Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Regionalverband Düsseldorf
Iko Tönjes, Sprecher
toenjes@verkehrstipps.de
Tel. 0171 2809740

Düsseldorf, den 18.2.2024

Anmerkungen zur Düsseldorfer Ratssitzung am 22.2.24

Sehr geehrte Damen und Herren,

hier sind Anmerkungen des VCD zu zwei Themen in der Ratssitzung am 22.2.2024 nach den Vorlagen im OVA. Über Ihr Interesse und auch Reaktionen würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Iko Tönjes

Sprecher des VCD Düsseldorf

Umbau Konrad-Adenauer-Platz

Der VCD sieht die bisherige Planung wie andere Verbände kritisch: es geht um die vielen Baumtötungen für eine Tiefgarage unter dem Vorplatz (Erwachsene Bäume lassen sich nicht wirklich „ausgleichen“), die noch fehlende brauchbare Querverbindung für den Radverkehr, die ganz unnötigen Pkw-Parkplätze auf dem Vorplatz, und die Ablehnung eines Fahrradtunnels durch den Bahnhofskomplex.

Es ist schwierig, an diesem für die Stadt verkehrlich und planerisch so wichtigen Platz einen Konsens zu erreichen, vor allem wenn die Eigentümer der Flächen, Bahn und Stadt, unterschiedliche Interessen haben. Es geht aktuell „nur“ um die Fortführung des Planungs-Prozesses, allerdings wird hier der Rahmen für die weitere Entwicklung der Planung gesetzt.

Für den VCD geht es speziell um folgende Punkte, von denen einige bisher kaum angesprochen wurden:

1. Die Frage, wieviel Kapazität (Bussteige) der **Busverkehr** künftig am Hbf braucht und wie kurze Umsteigewege zu allen (!) Bussteigen erreicht werden, wurde bisher u.W. nicht gestellt. Zu berücksichtigen ist auch der in Zukunft immer wieder notwendige umfangreiche Schienenersatzverkehr, das Chaos am Fernbusbahnhof darf sich nicht wiederholen. Der Platz, der jetzt für Pkw-Parkplätze vorgesehen ist, sollte besser als zusätzliche Haltestellen für regionalen Linienbusse genutzt werden bzw. zumindest temporär für Ersatzbusse.

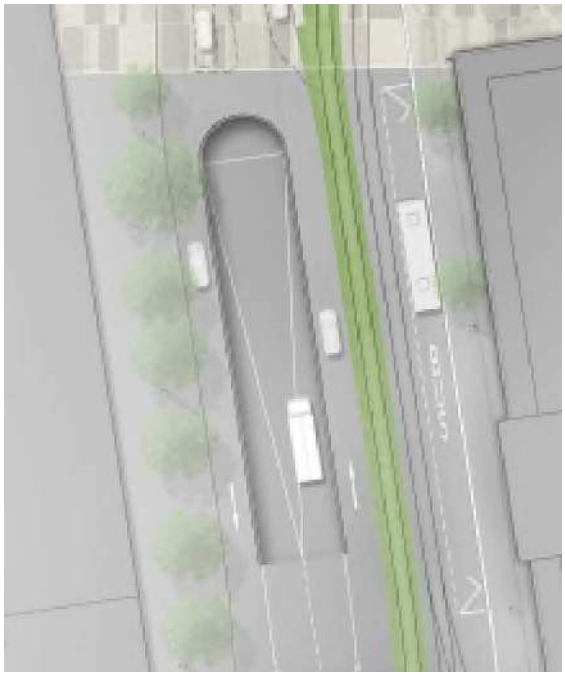
2. Es wäre eine klare und übliche Regelung für alle, wenn der private **Pkw-Verkehr** grundsätzlich auf den hinteren Eingang des Bahnhofs konzentriert würde. Dort stünde wohl mit dem fast leerstehenden Parkhaus auch genug Parkraum für das Hochhaus zur Verfügung, der Bereich müsste allerdings baulich wesentlich aufgewertet werden, was aber auch preiswerter wäre als eine Tiefgarage. Es ist unverständlich, warum die Bahn so starr am Vorplatz-Parken und der Tiefgarage festhält, die Anlieferung zum Bahnhof muss allerdings organisiert sein. Was und für wen die ca. 60 „Kurzzeitparkplätze“ auf dem Vorplatz

eigentlich sind, bleibt unklar (heute darf man dort tagelang parken, wenn man genug zahlt), ebenso ist unklar, wie dort Überfüllung und Suchverkehr vermieden werden können. Sharing-Fahrzeuge wären dort ok.

3. Die **Rampe zur Tiefgarage** ist in der Worringer Straße verkehrlich so nicht möglich. Wenn wir den Übersichtsplan richtig lesen (s. Bild unten), wird zwischen Rampe und Bibliothek (ex-Hauptpost) neben den Bushalteplätzen nur noch Platz für eine einzige Fahrspur sein, die sich dann die hochbelastete Straßenbahnachse, der Busverkehr und wohl auch der Radverkehr und ggfs. Pkw-Verkehr teilen müssen. Das geht schlicht nicht. Sollte es bei der Tiefgarage bleiben, muss die Rampe in eine der Querstraßen verlegt werden oder auf die separate oberirdische Kfz-Zufahrt zum Hbf verzichtet werden, oder aber die recht abgelegenen regionalen Bushalteplätze werden näher an den Hbf verlegt.

4. Eine **Querung** der Eisenbahn am Bahnhof für den **Radverkehr** ist zentrales Element des Radnetzes, zumal die benachbarten Unterführungen Kölner Straße und Ellerstraße alles andere als attraktiv sind. Natürlich müssen Sicherheitsbedenken der Bahn berücksichtigt werden, durch eine starke bauliche Trennung und ggfs. Aufweitung des Tunnels sollte das bei gutem Willen machbar sein, oder die Querung könnte im Rahmen des Hochhausbaus notfalls neu am Nordkopf des Bahnhofs eingeplant werden. Es darf an dieser zentralen Stelle auch einiges kosten, die Tiefgarage wäre ja auch nicht billig.

5. **Wetterschutz**: Auch an diesem Knotenpunkt weisen wir wieder darauf hin, dass die Überdachungen der Bahn- und Bussteige so dimensioniert und gestaltet werden müssen, dass alle Wartenden wirksam wind- und wettergeschützt sind, am besten wären beheizbare Warteräume und zusätzlich ein geschützter Gang von den Straßenbahnsteigen zum Bahnhofseingang. Wenn die Fahrgäste weiter teilweise im Regen und in der Kälte stehen, wird es nichts mit der Verkehrswende.



Auszug aus der Anlage 3 zum Plan („Vorplanung Freianlagen- und Verkehrsanlagen“)

Kommunales Bike Sharing

Für den VCD ist das Konzept noch nicht geklärt. Wir fragen uns (und Sie):

Vor allem: Wir halten es nicht für sinnvoll, die Räder auch im Außenbereich nur an Stationen abstellen und ausleihen zu können. Dort kann dann die Entfernung zur Station von der Haustür mit bis zu 500m ähnlich weit sein wie zur Haltestelle, wenn wir die Vorlagen richtig lesen (s. Bild unten), und dann ist es nichts mit der „letzten Meile“, die Attraktivität des Systems wäre massiv beeinträchtigt. Und häufig könnte dann ein E-Scooter näher stehen. Hier wäre ein Mischsystem zwischen stationärem und **free-floating**-Angebot unbedingt sinnvoll, wie es wohl noch diskutiert wird (ggfs. mit einem kleinen Zuschlag, wenn das Rad außerhalb der Stationen abgestellt wird). Über Nacht sollte ein sehr günstiger Tarif angeboten werden, um am späten Abend bzw. frühen Morgen das Rad direkt wieder bis zur Haltestelle nutzen zu können.

Wäre es nicht sinnvoll, eigenständige **private Angebote** zu den gewünschten Zusatzleistungen für die Außenbezirke einzuholen, um kostenbewusst zu handeln? (Auf ein besonderes Düsseldorf-Design, das übrigens bisher keinen brauchbaren Gepäckträger hat, kann man wohl verzichten.) Ist es nicht sinnvoll, Fahrräder zusammen mit den (real beliebteren) E-Rädern und Scootern aus einer Hand anzubieten? Übrigens: wenn etwa die Rheinbahn Sponsor würde, wäre das auch städtisches Geld, also nur eine Kostenverschleierung.

Was würde der weitgehende Wegfall des privaten Düsseldorfer Marktes für Leihräder bedeuten, wenn die Stadt günstiger oder exklusiv anbietet? Werden dann Anbieter im Umland bzw. mit anderen Verkehrsformen (E-Räder, E-Scooter) überhaupt am Markt bleiben?

Sind kommunale Einzellösungen für die Nutzer/innen zeitgemäß? Können dann, wie bisher bei Privaten, auch in bzw. aus kleineren Städten im Umland oder auch in entfernten Metropolen Räder und andere Mikroverkehre mit der gleichen App und gleichem Konto gebucht werden? **Freizügigkeit** sollte heute Standard sein, wird aber in den Vorlagen nicht angesprochen.

Übrigens: die **Verknüpfung mit dem ÖPNV** gibt es heute schon (mit Redy-App, für Rheinbahn-Abos inkl. D-Ticket (!) bei Nextbike im Monat 10x15 Min. kostenfrei), heute sind bei Nextbike für 10€/Mon. auch 30 Min. kostenfrei, der 30-Min.-**Basispreis** wäre im kommunalen Modell mit 3€ wesentlich höher als die aktuellen 2€, es würde allerdings minutenscharf abgerechnet.
Die Probleme mit dem freien Abstellen von Leihrädern sind u.E. im Außenraum nicht groß.

Die Kernfragen sind also: wird hier vielleicht zu kurz nur bis zur Stadtgrenze gedacht? Stehen die Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer hier wirklich im Vordergrund?

Einzugsbereiche der Stationen: Bsp. Bezirk 4 aus dem Standortkonzept – hier ist kaum eine echte Erschließungsfunktion über die Haltestellen hinaus erkennbar.