

Doris Dams, Paulinenstr. 8, 40627 Düsseldorf

An das Dezernat 03  
Planen und Bauen  
Dr.-Ing. Gregor Bonin  
Kaistraße 11

40221 Düsseldorf

Düsseldorf, den 24. Juni 2011

## Stellungnahme zur Öffentlichkeitsbeteiligung Kö-Bogen 2. Bauabschnitt (5477/125)

Sehr geehrter Dr. Gregor Bonin,

die EU will die Innenstädte sauberer und leiserer gestalten: Bis zum Jahr 2030 sollen nur noch halb so viele Autos mit Verbrennungsmotoren in Städten unterwegs sein wie heute, ab 2050 dann gar keine mehr - so steht es im neuen Weißbuch Verkehr. Die Stadt verfolgt ebenfalls ambitionierte Klimaziele. Bis 2050 will die Rheinmetropole CO<sub>2</sub>-neutral sein und Klimavorreiter werden.

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, ist es erforderlich, den Verkehr gravierend umzustrukturieren. Schließlich trägt der Verkehr zu mehr als einem Fünftel zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß hinzu. Die wirksamsten Mittel sind bekannt und wurden jüngst bei der Klimakonferenz im Rathaus von Dr. Manfred Fishedick, Leiter des Wuppertal Instituts für Klimaforschung, noch einmal ausdrücklich benannt: **Verkehrs-Vermeidung, -Verlagerung, -Verlangsamung und -Verteuerung.**

Angekündigt wird im Kö-Bogen-Report der Ausstieg aus der autogerechten Stadt. Das städtebauliche Konzept zielt jedoch in die entgegengesetzte Richtung. Noch mehr gesundheits- und klimaschädlicher Verkehr wird in die mit Schadstoffen hoch belastete Innenstadt gelenkt.

### **Die übergeordneten Klimaziele werden konterkariert!**

Gesetzliche Vorgaben werden von der Stadtplanung für Kö-Bogen 2 wissentlich ignoriert. Die vorgelegte Bauleitplanung ist in der jetzigen Ausführung nicht mit der EU-weiten Gesetzeslage in Einklang zu bringen. Aus der Begründung geht hervor, dass man damit rechnet, dass der Verkehr nach dem kostenaufwändigen Bau des verzweigten Tunnel- und Parksystems nicht ab- sondern zunehmen wird. Pendler und Einkäufer aus den Nachbarstädten sollen die Kaufhäuser schneller erreichen. Mit ausgefeilten elektronischen Systemen wird der Verkehr in die Stadt hineingezogen und verstetigt. Im Planungsgebiet sollen mehrere große unterirdische Parkräume zur Aufnahme der Pkw-Flut entstehen. Damit werden Anreize gegeben, mit dem Auto in die Stadt zu fahren.

Dies kurbelt die hiesige Wirtschaft an, füllt die städtische Haushaltskasse und dürfte somit eine durchaus erwünschte Folge der innerstädtischen Neuplanung sein. Noch mehr Lärm und Autoabgase gehen jedoch eindeutig zu Lasten der Bewohner und Beschäftigten an den neuralgischen Stellen des Baugebietes. Am schlimmsten trifft es diejenigen, die ihre Wohnungen, Büros oder Häuser in direkter Nähe zu den Rampen haben, die die Innenstadt an fünf Stellen zerschneiden.

Gewaltige Verkehrsströme fließen täglich von allen Richtungen aus in die Innenstadt. Mit der Hofgarten-Flaniermeile, den mondanen Libeskind-Bauten und dem Grünzug zur Johanneskirche wird das Zentrum für Besucher attraktiver werden. Hunderte von neuen Arbeitsplätzen werden auf den neuen Baufeldern entstehen. Das Dreischeidenhaus soll schon bald wieder bezogen werden. All dies wird den schädlichen Motorverkehr weiter anschwellen lassen.

### **Der Stadt droht der Verkehrsinfakt!**

Die Umsetzung der Planung für den zweiten Kö-Bogen-Abschnitt sieht vor, den stadteinwärts fließenden Autoverkehr auf breiten Trassen auf jeweils drei Fahrspuren in und durch das Tunnelsystem zu führen. Der Verkehr soll zügig und unterbrechungsfrei quer durch die Innenstadt fließen. Damit wird auch gewerblicher Transitverkehr angezogen, der sich navigationsunterstützt den kürzesten Weg von Nord nach Süd suchen wird. Dadurch werden Berliner Allee und Corneliusstraße noch stärker als bisher mit Luftschadstoffen belastet und verlärm. Trotz Verbot fahren immer noch viele Lkw über diese Route. Seit Jahrzehnten wird man hier der Feinstaubbelastung nicht Herr. Im Juni dieses Jahres wurde der maximal erlaubte PM10-Grenzwert für das gesamte Jahr 2011 am Messpunkt Corneliusstraße überschritten. Bei den Stickstoffoxiden war die Belastung im vergangenen Jahr fast doppelt so hoch wie erlaubt und auch bei NOx ist keine Verbesserung in Sicht. An den stark befahrenen innerstädtischen Straßen liegt die Lärmbelastung bei mehr als 70 dB am Tag und mehr als 60 dB in der Nacht. Dies ist mehr als gesetzlich erlaubt und nicht gesundheitsverträglich.

### **Bauleitpläne sollen menschen- und umweltfreundlich sein!**

Laut Baugesetzbuch sollten Bauleitpläne dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die Lebensgrundlagen zu schützen. Die im Umweltverträglichkeitsgutachten dokumentierten Gesetzesüberschreitungen bei Lärm und Stickoxiden werden im Falle der Kö-Bogen-Bauleitplanung in Kauf genommen. Dies ist nicht mit den Umwelanforderungen des Baugesetzbuches in Einklang zu bringen. Im Abschnitt 1 (§ 1 Abs. 6 BauGB) werden die allgemeinen Grundsätze genannt: Hier steht (u.a.) „Vermeidung und Verringerung von Verkehr“, „Vermeidung von gesundheitsschädlichen Emissionen“ und „Schaffung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen“. Die Kö-Bogen-Planung nimmt darauf keine Rücksicht und scheint ausschließlich von wirtschaftlichen Zielen getrieben zu sein.

### **Masterplan für umweltfreundlichen Verkehr!**

Statt noch mehr Verkehr in die Innenstadt zu ziehen, wäre es an der Zeit, ein wirksames Maßnahmenpaket für die notwendige ökologische Verkehrsumgestaltung zu schnüren. Ortsansässigen sollte das In-die-Stadt-fahren-und-parken erschwert werden. Das Abstellen des Pkws sollte nicht weniger kosten wie ein Tagesticket für die Familie. Straßenbahnen sollten nicht länger mit 17 kmh durch die Innenstadt zuckeln sondern durch automatische Umstellung der Ampeln auf Grün beschleunigt werden. Einpendler sollten an der Peripherie abgefangen und vom Auto auf Busse und Bahnen umgelenkt werden. Die Sanierung der S-Bahn-Stationen darf nicht länger aufgeschoben werden. Park&Ride-Parkplätze mit Shuttlebussen, günstige Kombi-Tickets für den Umstieg auf Busse und Bahnen etc. ... vieles ist vorstellbar. Hier mangelt es der Verwaltung an Kreativität.

Erst wenn die Stadt ernsthafte Schritte in Richtung klimafreundlicher Verkehr unternimmt, darf sie sich rühmen, die längst überfällige Trendwende weg von der autogerechten Stadt vollzogen zu haben. Bei der Kö-Bogen-Planung steht der Beweis noch aus. Es genügt nicht, den ungeliebten Autoverkehr in unterirdische Trassen zu lenken. Der gesundheitsschädliche Individualverkehr verschwindet nicht, wenn man ihn einige Meter unter die Erde versenkt. Die Autoabgase dringen nach oben.

### **Andere große Städte sind bei der klimafreundlichen Verkehrsumgestaltung bereits viel weiter. Düsseldorf ist kein Vorreiter sondern hält 'die rote Laterne' in der Hand.**

Mit freundlichem Gruß

Doris Dams  
Paulinenstraße 8, 40627 Düsseldorf