***Newsletter** des VCD-Düsseldorf, Ausgabe Januar 2014*

VCD Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Düsseldorf

Seit dem Jahresende 2010 – also seit inzwischen mehr als drei Jahren – informieren wir Mitglieder und andere verkehrspolitisch Interessierte mit unserem monatlich erscheinenden Newsletter. Wir hoffen, dass wir auch weiterhin die Aufmerksamkeit einiger Leserinnen und Leser finden. Andererseits leben wir ja in einer Gesellschaft des Informationsüberflusses, und so ganz sicher kann man sich in der Beziehung deshalb ohne konkrete Rückmeldungen nicht sein. Das Redaktionsteam freut sich deshalb über – auch kritische – Kommentare zu unserem Projekt!

Hervorgegangen ist der Newsletter aus den Einladungen zu unseren regelmäßigen Treffen. Deshalb will ich an dieser Stelle besonders hinweisen auf eine kurzfristige Terminverschiebung: Im Januar werden wir uns erst am dritten Donnerstag des Monats treffen (siehe unten). Wir bitten um Verständnis!

Für den Kreisverband Düsseldorf - Mettmann - Neuss,
Jost Schmiedel

Inhalt

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

Termine

- **Critical Mass Düsseldorf:** https://www.facebook.com/CriticalMassDuesseldorf
  Zusammen mit anderen RadfahrerInnen gemeinsam und ungezwungen in gemütlichem Tempo durch die Stadt fahren. Kein Protest, keine Versammlung, keine Demo, einfach nur zusammen eine Radtour durch Düsseldorf machen.
  Wann? **Fr, 10.01.2013, 19.00 Uhr**
  Wo? **Start am Fürstenplatz in Friedrichstadt**

- **Monatstreffen des VCD-Kreisverbands – Achtung Terminverschiebung!**
  Das regelmäßige Treffen des Kreisverbands findet üblicherweise am 2. Donnerstag des Monats statt. Im Januar wollen wir davon aber abweichen und haben den Termin um eine Woche verschoben. Alle Mitglieder und Interessierte sind herzlich willkommen.
  Wann? **Do, 16.01.2014, um 19.30 Uhr**
  Wo? **Düsseldorfer VCD-Büro, Grupellostr. 3**

- **VCD-Stammtisch "Umwelt und Verkehr" in der Region Niederberg**
  Bitte wegen einer möglichen Änderung des Ortes gegebenenfalls aktuell nachschauen unter www.vcd.org/vorort/duesseldorf/termine/ !
  Wann? **Di, 21.01.2014, 18.00 Uhr**
  Wo? **Haus Boltenburg in Hösel, Eggerscheidter Str. 12**

- **Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) Düsseldorf**
  Wann?: **Mi, 23.01.2014**
  Wo? **Sitzungssaal im 1. Obergeschoss, Rathaus, Marktplatz 2.**

Vormerken:

- **Nächstes Monatstreffen des VCD-Kreisverbands**
  Wann? **Do, 13.02.2014, um 19.30 Uhr**
  Wo? **Düsseldorfer VCD-Büro, Grupellostr. 3**

- **Jahreshauptversammlung des VCD-Kreisverbands**
  Wann? **Do, 20.03.2014, ab 19 Uhr**
  Wo? **Bürgerhaus im Stadtteilzentrum Bilk**

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

- **Fahrplanwechsel bei der Rheinbahn am 8. Januar**

  Mit dem Ende der Schulferien gibt es einige größere Änderungen im Fahrplan der Rheinbahn:

  - Der Abzweig der Straßenbahn in den Medienhafen – mit den Haltestellen „Speditionsstraße" und „Medienhafen, Kesselstraße" - wird in Betrieb genommen und von der Linie 719 bedient. Im Berufsverkehr fahren die Bahnen alle 10 Minuten, tagsüber alle 20 Minuten.
  - Die Busse der Linien 780, 782 und 785 halten – jedenfalls stadtauswärts – wieder am Jan-Wellem-Platz.
  - Weniger erfreulich ist, dass die Linie 704 – nach Angaben der Rheinbahn in Absprache mit den Städten Düsseldorf und Neuss – immer schon am Südfriedhof enden wird. Bisher fuhren die Bahnen morgens und nachmittags im 10-Minuten-Takt über die Haltestelle am Südfriedhof hinaus bis zur Stadthalle Neuss.
  - Im Zusammenhang mit den bereits erwähnten Änderungen bei den Linien 704 und 719 steht eine weitere Neuerung. Tagsüber werden die Bahnen am Hauptbahnhof teilweise die Beschilderung wechseln, aus der 704 wird auf einmal eine 719 und umgekehrt. Das kann natürlich bei Fahrgästen zu Verwirrungen führen. Außerdem hat es den Nebeneffekt, dass auch der Streckenabschnitt zwischen der Bilker Kirche und dem Südfriedhof seltener bedient wird als bisher. [JS]

  Meldung der Rheinbahn:
  http://www.rheinbahn.de/presse/mitteilungen/Seiten/PressReportDetail.aspx?Nr=61285

- **Tour de Natur 2014 in NRW**

  Die „Tour de Natur" (die übrigens nichts mit der kommerziellen Messe TourNatur in Düsseldorf zu den Themen Wandern und Trekking zu tun hat) wird in diesem Jahr in Nordrhein-Westfalen stattfinden. Vom 27. Juli bis zum 9. August 2014 soll es von Bonn aus über Köln und Düsseldorf in das Ruhrgebiet gehen.

  Die „Tour de Natur" ist 1991 aus dem Widerstand gegen die „Thüringer-Wald-Autobahn" entstanden. Seitdem findet sie Jahr für Jahr statt - in unterschiedlichen Gegenden Deutschlands - und nimmt Themen aus der Verkehrs-, Energie- und Friedenspolitik auf. Organisiert wird die zweiwöchige Demoradtour komplett ehrenamtlich und basisdemokratisch.

  Ein Vorbereitungstreffen für die diesjährige Tour wird es an einem der nächsten Wochenenden in Duisburg geben. Der endgültige Termin dafür steht noch nicht fest. Wer Interesse hat, sich zu an der Organisation zu beteiligen, sollte sich möglichst umgehend

melden (beispielsweise per Mail an jost@vcd-duesseldorf.de). [JS]

Webseite Tour de Natur: http://www.tourdenatur.net/
Wikipediaartikel: http://de.wikipedia.org/wiki/Tour_de_Natur

- **Das Stadtentwicklungskonzept Düsseldorf 2025+**

Mit diesem Thema beschäftigt sich auch der aktuelle Kommentar

Um gemeinsame Leitlinien für die räumliche und gesellschaftliche Entwicklung der Stadt festzulegen, hatte Düsseldorf im Jahr 2009 ein „Stadtentwicklungskonzept 2020+", kurz STEK, beschlossen, jetzt wurde der Entwurf der Fortschreibung STEK 2025+ vorgelegt.

Während im bisherigen Konzept nur die Felder Wohnen, Wirtschaft und soziale Infrastruktur behandelt wurden, kommen jetzt die Themen Umwelt, Klima und Mobilität dazu.

Drei strategische Leitlinien fassen die Ausrichtung der Stadtentwicklung zusammen: Düsseldorf versteht sich 1. als Lebensmetropole, 2. als Solidargesellschaft und 3. als Stadt der Chancen. Also es geht um die Fragen:

- Was muss die Stadt tun, damit sie als Wohn- und Wirtschaftsstandort attraktiv und lebenswert bleibt?
- Wie wollen wir zusammenleben? Und was kann die Stadt tun, um den sozialen Zusammenhalt zu fördern?
- Wie kann die Stadt sicherstellen, dass sie vielseitig, innovativ und nachhaltig bleibt?

Im Bereich Mobilität gibt es die folgenden Themenfelder und Ziele:

- Thema Nachhaltigkeit mit den folgenden Zielen: Ausbau des ÖPNV als Rückgrat der Mobilität, Optimierung des (Kfz-)Verkehrsflusses, Förderung des Fahrrads als das bevorzugte innerstädtische Verkehrsmittel, Verbesserung der Aufenthaltsqualität an zentralen Orten (Hbf), Entwicklung einer Düsseldorfer Mobilität ohne eigenes Auto;
- Thema Verkehrssicherheit, u.a. mit einer systematischen Unfallanalyse und einer Optimierung der Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer;
- Der Erhalt der Infrastruktur, u.a. mit einer Optimierung der Zuverlässigkeit und Anschluss-Sicherung im ÖPNV, einem Erhaltungsmanagement für Straßen und Brücken sowie einer Weiterentwicklung des städtischen Parkraum-Managements;
- Der Ausbau der Infrastruktur, u.a. mit einer Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit des Flughafens und der Entwicklung einer regionalen Verkehrsstrategie;
- Thema Teilhabe, dazu gehören u.a. der barrierefreie Haltestellenausbau, die Beteiligung an der europäischen Woche der Mobilität und die Verbesserung der aktuellen Verkehrslage-Informationen.

In den anderen Bereichen wird auch ab und zu auf Mobilität Bezug genommen, so wird im Bereich Wohnen auf Stellplatz(ablöse)satzungen und fußläufige wohnungsnahe Grundversorgung hingewiesen, im Bereich Umwelt werden Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplan angesprochen.

Im Analyseteil sind u.a. die folgenden bemerkenswerten Aussagen zu lesen:

- Am Innenstadtring sind die Fahrgastzahlen des ÖPNV seit 1966 stabil geblieben, an der Stadtgrenze nimmt der Gesamtverkehr dagegen stetig zu. In den Spitzenstunden sind die Netze von Straße und Bahn im Regionalverkehr ausgeschöpft.
- Die Mobilität in der Stadt ist zu 40% durch Ortsfremde geprägt, 50% der regionalen Fahrten beginnen oder enden in den Kreisen Mettmann und Neuss.
- Der Motorisierungsgrad in Düsseldorf wird voraussichtlich stagnieren bzw. sogar abnehmen.
- Die Erreichbarkeit mit dem motor. Individualverkehr ist für alle Standorte als gut bis sehr gut zu bezeichnen, die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist für die Innenstadt als sehr gut, im Stadtrandbereich teilweise nur als ausrechend zu bezeichnen. Der ÖPNV ist bezüglich der Reisezeit nur auf wenigen Routen zum Pkw konkurrenzfähig, die mittlere Reisegeschwindigkeit beträgt gerade einmal 16 km/h. 21 sehr störanfällige Strecken-abschnitte sind im Straßenbahnnetz vorhanden, somit ist die Zuverlässigkeit für ÖPNV-Nutzer verbesserungswürdig.
- Insbesondere in der Innenstadt bestehen erhebliche Lücken für ein komfortables und sicheres Radfahren.

Im Zielteil stehen u.a. die folgenden bemerkenswerten Sätze:

- Hohe Bedeutung für Fußgänger haben ausreichend breite Gehwege.
- Das sich ändernde Mobilitätsverhalten, gerade in Gebieten mit guter ÖPNV-Anbindung, sollte sich auch im Stellplatznachweis für Bauvorhaben wiederfinden.
- Die Alternative zum eigenen Auto soll durch ein möglichst nutzerfreundliches Produkt aus ÖPNV, Leihauto und Leihfahrrad einer möglichst großen Zielgruppe ermöglicht werden.
- Gerade in Tageszeiten mit hohem Verkehrsaufkommen ist eine geringe Störanfälligkeit des Fahrplans bei Straßenbahn und Bus ein wesentliches Qualitätsmerkmal für einen attraktiven ÖPNV. Gerade in Tageszeiten mit dünner Taktfolge sind komfortable betriebliche und evtl. bauliche Umsteigebedingungen ein Muss eines attraktiven ÖPNV.
- Der Radverkehr soll auf Basis einer Zielkonfliktanalyse als System konsequent attraktiver werden, projektbezogen prioritär gegenüber anderen Verkehrsmitteln.

Es gibt also viele Aussagen, die für eine nachhaltige Verkehrspolitik und eine Förderung des „Umweltverbunds" aus öffentlichem Verkehr, unmotorisiertem Verkehr und Ergänzungs-Systemen sprechen. Das ist positiv zu vermerken.

Was fehlt noch? Einige wichtige Punkte aus dem Bereich Verkehr, die im Konzept nicht genannt werden: konkrete Umwelt- und Energieziele gerade auch für den Bereich Mobilität (und der Nachweis der Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen), ein integriertes Mobilitätsmanagement für Quartiere und Standorte, ein überbezirkliches Netz von Fahrrad-achsen, eine verkehrssteuernde Parkraumpolitik, systematische Angebotsverbesserungen im ÖPNV (von höherer Kapazität im Regionalexpress bis zum Schnellbus), die Aufenthalts-qualität an Haltestellen.

Was genau die im Konzept genannten Ziele und Projekte meinen, wird nicht immer klar, die konkreten Inhalte sind aber auch nicht Aufgabe des STEK. Das Stadtentwicklungskonzept soll den Rahmen für den neuen Verkehrsentwicklungsplan bilden, über den im nächsten Jahr zu diskutieren ist. Wir werden sehen, wie konsequent das dort umgesetzt wird. [IT]

Internetseite der Stadt Düsseldorf zu dem Thema:
http://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/stek/

Entwurf des Konzepts als PDF zum download:
http://www.duesseldorf.de/ratsinfo/duesseldorf/Proposal.html?select=56019

Neues aus dem VCD

- **Protest gegen Einschränkungen beim Regionalexpress RE 7**

  Vom 7. März bis 7. April 2014 stehen umfangreiche Bauarbeiten auf der Kölner Hohenzollernbrücke an. Dazu werden viele Fern- und Nahverbindungen verändert. Das ist immer unangenehm. Doch was sich die Planer von DB Regio für den RE 7 ausgedacht haben, ist richtig ärgerlich. Der RE 7 von Krefeld nach Köln wird in Neuss enden und die Fahrgäste sollen dann mit der S 11 weiterfahren. Verlängerte Fahrzeit: etwa 30 Minuten.

  Alternativ zur vollständigen Einstellung des RE-Verkehrs zwischen Köln und Neuss hat der VCD beim Nahverkehr Rheinland und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angeregt zu prüfen, den RE 7 von Krefeld über Neuss zumindest bis Köln-Geldernstraße/ Parkgürtel fahren zu lassen. Dort besteht Anschluss zu Stadtbahn und Bus und auch direkter Anschluss von und zur S 11 zur Weiterfahrt nach Hauptbahnhof oder Deutz. So würden Fahrgäste während der baustellenbedingten Änderung nur noch 8 bis 10 Minuten pro Fahrt länger benötigen.

  Der VCD Düsseldorf-Mettmann-Neuss hat zusammen mit dem VCD Regionalverband Köln eine Unterschriftensammlung bei den Fahrgästen gestartet. Die Liste kann auch von den jeweiligen Internetseiten der Verbände heruntergeladen werden. Bei einem Pressetermin am 7. Januar konnten wir bereits 136 Unterstützungsunterschriften vorlegen. [HJ]

  „Aktuelles" im Internetauftritt des VCD Düsseldorf:
  http://www.vcd.org/vorort/duesseldorf/aktuelles/

Kommentar

Heute von Jost Schmiedel zur Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes Düsseldorf 2025+:

Der vom Oberbürgermeister und der Stadtverwaltung vorgelegte Entwurf für ein langfristig angelegtes Düsseldorfer Stadtentwicklungskonzept (STEK) weckt Hoffnungen. In der Fortschreibung des Beschlusses aus dem Jahr 2009 werden viele wichtige Aspekte hervorgehoben, die zuvor wenig Beachtung fanden. Hat also bei den Verantwortlichen in Rat und Verwaltung in dieser Stadt tatsächlich ein Umdenken stattgefunden? Einige Details unterstützen diese These: So ist beispielsweise auch in der Tagespolitik durchaus zu erkennen, dass dem umweltverträglichen Radverkehr größere Beachtung geschenkt wird – wenngleich die Wunschliste der Alltagsradler weiterhin lang ist.

Andererseits bleibt Anlass zur Skepsis. In Düsseldorf gilt wie andernorts auch: Papier ist geduldig. Seit Jahrzehnten werden langfristig angelegte Strategien, Leitbilder, Agenden, Verkehrsentwicklungspläne und Nahverkehrspläne diskutiert und beschlossen. Mit dem Inhalt konnte man sich teilweise mehr, teilweise weniger identifizieren. Eines war allen Papieren gemeinsam: Mit der Verabschiedung wurden sie beiseite gelegt und langsam vergessen, bis eventuell eine Fortschreibung anstand.

Wenn ein konkretes Projekt oder Thema anstand, erinnerte sich die eine oder andere Seite möglicherweise an so einen Plan und suchte darin Argumente für den eigenen Standpunkt. Ich kann mich aber an keine Situation erinnern, in der die Existenz eines langfristigen Konzeptes die Entscheidung für oder gegen ein konkretes Projekt erkennbar beeinflusst hätte. Die Diskussion liefen nur in der anderen Richtung: Wenn man dieses oder jenes Projekt unterstützte, wurde bei der Verabschiedung des allgemeinen Planes darauf geachtet, dass es darin jedenfalls mit aufgenommen wurde.

Aus konkreten Projekten wurden so gegebenenfalls allgemeine Konzepte zusammengestückelt. Die Nahverkehrspläne mussten deshalb beispielsweise immer den Bau der Wehrhahnlinie mit beinhalten. Dass aus allgemeinen Überlegungen konkrete Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt wurden – das gab es allenfalls in Ausnahmefällen.

Im Stadtentwicklungskonzept stehen viele richtige Sätze zur Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel in einer Stadt wie Düsseldorf. Die konkrete Politik verfolgt aber offenbar vor allem das Ziel, den Kostendeckungsgrad der Rheinbahn (also den Anteil der Kosten, der durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt wird) weiter zu erhöhen – ein Ziel, das im STEK gar nicht vorkommt. Das Straßenbahnnetz in Düsseldorf wurde mit der Inbetriebnahme der kurzen Strecke in den Medienhafen erfreulicherweise (und mit Zuschüssen aus Landesmitteln) etwas erweitert (siehe Bericht weiter oben). Dem neuen Fahrplan merkt man aber an, dass dafür an anderen Stellen im Betrieb gekürzt werden musste.

Ob die im STEK 2025+ zum Ausdruck gebrachten Erkenntnisse für die Verantwortlichen nicht doch vor allem Lippenbekenntnisse sind, wird sich also erst noch erweisen müssen.

Service

- **Aktuelle Links**
  Meldungen des VCD: http://www.vcd.org/vorort/duesseldorf/, http://www.vcd.org/
  Lesenswertes zu Energie, Mobilität, Klima:
  http://www.klimaretter.info, http://www.zukunft-mobilitaet.net

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