

Beschlossene Verkehrswende, notwendige Fahrradsicherheit und erwartbare Interessenskonflikte:

## Wie kann es weitergehen Am Trippelsberg?

Eine juristische Analyse und ein Vorschlag zum Vergleich

Düsseldorf, 20.10.2021

Nach mehrfachen Eingaben von AnwohnerInnen im Beschwerdeausschuss (ABA) und zwei Verkehrszählungen der BI Hafenalarm hatte der Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) am 27.5.2020 einstimmig die Planung einer Protected Bikelane beschlossen. Auch die Bezirksvertretung 9 sprach sich dafür aus. Damit war der öffentliche Planungsprozess abgeschlossen, ohne dass Einwände von Anliegern erfolgten. Im Dezember 2020, nach der Kommunalwahl, kündigten die Dezernentin Zuschke und der Amtsleiter Reeh im Newsletter der Stadt den Bau einer PBL mit Radstreifen und Schutzelementen an. Mitte Dezember kam man noch soweit, den Schutzstreifen zwischen der Bonnerstraße und der Reisholzer Werftstraße anzubringen.

Dann beschwerte sich schon IHK-Präsident Berghausen in der Rheinischen Post über die „Zerstörung eines vitalen Gewerbegebietes.“

Die Firma Hille&Müller/Tata Steel reichte Ende Dezember **Klage** ein gegen die Stadt Düsseldorf, diese Klage läuft auch noch und bis zu einem Urteil kann es bekanntermaßen lange dauern (Az 6 K 7717/20).

Deshalb gab es die Möglichkeit, beim Verwaltungsgericht (VG) einen **Baustopp Antrag im Eilverfahren** zu stellen, das tat H&M ebenfalls noch im Dezember (Az 6 L 2634/20).

Der **Beschluss des VG im Eilverfahren** erfolgte schnell und war günstig für die beklagte Stadt Düsseldorf und die Sicherheit der Radfahrenden: Der Baustopp wurde abgelehnt, das heißt, die Stadt hätte juristisch gesehen sofort weiterbauen können und nach dem politischen Auftrag auch müssen! (VG Düsseldorf 27.1.21)

Die Stadt unternahm aber offensichtlich nichts, weder baute sie weiter, noch zählte sie den Verkehr. OB Keller will nach eigener Aussage die Umsetzung der PBL sogar direkt zu Beginn seiner Amtszeit „bewusst gestoppt“ haben.

Hille&Müller reichte unterdes **Beschwerde beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster** ein.

Nachdem neun Monate lang von der Stadt kein Wille zum Weiterbau und keine Argumentation zugunsten der PBL erfolgte, anliegende Firmen aber Beweisvideos drehten, um Probleme des motorisierten Verkehrs zu belegen, **beendete das OVG Münster am 29.9.2021 das Eilverfahren mit dem Beschluss, die PBL dürfe vorerst nicht gebaut werden, der Radfahrstreifen zwischen Bonner Straße und Reisholzer Werftstraße müsse sogar wieder aufgehoben werden.**

So weit, so verfahren.

Das **Hauptverfahren** läuft wie gesagt weiter. 10 Menschen der BI Hafenalarm haben sich durch Beiladungsanträge eingebracht und durch ihren Rechtsanwalt Akteneinsicht verlangt; über die Beiladung muss das Verwaltungsgericht noch entscheiden. Das Hauptverfahren kann sich über Jahre hinziehen.

### Unser Vorschlag nach Gesprächen mit Anliegern, Politik und Verwaltung:

Der Status Quo des Radverkehrs scheint der anliegenden Industrie nicht das Problem zu sein, wohl aber die Aussicht auf Zunahme der Zahl der Radfahrenden.

**Wir schlagen deshalb vor, den Rheinradweg durch den Hafen Reisholz zu führen.**

Der Uferweg wird hier gradlinig oberhalb des Hafengeländes fortgeführt, um dadurch den touristischen Verkehr des Internationalen Rheinradwegs aus dem Trippelsberg herauszuhalten.

Schon im Jahr 2000 hat das Amt entsprechende Pläne ausgearbeitet, im Fahrradplan Radschlag IV/2016 wurde diese Wegführung bereits publiziert. Der laufende Hafenbetrieb wurde dabei berücksichtigt,

Die Kinder auf dem Schulweg zwischen Himmelgeist/Itter und den Benrather Schulen werden weiter den Trippelsberg benutzen und dort auch Schutz brauchen.

**Ein vor diesem Hintergrund zu schließender Vergleich zwischen Hille&Müller und der Stadt Düsseldorf bietet sich an, um den leidigen Prozess rasch zu beenden und damit auch neue Chancen für den Fahrradverkehr zu ermöglichen.**

Mit freundlichen Grüßen

Birgit Götz

AK Öffentlichkeit

Bürgerinitiative

# Hafenalarm!