAFT - MUSIK - THEATER - LITERATUR - PROJEKTIONEN ...
- sind die Kernelemente des facettenreichen Programms mit Themen-Ausstellungen, Konzerten und Theaterdarbietungen. Kulturschaffende laden Besucher zu einer Erlebnisreise durch die moderne Welt der Kunst, Musik und Literatur ein.

KINDER - JUGEND - GENERATIONEN - BEGEGNUNG ...

- Ausgehend vom professionellen Künstleraufgebot, soll es ein Kursprogramm, Ferienakademien und Workshops geben.
- Visionär ist das multikulturelle Zusammentreffen von Familien mit Migrationshintergrund.

Stellungnahmen des VCD Düsseldorf im ersten Halbjahr 2009 (Auszüge)

8. Februar 2009

Die Weichen richtig stellen: Zu aktuellen Nahverkehrsprojekten

„Düsseldorf wird erhebliche Probleme mit der Luftreinhaltung bekommen, hinzu kommt die Notwendigkeit stärkerer Maßnahmen zum Klimaschutz. Da sind verstärkte Maßnahmen pro ÖPNV dringend nötig. Die aktuelle Wirtschaftskrise bei gleichzeitig wachsendem Gewerbeflächenangebot erfordert Standortverbesserungen für die Düsseldorfer Entwicklungsgebiete. Gute (öffentliche) Verkehrsverbindungen sind ein ganz wesentlicher Faktor dabei“.

5. März 2009

Luftreinhalteplan Düsseldorf

„Der Luftreinhalteplan Düsseldorf 2008 kann ganz offensichtlich seine Aufgabe, die Gesundheit der hier lebenden und arbeitenden Menschen zu schützen, nicht erreichen. Vor diesem Hintergrund erneuert der VCD seine Forderung nach einer schnellen Verschärfung der im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen“.

28. April 2009

Nahverkehrsplan des VRR

„Der VCD meint, dass aus ökologischen und sozialen Gründen das regionale Nahverkehrssystem sowohl in der Qualität wie in der Kapazität erheblich ausgebaut werden muss, um einen größeren Verkehrsanteil übernehmen zu können. Klimarisiken und Energieknappheit (Preisrisiken) lassen für die Zukunft keine andere Alternative. Auch die gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz erfordern ein verkehrspolitisches Umsteuern“.

„In Düsseldorf wird immer wieder von einem zusätzlich durch die Bahn zu übernehmenden Pendlerverkehr von bis zu 50.000 Fahrgästen täglich geredet, um die verkehrliche Situation nachhaltig zu entspannen, ohne dass dies bisher zu den notwendigen politischen Entscheidungen geführt hat“.

2. Juni 2009

Für nachhaltigen Verkehr in Gerresheim und anderswo

„Bei der anstehenden Aufstellung des Bebauungsplans für das Gelände der Gerresheimer Glashütte gilt es, Zeichen der Zeit zu erkennen und städteplanerisch umzusetzen: Der Schwerpunkt sollte sich verlagern von der bisherigen autofixierten Verkehrsplanung hin zu umweltverträglichen Konzepten. Initiativenübergreifend ist erkannt, dass Probleme mit dem Straßenverkehr in allen Düsseldorfer Stadtteilen nur durch bessere Alternativen zum Auto gelöst werden können. Ein zentraler Punkt für Gerresheim ist die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere: mehr Kapazitäten und Zuverlässigkeit der S-Bahn, schnelle Sanierung des S-Bahnhofs.“

Bei der aktuell laufenden Aufstellung des Bebauungsplans für das Gelände der Gerresheimer Glashütte sollte generell eine Abschätzung der Klimafolgen eingeführt und ein Vorrang für umweltverträgliche Verkehrsmittel erreicht werden“.



Initiative gegen die Stadtautobahn L 404n

www.keinestadtautobahn.de

Mail: Sprecherkreis@keinestadtautobahn.de

'Autogerechte Stadt' oder 'Lebenswertes Düsseldorf' ?

Informations- und Diskussionsveranstaltung
am Donnerstag, den 28. Mai 2009 um 19.00 Uhr
im Casino der Glashütte, Heyestraße 178

Wohin steuert die Verkehrspolitik in Düsseldorf:

• Vorfahrt für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), also für Privatautos und LKWs,	oder	• Vorfahrt für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)?
• Bau neuer vierspuriger Straßen quer durch Düsseldorf ("Straßennetzergänzungen"),	oder	• mehr und bessere S-Bahn-, Straßenbahn- und Busverbindungen in Düsseldorf?
• Vierspuriger Ausbau bestehender Straßen mit dem Ziel der Verkehrsbeschleunigung,	oder	• ein komplettes Netz sicherer Radwege und mehr Platz für Fußgänger?
• Eine Stadt, die ihre Verkehrsplanung an den Pendlern ausrichtet, die hier arbeiten, aber nicht hier leben,	oder	• ein lebenswertes Düsseldorf, das für die Menschen da ist, die hier wohnen?

Darüber wollen wir mit Ihnen diskutieren - konkret am Beispiel der geplanten vierspurigen L 404n von Vennhausen bis zur Ronsdorfer Straße und der langfristig projektierten vierspurigen 'Osttangente', die die A 44 und A 52 im Norden mit der A 46 und A 59 im Süden verknüpfen soll.

Sozial- und umweltverträgliche Verkehrspolitik
für Düsseldorf e.V.



Kontakt: Karl-Helmut Krams, Hecklinchstraße 54, 40627 Düsseldorf, Tel.: 0211 - 273080
Martin Siefert, Kampfer Weg 300, 40627 Düsseldorf