Newsletter des VCD-Düsseldorf, Ausgabe Oktober 2017

VCD Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Düsseldorf

Es ist gar nicht so leicht, regelmäßig einmal im Monat so einen Newsletter zu füllen, wie wir es seit Jahren tun. An Themen und Ereignissen, die es verdienen, dass darüber aus VCD-Sicht berichtet wird, mangelt es nicht. Aber wie das so ist – irgendwie wird es mit der Zeit immer knapp. Wir hoffen, dass es uns trotzdem wieder gelingen wird, Denkanstöße zu geben.

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., 17.10.2017, 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., 10.11.2017, 19:00 Uhr** (jeden 2. Freitag eines Monats)
- Wo? Fürstenplatz

Vormerken

- Nächstes Monatstreffen des VCD-Kreisverbands: **Di., 21.11.2017, 19:00 Uhr**
- Bürgerbeteiligung Radhauptnetz im November (ein genauer Termin steht noch nicht fest)

Verkehrsnachrichten

Düsseldorfer Verkehrsforum 2017

Am 11. Oktober fand das von der Stadtverwaltung organisierte Verkehrsforum statt, das relativ kurzfristig angekündigt worden war, zu dem sich dann aber trotzdem relativ viele an dem Thema interessierte Bürgerinnen und Bürger in das Kongresszentrum begeben haben.

Wichtig ist wohl vor allem die Tatsache, dass die Veranstaltung in dieser Form überhaupt stattgefunden hat. Die Beigeordnete Cornelia Zuschke hat erst seit kurzer Zeit die Verantwortung für das Thema Verkehr mit übernommen – sie ist jetzt für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen zuständig – und räumt der Mobilitätsentwicklung und gerade in diesem Zusammenhang der Bürgerbeteiligung ganz offenbar erheblich größere Bedeutung bei als ihr Vorgänger.

In einem halbstündigen Vortrag, der den Schwerpunkt zum Start der Veranstaltung bildete, erläuterte Dr. Weert Canzler vom Wisenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung seine Einschätzung, dass der motorisierte Individalverkehr in seiner heute vorherrschenden Ausprägung keine lange Zukunft mehr hat – und dass auch eine Ersetzung des Verbrennungsmotors durch den Elektoantrieb daran nichts grundsätzlich ändern wird. Er sieht die Entwicklung getrieben durch die rasante Verbreitung des Smartphones und in naher Zukunft des autonomen Fahrens. Aber auch wenn er dies als praktisch unaufhaltsame Veränderung einschätzt und es nur darum gehe, ob man sie vorneweg oder in der Nachhut begleitet, kommt er nicht umhin festzustellen, dass – nicht nur hierzulande – von einem Einbruch der Verkaufszahlen für PKWs bisher noch nicht viel zu spüren ist und insbesondere die SUVs sich immer größerer Beliebtheit erfreuen.

Im Anschluss gab es Arbeitsgruppen zu unterschiedlichen, breit gefächerten Themen. Dabei wurde exliziert darauf verzichtet, bei unterschiedlichen Meinungen zu diversen Problemen eine inhaltliche Diskussion dazu zu führen – was in dem gegebenen Rahmen wohl auch kaum sinnvoll möglich gewesen wäre. Wie die „Ergebnisse“ des Verkehrsforums in das in den nächsten Jahren zu erstellende „Integrierte Mobilitätskonzept 2030+“ einfließen werden, bleibt unklar. Aber etwas anderes war realistischerweise wohl auch nicht zu erwarten. [JS]

Die Umfahrung des Wesentlichen
Bericht aus dem Düsseldorfer Verkehrsausschuss vom 27.9.2017

Auf der Tagesordnung des städtischen Verkehrsausschusses standen eine Reihe von Anfragen, Anträgen und Verwaltungsvorlagen, aber es blieb das Gefühl, dass die wesentlichen Themen der Verkehrspolitik gezielt umkurvt wurden.

Die Grünen hatten als wichtige verkehrspolitische Anfrage, ob die ÖPNV-Wartehallen vogelsicher sind. Die CDU sorgte sich um künftige chinesische Schrott-Leihräder (sind die heutigen nextbike-Räder eigentlich qualitätsgeprüft?) und will öffentliche Fahrrad-Luftpumpen installieren (wären mehr sichere Abstellplätze nicht erst einmal wichtiger?).

Außerdem wollte die CDU mit einem Antrag unter dem Kampfbegriff "Pförtnerampel" verhindern, dass die Straßenbahn 705 auf der Karl-Geusen-Str. (d.h. alle 10 Min 1 Zug) beschleunigt wird, das Argument war, das würde zu vermehrten Staus führen. Die

Vorstellung, dass eine zuverlässigere Bahn Autofahrer zum Umsteigen bewegen könnte, ist der CDU offenbar fremd. Die Ausschuss-Mehrheit hat den Antrag abgelehnt, aber das Selbstverständliche zugesagt, nämlich die Verkehrssituation im Auge zu behalten. Ob die Aufgabe wirklich intelligent und problemlos gelöst wird, ist allerdings im Lichte der bisherigen Erfahrungen mit suboptimalen Ampelschaltungen nicht sicher.

Auch in den Verwaltungsvorlagen zeigte sich wenig modernes und nachhaltiges Verkehrs-Denken:

Der Bebauungsplan Grafental Mitte zeigt, dass die Planungsverwaltung moderne Mobilitätsinstrumente offensichtlich immer noch nicht kennt. Für Fahrradstellplätze gibt es im Gegensatz zu den Pkw-Parkplätzen keine Mengenvorgaben, 75% der Fahrradplätze sollen in der Tiefgarage statt nutzerfreundlich an der Oberfläche eingerichtet werden. Im Abschnitt Umweltfreundliche Mobilität wird i.w. das vorhandene ÖPNV- und Radnetz beschrieben. Aktive Maßnahmen wie der Abschluss eines städtebaulichen Vertrags zum Mobilitätsmanagement mit Mietertickets, Parkraumbewirtschaftung, Sharing-Angeboten und Mobilitätsservice werden nicht angesprochen. Die Verwaltung wird das aufgreifen, meint die Verkehrsdezernentin. Wie werden das aber vermutlich bei künftigen Planentwürfen immer wieder anmerken müssen, der Lernfortschritt in der Verwaltung ist anscheinend gering.

Vorgelegt wurde eine Vereinbarung zur "Partnerschaft für effiziente und umweltgerechte Mobilität Düsseldorf" zwischen Stadt und Wirtschaftsverbänden (IHK, Handwerkskammer, Kreishandwerkerschaft). Hier geht es um informelle Netzwerke und unverbindliche Initiativen einzelner Unternehmen. Offensichtlich will man damit Druck aus der Diskussion um den Luftreinhalteplan nehmen. Natürlich sind Eigenintiative und innovative Lösungen eine gute Sache und ein wichtiges Element, aber ohne verbindliche Ziele und klare Evaluierungen wird es kein ernsthafter Beitrag sein. Stutzig macht der Satz "Die Partnerschaft verzichtet auf Vorschriften und Verbote." Auf Nachfrage wurde nur die Selbstverständlichkeit verkündet, dass die Vereinbarung keine gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen verhindert, offensichtlich eine intern vereinbarte Sprachregelung. Was aber ist mit verbindlichen Maßnahmen, die die Stadt als sinnvoll für Luftreinhaltung und Klimaschutz hält, die aber nicht gesetzlich oder von der Bezirksregierung vorgeschrieben sind? Verpflichtet sich die Stadt mit ihrer Unterschrift, solche Maßnahmen nicht zu verfolgen? Keine Antwort.

Der Ausbau des Radstreifens auf der Karlstraße wird jetzt zusammen mit der Sanierung der gesamten Straße geplant. Das ist sicher sinnvoll, die Frage ist aber, ob am Ende der gesamte Betrag als Radwegeinvestition ausgewiesen wird. Die Stadt verneint das, wir sollten das aber im Auge behalten, denn in der Vorlage gibt es keine finanzielle Trennung zwischen Straßen- und Radwegeausbau.

Auf der Tagesordnung stand auch das Klimaschutzkonzept Düsseldorf 2025 mit dem üblichen Düsseldorfer Ansatz: großspurige Ziele, aber schwache konkrete Maßnahmen ohne Analyse von Wirkungsbeiträgen. Der Endenergieverbrauch im Verkehr soll sich bis 2030 in Düsseldorf wohl etwa halbieren, die 11 genannten Maßnahmen sind dann so "wichtige" Punkte wie werbefinanzierte ÖPNV-Tickets oder Solarcarports. Die Stadt musste auf Nachfrage öffentlich zugeben, dass Ziele und Maßnahmen im Bereich Mobilität kaum zusammenpassen. (Leider liegt uns die Langfassung des Berichts und auch der ergänzende Projektantrag zur emissionsfreien Innenstadt - dessen Landesförderung inzwischen abgelehnt wurde - nicht vor.) Beschlossen wurde das Konzept dann aber doch ohne kritische Anmerkungen oder Ergänzungen.

Außerdem wurde der Lärmaktionsplan 2 beschlossen. Der Ausschussvorsitzende redete informell von einer "Einbringung" der Vorlage, der Beschlusstext sagt davon aber nichts. Diskutiert wurde nicht, ich bezweifle, dass der Plan noch einmal im Ausschuss beraten wird. Es ist ja Tradition, wichtige Pläne ohne kritische Diskussionen unauffällig durchzuwinken.

Ob die Bezirksregierung, die Gerichte und die EU solche Larifari-Veranstaltungen wie diese Ausschuss-Sitzung als echtes Bemühen um Luftreinhaltung werten, bleibt abzuwarten. Wahrscheinlich ist das nicht. [IT]

In unserem aktuellen Kommentar weiter unten geht Iko Tönjes darauf ein, was aus seiner Sicht im Verkehrsausschuss thematisiert werden sollte.

Automatisches Fahren

Die Deutsche Bahn startet Zeitungsberichten zufolge den Regelbetrieb in einem kleinen süddeutschen Städtchen. Verbunden werden soll der Innenstadtbereich mit der 700 m entfernten Therme. Die Bahn zielt darüber hinaus damit auf Verkehre in der Peripherie der Städte und will dort dennoch individuelle Services bereitstellen. Insbesondere sollen die Fahrzeuge auf Anforderung ("On Demand") geordert werden können. Eine Anbindung an bestehende Systeme (etwa S-Bahn) ist ebenso vorgesehen. [BK]

Nachlesen bei http://bit.ly/2xDXd4l

Neues aus dem VCD

VCD-Aktion am Park(ing) Day

Zum Parking Day am 15. September haben wir uns in diesem Jahr erstmals mit einer kleinen Aktion vor der VCD-Geschäftsstelle beteiligt.

Kommentar

Heute von Iko Tönjes zu den Themen, die aus VCD-Sicht auf die Tagesordnung des Düsseldorfer Verkehrsausschusses gehören

Der VCD wartet schon lange auf relevante Berichte und Konzepte für einen nachhaltigen Düsseldorfer Verkehr:

- *Wie sind der Stand und die Wirksamkeit der bisherigen ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen?*
- *Ist die Stadt als verantwortlicher Aufgabenträger mit der Zuverlässigkeit des ÖPNV zufrieden? (Pünktlichkeit, Ausfallsicherheit)*
- *Wie muss die Kapazität des ÖPNV erweitert werden, um die politischen Ziele für Klimaschutz und Luftreinhaltung zu erfüllen? (Zitat aus dem Klimaszenario 2050 des Wuppertal Instituts: "Für die zukünftige Entwicklung im Verkehrsbereich wird angenommen, dass es zu einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs kommen wird" - leider ohne konkrete Zielangaben.) Sind entsprechende Beschaffungen und Ausbaumaßnahmen in Arbeit?*
- *Welche wirksamen verkehrlichen Maßnahmen schlägt die Stadt für den Luftreinhalteplan vor?*
- *Wie soll das Parkraum-Management in den nächsten Jahren weiterentwickelt werden?*
- *Wo gibt es Defizite in der Ausstattung mit öffentlichen Radstellplätzen und wie werden sie behoben? Kommt das verabschiedete Programm zur Förderung von Fahrradhäuschen an?*
- *Wann sind die ersten durchgehenden Achsen des Radhauptnetzes fertig?*

Ich glaube, wir können darauf noch länger warten. Die Quittung gibt es spätestens bei der nächsten Kommunalwahl.

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 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