



Die aktuelle Ausgabe unseres Newsletters muss sich wie leider häufig mit schlechten Nachrichten befassen – beispielsweise mit der noch länger andauernden Sperrung der S6 zwischen Ratingen und Essen. Aber es gibt durchaus auch positive Nachrichten zu vermelden wie die, dass es mit dem Beschluss des Bundesrates zur Änderung der Straßenverkehrsordnung Kommunen unter bestimmten Bedingungen erlaubt wird, auf Straßenabschnitten die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen, wo dies bisher nicht möglich war.

Über diese und andere Entwicklungen werden wir unter anderem am 18. Juli diskutieren. Die aktiven Mitglieder unseres Regionalverbandes treffen sich in der Regel einmal im Monat. Da unser Einzugsbereich recht groß ist und neben der Stadt Düsseldorf die beiden Kreise Neuss und Mettmann umfasst, haben wir zuletzt verabredet, dass wir manchmal (üblicherweise jeden zweiten Monat) in einer Videokonferenz zusammen kommen, um so Zeit und Aufwand für die Fahrt zum Treffen für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu begrenzen. Außerdem wechseln wir bei den persönlichen Treffen den Ort. Zum nächsten Treffen hat Susanne Angermund einen besonders kurzen Weg: Sie hat uns zu sich nach Hause eingeladen. Das soll aber niemanden abhalten, zum Treffen zu kommen, der sie bisher nicht kennt! Wir (und insbesondere auch Susanne) würden uns sehr freuen, wenn wir auch verkehrspolitisch interessierte Mitstreiterinnen und Mitstreiter dort begrüßen könnten, die sich bisher noch nicht aktiv im VCD engagiert haben! Wir bitten aber um vorherige Anmeldung per Mail an jost@vcd-duesseldorf.de und werden dann umgehend die genaue Adresse mitteilen.

Susanne hat auch den aktuellen Kommentar verfasst zu einem Thema, das auch in der Ausgabe 1/2024 des VCD-Magazins „fairkehr“ behandelt wurde, in unserem Regionalverband aber schon durchaus kontrovers diskutiert wurde: Sollen S-Pedelecs auf Radwegen fahren dürfen?

Jost Schmiedel

Termine

Monatstreffen des VCD-Regionalverbands im Juni

- Wann? **Do., 18.7., 19.30 Uhr**
- Wo? **Düsseldorf-Benrath, bei Susanne Angermund**
Ausnahmsweise treffen wir uns an einem Donnerstag (!) und nicht an einem öffentlichen Veranstaltungsort, sondern sind bei unserem Mitglied eingeladen. Deshalb bitten wir um vorherige Anmeldung an jost@vcd-duesseldorf.de.

Weitere Termine sind zu finden in der Veranstaltungsübersicht des Düsseldorfer Umweltmagazins **grünstift**: <https://gruenstift-duesseldorf.de/veranstaltungen/>

Reform der Straßenverkehrsordnung

Der Bundesrat hat nach dem Straßenverkehrsgesetz auch die Änderungen der Straßenverkehrsordnung gebilligt, die der Bundestag zuvor beschlossen hatte. Unter anderem wird es damit Kommunen ermöglicht, unter bestimmten Bedingungen, unter denen das bisher nicht möglich war, die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen. In einer begleitenden Erklärung wird der Bundestag aufgefordert, die „Vision Zero“ in die Straßenverkehrsordnung aufzunehmen. [JS]

Weitere Details sind im auf der Internetseite des Bundesrates nachzulesen:

<https://www.bundesrat.de/DE/plenum/bundesrat-kompakt/24/1046/50.html?nn=4352768#top-50>

Wie geht es weiter mit der Sperrung der S6 ?

Die Diskussion und das Drama um die Sperrung der S-Bahn S6 zwischen Ratingen und Essen nach einem Hangrutsch dauert an. Die Bahn geht wie berichtet davon aus, dass die Strecke erst Mitte 2026 wieder befahren werden kann (siehe auch Newsletter 5/24), weil das Eisenbahn-Bundesamt eine formale Plangenehmigung fordert, die die Wiederherstellung um mindestens 1 Jahr verzögern dürfte.

Inzwischen hat am 3.7. eine Sondersitzung des Mobilitätsausschusses der Stadt Ratingen stattgefunden, in der der Hintergrund der Sperrung von der DB weiter erläutert wurde. Die Bahn strebt jedenfalls an, ab Herbst wieder ganztägig bis Ratingen Ost zu fahren und evtl. später doch bis Hösel zu kommen. Es müssen dafür einige weitere Stellwerker an der mechanischen Uraltechnik des Stellwerks Ratingen Ost ausgebildet werden, und es müssen dort sogar zwei Stellwerke besetzt werden. Andererseits sagte die DB, die Digitalisierung einer Strecke würde mehr als 10 Jahre dauern (?!).

Das auslösende Ereignis für den Hangrutsch entsprach wohl nicht der Definition einer "Naturkatastrophe" im engeren Sinne, deswegen soll der §18 des Allg. Eisenbahngesetzes (AEG) nicht angewendet werden können. Der wurde im Zuge der Ahrtal-Katastrophe 2021 um den folgenden Satz ergänzt: „Eine wesentliche Änderung des Grundrisses oder Aufrisses einer Betriebsanlage im Sinne von Satz 4 <Anm.: die eine Planfeststellung erfordert> liegt insbesondere nicht vor, wenn sie im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um diese vor Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt.“

In der Ratinger Sitzung wurde unter anderem aus der kommunalen Politik das Erstaunen ausgedrückt, dass die Errichtung von nur etwa 100m Stützwand und einige weitere notwendige Sicherungsmaßnahmen ohne jede Veränderung der Gleisanlagen (sofern wir das richtig verstanden haben) den recht zeitaufwendigen Genehmigungsprozess erfordern. Betroffene berichteten in der Sitzung von existenziellen Sorgen, wenn Beschäftigte für lange Zeit ihren Arbeitsplatz nicht mehr in zumutbarer Zeit erreichen können.

Der Fall der S6 hat aus Sicht des VCD vor Ort eine vergleichbare Wirkung wie eine Naturkatastrophe, hier sollte ebenfalls der zügige Wiederaufbau im Sinne der gesetzgeberischen Absicht des §18 des AEG ermöglicht werden können. Das Wort „insbesondere“ im Gesetzestext bedeutet, dass hier auch andere Sachverhalte zutreffen können.

Es geht darüber hinaus um die allgemeine Frage, ob dringend notwendige Maßnahmen, um eine Strecke vor schweren Naturereignissen zu schützen, in gewissem Rahmen ohne aufwendiges Genehmigungsverfahren möglich sind, wenn die Gleisanlagen unverändert bleiben, und zwar bevor die Katastrophe eingetreten ist.

Und die aktuelle Frage zur S6 ist, welche Verbesserungen im Ersatzverkehr nötig sind. Ein wesentliches Problem sind wohl die derzeit schlechten Anschlüsse in Ratingen Ost (von 773 bzw. 771 fast 20 Minuten Wartezeit) bzw. Kettwig (vom Ersatzverkehr). Eine zeitliche Verlegung oder Verdichtung der 773 bzw. 771 nach Ratingen könnte helfen, im Essener Teil sollen eventuell die Abfahrtszeiten der S-Bahn verschoben werden.

Es geht aber auch um Verbesserungen für Fahrgäste im gesamten Korridor, die bisher zur S6 etwa in Hösel gefahren sind. Angeregt wurden eine Verlängerung / Verdichtung der SB19 für Heiligenhaus und Velbert oder auf der anderen Seite Verbesserungen bei der 753 bzw. SB55. Soll der Ersatzverkehr für bessere lokale Anschlüsse verdoppelt werden? Sind die Direkt-Verbindungen zu den Alternativ-Stationen Ratingen Mitte (U72) und Flughafenbahnhof zu verbessern? Es wurde entgegnet, dass für mehr Fahrten die Kapazität der Bussteige in Ratingen Ost bzw. am Flughafenbahnhof nicht ausreicht, das können wir nicht so ganz nachvollziehen. Es sollte jedenfalls alles getan werden, um für die Fahrgäste die Auswirkungen der Sperrungen möglichst klein zu halten. Und die klassische Frage ist, wer solche Mehrverkehre bezahlen muss. Der VCD meint, das alles ist auch in der Verantwortung der Bahnbetreiber, weil es indirekter Ersatzverkehr ist. [IT]

Presseschau

Neues Baustellenkonzept bei der Deutschen Bahn

Der Spiegel hat sich von dem Chef von DB InfraGO, der neuen Infrastrukturtochter der Deutschen Bahn, erklären lassen, wie notwendige Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen in Zukunft so organisiert werden sollen, dass der Betrieb für Fahrgäste verlässlicher wird:

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-wie-der-konzern-das-bau-chaos-in-den-griff-bekommen-will-a-0b732e30-d15c-4a77-a071-8155275b919a>

Digitalisierung bei der Bahn auf der Kippe?

Nach Informationen der *Wirtschaftswoche* sind die finanziellen Probleme bei DB InfraGO, dass darüber nachgedacht wird, die Digitalisierung hintenan zu stellen:

<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/deutsche-bahn-bahn-koennte-digitalisierung-abblasen/29881104.html>

Welche Kosten entstehen bei einer S-Bahn-Fahrt?

Ein Artikel ebenfalls in der *Wirtschaftswoche* geht detailliert der Frage nach, welche Kosten durch die Fahrt einer S-Bahn (am Beispiel der S1 von Solingen nach Dortmund) entstehen und wie diese Kosten gedeckt werden:

<https://www.wiwo.de/unternehmen/preisfrage-welche-kosten-entstehen-bei-einer-s-bahn-fahrt/29884164.html>

Straßenkampf

Ingwar Perowanowitsch beleuchtet in einem ausführlichen Essay im digitalen Magazin *Republik*, das in der Schweiz beheimatet ist, die Entwicklung der soziokulturellen Bedeutung des Fahrrads seit dem Anfang des 20. Jahrhunderts:

<https://www.republik.ch/2024/04/04/strassenkampf>

Kommentar

Heute von Susanne Angermund. Sie meint:

Mit einem S-Pedelec kann man auch langsam fahren!

Diesen Satz antwortete mir eine S-Pedelec-Fahrerin, die eine geraume Zeit sehr gesittet mit geschätzten 25 km/h vor mir her auf dem Radweg durch Düsseldorf gefahren war, als ich sie an einer roten Ampel einholte und nach ihren Erfahrungen mit ihrem schnellen E-Bike fragte. Außerdem sagte sie, dass es ihr viel zu gefährlich sei, in Düsseldorf zusammen mit den Autos auf stärker befahrenen Straßen zu fahren, weswegen sie die Radwege benutze, obwohl sie das mit ihrem S-Pedelec nicht dürfe und deswegen ein Ordnungsgeld riskiere.

Das hat mich zum Nachdenken gebracht: Jedes Auto, egal wie schnell es fahren kann, darf in verkehrsberuhigten Zonen und sogar auf Spielstraßen fahren. Der Fahrer muss sich nur an die dort herrschenden Höchstgeschwindigkeiten halten. Das tut natürlich längst nicht jeder Autofahrer. Trotzdem bleibt die Benutzung der Bereiche mit Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Autofahrer/-innen erlaubt.

Warum kann man so nicht auch bei Fahrrädern vorgehen? Maximalgeschwindigkeit innerorts auf Radwegen 25 km/h für alle E-Bikes unabhängig vom Modell, und wenn jemand rast, kann diese Person über das Mofakennzeichen genauso erkannt und belangt werden wie das bei Autos über deren Kennzeichen möglich ist. Auch eine rücksichtslose Fahrweise kann so geahndet werden, denn gemäß Straßenverkehrsordnung §1 gilt: (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. (2) Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

So werden Fahrradfahrer und Autofahrer rechtlich gleich behandelt, und wir kommen zu einem für alle guten Miteinander auch in beengten Verkehrsverhältnissen. Diejenigen, die auf langen Strecken umweltfreundlich mit ihrem S-Pedelec fahren wollen (Überlegen Sie mal: Düsseldorf - Dortmund in 2,5 Stunden, damit macht man aktuell der Bahn Konkurrenz!), können damit dann auch innerhalb von Städten auf legale Weise sicher unterwegs sein.

Service

Aktuelle Meldungen aus dem Regionalverband: <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

Autorinnen und Autoren:

Almut Langer [AL], Elke Seipp [ES], Hans Jörgens [HJ], Iko Tönjes [IT], Jost Schmiedel [JS], Susanne Angermund [SuA]

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