

DSdD

Der Stand der Dinge im Juni 2018

Online-Magazin

FB-I Fleher Bürger - Interessengemeinschaft

Kapitel 1

DSdD

Der Stand der Dinge im Juni 2018

FB-I Fleher Bürger Interessengemeinschaft



Geschwindigkeitsüberwachungen auf der Fleher Brücke

INHALTSVERZEICHNIS

1. Abgeblitzt: Bezirksregierung gab Düsseldorf einen Korb, die Blitzer auf der Fleher Brücke bleiben aus - die Themenlupe entdeckte Unregelmäßigkeiten

1. WARUM SCHEITERTE DAS COME BACK DER GESCHWINDIGKEITSÜBERWACHUNGEN AUF DER FLEHE AUTOBAHNBRÜCKE

DIE THEMENLUPE BEZIEHT STELLUNG



Nachdem die Brückeninstandsetzungsmaßnahmen nach fast 11 Jahren abgeschlossen wurden, stellte der Landesbetrieb Straßenbau NRW schon Ende März 2018 an den Brücken-Schrägstreben Risse fest.

Zur Entlastung der einhüftigen Schrägseilbrücke, bleiben die Rand- und Standstreifen in beiden Fahrtrichtungen bis voraussichtlich Ende 2020 voll gesperrt (DSdD berichtete in der Ausgabe 18/04).

Am 12.04.2018 wandte sich die Stadt an die BR (Bezirksregierung), um eine Einvernehmensfindung für die Wiederinbetriebnahme der Brückenblitzer zu erzielen.

Erst nach mehreren Anläufen gelang es der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft (FB-I), sich beim Düsseldorfer Ordnungsamt nach den Stand der Einvernehmensfindung zu erkundigen.

FB-I-Sprecher Jürgen Borrmann: "Im Mai wurde mir mitgeteilt, dass die BR der Einvernehmensfindung nicht zugestimmt hatte. Auch die Polizei soll sich ablehnend geäußert haben".

Die Themenlupe sah genau hin und entdeckte einige Unregelmäßigkeiten, doch der Reihe nach:

Eigentlich müssten sich alle VerkehrsteilnehmerInnen und alle SteuerzahlerInnen beim Düsseldorfer Ordnungsamt bedanken: Schließlich sind die Substanzverluste der Fleher Brücke maßgebend vom hohen Aufkommen des Schwerlastverkehrs, insbesondere nach der Sperrung der Leverkusener Brücke für LKW ab 3,5 t im Juni 2014, verursacht worden.

Gemäß der sog. "Vierten Potenzregel" , nehmen die Schäden mit jedem zu schnell gefahrenen Stundenkilometer überproportional zu.

Als das WDR-Fernsehen im März anlässlich der Fahrstreifensperrungen berichtete, verwies die FB-I auf die enorme Zunahme des Schwerlastverkehrs seit 2014:

"Weil der Landesbetrieb Straßenbau auf diese Entwicklung nicht mit ein 60 km/h-Tempolimit für den Schwerlastverkehr reagiert hatte, waren die festgestellten Brückenschäden vorhersehbar", teilte die FB-I im Interview mit.

Das in dieser Sendung der Landesbetrieb der FB-I widersprochen hatte, veranlasste den WDR zu eigenen Recherchen.

Auf der WDR-Internetseite informierte der Sender die Zuschauer nach der Beitragsausstrahlung über das Ergebnis der Recherche: Experten geben der Initiative recht.(DSdD berichtete hierüber u.a. in der Ausgabe 18/04).

Damit die Fleher Brücke wenigstens bis zum Abschluss der bevorstehenden Instandsetzungsmaßnahmen ohne zusätzliche Einschränkungen weiterhin befahren werden kann, muss das Aufkommen der Zerstörungskräfte in Grenzen gehalten werden.

Allein nur vor diesem Hintergrund, sind die Bemühungen der Düsseldorfer Stadtverwaltung ausdrücklich zu begrüßen.

Außerdem sorgen die zahlreichen Verstöße gegen die bestehende Geschwindigkeitsanordnung für eine noch höhere Luftschadstoffbelastung und für eine mitunter unerträgliche Verlärmung des bewohnten Umfelds der Autobahnbrücke.

Doch wenn gut gemeintes auf dem falschen Weg gebracht wird, kann es schlicht und ergreifend nicht ins Ziel finden; so auch im vorliegenden Fall:

Wenn auf Autobahnen Geschwindigkeitsüberwachungen aus Gründen von Sanierungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen ergriffen werden, besitzen für die Einvernehmensfindung weder die BR, noch die Polizei Zuständigkeit, sondern die Landesstraßenbaubehörden.

Diese Regelung gilt landesweit.

Offensichtlich wurde diese landesweit geltende Regelung nicht nur von den städtischen Zuständigkeiten übersehen, sondern auch von der Polizei und von der BR: Diese sind beispielsweise fachlich nicht in der Lage, bauwerkbezogene Untersuchungen durchzuführen oder zu bewerten.

Dennoch maßen diese sich an, den Einsatz der stationären Geschwindigkeitsüberwachungen negativ zu bescheiden.

Ob die Entscheidung für die Wiederinbetriebnahme der Brückenblitzer anders ausgefallen wäre, wenn sich die Stadt an den Landesbetrieb Straßenbau NRW gewandt hätte, lässt sich nicht mit Bestimmtheit sagen.

Allerdings wäre der Stadtverwaltung der Wermutstropfen erspart geblieben, einen Verfahrensfehler begangen zu haben.

Große Verunsicherung im Stadtbezirk 3

INHALTSVERZEICHNIS

2. Große Verunsicherung im Stadtbezirk 3: Wie ist es um die verkehrspolitische Glaubwürdigkeit der Düsseldorfer SPD bestellt?

2. DIE VERKEHRSPOLITISCHEN POSITIONEN VOM SPD-BEZIRKSBÜRGERMEISTER MARKO SIEGESMUND LÖSTEN IM STADTBEZIRK

VERUNSICHERUNGEN BEI DEN BÜRGERN/INNEN AUS

In der Mai-Ausgabe berichtete DSdD vom Gespräch der Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring (SFS) mit den SPD-Verkehrspolitikern Ursula Holtmann-Schnieder und Matthias Herz, Thema: SFS-Anregungen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrsabwicklung.

Die SPD-Politiker stimmten den Anregungen grundsätzlich zu: Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet, Blitzer an den Stellen, wo mehr als 15% der VerkehrsteilnehmerInnen zu schnell fahren und ein LKW-Transitverbot auf den Straßen, die sich in der Baulastträgerschaft der Stadt befinden.

Frau Holtmann-Schnieder sinngemäß: Ein Diesel-Fahrverbot wäre unter diesen Voraussetzungen weniger wahrscheinlich.

Wenige Wochen später gab der SPD-Bezirksbürgermeister Marko Siegesmund gegenüber der Rheinischen Post in Verbindung mit den Anwohnerbeschwerden über den Verkehrslärm der Münchener Straße, völlig anders lautende Statements ab, die für große Verunsicherungen im einwohnerstärksten Stadtbezirk der Landeshauptstadt gesorgt haben:

Im RP-Beitrag "Bürgerprotest wegen Münchener Straße" von Nicole Kampe (15.05), wurde Bezirksbürgermeister Marko Siegesmund wie folgt zitiert: "Wenn man nicht auf einer Schnellstraße 100 fahren kann, wo denn dann?" "

"Und wer 150 bei erlaubten 100 fährt, der wird das auch bei 80 tun" (den Beitrag finden sie mit diesen Link).

Stellungnahme der Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring (SFS):

Parteiprogrammatisch spricht sich die Bundes-, Landes- und die Düsseldorfer SPD für die Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen aus, OB Geisel kämpft gegen ein Diesel-Fahrverbot, etc.

Wenn sich Herr Siegesmund in Verbindung mit der Münchener Straße fragt, "wenn man nicht auf einer Schnellstraße 100 fahren kann, wo denn dann", können wir auch keine umweltschutz-, verkehrspolitische Übereinstimmung mit den Kooperationsvereinbarungen der Ampel erkennen.

Herr Siegesmund sprach nur vom Verkehr, von hohen Geschwindigkeiten und hinterließ den Eindruck, dass sich an der Situation auf der Münchener Straße auch mit Tempo 80 nichts ändern würde:

Die Aussage von Herrn Siegesmund, "und wer 150 bei erlaubten 100 fährt, der wird das auch bei 80 tun", klingt nach einer politischen Kapitulation vor den hohen Aufkommen an Ordnungswidrigkeiten (2017 wurden in Düsseldorf mehr als 230.000 Geschwindigkeitsüberschreitungen erfasst, die Dunkelziffer dürfte um ein Vielfaches höher liegen).

Was spricht dagegen, wenn Herr Siegesmund politisch in Verbindung mit den Anwohnerbeschwerden aktiv geworden wäre, indem er die Ordnungswidrigkeiten als Begründungspunkt für eine Auftragserteilung an das Rechtsamt anführt, Beispiel:

Die Verwaltung wird um Prüfung gebeten, ob der Mitte 2013 vom seinerzeitigen NRW-Innenminister Ralf Jaeger ergangene Sondererlass für Geschwindigkeitsüberwachungen, auf der Münchener Straße rechtssicher umgesetzt werden kann.

Der Erlass gestattet es den Kommunen auch an den Stellen Geschwindigkeitsüberwachungen durchzuführen, wo zu schnell gefahren wird. Seit fünf Jahren ist das in NRW auch unabhängig der Anzahl von Verkehrsunfällen mit und ohne Todesfolgen möglich.

Nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Münster schließt weder die Verkehrsfunktion einer Straße als Bundesstraße selbst noch der Umstand, dass die beklagte Lärmbelästigung durch die funktionsgerechte Nutzung der Straße ausgelöst wird, die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen von vorne herein aus.

Des Weiteren sei stellvertretend daran erinnert, dass auf Autobahnen mit Wohnumfeld rund um die Uhr oder von 22.00 bis 06.00 Uhr Tempolimits aus Lärmschutzgründen verhängt werden können.

Das Ende der Fahnenstange ist immer noch nicht erreicht: Die PolitikerInnen, die sich für ein optimiertes, zeitgemäßes Nebeneinander von Mobilität und Wohnen stark machen, können sich im Stadtrat für eine mehrheitliche Beschlussfassung einsetzen, die sich an den Ordnungsgeber mit

der Überprüfung der Ermessensausübung für die Geschwindigkeitsanordnung auf der Münchener Straße richtet.

Hierzu stellt DSdD die betroffenen Rechtsgüter dar, nämlich auf der einen Seite die viel beschworene Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, auf der anderen Seite die Lärmschutzinteressen der betroffenen Bürger, sowie die Haushaltsinteressen der Baulastträgerin der Münchener Straße.

Wenn bei den Ermessenserwägungen kein Übergewicht zugunsten einer höheren Geschwindigkeit besteht, hat diese Anordnung zu unterbleiben.

Fazit: Politisch und verwaltungsrechtlich lässt sich einiges bewegen; vorausgesetzt der Wille ist hierfür vorhanden.

Mit Blick auf die verkehrspolitische Glaubwürdigkeit der SPD fragt sich die Kooperationsgemeinschaft SFS, wessen Wort gilt, dass des Bezirksbürgermeisters oder das der SPD-Politiker Ursula Holtmann-Schnieder und Matthias Herz.

Wenn die Düsseldorfer SPD zeitnah inhaltlich und ggf. personell für Klarheit sorgen würde, könnte die von Herrn Siegesmund ausgelöste Verunsicherung in der Bürgerschaft ein Ende finden.

Stadtverwaltung Düsseldorf

INHALTSVERZEICHNIS

3. Unglaublich aber wahr: Die Stadtverwaltung rührt sich in Sachen Südring seit acht Monaten nicht mehr

3. SÜDRINGINITIATIVE ERINNERTE DEZERNENTIN ZUSCHKE ERNEUT AN DIE FEHLENDE UMSETZUNG DER VERWALTUNGSZUSAGEN VOM 29/09/17

Ende September 2017 fand im Amt für Verkehrsmanagement/Amt 66 ein von langer Hand vorbereiteter Termin mit der Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring/SFS, Verkehrsdezernentin Cornelia Zuschke, Amtsleiter Ingo Pähler und Referrentin Swenja Heßmer statt (DSdD berichtete bereits ausführlich in der Ausgabe 18/03).

An diesem Freitag war nur ein Tagesordnungspunkt vorgesehen: Ist die Verwaltung bereit, die Ermessensausübung für die Südringgeschwindigkeit von 1981 zu überprüfen, oder muss die Kooperationsgemeinschaft SFS vor das Verwaltungsgericht ziehen, um eine entsprechende Prüfung zu erwirken.

Einige Wochen vor den Termin erhielt die Verwaltungsspitze von der SFS alle vom SFS-Rechtsanwalt Norbert Schrader/Wuppertal vorbereiteten Gerichtsunterlagen, SFS:

"Das mag naiv wirken, wir brauchen jedoch keine Sieger und Verlierer, sondern ein Ergebnis, dass nicht das Machbare unterschreitet.

Frau Zuschke ist noch recht frisch im Amt und trägt im Grunde genommen keine Verantwortung für den fachlichen Schlamassel, den ihre MitarbeiterInnen in Sachen Südring seit Jahren zu verantworten haben. Auch diesen Umständen war es geschuldet, dass wir die Karten offen auf den Tisch legen wollten".

Dieser Vertrauensvorschuss hatte jedoch nicht im Entferntesten etwas mit dem Terminverlauf zu tun; das Entsetzen der Initiativenvertreter war groß, als die Verwaltung am 29/09 sinngemäß erklärte, wenn wir gewusst hätten, worüber sie mit uns reden möchten, hätten wir ein großes Team inkl. Juristen mitgebracht.

SFS: Seit dem Amtsantritt von Verkehrsdezernentin Zuschke, zählt inzwischen auch die fehlende Südring-Aufmerksamkeit zu dem Auffälligsten Merkmalen des Behördentuns vom Amt 66.

Bei aller Enttäuschung sollte dennoch nicht übersehen werden, dass Frau Zuschke ein nicht nur unterbesetztes, sondern auch ein fachlich rückständiges Verkehrsamt mit einer Bestandsbelegschaft übernommen hat, die in Teilen immer noch mit den Maßnahmen von gestern auf die Herausforderungen von heute reagiert.

Die Vorschusslorbeeren für Frau Zuschke mögen mit Blick auf ihre persönlichen Kompetenzen gerechtfertigt gewesen sein; von Außen entsteht jedoch der Eindruck, dass es ihr an Führungskompetenz fehlt, wenn es um die Umsetzung ihrer fachlichen Überzeugungen geht.

Dennoch ist die SFS sehr enttäuscht: Es passt einfach nicht zusammen, wenn die Dezernentin ihr Verständnis für unsere Darstellungen zum Ausdruck bringt und auf der anderen Seite für mehr als acht Monate wortlos abtaucht.

Weil sich das Amt 66 der Maßen viel Zeit lässt, den eigenen Ankündigungen nachzukommen, erinnerte die SFS Dezernentin Cornelia Zuschke wiederholt an die Einhaltung der am 29/09 gemachten Zusagen und bat um bezugnehmende Antworten und um einen neuen Gesprächstermin:

1. Das angekündigte Gesprächsprotokoll von Frau Heßmer liegt uns bis heute nicht vor. Wann dürfen wir damit rechnen?

2. Amtsleiter Pähler versprach am 29/09, dass auf dem Südring in FR Neuss die Tempo 60-Ausschilderung an der Kreuzung Südring/Volmerswerther Straße zeitnah entfernt wird, was nach acht Monaten immer noch nicht geschah.

Wann wird die Ankündigung von Herrn Pähler praktische Gestalt annehmen?

3. Am 29/09 kündigte Dezernentin Zuschke ein weiteres Gespräch mit der Kooperationsgemeinschaft Staufreier Südring an, sobald die Verwaltung den Mitgliedern im OVA die Auswertungsergebnisse der sog. 50 km/h-Testphase mitgeteilt hat (die Mitteilung fand im OVA am 10/01/18 statt).

Ziel des Gesprächs sei es zu erfahren, ob die SFS weiterhin an der Forderung für eine Überprüfung der Ermessensausübung für Südring-Tempo 60 festhält, oder ob die Auskünfte vom Amt 66 vom 10/01/18 als ausreichend erachtet werden.

Auch hierbei handelt es sich bisher um eine folgenlose Ankündigung.

Bei den bevorstehenden Gesprächen mit BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU, werden auch diese Dinge zur Sprache kommen, kündigte die SFS gegenüber DSdD an.

Anregungen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrsabwicklung

INHALTSVERZEICHNIS

4. Nach 11 Monaten ist es so weit: Die Initiative diskutiert am 08/06 ihre Anregungen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrsabwicklung mit BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

4. DIE BÜNDNISGRÜNEN GABEN DER SFS GRÜNES LICHT FÜR EINEN GESPRÄCHSTERMIN

Am 03/05/17 fand im Bürgersaal/Bilk eine Podiumsdiskussion mit den WahlkreiskandidatenInnen und deren Vertretern zur Landtagswahl 2017 statt, Thema:

SFS-Anregungen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrsabwicklung.

Im Juli bat die SFS die Düsseldorfer Ratsfraktionen um Terminvorschläge für die zweite Gesprächsrunde mit den zuständigen ReferentenInnen und FachpolitikernInnen.

Am 08/06 diskutieren VertreterInnen der SFS hierüber nun auch mit den grünen Politikern Dietmar Wolf, Norbert Czerwinski und Stefan Engstfeld, der im Mai wieder als Abgeordneter in den NRW-Landtag zurückkehrte.

Wie sich die Grünen am 08/06 positionieren werden, erfahren Sie in der Juli-Ausgabe von DSdD.

Bisher hatte die SFS mit VertreterInnen von Die Linke. Düsseldorf und der SPD Gespräche über die SFS-Anregungen zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrsabwicklung führen können.

Bis auf einige wenige Details, stimmten beide Parteien den Grundüberlegungen der SFS zu, worüber DSdD in der Vergangenheit mehrfach berichtet hatte.

Des Weiteren fand am 08/12 ein Vorbereitungstermin mit den zuständigen Fachreferenten der CDU-Ratsfraktion statt.

Nachdem in der Folgezeit zwei Termine kurzfristig abgesagt wurden, ist der dritte Anlauf mit den CDU-Politikern Rüdiger Gutt, Andreas Hartnigk, Stefan Wiedon und Walter Schmidt am 04/07 geplant.

Nur die FDP zeigte an ein Gespräch mit der SFS kein Interesse.

Das FB-I Team

Online-Magazin

DSdD - Der Stand der Dinge im Juni 2018

Verwandte Glossar-begriffe

Zugehörige Begriffe hierher ziehen

Index

Begriff suchen