Stadtfairkehr

Dortmund und Kreis Unna

VCD Mobilität für Menschen.

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands Nr.41 Winter 2020

Von der Lust an der Last Seite 2

Förderung von Lastenrädern Seite 3

Mehr Radverkehr für Werne Seite 3

Klimabündnis Dortmund gegründet Seite 4

Sie bewegt sich doch

Der Klimawandel und die Proteste gegen die Untätigkeit der Regierenden lösen Bremsen bei der Politik und machen vieles möglich – sogar in Dortmund

Ein bemerkenswerter Satz fällt da am Ende einer Bürger-Informationsveranstaltung: „Waren wir bei der Planung zu feige?", fragt Stefan Thabe öffentlich. Dabei geht es doch um den geplanten (so die Medien) „Super-Radweg" an Ost- und Schwanenwall, und Thabe, seit Mai Chef des Planungsamtes in Dortmund, wie auch seine Mitarbeiter*innen hatten zuvor mehrfach betont, dass so eine Planung vor zwei Jahren kaum denkbar gewesen wäre. Zum Beispiel, weil dem Radverkehr 180 Auto-Parkplätze geopfert werden. Und jetzt stellen die Planer fest: Da wäre vielleicht mehr gegangen, ein noch besserer, sichererer Weg, bei Wegfall weiterer Parkplätze. Die Politik hätte vermutlich trotzdem zugestimmt.

Es hat sich etwas geändert, dramatisch fast für Dortmunder Verhältnisse. Plötzlich ist Geld für den Radverkehr da (wenn auch erst in zwei Jahren), plötzlich werden Fahrradstraßen geplant, obwohl sie nur auf Kosten von Auto-Stellplätzen möglich sind. Der Aufschrei einiger Betroffener wird kommen, aber die Politik hat schon genickt, beide großen Parteien in Dortmund, für die das Auto doch jahrzehntelang eine Heilige Kuh war, unantastbar, und wer dagegen demonstrierte: gewiss ein Öko-Spinner, der heimlich sein Auto um die Ecke parkte.

Der Klimawandel macht es möglich – und die Proteste dagegen. Fridays for Future haben etwas bewegt, auch wenn die Demonstrant*innen sich zu Recht mehr wünschen. Ob sich aber wirklich etwas ändert oder am Ende die Entscheider wieder zurückrudern, muss sich noch zeigen. Das Klimabündnis Dortmund, das sich im Mai gegründet hat, kommt da gerade recht: Jetzt benötigen Politik und Verwaltung einen kräftigen Anschub.

Mehr zum Klimabündnis: Seite 4
Mehr zum Radwall: Seite 6

Ein Platz für Menschen statt für Autos

Park(ing) Day auf dem Robert-Koch-Platz

Ein Platz der Begegnung und zum Spielen, wo sonst nur Blech steht.

Foto: Gerd Gruschczyk

Der Park(ing) Day in Dortmund hat in diesem Jahr erstmals nicht nur ein paar Stellplätzen freigeräumt: Er fand auf dem Robert-Koch-Platz im Kaiserstraßenviertel statt. Und wurde zu einem vollen Erfolg. Die von der Nachbarschaftsinitiative Kaisern getragene Veranstaltung – auch VCD und der Weinladen am Platz halfen mit – lockte viele Menschen an. Am Nachmittag herrschte auf dem sonst eher leblosen Park-Platz buntes Treiben mit Spielen für Kinder und Erwachsene, Informationsständen, Musik, einem Erzählcafé und vielem mehr. Am Abend verwandelte ein Mitmach-Picknick den kurzzeitig autofreien Platz in einen Ort der Begegnung für die Menschen des Viertels. Die wunderbare Atmosphäre ließ bei vielen Teilnehmern den Wunsch nach einer Wiederholung aufkommen.

Seite 5

Von der Lust an der Last

Der Druckereibesitzer Norbert Kerstiens liefert seine Produkte auf zwei Rädern an die Kunden – und hat ein schlechtes Gewissen, wenn er doch mal ins Auto steigt

Wenn Norbert Kerstiens über sein Lastenrad spricht, dann strahlt er über das ganze Gesicht. Selbst an einem Novembertag wie diesem, an dem es gar nicht richtig hell werden will und der Regen einfach nicht mehr aufhört.

Norbert Kerstiens im Sommer mit Lastenrad auf Phoenix West. Foto: Marcel Kerstiens

„Super, keine Frage" laufe das mit dem Elektro-Lastenrad, sagt der Inhaber der Druckerei Stöcker in Dortmund-Wellinghofen. An sein erstes Mal kann sich der 58-Jährige genau erinnern. „Montag nach dem Kirchentag" habe er das einspurige Gefährt des Herstellers Riese und Müller bekommen und sei einfach so losgefahren, habe keinerlei Eingewöhnungszeit benötigt.

4000 Kilometer ist Kerstiens in den knapp fünf Monaten seitdem mit dem Lastenrad gefahren, „90 Prozent davon dienstlich", schätzt er – wenn man die Fahrten zwischen Wohnung in Marten und Druckerei in Wellinghofen mitrechne. Wobei er abends häufig Broschüren, Karten, Flyer – oder was eben in der Druckerei erstellt wird – mitnimmt, um es am nächsten Morgen auf dem Weg in die Druckerei an Kund*innen auszuliefern.

„Wenn ich jetzt mal Auto fahre, habe ich gleich ein schlechtes Gewissen", sagt Kerstiens, „verrückt, oder?" Zu seinem Glück stellt sich das schlechte Gewissen nur selten ein, „vielleicht einmal im Monat, – höchstens", steuere er noch seine Kunden mit dem Auto an, eigentlich nehme er immer das Lastenrad.

„Was ist dir die Umwelt wert?"

Angefangen hat es bei Norbert Kerstiens mit der Frage seines 34 jährigen Sohnes: „Was ist dir die Umwelt wert? – ein Euro am Tag?" Ein Euro am Tag, so viel kostete die Nutzung eines Lastenrades im Forschungsprojekt „Ich entlaste Städte" des Instituts für Verkehrsforschung im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR). Kerstiens, in seiner Freizeit viel mit dem Rad unterwegs, war sofort Feuer und Flamme. Ein Euro am Tag, klar, das ließ sich machen.

Für zunächst drei Monate stellte die DLR Kerstiens ein Lastenrad zur Verfügung. Im Herbst 2018 fuhr der Drucker seine Ware auf drei statt auf vier Rädern aus, mit großer Begeisterung. Und er hatte Glück: Weil das Interesse an den Lastenrädern im Winter nicht ganz so groß war – im Sommer gab es Wartezeiten – fragte die DLR den Dortmunder, ob er das Rad noch weitere drei Monate nutzen wolle. Natürlich wollte er. Der Winter konnte ihn nicht schrecken.

Im März aber war das Rad endgültig weg. Ein neues, ein eigenes Lastenrad musste her, das stand fest. Kerstiens recherchierte die Förderbedingungen. Über den Bund gab es keine Möglichkeit, das war schnell klar. Aber das Land startete gerade das Förderprogramm progres.nrw. Das passte (siehe Seite 3).

Auf der Messe Cyclingworld in Düsseldorf suchte sich Norbert Kerstiens ein Lastenrad aus, das er dann in Dortmund bestellte. Mit dem Angebot beantragte er die Landesförderung, dann hieß es Warten. Warten auf das Rad. Ein paar Wochen Lieferzeit hatte es schon. „Zwischendurch bin ich auch mit dem normalen Rad zu Kunden gefahren, mit Radtaschen", blickt Norbert Kerstiens auf die Übergangszeit zurück. „Aber soviel kann man da nicht transportieren".

Das ist jetzt anders. Sogar die Winterreifen seiner Frau hat er schon von Wellinghofen nach Hause gefahren. Seine Rechnungen stempelt der Drucker jetzt mit „Klimaneutral geliefert".

Sogar der Friedhofsgärtner fährt eins

Kerstiens wird auf seinen vielen Fahrten zu den Kunden immer wieder auf seinen umweltfreundlichen Kleintransporter angesprochen. Vor allem Handwerker seien interessiert, erzählt der Drucker. Und begeistert berichtet er von einem Friedhofsgärtner, der ihm kürzlich ein Foto seines neuen Lastenrades geschickt hat: eines mit Muldenkipper vorn. Nachahmer hat er also schon gefunden.

Natürlich lässt sich nicht jeder vom Radfahren überzeugen. Kerstiens zitiert einen Bekannten: Bei dem Verkehr in Dortmund „landest du einmal die Woche im Krankenhaus und einmal im Monat bist du tot!" Guter Spruch, sagt Kerstiens, und lacht kurz. Aber dann wird er ernst: „Man muss schon sehr aufpassen!" Manche Radwege meidet Kerstiens. Die Westseite der B54 zum Beispiel liegt eigentlich auf seinem morgendlichen Weg zur Druckerei. Die Ausfahrt Rombergpark aber sei für Radfahrer*innen viel zu gefährlich; Kerstiens fährt auf der anderen Straßenseite, „da sehen mich die Autofahrer wenigstens, und ich sehe sie:"

Die Radwege in Dortmund sind für Kerstiens „ein böses Thema". Zumal ein Lastenrad höhere Ansprüche an die Infrastruktur stellt. Viele Radwege seien zu eng, Aufstellflächen zu klein, Umlaufschranken sperren ihn bisweilen aus. Auch Anforderungs-Ampeln ärgern ihn. Da stehe er mit dem Vorderrad auf der Straße, noch bevor er gedrückt habe.

Brenzlige Situationen im Verkehr hat Kerstiens schon viele erlebt. Häufiger übrigens mit Radler*innen als mit Autofahrer*innen. „Die fahren dann ohne Licht bei Rot – Wahnsinn" echauffiert er sich. Norbert Kerstiens ist eher auf Ausgleich bedacht. „Wenn mich Autofahrer vorlassen, bedanke ich mich, das ist doch selbstverständlich!" *Lorenz Redicker*

Förderung: In Dortmund gibt es auch Geld für private Lastenräder

Norbert Kerstiens hat für sein Lastenrad Förderung durch die Landesregierung in Anspruch genommen – über das Programm progres.nrw – Emissionsarme Mobilität. Praktisch alle Elektro-Lastenräder (und nur die, ohne Motor gibt es kein Geld) sind in dieses Förderprogramm einbezogen: Die Nutzlast ohne Fahrer muss bei mindestens 70 Kilogramm liegen, dazu das Rad entweder einen verlängerten Radstand haben oder Transportmöglichkeiten, „die unlösbar mit dem Fahrrad verbunden sind und mehr Volumen oder Gewicht aufnehmen können als ein herkömmliches Fahrrad". Gefördert werden Privatpersonen, Unternehmen, Kommunen und kommunale Betriebe. Privatpersonen erhalten die Förderung nur, wenn sie in einer Kommune mit erhöhten NO_2-Werten wohnen. Dortmund fällt darunter, im Kreis Unna nur Schwerte. Für Kommunen und Unternehmen gilt diese Begrenzung nicht. Folgende Fördersätze des Anschaffungspreises gelten:

- Private 30%, maximal 1000 €
- Unternehmen 30%/2100 €
- Kommunen/kommunale Betriebe: 60 %/4200 €.

Gefördert wird dabei zum Beispiel auch ein privates E-Lastenrad zum Kindertransport. Es gibt eine Begrenzung auf ein E-Lastenrad pro Haushalt und fünf pro Unternehmen. Geld gibt es nur für fabrikneue E-Lastenräder. Näheres: https://www.bezreg-arnsberg.nrw.de (und dann Suche: progres). Wegen der großen Nachfrage komme es derzeit zu Verzögerungen, heißt es dort.

Der Bund fördert nur Schwerlastenräder

Der Bund fördert E-Lastenräder und Anhänger mit Elektroantrieb für Unternehmen und Kommunen. Weil die ein Transportvolumen von mindestens einem Kubikmeter aufweisen müssen, fallen die meisten Lastenräder aus der Förderung. 30 Prozent des Kaufpreises, maximal 2500 Euro gibt es. Gefördert werden nur Lastenräder mit Motoren bis 250 Watt, S-Pedelec-Lastenräder also nicht – sie gelten als Krafträder. Ziemlich absurd, schließlich gibt es auch Geld für Elektro-Autos. Näheres: bafa.de (Suche: Lastenfahrräder).

Das Forschungsprogramm der DLR ist Ende 2019 ausgelaufen. *lore*

Mehr Radverkehr für Werne

In der Kleinstadt macht sich eine Initiative für das Zweirad stark – und rennt offenbar offene Türen ein

Nichts ist stärker als eine Idee, deren Zeit gekommen ist. Diese Erfahrung machen gerade die Aktivisten der „Initiative Radverkehr in Werne" (IR), die am 5. November an die Öffentlichkeit gegangen ist. Ihre Ziele: Die Stadt soll ein Radverkehrskonzept in Auftrag geben und dauerhaft erheblich mehr Geld in den Radverkehr investieren. Langfristig soll der Radverkehrsanteil vor Ort auf 40 Prozent steigen.

Die Rahmenbedingungen hätten nicht besser sein können: Auf Landesebene gibt „Aufbruch Fahrrad" den Anstoß zu einem NRW-Radverkehrsgesetz, in Unistädten feiern „Radentscheide" Erfolge, und überall treibt die drohende Klimakatastrophe die Menschen um.

Auch in Werne, einer Kleinstadt mit 30.000 Einwohner*innen im Kreis Unna, hat die IR vor diesem Hintergrund ganz offensichtlich einen Nerv getroffen. Schon die bloße Ankündigung der Auftaktveranstaltung am 5. November nahm der „Westfälische Anzeiger" zum Anlass, den Lokalteil mit dem Thema aufzumachen (vgl. Westfälischer Anzeiger vom 26./27.10.2019), und Wernes parteiloser Bürgermeister Lothar Christ erklärte Vertretern der Initiative kaum eine Woche später, deren Ziele für den Radverkehr weitgehend übernehmen zu wollen. Am 12. November schließlich sind Vertreter*innen aller Ratsfraktionen der IR-Einladung gefolgt und haben sich die Vorteile eines Radverkehrskonzeptes für Werne von Albrecht Buscher, dem VCD-Vorsitzenden des Kreisverbandes Dortmund-Unna, sowie von Werner Wülfing, dem ADFC-Vorsitzenden des Kreisverbandes Unna, näher bringen lassen. Aber der Reihe nach.

Beklagenswerte Fahrrad-Infrastruktur

Ausgangspunkt der Initiative war der Vorschlag von Albrecht Buscher, für Werne zunächst ein Radverkehrskonzept zu fordern. Nach vielen Jahren der Haushaltssicherung befindet sich die Werner Radverkehrsinfrastruktur aktuell in einem beklagenswerten Zustand und ist für die Anforderungen der Zukunft schlecht gerüstet. Da Werne im Unterschied zu vielen Nachbarstädten noch kein systematisches Konzept hierzu erstellt hat, war die Idee bestechend. Und so fand sich im Laufe des Sommers eine kleine Personengruppe zur Gründung der IR zusammen. Diese wird aktuell außer vom VCD von einigen Aktiven der Ortsgruppe Werne des ADFC sowie von Vertretern des Radsportvereins RSC 79 Werne getragen. Die IR legt aber nach dem Vorbild der „Radentscheide" Wert darauf, unabhängig von Vereinsmitgliedschaften allen interessierten Bürger*innen offen zu stehen. Dementsprechend sind auch einige Werner dabei, die ohne diesen übergreifenden Ansatz wahrscheinlich nicht den Weg zur Initiative gefunden hätten.

Gute Voraussetzungen für den RadVerkehr

Werne verfügt über einen sehr kompakten Siedlungskern und eine ebene Topographie, so dass die Voraussetzungen für den Radverkehr eigentlich kaum besser sein könnten. Zwar werden in Werne aktuell bereits 21 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, dem gegenüber steht jedoch das Auto mit einem hohen Anteil am Modal Split von 62 Prozent. Mit Blick auf die sehr kurzen Wege in Werne sind wir als IR überzeugt, dass ein Radverkehrsanteil von mindestens 40 Prozent erreichbar ist. Politik und Verwaltung müssen hierzu aber an einem Strang ziehen und dies wirklich wollen, und die IR muss diese Akteure jetzt eben notfalls zum Jagen tragen.

Bei der Förderung des Radverkehrs gilt es, die richtigen Prioritäten zu setzen. Ein gutes Radverkehrskonzept beginnt deshalb mit einer ehrlichen Bestandsaufnahme und einer Stärken-Schwächen-Analyse der gegebenen Situation. Dabei hilft der Blick von außen, weshalb es sich bewährt hat, das Konzept bei einem externen Büro in Auftrag zu geben. Weiterhin soll die Sichtweise der täglichen Nutzer*innen der Radwege in das Konzept einfließen. Die Stadt Hemer zum

Beispiel ist bei der Erstellung ihres Radverkehrskonzeptes auf die Schülervertretungen der weiterführenden Schulen zugegangen und hat die Schüler bei der Erarbeitung des Konzeptes eingebunden. Im Ergebnis erhielte Werne jedenfalls, so die berechtigte Hoffnung, eine differenzierte Netzkonzeption mit engmaschigen Haupt- und Nebenrouten sowie ein Maßnahmenkonzept mit klaren Prioritäten und jeweiliger Kostenschätzung.

Weitere Ziele der Initiative

- Die Stadtverwaltung konstituiert einen „Runden Tisch Radverkehr", um sachkundige Akteure zunächst in die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes, sowie anschließend regelmäßig in die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes einzubinden. In das Gremium sollen zum Beispiel Vertreter*innen unserer Initiative, von Schulen, Politik, Polizei und Straßen NRW einbezogen werden.
- Werne soll dauerhaft erheblich mehr Geld in den Radverkehr investieren, denn natürlich sind gute Radwege nicht zum Nulltarif zu haben.
- Im Radverkehrskonzept der Stadt Hemer, einer Stadt von vergleichbarer Größe wie Werne, summieren sich die im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen im Laufe von zehn Jahren auf ein Volumen von 10 Millionen Euro. Etwa 70 Prozent dieser Mittel sollen dort aus Fördertöpfen kommen. Diesem Beispiel sollte Werne sich anschließen.
- Die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen scheitert aktuell in vielen Städten am fehlenden Personal. Daraus muss Werne Lehren ziehen und sich rechtzeitig und hartnäckig um zusätzliche Fachkräfte für die Planung der Maßnahmen bemühen.
- Werne soll die Mitgliedschaft bei der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW" (AGFS) beantragen, um von exklusiven Fördermitteln für die lokale Öffentlichkeitsarbeit zu profitieren.
- Letztes, vielleicht aktuell wichtigstes Ziel der IR: Die Radverkehrsförderung soll im Kommunalwahlkampf in Werne 2020 zu einem wichtigen Thema werden! Deshalb plant die IR für Werne die Durchführung einer regelmäßigen Critical Mass sowie einer Kidical Mass, sie möchte Anfragen rund um das Thema Radverkehrsförderung an alle Parteien richten und anschließend Wahlprüfsteine veröffentlichen. Die Website www.radverkehr-werne.de soll nach und nach zu einer Ideenplattform für die Förderung des Radverkehrs in Werne ausgebaut werden.

Zusagen des Bürgermeisters

Bürgermeister Christ hat zugesagt, im Januar oder Februar 2020 auf die IR sowie auf die Ratsfraktionen zuzugehen und seine Vorstellungen von einem Radverkehrskonzept näher zu erläutern. Dabei wird es aus seiner Sicht eher auf ein umfassendes Mobilitätskonzept für Werne hinauslaufen, in welchem der Radverkehr jedoch großen Raum einnehmen soll. Weiterhin schwebt Christ vor, dass Werne im Laufe von zehn Jahren eine Größenordnung von zehn Millionen Euro für Radverkehrsmaßnahmen ausgeben soll.

Das klingt doch erst einmal vielversprechend. Die IR wird Bürgermeister Christ jedoch an seinen Taten messen, genau wie die Werner Politik und Verwaltung insgesamt.

Holger Bergemann

Sie wollen den Radverkehr in Werne voranbringen (v.l.n.r.): Winfried Hoch, Iris Ludwig, Albrecht Buscher, Jan Heidenreich, Holger Bergemann, Stephan Rengelink und Monika Biermann.

Foto: Werner Wülfing

Klimabündnis Dortmund gegründet

Ein solches Bündnis gab es in dieser Stadt noch nie: Fast 30 Verbände aus den Bereichen Klima-, Umwelt-, Natur- und Tierschutz, Verkehr, Energie, Gesundheit sowie nachhaltiges Leben und Wirtschaften, dazu zahlreiche Einzelpersonen haben sich im Mai 2019 zum Klimabündnis Dortmund zusammengeschlossen: vom ADFC über das Bündnis DEW Kommunal, die Initiative Dortmund-Kolumbien, die Solidarische Landwirtschaft bis hin zum VCD und zu VeloCity Ruhr.

Gemensam will sich das Bündnis gegen die Bedrohung der Lebensgrundlagen auf dieser Welt durch den Klimawandel stellen, dabei vor allem lokal agieren. Denn auch in Dortmund wird viel zu wenig für den Klimaschutz getan. 40 Prozent CO_2-Emissionen wollte die Stadt mit ihrem „Handlungsprogramm Klimaschutz 2020" einsparen – und ist daran krachend gescheitert. Bislang hat Dortmund 32,5 Prozent CO_2 eingespart.

Fast nichts erreicht

Das klingt zunächst gar nicht so schlecht, ist aber im Wesentlichen auf Dinge zurückzuführen, die die Stadt nicht beeinflussen kann: den Umbau von Industrie und Energiewirtschaft. Ohne eigenes Zutun hätte Dortmund 31 Prozent CO_2 eingespart. Heißt: Er wurde eigentlich fast nichts eingespart.

Das muss sich ändern.

Der städtische Verkehr ist ein entscheidender Hebel für Klimaschutz in der Stadt. „Die Dominanz des Autoverkehrs muss gebrochen werden" heißt es deshalb programmatisch im Gründungsaufruf. Konkret setzt das Klimabündnis auf eine positive Erzählung: „Wir wollen eine lebenswerte, autoarme Stadt mit mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie einen attraktiven Nahverkehr." Genau das, wofür der VCD in Dortmund seit 30 Jahren kämpft.

Das Klimabündnis will sich aktiv in das kommunale Programm „Klima Luft 2030" einmischen – und in den Kommunalwahlkampf. Klimaschutz muss auch auf kommunaler Ebene zu einem entscheidenden politischen Thema werden. *lore*

Treffen jeden ersten Donnerstag im Monat in der Pauluskirche, Schützenstr.
klimabuendnis-dortmund@posteo.de
www.klimabuendnis-dortmund.de

Die Rückeroberung der Stadt

Veranstaltungen wie der Park(ing) Day auf dem Robert-Koch-Platz zeugen von der Sehnsucht der Menschen nach öffentlichen Orten der Begegnung

„Picknick statt Parken", unter diesem Motto fand am 20. September der Park(ing) Day auf dem Robert-Koch-Platz im Dortmunder Kaiserstraßenviertel statt. Wo für gewöhnlich Autos stehen, wurde gemeinsam gespielt, geplaudert, gelacht, gegessen. Gefühlt war das die Rückeroberung des Raumes, den man vor langer Zeit an den motorisierten Verkehr verloren hat.

Auch an anderen Orten in Dortmund treibt die Menschen die Sehnsucht um, das gemeinsame Leben zurück auf die Straße zu holen. Ebenfalls im September fand zum vierten Male das Stillleben Borsigplatz statt und das Stillleben im Kreuzviertel zwischen Lindemannstraße und Hohe Straße gibt es bereits seit 2014. Alle Aktionen sind inspiriert vom Geist des Stilllebens auf der A40 im Kulturhauptstadtjahr 2010, wie auch „Der Tag des guten Lebens" aus Köln, der sich mittlerweile bundesweiter Nachahmung erfreut.

Eindrücke vom Park(ing) Day am Robert-Koch-Platz: Oben das Picknick am Abend bei entspannter Atmosphäre und gelöster Stimmung. Unten der Aufbau am Nachmittag bei bestem Wetter. Sogar Rollrasen wurde auf dem eigentlich schönen Platz ausgerollt. Fotos: Gerd Gruschczyk, Wolfgang Niehoff (unten)

Die Menschen sind begeistert

Menschen, die sich an den Aktionen beteiligt haben, sind begeistert. Es wird sehr deutlich: Wenn Möglichkeiten der Begegnung entstehen, treten Menschen in Kontakt, die Räume werden aufgewertet und dadurch häufiger und länger besucht. Doch der Raum im Bestand ist begrenzt. Klar ist: Will man Räume für Begegnung schaffen, muss dieser anderen Nutzungen, wie dem Parken, entzogen werden. Dies sorgt nicht nur Anlieger, die möglicherweise ihren zur Gewohnheit gewordenen Parkplatz verlieren, sondern auch Einzelhändler vor dem Verlust von Kunden.

Anders im Kaiserstraßenviertel. Hier ging die Initiative des Park(ing) Days sogar von einem Händler aus. Unterstützt wurde er dann von der Nachbarschaftsinitiative Kaisern und dem VCD, die gemeinsam bereits in den Vorjahren in kleinerem Rahmen einen Park(ing) Day veranstaltet hatten. Die Einzelhändler am Robert-Koch-Platz wissen, dass Kunden zu Fuß oder mit dem Rad zwar weniger in den Einkaufskorb legen, dafür aber häufiger einkaufen und am Ende vor Ort mehr Geld ausgeben.

Allerdings steht der öffentliche Raum in Dortmund meist nicht Orten der Begegnung oder Fußgängerinnen und Fußgängern, sondern überwiegend dem motorisiertem Individualverkehr zur Verfügung. Warum das so ist, wird deutlich, wenn man die durchschnittliche Flächeninanspruchnahmen von Fahrzeugen und die stetig wachsenden Zulassungszahlen von aktuell 280.000 Pkw in Dortmund betrachtet. Ein parkendes Auto beansprucht ca. 13,5 Quadratmeter, ein fahrendes (wegen zunehmender Sicherheitsabstände) bei Tempo 30 rund 65 und bei Tempo 50 bereits 140 Quadratmeter Platz (Quelle: Zukunft Mobilität). Würde man alle Dortmunder Pkw eng aneinander stellen, könnte man damit 530 Fußballplätze füllen.

Auf Kosten von Kindern und Senioren

Der enorme Flächenverbrauch von Autos geht insbesondere zu Lasten von Kindern, Senioren und Frauen, da diese vergleichsweise häufig nahmobil unterwegs sind, aber letztlich zu Lasten von uns allen. Das weiß man spätestens dann, wenn man sich am Stillleben oder Park(ing) Day beteiligt hat, vielleicht demnächst vor der eigenen Haustür.

Zeit, Raum für Begegnung zurückzuerobern. *Carsten Elkmann*

Dortmund will mehr Rad wagen

Stadt will mehr Geld für das Fahrrad ausgeben – aber erst in zwei Jahren. Vorher kommt der neue Radwall

Die Medien waren sich schnell einig und tauften die geplante Radroute entlang von Schwanen- und Ostwall „Super-Radweg".

In der Tat befördert die Planung für den Radwall Dortmund in eine neue Radverkehrs-Dimension: beidseitig 3,25 Meter breite Radspuren, in beide Richtungen befahrbar, oder Fahrradstraßen. Und das ist nur möglich, weil 180 Pkw-Stellplätze wegfallen.

Perfekt indes ist der „Super-Radweg" keineswegs. Er bietet Radfahrer*innen nur für einen Drittel des Walls einen Weg, die restlichen zwei Drittel dürften schwierig werden; eine Planung liegt noch nicht vor. Und auf der Außenfahrbahn bleibt es zwischen Hamburger Straße und Bornstraße bei den unbeliebten Dreiecksinseln mit doppelter Rotphase für Radler für nur eine Straßenquerung.

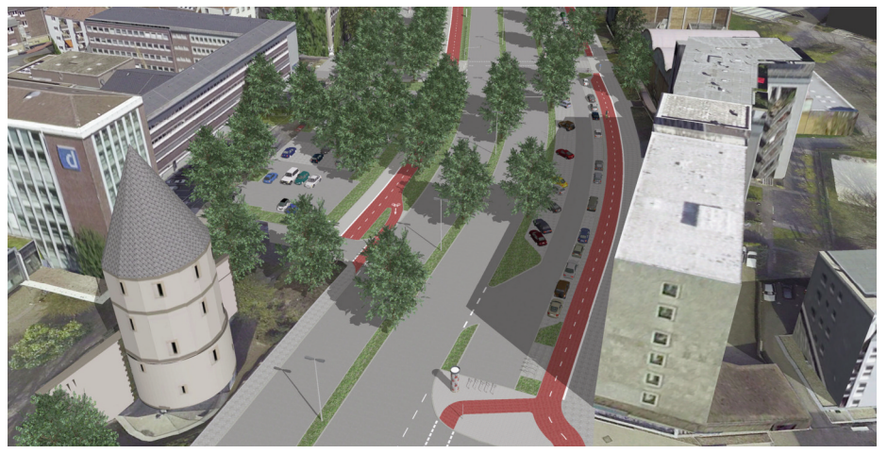
Fahrradstraße oder Parkplatz?

Kritisch werden könnten zudem einige Fahrradstraßen-Abschnitte. „Da fährt man eigentlich über einen Parkplatz", lautete die Kritik bei der Informationsveranstaltung zum Radwall Ende November im Baukunstarchiv. Besonders gilt das für den Außen-Abschnitt zwischen Schwanenstraße und Geschwister-Scholl-Straße, wo die Pkw senkrecht zur Fahrradstraße parken, und das beidseitig. Da Autos an dieser Stelle künftig nicht mehr auf die Geschwister-Scholl-Straße abbiegen dürfen, ist zusätzlich zum Parksuchverkehr noch mit wendenden Pkw zu rechnen. Eine Verbesserung für Radfahrer*innen bringt der Radwall an dieser Stelle eher nicht. Diesen Abschnitt hatte Planungsamtschef Stefan Thabe vermutlich im Sinn, als er sich bei besagter Informationsveranstaltung öffentlich fragte, „ob wir nicht doch zu feige waren und mutiger hätten planen sollen".

Schon der angebliche Super-Radweg also zeigt: Es ist ein weiter Weg bis zum „Kopenhagen Westfalens". Dieses leicht größenwahnsinnige Ziel (auch Münster liegt in Westfalen!) hat die Verwaltung selbst ausgerufen und dafür schnell und zurecht auch Spott geerntet.

Das Ziel ist mit Zahlen hinterlegt: Der Radverkehrsanteil soll verdoppelt werden, von neuerdings 10 Prozent auf 20 Prozent im Jahr 2030. Dafür sollen von 2022 an sechs Millionen Euro jährlich ausgegeben werden. Im Doppelhaushalt 2020/21 indes sind nur 100.000 Euro für den Radverkehr eingeplant. Untätig bleiben will die Verwaltung so lange nicht. So ist die Einrichtung der Fahrradstraßen Arndtstraße und Leuthard-/Krim-/Nordstraße geplant. Hier gibt es Geld über das Programm Emissionsfreie Innenstadt. Sechs Millionen für den Radverkehr, das wären übrigens, wenn es denn so kommt, 10 Euro pro Kopf und Jahr, nur ein Euro weniger als Amsterdam ausgibt. Kopenhagen liegt allerdings bei 35 Euro.

Die Gegenwart indes bleibt trist. Die Querung der Innenstadt – für die der Radwall kein Ersatz ist und laut Planungsverwaltung auch nicht sein soll – ist während des Weihnachtsmarktes wieder einmal fast unmöglich, und da, wo einmal der Radwall entstehen soll, blockierten im November wochenlang Parkverbotsschilder den schmalen Radweg zwischen Löwen- und Arndtstraße. Selbst wenn sie da nicht stehen dürfen, waren die Autos doch wieder wichtiger. *lore*



Super-Radweg mit Schwächen: Wie soll es einmal am Adlerturm weitergehen? Bild: Stadt Dortmund

Adressen + Termine

VCD-Kreisverband Dortmund-Unna
Eisenmarkt 1, 44137 Dortmund
Tel: 0231 / 721 40 37
E-Mail: mobil@vcd-dortmund.de
www.vcd-dortmund.de; vcd-unna.de

Termine

Mitgliederversammlung 2020
30.03. 2020 ab 19 Uhr. Ort: Auslandsgesellschaft, Steinstraße 48, Dortmund

Öffnungszeiten des Büros:
Dienstag: 19.30 - 21.30 Uhr
Donnerstag: 19.30 - 21.30 Uhr

Aktiventreffen und LAG Ruhr
Die Aktiven des VCD treffen sich jeden ersten Montag im Monat um 20 Uhr im VCD-Büro, Eisenmarkt, 1 (nächste Termine: 6.1.,3.2., 2.3., 6.4.). Jeden zweiten Donnerstag gibt es ein Treffen von VCD und Pro Bahn (9.1., 13.2., 12.3., 9.4.). Die Landesarbeitsgemeinschaft LAG Ruhr trifft sich jeden dritten Mittwoch ab 18.30 Uhr im VCD-Büro. Wer mitmachen will, ist herzlich willkommen!

Vorstand:
Vorsitz: Albrecht Buscher, Stellvertreter: Michael Hüttemann, Paul Niemann. Schatzmeister: Lorenz Redicker

Ansprechpartner für Lünen:
Jürgen Heidenreich, 023 06 96 31 03
hjue.heidenreich@gmx.de

Ansprechpartner für Schwerte:
Albrecht Buscher, 023 04 77 65 77
a-buscher@mail.de

VCD-Bundesverband
Wallstraße 58, 10179 Berlin
Tel: 030 280 351-0
mail@vcd.org; www.vcd.org

VCD-Landesverband
Schützenstraße 45, 40211 Düsseldorf
Tel: 0211 16 49 49-7
info@vcd-nrw.de; nrw.vcd.org

VCD-Mitgliederservice
Für Fragen zu Schutzbriefen und Versicherungen wählen Sie bitte die **Service-Nummer** 0228 9 85 85 85

Impressum
Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna – Nr. 41 – Winter 2020
Zeitschrift des VCD-Kreisverbandes
Redaktion: Lorenz Redicker (lore, v.i.S.d.P), Holger Bergemann, Carsten Elkmann
Druck: Druckerei Stöcker, Dortmund
Auflage: 1500