

Verwaltungsvorlage zur Verkehrsregelung auf der Fahrradstraße Rü 10/2023

Nach einer langen Vorgeschichte hat die Verwaltung einen „**Kompromissvorschlag**“ für die Reduzierung des Autoverkehrs auf der Rü vorgelegt, weil darin eine zu hohe Belastung der Fahrradstraße gesehen wird. Der Beschlussvorschlag, der im Rat eine Mehrheit finden wird, sieht die Weiterplanung eines von 16 Planfällen vor, die von einem Gutachter hinsichtlich ihrer Wirkungen untersucht wurden.

Das **Spannungsfeld** liegt in den entgegengesetzten Positionen von einerseits jenen, die den Radverkehr fördern wollen und in der Reduktion des Autoverkehrs eine Umweltschutzmaßnahme und Steigerung der Aufenthaltsqualität sehen und andererseits jenen, die in Änderungen der Verkehrsführung große Gefahren vor allem für den Einzelhandel sehen, der hohe Anteile von Autokunden verzeichnet und zusammen mit der ebenfalls betroffenen Gastronomie die Attraktivität der Geschäftsstraße ausmacht. Außerdem befürchten Anwohner Probleme in den Wohnstraßen, in die der Verkehr verdrängt würde.

Tatsache ist, dass die meisten den Vorschlag, nicht genau kennen, oder jedenfalls nicht verstehen, obwohl er in der Presse, im Internet und offiziell im [Ratsinformationssystem](#) RIS nachzulesen ist.

Eine vollständige Darstellung, wie die folgende, wird daran möglicherweise auch nichts ändern, wird hier aber trotzdem versucht und enthält vor allem auch das **Pro und Contra** zu den verschiedenen Maßnahmen.

Nicht exakt vorhersehbar wird die Praxis der **Verkehrsverlagerung** sein, weil weder Daten über die Häufigkeit der Ziele der Autofahrer vorliegen, noch das Verhalten, z.B. bei Staus, vorhergesehen werden kann. Kunden können auch einfach nicht mehr kommen, was nicht simuliert werden kann. Trotzdem sollen die Verlagerungseffekte mit dem üblichen **Simulationsprogramm** der Verkehrsplaner berechnet worden sein.

Feststellungen / Randbedingungen:

- Durch den Vertrag mit der **Deutschen Umwelthilfe** e.V. (DUH) wurde die Rü 2020 Fahrradstraße, um flächendeckende Dieselfahrverbote abzuwenden. Ziel war es, den Radverkehr als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu fördern. Teil des Radhaupttroutennetztes war sie schon früher.
- Über die Eigenschaften einer **Fahrradstraße** streiten sich die Juristen. Autos sind als Ausnahme erlaubt. Die Regeln wurden seitdem geändert.
- Welche **Mehrheiten** es im Rat zu einzelnen Maßnahmen gibt, ist nicht sicher. Im Zweifel ist die Opposition strategisch immer gern gegen die Mehrheitskoalition. Für die Verwaltungsvorlage gibt es eine Mehrheit der Koalition.
- In der entscheidenden **Koalition** (genau „Zusammenarbeit“) von CDU und Grünen würde die CDU lieber die vielen, konkret vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs statt einer Änderung der Verkehrsführung umsetzen (WAZ). Die Grünen würden, zusammen mit den Radverbänden,

lieber weitergehende Maßnahmen ergreifen, um die Autos von der Rü zu verdrängen (WAZ).

- Eine reine **Fußgängerzone** ist nicht möglich, weil es ja eine Raddurchgangsroutenroute sein soll und Busse, Lieferverkehre, Rettungsfahrzeuge etc. möglich sein müssen. Daher wird kein cm der Fahrbahn für andere Nutzungen frei.
- Tatsache ist, dass es vor allem im **Kernbereich**, (nur) zu **Spitzenzeiten** Staus gibt, die alle stören.
- Tatsache ist, dass das **Fahrradaufkommen** geringer ist als gewünscht und vor allem im Winter und bei schlechtem Wetter auch nie stark sein wird, was auch die Verbände bestätigen.
- **Hindernisse** für den Verkehr und insbesondere für den Radverkehr sind: Kreuzungen, Ampeln, kreuzende Fußgänger, Lieferfahrzeuge, Ein- und Ausparkvorgänge, Krankenwagen (viele Ärzte), Bushaltestellen u.v.a.m.. Viele davon können nicht beseitigt werden. Für andere liegen zahlreiche Vorschläge vor, die aber seit Jahren nicht aufgegriffen wurden, wie z.B. beim Lieferverkehr. Sie waren schon Teil des letzten Kompromisses.
- Die **Fahrradstraße** hat viele Vorteile gebracht, für Fußgänger (roter Radstreifen südlich Martinstr.) und Radfahrende (Vorrechte der Fahrradstraße, Vorfahrt, Nutzung der vollen Fahrbahnbreite, Überholstreifen an Ampeln, ARAS (Aufgeweitete RadAufstellStreifen), Sicherheitsstreifen, Markierungen u.v.a.m.). Beim letzten Kompromiss vor 2020 Jahren wurden alle Maßnahmen des Gutachters bis auf die Änderungen der Verkehrsführung, beschlossen, und die Geschäfte haben sich hinter die Fahrradstraße gestellt, trotz des Verlustes von Parkplätzen und Bäumen.
Eine Forderung ist, diese Maßnahmen erst einmal zu vollenden. (Einige Überholspuren sind z.B. so kurz, dass sie nicht viel helfen. Nicht alle Ampeln haben ARAS. Die Ampel an der Wittekindstr. ist überflüssig – was auch der jetzige Gutachter sagt. Die Ampelphasen sollten, wie in anderen Städten, mehr am Rad- und Fußverkehr orientiert geschaltet werden. Lieferzonen sind zu schaffen und ihre Gestaltung zu optimieren usw. usw.)
- Die [16 Planfälle](#) des jetzigen, neuen Planungsbüros stammen nicht vom Gutachter, sondern wurden weitgehend vorgegeben. Sie sind noch nicht endgültig untersucht. Alles ist im [RIS](#) nachzulesen.
Der **Kompromissfall** (16) ist bei weitem nicht der stärkste Eingriff, aber auch nicht der schwächste Eingriff in den Verkehr.
Kriterien könnten sein: Einfachheit und Verständlichkeit für die Verkehrsteilnehmer, Schonung und Eignung der Wohnstraßen als Umgehungsstraßen, Umfang der zusätzlichen Umwege, Erleichterung für den Radverkehr, Autos auf der Rü, Auswirkungen auf die rund 500 Einzelhändler, Gastronomen, Dienstleister...
Endlich hat der Gutachter auch gesagt, dass der Durchgangsverkehr unter 10% liegt.
- Die anstehende und sichere Entscheidung im **Rat** gibt den Auftrag, die Planung in diese Richtung weiterzuverfolgen. Es ist also kein Umsetzungsbeschluss und Einzelheiten können noch zu Änderungen im Detail führen. – würde hier zu weit führen.

- Seit 130 Jahren historisch gewachsen gibt es auf und entlang der **Rü** rund 250 Einzelhändler, davon über 80% inhabergeführt und rund 150 Gastronomen, die zu rund 90% inhabergeführt sind (Siehe Online-Branchenbuch auf rüttenscheid.de).

Die Leerstandsquote (mit Ausnahme des kurzen Bereiches des Bewohnerparkens) liegt bei 1-3 Läden, ist also extrem gering. Anfragen kommen laufend rein und Leerstände finden kurzfristig 20-50 Interessenten. Die Qualität der Läden nimmt ehr zu. Auch für Wohnungen besteht große **Nachfrage**.

Das sind harte, nachweisbare **Kriterien** für den **Erfolg** der Rü, wie es ihn weit überregional nicht gibt. Corona hat nur 3-4 Firmen gekostet und auch die schwierige Lage danach hat dem erfolgreichen Standort nichts anhaben können. Online-Handel wird von vielen mitgemacht und beführt die hochwertigen Segmente nicht.

Auf der Rü macht man noch einen Schaufensterbummel, selbst sonntags... Soll keiner sagen die üblichen Effekte seien für den befürchteten Niedergang verantwortlich.

Mit den Dienstleistern kann man von über 500 betroffenen Firmen ausgehen, darunter ein Großteil im Gesundheitsbereich.

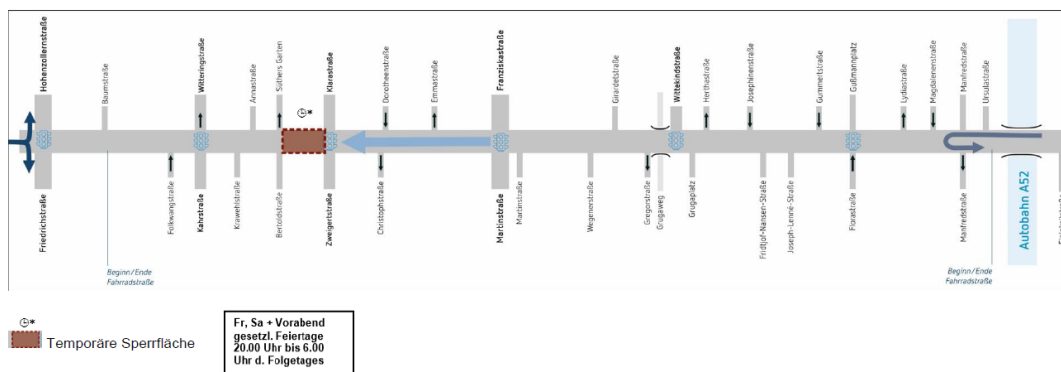
Damit stellt die Rü einen für Essen wichtigen **Wirtschaftsstandort** dar.

Rüttenscheid hat ca. 30.000 Beschäftigte und allein 2000 Firmen, die in der IHK registriert sind.

Aber auch als letzter Standort für attraktiven, individuellen und hochwertigen Einzelhandel und Gastronomie ist die Rü wichtig für das **Image** Essens.

Jede Stadt wäre froh um solch einen Standort oder würde viel investieren einen solchen zu gewinnen. Daher sollte man so etwas Fragiles nicht riskieren.

Elemente der Verwaltungsvorlage („Kompromiss“) mit Pro- und Contra-Positionen:



ZIEL: Der Autoverkehr soll drastisch vermindert werden.

PRO

Er behindert nicht nur den Rad-, sondern auch den sonstigen Verkehr. Viele empfinden den dichten Verkehr als gefährdend und störend.

Es gibt umstrittene juristische Bewertungen, dass der Autoverkehr auf der Fahrradstraße um 60% reduziert werden müsse.

Weniger Verkehr bedeute mehr Aufenthaltsqualität. Das ziehe mehr Kunden an. Hinzu kommen mehr Rad-Kunden.

Die Kompromisslösung liegt nach den Berechnungen deutlich unter den für erforderlich gehaltenen Reduktionszahlen.

CONTRA

Bisher gab es ein Einvernehmen, dass der Durchgangsverkehr, dessen Ziel nicht auf der Rü liegt, nicht auf die Rü gehört und auf die Alfredstraße gelenkt werden soll. Allerdings macht die Verkehrsbehörde zum Spott aller (z.B. WDR) mit den emissionsgesteuerten Schildern und mit den Baustellen seit langer Zeit das Gegenteil.

Das vom Gutachter angegebene – und ihm wohl vorgegebene – Ziel ist jetzt aber die Reduzierung um mehr als 60% auf 4000PKW/d. Damit soll mehr als 60% der PKW-Kunden reduziert werden.

Das kann nur auf Kosten des Einzelhandels und der anderen Firmen gehen. Zählungen in einem Kindermodengeschäft und drei Modegeschäften zeigen einen Anteil der „Autokunden“ von 60-90% an der Gesamtkundschaft. Das entspricht den Erfahrungen der Einzelhändler, die zu über 80% inhabergeführte Geschäfte betreiben, die einen engen Kontakt zu Kunden haben.

Handel und Gastronomie sind nach einhelliger Meinung Grund für die Attraktivität der Rü.

Ob der Kompromiss weniger schädlich ist, bleibt abzuwarten.

Eine mögliche Zunahme an Kunden ist rein hypothetisch. In sehr vielen Fällen in Deutschland ist das Gegenteil eingetreten. Der Erfolg der Rü, wie sie jetzt ist, ist dagegen real.

Rad-Kunden sind im Winter und bei schlechtem Wetter nicht zu erwarten. Bei vielen hochwertigen Geschäften machen sie nur wenige Prozent aus.

Kunden reagieren in Gespräche sehr sensibel auf Verkehrsprobleme und haben viele Alternativen.

Es gibt nach Aussagen einiger Experten kein Mittelzentrum, das nicht schweren Schaden an vergleichbaren Geschäftsstraßen verzeichnen muss. Aktuelle Beispiele: Oeder Weg FFM (FAZ 11.8.24), Grüneburgweg FFM, Gertigstraße in Winterhude (Hamburger Abendblatt 2.4.23), Deutzer Freiheit (aktuelle Stunde 10.5.23), Giessener Innenstadt (FAZ 12.10.23), Aachener Innenstadt (Aachener Zeitung 14.2.23), Venloer Str. Köln. Kein Fall ist genau vergleichbar und daher gibt es auch kein Patentrezept. Gerade bei Großstädten mit breiten Straßen und konzentrischer Siedlungsstruktur gibt es natürlich auch gelungene Beispiele.

Im Gegensatz zu Metropolen (Münster), bei denen die ganze Region dort einkaufen muss, ist Rüttenscheid von vielen Alternativen umgeben, in die die Kunden ausweichen können (vier der größten Einkaufszentren, Düsseldorf etc.).

Schon bei der Einrichtung bestand erheblicher Zweifel, ob die Geschäftsstraße Rü eine Fahrradstraße sein könne. Fast alle getroffenen Maßnahmen für den Radverkehr könnten auch bestehen, ohne dass es formal eine Fahrradstraße wäre.

MASSNAHME 1: Einbahnstraße von Martinstraße bis Stern in dieser Richtung

(Unbeachtet bleibt hier die Tatsache, dass es eine unechte Einbahnstraße sein soll, um nicht zu sehr in Details zu gehen. Grund dafür ist, dass der Busverkehr nicht behindert werden soll.)

PRO

Eine Einbahnstraße bietet dem Radverkehr die Möglichkeit praktisch alle Hindernisse (Lieferfahrzeuge, Ein- und Ausparkende. etc.) zu umfahren, was eine wesentliche Hilfe ist. Das gilt auch für den Autoverkehr.

Der Verkehr wird halbiert und damit für alle übersichtlicher, angenehmer und stauärmer. Eine höhere Aufenthaltsqualität zieht mehr Kunden an und der Radverkehr erschließt auch neue Kundschaft.

Im Vergleich zu den anderen Planfällen greift die Kompromissvariante nur dort ein, wo es die meisten Probleme gibt – im Kernbereich. Weiterreichende oder gegenläufige Einbahnstraßen wären viel unübersichtlicher und würden den Verkehr mehr stören. Varianten ohne Einbahnstraßen haben den o.g. Vorteil der leichten Umfahrbarkeit von Hindernissen nicht.

Der Kompromiss ist im Vergleich die einfachste Variante und für die Verkehrsteilnehmer vergleichsweise leicht zu verstehen. Für den Verkehr aus Süden ändert sich hier nichts.

Die Einbahnstraße wird sich auch über den Regelbereich hinaus auswirken und den Verkehr in Gegenrichtung auch südlich Martinstraße deutlich reduzieren.

CONTRA

Der Verlust einer Spur bedeutet halb so viele Autos und damit Kundenverlust.

Wer aus Norden kommt, kann mit dem KFZ am Stern nicht mehr die Rü entlangfahren und muss zeitaufwändige Umwege fahren. Das kostet Kunden, die sich das nicht antun wollen. Ein negatives Image spricht sich herum. Die wenigen für die Umfahrung oder das Anfahren infrage kommenden Querstraßen sind jetzt schon stauträchtig und bieten wenig Kapazitäten und Eignung für Abbiegeverkehr.

Es erzeugt Mehrverkehr und damit Umweltbelastungen.

Es verschiebt die Verkehrsprobleme mit vielen unsicheren Abbiegevorgängen in die Wohn-Nebenstraßen mit Kitas, Schulen, Altenheimen etc..

(Randbemerkung: Es handelt sich um eine unechte Einbahnstraße, die mit einigen Gefahren und Missverständnissen verbunden ist. Grund ist, dass ansonsten der Bus nicht mehr dort fahren kann. Dies ist aber eine Forderung der Ruhrbahn. Diesen Umstand muss man auch berücksichtigen, auch wenn es um weiterreichende Vorschläge mit Einbahnstraßen geht.)

MASSNAHME 2: Abbiegezwang Manfredstraße

Wer die Bredeneyer Straße entlang auf die Rü fahren will, muss an der Manfredstraße andere Wege suchen. Man kann die Sperren über die Manfredstraße umfahren.

PRO

Ziel ist es aber, dass jeder über die Alfredstraße anfährt und erst nahe dem Ziel auf die Rü fährt, um den Verkehr entlang der Rü zu vermindern.

CONTRA

Die Abbiegezwänge sind praktisch schwer realisierbar und erfordern sehr intensive Kontrollen.

Die Umwege – entweder durch die Wohnstraßen im Mädchenviertel oder über die Alfredstraße B224 - sind umständlich und zeitaufwändig.

Neben den Belastungen der Umwelt und der Anwohner werden sie Kunden abschrecken, wie viele ähnliche Beispiele in Deutschland zeigen.

MASSNAHME 3: Abbiegezwang Huysenallee

Kommt man aus Norden, also aus Richtung HBF, so kann man als Autofahrer an der Friedrich-/Hohenzollernstr. (Glückaufhaus/ Steag) nicht mehr geradeaus auf die Rü fahren. (blaues Abbiegegebot rechts und links)

Man kann über die Alfredstr. B224 oder in das Mädchen die Sperre umfahren.

Von den Querstraße Friedlich- und Hohenzollernstr. Kann man einfahren.

PRO

Das soll dazu dienen, dass der Durchgangsverkehr abgehalten wird und alle anderen erst dort auf die Rü fahren, wo das jeweilige Ziel ist.

Die Alfredstraße soll für das Auto die Alternative für die Rü sein.

Es gibt aber bei beiden Abbiegezwängen auch die Möglichkeit einen Häuserblock auf der Ostseite zu drehen.

Alle Adressen auf der Rü sind durch die Maßnahmen weiterhin mit dem Auto erreichbar, nur eben nicht direkt entlang der Rü, sondern über die Nebenstraßen.

CONTRA

Die obigen Gegenargumente gelten auch hier.

Die Alfredstraße als Alternative für den MIV zur Rü anzusehen, verkennt die Tatsache, dass die B224 nicht nur die meiste Zeit gestaut ist, sondern für die vielen Abbiegevorgänge auch nicht geeignet ist. Von Norden kommend ist das Linksabbiegen und auch das Wenden daher nur an wenigen Stellen erlaubt. Man kann eben nicht in die Folkwang-, Kahr-, Krawehl-, Christoph-, Bertold-, Dagobert-, Eduard-, Wegener-, Gregor-, Grugaplatz-, Joseph-Lenne-, Lambert-, Manfredstraße links abbiegen, wie es die Planer offenbar denken.

Also werden Zweigert- und Martinstraße diese Funktion erfüllen müssen, was sicher zu einer Überlastung führen wird.

Von Süden kommend ist es zwar besser, aber nicht zu Messezeiten, wenn die Nebenstraßen gesperrt sind.

Dass die B224 nicht für Abbiegevorgänge ausgelegt ist, zeigen auch die vielen schweren Unfälle, zuletzt ein Frontalzusammenstoß am 11.8.23 Ecke Martinstraße.

Das Wenden ist fast überall verboten, weil bei Wendevorgängen die Abbiegespur blockiert wird.

Der Bereich nördlich Rüttscheider Stern ist durch das Bewohnerparken extrem belastet. Einzelhandel ist nach der Einführung abgewandert. Es gibt hier viel mehr Leerstände als auf der ganzen restlichen Rü zusammen, die über achtmal so lang ist.

Gerade hier weist man mit dem Abbiegezwang die Kunden durch das an der Huysenallee unnötig ab, obwohl doch am Stern durch die entgegengerichtete Einbahnstraße die gleiche Wirkung schon erreicht wird.

Der Abbiegezwang an der Steag sollten umgekehrt gerichtet sein, um diejenigen, die gut in Richtung der Einbahnstraße durchgekommen sind, abzuhalten wenn sie Durchgangsverkehr sein sollten.

MASSNAHME 4: Sperrfläche zwischen Stern und Bertoldstraße

Die Sperrfläche soll nur freitags, samstags und vor Feiertagen von 20-6Uhr gelten. In einer ersten Versionen hieß es noch „im Sommer“.

PRO

Sie soll – ohne Schaden für den Einzelhandel, der bis auf die Supermärkte geschlossen ist – die Poser abhalten. Das ist auch ein Wunsch der lokalen Gastronomie sowie natürlich der Anwohner.

Im Bereich der Annastraße treten die Poser vor der Außengastronomie am häufigsten auf.

CONTRA

„Nur im Sommer“ wäre richtiger, weil dem Problem angemessener.

Rein technisch wird die Umsetzung schwierig und teuer. Der NE-Bus muss z.B. durchfahren können. Möglichst auch Taxen für die die Wege ohnehin schon länger, also für die Kunden teurer werden.

Zwar wollen Bürger und Gastronomen sicher keine Poser, aber viele erwarten, dass man gegen diese vorgeht, statt sie nur zu verdrängen. Sie sind zwar oft im Bereich Annastraße, werden dann aber am Girardethaus oder auch in anderen Stadtteilen zu finden sein. Ist das besser?

Angeblich gab es erfolgreiche Einsätze der Polizei.

In Berlin testet man ein gerichtsfestes, automatisches Gerät. Das wäre das Beste.

Es wird von den Grünen mit recht bedauert, dass das Parkhaus Bertoldstraße ab 22 Uhr geschossen hat. Die Gründe liegen in den Kosten durch Vandalismus. Die IGR, die früher auch verbilligte Token für die umliegenden Firmen anbot, hat sich über Jahren für diese Intensivierung eingesetzt, aber ohne Erfolg. Schön, wenn sich jetzt endlich auch die Grünen beteiligen wollen. Wenn man allerdings gegen

das deutliche Votum des Betreibers Veränderungen der Verkehrsführung durchführt, sind das keine guten Voraussetzungen.

Die Sperrfläche macht nun gerade dieses Parkhaus aus Norden kommend zur wichtigsten Abendzeit kaum noch erreichbar.

Der überflüssige Abbiegezwang an der Huysenallee soll die Autos auf die Alfredstraße lenken. Von dort kann man nur an der Zweigertstraße links abbiegen. Die Sperrfläche verhindert dann aber den Zugang zur Rü, zum Parkhaus und zur Gastronomie. Man muss also die Klarastr. weiterfahren. Am Dohmanns Kamp und an der Brigittastraße kann man nicht links abbiegen, womit man schon an der Paulinenstraße wäre. An der Ampel ginge Cäcilienstraße und dann Annastraße und dann den ganzen langen Weg durch das Wohngebiet wieder zurück. Ist das im Sinne der Gastronomen und der Nutzung des Parkhauses?

MASSNAHME 5: Verbesserung des Lieferverkehrs

PRO

Lieferverkehr in zweiter Reihe ist eine häufige Behinderung des Radverkehrs und soll reduziert werden.

Sehr zu begrüßen, solange man die Notwendigkeiten der Belieferung der Firmen und die praktische Situation beachtet. Es handelt sich um in der Größenordnung 500 Liefervorgänge pro Tag aus aller Welt mit sehr vielen unterschiedlichen Lieferanten.

Eine Bündelung auf kurze Zeit würde zum Kollaps führen, und weitere Lieferzonen haben wenig Sinn, wenn sie fehlbeplant werden.

CONTRA

Die IGR hat schon vor 9 Jahren ein vertragliches Ladezonenkonzept mit Bedarfsanalyse und Einbeziehung der Bezirksbeamten vorgelegt.

Hier etwas zu tun, war auch Teil des letzten Konzeptes.

Geschehen ist in all der Zeit NICHTS.

MASSNAHME 6: Parkleitsystem

PRO

Damit will man den Parksuchverkehr vermindern.

CONTRA

Begrüßenswert, aber der Parksuchverkehr wird durch die schwerere Erreichbarkeit der Parkplätze zunehmen.

Das bestehende - und in Essener Stadtteilen erste - Parkleitsystem, bestehend aus 24 großen Schildern ist von der IGR konzipiert und bezahlt!!! Hilfe von der Politik hätte man sich dazu gewünscht.

Eine Verbesserung ist willkommen.

Dieses bestehende Parkleitsystem wird aber leider kaum wahrgenommen, weil es den Normen der StVo genügen muss. Das wird auch für ein neues gelten. Es

könnte die Belegung der Parkhäuser anzeigen, aber das ergäbe angesichts der wenigen Parkhäuser ein schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis.

Gerade wurde ein neues, dynamische Schild am Grugaplatz mit Verweis auf P2 errichtet. Dafür musste die IGR 8 Jahre lang kämpfen.

Bei einem „Straßendorf“, wie Rüttenscheid, hilft es jemandem an der Flora wenig, wenn am Stern ein Parkplatz frei ist.

Auch bei den Bemühungen der IGR in den letzten Jahren P2 zu aktivieren, hätte man sich Unterstützung aus der Politik gewünscht.

MASSNAHME 7: Schaffung von Quartiersparkhäusern

PRO

Dies soll Parksuchverkehr vermindern.

CONTRA

Jede Schaffung von Parkraum ist immer willkommen. Für die Anwohner, wie für die Firmen. Jeder zusätzliche Parkplatz bedeutet mehr Kunden. Bisher wird allerdings von der Politik tendenziell Parkraum reduziert!

Wir bemühen uns – ohne Hilfe aus Politik und Verwaltung – seit langem darum. Es fehlen Grundstücke, und Investoren werden sofort vertrieben – siehe Haumannplatz. Da bestand sofort grundsätzliche Ablehnung, statt den Investor zu den Standorten zu lenken, die die IGR im Laufe von 30 Jahren mehrfach vorgeschlagen hat.

Selbst, wenn ein Grundstück und ein Investor gefunden wird so sind vielleicht 50 oder 100 neue Stellplätze an einer Stelle vernachlässigbar gegenüber einer Größenordnung von 10.000 Kunden, 30.000 Beschäftigten und ebenso vielen Bewohnern.

Ein Quartiersparkhaus soll ein politisches Alibi für ein Bewohnerparken sein, das man dann einführen will. Dies kostet Parkplätze, wie die Verwaltung warnt, und das Problem der Anwohner spät abends keinen Parkplatz zu finden, wird trotz hoher Gebühren nicht gelöst. Firmen werden stark geschädigt. Siehe Nord-Rüttenscheid. Weitere Erläuterungen dazu auf Rüttenscheid.de

ZEITABLAUF:

Die Maßnahmen sollen parallel geplant werden. Danach erfolgt die Entscheidung im Rat zur Umsetzung, vermutlich im Frühjahr.

CONTRA

Die Maßnahmen 5-7 sind zu begrüßen. Aber sie sollten, um glaubhaft zu sein, *vor* und nicht *nach* der umstrittenen Änderung der Verkehrsführung erfolgen, die sie kompensieren sollen.

Hinzu kommen die vorgeschlagenen Maßnahmen zum „Fertigbau der Fahrradstraße“ (ARAS, Überholspuren, Ampeln...).

Angesichts der geschilderten Lage ist es erforderlich einen Kompromiss zu finden. Die Verwaltungsvorlage stellt den politisch aufgrund der Mehrheiten erreichten Kompromiss dar, für den es eine politische Mehrheit gibt und der die unerfreulichen juristischen Zwänge berücksichtigt.

Dass darüber alle unzufrieden sind, ist unvermeidbar.

Versuche dies anzugreifen wird es vermutlich aus beiden Lagern geben.

Es ist aber nicht richtig, dass die Rü gesperrt würde. Bis auf die Sperrfläche freitags, samstags abends. Es gehen auch keine Parkplätze verloren. Es ist auch jede Adresse auf der Rü erreichbar. Alle Zufahrten über Querstraßen bleiben erhalten. Werden aber überlastet sein.

Die Diskussion wird weitergehen. Hoffentlich sachlich und mit Sachkenntnis.

November 2023

Rolf Krane, IGR