Newsletter *des VCD-Düsseldorf, Ausgabe Oktober 2012*

VCD Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Düsseldorf

Der Feinstaub wird auch politisch immer wieder aufgewirbelt. Das hängt damit zusammen, dass es bisher kommunal, sowie landes- und bundesweit kein Gesamtkonzept gibt, welches den verkehrsbedingten Staub quasi am Wirbel packt. Auf Umweltzonen und vielen kleinen Einzelmaßnahmen kann man sich nicht ausruhen. Nicht (nur) ein anderer Motor, eine andere Mobilität muss her. Das zeigt unsere Nachricht zum Thema und auch der ausführliche OVA-Bericht von Iko Tönjes geht u.a. auf die Fortschreibung des Luftreinhalteplans ein.

Etwas Wirbel gab es auch um unser weiteres Schwerpunktthema, die Integration von Fahrplandaten in Google Maps. Den politischen Teil dazu greifen wir kurz auf, mit den Folgen für die Nutzer beschäftigt sich Jost Schmiedel im Kommentar.

Nicht zuletzt: Der VCD blickt zurück auf die Erfolgsgeschichte der BahnCard und besorgt voraus auf die anstehende 9. Preiserhöhung der Bahn in 10 Jahren. Nach der Preiserhöhung ist vor der Preiserhöhung.

Herbstliche Grüße,

für den Kreisverband Düsseldorf - Mettmann - Neuss,
Holger Baten

Inhalt

1. Termine
2. Verkehrsnachrichten
3. Neues aus dem VCD
4. Kommentar
5. Service

Termine

- **Monatstreffen des VCD-Kreisverbands**
  Das Monatstreffen des Kreisverbands findet immer am 2. Donnerstag des Monats statt. Alle Mitglieder und Interessierte sind herzlich willkommen.
  Wann? **Do, 11.10.2012, um 19.30 Uhr**
  Wo? Düsseldorfer VCD-Büro, Grupellostr. 3.

- **Vormerken: Monatstreffen des VCD-Kreisverbands**
  Wann? **Do, 08.11.2012, um 19:30 Uhr**

- **Vormerken: Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) Düsseldorf**
  Schwerpunkt Haushalt 2013
  (siehe http://www.duesseldorf.de/ratsinfo/duesseldorf/Meetingsearch.html)
  Wann?: **Mi, 14.11.2012, um 16.00 Uhr**
  Wo? Sitzungssaal im 1. Obergeschoss, Rathaus, Marktplatz 2.

Verkehrsnachrichten (Hinweis: Die Nachrichten geben nicht unbedingt die Meinung des VCD wieder)

- **Düsseldorf: Bericht aus dem OVA vom 26.9.2012**

  Es gab zwei Anfragen von Grünen und SPD zur Radverkehrspolitik in Düsseldorf. Einige bemerkenswerte Erkenntnisse: es gibt in der Stadt ca. 450.000 Fahrräder, die 200.000 mal am Tag genutzt werden. Aussage des Verkehrsdezernenten: „Wir haben ein funktionierendes Radwegenetz." Die Stadt arbeitet für 2013 an einem Hauptroutenkonzept.

  Für den neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) standen die Prognose 2025 als Basisdaten und das weitere Vorgehen der Aufstellung und Diskussion des Plans auf der Tagesordnung. Anlage war der Abschlussbericht von ProgTrans vom Dez. 2011 (siehe Link unten). Die Ergebnisse dieser Prognose wurden von der Politik einhellig als unbrauchbar kritisiert (Grüne, SPD und FDP, die CDU sagte wie gewöhnlich zu Fachthemen nichts): Fehlende innerstädtische Daten, unklare Berücksichtigung der Entwicklung der Mobilitätskosten, zweifelhafte Trends bei Motorisierung / Berufsverkehr (+22%) / Freizeitverkehr (nur +3%), fehlende Wirkungen der Umweltgesetzgebung, keine Berücksichtigung des Radverkehrs, usw.

  Das weitere Vorgehen der Planerstellung wurde von mir in der Sitzung kritisiert. Die Stadt, hinter der sich natürlich CDU und FDP verstecken, beabsichtigt, den Plan ausschließlich von der Verwaltung erstellen zu lassen. Sie hält offensichtlich nur sich selbst für klug genug zu erkennen, was für die Stadt gut und richtig ist, und wie der angeblich „objektive" Verkehrsbedarf zu ermitteln ist. Die Bürger wird im wesentlichen nur durch „Fachveranstaltungen" einbezogen, in denen dem staunenden Publikum vorgetragen wird, was die Obrigkeit sich ausgedacht hat, Rückfragen und Detailanregungen sind natürlich gnädig gestattet. Ein begleitendes Fachforum wie beim letzten VEP will die Stadt vermeiden, weil da wieder die Gefahr bestünde, dass die ideologische Ausrichtung nicht wie gewünscht eingehalten wird. Das war nämlich vor 9 Jahren der Fall, als sehr engagierte Verbandsvertreter von IHK bis VCD über neue Wege der Verkehrspolitik in Düsseldorf diskutierten, bis damals Frau Blome direkt aus dem OB-Büro zur neuen Amtsleiterin für Verkehrsmanagement wurde, den demokratischen Planungsprozess abrupt beendete und die Planung wieder auf die vom damaligen OB Erwin und seiner Partei gewünschte Auto-Linie brachte.

  Wenn die Stadt keinen echten Dialog in der Verkehrsentwicklungsplanung will, wie er heute Standard in allen Großstädten ist, muss er wohl unabhängig von der Stadt organisiert werden.

  Reduzierung des Straßenbahnlärms: Die Tests der Rheinbahn mit verschiedenen Gleisbauformen ergab nicht unbedingt eine eindeutige Strategie zur Lärmminderung. Die Rheinbahn wird verschiedene Maßnahmen zur Lärmreduzierung realisieren: häufigeres Schleifen der Radreifen und Schienen, leisere Getriebe der Niederflurbahnen u.a.m. Ob das den Bürgern reichen wird, ist offen.

  Fortschreibung des Luftreinhalteplans: Dass die Grenzwerte insbes. für Stickoxide nicht eingehalten werden, hatte schon der in der letzten Sitzung präsentierte Luftmessbericht 2011 nachgewiesen. Der neue Luftreinhalteplan soll ab 1.2.2013 die Umweltzone auf den größeren Teil des Stadtgebiets ausdehnen, ab Mitte 2014 sollen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette einfahren dürfen. Allerdings hat das Landesumweltamt berechnet, dass auch das plus die zu erwartenden allgemeinen fahrzeugtechnischen Verbesserungen nicht ausreicht, um den NO2-Grenzwert bis 2015 einzuhalten, wobei der örtliche Straßenverkehr an den „Hot spots" ca. 50% der NO2-Belastung ausmacht, zu denen weitere 12% verkehrsbedingte Hintergrundbelastung hinzukommen. Die weiteren im Plan genannten Maßnahmen bleiben unverbindlich bzw. haben nur geringe Wirkung, so dass der gesetzwidrige Zustand der schlechten Luftqualität in Düsseldorf auch in den nächsten Jahren anhalten wird.

  Auf Themen wie Vorrang für verträgliche Verkehrsmittel, störungsfreie Fahrt der Rheinbahn oder gar Mobilitätsmanagement (mit dem bösen Wort „Parkraumbewirtschaftung") will die

Stadt sich grundsätzlich nicht einlassen. Es bleibt abzuwarten, wie die EU reagiert, eine Genehmigung der Fristverlängerung für NO2, die im letzten Herbst beantragt wurde, liegt noch nicht vor. (Für Feinstaub ist auch die Verlängerung schon längst abgelaufen) [IT]

Link zum Abschlussbericht von ProgTrans auf duesseldorf.de: http://bit.ly/PPVegQ

- **Staubbelastung im Stadtverkehr: Andere Mobilität statt anderer Motoren**

Im Zusammenhang mit dem ab dem 01. Oktober in München geltenden Einfahrverbot für Fahrzeuge ohne grüne Plakette hat die Süddeutsche einen Artikel zur Feinstaubbelastung im Stadtverkehr veröffentlicht und diesen durch eine ansprechende, animierte Infografik ergänzt. In der Infografik kann man mit Hilfe eines Zeitstrahls für Zeitpunkte in 2011 und 2012 die jeweilige Feinstaubkonzentration auf einer Deutschlandkarte abbilden lassen (siehe Direktlink). Quelle sind die PM10-Daten des Umweltbundesamt.

Wie im Begleitartikel berichtet wird, hat das Umweltbundesamt aus Berlin, wo die grüne Plakette bereits seit Januar Pflicht ist, erste Erkenntnisse gebildet: Nicht ganz überraschend ist, dass über die Hälfte (58%) der durch den Straßenverkehr verursachten Feinstaubbelastung unabh. von der Motorisierung entstehen, etwa durch aufgewirbelten Reifen-, Brems- und Straßenabrieb.

Tatsächlich ist die Analyse zu den Quellen von Feinstaub in Innenstädten sehr komplex, und es gibt dabei auch größere Unterschiede von Messstandort zu Messstandort. Ein wesentliches Problem ist aber der urbane Verkehr an sich. Laut dem Artikel weiß auch das Umweltbundesamt, dass die Umweltzonen das Problem nicht an der Wurzel packen: Für größere Veränderungen müsste man den Verkehr in Städten systematisch und zügig umstrukturieren. [HB|JS]

Artikel auf Sueddeutsche.de: http://bit.ly/SJ9qPa
Direktlink zur interaktiven Karte auf Sueddeutsche.de: http://bit.ly/QNod7o

- **Tempo-30 als EU-weite Initiative**

Neben der deutschen Tempo-30 Initiative des VCD, über die wir schon berichteten, gibt es seit einiger Zeit auch eine europäische Initiative. Wie ein Online-Artikel berichtet, ist seitens der Initiatoren bereits ein Volksbegehren für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in den Städten und Gemeinden in Europa bei der Europäischen Kommission eingereicht und registriert worden. Offenbar kann nach entsprechender Prüfung durch die Kommission in ca. 2 Monaten mit der europaweiten Sammlung von Unterschriften begonnen werden.

Der Vorschlag der Initiative analog zur VCD-Forderung: Wo in geschlossenen Ortschaften nichts anderes steht, gilt Tempo 30 - es sei denn, die Kommunen weisen für bestimmte Streckenabschnitte andere Geschwindigkeiten aus. Eine solche Regelung ist einfach, wirksam und kostengünstig. Schon lange belegen Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen, dass die Zahl und Schwere von Unfällen deutlich abnehmen sowie Lärm- und Abgasbelastungen sinken. Der Verkehrsfluss sowie die Bedingungen fürs zu Fußgehen und Radfahren verbessern sich. Alle können angstfreier auf den Straßen unterwegs sein. Das soll mit einem EU-weit geltenden Tempo 30 in Städten und Gemeinden erreicht werden.

Auch wenn die europäische Woche der Mobilität eher unauffällig verlief: Die Meldung des VCD (s.u.) über Tempo-30 Erfolgsgeschichten im europäischen Ausland (Warum sind wir Deutschen bisher so stur?) passt zum Thema.[HB]

VCD-Seite zu Tempo-30: http://tempo30.vcd.org/
EU-Initiative (in deutscher Sprache): http://de.30kmh.eu/
Artikel auf oekonews.at zum Volksbegehren: http://bit.ly/SbkONf
VCD-Meldung zur europäischen Woche der Mobilität und Tempo-30: http://bit.ly/VGEorP

- **Online-Informationen: Züge in Echtzeit verfolgen**

Was zunächst als eine nette Spielerei wirkt, könnte z.B. als Dienst/App auf dem Smartphone auch in Deutschland den Bahnverkehr deutlich attraktiver machen, vom positiven Werbeeffekt ganz zu schweigen: Für die Schweiz gibt es ab sofort einen Echtzeitmonitor für alle Züge. Auf einer Google Maps Karte können z.B. die Bewohner von Zürich alle Fern-, Regional- und S-Bahnen in Echtzeit über die Karte fahren sehen, mit Detailinfos zur Geschwindigkeit und zu aktuellen Stops in Bahnhöfen.

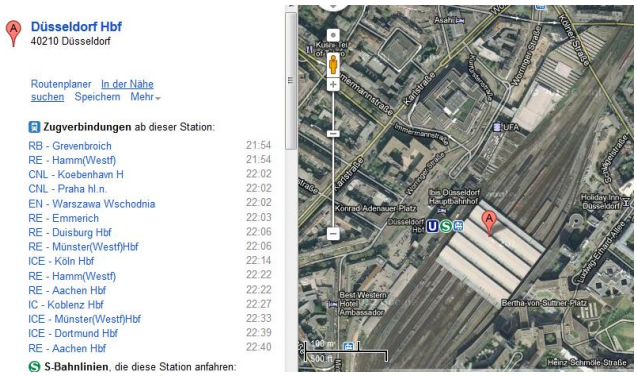
Ähnliche Beispiele aus Deutschland findet man z.B. bei der S-Bahn in München (Live Fahrplan, siehe Link), allerdings beschränkt auf den S-Bahn-Verkehr. Zugbewegungen und insbesondere Verspätungen im Fernverkehr macht die Süddeutsche auf einer einfachen Deutschlandkarte in einem eigenen Zugmonitor sichtbar. Dort kann man nicht nur komfortabel Stunden und Tage zurückspulen und erneut ablaufen lassen, sondern erhält beim Klick auf einen Zug auch direkt alle aktuellen Ankunfts-/Abfahrtszeiten und den Zuglauf angezeigt.

Und weil wir gerade dabei sind: Auch in Indien gibt es übrigens einen ähnlichen Dienst. Siehe auch dazu den Link unten. [HB]

Link zur Schweiz-Karte mit Echtzeit-Zügen: http://www.swisstrains.ch/
Link zum Live Fahrplan der S-Bahn München: http://bit.ly/R6zAWF
Link zum Zugmonitor der Süddeutschen: http://zugmonitor.sueddeutsche.de/
Link zum indischen Zugmonitor: http://railradar.trainenquiry.com/

- **Fahrplan der Deutschen Bahn in Google Maps aufgenommen**

Zur Vormeldung passt die neu aufgekommene Diskussion um Open Data im Kontext von Fahrplandaten der Deutschen Bahn. Hintergrund ist die begonnene Kooperation der Deutschen Bahn mit Google (Siehe Heise-Link): "Wir liefern die Rohdaten des Sollfahrplans, Google rechnet und dann kommen die Kunden hoffentlich am Ende des Tages zu uns", erläuterte Birgit Bohle von DB Vertrieb die Zusammenarbeit.



So findet der Nutzer von Google Maps z.B. bei der Eingabe, von „Düsseldorf, Hbf" nicht nur den Hauptbahnhof in der gewohnten Karten- und Satellitenansicht, sondern in der Seitenleiste auch gleich die in den nächsten Minuten abfahrenden Züge (siehe Screenshot rechts und Direktlink des Beispiels unten).

Der Haken aus Sicht der Open Data Initiative: Die Deutsche Bahn stellt die Rohdaten ausschließlich Google zur Verfügung, macht sie aber nicht öffentlich. Privat organisierten Initiativen zur Abschöpfung der Fahrplandaten mit Hilfe der Online-Auskunft der Deutschen Bahn und anschließender Veröffentlichung begegnet die Bahn entsprechend mit Widerstand (siehe Heise Artikel).

Der Haken aus Sicht der Nutzer:

- Der lokale Nahverkehr ist (noch) nicht enthalten. Für Düsseldorf wird dieses Problem allerdings bald gelöst sein.
- Eine Beschränkung auf Nahverkehr (S, RE, RB) ist anscheinend nicht möglich, es werden auch immer ICE-Verbindungen angezeigt, die z.B. für VRR-Kunden nicht nutzbar sind
- Es werden nur DB-Züge ausgegeben, andere Bahnunternehmen (für Düsseldorf z.B. Regio-Bahn, Nordwestbahn, Eurobahn, HKX, usw.) kennt das System nicht. Das ist besonders problematisch, da viele Nutzer davon ausgehen, dass Google zumindest das

ganze Eisenbahnangebot umfasst.

Zu diesen (neuen) Online-Angeboten siehe auch unseren Kommentar von Jost Schmiedel. [HB|IT]

Link zum Heise-Artikel - Deutsche Bahn kooperiert mit Google: http://bit.ly/SI7X9T
Direktlink zur Abfahrtanzeige „Düsseldorf Hbf" in Google Maps: http://bit.ly/Q8PDof
Link zum Heise Artikel – Deutsche Bahn gegen Open Data: http://bit.ly/PjUwxT

- **Neues vom Club: ADAC fordert Schutzschild**

Manche Meldungen muss man ob der Wortwahl und Formulierungen mehrmals lesen (bitte jetzt lesen, s.u.): Wenn also ein Fahrzeug mit knapp 1,5 Tonnen (Zitat: durchschnittlich schwer!) Gewicht auf einen Kleinwagen prallt und diesen inkl. Insassen noch deutlich kleiner macht, spricht der ADAC von einem Kompatibilitätsproblem des kleineren Fahrzeugs. Das Problem sind also nicht die inzwischen zum Stadt- und Autobahnbild gehörenden SUV-Panzer mit ihrer sog. Überdeckung, sondern die auf dem Boden gebliebenen Kleinwagen(fahrer). Die mögen lt. ADAC doch bitte mit einem „Schutzschild" umgeben werden. Captain Kirk lässt grüßen… [HB]

ADAC-Meldung: http://bit.ly/ShKKwr

Neues aus dem VCD

- **Mit Unterstützung des VCD: Zwanzig Jahre BahnCard 50**

Was als Forderung des VCD begann, schreibt heute Erfolgsgeschichte: Seit seiner Gründung 1986 fordert der ökologische Verkehrsclub VCD die Einführung eines „Halb-Preis-Paß" für Bahnreisende. Am 1. Oktober 1992 ist es endlich so weit, die BahnCard mit 50 Prozent Ermäßigung auf den Normalpreis kommt auf den Markt. Heute, vier Tage vor dem 20. Geburtstag feiert die Deutsche Bahn ihre Rabattkarte. Der VCD gratuliert.

Heidi Tischmann, Referentin für Verkehrspolitik beim VCD: „Für viele Bahnfahrer und Bahnfahrerinnen gehört die BahnCard 50 mittlerweile zum mobilen Alltag. Sie ist ein wichtiges Serviceangebot der Deutschen Bahn, macht Bahnfahren erschwinglich, komfortabel und sie sorgt dafür, dass sich mehr Menschen für die Reise mit der Bahn entscheiden." [VCD|HB]

Link zur VCD-Meldung: http://bit.ly/WIXo74

- **VCD kritisiert geplante Fahrpreiserhöhung der Deutschen Bahn zum 09.12.2012**

Die Deutsche Bahn AG kündigt an, ihre Fahrpreise zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 um durchschnittlich 2,8 Prozent anzuheben. Sie begründet diese Preisanpassung mit gestiegenen Energie- und Personalkosten. Der ökologische Verkehrsclub VCD kritisiert die neunte Fahrpreiserhöhung innerhalb von zehn Jahren. Denn trotz gestiegener Ticketpreise, haben sich Zugangebot und Fahrpläne nicht verbessert.

Michael Ziesak, Bundesvorsitzender des VCD: „Die Bahn verzeichnet in diesem Jahr ein großes Umsatzplus und steigende Fahrgastzahlen. Alleine das müsste eigentlich reichen, um die gestiegenen Energiekosten auszugleichen. Doch anstatt die Fahrgäste an dem Erfolg teilhaben zu lassen und auf eine Fahrpreiserhöhung zu verzichten, bittet die Deutsche Bahn ihre Kunden auch in diesem Jahr wieder zur Kasse." Erst in der vergangenen Woche hat das Statistische Bundesamt den Erfolg der DB AG bestätigt: Die Fahrgastzahlen im Fernverkehr sind im ersten Halbjahr 2012 um 5,4 Prozent gestiegen.

[VCD|HB]

Link zur VCD-Meldung: http://bit.ly/Q8Vh9O

Kommentar

Heute von Jost Schmiedel zum Thema Online-Angebote Fahrplaninformationen*:*

Wer etwas weitere und nicht aus dem Alltag bekannte Wege zurücklegen will, für den ist der Zugang zu Informationen, die man nicht ohnehin im Kopf hat, von ganz entscheidender Bedeutung. Deshalb ist es kaum erstaunlich, dass in dieser Zeit, in der immer mehr Informationen aller Art gespeichert und veröffentlicht werden und technische Geräte diese Informationen immer schneller und anschaulicher verfügbar machen, die Navigation von einem Ort zum anderen so viel unkomplizierter geworden ist.

Das gilt einerseits für den Individualverkehr – ob zu Fuß, mit dem Zweirad oder mit dem Auto. Das „Navi", inzwischen standardmäßig schon integriert in das „Smartphone", macht das Mitführen von Kartenmaterial (und auch die Fertigkeit, Karten lesen zu können) praktisch entbehrlich.

Für Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel war die Hürde, bevor man sich überhaupt auf den Weg machen konnte zu seinem Ziel, immer schon etwas höher. Ohne Kenntnis spezieller, für den jeweiligen Weg relevanter Fahrpläne war es nicht ratsam, überhaupt aus dem Haus zu gehen. Deshalb wäre eigentlich zu erwarten, dass die Erleichterungen gerade für Fahrgäste von Bussen und Bahnen im Zeitalter der Informationstechnologie besonders deutlich ausfallen.

Tatsächlich sind auch große Fortschritte festzustellen. So kann man im Internet heute Verbindungen von Tür zu Tür auch über große Entfernungen nachschlagen, und das auch gegebenenfalls von unterwegs mit dem Smartphone.

Dennoch bleibt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit relativ hohen Barrieren verbunden. Da ist zum Beispiel der Tarifwirrwarr, der dazu führt, dass bei etwas größeren Entfernungen häufig mehrere Fahrkarten für Tür-zu-Tür-Verbindungen gelöst werden müssen. Wegen der Kompliziertheit der Materie geben die Auskunftssysteme im Internet in vielen Fällen zwar mögliche Verbindungen an, aber vorsichtshalber keine klare Auskunft zu den zu lösenden Fahrkarten.

Die ganz aktuellen Entwicklungen, über die dieser Newsletter schwerpunktmäßig berichtet, können diese Barriere leider nicht deutlich reduzieren. Sie sind zwar schick und machen optisch etwas her, bringen aber in der Praxis kaum Verbesserungen für die Fahrgäste. Der Dschungel an unterschiedlichsten Tarifen der verschiedenen Verkehrsunternehmen ist tatsächlich so schwer zu durchschauen, dass auch Unternehmen wie die Deutsche Bahn und Google es sich nicht zutrauen, generell verbindliche Auskünfte zu konkreten Verbindungen zu geben. Es handelt sich ganz offensichtlich um ein Problem, dem mit Mitteln der elektronischen Datenverarbeitung allein nicht ohne weiteres beizukommen ist.[JS]

Service

- **Aktuelle Links**
  Aktuelle Meldungen aus dem Kreisverband: http://www.vcd.org/vorort/duesseldorf/
  Aktuelle Meldungen aus dem Bundesverband: http://www.vcd.org/
  Lesenswertes zu Energie, Mobilität, Klima: http://www.klimaretter.info/

Die Autoren: Iko Tönjes [IT], Jost Schmiedel [JS], Holger Baten [HB], Dr. Hans Jörgens [HJ]

Newsletter anmelden oder abbestellen: Einfach informell per Mail an jost@vcd-duesseldorf.de