



Angesichts der quasi live zu verfolgenden Erosion eines Rechtsstaates in den USA fällt es nicht leicht, sich auf die lokale Verkehrspolitik zu konzentrieren – zumal wir zwar räumlich relativ weit weg sind, aber von den Auswirkungen durchaus auch betroffen. Außerdem ist die Gefahr sicher nicht ganz von der Hand zu weisen, dass es ähnliche Entwicklungen demnächst auch hier in Europa und Deutschland geben könnte. Jedenfalls wird unten im Abschnitt „Presseschau“ auf einen Artikel zu diesem Thema verwiesen.

Ansonsten geht es auch in dieser Ausgabe unseres Newsletters aber dennoch um Verkehrspolitik. Die bevorstehende Sperrung der Theodor-Heuss-Brücke ist das Schwerpunktthema, mit dem sich Iko Tönjes auch in seinem aktuellen Kommentar beschäftigt.

Und es kommen auch noch positive Nachrichten aus den USA: Neue Bürgermeisterin der Westküsten-Metropole Seattle ist eine erklärte Vertreterin von Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs! Weiteres dazu ebenfalls in der „Presseschau“.

Jost Schmiedel

Termine

Monatstreffen des VCD-Regionalverbands im Februar

Unser Februar-Treffen haben wir in zwei Teilen geplant: Zunächst werden wir im VCD-Büro insbesondere organisatorische Fragen klären, anschließend setzen wir es fort in geselligem Rahmen im italienischen Restaurant „Astore“ in fußläufiger Entfernung. Natürlich ist auch die Teilnahme an nur einem Teil möglich. Um besser planen zu können, bitten wir aber diejenigen, die zum geselligen Teil kommen wollen, um vorherige Anmeldung an:

jost@vcd-duesseldorf.de

- Wann? **Di., 10.2., 18 Uhr**
- Wo? **VCD-Geschäftsstelle in Düsseldorf, Schützenstr. 45**
- Wann? **Di., 10.2., 19 Uhr**
- Wo? **Restaurant Astore, Graf-Adolf-Str. 90**

Jahresversammlung des VCD-Regionalverbands

Wie in den vergangenen Jahren wollen wir zunächst über ein noch festzulegendes Schwerpunktthema diskutieren. Ab etwa 20 Uhr soll sich dann der formelle Teil mit Rechenschaftsbericht und Neuwahl des Vorstandes anschließen.

- Wann? **Do., 26.3., 18.30 Uhr**
- Wo? **Bürgerhaus im Stadtteilzentrum Bilk Raum 1, Bachstr. 145,**
in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes Düsseldorf-Bilk

Weitere Termine in Sachen Umweltschutz und nachhaltige Mobilität sind zu finden in der Veranstaltungsübersicht des Düsseldorfer Umweltmagazins **grünstift**:

<https://gruenstift-duesseldorf.de/veranstaltungen/>

Düsseldorf: Theodor-Heuss-Brücke ab 1. Februar lange Zeit für Busse gesperrt

Dass die Theodor-Heuss-Brücke über den Rhein in keinem guten Zustand ist, war bereits längere Zeit bekannt. Planungen für einen Neubau betreibt die Stadt Düsseldorf deshalb bereits seit mehreren Jahren. Nachdem die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie Ende des vergangenen Jahres bekannt wurden, ist davon auszugehen, dass der Neubau ohne eine Gleistrasse für eine Straßenbahn erfolgen wird – was zuvor als Möglichkeit diskutiert wurde.

Anfang Januar schockte dann die Meldung die Öffentlichkeit, dass der aktuelle Zustand der Brücke so schlecht ist, dass ab 1. Februar keine Fahrzeuge sie mehr überqueren dürfen, die mehr als 3,5 Tonnen wiegen, die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt und die Zahl der Fahrspuren auf eine pro Richtung eingeschränkt wird (bisher 2).

Diese Maßnahmen dienen zunächst allein dazu, den Zustand der Brücke kurzfristig nicht weiter zu gefährden. Erst ab Mitte 2026 sollen dann Bauarbeiten beginnen mit dem Ziel, sie so zu stabilisieren, dass sie bis zur Fertigstellung eines Neubaus grundsätzlich weiter genutzt werden kann. Diese Arbeiten sollen Anfang 2029 abgeschlossen sein. Ob und gegebenenfalls welche der aktuellen Einschränkungen dann aufgehoben werden können, ist offenbar nicht ganz klar. Die Fertigstellung des geplanten Brückenneubaus steht jedenfalls noch in weiter Ferne. Vor Mitte der 2030er Jahre ist damit sicher nicht zu rechnen.

Für Fahrgäste des ÖPNV hat die Gewichtsbeschränkung auf der Brücke gegebenenfalls gravierende Folgen, denn auch Linienbusse sind schwerer als 3,5 Tonnen und dürfen sie nicht mehr befahren. Bisher verkehren vier Linien über die Brücke, die wichtigste davon sicher die Linie 834 werktags tagsüber alle 10 Minuten. Weitere betroffene Linien: SB51, M2 und 863. [JS]



Noch steht die Theodor-Heuss-Brücke, sie ist aber nicht mehr für alle offen.

Informationen auf der Internetseite der Stadt Düsseldorf zur Situation der Theodor-Heuss-Brücke:

<https://www.duesseldorf.de/amt-fuer-bruecken-tunnel-und-stadtbahnbau/beteiligung-oeffentlichkeit/zukunftsstrategie-thb>

Informationen der Rheinbahn für Fahrgäste:

<https://www.rheinbahn.de/fahren/verbindungen/thb>

Mit diesem Thema beschäftigt sich auch unser aktueller Kommentar (siehe unten).

Presseschau

Stadtbahnausbau in Seattle

Ein ausführlicher Bericht auf der Internetseite des Nachrichtendienstes *Bloomberg* schildert den Ausbau des Stadtbahnsystems in der an der Westküste der USA im Bundesstaat Washington gelegenen Stadt Seattle. Interessant ist nicht zuletzt auch, dass dort vor kurzem Katie Wilson zur Bürgermeisterin gewählt wurde – nachdem sie zuvor die „Transit Riders Union“ mitgegründet hat, eine „Fahrgast-Gewerkschaft“ für Seattle. Eine akzeptable Übersetzung des Berichts auf deutsch sollte in den meisten Browsern inzwischen verfügbar sein:

<https://www.bloomberg.com/news/features/2026-01-16/seattle-s-sound-transit-light-rail-is-drawing-riders-and-criticism>

Aushöhlung des Rechtsstaates in den USA

Ein Interview, das der Nachrichtensender *n-tv* mit dem amerikanischen Verfassungsrechtler Russell A. Miller geführt hat, beleuchtet die Herausforderungen, vor denen das Land mit der ältesten noch gültigen, demokratischen Verfassung aktuell steht:

<https://www.n-tv.de/politik/Sehe-drei-Ursachen-fuer-Aushoehlung-des-US-Rechtsstaats-id30277399.html>

Kommentar

Heute von Iko Tönjes zur ÖPNV-Katastrophe Theodor-Heuss-Brücke:

Ab 1.2. wird die Theodor-Heuss-Brücke (THB) über den Rhein sehr kurzfristig für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt und außerdem Tempo 30 angeordnet. Dass diese Entscheidung so plötzlich kommt und sich nicht vorher angedeutet haben soll, ist kaum nachvollziehbar, ein Notfallplan ist offensichtlich nicht vorbereitet worden.

In der Vorlage für den Düsseldorfer Verkehrsausschuss, der sich am 21.1. damit befasste, wurde erstaunlicherweise nicht erwähnt, dass dies vor allem für den ÖPNV katastrophal ist: alle Linien über die Brücke werden kurzfristig gekappt, statt wenige Minuten von z.B. Niederkasseler Kirchweg bis Nordfriedhof brauchen Fahrgäste um die 40 Minuten mit 2-3-mal Umsteigen. Einige Linien ändern auch den Linienweg. Der On-Demand-Verkehr „flexy“ soll einen Ersatz bieten, wäre aber mit seinen geringen Kapazitäten nur ein Tropfen auf den heißen Stein und kann mit einzelnen Bestellungen im Stau und mit großer Nachfrage kaum funktionieren.

So wie jetzt geplant kann es nur eine vorläufige Notmaßnahme sein und keinesfalls so bleiben für die mindestens 2,5 Jahre der Sperrung und Ertüchtigung der Brücke, vermutlich viel länger, insbesondere für Schulkinder oder Pendler. (Viele Schulen mit großem Einzugsbereich wie Heinrich-Heine-Gesamtschule, Comenius- und Cecilien-Gymnasium, die japanische internationale Schule liegen am Weg der Linie 834.) Das sahen auch viele Mitglieder des Düsseldorfer Verkehrsausschusses so.

Unklar ist im Übrigen auch noch, wie die Gewichtsbeschränkung der Kfz durchgesetzt werden soll, so dass es nicht nur hinterher Bußgelder gibt, sondern die verbotenen Fahrten über die Brücke tatsächlich unterbunden werden.

Das ÖPNV-Problem muss so gut und so schnell wie möglich gelöst werden, auch wenn es einiges zusätzlich kostet. Ohne ÖPNV wird der Kfz-Verkehr noch stärker und problematischer werden. Aber auch der Individualverkehr ist möglichst gut abzuwickeln.

Was können Lösungsansätze sein? Hier einige vorläufige Überlegungen dazu:

1. Sondererlaubnis für eine begrenzte Anzahl von Bussen, ggfs. nur Solobusse oder besondere Leichtfahrzeuge und nur die Linie 834. Busse sind gegenüber Lkw wohl besser gefedert und haben eine bessere Lastverteilung auf den Achsen, bei Tempo 30 gibt es nur geringe Erschütterungen. Mit Busverkehr kann der Kfz-Verkehr merklich entlastet werden. – Das will die Stadt aber nicht zulassen.
2. Die Buslinie 834 fährt eine Umleitung ab THB: Uerdinger Str. – Cecilienallee (H. Tonhalle) - Oberkasseler Brücke – Kaiser-Friedrich-Ring (H. An der Apfelweide / Niederkassel) – Lütticher Str. und weiter den linksrheinischen Linienweg der 834 bis Belsenplatz, so können alle Halte vielleicht nicht sehr schnell, aber umsteigefrei bedient werden, insbesondere für SchülerInnen. (Die M-Linie M2 kann stattdessen an der THB enden). Das ist ein notwendiger Ersatzverkehr wie bei Bahnsperren, der muss nötigenfalls teilweise als Fremdleistung durchgeführt werden. Durch die Fahrt am Rheinufer und über die vierspurige Oberkasseler Brücke (und nicht über die Luegallee) und ggfs. flankierende verkehrsregelnde Maßnahmen (s. unten) soll die Staugefahr im Rahmen bleiben. Der Umweg beträgt dann vielleicht bestenfalls 15-20 Min., in der Spitze sicher länger. Die Stausituation ist kontinuierlich zu beobachten und ggfs. ist gegenzusteuern. Falls im Saldo über alle Linien die Kosten durch den Umleitungsverkehr steigen, ist das der Rheinbahn aus dem Straßenbaubudget zu erstatten.
3. Ergänzend wird ein Shuttle-Linienverkehr mit Kleinbussen bzw. Großtaxen tagsüber im 5-Minuten-Takt über die Brücke zwischen Seestern und Nordfriedhof eingerichtet (z.B. alle Flexy-Fahrzeuge plus ggfs. Taxibetriebe). Eine vorherige Bestellopflicht, wie sie die Rheinbahn anscheinend plant, macht hier keinen Sinn.
4. Alternativ oder ergänzend sollte eine groß angelegte Hop-On-Hop-Off-Mitfahrinitiative zwischen den Busbuchten Niederkassel und THB testweise organisiert werden, mit großen Plakaten und intensiver Kommunikation, die an die Solidarität der Autofahrenden (und deren Interesse an Reduzierung des Kfz-Verkehrs) appelliert. Das könnte das Thema Mitfahren generell nach vorne bringen, vielleicht können auch weitergehende Fahrgemeinschaften über den Rhein intensiv organisiert und beworben werden. Dann hat man im Stau auch Gesprächspartner.
5. An den Haltestellen rund um die Brücke werden ausreichend viele Leihscoter bzw. Leihräder für den individuellen Shuttle über die Brücke kostenlos zur Verfügung gestellt.
6. Die anderen Linien: Die zum Flughafen umgelenkte Linie SB 52 kann durch eine Linie Buderich – Flughafenbrücke – Flughafen ergänzt werden. Die SB51 könnte ggfs. damit (alternierend) verknüpft werden. Einzelne Buslinien müssen so dicht wie möglich unter die THB heranfahren, also auch linksrheinisch „An der Apfelweide“ (= Niederkassel) bedient werden (s.o. 834).
7. Radwege sind als Alternative zum Bus zu verbessern, insbesondere rechtsrheinisch zwischen Brücke und Nordfriedhof (auch über die Brückenrampe).

8. Verkehrsregelnde Maßnahmen für den Kfz-Verkehr mit weiträumiger Umleitung um Oberkassel herum schon auf den Autobahnen und mit Pfortnerfunktionen an einigen Ampeln sind einzurichten. Um vor Ort die Behinderungen für den Busverkehr klein zu halten, sind Regelungen an der Cecilienallee zu überlegen (etwa an den Ampeln an der Homberger Str.) und an der Oberkasseler Brücke. Die Staulage ist zu beobachten und die Regelungen sind ggfs. anzupassen.
9. Alle Navi-Apps sind entsprechend möglichst optimal anzupassen; das ist sicher die wichtigste Steuerungsmaßnahme. Dabei geht es darum, bereits vor der zu erwartenden Staubildung (und anschließendem Schleichverkehr in der Stadt) für den Durchgangsverkehr frühzeitig und großräumig Umfahrungen als Route zu empfehlen und nicht auf andere Stadtstraßen zu verweisen und außerdem auf die starke Gewichtsbeschränkung hinzuweisen, die ja bereits große Lieferwagen betrifft. Es ist eine spannende Frage, ob staatliche Stellen das Recht haben bzw. bekommen sollen, in Navis aus Schutzgründen bestimmte Routen zu beeinflussen, etwa durch Widerstands-Parameter im Netzmodell.
10. Sonderthema Verkehr zu Messen und Arena-Veranstaltungen: Zusatzfahrten über den Rhein werden evtl. nötig sein.
11. Der Schulverkehr mit seinen Sicherheitsanforderungen ist noch einmal besonders zu betrachten. Evtl. ist mit mehr „Elterntaxis“ vor den Schulen zu rechnen, vielleicht können Fahrgemeinschaften zu den Schulen über den Rhein organisiert werden.
12. Alle Möglichkeiten sind intensiv und kontinuierlich an Öffentlichkeit, Haushalte, Firmen, Schulen und Verkehrsteilnehmer(innen) zu kommunizieren.

Der VCD wird sich im Interesse der Fahrgäste und Autofahrenden für solche Maßnahmen im Rahmen seiner Möglichkeiten einsetzen und die Diskussion mit den Verantwortlichen suchen.

Diese Überlegungen betreffen nur den Personenverkehr, Güter- und Wirtschaftsverkehre sind aber auch massiv betroffen und müssen Umwege fahren, die in den Navis ebenso optimal geführt werden müssen.

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