Newsletter des VCD-Düsseldorf, Ausgabe Oktober 2021

Jetzt geht es zur Sache: Sich Klimaschutzziele zu setzen, ist richtig und wichtig. Wege zu finden, auf denen man diese Ziele erreichen kann, ist aber noch etwas anderes. Auf allen politischen Ebenen wird das Dilemma deutlich. Wir thematisieren in diesem Newsletter die Klimakonferenz der Vereinten Nationen (in der Presseschau) und insbesondere in größerer Ausführlichkeit die Situation auf kommunaler Ebene anlässlich der in der kommenden Woche stattfindenden Sitzung des Düsseldorfer Verkehrsausschusses.

Auf Bundesebene werden die Ergebnisse der Koalitionsverhandlungen mit Spannung erwartet. Iko Tönjes greift in seinem Kommentar die Preisentwicklung im Verkehrssektor auf, die schon aktuell Anlass für Diskussionen ist und vom künftigen Regierungshandeln stark beeinflusst werden wird. In NRW wird im nächsten Jahr der Landtag neu gewählt – und auch auf dieser Ebene müssen Konsequenzen gezogen werden, wie beispielsweise die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ fordert.

Unsere Terminübersicht ist wieder recht umfangreich, und wir hoffen, dass der eine oder die andere die Anregung aufgreift, sich zu informieren und zu engagieren.

Jost Schmiedel

Termine

Monatstreffen des VCD-Regionalverbands
Die regelmäßigen Treffen finden üblicherweise am 4. Dienstag eines Monats statt und zur Zeit jeweils im Wechsel als Videokonferenz und persönliche Zusammenkunft.
- Wann? **Di., 26.10., 19.30 Uhr**
- Wo? **VCD-Geschäftsstelle in Düsseldorf, Schützenstr. 45**

Demo Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“
Weitere Informationen unter www.radkomm.de
- Wann? **Mi., 27.10., 12 Uhr**
- Wo? **Vor dem Landtag**

Sitzung des Düsseldorfer Ordnungs- und Verkehrsausschusses
Weitere Informationen zu den Themen auf der Tagesordnung unten in der Rubrik *Verkehrsnachrichten*.
- Wann? **Mi., 27.10., 16 Uhr**
- Wo? **Rathaus Düsseldorf**, per Livestream zu verfolgen unter www.duesseldorf.de/aktuelles/livestream.html

Arbeitskreis zur Düsseldorfer Radverkehrspolitik von VCD und ADFC
Wir treffen uns wieder persönlich und bitten um Anmeldung, damit wir besser planen können.
- Wann? **Di., 2.11., 19 Uhr**
- Wo? **Fahrrad Info Zentrum (FIZ) des ADFC, Siemensstraße 46**

Planungsstand: Mobilitätsstationen für Düsseldorf
Die Stadt Düsseldorf will in den kommenden Jahren 100 Mobilitätsstationen einrichten. Unter anderem für die Umsetzung dieses Vorhaben wurde die Connected Mobility Düsseldorf GmbH – CMD, www.mobildus.de – als Tochtergesellschaft der Stadt gegründet. Wir haben einen der beiden Geschäftsführer der CMD, Dr. David Rüdiger, dafür gewinnen können, uns das Konzept und den Stand der konkreten Planungen in einer Videokonferenz zu erläutern. Hier auch noch der Link zu einem einschlägigen Artikel bei *RP-ONLINE*: https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/bachplaetzchen-in-duesseldorf-wird-zukunftsort_aid-58238021
- Wann? **Fr., 5.11., 15.00 Uhr**
- Wo? **Videokonferenz – Anmeldung: jost@VCD-Duesseldorf.de**

Monatstreffen des VCD-Regionalverbands
- Wann? **Di., 23.11., 17.30 Uhr**
- Wo? **Videokonferenz – Anmeldung: jost@VCD-Duesseldorf.de**

Verkehrsnachrichten

Sitzung des Düsseldorfer Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 27.10.

Der Ausschuss wird sich mit vielen wichtigen und interessanten Themen beschäftigen. Die kompletten Sitzungsunterlagen sind einzusehen unter https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/si0057.asp?__ksinr=21690

Rampe Rheinufer: Die Stadt hat die Planung vorgelegt, um die Treppe von der Rheinpromenade herunter zum Parkplatz Tonhallenufer (unterhalb der Oberkasseler Brücke) durch eine Fuß- und Radweg-Rampe zu ersetzen und anschließend über den Parkplatz bis zur Höhe des Fortunabüdchens einen Radweg mit neuer Asphaltierung anzulegen, um so den Teil einer zweiten Radroute direkt am Rhein entlang zu schaffen, jedenfalls wenn dort keine Veranstaltungen stattfindet. Der VCD hatte das schon vor einiger Zeit vorgeschlagen und begrüßt das sehr. Ohnehin soll ja der öde Parkplatz im Rahmen des Landes-Wettbewerbs „Zukunft Stadtraum“ zu einer grüne Kultur- und Freizeitlandschaft umgestaltet werden: https://www.mhkbg.nrw/themen/bau/land-und-stadt-foerdern/zukunft-stadtraum Wir gehen davon aus, dass die Planung des Radwegs darin eingebunden ist. Zu prüfen wäre konkret noch, ob die geplante GFK-Oberfläche der Rampe (objektiv und subjektiv) rutschfest genug ist. Wir würden uns freuen, wenn die gesamte untere Rheinstrecke bis zur Theodor-Heuss-Brücke als Fahrradstraße mit Beschilderung und Wegweisung bis zum Start der Fahrradsaison 2022 fertig würde.

RRX: Die Planfeststellung für den Abschnitt des Bahnausbaus in Angermund hat begonnen: https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/verkehrsmanagement/planfeststellungsverfahren/planauslegungen.html . Die Stadt wird offiziell weiter eine Einhausung der Strecke fordern, weiß aber, dass es am Ende auf Lärmschutzwände hinausläuft, die gegenüber dem DB-Entwurf aufgewertet werden sollen („vertikale Gärten“). Der VCD hält es für wichtig, dass angemessener Lärmschutz für Angermund mit einer städtebaulich relativ verträglichen Lösung eingeplant wird, dass aber Kosten, Bauzeit und Streckensperrungen möglichst klein bleiben.

Bebauungsplan Grafental: Auf der Tagesordnung steht der Bebauungsplan „Grafental Ost“ (zwischen Hohenzollernallee und Bahn). Aus Sicht nachhaltiger Mobilität ist die Konzeption überholt. Es wird keine Absicht erklärt, für die Wohnsiedlung und für die geplante weiterführende Schule ein nachhaltiges Mobilitäts-Management zu vereinbaren. Eine Abschätzung der Klimawirkung des neuen Viertels (mit möglichen CO2-Einsparungen) wird nicht erwähnt. Und für die Schule gibt es anscheinend keine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung. Ein Stadtteilbus ist vorgesehen, auch die Linie 730 ist nutzbar, beides dürfte aber für den Schulverkehr nicht ausreichen und nicht alle Verkehrsbeziehungen abdecken. Die leistungsfähige Straßenbahn-Station ist fast 1 km entfernt.

B-Pläne haben einen langen Planungsvorlauf, aber wir können uns nicht leisten, heute noch B-Pläne zu verabschieden, die nicht nachhaltig und klimagerecht sind. Nachbesserungen sind zumindest auf Management- und Angebots-Ebene erforderlich.

P**arkraum-Managementkonzept**: Die Ansätze der Stadt, die Gebührenpflicht auszuweiten und Parkraum an der Straße für andere wichtige Funktionen freizuräumen, sind richtig, auch die Ausweisung von Parkplätzen für gewerbliche Zwecke (Handwerker, Pflege, Liefern) und die Nutzung von nicht ganztags belegten Firmenparkplätzen sind wichtig. Die geplanten Pilotanwendungen in Bilk und Flingern sollten kritisch begleitet werden. Was noch fehlt: Grundsätzlich wichtig ist für das Konzept eine Bestandsaufnahme aller öffentlichen und privaten, legalen und illegalen Parkplätze. Mit der Wirtschaft bzw. Unternehmen im jeweiligen Gebiet sollte verbindlich als wichtiges weiteres Element die Abschaffung kostenloser Firmenparkplätze vereinbart werden.

Eine digitale Überwachung des Parkens („Scan Cars“) ist effizient und wirksam und wird kommen, unter Einhaltung des Datenschutzes. Damit kann die Parkgebühr auch nach Fahrzeuggröße, Antrieb etc. differenziert werden. Dafür müssen aber jetzt schon die Parkautomaten vorbereitet werden, also die Eingabe des Kfz-Kennzeichens und die direkte Datenübertragung müssen möglich sein.

Wir alle warten auf die Verordnung des Landes zu den künftigen Gebührenhöhen für Bewohnerparken, bei der sich das Ministerium sehr viel Zeit lässt. Vermutlich wird es auch hier den Kommunen überlassen. Hier ist Gegenwind der lautstarken Autofahrerlobby zu erwarten, die meint, dass 2,50€/Monat für einen Innenstadtparkplatz angemessen ist. Davon sollten wir uns aber nicht beirren lassen, vermutlich die Mehrheit der Autofahrenden (und natürlich der anderen Verkehrsteilnehmer) wird einen höheren Preis akzeptieren, wenn dadurch der Parkdruck sinkt und mehr Geld für nachhaltigen Verkehr zur Verfügung steht.

Klimakonzept Verkehr: Die im Juni kurzfristig zurückgezogene Analyse für einen klimaneutralen Verkehr steht wieder auf der Tagesordnung. Mit einem vom Umweltamt durchgeführten „Merit Order“-Verfahren werden die Klimawirkung und die Kosten

verschiedener Maßnahmen der Verkehrspolitik verglichen - ein sehr erhellendes Datenmodell, auch wenn noch nicht der ganze methodische Rahmen klar ist. Das Ergebnis ist, dass mit der Summe der Maßnahmen, die die Verwaltung vorschlagen durfte, das Ziel Klimaneutralität noch nicht erreicht wird. Dabei sind Fahrzeug-Produktion, Baumaßnahmen (z.B. energieintensive Tief- und Quartiersgaragen) etc. gar nicht berücksichtigt. Es müssen also alle im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen realisiert werden und noch mehr geschehen. Und jetzt schon wird im Modell bei einer globalen Verkehrszunahme von 12% bis 2035 von einem drastischen Rückgang des Pkw-Verkehrs ausgegangen. Daran sollten wir auch bei Diskussionen um neue Straßen denken.

Stadt-Haushalt: Schwerpunkt der Beratung im OVA ist der Stadthaushalt 2022. Die Unterlagen dazu sind unter https://www.duesseldorf.de/finanzen/haushaltsplaene/2022.html zu finden. Natürlich ist die Stadt in einer schwierigen Lage, muss Schulden aufnehmen und sparen. Coronabedingte Kosten und Einnahmeausfälle, Schäden durch extremes Unwetter, Anforderungen zu Klimaschutz, Wohnen, Schulen, Betreuung u.a.m. belasten den Haushalt aktuell und mittelfristig schwer, die Rücklagen sind bald aufgebraucht.

Aus verkehrspolitischer Sicht sollte künftig auf superteure (und klimaschädliche) Tunnelprojekte verzichtet werden, außerdem mehr Einnahmen aus der Parkraum-Bewirtschaftung generiert werden. Ein Sparen bei der Instandhaltung der Infrastruktur darf es auf Dauer nicht geben. Auch bei der Rheinbahn wird über merkliche Einsparungen nachgedacht, und der Schuldenstand des Unternehmens hat bereits bedenkliche Ausmaße angenommen und wird weiter wachsen. Die Einnahmen werden nur mit kundenorientierten Anstrengungen wieder das Vor-Corona-Niveau erreichen. Dazu kommt die Neubeschaffung von Stadtbahnwagen und der politisch gewünschte Umstieg auf teure Elektrobusse. An einigen Stellen sind im ÖPNV-Angebot Optimierungen möglich (Verzicht auf die gefloppten Metrobusse, mehr Bedarfs verkehre für Randzeiten und -lagen), an anderer Stelle brauchen wir aber auch merkliche Ausweitungen der Qualität und Kapazität, um die Klimaziele zu erreichen. Die Diskussion um die Finanzierung der Mobilitätswende wird also schwierig werden.

E-Scooter (Tretroller) sind bekanntlich ein Ärgernis, weil sie häufig ungeordnet auf Geh- und Radwegen abgestellt werden und damit die Barrierefreiheit der Wege gefährden. Sie sind andererseits ein Element der Kurzstreckenmobilität („Mikromobilität“), gerade, aber nicht nur, für junge Leute. Die Stadt sieht diese Funktion nicht. Derzeit sollen über 12.000 Leih-Scooter in Düsseldorf verfügbar sein.

Die Stadt möchte die E-Scooter strategisch unter Kontrolle bekommen. Dass in der Innenstadt das Abstellen nur auf reservierten Flächen möglich sein soll, ist zu begrüßen, natürlich auch strengere Regeln für das Abstellen der Fahrzeuge bzw. die umgehende Kontrolle durch die Anbieter (mit fühlbaren Sanktionen bei Falschparken). Eine Beschränkung der Zahl im Außenbereich ist dagegen eher kontraproduktiv, genau dort

werden sie ja gebraucht. Eine allgemeine Erhöhung der Jahresgebühr pro Fahrzeug kann sinnvoll sein, aber gegengerechnet werden sollen freiwillige Leistungen der Betreiber, etwa mehr Angebot in Außenbezirken oder besonders wirksame Maßnahmen gegen falsches Abstellen.

Vielleicht brauchen wir analoge Überlegungen auch mal für Pkw: eine Obergrenze für die stadtverträgliche Menge an zugelassenen Fahrzeugen, konsequentes Vorgehen gegen Falschparken und das Freihalten von mindestens 2m Gehweg. Das wäre ein Fortschritt.

Eine konkrete Frage zu Beginn der dunklen Jahreszeit: warum können die Scooter nicht besser sichtbar sein, etwa durch ein dauerhaftes Rundum-Warnlicht bei Dunkelheit und große reflektierende Flächen? Und warum sind eigentlich die Scooter so viel beliebter als die bequemeren und nachhaltigeren Leih-Fahrräder, deren Angebot immer weiter schrumpft? (Derzeit gibt es an Leihrädern nur noch Nextbike und, mit einer einzigen Station am Hbf, das DB-Angebot Call-a-bike.) [IT]

Neues aus dem VCD

VCD-Landesdelegiertenkonferenz in Bielefeld

Auf der Konferenz in Bielefeld am 28. August wurden die Sprecher des Vorstands, darunter Iko Tönjes aus Düsseldorf, im Amt bestätigt und der Beirat um 2 Mitglieder erweitert. Beschlossen wurde eine Änderung der Landessatzung, jetzt sind virtuelle Sitzungen satzungsgemäß möglich. Als wichtige Themen des VCD NRW für 2022 wurden die Landtagswahl, Klimaschutz, ÖPNV-Offensive und nachhaltiger Ortsverkehr sowie Verkehrslärm genannt. [IT]

Presseschau

UN-Klimakonferenz in Glasgow

„Mit den bislang vorgelegten neuen nationalen Zielen zur Reduzierung von Treibhausgasen werden die Emissionen weltweit bis 2030 nicht sinken, sondern im Vergleich zu 2010 voraussichtlich um 16 Prozent steigen.“ In wenigen Tagen wird die wichtige Konferenz in Schottland beginnen. Andrea Böhm macht in ihrem aktuellen Artikel in der *Zeit* deutlich, wie groß die Kluft ist zwischen dem Ziel, die Erderwärmung zu begrenzen, und den Anstrengungen, die von den Ländern dieser Erde unternommen werden, dieses Ziel zu erreichen:
https://www.zeit.de/2021/43/un-klimakonferenz-2021-glasgow-klimaschutz-deutschland-globale-klimakrise

X-Bus: Flexibles Elektrofahrzeug aus Itzehoe

Der Spiegel berichtet über ein junges Unternehmen, das ein leichtes Elektro-Nutzfahrzeug produzieren will:
https://www.spiegel.de/auto/elektroauto-x-bus-neuer-leicht-sinn-a-9b46f5ad-d442-463d-8432-17527862f853

Kommentar

Heute von Iko Tönjes zu**r Preisentwicklung im Verkehrsektor**:

„Preisexplosion“, „Preisschock“, so titeln aktuell die Medien zur Entwicklung der Kraftstoff- (und Heizöl-)preise. Schauen wir mal genauer hin: der Anstieg ist aktuell tatsächlich steil, aber das Preisniveau ist heute nur knapp 10% höher als vor 10 Jahren, also weniger als die Inflationsrate. Davon können ÖPNV-Abonnent(inn)en nur träumen: die Abo-Preise im VRR haben sich in dieser Zeit um etwa 30% erhöht, das hat kaum jemanden in Politik oder Medien zu sozialer Besorgnis veranlasst.

Autofahrende können Geld sparen, indem sie Kurzstrecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, langsamer und sparsamer fahren, Fahrgemeinschaften bilden und am Ende auch kleinere (bzw. elektrische) Fahrzeuge nutzen. Genau das ist ja aus Klimaschutzgründen gewollt und dringend nötig. Und genau das (inkl. Tempolimit) würde dann den Verbrauch und damit auch die Preise dämpfen. Kfz-Nutzer haben ihre Kosten also auch selbst in der Hand, 20% Einsparungen (entspricht rechnerisch ca. 30 ct./Liter) oder mehr sind für viele möglich. Bahn- und Bus-Nutzende können das alles nicht. Bisher haben sich allerdings beim Fahrverhalten, der Kraftstoff-Nachfrage oder bei Fahrgemeinschaftsportalen kaum nennenswerte Veränderungen gezeigt, so schlimm scheint es also dann doch nicht zu sein. Auch in und nach der letzten großen Preiswelle von 2011 / 2012 waren in der Statistik weder eine Verbrauchsreduzierung noch der Kauf sparsamerer Fahrzeuge zu erkennen.

Wer private Haushalte entlasten will, sollte nicht bei der Pendlerpauschale ansetzen, die (v.a. gutverdienende) Berufstätige und Steuerzahler bevorzugt, auch nicht ein „Mobilitätsgeld“ für alle als pauschale Rückzahlung für die CO2-Abgabe einführen, das im Grunde doch wieder eine individuelle Subventionierung von Verkehr bedeutet. Wer wirklich sehr sparen muss, kann sich kaum ein Auto leisten, gute Alternativen kann man sich aber nicht individuell kaufen. Nützlicher wären deshalb ein erweitertes ÖPNV-Angebot und sicheres Radfahren (u.a. durch Tempo 30). Für Haushalte mit ganz wenig Geld wären günstigere und flexiblere Sozialtickets plus evtl. höhere Sätze bei Sozialleistungen nötig.

Fossile Energie wird nun mal aus Klimaschutzgründen teurer werden müssen. Wenn alle Preissteigerungen für alle „ausgeglichen“ werden, werden wir Klimaschutzziele nie erreichen. Und jetzt zeigt sich auch deutlich, dass wir im Interesse aller viel mehr auf erneuerbare Energien setzen müssen, schon aus rein wirtschaftlichen Gründen.

Service

Aktuelle Meldungen aus dem Kreisverband: http://www.vcd.org/vorort/duesseldorf/
Aktuelle Meldungen aus dem Bundesverband: http://www.vcd.org/
Mehrfach ausgezeichneter Blog Zukunft Mobilität: http://www.zukunft-mobilitaet.net/
Radwegparker per E-Mail (Betreff mit Straße, Hausnummer, Tatbestand) melden bei: verkehrsueberwachung@duesseldorf.de

Autoren:
Almut Langer [AL], Elke Seipp [ES], Hans Jörgens [HJ], Iko Tönjes [IT], Jost Schmiedel [JS], Ludolf von der Linden [LL]
Newsletter anmelden oder abbestellen: Einfach informell per Mail an jost@vcd-duesseldorf.de