



Bereits in der letzten Ausgabe dieses Newsletters habe ich die vielen, bedeutenden und schnellen Veränderungen thematisiert, mit denen wir Menschen aktuell konfrontiert werden. Und viele dieser Veränderungen scheinen die Welt keineswegs besser zu machen. Das kann Menschen lähmen, und es kann dazu führen, dass sie sich ins Private zurückziehen.

Mit diesem Newsletter wollen wir nicht zuletzt klar machen, dass beides für uns nicht in Frage kommt. Auch wenn wir die innenpolitischen Entwicklungen in den USA nur von außen beobachten und auf die militärisch ausgetragenen Konflikte auf der Welt wenig Einfluss nehmen können, wollen wir uns weiter dort einmischen, wo wir Chancen sehen, etwas zum Besseren beeinflussen.

Schwerpunktthema unserer Jahresversammlung ist der Fußverkehr. Wenn Mobilität umweltverträglicher gewährleistet werden soll, muss dessen Bedeutung gestärkt werden – und dabei spielt die kommunale Ebene eine herausragende Rolle.

Aber natürlich beschäftigt uns auch die Bundespolitik. Im aktuellen Kommentar erläutert VCD-Gründungsmitglied Iko Tönjes, welche Erwartungen und Forderungen er an die Politik der neuen Bundesregierung hat. Daneben gibt es wie gewohnt Berichte aus der Region und eine kleine Presseschau.

Jost Schmiedel

Termine

Jahresversammlung des VCD-Regionalverbands

Schwerpunktthema: **Verbesserungen für den Fußverkehr als Teil einer Mobilitätswende**

Referentin: **Laura Groß, Fußverkehrbeauftragte der Landeshauptstadt Düsseldorf**

Alle verkehrspolitisch Interessierten sind herzlich eingeladen zur Diskussion dieses Schwerpunktthemas. Ab etwa 20 Uhr wird sich der formelle Teil mit Rechenschaftsbericht und Neuwahl des Vorstandes anschließen.

➤ Wann? **Do., 27.3., 18.30 Uhr**

➤ Wo? **Bürgerhaus im Stadtteilzentrum Bilk, Raum 1, Bachstr. 145,**
in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofes Düsseldorf-Bilk

Monatstreffen des VCD-Regionalverbands im April

Aus terminlichen (Osterferien) und organisatorischen Gründen werden Zeit und Ort des Treffens erst bei der Jahresversammlung geklärt.

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

„Tarif-Frühling“ im VRR

Seit dem 1. März gibt es einige Fahrkarten im Tarifsortiment des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) nicht mehr. Als „Tarif-Frühling“ bezeichnet der VRR diese Änderung, die eine Antwort darauf ist, dass die meisten Abonnenten und auch ein Teil der bisherigen Gelegenheitskundinnen ins supergünstige und attraktive Deutschland-Ticket (inkl. Schüler-, Sozial- und Jobvariante) gewechselt sind. Dass die Tarifstruktur und das Sortiment nun erheblich vereinfacht werden sollten, ist aus Sicht des VCD richtig. Dann gibt es aber meist auch Verlierer, deren Zahl und deren Nachteile aber klein bleiben müssen. Allerdings gibt es immer noch die Unsicherheit, ob und zu welchem Preis das Deutschland-Ticket ab 2026 angeboten werden wird.

Im Schatten des Deutschlandtickets sind die Preise im VRR-Tarif in letzter Zeit erheblich angestiegen. Das ist aus Fahrgastsicht kritisch zu sehen, hat aber Ursachen in stark gestiegenen Kosten (für Personal, Eisenbahn-Verkehrsverträge, Bauleistungen, ..) und allgemeinen finanziellen Problemen der Kommunen. Die Kürzung von Verkehrsleistungen wäre die schlechtere Lösung. Der VCD setzt sich für eine Beteiligung des Bundes an den Vorhaltekosten im ÖPNV ein, um den Preisdruck zu reduzieren. Ob da die neue Koalition etwas bewegen wird?

Die ausdrückliche Philosophie des VRR ist, künftig nur noch auf das Deutschland-Ticket und den elektronischen Tarif „eezy“ zu setzen, mit wenigen Ticketangeboten für diejenigen, die das nicht nutzen können bzw. wollen und möglichst ganz ohne Bargeld. Das sieht der VCD durchaus kritisch. Der eezy-Tarif etwa ist für Personen unter 18 Jahren nicht buchbar, für das 24h-Ticket innerhalb einer Stadt (kostet 8,80€) gibt es bisher keine passende Alternative (der eezy-Tages-„Preisdeckel“ liegt bei 28,90€). Und dass an den Automaten in der Stadtbahn kein 24h- oder SchönerTag-Ticket mehr gekauft werden kann, bleibt unbegründet.

Gerade die Abschaffung der Kurzstrecke und der bisherigen Preisstufe C erzeugt für einige Fahrgäste zu große Preissprünge. Auch das Zusatzticket wird durch die Abschaffung der 4er-Variante merklich teurer. Der VCD hätte gerne einen Mischpreis zwischen C-alt und D gesehen, da der Sprung von B auf C-neu (bei Einzeltickets: 7,40 > 18,90€ !) jetzt zu hoch ist. Für lange Strecken im VRR sind aber schon 2 Hin- und Rückfahrten im Monat mit dem Deutschlandticket genauso günstig wie ein bisheriges 4er-Ticket der Preisstufe C (57,50€) und wesentlich günstiger als die Preisstufe D (68,60€), von zusätzlichen kostenlosen weiteren Fahrten ganz abgesehen. Das Ticket2000 ist, je nach genutzten Mitnahmeoptionen, im Vergleich mit dem Deutschlandticket ohnehin preislich nicht besonders attraktiv (selbst im 9-Uhr-Abo 71 - 168€).

Für kurze Einzelfahrten ist ohne Kurzstreckenticket tatsächlich der eezy-Tarif günstiger. Der Einstieg in den E-Tarif ist eine (auch psychologische) Hürde, wer es aber geschafft hat, findet das System meist recht komfortabel, auch wenn es ab und zu technische Probleme



gibt. Eine 2km-Kurzstrecke kostet im e-Tarif eezy 2,31€, also etwa so viel wie die 2,20€ der abgeschafften Kurzstreckenfahrkarte.

Zum Barenticket: das kostet inzwischen 112 Euro, also genauso viel wie Deutschland-Ticket (58€) plus 1.-Klasse-Aufpreis im VRR (53,05€). Die freie Mitnahme einer weiteren Person und eines (!) Fahrrads fällt dort weg, die Mitnahme galt aber nur abends und am Wochenende (und kann dann vielleicht günstiger mit Einzel- bzw. Zusatztickets aufgestockt werden). Durch die Gültigkeit des D-Tickets weit über den VRR hinaus sollte das aber für viele kompensiert werden, und wenn jede/r ein eigenes Ticket hat, hat das auch einen Wert. (2 Deutschland-Tickets entsprechen preislich etwa einem Barenticket ohne 1. Klasse).

Fazit: Das Deutschlandticket und der eezy-Tarif sind für die meisten Fahrgäste tatsächlich zu empfehlen, Härten für einen Teil der Fahrgäste sind aber vorhanden. Wir halten einige der aktuellen Preissprünge für zu hoch, der e-Tarif sollte eher positiv verbreitet, nicht preislich erzwungen werden. Der VCD hatte im Vorfeld einige kritische Anmerkungen, einiges wurde noch korrigiert (etwa der Erhalt des 2-Waben-Tarifs), anderes nicht (u.a. Wegfall der Kurzstrecke und des 4-Std.-Tickets und Reduzierung des Preises für die Preisstufe D). Der VCD sieht aber auch den finanziellen Druck auf die Kommunen, der wenig Spielraum lässt.

Eine Reduzierung des Preisdrucks für die Zukunft wird es nur geben, wenn sich Bund und Länder doch noch auf eine neue bessere Finanzierung des ÖPNV einigen und die Kommunen stärker unterstützen - und wenn sich dazu die Fahrgäste mit ihren Interessen lauter zu Wort melden, z.B. über den VCD. [IT]

Neues aus dem VCD

VCD-Engagement im Naturschutznetzwerk Velbert

Die Stadt Velbert entwickelt seit einigen Jahren eine Klimastrategie. Dazu sollte ein Klimabeirat gegründet werden, um engagierten und sachkundigen Vertretern aus der Bürgerschaft, dem Handwerk, dem Handel und der Landwirtschaft sowie einschlägigen Organisationen Gelegenheit zur frühzeitigen Mitwirkung zu geben.

Im Jahr 2023 beschloss der Rat der Stadt Velbert jedoch, diesen Beirat aus der Klimastrategie zu streichen. Daraufhin berieten Vertreter von Verbänden, die wesentliche Aufgaben im Naturschutz wahrnehmen, wie sie sich gegen diese Restriktion wehren könnten. Erstes Ziel war, interessierte Organisationen zu vernetzen, um gemeinsam Kontakte zu Politik und Verwaltung wirksamer nutzen zu können.

Vor diesem Hintergrund wurde Herr Ostermann in seiner Funktion als Leiter der Stabsstelle Klimaschutz in der Stadtverwaltung Velbert zu einem Diskussionstreffen eingeladen, an dem er am 20. März 2025 teilnahm. Vom Naturschutznetzwerk Velbert waren folgende Organisationen vertreten: ADFC, BürgerSolarBeratung (BSB), BUND, NABU, VCD.

In der Vorstellungsrunde bekannte Herr Ostermann, dass ihm bisher der VCD unbekannt gewesen sei. Der VCD stellte sich mit seiner satzungsgemäßen Zielsetzung vor, eine Mobilität zu fördern, die menschenfreundlich und möglichst natur- und umweltschonend abläuft.

Herr Ostermann erklärte, dass der Ratsbeschluss für ihn verbindlich sei. Die Teilnahme an einem regelmäßigen institutionalisierten Treffen lehnte er ab. Er möchte sich auf einen einmal im Jahr veranstalteten Gedankenaustausch beschränken.

Die Teilnehmer nannten folgende Themenschwerpunkte für die Veranstaltung:

- Vernetzung der Verbände zum Thema Klimaschutz und Einbindung in die Umsetzung der Velberter Klimastrategie (alle Teilnehmer)
- Radwegebau, fahrradfreundliche Stadtplanung (ADFC)
- Solarstadt Velbert (BSB)
- Stellungnahme Hülsecker Weg, Schutz der Kommunalwälder, Einbindung der Naturschutzverbände in die BiodivStrategie, Veranstaltung eines regelmäßigen Klimatages in Velbert (BUND)
- Amphibienschutz an stark befahrenen Straßen, beispielhaft Mettmanner Straße (NABU)
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (besonders ÖPNV), Radwegverbindungen zu den Nachbarstädten (VCD)

Die Veranstaltung endete nach 2 Stunden mit Dank an die AWO für die Bereitstellung des Versammlungsraumes. [HJ]

Presseschau

Interview mit Verkehrsminister Volker Wissing

Er ist nur noch geschäftsführend im Amt, bis sich nach der Bundestagswahl vor vier Wochen eine neue Bundesregierung zusammengerauft hat. Trotzdem – oder vielleicht auch gerade deshalb – sind die Antworten von Volker Wissing aufschlussreich zu den Fragen, die ihm Andrea Barthélémy und Jan Sternberg vom *RedaktionsNetzwerk Deutschland* gestellt haben.

<https://www.rnd.de/politik/volker-wissing-ueber-seine-ex-partei-fdp-am-markt-gescheitert-B5GEHXYDRBFETJZHW3VGIIY2WU.html>

Weitere 500 Straßen in Paris sollen autofrei werden

Ein aktueller Bericht auf der Internetseite der *tagesschau* beschäftigt sich mit einer Bürgerbefragung am vergangenen Wochenende in Paris. Eine Mehrheit befürwortete demnach Planungen, in den nächsten Jahren zusätzlich 500 Straßen autofrei zu machen (ca. 220 gibt es aktuell) und in diesem Zusammenhang gegebenenfalls 10.000 Stellplätze für Autos zu beseitigen. Allerdings beteiligten sich nur etwa vier Prozent der Abstimmungsberechtigten.

<https://www.tagesschau.de/ausland/europa/frankreich-paris-strassen-buergerbefragung-100.html>

Verändert der Medienkonsum unseren Intellekt?

Es ist zwar kein Verkehrsthema im engeren Sinne, aber trotzdem interessant und beunruhigend: Ein Bericht auf der Internetseite des Magazins *t3n* beschäftigt sich mit verschiedenen wissenschaftlichen Studien, die nahe legen, dass die Fähigkeiten von Menschen abgenommen haben, sich zu konzentrieren, logisch zu denken, Probleme zu lösen und Informationen zu verarbeiten.

<https://t3n.de/news/veraendert-der-medienkonsum-unseren-intellekt-1678313/>

Kommentar

Heute von Iko Tönjes (Mitglied im Vorstand des Vorstands im Landesverbands NRW und Regionalverband Düsseldorf des VCD) über seine Erwartungen an die neue Bundesregierung

Der Bund soll den Ausgleich für das Deutschlandticket ganz und für mindestens 3 Jahre übernehmen, um dieses zentrale Produkt zu sichern. Er kann das als Teil des „Klimagelds“ finanzieren, also der von der Politik in Aussicht gestellten Rückerstattung von Einnahmen aus der (steigenden) CO2-Bepreisung, denn das Deutschlandticket ist eine direkte finanzielle Entlastung der Privathaushalte, und das mit positiver sozialer und zusätzlicher Klimawirkung.

Die Länder sollen die dadurch freiwerdenden Mittel ausschließlich für die dringend notwendige Verbesserung des ÖPNV-Angebots einsetzen, etwa Regionalbuslinien und Bedarfsverkehre vor allem im ländlichen Raum einrichten und Platzangebote erweitern.

Darüber hinaus sollen die Gespräche zwischen Bund und Ländern über bundesweite Angebots-Standards im ÖPNV und dessen dauerhafte Finanzierung wieder aufgenommen werden („Ausbau- und Modernisierungspakt“ AMP). Damit es zu einem positiven Ergebnis kommt, sollen Betroffene, also Kommunen, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste, beteiligt werden und ein finales Gutachten den finanziellen Gesamtbedarf für ein gemeinsam definiertes Garantie-Angebot neutral ermitteln.

Außerdem:

Das Sondervermögen Infrastruktur muss im Verkehrsbereich voll in die Sanierung und Modernisierung der Netze fließen, als in den Bestand von Straßen inklusive Radwegen, Brücken, Bahn und ÖPNV, Wasserstraßen. Für große Bauprojekte muss es einen Klimacheck geben, den neue Autobahnen wohl kaum bestehen werden, Planungsprozesse sind zu beschleunigen.

Der Bund soll den Kommunen vertrauen und ihnen mehr rechtliche Spielräume bei der Steuerung des Fahrens und Parkens auf den Straßen geben: Tempo 30, Gebühren, digitale Kontrolle. Intelligentes Mobilitätsmanagement soll lokale Maßnahmen besser koordinieren und u.a. das vernachlässigte Thema Mitfahren angehen, um die Millionen freier Pkw-Plätze zu nutzen. Mehr Investitionshilfen für die kommunale Ebene sollen finanzielle Spielräume erweitern.

Der Umstieg auf klimafreundliche Antriebe und leichtere Fahrzeuge muss Fahrt aufnehmen, vor allem in gewerblichen Flotten (Firmenwagen, Fahrdienste, Sharing,..).

Der Verkehrsbereich muss insgesamt einen größeren Beitrag zum Erreichen der existenziell wichtigen Klimaziele leisten. Das erfordert ein konsequentes Klima-Controlling, das die Einhaltung eines geeigneten Zielpfads kontinuierlich überwacht und bei Abweichungen gegensteuert.

Service

Aktuelle Meldungen aus dem Regionalverband: <http://www.vcd.org/vorort/duesseldorf/>

Aktuelle Meldungen aus dem Bundesverband: <http://www.vcd.org/>

Mehrfach ausgezeichnete 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