



Die Kommunalwahlen, die in NRW am 14. September stattfinden, werfen ihre Schatten voraus. Es geht um die künftige Zusammensetzung der verschiedenen Gremien wie Stadträten, Kreistagen und Bezirksvertretungen sowie der Bürgermeisterinnen bzw. Bürgermeister und Landräte. Diese werden direkt gewählt, und falls keine Kandidatin und kein Kandidat beim ersten Wahlgang eine absolute Mehrheit erhält, erfolgt zwei Wochen später noch eine Stichwahl.

In Düsseldorf hat gerade die letzte Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses vor dem Wahltermin stattgefunden. Iko Tönjes berichtet über die vielen Themen, über die dabei diskutiert wurde, und macht in seinem Kommentar nicht zuletzt auch deutlich, um welche verkehrspolitischen Weichenstellungen es bei den Kommunalwahlen geht.

Konkret über den Radverkehr in einem Düsseldorfer Stadtbezirk werden wir kurz vor dem Beginn der Sommerferien diskutieren. Näheres dazu und zu unseren nächsten Treffen sind wie gewohnt in der Terminübersicht zu finden, und auch über aktuelle VCD-Aktivitäten auf Bundes- und lokaler Ebene berichten wir wieder.

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern eine angenehme Sommerzeit, und hoffe, dass wir uns bei der einen oder anderen Gelegenheit auch persönlich treffen werden.

Jost Schmiedel

Termine

Monatstreffen des VCD-Regionalverbands im Juni

- Wann? **Di., 24.6., 17.30 Uhr**
- Wo? **Videokonferenz über die Plattform Zoom**
<https://us06web.zoom.us/j/86807517381?pwd=oZHxDod2yw6n0EcyWBGubl3BaJX6pN.1>
Meeting-ID: 868 0751 7381
Kenncode: 826047

Rad Fahren im Stadtbezirk 7 – Das muss besser werden!

Gemeinsam mit dem Düsseldorfer ADFC und weiteren Partnern organisiert der VCD eine Veranstaltung mit Kandidatinnen und Kandidaten für die Kommunalwahlen im Stadtbezirk 7 (Gerresheim, Grafenberg, Ludenberg, Knittkuhl und Hubbelrath).

- Wann? **Mi., 9.7., 19 Uhr**
- Wo? **Gemeindesaal der Ev. Kirchengemeinde Gerresheim, Hardenbergstr. 3**
Haltestelle Hardenbergstr., Linien U73 und 737

Monatstreffen des VCD-Regionalverbands im Juli

Wir werden uns wieder einmal persönlich treffen im Frankenheim-Biergarten und wollen dabei über Verkehrspolitik diskutieren und wie wir sie als VCD-Regionalverband beeinflussen können. Dies ist eine besonders gute Gelegenheit zum „Einstieg“ für Menschen, die sich vorgenommen haben, sich stärker in diesem Zusammenhang zu engagieren.

- Wann? **Di., 15.7., 19.00 Uhr**
- Wo? **Brauereiaussschank Frankenheim, Wielandstraße 12-14, 40211 Düsseldorf**
Haltestelle Pempelforter Straße, Linien U71, U72, U73, U83, 704, 721, 722, 737

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

Verkehrsnachrichten

Düsseldorf: Bericht aus dem Verkehrsausschuss

Am 18.6. hat der Düsseldorfer Ordnungs- und Verkehrsausschuss (OVA) getagt, die Sitzung hat über 4 Stunden gedauert. Neben Routinethemen wie Bebauungs-Plänen, Tempo30-Abschnitten und Anwohnerparkgebieten gab es zwei Schwerpunktthemen: die Vollsperrung der A59 und die Technik zur Steuerung des Individualverkehrs.

Bei Tempo30-Anträgen wurde kritisiert, und der VCD unterstützt das, dass es häufig nur um sehr kurze Abschnitte geht, und das auch nur während der Öffnungszeiten der Einrichtungen, die als formale Begründung herhalten, wie Kitas oder Schulen. Der Fürstenwall etwa soll jetzt nur für 150m im Abschnitt zwischen Jahnstr. und Talstr. Tempo 30 bekommen, und das nur während der Kita-Zeiten. Diese Klein-Klein-Temporegelungen nützen weder den Autofahrenden noch den anderen Verkehren und Anwohnern und erzeugt Akzeptanzprobleme. Ein krasser Musterfall: auf einer Straße könnte es 150m Tempo 30 von 8 bis 16 Uhr geben, dann 250m Tempo 50, dann wieder Tempo 30, aber hier von 6 bis 20 Uhr. Ist das nicht gaga? Leider ist Tempo 30 immer noch nicht in die Verantwortung der Kommunen gegeben, sondern nur mit eng begrenzten Kriterien zulässig, weil der Bund meint, es immer besser zu wissen als die Politik vor Ort, eine Kultur des Misstrauens aus der Windschutzscheiben-Perspektive. Da muss die Stadt formal korrekt handeln. Aber die StVO gibt inzwischen durch das Thema Lärmschutz, gerade auch für den Fürstenwall, und zur Verbindung von Tempo30-Abschnitten inzwischen mehr Möglichkeiten her (siehe etwa die erfolgreiche Luegallee).

Bei den Bebauungsplänen wird immer noch zu wenig auf Konzepte zum Mobilitätsmanagement geachtet, etwa Sharing-Angebote oder Kommunikation oder auch Quartiersgaragen. Die Stadt sagt, dass das in städtebaulichen Verträgen mit dem Investor konkret besprochen wird, es wäre aber gut, den Rahmen dafür bereits im B-Plan vorzugeben. Beschlossen wurde außerdem die Umgestaltung der Mühlenstraße in der Altstadt.



Die angekündigten sanierungsbedingten Voll-Sperrungen der A59 in jeweils einer Fahrtrichtung ab Herbst schlug schon im Vorfeld hohe Wellen, die Autobahn GmbH als Bauträger konnte darlegen, dass es keine brauchbare Alternative zu dieser Lösung gibt. Eine Verkürzung der Bauzeit durch Tag- und Nacht-

Betrieb soll wenig Gewinn und wesentliche zusätzliche Belastungen für Anwohner (und auch Beschäftigte) ergeben. Die Entfernung einer Betonfahrbahn und eine ganz neue Asphaltfahrbahn sind aufwendig. Jetzt kommt es darauf an, dass der Durchgangsverkehr wirklich auf die vorhandenen Alternativen A3 und A57 gelenkt und der Verkehr der betroffenen Stadtteile über die städtischen Straßen abgewickelt werden kann. Dass es zu mehr Belastungen für die Anwohner(innen) und zu längeren Fahrtzeiten für die Kfz kommen wird, ist allerdings klar. Ob eine Verteilung auf mehrere parallele Straßen gut ist, ist zweifelhaft. Ein wichtiger Punkt ist, wie weit der öffentliche Verkehr als Alternative zur Verfügung steht. Die Autobahn-Sperrung darf nicht gleichzeitig mit einer Sperrung der Bahnstrecken stattfinden (eine kürzere Großsperrung um Köln ist im November), und es sollte überlegt werden, wie Stau Probleme für den Busverkehr minimiert werden können. Auch der Radverkehr kann die Straßen entlasten; leider kommt der Radschnellweg im Düsseldorfer Süden nicht voran. Übrigens wird über die Probleme der ÖPNV-Nutzer(innen) bei den häufigen Vollsperrungen von Bahnstrecken viel weniger diskutiert. Dort sind mehr als verdoppelte Fahrzeiten ganz normal.

Eine grundsätzliche Diskussion gab es zum Thema Steuerung des Kfz-Verkehrs: Die Stadt hat eine umfangreiche Übersicht über die technischen Tools und (weitgehend schon abgeschlossenen) Projekte zur Verkehrssteuerung erstellt. Das Projekt VinDus soll den Verkehr abhängig von der Umweltlage steuern und Informationen bereitstellen. Das bringt real wenig, weil man sich meist nicht erst kurz vor der Abfahrt für ein Verkehrsmittel entscheidet und dann auch eher die Stau- als die Umweltinformationen beachtet. Und CO2 ist im Gegensatz zu Schadstoffen keine Frage von Grenzwertproblemen auf einzelnen Straßen, sondern schlicht generell zu reduzieren. Das Projekt KoKoSDus (mit dem Ampelphasen-Assistenten TrafficPilot) soll die Ampelsteuerung durch elektronische Kommunikation mit Autos und Smartphones optimieren (aber welcher Radfahrer will auf sein Smartphone schauen, um die optimale Geschwindigkeit zum nächsten Grün zu erfahren?). Das Projekt ÖPNV-Beschleunigung hat viele Ampelanlagen auf Basis von stationären Funkbaken zugunsten des ÖPNV umprogrammiert, aber wohl längst nicht alle.

Mehrere Tools für den Straßenverkehr sollen diesen „optimieren“: ein Benchmark-Tool zur Qualitätsmessung, Grüne-Welle-Tool und Simulationsmodell. Das neue Projekt KISSID auf Basis des digitalen Datenaustausch-Standards C-ITS (Cooperative Intelligent Transport System) soll lokale „netzadaptive Ampelsteuerungen“ mit genaueren Positionsdaten und KI-Unterstützung testen, in Kooperation mit der Rheinbahn (auf den Teststrecken Frankfurter, Wanheimer und Heidelberger Str.). Es ist also viel an den Straßen in Arbeit.



Bei allen Projekten ist uns eine aussagekräftige Evaluation für die Praxis nicht bekannt, manches ist nur an wenigen ausgewählten Ampelanlagen installiert, und was die konkreten Regeln der Optimierung sind, bleibt im Nebel. Auch die Frage, wie die vorhandenen Projekte für Lichtsignalanlagen (LSA) mit der neuen adaptiven Ampelsteuerung zusammenpassen, ist offen.

Die Diskussion insbesondere von Seiten der SPD und der Grünen entzündete sich dann auch an der Frage von „Optimierung“ und Priorisierung. Alle im Saal waren sich einig, dass die Beschlusslage einer Priorisierung des ÖPNV weiter gilt. Aber Aussagen aus der Vorlage

und von der Stadtführung lassen den Verdacht aufkommen, dass der Bahnvorrang merklich abgeschwächt werden soll. In der Verwaltungsvorlage steht: „Bei zu starken Einschränkungen des Kfz-Verkehrs wird die ÖV-Priorisierung angepasst, um die Eingriffe in die Grüne-Welle zu minimieren.“ und „So können ÖV-Fahrzeuge z.B. bei Verspätungen, im Stau oder abhängig von der Fahrgastzahl besser priorisiert werden. Daraus resultierend können die Eingriffe in die LSA-Steuerung optimierter geplant und die Auswirkungen für den MIV auf ein Minimum reduziert werden.“ Und der Oberbürgermeister hat (laut Rheinischer Post vom 21.4.25) in einer Podiumsdiskussion der OB-Kandidaten gesagt, in der Ampel-Koalition sei auf „eine radikale Bevorrechtigung der Rheinbahn“ gesetzt worden, um „irgendwie am Ende zwanzig Sekunden Fahrzeit in einem Umlauf herauszuholen“. Vor allem aber pointierte Keller: „Das hat die Grünen Wellen gebrochen, auf die wir in Düsseldorf mal stolz waren.“, so die RP.

Kurz wurde übrigens auch über die neue Theodor-Heuss-Brücke gesprochen. Der OB hat mit seiner Ablehnung einer Stadtbahntrasse auf der Brücke – wieder mal – für Irritation gesorgt, es bleibt aber für die nächsten Planungsschritte dabei, dass die Stadtbahn als Nordtangente noch mitgedacht wird. Der VCD hatte ja eine Stadtbahnstrecke zwischen Seestern und Messe über den Rhein vorgeschlagen, eine optimale Verbindung statt U81 und Th-Heuss-Brücke, wie wir meinen. Die wurde dann aber mit Falschaussagen der Stadt bedauerlicherweise aus dem U81-Verfahren gekippt. (Und die Ausführung der U81 über den Rhein und am Handweiser ist immer noch nicht geklärt.) [IT]

Unterlagen zur Sitzung:

https://ris-duesseldorf.itk-rheinland.de/sessionnetduebi/si0057.asp?_ksinr=27988

Mit den vorgesehenen Änderungen an Ampelschaltungen beschäftigt sich auch der aktuelle Kommentar von Iko Tönjes (siehe unten).

Neues aus dem VCD

Infostand in Düsseldorf-Wersten

Im Zusammenhang mit der NRW-Initiative **#sicher im Straßenverkehr** der Polizei haben wir uns am 11. Juni von 7-9 Uhr mit einem Stand beteiligt. Wir haben viele Mobifibeln an aufgeschlossene Eltern und Schüler verteilt, und ebenso auch an Polizeibeamte verschiedener Polizeidirektionen. Sogar mehrere Ministeriumsoffizielle haben interessiert nachgefragt und Mobifibeln mitgenommen.

Die Grundschulkinder der Werstener Marienschule haben zusammen mit der Polizei bei einer Geschwindigkeitsmessung vor der Schule rote Denk- und grüne Dankzettel verteilt. Außerdem lief eine Kindergruppe mit dem Verein FUSS e. V. das Schulumfeld ab, um mögliche gefährliche Stellen zu finden.



Derweil haben sich die Vertreter der anwesenden Vereine, die sich in unterschiedlicher Weise für einen sichereren Straßenverkehr engagieren, also außer der Polizei und dem VCD auch der ADFC, der FUSS e. V., die DEKRA, der ADAC, die Unfallkasse NRW und die Verkehrsunfall Opferhilfe Deutschland VOD, bei den Eltern bekannt gemacht und sich untereinander vernetzt. Währenddessen wurden wir vom ebenfalls vorhandenen Kaffeemobil gut versorgt.

Fazit: So lässt sich ein Tag auf erfreuliche Weise beginnen. [SuA]

VCD-Petition: Die Familienreservierung der Bahn muss bleiben!

Der VCD hat eine Online-Petition an den Vorstand der Deutschen Bahn gestartet mit der Forderung, dass die Familienreservierung, die zum 15. Juni weggefallen ist, wieder eingeführt wird:

<https://weact.campact.de/petitions/die-familienreservierung-der-bahn-muss-bleiben>

Über den sachlichen Hintergrund berichtet unter anderem die Internetseite der *tagesschau*:

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/bahn-familienreservierung-kritik-100.html>

Kommentar

Heute von Iko Tönjes zu den jüngsten Aussagen des Düsseldorfer Oberbürgermeisters Stephan Keller zur ÖPNV-Beschleunigung an Ampelanlagen:

Diese Äußerungen des Oberbürgermeisters in der Sitzung des Verkehrsausschusses und gegenüber der Presse sind fachlich zweifelhaft und enttäuschend für den früheren Verkehrsdezernenten. Er zeigt sich wieder mal als Bremser und nicht als Treiber einer modernen und nachhaltigen Verkehrspolitik. Beim ÖPNV kommt es eher auf die Verstetigung der Fahrzeiten als auf eine Beschleunigung an, Fahrgäste können bei einer Summierung von kleinen Verspätungen dann durch verpasste Anschlüsse schon mal 20 oder 30 Minuten verlieren. Und 20 Sekunden sind übrigens bei 100 Fahrgästen in der Summe schon mehr als 30 Minuten. Eigentlich sind grüne Wellen in Zeiten von lokal optimierenden Ampeln und ÖPNV-Vorrang ohnehin von gestern. Was ist eigentlich mit der grünen Welle für den Radverkehr? Die würde u.a. durch Tempo 30 abschnittsweise ermöglicht.

In der Verwaltungsvorlage zur Sitzung steht in der Einleitung: „Zur Sicherstellung einer umweltfreundlichen Mobilität bei einem gleichberechtigten Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ...“. Umweltfreundlich und gleichberechtigt passen nicht in einem Satz zusammen. Es ist sachgerecht, wenn Verkehrsmittel mit weniger Emissionen, Lärm, Unfallgefahren und Platzbedarf Vorteile bekommen. Nur wenn das bei „gleichberechtigt“ gemeint ist (also Ungleiches ungleich behandeln), stimmt es. Gegen Maßnahmen, bei denen Verkehrsteilnehmer(innen) Vorteile bekommen, ohne dass Andere Nachteile haben („paretooptimal“), ist nichts einzuwenden. Staus sind auch grundsätzlich kein gutes Mittel der Verkehrssteuerung, weil sie wesentliche Nachteile wie zusätzliche Emissionen, Zeitverluste und Akzeptanzprobleme erzeugen. Auch Busse können im Stau stehen, jedenfalls wenn sie den Vorrang nicht aus der Ferne anfordern können bzw. keine

Umfahrungsmöglichkeiten eingerichtet werden können. Für die nachhaltige Verkehrssteuerung sind finanzielle Instrumente und Parkraum-Management besser geeignet. Wenig beachtet wird in der Verkehrssteuerung, dass die Förderung von ÖPNV und Rad die Straßen entlasten soll. Das größte Problem für Autofahrende sind nun mal die anderen fahrenden und stehenden Autos. In den städtischen Vorlagen wird eher der Eindruck vermittelt, als wäre der Pkw-Verkehr naturgegeben und die anderen Verkehrsteilnehmer nur Konkurrenz. Manchmal wird auch angeführt, dass sich ja an Kreuzungen Bahnen aus mehreren Richtungen gegenseitig behindern könnten, das ist aber auch nur eine Nebelkerze. Natürlich kann ein System mit so etwas umgehen, dabei sogar den Besetzungsgrad oder Verspätungsstatus der Bahnen und Busse berücksichtigen.

Maßnahmen ohne Nachteile für andere werden besonders dann als Beispiele genannt, wenn Konfliktthemen verschleiert werden sollen, aber solche Maßnahmen sind nur ein kleiner Teil des Systems. Häufig geht es eben doch um eine Konkurrenz um knappe Flächen, Grünzeiten etc. Dann ist eine Optimierung ohne Bewertung, wie der Verkehrsdezernent es dargestellt hat, schlicht nicht möglich. Und eine technische Optimierung z.B. bei Ampelschaltungen braucht eindeutige Vorgaben wie Schwellenwerte und Gewichtungungen und Qualitätsfunktionen. Wenn diese konkreten Bewertungsregeln in einer verständlichen Form offengelegt werden, wäre der sachlichen Diskussion sehr geholfen. Und vielleicht sollte die Stadt stärker auch den CoKo-Rechner des Zukunftsnetz Mobilität NRW nutzen, der die CO2-Auswirkungen einiger kommunaler Verkehrsmaßnahmen abschätzt: <https://coko.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw/>

Service

Aktuelle Meldungen aus dem Regionalverband: www.vcd-duesseldorf.de

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

Mehrfach ausgezeichnete Blog Zukunft Mobilität: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/>

Parkverstoß als Drittanzeige melden:

Stadt Düsseldorf: <https://www.duesseldorf.de/ordnungsamt/verkehrueb/drittanzeige/>

Bundesweit: <https://www.weg.li/>

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