VCD infoblatt

Mobilität für Menschen.

VCD Essen, 31. März 2021

INHALTSVERZEICHNIS

CITYBAHN
Besuch von Herrn Packmohr vom Fuß e. V. beim VCD Essen
Radfahrer und Fußgänger teilen sich eine Trasse – keine gute Idee
Die Ruhrbahn investiert in Wasserstoff
Die Lead-City-Maßnahmen sollen fortgeführt werden.
Bahn- und Busverbindung für Schüler
Mountainbiker ein Problem für die Umwelt?
VCD Video https://youtu.be/2mcLV59VTkY
Herzlichen Glückwunsch zur Wiederwahl Frau Raskob

CITYBAHN

Die CITYBAHN ist nach Jahrzehnten erstmalig wieder ein Neubau einer oberirdischen Straßenbahn. Sie wird den Essener Osten mit dem Westen verbinden und führt über den Hauptbahnhof.

Die Straßen sind voll und auch der öffentliche Personenverkehr kann kaum noch Zuwächse aufnehmen. Es muss deshalb etwas geschehen. Mit der CITYBAHN kommt Bewegung in das Essener Schienennetz. Sie schließt den neuen Stadtteil Essen 51 an die Innenstadt an. Auch andere Linien gewinnen durch den Bau der neuen Straßenbahn. Einerseits wird der Tunnel unter dem Hauptbahnhof entlastet, andererseits werden neue Streckenführungen möglich. Auch die kurze Fahrdauer von gerade einmal keine 9 Minuten ist beeindruckend.

Symbolbild, Foto: Martin Hase

Die CTYBAHN ermöglicht den Neubau von Bahnsteigen und schafft somit einen barrierefreien Zugang zur Bahn. Besonders wichtig ist es, dass die Straßenbahn jetzt gebaut wird, da so der Betrieb bereits stattfindet, bevor der neue Stadtteil Essen 51 fertiggestellt wird. Die Bürger haben somit ein sofortiges alternatives Angebot zum Auto an ihrem neuen Wohnort.

Das Ziel der Stadt Essen ist die Erreichung des modal Split von jeweils 25 % in den Verkehrsbereichen öffentlicher Personenverkehr, Radverkehr, Fußverkehr und motorisierter Individualverkehr. Ohne die neue CITYBAHN ist dieses Ziel nicht zu erreichen.

Die Straßenbahn ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, insbesondere dann, wenn sie wie bei der Ruhrbahn mit Ökostrom fährt, der standortnah produziert werden sollte. Kein anderes Verkehrsmittel auf den Straßen der Innenstadt kann die Kapazität der Straßenbahn erreichen, für die man zwei

Gelenkbusse benötigt. Die CITYBAHN fährt oberirdisch, weil die Tunnelkapazität unter dem Hauptbahnhof ausgeschöpft ist. Moderne Straßenbahnen sind energiesparender als Busse und Autos. Sie verursachen keine Abgase und erzeugen beim Bremsen Energie.

Die CITYBAHN hilft, eine große Zahl an Autofahrten zu vermeiden. Das spart über eintausend Tonnen Treibhausgase jedes Jahr ein. Die Straßenbahn benötigt weniger Fläche als das Auto und vermeidet so unnötige Versiegelungen, die ansonsten für den Parkplatzbau entstehen würden.

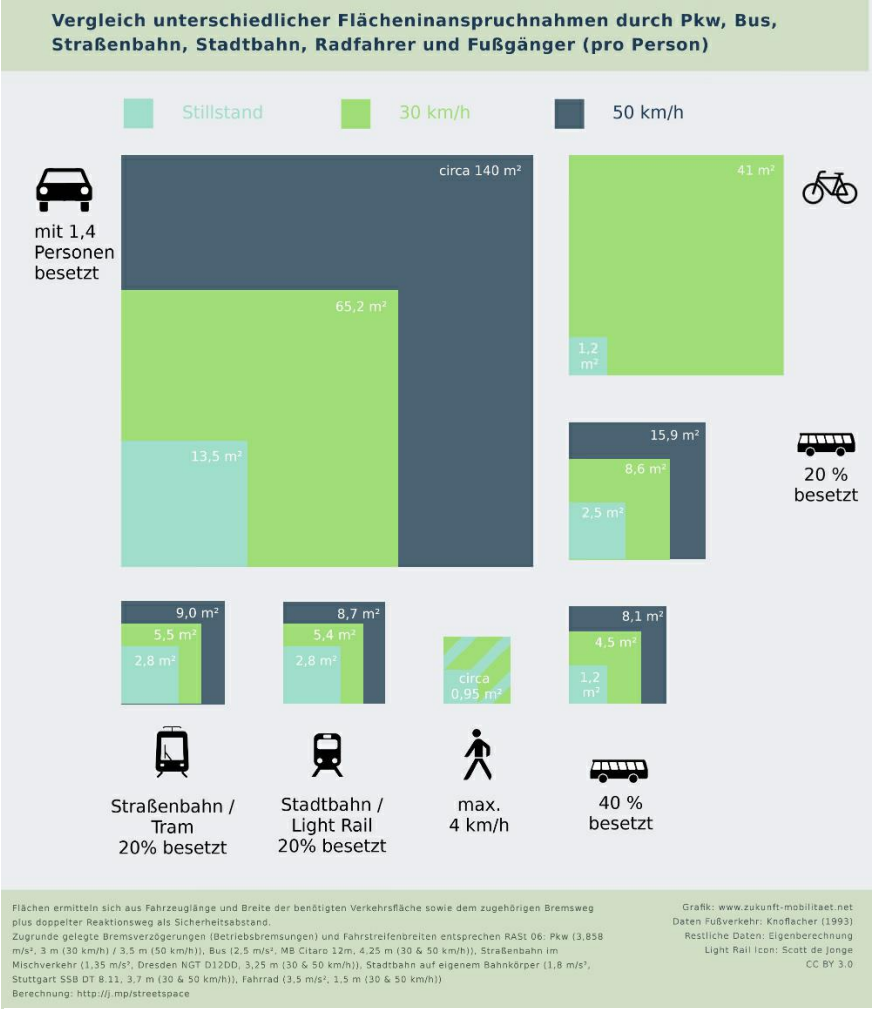


Bild von Martin Randelhoff von Zukunft Mobilität, https://www.zukunft-mobilitaet.net/

<<< Hier eine Grafik zum Flächenverbrauch einzelner Verkehrsteilnehmer.

Die Ruhrbahn wird zu einem Mobilitätsdienstleister weiterentwickelt und übernimmt ergänzende Dienstleistungen wie beispielsweise das Konzept Bussi und ist ein wesentlicher Bestandteil von Mobilitätsstationen. Das entlastet die Straßen. Busse werden als Zubringer zur Straßenbahn eingesetzt und der Kunde findet an vielen Haltestellen Fahrräder, die ausgeliehen werden können. Leihroller und Carsharing ergänzen das Konzept.

Bäume, die der Trassenführung weichen müssen, werden an anderer Stelle neu gepflanzt. Besonders viele Bäume werden am Berthold-Beitz-Boulevard gepflanzt. Leider schmerzen die Baumfällungen an der Hollestraße. Insgesamt werden aber mehr Bäume gepflanzt, als dass weichen müssen.

Die Summe, die die CITYBAHN kostet, ist gewaltig, aber ebenso gewaltig ist der Förderbetrag von Bund und Land.

Die Stadt und die Ruhrbahn zusammen werden gerade einmal 5 Prozent der gesamten Kosten tragen müssen. Der Großteil der Finanzierung wird vom Land und vom Bund übernommen. Es wäre geradezu fahrlässig, würde sich die Stadt und die Ruhrbahn diese Förderung entgehen lassen.

Finanziert wird viel Infrastruktur. Dazu gehören Gleise, Weichen, Bahnsteige, aber auch Brücken und Straßenunterführungen oder neue Ampelanlagen und vieles mehr. Auch die Radfahrer und Fußgänger profitieren von dem was neu gebaut wird. Bund und Länder finanzieren seit 1971 die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Fördermittel für den umweltfreundlichen öffentlichen Personenverkehr wurden erhöht, damit die Verkehrswende gelingen kann.

Diese Gelder sind jedoch zweckgebunden. Sie dürfen nur für Verkehrsprojekte ausgegeben werden. Es ist also nicht möglich, mit dem Geld andere Projekte, die auch wichtig sind, zu finanzieren. Andere Städte haben in den letzten Jahrzehnten deutlich mehr Finanzierung zum Ausbau ihres Straßenbahnnetzes bekommen. Es ist deshalb gut, dass nun Essen mit einer großen Summe für ein zukunftsweisendes Projekt finanziert wird. Das heute ausgegebene Geld ist eine Investition in die Zukunft.

Durch die CITYBAHN wird der neue Stadtteil Essen 51 eingebunden. Auch auf dem Weg liegen öffentliche Einrichtungen, die durch die CITYBAHN erreicht werden. Die neue Straßenbahn schließt an das vorhandene Netz an und führt bis zum Betriebshof.

Im Rahmen des Neubaus der CITYBAHN soll der Willi-Brand-Platz umgestaltet werden sowie der Vorplatz vor dem Bahnhof. Vor dem Bahnhof wird es keinen Durchgangsverkehr mehr geben.

Die CITYBAHN fährt acht neue Haltestellen an. Die Haltestellen werden nach modernen Erkenntnissen barrierefrei gestaltet sein.

Verbaut werden unterschiedliche Gleistypen. Einige Gleise werden direkt in den Asphalt gelegt. Das geschieht immer dort, wo die Straße sehr eng ist. An der Zeche Amalie, Mittelpunkt des Stadtquartiers Essen 51; wird ein neuer Platz entstehen. An dieser Stelle werden die Gleise bepflastert. Dieser Platz verbindet die Wohnquartiere von Essen 51 mit dem Teil, in dem gearbeitet wird.

Im Berthold Beitz Boulevard werden Schottergleise verlegt. Das Regenwasser kann durch den Schotter genau so abfließen wie in einem Rasengleis. Die Radfahrer müssen sich den Radweg am Berthold-Beitz Boulevard mit den Fußgängern teilen.

Herauszuheben ist das Rasengleis. Dies ist eine attraktive Möglichkeit, die Bahn vom Individualverkehr zu trennen. Der technische Vorteil von Rasengleisen ist es, die Geräuschdämpfung und eine Verbesserung des Mikroklimas. Das Rasengleis bietet ein attraktives Bild. Darüber hinaus werden viele Bäume gepflanzt. Rasengleise gibt es auf der Hollestraße sowie der Hachestraße, aber auch auf der Zollstraße und der Haus-Berge-Straße sowie die Gleise am Betriebshof werden in Rasengleisen verlegt. 35 % der Trasse wird mit einem Rasengleis gebaut werden und 15 % Schottergleise.

Berthold-Beitz-Boulevard, Foto: Martin Hase

Die Bahn bekommt schlanke, unauffällige Masten, die in der Mitte der Fahrtrasse stehen. Auch die Anzahl der Masten wird überschaubar sein. Sowohl die Masten als auch der Fahrdraht wird so filigran wie möglich gestaltet. Der Strom für die Straßenbahn kommt aus regenerativen Energiequellen.

Es werden in der Summe 57 Bäume neu gepflanzt. Gerade im Berthold-Beitz-Boulevard wird es neue Bäume geben. In der Hachestraße müssen Bäume entfallen. Es werden dort in der Summe zwei Bäume sein. Leider wird in der Hollestraße und der Haus-Berge-Straße die Bilanz negativ ausfallen.

Es wurden 26 neue Straßenbahnen bestellt, natürlich in gelber Farbe. Viele der neuen Fahrzeuge werden im Bestand eingesetzt, jedoch einige werden auch auf der neuen Linie fahren. Die Fahrzeuge sind nach modernen Erkenntnissen gestaltet. Sie werden mit W-Lan ausgerüstet sein und barrierefrei sein. Mit dem Kauf der neuen Bahnen werden die letzten Hochflurbahnen ausgemustert.

Die Citybahn ist ein hoffnungsvolles Projekt für den öffentlichen Personenverkehr in Essen. Sie hat jedoch auch Schattenseiten. Da sind zum einen die Bäume, die auf der Hollestraße weichen müssen und nicht ersetzt werden können und zum anderen ein gemeinsamer Rad- und Fußweg auf dem Berthold-Beitz-Boulevard, der bis zur Bundesstraße 224 weitergebaut werden soll.

Der VCD kritisiert, dass es bei so einem großen Projekt und soviel planerischer Kompetenz es nicht möglich war, für den Radverkehr eine eigene Trasse vorzusehen. Die beruhigenden Worte an der Stelle sei keine Bebauung und

Fußgänger wären kaum unterwegs, ist nur ein schwacher Trost. Ein modernes Verkehrskonzept muss den Radweg in einer eigenen Trasse vorsehen, sonst verliert das Projekt an Attraktivität. Dieser planerische Fehler zeigt, wie sehr die Denkweise auf das Auto fixiert ist.

Die Planer kommen scheinbar gar nicht auf die Idee, dem Autoverkehr Platz wegzunehmen, stattdessen schaffen sie für Fußgänger und Radfahrer Hindernisse. Die richtige Haltung wäre genau umgekehrt. Radfahrer und Fußgänger bekommen eine eigene Trasse und die Stadt bittet die Autofahrer um Verständnis, dass ihnen nicht mehr Raum gegeben wird. Eine verpasste Chance.

Weitere Informationen zur CITYBAHN sind hier zu finden:

CITYBAHN Themenwoche der Ruhrbahn: „Linie und Perspektive“
Webseite zur Themenwoche:
https://www.citybahn-essen.de/linie-und-perspektivnetz
Video zur Themenwoche:
https://www.facebook.com/watch/live/?v=5274641762577982&ref=watch_permalink

CITYBAHN Themenwoche der Ruhrbahn: „Saubere Mobilität und Umwelt“
Webseite zur Themenwoche:
https://www.citybahn-essen.de/saubere-mobilitaet-und-umwelt
Video zur Themenwoche:
https://www.facebook.com/watch/live/?v=190912166137985&ref=watch_permalink

CITYBAHN Themenwoche der Ruhrbahn: “Investition und Gewinn“
Video zur Themenwoche:
https://www.facebook.com/watch/live/?v=459085138566983&ref=watch_permalink
Webseite zur Themenwoche:
https://www.citybahn-essen.de/investition-und-gewinn

CITYBAHN Stadtbild- und Entwicklung
Video zum Thementalk:
https://player.vimeo.com/video/525717090
Webseite zur Themenwoche
https://www.citybahn-essen.de/stadtbild-und-entwicklung

Text: Martin Hase

Besuch von Herrn Packmohr vom FUSS e.V. beim VCD Essen

Der VCD sucht die Zusammenarbeit und Vernetzung mit allen, denen moderne Mobilität wichtig ist und arbeitet mit den Partnern an der Umsetzung der Verkehrswende.

Im Monat März war der Vorsitzende von FUSS e.V. Ortsgruppe Essen, Herr Packmohr beim VCD online zu Besuch. Wir sprachen über die Probleme, die durch parkende Autos entstehen, über Ampelschaltungen, moderner Straßengestaltung sowie die Rüttenscheider Straße. Es gab viele gemeinsame Themen, die wir in Zukunft angehen wollen. Dabei haben wir die ökologische Verkehrswende im Blick und arbeiten am modal Split 4*25 in Essen (25 % Fußverkehr, 25 % Radverkehr, 25 % öffentlicher Verkehr und 25 % motorisierter Individualverkehr)

So wie in dieser Stadt einige Autofahrer parken, könnte man in einigen Fällen von einer Parkanarchie sprechen. Sehr häufig werden Fußwege zugeparkt und der Fußgänger hat nur wenig Platz oder muss auf die Straße ausweichen. Für gehbehinderte Personen oder Rollstuhlfahrer sind das unüberwindbare Hindernisse. Herr Packmohr ist sehr engagiert, wenn es um mehr Platz für Fußgänger geht. Das verbindet uns.

Dem Grunde nach hat die Stadt dafür Sorge zu tragen, dass die Fußwege den Fußgängern zur Verfügung stehen. Die Exekutive, also die Politessen oder das Ordnungsamt, haben für die Ahndung der Verstöße zu sorgen, tut es aber oft nicht oder nicht konsequent genug. Zuverlässige Quellen berichten, dass leichte Parkverstöße nicht geahndet werden. So ein Verhalten der Stadt ist problematisch.

Bei Bauarbeiten wird nicht selten vor einem bestehenden Halteverbotsschild ein weiteres aufgestellt, damit die Falschparker nun erkennen, dass es mit dem Parkverbot während der Bauphase ernst gemeint ist. Ein solches Verhalten hat Potenzial, sich in einer Comedyshow wiederzufinden. Schon das ursprüngliche Schild müsste dazu ausreichen, dem Autofahrer zu vermitteln, dass hier nicht geparkt werden darf.

Bild: Martin Hase

Baulücken zwischen Wohnhäusern können für Parkmöglichkeiten genutzt werden um das Parken auf den Bürgersteigen zu entlasten. Kein Autofahrer darf den Anspruch erheben einen Parkplatz direkt vor seiner Haustür zu bekommt. Hier wie beim ÖPNV gelten die gleichen Regeln, nämlich dass dem Autofahrer ein Weg von 300 bis 400 Metern zuzumuten ist. Innerhalb dieses Radius müssen genügend Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Parkhäuser in den Wohnquartieren zu bauen sind eine gute Möglichkeit Parken auf dem Gehweg zu verhindern, denn ein Verbot von Autos ist keine realistische Lösung. Sowohl die Stadt als auch private Investoren können diese Parkhäuser errichten und entsprechend bewirtschaften.

Die Stadt hat beim Modal Split 4x25 den Parkverkehr vergessen. Es ist eben nicht jedem klar, welche Probleme abgestellte Fahrzeuge bedeuten können.

Her Packmohr meint dazu: *„Den Parkverkehr seitens der Stadt bei den Berechnungen nicht mit einzubeziehen bedeutet mehr: diese Fläche steht zurzeit nicht zur Vefügung für sichere Radwege, Fußwege und behindert auch schnelleren ÖPNV, die Fläche kann nur einmal vergeben werden.“*

Ein weiteres Thema, über das Herr Packmohr mit dem VCD gesprochen hat, ist die Ampelschaltung für Linksabbieger. Sie sollte so erfolgen, dass es eigene Grünphasen für Autos und Fußgänger gibt. Bisher ist es so, dass die Ampel für Fußgänger und die Ampel von linksabbiegenden Autos gleichzeitig grün anzeigen.

Es gibt Berechnungen, dass dies kaum zu längeren Wartezeiten für Autos führen muss. Gegner einer solchen Schaltung sprechen von bis zu 10 Minuten Wartezeit für Autos. Das ist so Herr Packmohr an den Haaren herbeigezogen. Manche Diskussionsbeiträge zu diesem Thema bewegen sich auf Stammtischniveau und sind eine bloße Abwehrhaltung und kein konstruktiver Beitrag.

Experten berechnen, dass Linksabbieger und Geradeausfahrer von einer solchen Ampelschaltung Vorteile haben können. Manche Ampelschaltungen in Essen wurden nie an moderne Mobilitätsbedürfnisse angepasst und sind noch auf dem Stand der 70ger Jahre. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Ein anderes Problemfeld, über das wir sprachen, entsteht, wenn Radfahrer auf den Fußwegen fahren. Die Fußgänger fühlen sich immer mehr bedrängt. Wir fordern deshalb gemeinsam, dass Radfahrer eine eigene Trasse haben müssen. Fahren Radfahrer auf dem Fußweg, können sie allenfalls Schritttempo fahren. Das ist auf dem Hauptroutennetz des Radverkehrs nicht akzeptabel.

Straßen müssen von außen nach innen gebaut werden. Erst kommt der Gehweg, dann der Radweg und was dann noch übrig bleibt, ist die Straße für das Auto. Das ist die richtige Priorität beim Straßenbau. Leider sieht die Realität viel zu oft anders aus.

Wird ein neuer Fußweg gebaut gilt es drei Richtlinien zu beachten, die nebeneinander stehen: *EFA (Empfehlung für Fußverkehrsanlagen aus 2002) mit einer Gehwegbreite von 2,10 m, die RASt 06 (Richtlinie für Anlagen im städtischen Straßenverkehr aus 2006) sagt Gehwege sollten 2,50 m breit sein und die H BVA (Handlungsanleitung für barrrierefrei Verkehrsanlagen) , fordert 2,70 m ein. Die Richtlinien stehen nebeneinander aus den jeweiligen Blickwinkeln, heißt aber Gehwege (für Begegnungsverkehr von Fußgängern) müssten mind. 2,10 m breit sein und Fußgängern ist nicht zumutbar, ständig die Fahrbahnseite zu wechseln. (Zitat Herr Packmohr)*

Wir stellten gemeinsam fest, dass die Rüttenscheider Straße für Radfahrer nicht als Fahrradstraße zu gebrauchen ist, da die Radfahrer sehr häufig von Autofahrern behindert werden. Wir fordern deshalb, dass auf der Rüttenscheider Straße nur Zulieferverkehre noch zugelassen werden dürfen. Idealerweise sollte die Rüttenscheider Straße vollständig autofrei sein. Dies hat der VCD bereits in einer Presseerklärung gefordert. Aufgrund einer existierenden Parallelstraße besteht keine Notwendigkeit, die Rüttenscheider Straße mit Autos zu befahren.

Herr Packmohr fordert: *„Die Rüttenscheider muss dringend weiter entwickelt werden. Der MIV (mobile Individualverkehr) als Durchgangsverkehr muss hier herausgenommen werden (Modalsperren einrichten), der Parkverkehr und damit auch Parksuchverkehr muss heraus (z.B. zum Parkhaus in der Bertoldstr. geleitet werden), selbst Lieferverkehr kann man anders regeln: Zentrale Warenzwischenlager, Auslieferung mit Lastenrädern, im Einzelfall mit E- Mobilen.“*

Text: Martin Hase mit Zitaten von Herrn Packmohr

Radfahrer und Fußgänger teilen sich eine Trasse – keine gute Idee

Es ist keine gute Idee, wenn sich Radfahrer und Fußgänger den Verkehrsraum teilen müssen.

Manchmal ist es jedoch baulich nicht anders möglich, wie beispielsweise auf dem Zollvereinweg im Essener Norden. An den Wochenenden und an schönen Tagen sind dort viele Spaziergänger und Radfahrer gleichzeitig unterwegs. Radfahrer müssen oft Slalom durch die Fußgänger fahren und man stört sich gegenseitig.

Schnelles Fahren ist kaum möglich, aber auch bei angepasster Fahrweise können Konflikte auftreten. Aus Angst, jemanden anzufahren, ist der Griff zur Klingel unumgänglich. Der Fußgänger erschreckt sich und der Radfahrer fühlt sich genervt.

Vielleicht hilft es, wenn die Fußgänger wie auf der Landstraße auf der linken Seite laufen und so den Radfahrer, der ihnen entgegenkommt sehen. Der Radfahrer hat das Gefühl, gesehen worden zu sein und der Fußgänger kann rechtzeitig ausweichen oder wenn es mehrere sind, können sie hintereinander laufen. Das entspannt die Situation. Wir appellieren deshalb an alle Fußgänger die auf Wegen unterwegs sind, auf denen auch Radfahrer fahren, lauft links. Gegenseitige Rücksichtnahme hilft Stress zu vermeiden.

Text Martin Hase (Anregung von Gisela Arnold)

Die Ruhrbahn investiert in Wasserstoff

Nur ein umweltschonender Nahverkehr ist zukunftsweisend.

Hierfür stehen verschiedene Technologien zur Verfügung. Die Wasserstofftechnologie, die mit grüner Energie gewonnen wird, wird dabei zunehmend eine Hauptrolle spielen. Sie kann direkt genutzt werden, für beispielsweise die Stahlindustrie aber auch in eine grüne Mobilität integriert werden. Das bedeutet, dass Flugzeuge, Schiffe und Lkw der Zukunft sich mit grünem Wasserstoff oder mit einem Liquid, das unter Einsatz von Wasserstoff gewonnen wird, sich fortbewegen werden. In diese Technologie wird nun auch die Ruhrbahn einsteigen.

Symbolbild, Bild von Andrew Martin auf Pixabay
https://pixabay.com/de/photos/gas-metall-abdeckung-energie-eisen-1749026/

In einer gemeinsamen Presseerklärung vom 11.3.2021 hoben Bündnis 90/Die GRÜNEN und die CDU hervor, dass die Wasserstofftechnologie eine Zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung der Energiewende spielen wird.

Sie hoben hervor, dass die Ruhrbahn mit dem Einstieg in die Wasserstofftechnologie die Weichen für einen klimaneutralen öffentlichen Nahverkehr gestellt hat. Die Umsetzung soll bis 2033 abgeschlossen sein. Der Verkehrssektor hat einen großen Nachholbedarf und deshalb ist dies ein richtiges Signal.

Ulrich Beul (CDU) und Stephan Neumann (Grüne) äußern sich abschließend in einer Pressemitteilung wie folgt: „Mit diesem konsequenten Weg ebnen wir den ÖPNV-Umstieg auf eine emissionsfreie Antriebstechnologie. Wird ab 2024 grüner – zum Beispiel mit umweltfreundlicher Solar- oder Windenergie gewonnener – Wasserstoff eingesetzt, bieten wir den Essener Bürgerinnen und Bürgern eine attraktives, klima- und umweltschonendes Mobilitätskonzept.“

In die Ratssitzung der Stadt wurde ein Beschluss eingebracht, der Essen als Standort für die zukünftige Standorttechnologie fördern soll. Dies ist für Essen von besonderer Bedeutung, weil hier sich hier besonders viele Energiekonzerne angesiedelt haben. In einer 2020 erstellen Standortanalyse der Wirtschaftsförderungsgesellschaft, so die Beschlussvorlage, wird die Bedeutung der Wasserstofftechnologie hervorgehoben. Wünschenswert wäre es, wenn der Wasserstoff mit ökologischer Energie produziert wird, die in der Nähe also vor Ort gewonnen wird.

Zur Umsetzung der Wasserstoffstrategie in Essen gibt es bei der Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft EWG vier Mitarbeiter, die als zentrale Anlaufstelle fungieren. Die Kernaufgaben sind laut Beschlussvorlage:

(Zitatbeginn)
Roadmap für den Standort entwickeln und fortschreiben
>> Schwerpunkte des Standortes identifizieren
>> H2-Projekte in Essen und von Essener Unternehmen weltweit zu unterstützen
>> Übersicht relevanter Akteure aus F&E sowie Innovationen erstellen
>> Anwendung & Entwicklung am Standort vernetzen
>> H2-Startups fördern und mit etablierten Unternehmen am Standort matchen
>> (inter)nationale Partnerschaften initiieren & ausbauen
>> Funktionierende & nachhaltige Geschäftsmodelle ermöglichen
>> Interne & externe Kommunikation etablieren
>> Relevante Informationen aufbereiten und kommunizieren
(Zitatende)

Text Pressemitteilung GRÜNE, Beschlussvorlage der Stadt und Martin Hase

Die Lead-City-Maßnahmen sollen fortgeführt werden.

Die Stadt nimmt auch zukünftig Mittel des Bundes in Anspruch, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten.

Aus dem Bundesprogramm „Saubere Luft“ wurden bisher Ausweitungen des öffentlichen Personennahverkehrs gefördert. Dieses Programm soll in Essen fortgeführt werden. Dazu wurde am 24.3.2021 eine Beschlussvorlage in den Rat eingebracht.

Hierzu steht in der Beschlussvorlage

(Zitatbeginn):
Auf der Basis des Ratsbeschlusses vom 26. September 2018 (Drucksache 1231/2018/6A) wurden durch die Stadt Essen drei Maßnahmen zum Projekt Lead-Cities aus dem Bundesprogramm „Saubere Luft“ angemeldet:

1. Die umfangreiche Angebotsausweitung von Straßenbahn- und Buslinien,
2. attraktive ÖPNV Tarifangebote und
3. die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Symbolbild, Bild von Ron Porter auf Pixabay

Die Stadt schreibt in einer Pressemitteilung dazu:

(Zitatbeginn):

Erfolgreiche Lead-City-Maßnahmen sollen fortgeführt werden

Auf der Basis des Ratsbeschlusses vom September 2018 wurden durch die Stadt Essen insgesamt drei Maßnahmen zum Lead-City-Projekt aus dem Bundesprogramm "Saubere Luft" angemeldet, zu dem unter anderem die umfangreiche Angebotsausweitung von Straßenbahn- und Buslinien zählte. Bereits im Juni 2020 und einer Betriebszeit von zehn Monaten resümierte die Ruhrbahn, dass die Angebotsausweitung auf den Linien 103, 146 und 160/161 und 170 im Essener Stadtgebiet erfolgreich war. Der Rat stimmte im Juni 2020 anschließend für die Verlängerung des Modellstadtprojektes und damit die Fortführung der Angebotsausweitung.

Nach erfolgten Erhebungen sowie Betrachtungen der Fahrgastzahlen wurde festgestellt, dass die erweiterten Angebote durch die Essener*innen auch weiterhin sehr gut angenommen werden. Zudem leistet die Angebotserweiterung einen erheblichen Beitrag zur Erreichung des Modal Split "4 x 25 Prozent-Ziels".

Aus diesen Gründen sprach sich der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nun in seiner heutigen Sitzung (11.03.) dafür aus, das erweiterte Angebot zunächst bis Ende 2021 fortzuführen und es in den Nahverkehrsplan der Stadt Essen sowie daraus folgend in das reguläre Fahrplanangebot zu übernehmen. Der Rat der Stadt Essen wird hierüber in seiner Sitzung am 24. März abschließend entscheiden. Zudem soll die Verwaltung nach der Zustimmung des Rates die Fortführung der Maßnahme über das Jahr 2021 hinaus prüfen.

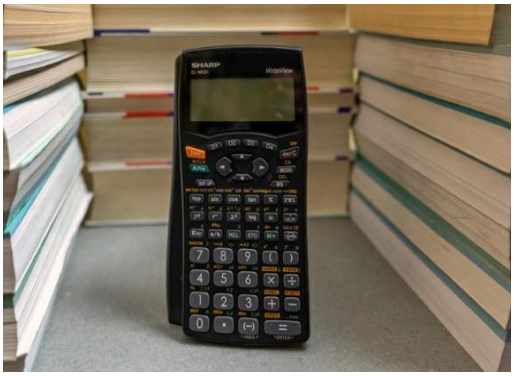
Da die Förderung der Maßnahmen durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zum 30. Juni ausläuft, würde die dauerhafte Fortführung der Linien 103, 146 und 160/161 und 170 den städtischen Haushalt voraussichtlich mit Kosten in Höhe von rund 1,8 Millionen Euro pro Jahr belasten. Die Fortführung vom 1. Juli dieses Jahres bis 31. Dezember läge entsprechend bei rund 900.000 Euro.
Herausgeber: Stadt Essen,
(Zitatende)

Text: Beschlussvorlage der Stadt, Pressemitteilung der Stadt Essen und Martin Hase

Bahn- und Busverbindung für Schüler

Aufgrund einer Brückensperrung am Sachsenring fällt eine Buslinie für Schüler aus. Das hätte bedeutet, dass einige Schüler umständlich umsteigen müssen. Für diese Strecke wird es nun einen Einsatzwagen geben.

Dieses Beispiel zeigt, dass es wichtig ist, dass bereits Schüler erkennen, wie zuverlässig der öffentliche Personenverkehr die Mobilitätsbedürfnisse abdeckt und somit den Schluss ziehen können, sich erst gar kein Auto anzuschaffen. Was man nicht hat, das vermisst man auch nicht. Um Schülern den öffentlichen Verkehr näherzubringen, wurde das Schokoticket eingeführt, ein Aboticket für Schülerinnen und Schüler unter 25 Jahren.



Symbolbild, Foto von Martin Hase

Der VCD diskutierte, ob es Sinn macht, die Tagesgültigkeit des Schokotickets am Tag zeitlich nach hinten zu verlagern, um so in Coronazeiten die öffentlichen Verkehrsmittel zu entlasten. Wir begrüßen die Idee dahinter Schüler zu motivieren, auch mal den Schulweg zu Fuß zurückzulegen. Bewegung fördert die Gesundheit. Jedoch birgt eine solche Regelung die Gefahr, dass die Betroffenen von den Eltern zur Schule gefahren werden und anschließend nicht mehr zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückkehren. Daraus entwickelte sich der Vorschlag, dass Schulen mit flexiblem Unterrichtsbeginn auf volle Verkehrsmittel reagieren sollten. Das schließt natürlich nicht aus, hin und wieder mal zu Fuß zur Schule zu gehen und ist auch nach Corona eine gute Idee

Text: Pressemitteilung Bündnis 90/Die GRÜNEN (Orangene Schrift) und Martin Hase

Mountainbiker ein Problem für die Umwelt?

Mountainbike ist eine beliebte Trendsportart, die immer mehr Anhänger findet. Aber wie sieht es für die Umwelt aus?

Das Fahren mit dem Mountainbike ist ein Trendsport, der sich großer Beliebtheit auch in Essen erfreut. Die Freude ist aber meist nur aufseiten der Mountainbiker. Häufig werden Strecken benutzt, die mitten durch den Wald gehen und durch die große Beanspruchung den Waldboden strapazieren und stark in Mitleidenschaft ziehen. Mountainbiking ist ein Problem für den Wald und für die Umwelt. Auch Spaziergänger können sich gestört fühlen.

Symbolbild, Foto von Martin Hase

Wer aber will schon den Mountenbikern den Spaß nehmen, querfeldein sich den Abhang hinunterzustürzen. Es sind deshalb Ideen gefragt, Mountainbiking mit der Umwelt in Einklang zu bringen. Vielleicht helfen speziell dafür gebaute Wege an ausgedienten Halden oder Wege durch weniger wertvolle Geländeabschnitte.

Auf der Webseite des Magazins Wild Recreation, das dem VCD unbekannt ist, stehen einige einleuchtende Argumente, die Mountainbiker beachten sollten. Nach der Aussage in diesem Artikel gilt dies übrigens auch für Wanderer.

Die Anlage des Weges, unabhängig ob dieser für Mountainbiker angelegt wurde oder für Wanderer, ist bereits ein Eingriff in die Natur. Deshalb sollte sorgfältig geprüft werden, wo Wege möglich sind.

Tiere fliehen sowohl vor Wanderern und auch vor Mountainbiker. Gerade in der Dämmerung sind Tiere anfällig für Störungen. Deshalb sollte man nur bei Tag mit dem Mountainbike unterwegs sein und die Wege so anlegen, dass sie nicht durch Ruhezonen des Waldes führen. Auch im Winter sollte das Mountainbiken nicht stattfinden, da es für die Tiere deutlich stressiger ist, Nahrung zu finden und die Mountainbiker, aber auch Wanderer zusätzlich stören.

Mountainbiker sollten die dafür vorgesehenen Wege nicht verlassen und auch keine Abkürzungen nehmen. Ein Waldboden, der 50-mal überfahren wurde, braucht 19 Monate, um sich zu regenerieren.

Der Artikel empfiehlt deshalb *(Zitat):*
Nur auf Wegen fahren
Nicht in der Dämmerung fahren
Freundlich und Respektvoll mit Wanderern umgehen
Nicht mit angezogener Hinterradbremse fahren
Keine Abkürzungen nehmen.

Text Martin Hase, Quelle: Wild Recreation, ein Artikel von Lisa Amende (Mai 2019)
https://wildrecreation.com/2019/05/05/ist-mountainbiken-umweltschaedlicher-als-wandern/#:~:text=St%C3%B6rung%20von%20Wildtieren%20%E2%80%93%20vor%20allem,ist%20die%20St%C3%B6rung%20von%20Wildtieren.&text=Nur%20in%20sechs%20Prozent%20der,in%2060%20Prozent%20vor%20Wanderern.

VCD Video

Peter Kayser und Martin Hase nehmen an einem Videoworkshop teil

Der Altenessener Bahnhof und die Mobilität ist Gegenstand eines YouTube-Videos, das der VCD Essen in Eigenarbeit erstellt hat. Die Qualität lässt sich verbessern und damit bekommen wir bestimmt keinen Vertrag beim WDR, aber es ist eine interessante Erfahrung, sich selbst in einem YouTube-Video zu sehen. Hilfe bekamen wir von Carsten Schoch vom Radentscheid. Vielen Dank. Sie können sich unser Ergebnis unter diesem Link ansehen:

Video: https://youtu.be/2mcLV59VTkY

Simone Raskob

Simone Raskob wiedergewählt.

Simone Raskob wurde vom Rat der Stadt Essen im März zum dritten Mal als Dezernentin für den Geschäftsbereichsvorstand Umwelt, Verkehr und Sport wiedergewählt. Der VCD Essen gratuliert und wünscht viel Erfolg.

Symbolbild, Bild von 5598375 auf Pixabay

DER VCD WÜNSCHT FROHE OSTERN

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes: Martin Hase, Kopstadtplatz 12, 45127 Essen
Der Newsletter kann per Mail an vcd@martin-hase.de abbestellt werden.
Für die Seiten auf die verlinkt wurden ist der VCD Essen nicht verantwortlich.