

VCD

Mobilität für
Menschen.



*Kreisverband Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen
Ausgabe 47, Herbst 2020*

NiersInfo



Symbolische Abstimmung für mehr Fahrradverkehr vor dem Landtag

Aus dem Inhalt:

Tempo 30, Aufbruch Fahrrad, Bringt die Corona-Krise uns der Verkehrswende näher?, Abstand halten ist schwer

NiersInfo Ausgabe 47 – Herbst 2020

Grußwort

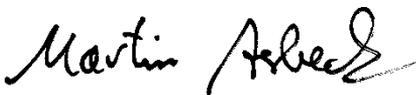
Liebe Mitglieder*innen,

eigentlich - das sagt der Rheinländer so gerne - eigentlich hätte im Mai unsere Jahreshauptversammlung stattfinden sollen. Aber die Corona-Pandemie hat uns auch hier einen Strich durch die Planung gemacht. Wir möchten die Jahreshauptversammlung gerne im Oktober oder November nach holen. Mal sehen, wie dann die Situation ist. Sollte auch dann noch nichts möglich sein, werden wir erst in 2021 wieder eine Jahreshauptversammlung abhalten. Rechtlich ist es uns möglich, dieses Jahr die Jahreshauptversammlung ausfallen zu lassen.

Am ersten Wochenende im Juli findet eigentlich jedes Jahr der Niederrheinische Radwandertag statt und wir vom VCD sind an irgendeinem Start/Zielplatz mit einem Infostand vertreten. Aber er fiel aus, natürlich wegen Corona.

Ich hoffe, Sie haben das schöne Wetter genutzt und sind trotz Corona viel mit dem Fahrrad unterwegs gewesen.

Viele Grüße



Martin Asbeck

Tempo 30

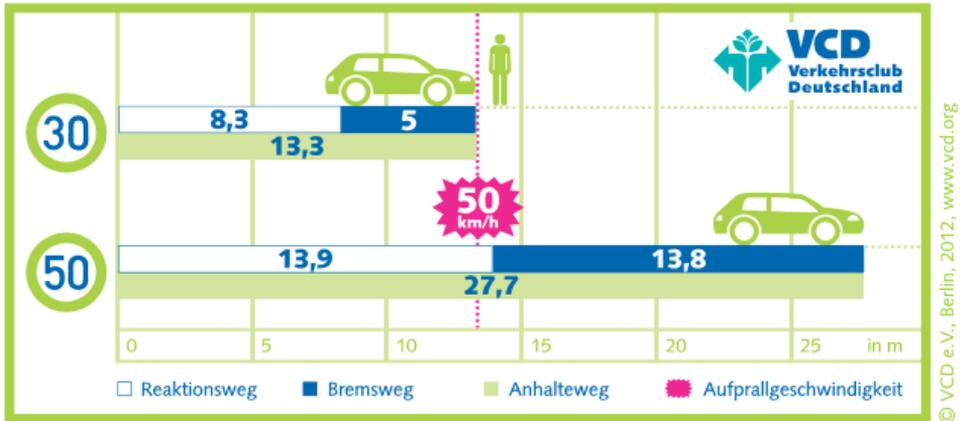
Von Martin Asbeck

Die angepasste **StVO** mit neuen Verkehrsregeln und höheren Bußgeldern gilt seit dem 28. April 2020. Sie hat viele Verbesserungen für den Radverkehr und die Verkehrswende gebracht, aber eine Änderung wurde nicht aufgenommen: Das generelle Tempo 30 in Städten und Gemeinden.

Die Bundestagsfraktion der Grünen fordert schon lange ein Tempolimit von 30 km/h in Städten, über das Kommunen selbst entscheiden können. Auch Teile der Fraktionen von CDU/CSU und SPD hatten im Januar 2020 generelle 30er-Zonen innerorts ins Spiel gebracht. Aber der Bundestag konnte sich nicht dazu entschließen.

Im Rahmen der Beratungen zum Verkehrssicherheitsprogramm 2011 haben sich neben dem VCD, Fuß e.V. und dem ADFC zum Beispiel auch der wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministeriums für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ausgesprochen. Ein klares Votum für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit gibt es auch von der EU Kommission (Quelle: Nr. 54 in

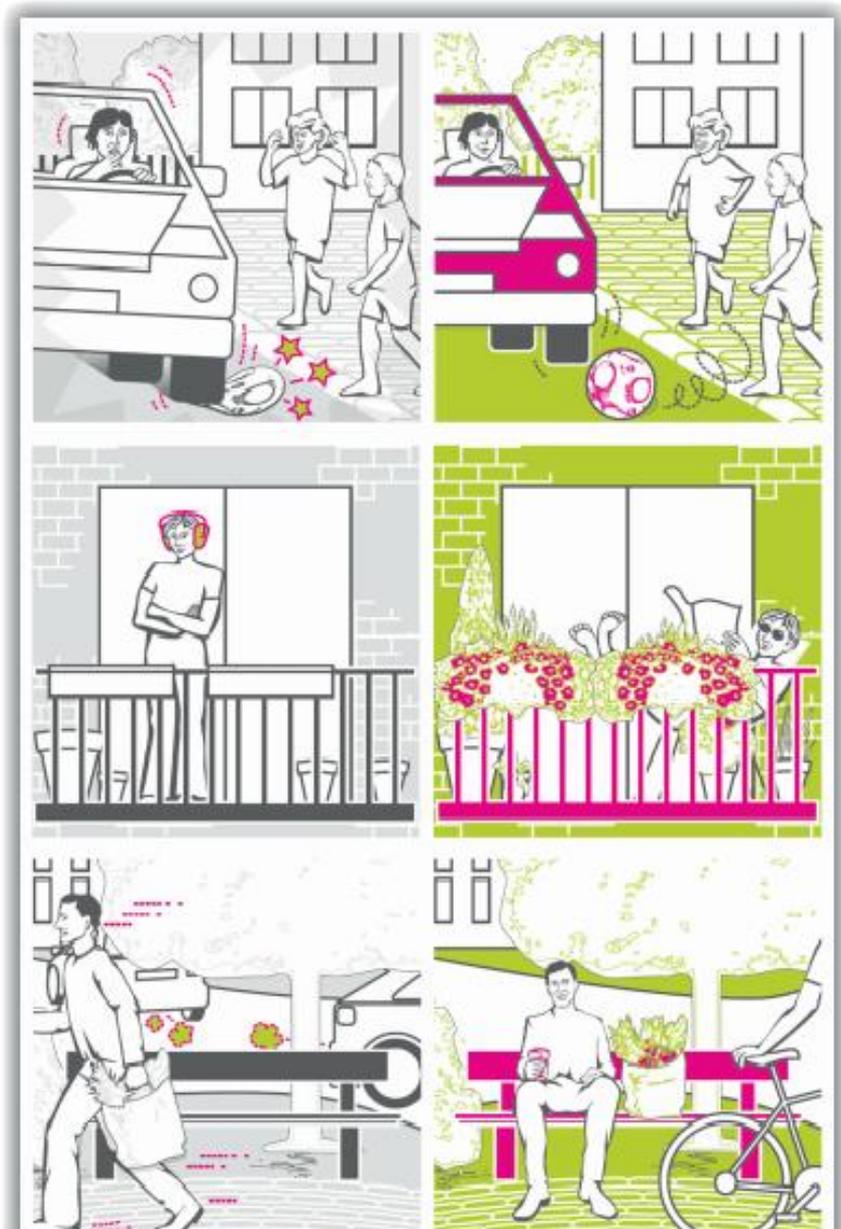
Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr PE456.969 Europäisches Parlament 2011). Aber bis heute wurde es nichts mit der Regelgeschwindigkeit 30 km/h.



Der VCD setzt sich seit seiner Gründung für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften ein. Umgekehrt zur heutigen Situation gilt dann überall Tempo 30 und nur dort, wo der Bedarf an einer höheren Geschwindigkeit nachgewiesen und sichergestellt werden kann, wäre Tempo 50 zulässig. Dadurch müsste nicht mehr, wie jetzt, der Großteil aller Straßen überprüft und beschildert werden, sondern nur noch der kleine Teil der Hauptstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion, für die Tempo 50 zugelassen wird. Auch die Kommunen könnten dadurch sinnvoller planen und es würde der Flickenteppich bzw. der dauernde Wechsel zwischen verschiedenen

Höchstgeschwindigkeiten vermieden. Mit der entsprechenden Änderung der Straßenverkehrsordnung hätte erreicht werden können:

- Mehr Sicherheit auf unseren Straßen,
Alle 11 Minuten kommt ein Kind im Straßenverkehr zu Schaden. Drei Viertel der Unfälle ereigneten sich innerhalb geschlossener Ortschaften. Zwei Drittel aller tödlichen Unfälle und schweren Verletzungen innerorts ließen sich mit Tempo 30 vermeiden.
- Mehr Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern,
Tempo 30 senkt den Lärmpegel um 3 dB(A), was das menschliche Ohr wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrnimmt. Zwei Autos, die Tempo 30 fahren, sind so laut wie ein Wagen mit Tempo 50.



Quelle VCD Bundesverband

- Mehr Klarheit und Übersichtlichkeit bei den Verkehrsregeln,

Wer heute durch eine beliebige Großstadt fährt, verliert irgendwann den Überblick über die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Tempo 30 wegen Schule, Tempo 30 wegen Altenheim, Tempo 30 wegen Lärmschutz, Tempo 30 wegen einer scharfen Kurve, Tempo 30 wegen einer Bushaltestelle: Diese Regelungen treffen wir an und fragen uns: Wo hört Tempo 30 wieder auf? Habe ich ein Schild übersehen? Oder galt Tempo 30 nur direkt vor der Schule, die ich längst passiert habe? Hier schafft ein generelles Tempo 30 Klarheit und mindert den Schilderwald.

- Geringerer bürokratischer Aufwand für die Ausweisung von Tempobeschränkungen,

Für die Tempobeschränkungen vor Schulen Altenheimen etc. (siehe oben) müssen jeweils Anträge gestellt, Beratungen durchgeführt, Ortsbesichtigungen abgehalten werden. All das würde entfallen.

- Und nicht zuletzt ein flüssiger und gleichmäßiger Verkehrsablauf.

Ein flüssiger Verkehrsablauf trägt zur Schadstoffreduzierung bei. Das wird in den nächsten beiden Abschnitten noch einmal erläutert.

Das Vorurteil, dass sich der Spritverbrauch durch längere Fahrzeiten und hochtouriges Fahren erhöht, trifft nicht zu: Untersuchungen aus England ergaben, dass sich die Fahrzeiten nicht signifikant verlängern. Selbst der ADAC hat festgestellt, dass für eine 3,5km lange Teststrecke im normalen Verkehrsablauf die Fahrzeit nur von 8 Minuten bei Tempo 50 auf 10 Minuten bei Tempo 30 steigt. Wenn Tempo 30 im dritten oder vierten Gang gefahren wird, wie Experten raten, schon das den Motor, ist leiser und führt zu geringerem Verbrauch. Zwar verbraucht ein Pkw bei Tempo 50 im vierten oder fünften Gang weniger Treibstoff als bei Tempo 30 im dritten Gang. Doch gilt dies nur für die Konstantfahrt und die haben wir selten in der Stadt. Im normalen Verkehr muss an Ampeln, Einmündungen, bei geparkten Autos und anderen Hindernissen gebremst und wieder angefahren werden. Den höchsten Verbrauch hat ein Auto während der entsprechenden Beschleunigungsphasen. Tempo 30 führt zu verkürzten Beschleunigungsphasen und zu einem gleichmäßigeren Verkehr, besonders wenn nicht kleinräumig zwischen Tempo 50 und Tempo 30 gewechselt wird. Die Tempowechsel haben in unseren Städten noch zugenommen, seitdem Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen öfter angewandt werden. Vor allem Stickoxid, das für die Fahrverbote maßgebend war und ist, wird deutlich reduziert. Für den Klimaschutz bringt Tempo 30, nach neusten Erkenntnissen also keine Verschlechterung, aber beim Stickoxidausstoß eine Verbesserung.



Quelle: VCD Bundesverband

Auch die Berliner Senatsverwaltung stellt fest:

Die populäre Behauptung, Tempo-30-Zonen taugten nicht als Maßnahme zur Luftreinhaltung, ist – pointiert gesagt – falsch.

Das gilt insbesondere für den klassischen Innenstadtverkehr: Ausführliche vergleichende Untersuchungen der Senatsverwaltung an den viel befahrenen Berliner Hauptverkehrsstraßen Silbersteinstraße, Schildhornstraße und Beusselstraße vor und nach Einführung von Tempo-30-Zonen (Zeitraum 1998 bis 2008, jeweils drei Jahre vorher und nachher) ergaben eine Reduzierung der NO₂-Belastung von 5 bis 7 µg/m³ (Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresmittel) im Vergleich zu gleich belasteten Hauptverkehrsstraßen ohne Tempo-30-Limit. Das sind rund 15 Prozent des EU-Grenzwerts von 40 µg/m³.

Wer zu Tempo 30 weiterlesen möchte:

- VCD-Tempo 30 Soforthilfe Papier 2018
- VCD Position Tempo 30 aus 2012
- Autozeitung <https://www.autozeitung.de/tempolimit-30-stadt-95628.html>

- <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-07/tempo-30-strassenverkehr-luftqualitaet-laerm-unfaelle/>
- [adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf](https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf)
- <https://www.berlin.de/hauptstadtluft/luftverbesserung/tempo-30/artikel.746139.php#:~:text=Auf%20rund%2080%20Prozent%20aller,%2C%20Schulen%2C%20Krankenh%C3%A4usern%2C%20Gefahrenstellen.>
- <https://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?reference=A7-2011-0264&type=REPORT&language=DE&format=PDF&redirect>
- <https://www.berlin.de/hauptstadtluft/luftverbesserung/tempo-30/artikel.746139.php#:~:text=Auf%20rund%2080%20Prozent%20aller,%2C%20Schulen%2C%20Krankenh%C3%A4usern%2C%20Gefahrenstellen.>

Aufbruch Fahrrad

Von Martin Asbeck

Die Erfolgsgeschichte der Volksinitiative "Aufbruch Fahrrad" geht weiter.

Wir berichteten, dass die Volksinitiative 206 687 Unterschriften gesammelt und diese am 2. Juni 2019 an NRW-Umweltministerin Ursula Heinen-Esser übergeben hatte.

Mit viel Rückenwind traten die beiden Repräsentanten der Initiative (die Kölnerin Ute Symanski und Thomas Semmelmann, Vorsitzender des ADFC NRW) am Mittwoch (02.10.2019) dann vor dem Verkehrsausschuss des Landtags auf. Unterschriften aus 394 Städten und Gemeinden (von 396 in NRW) können sie vorweisen. Eine "breite zivilgesellschaftliche Unterstützung" nennen sie das.

Der NRW-Verkehrsausschuss stimmte der Volksinitiative zu und beschloss, dem Landtagsplenum die Annahme und Zustimmung zur Volksinitiative Aufbruch Fahrrad zu empfehlen. In seiner Sitzung vom 18. Dezember 2019 folgte das Landtagsplenum dieser Empfehlung. Der Landtag beauftragte das Verkehrsministerium, ein Fahrradgesetz für NRW zu erarbeiten. Damit hat die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad alle selbst gesteckten Ziele erreicht.

Das Projekt Aufbruch Fahrrad ist am 27. Februar 2020 mit dem 2. Platz beim Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Kommunikation ausgezeichnet worden.

Am 15.06.2020 hat dann Verkehrsminister Hendrik Wüst in einer Videokonferenz mit Interessenvertretern (Stakeholdern) die Eckpunkte für ein Gesetz zur Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität (FaNaG) vorgestellt. Die dazugehörige Präsentation ist im Internet zu finden:

https://www.vm.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv-des-VM-2020/2020_06_15_Eckpunkte_Fahrrad_und_Nahmobilitaetsgesetz/200612-praesentation-fahrrad-nahmobilitaetsgesetz-final-_002_.pdf

Die 4 Eckpunkte sind:

- I. 25% Anteil des Radverkehrs am Modal Split
- II. Stärkung des Fahrrades als eigenständiges Verkehrsmittel und Ausbau eines lückenlosen Fahrradnetzes
- III. Stärkung des Fahrrades als Teil intermodaler Mobilität: Chancen der Digitalisierung für die bessere Vernetzung des Fahrrades mit anderen Verkehrsmitteln
- IV. Vernünftiges Miteinander zwischen allen Verkehrsteilnehmern

Am 1. und 2. Juli wurden weitere Videokonferenzen mit den Interessenvertretern durchgeführt. Die eingebrachten Anmerkungen und Ideen der Stakeholder zu dem Eckpunktepapier wurden bei den Konferenzen vertieft diskutiert. Nun sollen sie im Referentenentwurf weiterbearbeitet werden.

Der Referentenentwurf soll im Verkehrsministerium bis Ende des Jahres fertig gestellt werden. Anschließend soll er im Frühjahr 2021 nach Ressortabstimmung und Kabinetttbefassung in die offizielle Anhörung der Verbände gehen.

Wir freuen uns auf ein Fahrrad-Gesetz für Nordrhein-Westfalen!

Bringt die Corona-Krise uns der Verkehrswende näher?

Von Martin Asbeck

Der Lockdown in der Corona-Krise war für uns alle einschneidend. Vorher hatte sich niemand so etwas vorstellen können. Aber plötzlich musste es gehen.

Kann diese Situation unsere Gesellschaft auch nachhaltig verändern? Wie oft haben wir in der Diskussion über eine Verkehrswende gehört:

- Wie soll das denn gehen??
- Das geht doch gar nicht!!
- Das will doch keiner!!!
- Das kann man den Menschen nicht zumuten!

Nun mussten plötzlich viele Dinge gehen, die vorher "unvorstellbar" oder "unzumutbar" waren. Gibt das Hoffnung für eine Verkehrswende im Nachgang zur Corona-Krise?

Viele Menschen haben während der Krise Erfahrung mit **Homeoffice** gemacht.

Die meisten Erfahrungen sind positiv zu bewerten:

1. Man hat mehr Zeit für sich selbst, da die (langen) Fahrzeiten zur Arbeit wegfallen.
2. Wenn man mal zur Arbeitsstelle muss, ist das Fahren entspannter, da keine Staus vorhanden sind.
3. Die Arbeit ist, wenn die entsprechenden räumlichen Voraussetzungen gegeben sind, entspannter.
4. Die meisten Konferenzen können auch per Video abgehalten werden.

Negative Erfahrungen traten da auf, wo beengte räumliche Verhältnisse vorlagen und durch die Schulschließungen auch die Kinder im "Homeoffice" waren. Da gibt es ja nun die Hoffnung, dass die Kinder wieder regelmäßig in die Kita oder Schule gehen.

Homeoffice muss also in Zukunft viel stärker genutzt werden, bitte nicht wieder in die vor Corona Zeit zurückfallen. Diese Gedanken spiegeln sich auch in Artikeln aus der Rheinischen Post wieder:

- "Pendeln kann krank machen" vom Freitag 3. Juli 2020 (Titelseite)
- "Büroflächen werden deutlich abnehmen" vom 4. Juli 2020 (Seite E19)

Es kann also die Hoffnung bestehen, dass **Homeoffice** und **Videokonferenzen** eine Verringerung des Berufs- und Pendlerverkehrs bewirken kann.

Eine andere Erscheinung der Corona-Krise: **Fahrradverkäufe** boomen in der Corona-Krise

Welche Gründe gibt es dafür?

Im den öffentlichen Nahverkehrsmitteln herrscht Maskenzwang und trotzdem hat man Angst vor Ansteckung. Also ist das Fahrrad die Alternative. Und viele erkennen dann, wie gut das geht.

Da viele Freizeit- und Urlaubsmöglichkeiten eingeschränkt sind, ist **Fahrradfahren** plötzlich hochaktuell. Man kann am Wochenende einen Ausflug mit dem Fahrrad machen oder im Urlaub eine größere Radtour unternehmen. Deshalb herrscht in den Fahrradgeschäften zur Zeit Hochkonjunktur.

Also: Homeoffice, Videokonferenzen und Fahrradfahren können zur Verkehrswende beitragen. Wirken wir alle daran mit!

Abstand halten ist schwer

Von Gisela Ditzen

Kempen hat viele kombinierte Fuß- und Radwege. Alle entsprechen nicht mehr den gesetzlichen Bestimmungen, da sie viel zu schmal sind. Während auf der St.-Töniser-Straße die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben wurde, warten die anderen Straßen darauf. Ein Antrag zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht auf der Berliner Allee wird seit Mai 2019 bearbeitet.

Nun brach die Pandemie aus und die Stadtverwaltung achtet „vorbildlich“ strengstens auf Abstandsregelungen. Spielplätze und Spielgeräte wurden innerhalb von Tagen geschlossen. Aber auf den Abstand zwischen Fußgängern und Radfahrern wurde nicht geachtet. Deshalb hat der ADFC zusammen mit der Bürgerinitiative Kempen (Fahrradstadt Kempen) und Bürgerinitiative Fairer Verkehr in St. Hubert ein Soforthilfepakt erarbeitet, damit stimmig mit dem neuen Radwegekonzept temporäre Sofortmaßnahmen umgesetzt werden können. Es wurden u.a. eine Popup-Bike-Lane auf dem Ring, temporäre Fahrradstraßen und die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht gefordert. Mit diesem Paket hätte die Stadt Kempen innerhalb einer Woche dafür sorgen können, dass die Abstandsregeln zwischen Fußgängern und Radfahrern eingehalten werden. Aber dieser Antrag wanderte zuerst in den Haupt- und Finanzausschuss (Zeitverlust von mehreren Wochen) und wurde von dort ohne Diskussion wieder zur Beantwortung (und nicht zur Umsetzung) an die Verwaltung verwiesen. Dies ist nicht nachvollziehbar! Auf der einen Seite kassiert das Ordnungsamt bei Nichteinhaltung der Abstandsregelung, auf der anderen Seite kommen sie selber nicht auf die Idee, dass strukturelle Veränderungen gebraucht werden, damit Abstände auf notwendigen Wegen zum Einkaufen, ... und zur Arbeit eingehalten werden können. Schulen werden geschlossen, Homeoffice wird von Betrieben angeordnet, aber die einfachsten Lösungsmöglichkeiten zur Abstandsregelung auf Wegen werden nicht umgesetzt.

Im Mai 2020 wurde mit einer Critical Mass besonders darauf aufmerksam gemacht, indem die wichtigsten Routen zweimal gefahren wurden, einmal auf der Straße, so als wäre die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben/als Fahrradstraße umbenannt worden und danach auf den kombinierten Fuß-Radwegen. Dabei haben wir 1,45 m lange Poolnudeln auf der rechten Seite des Rades befestigt, damit deutlich wird, das Fußgänger und entgegenkommende Radfahrer keinen Platz dort haben.



Die Fußgänger und Radfahrer haben diese Belästigung sehr freundlich begegnet und sind in die Grünanlagen und auf private Grundstücke ausgewichen. Da die erste Runde über die Straße ging, fiel zusätzlich die schlechte Qualität der Fuß-Radwege auf. Es waren Wellenbahnen (abgesenkte Garageneinfahrten, auch autogerechter Bürgersteig genannt), hatten Holperkanten an Kreuzungen und Überwegen, schlechte Rolleigenschaften durch Pflasterungen und, und, und

Unbegreifbar, dass die Stadt Kempen und die Politik so mit der Gesundheit der Bürger umgeht. Andere Städte nutzt die Pandemie für die schnelle temporäre Umsetzung!

Schade, dass temporäre Maßnahmen nicht sofort umgesetzt werden und alle Bürger schon frühzeitig in den Genuss von sicheren Radverkehrsverbindungen kommen.

Also warten wir weiter und machen mit verschiedenen Critical Mass und Kidical Mass darauf aufmerksam. So wird am 20.09.20 in der Mobilitätswoche eine Protected Bike Lane aufgebaut, um zu zeigen, wie ein sicherer Schulweg aussehen kann.

Die Volksinitiative möchte, dass Maßnahmen zur Umsetzung der Forderungen in einem Fahrradgesetz geregelt werden.

Termine

20.09.2020 Mönchengladbach: Tag der Mobilität auf der gesperrten Bismarckstraße
12 bis 17 Uhr

Siehe <https://tagdermobilitaet.de/>

19.09.2020 St. Hubert: Kidical Mass Treffpunkt 10 Uhr Am Beyzerhof

Siehe <https://ditzen.eu/kidical-mass/>

20.09.2020 Kempen Kidical Mass Treffpunkt 11 Uhr Peterturm

Siehe <https://ditzen.eu/kidical-mass/>

Wegen der Corona-Pandemie sind die regelmäßigen, monatlichen Treffen zurzeit ausgesetzt.

Internet: www.vcd.org/vorort/moenchengladbach

E-Mail: grenzland@vcd.org

Facebook: <https://www.facebook.com/vcdmg/>

Impressum:

VCD-Kreisverband Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen

1. Vorsitzender

Martin Asbeck

Dionysiusstr. 5

41238 Mönchengladbach

Tel: 02166-86398

E-Mail: fasbeck@arcor.de

Kassierer

Michael Seibert

Maria-Basels-Str. 9

47906 Kempen

Tel.: 02152-910868

E-Mail: michael-seibert@gmx.de

Stellvertretender Vorsitzender

Detlef Neuß

Stapper Weg 94

41199 Mönchengladbach

Tel: 02166-10560

Mobil: 0170-5853246

E-Mail: d-i-w.neuss@t-online.de

Das *NiersInfo* ist das Mitteilungsblatt des VCD-Kreisverbandes Heinsberg / Mönchengladbach / Viersen e.V. Es berichtet über die Aktivitäten des Kreisverbandes. Zurzeit ist ein regelmäßiges Erscheinen nicht geplant. Wir streben 2-3 Ausgaben im Jahr an. Beiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen. Der Vorstand behält sich die Veröffentlichung vor. Beiträge bitte per Post oder Mail an Martin Asbeck. Die Auflage beträgt 300 Stück, wird im Selbstverlag hergestellt und an alle Mitglieder des Kreisverbandes kostenlos versendet. Die Vervielfältigung des *NiersInfo* zur unentgeltlichen Weitergabe ist gestattet. Eine PDF-Version steht auf unserer Internet-Seite www.vcd.org/vorort/moenchengladbach zum Herunterladen bereit.