Newsletter des VCD-Düsseldorf, Ausgabe Juli 2017





Nachdem wir uns in den letzten Ausgaben unseres Newsletters mit dem Radverkehr recht intensiv auseinandergesetzt haben, zieht sich nun das Thema Elektromobilität als roter Faden durch viele Beiträge - ohne dass wir dies bewusst so geplant haben.

Die Stadt Düsseldorf arbeitet zur Zeit an einem "Handlungskonzept Elektromobilität", zu dessen Entwurf wir als Kreisverband eine kritische Stellungnahme abgegeben haben. Darin weisen wir unter anderem darauf hin, dass öffentliche Verkehrsmittel - Straßen- und Eisenbahnen - schon jetzt einen wesentlichen und umweltfreundlichen Beitrag leisten, der in diesen Zusammenhang gehört. Deshalb passt auch die zusammenfassende Darstellung des Rheinbahn-Geschäftsberichtes in diesen Rahmen. Der aktuelle Kommentar befasst sich mit diesem Bericht - aber dann doch nicht mit dem Aspekt der Elektromobilität.

Dafür gibt es noch einige kleinere Beiträge, die zu diesem Oberthema direkt passen. Wir hoffen, dass wir damit zum weiteren Nachdenken anregen können. Dass die Ferienzeit dafür mehr Zeit lassen wird als der graue Alltag wünscht

für den Kreisverband Düsseldorf - Mettmann - Neuss, Jost Schmiedel

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

Termine

Monatstreffen des VCD-Kreisverbands

Das Monatstreffen des Kreisverbands findet (Achtung: NEU!) immer am 3. Dienstag statt. Alle Mitglieder und Interessierte sind herzlich willkommen.

- Wann? Di., 18.07.2017, 19:00 Uhr
- Wo? VCD-Büro, Grupellostr. 3

Critical Mass

Die Critical Mass (kurz: CM) ist ein zwangloser Treff von mehr als 15 Menschen zum gemeinsamen Radfahren (Fahren als Verband). Die Zahl ist von Bedeutung, da die StVO damit das gemeinsame Nutzen und Befahren der Fahrbahn erlaubt, auch wenn sonst (für weniger als 16 Menschen) Radwegbenutzungspflicht herrschen würde.

- Wann? Fr., 11.08.2017, 19:00 Uhr (jeden 2. Freitag eines Monats)
- Wo? Fürstenplatz

Vormerken:

Nächstes Monatstreffen des VCD-Kreisverbands: Di., 15.08.2017, 19:00 Uhr.

Verkehrsnachrichten

Düsseldorf: Rheinbahn stellt Geschäftsbericht vor

Das Düsseldorfer Nahverkehrsunternehmen - das auch im Umland unterwegs ist - hat den Geschäftsbericht für das vergangene Jahr 2016 vorgestellt. Insgesamt wurden nach eigenen Angaben 223,4 Mio. Fahrgäste befördert (wobei jeder Fahrgast, der mehrfach gefahren ist, auch mehrfach gezählt wird). Dies ist eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 1,6%. Im Geschäftsbericht wird sogar ein Plus von 2,6% mehr Fahrgästen genannt. Der Unterschied hat offenbar damit zu tun, dass in der Vergangenheit von einem geringeren Anteil von Schwarzfahrern ausgegangen wurde.

Aufgrund einer Fahrpreiserhöhung im VRR zum 1.1.2016 sind die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf noch etwas stärker gestiegen, nämlich um 4,6% auf 217,4 Mio. €. Dennoch ist der Kostendeckungsgrad leicht gesunken von 83% auf 81,6%. Bei diesem wichtigen betriebswirtschaftlichen Indikator werden nicht nur Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf, sondern auch andere Zahlungen mit berücksichtigt.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen wird vom Vorstand des Unternehmens als Trendumkehr gefeiert, nachdem von 2014 auf 2015 ein Rückgang zu verzeichnen war. Die Berücksichtigung verschiedener Rahmenbedingungen legt aber eine nüchternere Betrachtungsweise nahe. Bundesweit beförderten Nahverkehrsbetriebe mehr Passagiere: Die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammengeschlossenen Gesellschaften registrierten zusammen einen Anstieg der Beförderungen um 1,8%. Dabei gibt es einigen Regionen Bevölkerungsrückgänge, während Düsseldorf wächst.

In den vergangenen Jahren mussten Fahrgäste vor allem im Bereich der Düsseldorfer Innenstadt massive Einschränkungen aufgrund verschiedener Großbaustellen hinnehmen. Im Berichtsjahr gab es solche Probleme erheblich weniger, und zu Beginn des Jahres 2016 - am 20. Februar - wurde der U-Bahn-Tunnel der "Wehrhahnlinie" in Betrieb genommen, dessen Bau Kosten von knapp einer Milliarde Euro verursacht hat. Außerdem wurden auf verschiedenen oberirdischen Streckenabschnitten Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt, die zwar erheblich weniger gekostet, aber tatsächlich zur Verkürzung der Fahrzeiten geführt haben.

Nun also als Ergebnis eine Entwicklung der Fahrgastzahlen im allgemeinen Trend. In Zukunft will das Unternehmen aber dann doch stärker wachsen. Im Jahr 2021 sollen 244 Mio. Fahrgäste befördert werden. [JS]

Rheinbahn-Pressemitteilung:

www.rheinbahn.de/presse/mitteilungen/Seiten/PressReportDetail.aspx?Nr=157150 Rheinbahn-Geschäftsbericht 2016:

www.rheinbahn.de/unternehmen/zahlen und fakten/Seiten/default.aspx

Disruption durch Digitalisierung in der Energie- und Verkehrswende

Das Prinzip der Disruption im Bereich Energie und Verkehr sollte sich jeder, der ökonomische, gesellschaftliche und politische Interessen hat, verinnerlichen. Disruption ist nicht nur Innovation, sondern bedeutet eine regelrechte Marktumwälzung, wie sich das jeder am Beispiel von Handel und Buchhandel bereits anschauen kann. Im Verkehr werden die beiden Treiber Erneuerbare Energien sowie die Digitalisierung ebenfalls zu einer Disruption führen. Dies legt Axel Berg, Mitglied des Vorstands von Eurosolar Deutschland, in einem Video eindrucksvoll dar. Einige Vorboten kündigen die Umwälzung schon an, wie die strikte Ausrichtung auf die Elektromobilität in China, den Strategiewechsel von Volvo (siehe Folgeartikel), der Erfolg von selbstfahrenden Elektroautos von Tesla und die gigantischen Investitionen in diesen Bereich bei Google, Über, etc. Im Video geht es um weitere für die Gesellschaft vor allem positive Folgen, wie z.B. die geringen gegen 0 gehenden Grenzkosten von Solarenergie und der diese nutzenden Mobilität. Von Lärm, Luftreinheit und Klima ganz zu schweigen. Aber was passiert mit den tausenden von KFZ-Werkstätten, wenn die Autos keine Zylinderköpfe, Getriebe, Anlasser, Zündkerzen mehr haben? [BK]

Direktlink zum Video auf Youtube: http://bit.ly/2t1GRAW

Volvo setzt voll auf Elektro

Der Automobilhersteller Volvo hat angekündigt, ab 2019 keine Autos mehr ohne Elektromotor zu bauen. Volvo wird damit ab 2019 nur noch Autos mit Hybridmotor oder reinem Elektromotor bauen.

Meldung auf sonnenseite.com: http://bit.ly/2t1E4rs

Warum Radverkehr eine gute Alternative ist

Im unten verwiesenen Artikel über die Energieeffizienz im Verkehr wird insbesondere der sogenannte Rebound-Effekt ("Rückschlag-Effekt") im Verkehr angemerkt. Ist ein Fahrzeug effizienter, so ist das wie eine Preissenkung und wirkt sich auch so aus. Es wird mehr gefahren und auch neue Verkehrsbedürfnisse werden erschlossen. Gut zu beobachten ist, dass auch die Fahrzeuge größer werden.

Ähnlich wirkt sich der Ausbau der Infrastruktur aus. Verbesserte, etwa verbreiterte, Autobahnen führen zu einem besseren Verkehrsfluss und damit zu einer besseren Erreichbarkeit auch entfernterer Ziele. Gütertransport wird wieder billiger, da die Fahrzeit Geld kostet. Gütertransport wird auf die Straße verlagert, bis die Verbesserungen durch den vermehrten Verkehr aufgehoben sind.

Ebenso wird ein verbesserter Verkehrsfluss innerstädtisch durchaus durch vermehrten Umstieg auf den eigenen Pkw honoriert. Erst wenn wieder eine Überlastung der Straßen erreicht ist, werden Alternativen wie der ÖPNV oder das Rad wieder in Betracht genommen und bieten echte Komfort- oder Zeitgewinne.

Daher ist es umgekehrt eine gute Strategie, den Verkehrsraum neu aufzuteilen und dem Autoverkehr Teile wegzunehmen. Dies aber nicht, weil das Fahrrad in Konkurrenz zum Pkw steht, sondern um sich die oben beschriebenen Effekte mit anderen Vorzeichen zu Nutze zu machen und damit die gewünschten und beschlossenen Klimaziele im Verkehr erreichen zu können. [BK]

Artikel in Zukunft Mobilität unter http://bit.ly/2tV4hLl

Neues aus dem VCD

VCD-Düsseldorf äußert sich zum Thema Elektromobilität

In den politischen Gremien der Sadt Düsseldorf wird zur Zeit über ein "Handlungskonzept Elektromobilität" beraten. Der VCD-Kreisverband hat dazu eine Stellungnahme abgegeben, die wir hier in einer Kurzfassung dokumentieren:

- Was kostet es und was bringt es? Wären das nicht interessante Fragen für Projekte in einem Handlungskonzept? Sie werden leider nicht gestellt. Es wäre uns schon wichtig, z.B. zu erfahren, wie viel der Einsatz von Elektro- und Brennstoffzellen-Bussen zusätzlich kosten wird und worauf die Fahrgäste des (heute schon größtenteils elektrischen) ÖPNV im Gegenzug verzichten müssten, denn mehr Geld für den ÖPNV ist ja wohl nicht eingeplant.
- Der Verweis auf die akuten Probleme der Luftreinhaltung ist erstaunlich, denn jeder weiß, dass E-Autos in den nächsten Jahren keinen nennenswerten Beitrag dazu leisten werden, auch wenn sie vielleicht langfristig Nachhaltigkeit unterstützen können – aber auch nur, sofern die Energiewende wirklich kommt.
- Und E-Busse haben gegenüber Euro6-Bussen keinen nennenswerten Vorteil für die Luftqualität (s.u.)
- Warum wird das aktuelle Konzept nicht auf die Förderung der wirklich relevanten Segmente der "Elektromobilität" ausgerichtet, nämlich Schienenbahnen (Straßenbahn und Eisenbahn, s.u.) und Zweiräder (E-Bikes, E-Roller)?
- Und wir bräuchten eine grundsätzliche starke Förderung der gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen, etwa Car-Sharing, Bus-Shuttles und City-Logistik, denn der

E-Antrieb wird sich auf absehbare Zeit höchstens in gewerblichen und kommunalen Flotten verbreiten, nicht bei Privatwagen.

Die wichtigste Form des elektrischen Verkehrs in Düsseldorf wird also im Handlungskonzept wieder mal vergessen: Straßen- und Eisenbahnen.

Immerhin erbringen Stadt- und Straßenbahnen in Düsseldorf täglich eine Verkehrsleistung wie 100.000 E-Autos! Und es gäbe sogar noch eine ganze Reihe Menschen, die mitfahren würden, wenn Zuverlässigkeit und Platzangebot stimmen würden. Hier könnte eine nicht unrealistische 10%-ige Verkehrssteigerung also das Äquivalent von 10.000 E-Autos bedeuten. Durch welche anderen Maßnahmen wäre eine ähnlich große Wirkung in relativ kurzer Zeit zu erzeugen?

Aber weder im Handlungskonzept noch im Nahverkehrsplan noch im Rheinbahn-Aufsichtsrat gibt es Initiativen etwa für eine Aufstockung des Fahrzeug-Bestands der Straßenbahn, die für den politisch großspurig angekündigten "Umstieg auf den ÖPNV" zwingend notwendig wäre.

Daneben ist natürlich auch angesagt, dass der Eisenbahnverkehr weiter elektrifiziert wird, mit oder ohne Oberleitung. Allein die von den Kommunen betriebene Regio-Bahn könnte künftig täglich über 20.000 Personen elektrisch statt mit Diesel befördern.

Ein Euro6-Bus stößt absolut weniger NO2 aus als ein (in Worten: EIN) aktueller Diesel-Pkw. E-Busse bringen nach der Umrüstung der Flotte auf Euro6 also kaum einen Zusatz-Vorteil mehr bei der Luftreinhaltung und ohne Änderung des realen Energiemix auch nicht beim Klimaschutz. Deswegen ist die Frage zu stellen, ob sehr teure Busse mit noch nicht ausgereifter neuer Antriebs-Technologie die beste Lösung sind, um den ÖPNV zu fördern und die Umweltbelastung zu reduzieren. Vielleicht wären mehr Euro6-Busse, wie sie jetzt beschafft werden, und mehr Bahnnutzer effizienter. [IT]

Der Enturf für das "Handlungskonzept Elektromobilität" der Stadt, der zur Zeit noch nicht beschlossen wurde, kann nur zusammen mit anderen Sitzungsunterlagen hier als Zip-Datei heruntergeladen werden: https://ratsinfo.duesseldorf.de/ratsinfo/duesseldorf/n/13357.zipper

Multimodalität - intelligent vernetzt unterwegs

Im Rahmen des VCD-Projektes "Multimodal unterwegs - intelligent vernetzt durch die Stadt der Zukunft", das vom Umweltministerium des Bundes und vom Umweltbundesamt gefördert wird, gibt es jetzt eine digitale Infomappe, die Vertreterinnen und Vertreter von Kommunen und Verkehrsbetrieben bei ersten Entscheidungen bezüglich der Planung, Umsetzung und Vermarktung von vernetzten Verkehrsangeboten unterstützen und neue Ideen liefern soll. Die Infomappe arbeitet mit kurzen und prägnanten Handlungsempfehlungen, wobei weiterführende Informationen über einen Link im Dokument direkt auf die entsprechende VCD-Webseite führen. [JS]

Link zur Projektseite, von der die Infomappe heruntergeladen werden kann: www.vcd.org/themen/multimodalitaet/

Kommentar

Heute von Jost Schmiedel zur Entwicklung der Fahrgastzahlen bei der Rheinbahn:

"Richtung und Trend stimmen", resümiert der Vorstandssprecher der Rheinbahn, Michael Clausecker, den Geschäftsbericht für das vergangene Jahr, und ist zufrieden. Diese Einschätzung kann ich nicht teilen.

Es ist sehr zu begrüßen, dass die Rheinbahn inzwischen die Gewinnung neuer Fahrgäste als wichtiges Ziel versteht, das man mit neuen Initiativen zu erreichen versucht. Viele der im Unternehmensbericht genannten Vorhaben machen auch aus VCD-Sicht Sinn. Es drängt sich aber die Frage auf, ob ihre Umsetzung tatsächlich ausreichen würde, um das anvisierte Ziel von 244 Mio. beförderten Fahrgästen im Jahr 2021 zu erreichen - selbst wenn dieses nicht besonders ambitioniert erscheint. Für den "Modal Split", also für den Anteil der in Düsseldorf zurückgelegten Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, würde dies eine kaum spürbare Veränderung gegenüber der aktuellen Situation bedeuten.

Tatsächlich ist aber eigentlich klar, dass spürbare Veränderungen erforderlich sind, allein schon, weil Düsseldorf wächst und Platz im Straßenraum ohnehin schon knapp ist. Wo sollen denn zusätzliche Autos fahren und abgestellt werden? Und dann gibt es ja auch noch die verzwickten Probleme mit gesundheitsgefährdenden Konzentrationen von Luftschadstoffen im Straßenraum und das Ziel des Klimaschutzes, zu dem sich (fast) alle Verantwortlichen bekennen, aber dessen Erreichung in immer weitere Ferne rückt.

Zugegeben: Diese Probleme kann die Rheinbahn nicht im Alleingang lösen. Ohne politische und gesellschaftliche Rückendeckung und flankierende Maßnahmen wird es keine durchgreifenden Veränderungen geben. Aber zufrieden mit der aktuellen Situation und der erkennbaren Entwicklung kann man kaum sein, wenn man die Lage realistisch betrachtet.

Service

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/
Mehrfach ausgezeichnetes Blog Zukunft Mobilität: http://www.zukunft-mobilitaet.net/
Radwegparker per E-Mail (Betreff mit Straße, Hausnummer, Tatbestand) melden bei: verkehrsueberwachung@duesseldorf.de

Autoren: Iko Tönjes [IT], Jost Schmiedel [JS], Holger Baten [HB], Dr. Hans Jörgens [HJ], Burkhard Karp [BK] Newsletter anmelden oder abbestellen: Einfach informell per Mail an jost@vcd-duesseldorf.de