



Der Sommer ist ja inzwischen keineswegs mehr eine nachrichtenarme Zeit – und leider sind viele der aus der ganzen Welt aktuell eingehenden Nachrichten eher beunruhigend. Das Bewusstsein dafür, dass die Menschheit vor gravierenden Problemen steht, die letztlich nur gemeinsam gelöst werden können, scheint immer mehr abhanden zu kommen.

Auch wenn es also durchaus in den letzten Wochen an Berichtenswertem rund um das Thema Verkehr keinen Mangel gegeben hat, bilden Kommentare ausnahmsweise den Schwerpunkt dieser Ausgabe unseres Newsletters. Susanne Angermund beschäftigt sich mit dem im VCD kontrovers diskutierten Thema, ob das Fahren auf Radwegen mit S-Pedelecs erlaubt werden sollte. Die Kommunalwahlen, vor denen wir in NRW stehen, haben Iko Tönjes zu dazu veranlasst, seine Überlegungen zum Wahlkampf und zum richtigen Umgang mit der AfD zu formulieren – sicher kein Verkehrsthema im engeren Sinne, aber eines, was sehr viele Menschen aktuell beschäftigt.

Jost Schmiedel

Termine

Monatstreffen des VCD-Regionalverbands im August

- Wann? **Di., 26.8., 19.00 Uhr**
- Wo? **VCD-Geschäftsstelle in Düsseldorf, Schützenstr. 45**

Stadtradeln in Düsseldorf

In Düsseldorf findet das Stadtradeln in diesem Jahr gemeinsam mit unserer Partnerstadt Chemnitz vom 1.-21. September statt. Teilnehmen können alle, die in Düsseldorf wohnen, arbeiten, einem Verein angehören oder eine (Hoch-)Schule besuchen. Es gelten alle Fahrten per Rad, E-Bike, Laufrad, Rollstuhl und Handbike in und außerhalb von Düsseldorf. Da die Teilnahme unseres Vereins im letzten Jahr ein voller Erfolg war, tritt der VCD-Regionalverband dieses Jahr wieder mit dem Team „Verkehrsclub Deutschland VCD“ an. Weitere Informationen: <http://www.stadtradeln.de/duesseldorf>

- Wann? **1.-21.9.**

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

Verkehrsnachrichten

Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA): Deutsche fahren wieder mehr Auto

So sieht eine Verkehrs- oder Mobilitätswende wohl nicht aus: Ein aktueller Bericht des KBA zeigt, dass die Gesamtstrecke, die von Inländern in Deutschland zurückgelegt wurde, 2024 im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht gestiegen ist, nachdem sie mehrere Jahre in Folge

etwas zurückgegangen war. Die durchschnittliche Fahrleistung pro Auto ging dabei leicht zurück, während die Zahl der KFZ insgesamt weiter zunahm.

Dazu passt, dass im vergangenen Jahr auch mehr Benzin ausgeliefert wurde. Nach vorläufigen Zahlen des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle stieg die Menge gegenüber 2023 um 2,1 Prozent – und das, obwohl der Anteil der Fahrzeuge mit „sonstigen“ Antrieben stetig steigt. Die Zahlen zeigen, dass einige Veränderungen notwendig sein werden bevor wir eine Klimaneutralität des Verkehrssektors erreichen. [JS]

Bericht auf der Internetseite von *zdfheute*:

<https://www.zdfheute.de/wissen/trendwende-auto-fahrleistung-100.html>

Bericht auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes:

https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/vk_inlaenderfahrleistung_node.html?yearFilter=2024

Neues aus dem VCD

VCD-Pressemitteilung: Deutschlandticket droht weitere Hängepartie

Die Bundesregierung hat am 6. August einen Entwurf zur Novelle des „Regionalisierungsgesetzes“ beschlossen und darin einen Finanzierungszuschuss für das Deutschlandticket in Höhe von 1,5 Milliarden Euro für das Jahr 2026 vorgesehen – in gleicher Höhe wie in diesem Jahr. In einer Pressemitteilung weist der VCD-Bundesverband auf zwei kritische Punkte hin: Laut Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD soll es den Tarif mindestens bis Ende 2029 geben – aber auch wenn der Bundestag die Novelle in dieser Form beschließt, ist nicht einmal für das kommende Jahr die Finanzierung gesichert. Da es zwischen Bund und Ländern noch keine Vereinbarung über eine Aufteilung von zu erwartenden Mehrkosten gibt, wäre damit ein Konflikt vorprogrammiert.

Mit den Mehrkosten werden die Länder allein gelassen. Ihnen bleibt dann die Wahl, mehr zu zahlen oder den Preis abermals zu erhöhen. Ersteres wollen die Länder nicht, letzteres hätte fatale Folgen: Schon nach der letzten Preiserhöhung wurden eine Million Abos gekündigt – gerade von Jüngeren, die meist nicht viel Geld haben.

Der VCD sieht Bundestag und Bundesrat in der Pflicht, den Entwurfstext zu überarbeiten. Sie müssen das Ticket dauerhaft im Gesetz verankern und die Kostenverteilung zwischen Bund und Ländern verlässlich regeln – damit das alljährliche Feilschen auf den letzten Drücker ein Ende hat! Sonst bleiben die Kunden verunsichert und das Deutschlandticket leidet darunter.

Außerdem fordert der VCD die Parlamentskammern auf, eine bundesweite Regelung für ein Jugend-, Azubi- und Sozialticket ins Gesetz zu schreiben, das maximal 29 Euro im Monat kosten darf. Kinder bis 14 Jahre sollten den Nah- und Regionalverkehr kostenlos nutzen können. Denn Mobilität darf kein Luxus sein – sie ist allen zu ermöglichen, damit alle am gesellschaftlichen Leben teilhaben können! [JS]

VCD-Pressemitteilung zum Deutschlandticket vom 6. August:

<https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/vcd-fordert-deutschlandticket-endlich-dauerhaft-sichern>

Kommentare

Hier zunächst von Susanne Angermund zur Diskussion über die Frage:

Soll die Benutzung Radwegen mit S-Pedelecs erlaubt werden?

Ich persönlich finde es praktisch, bei einem E-Bike grundsätzlich die Möglichkeit zu haben, auch schneller als 25 km/h zu fahren, wenn die Verkehrssituation dies gefahrlos zulässt. Dies ist bei den S-Pedelecs, den bis 45 km/h schnellen E-Bikes, möglich. Dem praktischen Nutzen steht aber das Verbot von S-Pedelecs auf Fahrradwegen gegenüber. Und da ich gerne lebe, würde ich zumindest in Düsseldorf damit nicht auf den normalen Autostraßen fahren. Deswegen finde ich es aktuell nicht sinnvoll, mir ein S-Pedelec zuzulegen.

Man kann mit einem schnellen Fahrrad natürlich auch langsam und rücksichtsvoll fahren. Das tun aber nicht alle. Ein Bekannter erzählte mir, wie er in der Altstadt mit seinem Fahrrad auf dem Radweg am Rhein entlang gefahren ist und dabei unerwartet von einem S-Pedelec-Fahrer in einem Affenzahn, mit geschätzt dem Doppelten seiner eigenen Geschwindigkeit, also mit ca. 40 km/h, dicht überholt wurde. Das habe der Bekannte nachvollziehbarerweise sehr unangenehm gefunden. Seine Befürchtung ist, dass es mehr solche Rowdies gäbe, wenn die Radwege auch für S-Pedelecs freigegeben würden, und dass auch eine notwendige und sinnvolle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 25 km/h für S-Pedelecs auf Radwegen die Raser nicht bremsen würde. Auch das erscheint einleuchtend.

Aber muss das heißen, dass ich, die ich rücksichtsvoll fahre, auf die Vorteile eines S-Pedelecs verzichten muss, weil einige unfähig sind, sich an die Regeln zu halten? Ich habe mich also bei der Polizei erkundigt, wie Betroffene mit Rowdieverhalten umgehen können.

Nach der gültigen Rechtslage kann ich das Mofakennzeichen notieren und die sonstigen Umstände wie Ort, Zeit, Personenbeschreibung, Fahrradfarbe etc. und damit eine Anzeige gegen die unbekannte Person erstatten. Das unerlaubte Benutzen des Radweges mit S-Pedelec ist eine Ordnungswidrigkeit, für die man belangt wird, wenn die Tat nachgewiesen ist. Ich würde also, wenn der andere die Tat bestreitet, als Zeugin aussagen, da die Polizei nicht dabei war und deswegen nichts zu dem Vorfall sagen kann. Die Anzeige habe recht gute Aussichten auf Erfolg, und damit würde die ignorante Person ein gewisses Gefühl dafür bekommen, dass Fehlverhalten Folgen hat. Damit wäre natürlich noch nicht die überhöhte Geschwindigkeit erfasst. Und die ist ganz schwer nachzuweisen. Die Geschwindigkeitsmessungen der Polizei müssen ja sehr exakt sein, um als Beweis brauchbar zu sein. Schätzungen reichen nicht aus. Ich bräuchte also eine Lenkerkamera, die ständig mitliefere, um zu beweisen, dass der Rowdie erstens dort fuhr und zweitens deutlich schneller war als ich.

Fazit: Die Einschätzung meines Bekannten hat was für sich - leider. Es ist aufwendig, rücksichtslosen Menschen Grenzen zu setzen. Jeder muss selbst entscheiden, ob er bzw. sie sich die Mühe machen will. Ich persönlich denke, dass es die Mühe wert ist, dass wir als Gesellschaft unsere Werte schützen. Und so aufwendig ist derzeit eine Anzeige auch nicht. Wenn natürlich die Radwege bis 25 km/h für alle Arten von Fahrrädern freigegeben würden, müsste meines Erachtens die Polizei auch auf Radwegen Geschwindigkeitskontrollen machen.

Kommentar von Iko Tönjes: **Manches ist anders als in früheren Wahlkämpfen**

Plakatives

Mit dem Ende der Sommerferien kommt die Kommunalwahl in die heiße Phase. Die Wahlplakate hängen, was fällt da in Düsseldorf auf? (Nicht alle Parteien fallen auf.)



Die CDU kommt diesmal mit Slogans ohne erkennbaren Inhalt: „Für ein Düsseldorf, das morgen noch atmet“ ?? Nach der letzten Wahl wurden dem OB die Wahlkampfversprechen „Staufreies Düsseldorf“ und „Klimagerechte Stadt“ immer wieder vorgehalten, das soll wohl nicht mehr passieren, geatmet wird ja immer. Die Grünen machen jetzt konzentriert einen Personenwahlkampf mit ebenfalls wenig konkreten



Aussagen. Ob das erfolgreich sein wird? Die SPD kämpft damit, dass ihren OB-Kandidaten keiner kennt, und dass Ex-OB Geisel als historisches Plus wenig taugt (und zum BSW übergelaufen ist).



Das BSW führt überhaupt Wahlplakat aus dem Jahr 2020 keinen Kommunalwahlkampf, sondern einen lokalen Bundeswahlkampf, obwohl Sahra Wagenknecht sogar einen besonderen Bezug zu dieser Stadt hat. Das BSW kritisiert pauschal in allen Städten die Milliarden, die für die Abwehr der imperialistischen Bedrohung durch Russland ausgegeben werden müssen, konkrete Forderungen gibt es nicht. Die FDP ist kryptisch: „Egal wie viele Räder, es braucht neue Wege“ – sind Radwege oder Straßen gemeint? Die FDP hat sich in den letzten Jahren eher als konsequente Autofahrerpartei profiliert.



Die AfD plakatiert frech „Alles für Düsseldorf“. Vor ein paar Jahren hätte man das noch für harmlos gehalten, aber nach dem Höcke-Prozess um den NS-nahen Spruch „Alles für Deutschland“ ist das ein klares Signal, dass die AfD deutsches Recht gezielt ignorieren will. Je rechtsradikaler sich die AfD gibt, desto größer ist vermeintlich ihr Wahlerfolg, das ist die gefährliche Dynamik aus den bisherigen Wahlen.

Grundsätzliches

Was ist in der Kommunalwahl heute wesentlich anders als in früheren Zeiten? Die Bundespolitik schlägt stärker durch (Migration, Rüstung, Sicherheit). Durch die Zersplitterung der Parteienlandschaft werden demokratische Prozesse immer schwieriger, viele Wähler sind verunsichert, das Thema Umwelt ist wieder weniger gefragt.

Es treten gesichert Rechtsradikale an, für die Kommunalpolitik und Parlamentsarbeit nur Fassade sind, um eine Machtergreifung vorzubereiten, wie es etwa Trump und Orban vormachen, und die wie diese immer wieder Lügen strategisch streuen. Diese ganzen Trends können in der Debatte um die Kommunalwahl nicht ausgeblendet werden.

Problematisch finde ich persönlich das Verhalten der öffentlichen Medien und der anderen Parteien. Sommerinterviews im TV bedienen real die Absicht der AfD, sich als normale bürgerliche Partei darzustellen, wesentliche kritische Punkte der AfD-Politik werden von Interviewer(inne)n nicht energisch angesprochen: die Schwächung Europas, die grundsätzliche Ablehnung von Klimaschutz ohne ernsthafte Begründung, die angebliche Möglichkeit, Deutschland gegen Migration abzuschotten, die in der AfD kursierende „millionenfache



Remigration“, die Sympathie für Trump und andere Autokraten, die jetzt schon massiv dabei sind, Recht und Demokratie in ihren Ländern zu demontieren. Öffentlich-rechtliche Medien fühlen sich teilweise einer Neutralität auch gegen Feinde von Demokratie und freien Medien verpflichtet, fürchten von rechts inszenierte „Shitstorms“. Das ist nicht die gesellschaftliche Verantwortung, die ich von öffentlichen Medien erwarte und verlange. Es wurde aktuell medial viel über die akustische Störung des Weidel-Interviews gesprochen, aber viel weniger über die Angst und Gewalt, die AfD und ihre Komplizen dort verbreiten, wo sie sich stark fühlen, gegen Andersdenkende und Anders-Aussehende, gegen Journalisten, Parteien, Justiz, Initiativen, auch in Westdeutschland.

Der als neutrale Wahlinformation vielbeworbene Düssel-O-Mat hilft auch eher der AfD: Ungeprüft darf die AfD sich dort selbst so beschreiben: „Die Alternative für Deutschland (AfD) ist eine politische Partei, die sich auch in Düsseldorf an eine konservative Wählerschaft richtet.“ Kein Hinweis durch die Macher auf die gesicherte Rechtsradikalität. Es müssen nicht alle Parteiaussagen geprüft werden, aber die AfD-Selbstdarstellung muss in jedem Fall hinterfragt werden, wenn man die Demokratie schützen will. Das Thema Klimaschutz kommt zudem im Düsseldorfer Fragenkatalog nicht vor, auch das nutzt der AfD. (In anderen Städten sind die Lokal-O-Maten z.T. anders.) Mit rein lokalen Themen (Finanzierung von Einzelprojekten hier, Auflegen von Förderprogrammen da) werden die Parteiaussagen weitgehend nivelliert, die grundsätzlichen Unterschiede verschwimmen.

Und die Strategie der anderen Parteien, die AfD medial auszugrenzen, hat sich nun jahrelang als erfolglos gezeigt, was man aber nicht wahrhaben will - Hauptsache, man fühlt sich moralisch gut. So hat die AfD die Gelegenheit, sich als Opfer eines Blocks der „etablierten Parteien“ und sogar als die wahren Demokraten zu inszenieren, und sie muss sich nicht konkreten kritischen Fragen zu ihren kruden Forderungen und kriminellen Verflechtungen öffentlich stellen. Das ist sehr unklug, meine ich.

Thema Mobilität

Die allgemeine politische Situation ist auch relevant für die künftige Verkehrspolitik. Im Sektor Verkehr selbst gibt es im Düsseldorfer Wahlkampf wenig große Debatten, anders als in anderen Städten, aber Verkehrspolitik, z.B. Parkregelungen, bleibt ein kritisches und emotionales Thema vor Ort. CDU und Grüne wollen sich als aktuelle und vielleicht künftige Koalitionspartner nicht zu sehr gegenseitig angehen, haben aber immer noch fundamentale

Differenzen, was den Vorrang für nachhaltige Verkehrsmittel betrifft. Die CDU ist weiterhin pauschal für „Gleichberechtigung“ und „Miteinander“ der Verkehrsarten, obwohl diese unterschiedlich stark und unterschiedlich verträglich sind. Der OB war teilweise der Ober-Bremser der Verkehrspolitik, nicht der Antreiber wie in einigen anderen Städten. Andererseits hat die Ratsmehrheit in der vergangenen Periode durchaus einiges etwa im lokalen ÖPNV, in der Multimodalität und bei den Radrouten an positiven Entscheidungen auf den Weg gebracht; da geht aber vieles nicht schnell genug. Viele große Themen sind unter Schwarz-Grün auf der Strecke geblieben: Der Düsseldorfer „Mobilitätsplan D“, seit mehr als 10 Jahren (!) in der Diskussion, wird nicht mehr ernst genommen. (Brauchen wir den überhaupt noch?) Angemessene Gebühren fürs Anwohnerparken hätten in einer moderaten 1. Stufe auf den Weg gebracht werden können. Der geplante Radschnellweg Monheim – Düsseldorf - Neuss ist in 10 Jahren kaum vorangekommen. Von den groß gestarteten Stadtbahnprojekten U81-Rheinquerung und U80-Messeschleife hört man nichts mehr. Das fortschrittliche „Merit-Order“-Konzept, das verkehrspolitische Maßnahmen nach ihrer Klimaschutzwirkung bewertet, ist in der Schublade verschwunden. Das Pendlerproblem wird nicht wichtig genug genommen, die Stadt kümmert sich zu wenig um die Bahnpolitik und neue Schnellbuslinien in der Region. Die Pendler sind ja keine Düsseldorfer Wähler(innen).

Was wären wichtige Themen für die nächsten 5 Jahre?

- Flächendeckendes Mobilitätsmanagement (für Standorte und Quartiere): integriertes abgestimmtes Management aller Verkehrsarten mit Angebots- und Steuerungs-Maßnahmen, Verkehrssparende Raum- und Zeitstrukturen, verträgliches Flottenmanagement, mehr Sharing u. Mitfahren, Parkraum-Management.
- Qualität des öffentlichen Verkehrs: Angebot und Verlässlichkeit sind innerorts gut, einige Lücken sind zu schließen (u.a. Nachtverkehr in der Woche, guter ergänzender Bedarfsverkehr), Sorgenkind ist die Verlässlichkeit der Eisenbahn auch als kommunales Thema, wichtig wären mehr Schnellbus-Linien, komfortablere Stationen (Wetterschutz für alle), Info-Offensive, Bahn- und Busvorrang an Ampeln und auf den Strecken.
- Großprojekte kritisch angehen, mit Effizienz- und Klimacheck (U80, U81, Brücken, RRX,..),
- Straßenraum verträglicher gestalten: Sichere und komfortable Geh- und Radwege, angepasstes Tempo und ausreichende Sichtachsen, mehr Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz, mehr Grün, durchgehende Rad- und Fuß-Routen schneller umsetzen.

Link zu der im Kommentar erwähnten Online-Wahlhilfe Düssel-O-Mat:

<https://app.voto.vote/de/elections/5749446>

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