Newsletter des VCD-Düsseldorf, Ausgabe Januar 2023

Wohin mit den vielen Autos? Das ist und bleibt offenbar eine Schlüsselfrage für die Verkehrswende. Es gibt immer mehr Menschen, die für einen Teil ihrer Wege häufiger öffentliche Verkehrsmittel oder ein Fahrrad nutzen – aber auf ein Auto nicht ganz verzichten wollen oder können. Das Ergebnis: In Düsseldorf und Deutschland gab es noch nie so viele Kraftfahrzeuge wie heute. Sie beanspruchen auch dann, wenn sie gerade gar nicht genutzt werden, eine enorme Fläche im öffentlichen Straßenraum – der deshalb beispielsweise für eine Beschleunigung des ÖPNV oder komfortable Radwege nicht zur Verfügung steht.

Muss eine Stadt wie Düsseldorf in dieser Situation Ersatz anbieten für Parkplätze, die aus welchen Gründen auch immer wegfallen müssen? Kann sie das überhaupt? Ist es sozial verträglich und politisch durchsetzbar, das Parken erheblich teurer zu machen?

Auch die aktuelle Ausgabe unseres Newsletters kann keine Patentrezepte anbieten. Aber wir versuchen, Informationen zu vermitteln und Denkanstöße zu liefern, etwa in dem Bericht aus dem Düsseldorfer Ordnungs- und Verkehrsausschuss, der Presseschau und dem Kommentar.

Jost Schmiedel

Termine

Monatstreffen des VCD-Regionalverbands im Januar
Die regelmäßigen Treffen des Regionalverbandes finden jeweils am 4. Donnerstag eines Monats statt, wechselweise als Videokonferenz oder als Zusammenkunft in unterschiedlichen Orten in unserem Einzugsbereich. Im Januar steht wieder eine Videokonferenz an:

- Wann? **Do., 26.1., 18 Uhr**
- Wo? **Videokonferenz (Zoom); Einwahllink:**
  https://us06web.zoom.us/j/83323363195?pwd=Nlo0Skp5aU8xUk9Sb2EvS1o2dXQ1Zz09
  Meeting-ID: 833 2336 3195
  Kenncode: 216662

Arbeitskreis zur Düsseldorfer Radverkehrspolitik von VCD und ADFC
Der regelmäßige Termin ist jeweils der 1. Dienstag eines Monats. Im Januar wird es allerdings kein Treffen geben.

- Wann? **Di., 7.2.2023, 19 Uhr**
- Wo? **Fahrrad Info Zentrum (FIZ) des ADFC, Siemensstraße 46**

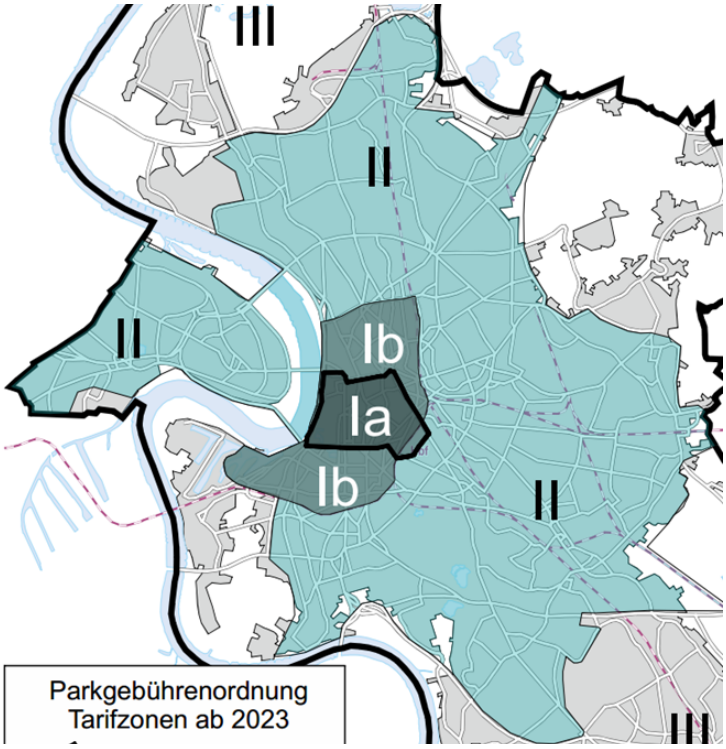
Monatstreffen des VCD-Regionalverbands im Februar
Wegen eines Terminkonfliktes findet das Treffen abweichend von der festgelegten Regel statt.

- Wann? **Di., 28.2., 19.30 Uhr**
- Wo? **VCD-Geschäftsstelle in Düsseldorf, Schützenstr. 45**

Verkehrsnachrichten

Düsseldorf: Notizen aus dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss

Parkgebührenordnung



Top-Thema der Sitzung am 11. Januar war die Anhebung der Straßen-Parkgebühren. Da gleichzeitig auch die Geltungszonen ausgeweitet werden, ergeben sich daraus z.T. sehr hohe lokale Preissprünge von mehr als 100%. Der höchste Satz liegt künftig in der Zone 1 bei 2,25 € pro 30 Min, diese Zone umfasst künftig etwa den Innenstadtbereich innerhalb der Bahnstrecken. Die Entscheidung wurde in den Rat verschoben, die meisten Parteien scheinen aber zustimmen zu wollen, nicht nur Schwarz-Grün. Ob es weiterhin eine Gebührenbefreiung für E-Autos geben soll, wird diskutiert. Wie viel Gegenwind es noch gibt, werden wir sehen.

Strikt dagegen war erwartungsgemäß die Autofahrerpartei FDP. Ihr wurde entgegengehalten, dass der Antrag eigentlich der marktwirtschaftlichen Ausrichtung der FDP entgegenkommt: Nachfrage und Angebot werden über den Preis geregelt, und in der Stadt ist nun mal der Platz knapp. Mit zu niedrigen Preisen werden Stau und Suchverkehr auf der Straße erzeugt, während Parkhäuser häufig nicht ausgelastet sind. Außerdem wird der Gebührentakt von 30 auf 12 Min. reduziert, so dass sich kurzes Parken lohnt. Höhere Parkgebühren können dazu dienen, dass die Finanzierung von privaten Parkplätzen und Quartiersgaragen erleichtert wird. Die VCD-Frage, ob parallel darauf geachtet wird, in der Innenstadt keine kostenlosen Parkplätze mehr anzubieten, weil die Suche nach diesen künftig noch verbissener würde, wurde von der Verwaltung bejaht.

Problem U79

Die Unzuverlässigkeit auf der U79 aus Richtung Duisburg ist ein bereits lange existierendes und diskutiertes Thema für Düsseldorf. Mit der Abbindung eines Teils der Fahrten, die jetzt

erst in Düsseldorf beginnen bzw. einen Zeitpuffer in Wittlaer haben, wurde das Problem merklich vermindert, allerdings ist das Angebot nach Duisburg dadurch auf einen 15-Minuten-Takt reduziert. Um wieder einen durchgehenden 10-Minuten-Takt nach Duisburg anbieten zu können, müsste die Rheinbahn weiter einige Fahrzeuge an die Duisburger Verkehrsgesellschaft verleihen. Das hängt aber von der Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnfahrzeuge (HF6) bei der Rheinbahn ab. Der Verkehrsdezernent hat die Variante bevorzugt, bereits ab April mehrere Fahrzeuge zu übergeben, was allerdings bedeutet, dass bei Großevents wie der Messe Interpack möglicherweise einige Stadtbahnkurse in Düsseldorf nur mit einem Wagen fahren können. Es stellte sich heraus, dass weder die Rheinbahn noch die Politik mit dieser Variante glücklich sind und die Umstellung auf der U79 wenn nötig erst im Juni sehen, um Nachteile für den ÖPNV in Düsseldorf zu vermeiden. Jetzt soll geschaut werden, wie sich die Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge real entwickelt.

Grüner Pfeil für Radfahrende

Die Verwaltung kündigt an, die neue Möglichkeit von Grünpfeilen speziell für rechtsabbiegende Radfahrende bis Ende des Jahres an allen Ampeln zu prüfen und wenn möglich umzusetzen. Das wurde von der Politik gelobt. Problem ist, dass der Gesetzgeber dafür recht enge Vorgaben macht.

Beschlusskontrolle – Markierungen in Kreuzungsbereichen

Auf Antrag der Linken hatte der Ausschuss 2019 beschlossen, Parkverbote im Kreuzungs- und Einmündungsbereich durch Fahrbahnmarkierungen zu verdeutlichen. Die Stadt berichtet, sie habe eine Arbeitsgruppe gebildet, um alle Kreuzungen auf ausreichende Sichtbeziehungen zu prüfen. Markierungen sollen aber nicht überall angebracht werden. Ein Zeitrahmen für den Prüfprozess wird nicht genannt. Der VCD hat nachgefragt, ob berücksichtigt wird, dass bei Straßen mit Tempo 50 Fachleute eine von parkenden Autos freie Zone von 20 m statt der gesetzlichen 5 m (bzw. 8 m bei baulichem Radweg) fordern. Antwort: dazu gäbe es keinen politischen Auftrag. An anderen Stellen ist die Stadt durchaus eigeninitiativ, wenn es um Defizite der Verkehrssicherheit geht, hier fühlt man sich wegen der Rechtslage wohl auf der sicheren Seite, und Parkplätze sind immer ein politisch heikles Thema. [IT]

Neues aus dem VCD

Tempolimit würde fast 7 Mio. Tonnen CO2 einsparen

Das Umweltbundsamt (UBA) hat in einem Forschungsprojekt die Wirkungen eines Tempolimits auf Autobahnen untersucht und dabei enorme positive Effekte ermittelt. Die Ergebnisse kommentiert Michael Müller-Görnert, verkehrspolitischer Sprecher des ökologischen Verkehrsclubs VCD, in einer aktuellen Pressemitteilung:
https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/tempolimit-wuerde-fast-7-mio-tonnen-co2-einsparen-jetzt-gibt-es-keine-ausreden-mehr

Neuss: Gehwegschäden
VCD-Vorstandsmitglied Burkhard Karp sind Schäden am Gehweg aufgefallen, die auch der Stadt Neuss offenbar bekannt sind. Hinweise darauf für betroffene Fußgängerinnen und Fußgänger sind aber unvollkommen. Aus der Richtung, aus der vor ihr gewarnt wird, existiert tatsächlich gar keine Stolperfalle.

Presseschau

Parkprobleme in Washington, D.C.
In einem Kommentar beschreibt Ike Brannon die Einstellung der politisch Verantwortlichen zum Parken im öffentlichen Straßenraum: Im letzten Jahrzehnt hat der Stadtrat es zur höchsten Priorität gemacht, so viele Parkplätze wie möglich zu erhalten. Das kommt hier Lebenden bekannt vor. Der ganze Kommentar ist (auf Englisch) auf der Internetseite der *Washington Post* nachzulesen:
https://www.washingtonpost.com/opinions/2023/01/22/dc-population-growth-parking/

Tempo 30 in Innenstädten
Mehr als 380 Städte und Kommunen – darunter Düsseldorf – wollen innerorts leichter Tempo-30-Zonen einrichten können. Doch hier hat auch der Bund ein Wort mitzureden – und der bremst. Ein Bericht auf der Internetseite der *tagesschau* beleuchtet die Hintergründe:
https://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/tempo-30-staedte-101.html

49-Euro-Ticket: Länder werfen Wissing Verzögerung vor
Zuletzt war davon die Rede, dass das Ticket zum 1. April eingeführt werden sollte. Nach Informationen der *tagesschau* wird sich der Starttermin aber wohl weiter verzögern:
https://www.tagesschau.de/inland/49-euro-ticket-verzoegerung-101.html

Besser Bahnfahren: Tipps und Tricks
Das Digitalmagazin *t3n* hat in einem aktuellen Beitrag praktische Hinweise zur Fahrt mit der Deutschen Bahn zusammengestellt:
https://t3n.de/news/besser-bahnfahren-deutsche-bahn-tipps-tricks-1527734/

Kommentar

In einem Beitrag, der bereits in der aktuellen Ausgabe der Düsseldorfer Umweltzeitschrift ***grünstift*** erschienen ist, beschäftigt sich Jost Schmiedel mit dem Zielkonflikt, der nicht nur die Düsseldorfer Lokalpolitik umtreibt:

Die Verkehrswende ist populär, die Beseitigung von Parkmöglichkeiten keineswegs

Fast alle größeren Parteien in Deutschland wollen das Klima schützen und die Klimaerwärmung begrenzen, allein die AfD ist eine Ausnahme. Wissenschaftliche Erkenntnisse, die einen Zusammenhang belegen zwischen der Freisetzung von Kohlendioxid durch den Menschen seit Beginn der Industrialisierung, einem Anstieg der Durchschnittstemperatur auf der Erde und dem steigenden Risiko von Unwetterkatastrophen, werden in ihren Publikationen bezweifelt. Die AfD fordert die Aufhebung des Klimaschutzplanes. In den anderen Parteien ist die Einsicht gewachsen, dass wir Menschen im Umgang mit den natürlichen Ressourcen auf der Erde etwas ändern müssen, wenn wir nachfolgende Generationen nicht vor unlösbare Probleme stellen wollen. „Energiewende“ und „Verkehrswende“ werden in diesem Zusammenhang erwähnt als notwendige Entwicklungen. Was aber wird damit gemeint?

In vieler Hinsicht unkompliziert wäre es, wenn wir technische Lösungen finden könnten, deren Umsetzung allein die Erreichung der Klimaschutzziele ermöglichen würde. Im Verkehrssektor ist die zunehmende Verbreitung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen sicher ein wichtiger Beitrag. Aktuell ist aber nicht zu erwarten, dass selbst der Austausch aller Autos mit Verbrennungsmotor durch Elektroautos (ein sehr ambitioniertes Vorhaben) unseren Verkehr klimaneutral machen würde. Das hat einerseits damit zu tun, dass deren Herstellung (bisher jedenfalls) keineswegs klimaneutral ist, und dass auch unser Strom zur Zeit nur etwa zur Hälfte aus regenerativen Quellen (Wind, Sonne, Wasser) kommt. Wenn durch die Umrüstung der Fahrzeugflotte demnächst deutlich mehr Strom benötigt wird, muss dieser natürlich zusätzlich erzeugt werden.

Im Allgemeinen wird deshalb mit Gebrauch des Ausdrucks Verkehrswende gemeint, dass in Zukunft das Auto eine geringere Rolle spielen soll. Menschen werden dann für ihre Wege häufiger öffentliche Verkehrsmittel oder ein Fahrrad nutzen, oder zu Fuß gehen – ohne dadurch auf Lebensqualität zu verzichten.

Allerdings steigt bisher nach wie vor die Zahl der in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge stetig an. Auch die Corona-Pandemie mit all ihren Folgen etwa für die globalen Lieferketten hat daran nichts geändert. All diese Autos beanspruchen Platz, wenn sie unterwegs sind, aber auch dann, wenn sie gerade nicht benötigt werden. In sehr vielen Fällen stehen sie dann im öffentlichen Straßenraum. Erschwerend kommt hinzu, dass die Autos auch immer länger und breiter werden. Da der Platz im Straßenraum insbesondere in den Ballungsräumen nicht ohne weiteres erweitert werden kann, sind Konflikte vorprogrammiert.

In dieser Situation erweist sich die Diskussion um Parkmöglichkeiten als Schlüsselfrage bei der Einleitung einer Verkehrswende. Einerseits steigt der Platzbedarf der immer größer werdenden Fahrzeugflotte auf unseren Straßen, andererseits sollen mehr Menschen Bus, Bahn und Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen. Um zum „Umsteigen“ zu motivieren, soll beispielsweise das Radwegenetz ausgebaut werden.

Der Düsseldorfer Oberbürgermeister Stefan Keller (CDU) will Düsseldorf zur „Fahrradhauptstadt“ machen. Es liegt auf der Hand, dass dies bestenfalls dann gelingen kann, wenn Platz zur Verfügung gestellt wird, der bisher vom fließenden Autoverkehr und insbesondere von abgestellten Fahrzeugen belegt wird. Genau an der Stelle verlässt den Oberbürgermeister und viele andere politisch Verantwortliche aber der Mut, den Tatsachen ins Auge zu sehen.

Wenn sie ihr erklärtes Ziel einer Verkehrswende erreichen und es weniger Autos in Düsseldorf gibt, weil mehr Menschen mit anderen Verkehrsmitteln unterwegs sind, werden auch weniger Parkplätze benötigt. Um dieses Ziel erreichen zu können, ist es aber jetzt erforderlich, dafür offensiv zu werben, und denen, die heute meinen, auf solche Parkplätze nicht verzichten zu können, zu erklären, dass die Stadt Düsseldorf nicht in der Lage ist, allen, die hier ihr Auto abstellen wollen, im öffentlichen Straßenraum einen entsprechenden Platz in Zielnähe zur Verfügung zu stellen – insbesondere nicht kostenlos.

Es ist erfreulich, dass der Stadtrat bereits 2019 das Ziel festgelegt hat, Düsseldorf solle bis zum Jahr 2035 „klimaneutral“ werden. Und es gibt unbestreitbar Fortschritte etwa beim Ausbau des Radwegenetzes. Eine echte Wende ist das bisher aber nicht. Wenn nun der Erhalt möglichst vieler Parkplätze zur obersten Priorität gemacht werden soll – wofür es verschiedene Anzeichen gibt – dann wird aber weder Düsseldorf zur Fahrradhauptstadt noch klimaneutral, und Parkplätze für alle, die einen suchen, wird es erst recht nicht geben.

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