

öffentlich nicht öffentlich

Düsseldorf, 15.10.2021

An
Ratsherren Norbert Czerwinski
Vorsitzender des Ausschusses
Ordnung und Verkehr

Betrifft:

Zwischenlösung Am Trippelsberg bis zur Realisierung der Protected Bike Lane
-Antrag der Ratsfraktion Die PARTEI - Klima-

Sehr geehrter Herr Czerwinski,

zur Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 17.10.2021 stellt die PARTEI-Klima-Fraktion den folgenden Antrag und bittet Sie, ihn auf die Tagesordnung zu setzen und abstimmen zu lassen.

Bis zur Realisierung des geschützten Radwegs wird die nachfolgend beschriebene Zwischenlösung beschlossen:

- Einrichtung von Ladezonen/Lieferzonen
Wegfall der Parkplätze: Durch temporäre, einseitige Lieferzonen/Ladezonen von z.B. 40 m Länge vor dem klagenden Betrieb wird ein kurzzeitiges Halten und Anmelden an der Pforte ermöglicht bis die PBL gebaut wird. Dies gibt den anliegenden Firmen ausreichend Zeit ihre Logistik anzupassen oder z.B. Tore/Schleusen ggf. so zu organisieren, dass LKW auf das jeweilige Gelände auffahren können, ohne dass sie auf der Straße warten müssen und dadurch Radfahrer:innen gefährdet werden. Für längere Abstellmöglichkeiten bietet die Messe Düsseldorf regelmäßig ihre Parkflächen zur Miete an, auch dies kann den Anliegern angeboten werden.

- Flüssigkeit des Verkehrs aufrechterhalten:
Nutzungskonflikte durch das beidseitige Parken wurden durch das Video eines Anliegers belegt, welches zeigte, dass bei beidseitig parkenden LKW fahrende LKW nicht mehr sicher einander passieren können. Diese Situation hätte die PBL gelöst. Bis zur Realisierung soll durch ein absolutes Halteverbot auf beiden Seiten der Straßenrand freigehalten werden. Dies macht zum einen das Fahren und Rangieren der LKWs sicherer und ermöglicht für Radfahrer:innen mehr Abstand bei Überholvorgängen.

Die Verwaltung wird umgehend mit Zählungen der Verkehre mit automatischen Zählstellen in beide Richtungen beginnen. Corona hat aktuell kaum noch einen relevanten Einfluss auf die Verkehrszahlen. Alternativ könnten evtl. auch retrospektiv Zählraten bei Mobilfunkanbietern angefragt werden.

Die bisher aufgebrachten Radwegmarkierungen werden nur vorübergehend unwirksam gemacht und noch nicht aufwändig entfernt.

Begründung

Aktuelle Situation:

Das OVG Nordrhein-Westfalen urteilte am 29.09.2021 mit Beschluss 8 B 188/21 die Einrichtung der beschlossenen „Protected Bike Lane“ vorläufig zu stoppen. Durch den vorläufigen Baustopp und die nachträglich angedachten Zählungen ohne Ziel und Cutoff-Werte lieferte der Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf, Herr Dr. Keller, und die Verwaltung einen Grund für das OVG am ausreichenden Ermessen für die PBL zu zweifeln.

Dabei ist die Gefährdung der Schüler:innen auf dem Schulweg offenkundig. Videos der Anlieger:innen zeigten die prekäre Situation durch die dort parkenden LKW. Zwei LKW können kaum aneinander passieren, so dass hier die PBL die Situation eher verbessert denn verschlechtert hätte.

Der Unfallatlas dokumentiert mehrere Unfälle im Längsverkehr zwischen Rad und KFZ. Der Schwerlastanteil ist hoch, der KFZ-Verkehr bekanntermaßen niedrig. An vergleichbaren Stellen mit baulichen Radwegen argumentiert hier die Verwaltung explizit mit der Gefährdung von Radfahrer:innen für eine Benutzungspflicht.

Zum Radverkehr gibt es Zählungen der Bürgerinitiative, die zumindest plausibel sind. Welche Konsequenzen hätten 100, 500 oder gar 1000 Radfahrer:innen pro Tag? Das ist bisher völlig unklar.

Die Behörde sollte sich bei der erneuten Anordnung in ihrer Ermessensentscheidung insbesondere auf die Sicherheit der Schüler:innen/Radfahrer:innen beziehen.

Verkehre entstehen mit dem Bau von Straßen, Radverkehr eben auch mit dem Bau von Radwegen. Daher ergibt eine Zählung des Radverkehrs ohne eingerichtete PBL keinen wirklichen Sinn. Das wäre, als wenn man eine Straße oder Autobahn nur dann bauen bzw. ausbauen dürfte, wenn es vorher schon den Verkehr, der der Planung zugrunde liegt, über die vorhandene, nicht ausgebaute Straße oder den Feldweg über die grüne Wiese geben würde.

Die Polizei wurde befragt:

Wie viele Unfälle, Verletzte oder Tote pro km Straße, bei welcher Verkehrsbelastung pro Tag hält das hiesige Polizeipräsidium Düsseldorf für noch unauffällig und akzeptabel?

Die Verkehrsdaten sind unter <https://maps.duesseldorf.de/> einsehbar und die Unfälle für 2019 und 2020 unter <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

Es sind:

2020 4 Unfälle KFZ/Fahrrad und 2019 2 Unfälle KFZ/Fahrrad, 1 KFZ/KRAD
ältere Daten sind für NRW nicht öffentlich verfügbar.

Fakt ist:

Durch die PBL wäre der Trippelsberg sicherer und flüssiger zu befahren geworden.
Aus den Verwaltungsvorschriften zur StVO:

“Die Flüssigkeit des Verkehrs (damit sind auch Radfahrer:innen und Fußgänger:innen gemeint) ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.”

Durch die StVO-Novellierung wurde im Jahr 2009 hinzugefügt:

“Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.” ... “Die behördlichen Maßnahmen zur Regelung und Lenkung des Verkehrs durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sollen die allgemeinen Verkehrsvorschriften sinnvoll ergänzen. Dabei ist nach dem Grundsatz zu verfahren, so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen. Bei der Straßenbaubehörde ist gegebenenfalls eine Prüfung anzuregen, ob an Stelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.”

Auch diese Vorschrift hätte der PBL erfüllt.

Mit freundlichen Grüßen

Jan-Philipp Holthoff

Lukas Fix

f.d.R. Christopher Schrage (Fraktionsgeschäftsführer)