VCD infoblatt

Mobilität für Menschen.

VCD Essen, 12. Dezember 2020

Bild von Gerd Altmann auf pixabay.com

DER VCD ESSEN WÜNSCHT ALLEN EMPFÄNGERN DIESES INFOBLATTES EIN BESINNLICHES UND GESEGNETES WEIHNACHTSFEST UND EIN FROHES NEUES JAHR.

ALL DIEJENIGEN, DIE MIT DIESEN WÜNSCHEN NICHT VIEL ANFANGEN KÖNNEN, WÜNSCHEN WIR EINE GUTE ZEIT MIT EIN PAAR SCHÖNEN FREIEN TAGEN UND NATÜRLICH AUCH EIN FROHES NEUES JAHR.

BLEIBEN SIE GESUND!

Außerordentliche Jahreshauptversammlung

Gleich zu Beginn des Jahres am 20. Januar 2021 findet um 19:00 Uhr eine außerordentliche Jahreshauptversammlung statt.

Wir möchten eine neue Satzung beschließen. Die Einladungen sind bereits an unsere Mitglieder versandt worden. Es besteht die Möglichkeit, per Briefpost abzustimmen. Diese Briefwahl steht allen offen, die keine Möglichkeit haben, an der außerordentlichen Jahreshauptversammlung teilzunehmen. Der Satzungstext wurde zusammen mit der Einladung versandt. Ein paar redaktionelle Änderungen können noch vorgenommen werden.

Aufgrund der schwierigen Coronalage wird die Versammlung voraussichtlich virtuell stattfinden. Für den eher unwahrscheinlichen Fall, dass wir uns persönlich treffen können, ist der Versammlungsort das Verkehrs- und Umweltzentrum, Kopstadtplatz 12 in Essen. Alle Mitglieder, die entweder persönlich oder virtuell teilnehmen wollen, bitten wir uns spätestens eine Woche vor Versammlungsbeginn ihre Teilnahme mitzuteilen. Dafür steht die E-Mail-Adresse: vcd@martin-hase.de zur Verfügung.

Text: Martin Hase

Bundesdelegiertenversammlung

Dieses Jahr fand Anfang November die Bundesdelegiertenversammlung des VCD statt.

Sie wurde virtuell durchgeführt. Es war zwar eine technische Herausforderung, die die Bundesgeschäftsstelle hervorragend gemeistert hat. Mit dem Abstimmungstool OpenSlides blieben kaum Wünsche offen. Aus dem

Essener Kreisverband nahmen gleich zwei Delegierte Dr. Hans Jörgens und Martin Hase an der Bundesdelegiertenversammlung teil. Auf der Versammlung wurde ein neuer Bundesvorstand gewählt.

Der VCD hat erstmals eine Doppelspitze, die sich aus Kerstin Haarmann und Stefan Bajohr zusammensetzt.

Die digitale Bundesdelegiertenversammlung startete mit einer Diskussion über die Verkehrswende in anderen europäischen Ländern. Was wir von unseren Nachbarn in Europa lernen können – dieser Frage ging die Online-Diskussion „Mut zur Verkehrswende“ am Samstag vor Beginn der zweitägigen digitalen BDV nach. Der luxemburgische Vizepremierminister und Mobilitätsminister François Bausch sprach von einem Paradigmenwechsel: Es ginge darum, Menschen zu bewegen, nicht darum, Autos von A nach B zu bringen. Luxemburg geht mit seiner Strategie Multimodalität 2.0 neue Wege, um eine bessere Verteilung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu erreichen und hat als erstes Land der Welt kostenlosen Nahverkehr eingeführt. Das sei aber nur das Sahnehäubchen auf einem umfassenden Gesamtkonzept, betonte Bausch. Dass das Auto der große Gewinner der Corona-Krise sei, bezweifelte er, dies sei eher ein kurzfristiger Effekt. Für die Zukunft seien Verkehrsverlagerung und eine konsequente Mobilitätsplanung für die Gesellschaft von größter Wichtigkeit.

Aus der Pressemitteilung des VCD Bundesverband vom 08.11.2020

UMZUG des VCD

Das Verkehrs- und Umweltzentrum zieht um, der VCD zieht mit.

Gemeinsam mit dem BUND und dem ADFC zieht der VCD in neue Räumlichkeiten um. Wir ziehen direkt in das Ladenlokal nebenan, sodass sich die Adresse nicht ändert.
Der Umzug ist bereits im vollen Gang. Die neuen Räumlichkeiten sind wesentlich großzügiger als die alte Unterkunft. Als kleiner Partner der beiden anderen Verbände wurde auf die besonderen Bedürfnisse des VCD Rücksicht genommen. Wir sind mittendrin, die Räume zu gestalten und uns einzurichten und freuen uns auf ein partnerschaftliches Miteinander. Darüber hinaus wird ein neuer Name für das VuZ gesucht.

Text: Martin Hase

Bild von Clker-Free-Vector-Images auf Pixabay

Die erste Umweltspur in Essen ist fertig

Essen hat seine erste Umweltspur, die Reaktionen darauf sind verhalten.

Jetzt ist sie da, die Umweltspur auf der Schützenbahn. Es war ein Kompromiss zwischen der Deutschen Umwelthilfe und der Stadt Essen, die uns die Umweltspur brachte. Die GRÜNEN haben sie im Februar abgelehnt. Sie sei in dieser Form nicht zustimmungsfähig, so die GRÜNEN. Die Verbesserungen für den Radverkehr fallen kaum ins Gewicht. Zwar hat der öffentliche Busverkehr Komfortvorteile, aber das sei zu wenig für das, was es kostet. Auch die LINKEN haben die Umweltspur abgelehnt.

Sie war von der damaligen Koalition von CDU und SPD gewollt, weil die Stadt ansonsten von der Deutschen Umwelthilfe verklagt worden wäre. Die FDP hätte das Projekt gerne verschoben. Weder die GRÜNEN noch die LINKEN konnten sich durchsetzen, auch die Verschiebung, wie sie

die FDP forderte, fand nicht statt. Die Umweltspur wurde gebaut und nun ist sie da, nachdem sie nochmals korrigiert werden musste.

Im Internetauftritt der Stadt Essen ist unter dem Datum 27.10.2020 zu lesen:

„Umweltspur und Protected Bike Lane gehen in Betrieb

Der Rat der Stadt Essen hat sich Ende Mai für die Umsetzung der Umweltspur auf der Schützenbahn sowie der Protected Bike Lane auf der Bernestraße ausgesprochen. Am heutigen Dienstag (27. 10.) wurde die Maßnahme, die Teil des Vergleichs zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, der Stadt Essen sowie der Deutschen Umwelthilfe zur Umsetzung des Luftreinhalteplans ist, offiziell und planmäßig in Betrieb genommen. Begonnen hatten die Arbeiten Anfang August. Damit geht die Stadt Essen in diesem Jahr nach den Fahrradstraßenachsen A und B sowie der umweltsensitiven Ampelsteuerung auf der Alfredstraße einen weiteren wichtigen Schritt, um die Luftqualität in Essen nachhaltig zu verbessern.

"Mit der Umweltspur und der Protected Bike Lane stärken wir den Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr in unserer Stadt", so Oberbürgermeister Thomas Kufen. "Wir setzen damit nicht zuletzt eine weitere Maßnahme aus dem Vergleich mit der Deutschen Umwelthilfe zur Umsetzung des Luftreinhalteplans um."

Essens erste Umweltspur erstreckt sich auf der Schützenbahn vom Varnhorstkreisel im Süden bis zur Gladbecker Straße im Norden und kann von Bussen und Radfahrenden zwischen den südlichen Stadtteilen, insbesondere Huttrop, Steele, aber auch Rüttenscheid und der Innenstadt sowie der Universität genutzt werden. Im Gegensatz zu Umweltspuren in anderen Städten ist die Umweltspur in Essen ausschließlich für den Rad- und Busverkehr freigegeben - Taxis oder E-Fahrzeuge dürfen sie nicht nutzen. Damit die beiden Verkehrsmittel konfliktarm auf der Umweltspur unterwegs sein können, lässt die Spur dank ihrer Ausgestaltung ein Überholen von Radfahrern durch Busse zu.“

Der VCD meint, dass es zwar ein Anfang sei, aber ein nur halbherziger. Ein echter Wille zur Verkehrswende sähe anders aus. Die Vorteile für den ÖPNV reichen nicht und auch für den Radverkehr kommt zu wenig dabei heraus. Hier wurde gekleckert statt geklotzt.

Text und Bilder: Martin Hase

Mobilitätswoche

Ein VCD-Beitrag zur europäischen Mobilitätswoche 2020

Die EUROPÄISCHE MOBILITÄTS**WOCHE ist eine Kampagne der Europäischen Kommission. Seit 2002 bietet sie Städten und Gemeinden aus ganz Europa die Möglichkeit, ihren Bürgerinnen und Bürgern die große Bandbreite zukunftsfähiger Mobilität näher zu bringen. Jedes Jahr, immer vom 16. bis 22. September, werden im Rahmen der EUROPÄISCHEN** MOBILITÄTS**WOCHE enkeltaugliche Verkehrslösungen ausprobiert oder mit kreativen Ideen dafür geworben: So werden beispielsweise Parkplätze und Straßen umgenutzt, neue Fuß- und Radwege eingeweiht, Schulwettbewerbe ins Leben gerufen und Aktionen für menschenfreundlichen Verkehr durchgeführt.**

Die Stadt Essen beteiligt sich seit einigen Jahren an dieser Aktionswoche. So auch in diesem Jahr. Dabei hat sie unseren Essener VCD eingeladen, sich zu beteiligen. Wir haben zugestimmt, denn wir sind der Meinung, dass sich in

den letzten Jahren auf diesem Gebiet zwar viel getan hat, aber auch noch sehr viel zu tun übrig bleibt. Dazu einen Beitrag zu leisten gehört zu den in der Satzung festgelegten Aufgaben unseres Vereins.

Es traf sich gut, dass der Rat der Stadt Essen in seiner Sitzung vom 26. August 2020 beschlossen hat, auf dem Weg zu einer Neugestaltung des Regattaturm-Ambientes am Baldeneysee nach jahrelangem Stillstehen weitere Schritte zu gehen. Dieses Gebiet war schon immer eine Essener Besonderheit, nicht nur als Ausflugsziel, sondern auch als Sportstätte mit internationalen Veranstaltungen. In den letzten Jahren hat zwar die sportliche Bedeutung nachgelassen, der Freizeitwert aber ist deutlich gestiegen. Leider gibt es aber einen erheblichen Mangel: Dieses Gebiet am Nordufer des Baldeneysee ist nur sehr schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Die einzige Möglichkeit bietet die S-Bahn-Linie 6 mit ihrer Station Essen-Hügel.

Wir vom ökologischen Verkehrsclub Deutschland kümmern uns besonders um Mitmenschen, die in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind; sei es, weil sie altersbedingt auf Rollatoren oder Fahrstühle angewiesen sind oder weil sie gerne einen Kinderwagen vor sich herschieben möchten und dabei kein eigenes Auto benutzen können oder aus Verantwortung für das Klima darauf verzichten wollen. Auch um Fahrradfahrer*innen oder Fußgänger*innen kümmern wir uns. Wie sieht es unter diesen Gesichtspunkten zwischen dem Haltepunkt Hügel und dem Regattaturm aus?

Die Anlage der S-Bahn-Station Hügel ist aus dem Blickwinkel des Fahrgastes in einem beklagenswerten Zustand. Um zu den Bahnsteigen zu gelangen, muss man mindestens 33 Treppenstufen überwinden, wenn man zuvor vom Straßenniveau aus eine lange Rampe bis zum eigentlichen Bahnhofseingang benutzt hat, um eine weitere steile Treppe zu vermeiden. Die Treppen von der Gleisunterführung bis zum Bahnsteig selbst haben keine Gleitrillen für Fahrräder, die Bahnsteigplattform fluchtet nicht mit den Einstiegsflächen der S-Bahn-Triebwagen, sodass auch hier ein störender Höhenunterschied von fast 25 cm zu überwinden ist.

Die Bahnanlage selbst ist vom Seeufer durch die stark befahrene Verbindungsstraße zwischen Werden und dem Stadtwaldplatz getrennt. Der Fußweg vom Bahnhof zum Seeufer ist unübersichtlich, schlecht ausgebaut und aufgrund der hohen Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Autos sehr gefährlich. Bis auf wenige Meter vor dem ersten Eingang zur S-Bahn-Station sind 70 km/h erlaubt!

Die in Essen aktiven VCD-Mitglieder haben hierzu eigene Änderungsvorstellungen entwickelt. Dazu wollten wir mit Bahnbenutzern diskutieren und haben daher am ersten Tag der Mobilitätswoche unmittelbar vor dem unteren Zugang einen Informationsstand aufgebaut. Mit den Besuchern unseres Standes konnten wir über ihren persönlichen Eindruck von dem Zustand des Haltepunktes und seines Umfeldes sprechen und über mögliche Abhilfen diskutieren.

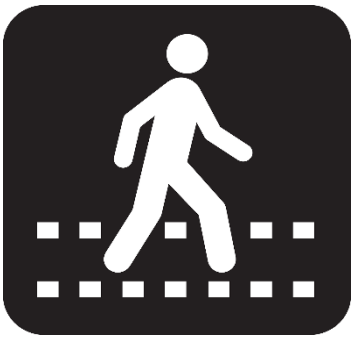
Bei vielen Gesprächspartnern konnten wir feststellen, dass sie sich über unseren Einsatz für die Verbesserung des unzumutbaren Zustandes freuten. Da auch Vertreter der Regionalpolitik zu unseren Besuchern gehörten, hoffen wir auf Unterstützung bei unseren Bestrebungen, aus der S-Bahn-Station eine fahrgastfreundliche Anlage zu machen.

In einem ersten Schritt haben wir uns an die für diese Verkehrsanlage zuständige Stelle bei der Deutschen Bahn gewandt. Von dort erhielten wir die Auskunft, dass eine Modernisierung zwar geplant ist, jedoch wegen des angeblich geringen Bedarfs keine Aufzüge als Ersatz für die 33 Stufen der Treppe zu den Bahnsteigen vorgesehen sind. Also müssen in ihrer Mobilität eingeschränkte Mitmenschen weiterhin mit umweltschädlichen Autos anreisen oder auf das Erlebnis verzichten, in einem wunderschönen Erholungsgebiet ein paar schöne Stunden zu verbringen.

Es ist klar, dass wir vom VCD uns nicht mit dieser Einstellung zufriedengeben. Sie ist nicht mehr zeitgemäß! Hier am Baldeneysee gibt es ein großes Potenzial, mehr Besucher ohne eigenes Auto anzulocken. Das muss ausgenutzt werden. Aber dazu sind wir noch zu schwach und brauchen Hilfe. Am besten durch neue Mitglieder, die uns bei unseren Aktionen mitmachen. Auch Spenden sind willkommen!

Informationen über uns finden Sie im Internet:
https://www.vcd.org/vorort/essen

Autor dieses Beitrags und Ansprechpartner: Hans Jörgens (vcd.joergens@t-online.de)



Quelle - Pixabay - freie Lizenz

Kritischer Rundgang in Katernberg mit älteren Leuten

Zum Ende der Mobilitätswoche fand auch der „kritische Rundgang“ in Essen Katernberg gemeinsam mit der AWO statt. Ältere Menschen haben auch ein Recht auf möglichst ungehinderte Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum.

Der VCD hat sich mit einer kleinen Gruppe auf den Weg gemacht, um auf dem Weg kritische Punkte aufzudecken. Auch diese Aktion im Rahmen der Mobilitätswoche war für den VCD ein Erfolg.

Text: Martin Hase

Schwieriger Alltag für Menschen mit Gehbehinderung

Im September dieses Jahres unternahm der VCD Essen (Vorstandsmitglied Peter Kayser) gemeinsam mit Bewohnern des Luettringhaus einen Rundgang durch Frohnhausen.

Dieser Rundgang sollte verdeutlichen, wie die Fortbewegung mit dem Rollstuhl durch falsch parkende Autos gefährlich behindert wird. Mit Sicherungsmaßnahmen wie den Einsatz von Pylonen und einen Handwagen, der mit einer Warnleuchte ausgestattet wurde, eroberten wir uns den Gehweg zurück, der uns genommen wurde.

Zwei Straßen haben wir repräsentativ für viele andere Straßen dokumentiert. Die Wilkenstraße und die Potsdamerstraße in Frohnhausen. Es folgen weitere Aktionen, dabei kommt die Wegeheld App zum Einsatz. Ein Schild soll den Hinweis dazu geben, wie das Verhalten des Falschparkers zu deuten ist.

Auf der Wilkenstraße dürften regulär keine KFZ auf dem Bürgersteig parken. Auch wenn 3 Gehwegplatten frei bleiben, ist nur ca. 1,20 m nutzbare Gehwegbreite frei. Ein Rollstuhlfahrer hat selbst dann noch erhebliche Schwierigkeiten, ohne Hilfe an dem Pkw vorbei zu kommen, ohne Schäden an dem Fahrzeug zu verursachen. Hohe

Bordsteine stellen noch zusätzlich eine unüberwindbare Hürde für den Behinderten ohne Begleitung dar.

Alleine rechts vorbei, nicht möglich! Auch mit Hilfe kaum zu schaffen!

Fazit: Rollstuhlfahrer*innen und Rolllatorfahrer*inne, Mütter und Väter und Kinder mit dem Fahrrad die noch nicht auf die Straße fahren dürfen meiden diese Örtlichkeiten.

Oder sollen sie sich wie in unserer Anschauung dargestellt, mit einer Warnweste ausrüsten? Für alle Beteiligten wäre es wünschenswert, wenn die Kraftfahrzeugführer nur noch dort Parken, wo es erlaubt ist.

Der Weg für einen ÖPNV-Benutzer beträgt bis zu 300 Meter bis zur nächsten Haltestelle. Warum sollten Kraftfahrer das Privileg haben, vor der Haustür auf den Bürgersteig zu parken?

Fotos und Text: Peter Kayser

Projekt beweg Dein Quartier

Ein Projekt vom „kulturwissenschaftlichen Institut“ und der „Grüne Hauptstadt Agentur“

Überall wird über die Mobilität der Zukunft gesprochen. Gemeinsam mit den Menschen im Nordviertel und Umgebung hat das Projekt Ideen gesammelt, die mehr Raum für die Menschen schafft und die Lebensqualität steigern soll. In diesem Projekt sollen Impulse gesetzt werden, die in die Zukunft weisen.

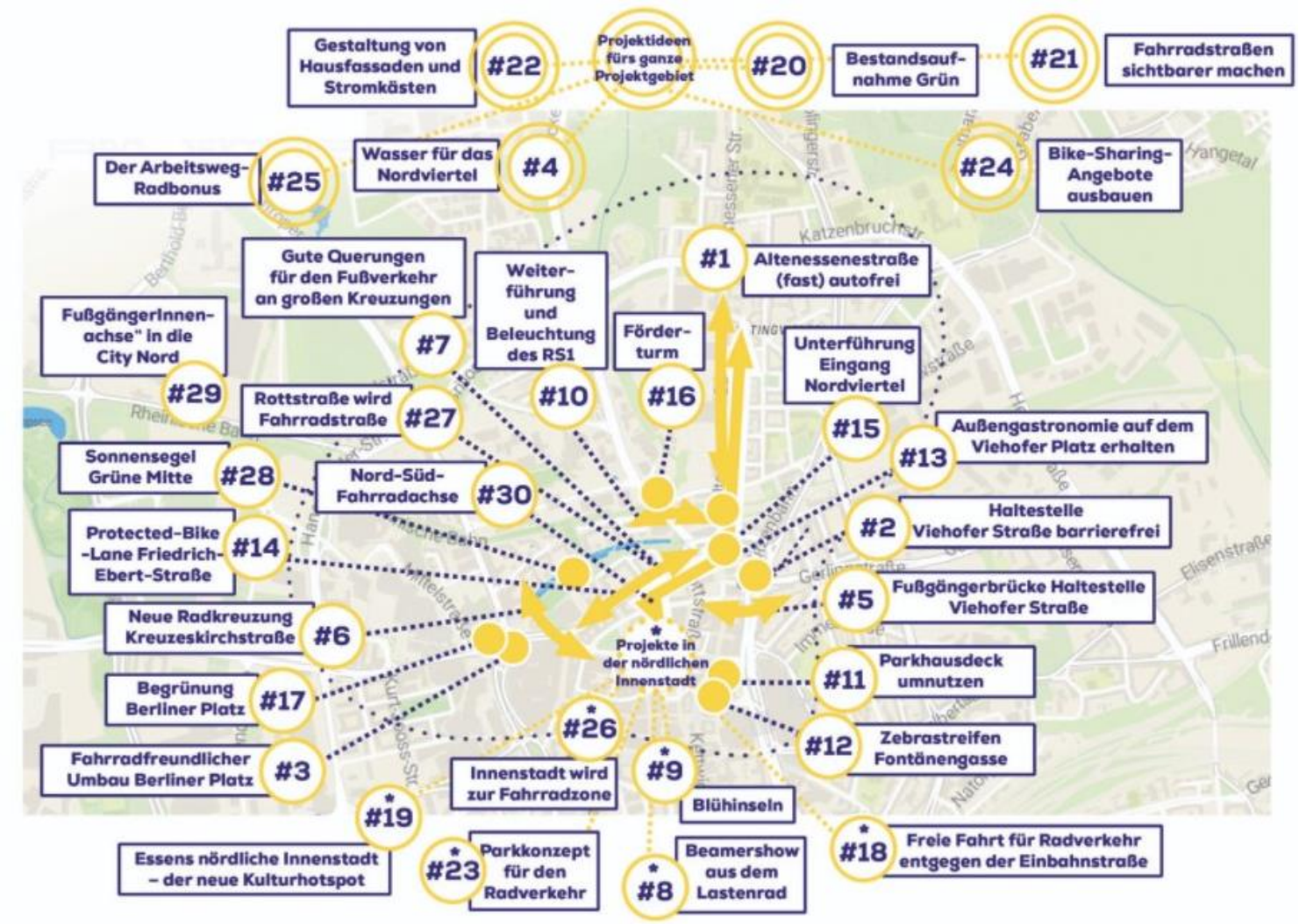
Das Projektgebiet ist die nördliche Innenstadt, das Universitätsviertel und das Eltingviertel. Dabei handelt sich um ganz verschiedene Nutzungen und Problemlagen. Zum einen ist es der nördliche Teil der Innenstadt mit Einzelhandel und Gewerbe, zum anderen sind es Wohnquartiere in der Nähe der Innenstadt und eben die Universität mit vielen jungen Menschen. Das Projekt wird vom „kulturwissenschaftlichen Institut (https://kulturwissenschaften.de)“ und der „Grüne Hauptstadt Agentur“ durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Beteiligung wurden zusammengefasst und verdichtet. Danach wurden sie gemeinsam mit Experten ausgestaltet. Schlussendlich wurden die Projekte in einer Agenda-Map zusammengefasst und der Stadtverwaltung und dem Stadtamt übergeben. Eine Kurzübersicht über das Projekt kann hier abgerufen werden:

https://bewegdeinquartier.de/wp-content/uploads/2020/07/Beweg_Dein_Quartier.pdf

Im Rahmen des Projektes konnten sich Bewohner und lokale Akteure beteiligen. Der VCD war durch Peter Kayser und Martin Hase mit zwei Vorstandsmitgliedern vertreten.

Hier eine Übersicht über die Projekte in einer Karte zusammengefasst:



Weitere Infos unter https://bewegdeinquartier.de/

Beweg Dein Quartier hat in vorbildlicher Weise gezeigt, wie Menschen für die Verkehrswende eingebunden und mitgenommen werden. Leider versäumt es die Politik, aber auch Verbände häufig, Menschen mitzunehmen. Aber genau das ist wichtig! Politik mit und nicht über die Köpfe der Menschen hinweg zu machen. In diesem Projekt ging es um die Menschen im Viertel und jeder konnte mitdiskutieren. Ein Format, das einen vorbildlichen Charakter hat.

Der VCD in Essen möchte alle Menschen bei der Verkehrswende mitnehmen. Das sind diejenigen, die schon verstanden haben, wie wichtig der Klimaschutz und die Umwelt ist, aber wir dürfen aber auch diejenigen nicht vergessen, die zwar guten Willens sind, aber noch Schwierigkeiten haben.

Die Kommunalwahl ist vorbei, der Wettbewerb um die Wählergunst beendet. Jetzt geht es darum, konstruktiv zusammenzuarbeiten und miteinander diese Stadt zu gestalten, zu verstehen und die Verkehrswende gemeinsam voranzubringen. Es ist deshalb nicht so wichtig, immer mehr zu leisten, Bester zu sein, sondern Rücksicht auf die zu nehmen, die noch lernen müssen, die erst anfangen zu verstehen und Rücksicht auf diejenigen zu nehmen, deren Leistungsfähigkeit begrenzt ist. Der VCD Essen will eine Verkehrswende, in der sich alle wiederfinden ÖPNV-Nutzer, Radfahrer, Fußgänger, aber auch Autofahrer. Wir sind diejenigen, die sich für die Belange aller einsetzen und offen sind für eine konstruktive Zusammenarbeit auf Augenhöhe mit allen, denen diese Stadt, der Umweltschutz und die Verkehrswende wichtig sind.

Text von Martin Hase, Grafik und Logo von der Homepage des Projektes https://bewegdeinquartier.de/

Handlungskonzept Mobilität der Stadt Essen – Handlungsfeld Fußverkehr

Der Rat der Stadt Essen hat Mitte 2019 einen Beschluss für die Leitlinien für die Mobilität in Essen bis 2035 gefasst. Dieser umfasst:

„1. Stadt der kurzen Wege
2. Die Verkehrswende macht die Stadt lebenswerter, sie ist generationengerecht und sozial
3. Mobilität ist regional und fördert Image, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftskraft der Stadt Essen
4. Mobilität ist überall verfügbar, unkompliziert und sicher
5. Der Umweltverbund ist die Zukunft und erreicht 75 % des modal Split
6. Die Stadt Essen übernimmt Verantwortung für die Verkehrswende
7. Die Stadt Essen organisiert die notwendigen Ressourcen für den Erfolg
8. Die Stadt Essen setzt auf unterstützende Rahmenbedingungen von Land, Bund und EU
9. Die Stadt Essen beteiligt ihre Bürger und Partner bei der Verkehrswende.
Der Rat der Stadt nimmt das Handlungskonzept Modal Split 2035 als Diskussionsgrundlage zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, einen Entwurf für den Bearbeitungsprozess eines Essener Mobilitätsplans zu erstellen …“

In diesem Handlungskonzept Mobilität in der Stadt Essen geht es um die Neuausrichtung der Mobilität in Essen und der Region. Es soll bis 2035 ein Modal-Split in Essen von 25 % öffentlicher Personennahverkehr, 25 % Radverkehr 25 % Fußverkehr erreicht werden und der motorisierter Individualverkehr auf 25 % begrenzt werden.
Im Handlungskonzept steht dazu:

"3.3 Handlungsfeld Fußverkehr
Ausgehend vom Ist-Wert von 19 % ist zur Erreichung eines Modal-Split-Anteils von 25 % eine Steigerung um 112.000 tägliche Wege zu Fuß notwendig. Der Fußverkehr ist vor allem im Bereich der Nahmobilität und als Baustein im Umweltverbund von Bedeutung und sollte aufgewertet werden. In einem Fußverkehrskonzept sollten Attraktivität und Qualität der Wege sowie die Sicherheit und Durchgängigkeit berücksichtigt werden.

Zu Fuß gehen ist attraktiv, wenn Wegeverbindungen gut vernetzt, schnell, durchgängig, sicher, breit genug und von guter Qualität sind. Hierzu benötigt die Stadt ein attraktives Fußverkehrsnetz.“

Zum öffentlichen Personennahverkehr hat der VCD Essen bereits ein infoblatt Extra veröffentlicht, in dem anhand von Beispielen aufgezeigt wurde, wo die Stadtbahn in einer eigenen Trasse fahren könnte, um so den Staus im Autoverkehr zu umgehen.

In diesem Infoblatt geht es um Hindernisse und Schwierigkeiten im Fußverkehr. Damit der Modalsplit von 25 % Fußverkehr erreicht werden kann, muss dem Fußverkehr viel stärker als bisher Vorrang eingeräumt werden. Hier nun einzelne Beispiele, die exemplarisch sind, auf einem Fußweg, den der Vorstand des VCD Essen vom Hauptbahnhof bis nach Zollverein zurücklegte.

Anhand dieser Strecke haben wir aufgezeigt, wo es für den Fußgänger nicht so gut läuft und was verbessert werden kann. Das gilt im Übrigen für ganz Essen und nicht nur für diesen einen Weg. Mehr Sensibilität für die Wünsche und Bedürfnisse der Fußgänger ist erforderlich, um immer mehr Menschen dazu zu bewegen, zu Fuß unterwegs zu sein.

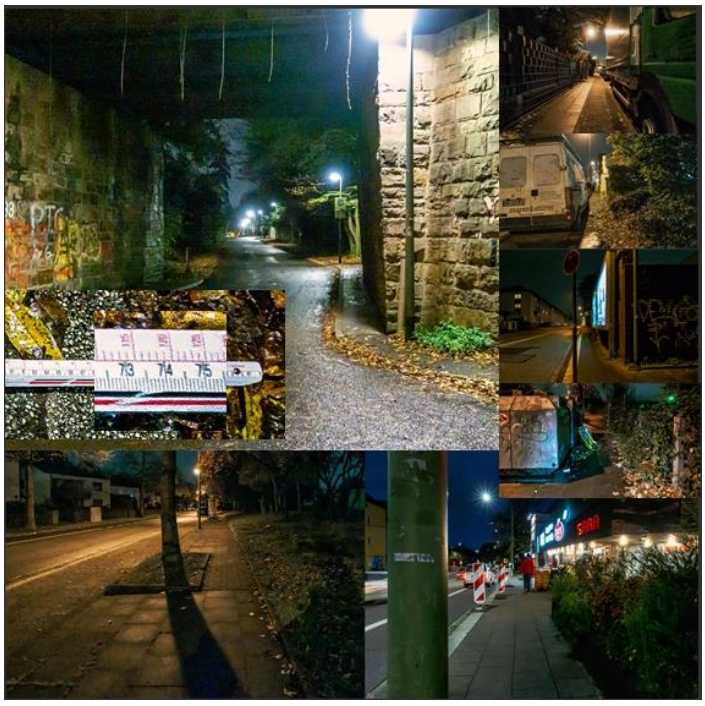
Handlungsfeld Fußverkehr – VCD Vorstandsmitglieder machen den Praxistest

Was ist dran an attraktiven Fußwegen in Essen. Die beiden Vorstandsmitglieder des VCD Essen, Peter Kayser und Martin Hase machen den Praxistest mit einem Spaziergang vom Essener Hauptbahnhof nach Zollverein

Viele Kleinigkeiten machen dem Fußgänger das Leben schwer. Es sind die Kleinigkeiten wie, falsch parkende Autos zu kurze Ampelphasen, schmale und dunkle Wege, die nicht stimmen. Der Fußgänger ist der schwächste Verkehrsteilnehmer und verdient besondere Rücksichtnahmen und eine abgestimmte und sensible Verkehrspolitik. Der VCD macht sich stark für die Bedürfnisse der Fußgänger und vor allem für diejenigen, die ein Handicap haben. Für die Mitmenschen in einem Rollstuhl und mit Rollator, aber auch für die, die in der Dunkelheit nicht gut sehen. Der VCD setzt sich ein für die schwachen Verkehrsteilnehmer. Hier unser Bericht:

Sehr häufig passiert es, dass Autofahrer falsch parken und somit Fußgänger und Radfahrer behindern. Sie stehen auf dem Gehweg, sodass nur noch eine Person an ihnen vorbeikommt. Mit einem Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl wird es viel schwieriger, das Hindernis zu umschiffen. Besonders schlimm ist es, wenn Autofahrer so in eine Abschrägung hineinparken, dass kaum Platz bleibt, um auf den Gehweg zu kommen. Wie auf dem Foto zu sehen ist, passt gerade mal ein Fahrrad am Auto vorbei, aber keinesfalls ein Rollstuhl. Der Rollstuhlfahrer müsste auf der Straße bleiben, was für gerade den schwächsten Verkehrsteilnehmer gefährlich ist. Auch auf Radwegen wird immer mal wieder gerne geparkt. Der Autofahrer denkt an sich, aber nicht an andere Verkehrsteilnehmer. Oft steckt kein böser Wille dahinter, aber viel Gedankenlosigkeit. Hier muss ein Umdenken stattfinden. Manche Zeitgenossen müssen zur Kenntnis nehmen, dass sie nicht alleine den Verkehrsraum beanspruchen.

Aber auch andere Hindernisse können den Fußweg versperren. Vor dem Bürgerbüro in Gildehofcenter sind die Abstandsmarkierungen so gezeichnet, dass kein Fußgänger an dieser Schlange vorbeikommt und auf den rechts verlaufenden Fahrradweg ausweichen muss. Auch vor dem Neubau am Betriebshof der Ruhrbahn an der Gildehofstraße wird der Fußgänger gezwungen, die Fahrbahn zu wechseln. An dieser Stelle ein gefährliches Unterfangen, weil es sich um eine Hauptstraße handelt und die geeignete Ampel im Rücken ist. Wer läuft schon gerne zurück. War hier kein Platz für einen Fußweg? Warum steht das Schild nicht 50 Meter vor der Baustelle an einer Stelle, wo noch Zeit genug ist, die Fahrbahn an einer Ampel zu wechseln. Roller sind ein innovatives, modernes Verkehrsmittel, aber bitte nicht mitten auf dem Fußweg. Leider behindern diese Roller viel zu oft Fußgänger, weil sie schlicht im Weg stehen. Manchmal reicht auch der Bewuchs bis in den Fußweg hinein.



Enge Fußwege sind ein großes Problem. Gerade einmal 74 Zentimeter breit ist der Fußweg unter dieser Unterführung. Die Autos hingegen können nebeneinander durchfahren. Warum nimmt man dem Autofahrer nicht eine Spur weg. An anderer Stelle wurde eine Baumscheibe auf den Fußweg gesetzt, warum nicht auf den Randstreifen auf der Straße.

Dort parken nicht viele Autos und der Fußweg wäre breiter. Hier wie an vielen anderen Stellen ist Umdenken erforderlich. Altpapiercontainer machen den Durchgang eng. Genau so wie parkende Autos und an einer anderen Stelle eine große Werbetafel auf einem sowieso schon engem Bürgersteig. Muss das den wirklich sein? Auf dem oberen Bild ist ein Parkstreifen vorgesehen, der den Gehweg unerträglich eng macht. Zum Glück parken die Autos vollständig auf der Straße. Andere Fußwege werden baulich eng gemacht. Gerade einmal drei Platten hat der Fußgänger auf dem unteren Bild Platz. Gerade so ausreichend.

Nicht nur enge Wegen erschweren dem Fußgänger seinen Weg, auch dunkle Stellen machen Fußwege kaum passierbar, wie an dieser Baustelle. Selbst das Licht eines an der Ampel wartenden Fahrzeugs kann den Fußweg nicht vollständig ausleuchten. Hier kommt man fast nur tastend weiter. Aber auch dort, wo Laternen stehen, sind zwischen den Lampen große dunkle Abschnitte, in denen der Weg kaum zu erkennen ist. An einer anderen Stelle war die Straßenlampe defekt. Wer plant solche Wege? Warum wird bei der Einrichtung der Baustelle nicht daran gedacht, dass es im Winter schon früh dunkel ist.

Ampeln sind gut für Fußgänger, aber schlecht ist es, wenn man sehr schnell laufen muss, um über beide Seiten der Straße zu kommen wie bei der oberen Ampel. Das Überqueren der Straße für den Fußgänger in einem Zug ist nicht möglich. Kaum eine Ampel, bei der das nicht so ist.

An der anderen Ampel steht die Fußgängerampel auf Rot, obwohl gar kein Auto zu erwarten ist. Es ist eine Parkplatzausfahrt. Sie schaltet aber mit der Ampel auf der Hauptstraße auf Rot. Das ist unnötig. Nötig wäre ein Anforderungskontakt oder eine Drückerampel für die Autos, die den Parkplatz verlassen wollen.

Nicht überall gibt es Gehwege. Auch mitten in Essen gibt es Straßen ohne Gehwege oder mit Gehwegen, die vor Hindernissen enden. Vorrang hat die Straße, obwohl dort nicht viele Autos fahren. Aus Sicht der Fußgänger hätte es Sinn gemacht, die Straße zu verkleinern, um Platz für den Gehweg zu schaffen. Häufig wird eben nicht aus Sicht des Fußgängers gedacht.

Aber nicht alles ist negativ. Hier ein paar positive Beispiele. Ein Fußweg (Verbindungsweg) über eine Wiese, der nur für Fußgänger und Radfahrer frei ist und trotzdem gut ausgeleuchtet. Besser noch als der Gehweg, der danach folgt und sich an einer Straße befindet (s. o.).

Vorbildlich ist auch die Beleuchtung an dieser Brücke. Sie ist hell und macht es einfach, diese Brücke zu durchqueren. Auch der abgeschrägte Fußweg in der Nähe von Zollverein ist vorbildlich gestaltet. Hoffentlich nicht nur deshalb, weil es in der Nähe von Zollverein ist. Endlich das Ziel in Sicht. Zollverein ist erreicht. Wir haben 20:00 Uhr. Gestartet sind wir um 17:30 Uhr am Hauptbahnhof. Es dauerte so lange, weil wir noch Fotos gemacht haben. Eine Person, die gut zu Fuß ist, schafft diese Strecke in ein bis eineinhalb Stunden. Ein Weg, der tief in den Norden führt. Gut zu bewältigen und angstfrei zu laufen auch im Dunklen. Laufen ist gut für die Kondition und die Gesundheit und man sieht attraktive Wege im Norden von Essen. Das sollten wir viel öfter machen.

Text: Dem Handlungskonzept Mobilität entnommen (1. Teil), Fotos und Text zu den Fotos Martin Hase (2. Teil)

Fahrradstraße Rüttenscheid ist im Betrieb

Im März dieses Jahres hatte der VCD Essen zur Fahrradstraße in Rüttenscheid eine Pressemitteilung herausgegeben.

In der Pressemitteilung des VCD heißt es unter anderem:

„Der städtische Raum wird an Lebensqualität gewinnen, wenn immer mehr Straßen und Wege frei vom Autoverkehr sind. Das aktuelle Angebot an autoarmen oder sogar autofreien Zonen in Essen reicht bei Weitem nicht aus. Städte beinahe ohne Autoverkehr und Städte, in denen der Autoverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt, sind die modernen Städte der Zukunft. Wer das nicht erkennt, wird im Wettbewerb der Metropolen abgehängt. Schon heute hinkt das Ruhrgebiet anderen Regionen hinterher.

Essen wird nicht zu den attraktiven Städten in Deutschland zählen, wenn wir uns bei diesem Thema nicht deutlich anders aufstellen. Beschlüsse und schöne Reden reichen nicht. Es müssen die richtigen Entscheidungen getroffen werden, wenn wir in Essen nicht abgehängt werden wollen. Die ideale Nutzung und die richtige Entscheidung wäre es, die Rüttenscheider Straße in eine Fußgängerzone umzuwandeln, die für den Radverkehr frei ist.

Ihr augenblicklicher Zustand ist für rückständige Verkehrspolitik in Essen geradezu ein herausragendes Beispiel. Anstatt ein fortschrittliches Nutzungskonzept im Sinne des VCD vorzulegen, hat die Verwaltung bereits einen Kompromiss ausgearbeitet, in dem die Rüttenscheider Straße zu einer Fahrradstraße werden soll, die auch vom Autoverkehr genutzt wird. Dieser Vorschlag beinhaltet einen modalen Filter

(Abbiegezwang) für den Autoverkehr an der Martin- und Klarastraße, damit die Rüttenscheider Straße nicht mehr als Durchgangsstraße genutzt werden kann.

Selbst dieser Kompromiss wurde nunmehr dahingehend verändert, dass der modale Filter wegfällt und sich im Grunde nichts ändert. Im Gegenteil! Der schlecht zu befahrende Fahrradstreifen auf dem Fußweg soll auch noch wegfallen. Dieser Vorschlag ist es nicht Wert Fahrradstraße genannt zu werden, auch wenn sie formal als eine ausgewiesen werden soll."

Auch bei diesem Thema genauso wie bei der Umweltspur hat die Stadt nur gekleckert. Der modale Filter ist nicht gekommen und erst recht nicht die Fußgängerzone.

Sowohl bei der Umweltspur als auch bei der Rüttenscheider Straße ist die Politik nun gefordert nachzulegen. Die GRÜNEN, die eine Koalition mit der CDU anstreben, müssen nun beweisen, dass sie nachlegen können. Werden diese beiden Themen nicht angefasst und kommt hier kein verkehrspolitisches Ergebnis heraus, das sich sehen lassen kann, ist die Koalition nicht viel Wert. Biegen die GRÜNEN auch beim Thema der A52 vor der CDU falsch ab, indem sie diesen strittigen Punkt nicht thematisieren? Zu groß sind die Unterschiede, die eine Zusammenarbeit stören können. Wir wissen es nicht, aber bleiben die GRÜNEN sich treu, denn alles andere wäre eine große Enttäuschung für alle diejenigen, die sich seit Jahrzehnten gegen den Weiterbau der A52 wehren. Sie wird wohl gegen alle Widerstände zwischen Gladbeck und Essen gebaut werden.

Text aus der Pressemitteilung des VCD vom März 2020 und von Martin Hase, Fotos von Martin Hase

Neugestaltung des Regattaturms am Baldeneysee

Der Rat der Stadt Essen hat am 26. August 2020 zum Tagesordnungspunkt 28 einstimmig beschlossen, dass mit der Neugestaltung des Regattabereichs am Baldeneysee begonnen wird. Dies ist zwar kein unmittelbares verkehrspolitisches Thema, aber dennoch hat sich ein Mitglied des VCD, Herr Horst-Jürgen Wieschebrink, mit dieser Problematik befasst und dazu seine Meinung in einem Leserbrief niedergelegt, den wir gerne diesem infoblatt beifügen.

Im Text von Horst-Jürgen Wieschebrink heißt es:

„Die o. g. Niederschrift ist mit großem Interesse zur Kenntnis genommen worden. Die Neugestaltung ist sicher ein dringendes Anliegen des Wassersportes. Doch ist zu bedenken, dass gerade an dieser Stelle in Essen tagtäglich eine große Anzahl von Menschen diesen Bereich am Baldeneysee aus Gesundheitsgründen aufsuchen. Man sollte nicht über ihre Köpfe hinweg beschließen, was sie sich zu wünschen haben. Man sollte sie beteiligen und ihre Meinung respektieren."

Außerdem schreibt er:
„Es ist zu beobachten, dass zur Zeit der MIV* am See massiv zunimmt, dass immer mehr Menschen mit dem eigenen Auto zum See kommen, weshalb diese Entwicklung einer besonderen Aufmerksamkeit bedarf, da es doch unter den heutigen Umständen dies zu vermieden gilt. Durch die ins Auge gefassten Maßnahmen wird dieser Entwicklung nicht entgegengewirkt; das geplante Vorhaben unterstützt vielmehr durch die Schaffung zusätzlicher Parkmöglichkeiten und entsprechender Gestaltung der Aus- und Zufahrten zum Regattabereich die Verlockung, das eigene Auto weiter zu nutzen. Mit diesem autogerechten Planen und bauen steht das Vorhaben in krassem Gegensatz zu der in der Stadt Essen aus Klimaschutzgründen vorgesehenen Maßnahmen, den Parkraum zurückzufahren und neu zu organisieren. Es widerspricht schlicht den gesteckten Klimazielen der Stadt Essen."

Wir teilen die Bedenken, dass eine autogerechte Planung den motorisierten Individualverkehr fördert und stimmen darin überein, dass dem öffentlichen Personennahverkehr ein stärkeres Gewicht bei den Planungen eingeräumt werden muss, damit die verkehrspolitischen Ziele in Essen erreicht werden können.

Wir freuen uns über so viel Engagement unserer Mitglieder und möchten dies dadurch zum Ausdruck bringen, dass wir seinen Leserbrief mit diesem Infoblatt weiterleiten. Nur der Ordnung halber weisen wir darauf hin, dass dies die Meinung von Herrn Horst-Jürgen Wieschebrink ist und nicht automatisch mit der Position des VCD übereinstimmen muss.

Anbei die Links zum Ratsbeschluss:
https://ris.essen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZUskFqOd2EoEdXI1FAFDEOlapBfhf4aVb-s6LuOjEfvz/Beschlusstext_0952-2020-6_-oeffentlich-_Rat_der_Stadt_Essen_26.08.2020.pdf
https://ris.essen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZSXZtxleHb3TWxWM7BuNEl8UEGk86UwR_W_k0fjmxNAa/Microsoft_Word_-_Planungsbeschluss-Vorlage-Anlage_20-08-11.docx.pdf
https://ris.essen.de/tops/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZfQwZbcvfhz37k3IR2kGf04

* Motorisierter Individualverkehr

Rat der Stadt Essen wählt einen neuen Ausschuss für Verkehr und Mobilität

Aus verlässlicher Quelle hat der VCD erfahren, dass der Rat der Stadt Essen einen neuen Ausschuss für Verkehr und Mobilität benannt hat.
Die konstituierende Sitzung des Ausschusses findet am 18. Dezember statt.

Die Grünen stellen mit Ulrich Pabst den Ausschussvorsitzenden
Hier die Liste der ordentlichen Mitglieder des Ausschusses:

CDU:
Ulrich Beul (verkehrspolitischer Sprecher)
Ralf Bockstedte
Theodor Körber
Dr. Rolf Krane
Ursula Thomasdottir-Goddard
Thorsten Schoch
Horst Hindrichs
SPD:
Julia Kahle-Hausmann
Janina Herff-Stammen
Thomas Osterholt
Agnes Tepperis
Ulrich Malburg
Grüne:
Stephan Neumann (verkehrspolitischer Sprecher)
Ulrich Pabst
Tabea Buddeberg
Rolf Fliß
Linke: Stefan Hochstadt, **FDP:** Eduard Schreyer, **Die PARTEI:** Mirko Sehnke, Beratendes Mitglied: Holger Ackermann **(EBB),** AFD: Andreas Meitzke,

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes: Martin Hase, Kopstadtplatz 12, 45127 Essen
Der Newsletter kann per Mail an vcd@martin-hase.de abbestellt werden.