

Stadt Erkrath
Stadtplanung - Umwelt - Vermessung
z.H. Herrn Thomas Poschmann
Schimmelbuschstraße 11-13
40699 Erkrath

per mail an:
thomas.poschmann@erkrath.de

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Mettmann e.V.
- ADFC im neanderland -

Ortsgruppe Erkrath
1. Vorsitzender
Peter Martin
Friedrichstraße 16
40699 Erkrath

Tel. 0151-15780837
peter.martin@adfc-erkrath.de

Erkrath, 12.08.2020

**Öffentliche Auslegung Flächennutzungsplanentwurf der 85.
Flächennutzungsplanänderung – Wimmersberg – und
Bebauungsplanentwurf Nummer E 35 – Wimmersberg –**

**Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) Erkrath gemäß
§3 Absatz 2 BauGB**

Sehr geehrter Herr Poschmann,

nachfolgend die Stellungnahme des ADFC Erkrath:

Die Anzahl der geforderten Kfz-Stellplätze ist deutlich zu hoch. Bei angenommenen 75.000 qm Wohnfläche sollen 938 Kfz-Stellplätze geschaffen werden.

Die Verwaltung legt hier unreflektiert einen Standardwert zugrunde, der in kleinster Weise auf die konkreten Gegebenheiten eingeht und nicht berücksichtigt, dass dieser Standort „alle Voraussetzungen für eine umweltschonende Mobilität und eine geringe Autonutzung“ erfüllt.

Der Investor selbst benötigt nach eigenen Angaben und in Bezug auf Erfahrungen mit ähnlichen Wohnprojekten nur ein Drittel davon, also gut 300 Stellplätze.

Der Investor hat in verschiedenen Veranstaltungen sein nachhaltiges Mobilitätskonzept skizziert, das den Standortvorteil der zentralen Lage des Gebietes mit den kurzen Fuß- und Radwegeverbindungen und der sehr guten ÖPNV-Anbindung ausnutzt. Dementsprechend hat er ein autoarmes Viertel konzipiert, mit diversen Mobilitätsangeboten wie Car-Sharing und Bike-Sharing etc. gebündelt in einer Mobilitätsstation.

Mit der Stellplatzvorgabe zwingt die Verwaltung den Investor zum autogerechten Bauen, konterkariert das nachhaltige Mobilitätskonzept und verkehrt es in sein völliges Gegenteil. Damit spricht die Verwaltung auch eine andere Zielgruppe an, obwohl die Nachfrage nach zentrumsnahem Wohnen ohne Eigentum eines Autos am Markt vorhanden ist. Die gesteckten Mobilitätsziele (40% Fuß- und Radwegeanteil, >20% ÖPNV/SPNV) sind mit dieser Stellplatzforderung nicht zu erreichen. Das große Potential dieser Fläche bleibt ungenutzt.

Zusätzlich verteuert sich damit das Projekt um geschätzte 15 Millionen Euro (25.000,- Euro pro Tiefgaragenplatz x 600 überflüssige Stellplätze). Diese werden dann von allen zukünftigen Wohnungseigentümern mitfinanziert.

Auf der anderen Seite fehlen jegliche Qualitätsanforderungen an Fahrradabstellplätze wie z.B. barrierefrei, überdacht, diebstahlsicher, in unmittelbarer Nähe zu den Ein- und Ausgängen. Diese sind zu definieren und aufzunehmen.

Ebenso fehlen Festlegungen für die Voraussetzungen für die Elektromobilität in den Tiefgaragen der Einzelquartiere und der Quartiersgarage.

Pro Wohneinheit sollten mindestens vier Fahrradparkplätze errichtet werden, anstatt lediglich drei.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die geplante Verkehrsführung im Wohngebiet. So soll nun die Ausfahrt aus der Quartiersgarage und von der nördlichen Bebauung erst einmal durch die zentrale Grünanlage - die sogenannte „Grüne Mitte“ - führen und dann erst zum Kreisverkehr Schlüterstraße abbiegen.

Mit der Straßenführung durch die Grünen Mitte wird selbige als geschützte und autofreie Grünanlage mit hoher Aufenthaltsqualität konterkariert. Der ADFC wünscht sich einer Straßenverkehrsführung am Rand der Grünen Mitte entlang.

Daneben kreuzt die Straße wichtige Fuß- und Radwegebeziehungen im Wohngebiet. Damit sind Konflikte mit zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden vorprogrammiert.

Die Kindertagesstätte ist zwischen ALDI-Parkplatz, Parkhaus und Lärmschutzwand völlig deplatziert und darf nicht länger als Begründung für diese Verkehrsführung herhalten.

Die Fuß- und Radwegeverbindung am Nordrand der Grünen Mitte muss baulich getrennt werden trennen. Die Maße müssen entsprechend komfortabel sein, also jeweils etwa 3m für Fuß- und 3m für Radverkehr. Nur so - und zusammen mit den vorgesehenen Mobilitäts- und Sharingangeboten und einer sehr begrenzten Kfz-Stellplatz Anzahl - schaffen wir die infrastrukturellen Voraussetzungen und Anreize,

möglichst viele Wege per Fuß und Rad zurückzulegen und damit das Potential der Fläche auszuschöpfen und die Miobilitätsziele zu erfüllen.

Die Straße am Südrand der Grünen Mitte muss an ihrem östlichen Ende durchlässig für Rad Fahrende sein.

Radwege sind innerhalb des Viertels gegenüber kreuzenden Autostraßen Vorfahrt berechtigt anzulegen und auszuweisen.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Martin