Mobilität

Mobilität muss sanfter werden: Mehr Radwege, gute Fußwege, zuverlässiger ÖPNV.

Die Stadtverwaltung sollte selbst mit gutem Beispiel voran gehen, und selbst Nutzfahrzeuge auf CO_2-neutralen Betrieb umstellen. Diesen Prozess hat die Verwaltung bereits begonnen.

Im Mittelpunkt unserer Politik steht der Mensch. Er will nicht nur in einer gesunden Umwelt und in funktionierenden sozialen Netzwerken leben. Freiheit heißt auch: barrierearm, kostengünstig mobil zu sein. Andere Orte aufsuchen.

Im Vordergrund steht ein respektvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer, wozu wir geeignete Verkehrswege in Erkrath schaffen wollen.

Die Stadt muss insgesamt vom Durchgangsverkehr weitgehend entlastet werden.

Wohn- und Wohnsammelstraßen sollen zu Tempo 30-Zonen, wo noch nicht geschehen, umgewandelt werden.

Schwerlastverkehr wollen wir aus Wohngebieten verbannen.

Wo es passt, können Wohnstraßen zu Fahrradstraßen umgewandelt werden.

Mehr Schnellbusverbindungen sollen den ÖPNV attraktiver machen.

Wir wünschen uns einen weiteren Ausbau des Carsharing Angebots – perspektivisch mit Elektrofahrzeugen. Denn E-Auto-fahren macht Spaß und Carsharing ermöglicht einen einfachen Zugang für alle Bürger zur E-Mobilität. Bis zum Jahr 2030 wird der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split auf 50 % und bis 2035 auf 60 % erhöht, soweit das finanziell möglich ist.

Radwege

Unsere Forderung: Das eigene Radwegenetz Schritt für Schritt sanieren und verbessern und nicht die Hausaufgaben anderer Straßenbaulastträger erledigen.

Wir brauchen ein Netz von durchgehenden, sicheren und benutzbaren Radwegen. Dies gilt auch für die geplante Streckenführung der Veloroute durch unsere Stadt. Wir sprechen uns gegen einen Streckenverlauf der geplanten Veloroute durch das

Gewerbegebiet Unterfeldhaus wegen des dortigen Schwerlastverkehrs aus. Hier muss eine alternative Umgehung gefunden werden.

Die Radwege sind in einem desolaten Zustand, wie ein von der BmU beantragtes Gutachten durch „Eagle Eye“ zeigt: Wir müssen mehr Geld und Priorität in den Erhalt der Infrastruktur stecken. Weiter den Substanzerhalt zu verzögern,

kostet am Ende nur noch mehr Geld. Mit uns wird die Verkehrswende durch ein entsprechend gut ausgebautes Angebot weiterentwickelt. Große Sprünge können wir uns wegen der Finanznot nicht leisten. Funktionalität ist das oberste Gebot. Hochdahl zum Beispiel hat(te) einmal ein sehr schönes, vom Autoverkehr getrenntes Wegenetz, das im Laufe der Jahre stellenweise unbenutzbar geworden ist. Statt Farbe auf die Straße zu malen, fordern wir die Wiederherstellung dieser Wege, damit Straße und Rad möglichst getrennt bleiben.

Fahrradstraßen

Unsere Forderung z.B.: Der Nördliche Ring der Sandheide soll eine Fahrradstraße werden!
Beantragt haben wir das, die Verwaltung war dafür, aber wir fanden keine Mehrheit im Ausschuss.

Diese Straße ist eine wichtige Verbindung (auch für Radfahrer) zwischen der Bergischen Allee und dem Hochdahler Markt und wird leider viel zu oft als schnelle Abkürzung für Autos genutzt. Zahlreiche Beschwerden von Anwohnern haben Recht: So geht es nicht. Eine Fahrradstraße hilft beiden und ist mit wenig Aufwand umsetzbar.

Mit der realen Umsetzung der Fahrradstraße am Millrather Weg sind wir weniger einverstanden.
Für die Akzeptanz von Fahrradstraßen ist es aber wichtig, dass bei der Umwandlung keine Parkplätze wegfallen.

Auch an anderen Stellen wird die BmU dies prüfen und sich dafür aussprechen.

PKW-Parkplätze

Unsere Forderung: PKW-Parkplätze nur in Ausnahmefällen reduzieren!

Die bewusste Reduzierung (Beispiele: B-Pläne Wimmersberg, Neue Mitte, Hasenwiese) ist eine Bevormundung der Bürger bei ihrer Mobilität. Erzieherische Maßnahmen zur Veränderung der Mobilitätsstruktur lehnen wir ab. Die CDU folgt diesbezüglich inzwischen den Grünen. Der Suchverkehr ist nicht nachhaltig und belastet die Umwelt unnötig. Am Beispiel der Schinkelstraße haben wir erfolgreich den Antrag gestellt, die Bürger vorher zu befragen. Solche Befragungen wird es mit der BmU immer wieder geben, denn Parkraummangel fördert Nachbarschaftskonflikte. Erst wenn der ÖPNV in Erkrath ein gutes, pünktliches Angebot darstellt, ein gut ausgebautes Radwegenetz existiert, ein flächendeckendes Car-Sharing-Angebot vorgehalten wird, wird der private PKW verzichtbarer werden. Erst die Voraussetzungen schaffen, dann erst Parkraum einschränken.

Es muss leiser werden in Erkrath!

Leider wurde unsere Forderung der Entlastungsstraße im Bereich Wimmersberg von der Ratsmehrheit abgelehnt. Sie hätte die gesundheitsschädliche Belastung der Innenstadt, z.B. auf der Neanderstraße deutlich verringert.

Betroffene Einwohner

Straßenverkehr		
Intervalle	Einwohner	
	L_{DEN}	L_{Night}
50 - 54		7.848
55 - 59	11.677	1.836
60 - 64	4.121	248
65 - 69	879	3
70 - 74	192	0
> 75	1	0

Schienenverkehr (Summe aus Bund und sonstige)		
Intervalle	Einwohner	
	L_{DEN}	L_{Night}
50 - 54		779
55 - 59	1.071	453
60 - 64	593	10
65 - 69	150	0
70 - 74	< 10	0
> 75	0	0

Betroffene Straßen

- Straßen: A3, A46, L357, L403, L404
- Haupteisenbahnstrecken 2423, 2525 (EBA) und 2550 (EBA)

Quelle: Stadt Erkrath PPP Lärmaktionsplan IV

Unser Einfluss als Stadt auf Kreis- Land-Bundesstraßen (Autobahn) ist allerdings begrenzt.

Verkehrslärm macht ab einer gewissen Intensität krank. Eine der einfachsten Möglichkeiten ihn zu reduzieren ist die konsequente Umsetzung des beschlossenen Lärmaktionsplanes, dessen Aktualisierung wir regelmäßig gefordert haben. Das bedeutet z.B., dass alle Nebenstraßen als Tempo-30-Zonen ausgewiesen werden und auch Straßen, die baulich eher dem Charakter einer Tempo-30-Zone entsprechen (z.B. Gerhart-Hauptmann-Straße), ebenfalls umgewandelt werden. Hier kämpfen wir sprichwörtlich gegen Windmühlen und widersprüchliche Regelungen von Bund, Land, Kreis und Kommune.
Straßendecken sollen künftig mit Flüsterasphalt versehen werden. Wo es sinnvoll ist, haben wir erfolgreich Durchfahrtverbote für LKW beantragt (Millrather Weg).

Mögliche weitere Maßnahmen

- Geschwindigkeitsreduzierung: moderate Abnahme der Betroffenheiten um 15–17 %
- Lärmarme Fahrbahnoberfläche A46: moderate Abnahme der Betroffenheiten um 15–24 %

Kombination 100 km/h auf A3 + A46 + Einbau lärmarmer Straßenbelag A46 + 30 km/h auf L403:

- ca. 5.500 Betroffene (L_{DEN}) = 33 % bzw. ca. 4.500 Betroffene (L_{Night}) = 46 % entfallen.

Kein Einfluss durch die Stadt Erkrath!

Quelle: Stadt Erkrath PPP Lärmaktionsplan IV

Besonders aktiv waren wir auch beim Lärmschutz an der Eisenbahn. Bei den nun zu errichtenden Lärmschutzwänden setzen wir uns für deren Begründung ein. Der Lärmschutz ist für Abschnitte in den Bereichen Erkrath (Bahnstraße, Schlüter- und Kreuzstraße), Hochdahl (Hüttenstraße, Hauptstraße), Hochdahl-Millrath (Falkenberger Weg und Gruitener Straße über Winkelsmühler Weg bis Hackberger Straße) vorgesehen. Bau 2026. Die passive Lärmsanierung soll im Frühjahr 2027 starten. Ziel bleibt, die positive lärmreduzierende Eigenschaft von Bauwerksbegrünung durchzusetzen oder z.B. Flächen für Graffitikunst zu bekommen. Die Monotonie der Lärmschutzwände im Siedlungsbereich sollte aufgebrochen werden. Einige unserer Mitglieder waren diesbezüglich in einem WDR-Bericht zu sehen.

ÖPNV

Bus und Bahn sind essenziell für eine zeitgemäße und für alle Bürgerinnen und Bürger attraktive Mobilität.
Dafür sind allerdings eine deutlich verbesserte Pünktlichkeit, ein verlässlicheres Platzangebot (insbesondere bei S8, S28 und S68!), -auch im Sinne der Barrierefreiheit- funktionierende Aufzüge und mehr Sauberkeit notwendig.
In der Planung des ÖPNVs muss stärker auf die Taktung, die Berücksichtigung von Anschlussverbindungen und im Fall von Bahnbaustellen auf einen direkten Schienenersatzverkehr geachtet werden.
Auch hat die jüngste Tarifreform des VRR für die meisten Kunden, die nur gelegentlich Bus und Bahn nutzen, zu einer Verschlechterung geführt.
Die Stadt und die Kunden des ÖPNV sind Opfer einer gescheiterten ÖPNV-Politik in NRW. Seit Jahrzehnten („Aktion Störmelder“ der BmU) verbessert sich die Zuverlässigkeit nicht, im Gegenteil. Bürger wie Stadt müssen zahlen, wir haben kein Mitbestimmungsrecht. Insbesondere im SPNV nicht. Dort sahen wir chaotische Entscheidungen (unterschiedliche Bahnsteighöhen), mal wird hier mal dort punktuell etwas verbessert. Das bringt alles wenig (außer monatelangem, unzureichendem Schienenersatzverkehr), wenn sich nicht herumspricht, dass Mobilität kein punktuelles Problem ist, sondern nur so attraktiv ist, wie die gesamte Strecke. Wir werden uns dafür einsetzen, dass die freigesetzten Infrastrukturmittel hier eingesetzt werden.