Stadtfairkehr

Dortmund und Kreis Unna

VCD Mobilität für Menschen.

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands Nr.42 Herbst/Winter 2020

ÖPNV: Investieren in mehr Vertrauen Seite 2

Proteste gegen den Flughafen-Ausbau Seite 3

Ambitionierte Ziele für das HSP-Gelände Seite 4

Wahlprüfsteine: Bekenntnis zum Rad Seite 5

Verkehrswende jetzt!

Corona-Krise stürzt Bus und Bahn in die Krise und verdeutlicht Notwendigkeit eines Wandels. Autoverkehr muss eingeschränkt werden. Dortmund schlecht aufgestellt

Am 13. September ist Kommunalwahl. Dabei und in der folgenden Rats-Periode fällt eine Entscheidung über die Verkehrswende und den kommunalen Klimaschutz. Beides ist jetzt dringender denn je geboten, beides hängt eng miteinander zusammen.

Ein Kuscheltier bei der Demonstration für Pop-up-Radwege in Dortmund. Foto: Redicker

Die Corona-Krise wirkt wie ein Brennglas – und sie beschleunigt Entwicklungen. Der Radverkehr ist der große Gewinner dieser Krise. Die Menschen fahren wieder Rad, Fahrradläden sind ausverkauft; viele Städte richten Pop-up-Radwege ein, um dem Radverkehr den Raum zu geben, den er benötigt. In der Corona-Krise und danach, schließlich wollen eigentlich alle, Bund, Länder, Kommunen, den Radverkehr massiv fördern.

Auf der anderen Seite ist der Öffentliche Fern- und Nahverkehr der große Verlierer der Pandemie. Die Menschen meiden aus Angst vor Ansteckung Busse und Bahnen. Der ÖPNV sollte das Rückgrat der Verkehrswende werden – gerade in Städten, in denen der Radverkehr wenig entwickelt ist. Jetzt steht die Renaissance des Autos als Drohung im Raum.

Das muss verhindert werden, gerade auf kommunaler Ebene. Heißt erstens: Der **Radverkehr muss viel stärker als bislang gefördert werden**. Dazu ist schon viel geschrieben worden. Zweitens: Der **Fußverkehr muss raus aus der Nische** des unterschätzten Sowieso-Verkehrs. Denn Fußverkehr ist Basis-Mobilität, sozial gerecht und gesund wie sonst keine Mobilitätsform, auf kurzen Strecken bis zu einem Kilometer konkurrenzlos schnell und günstig. Dafür brauchen wir, wie beim Fahrrad, ausreichend Platz und attraktive Wege.

Drittens braucht es eine **Angebotsoffensive für Bus und Bahn**. Mehr Bahnen und dichtere Takte haben wir schon vor Corona gefordert, um neue Fahrgäste anzulocken, jetzt sind sie notwendig, allein schon um wenigstens verlorene Kunden zurückzugewinnen. Zudem bedarf es einer Hygiene-Offensive, heißt nicht zuletzt: mehr Sauberkeit.

Viertens: **Die Dominanz des Autoverkehrs muss gebrochen werden.** Attraktive Fuß- und Radwege kann es oft nur auf Kosten des Autoverkehrs geben. Es braucht attraktive Alternativen, die (Innen-)Städte zu erreichen, damit diese die Möglichkeit haben, sich zu lebenswerten Orten zu entwickeln.

Dortmund ist in all diesen Punkten nicht gut aufgestellt. Es gibt viel zu viele (und zu große) Autos in der Stadt; die Autobesitzquote steigt und steigt. Vor allem (aber nicht nur!) die Innenstadt-Quartiere ersticken im Pkw-Verkehr, werden zugestellt von parkenden Autos. Deshalb braucht es für Pendler Alternativen zum Auto, für Anwohner ebenso. Das bedeutet auch: Das Auto muss zurückgedrängt werden. Politik und Verwaltung aber haben sich leider gegen eine verstärkte, konsequente Parkraumüberwachung und auch gegen Pop-up-Radwege ausgesprochen, dabei hätte sich damit einiges einfach und schnell ausprobieren lassen. Die Stadt muss endlich handeln. Wir brauchen eine echte Verkehrswende – und das jetzt. *Lorenz Redicker*

Investieren in mehr Vertrauen

Aus Angst vor Ansteckung meiden viele Menschen auch in Dortmund öffentliche Verkehrsmittel. Ohne Bus und Bahn aber gibt es keine Verkehrswende

Der ÖPNV ist der Verlierer der Corona-Krise. Die anfangs leeren Straßen sind längst wieder voll, Busse und Bahnen hingegen sind auch jetzt oft nur mäßig besetzt.

Im März und April betrug der Fahrgastrückgang der Bahn zeitweise 85 bis 90 Prozent. Stadtbahnen und Bussen erging es nicht viel besser. Für Juli habe man 50 bis 60 Prozent der üblichen Nachfrage erreicht, beziffert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Dafür gibt es viele Gründe: Immer noch arbeiten viele Menschen im Homeoffice, nicht wenige, die zur Arbeit fahren, sind auf das Rad umgestiegen. Oder auf das eigene Auto. Der öffentliche Verkehr hat massiv an Vertrauen verloren. Busse und Bahnen sind als Risikogebiete verschrien, auch wenn es bis heute keinen Beleg für eine erhöhte Ansteckungsrate im ÖPNV gibt.

Bitter für viele Unternehmen: Der Verkehr wurde meist nur kurzfristig heruntergefahren, teils sogar fast gar nicht. Öffentlicher Verkehr gilt weiterhin als systemrelevant. Angebot und Ausgaben blieben also hoch, während die Einnahmen einbrachen. Hohe Verluste waren und sind die Folge.

Abstandsregeln gelten nicht

Die üblichen Abstandsregeln sind in öffentlichen Verkehrsmitteln oft nicht einzuhalten (gelten dort allerdings auch nicht). Ersatzweise muss Mund- und Nasenschutz getragen werden. Nur – wer diese Pflicht als Last empfindet, hat einen weiteren Grund, Busse und Bahnen zu meiden. Das eigene Auto dagegen bietet vermeintlich Schutz und ist bequem.

Gerade im dicht besiedelten Ruhrgebiet mit seinen vielen Pendler*innen und der wenig entwickelten Fahrradkultur bildet der Öffentliche Personennahverkehr das Rückgrat des Umweltverbundes – ohne Busse und Bahnen ist die Verkehrswende nicht denkbar. Damit sich die Mobilität also nicht dauerhaft in eine falsche Richtung entwickelt, müssen Stadt und DSW21 (auch Kreis Unna und VKU) noch viel stärker als geplant in die Busse und Bahnen investieren. Es gilt, das Vertrauen der Bürger*innen in den ÖPNV zurückzugewinnen. Das heißt das vor allem: mehr Platz in den Fahrzeugen!

„Wir müssen zeigen, dass Bus- und Bahnfahren eine saubere Sache ist!"

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst

Natürlich lassen sich die Abstandsregeln in Hauptverkehrszeiten selbst mit mehr Fahrzeugen nicht einhalten, das übliche Gedränge aber muss ein Ende haben. Dafür gibt es zwei Wege: Erstens müssen Busse und Bahnen häufiger fahren, und zweitens müssen vor allem die im Berufsverkehr vor der Krise oft übervollen Stadtbahnen in Dortmund, soweit technisch machbar, mit mehr Wagen fahren. Für beide Forderungen braucht es deutlich mehr Fahrzeuge als bislang geplant. Da die Fahrzeugbeschaffung Zeit braucht, sollten die DSW21 hier so schnell wie möglich aktiv werden. Denn was aktuell geplant ist, war auf die Vor-Corona-Zeit ausgerichtet.

Für den dichteren Takt haben VCD und Pro Bahn ein Konzept erarbeitet. So könnten die Stadtbahnlinien U41, U42, U46 und U47, aber auch die U43 und U44 in der Hauptverkehrszeit mindestens in Teilen ihrer Strecke im 5-Minuten-Takt fahren.

Bundesweite Kampagne

Weiteres ist zu tun: Die Maskenpflicht muss durchgesetzt werden, mehr und bessere Lüftungssysteme wären gut. Schulen sollten ihre Anfangszeiten entzerren, zugleich muss das Fahren in Nebenzeiten attraktiver gemacht werden. Zudem müssen die Verkehrsunternehmen für mehr Sauberkeit und Hygiene sorgen. Verstärkte Reinigungsmaßnahmen sind auch Teil der bundesweiten Kampagne #BesserWeiter, die Bund, Ländern und Kommunen auf den Weg gebracht haben. „Wir müssen zeigen, dass Bus- und Bahnfahren eine sichere und saubere Sache ist!", sagt Landesverkehrsminister Hendrik Wüst. Die Fahrgäste sollten sehen, „wie gründlich Kontaktflächen in Bahnhöfen, Bussen und Bahnen permanent gereinigt und desinfiziert werden."

Eine solche Imagekampagne ist zweifelsfrei notwendig, ausreichen wird sie am Ende nicht. Es muss richtig Geld in die Hand genommen werden. Das beinhaltet auch, dass im VRR-Gebiet mehr denn je über eine Tarifreform nachgedacht werden muss. Mit dem Ziel, Bus- und Bahnfahren einfacher zu machen – und preiswerter. *lore*

Geld für neue Straßen ist da, für neue Stadtbahnstrecken nicht

Dortmund stellt für die sinnlose Verlängerung der OWIIIa neues Personal ein

Die Stadt Dortmund stellt – mit ausdrücklicher Zustimmung der Ratsfraktionen von SPD und CDU – für die Verlängerung der Brackeler Straße (OWIIIa) neues Personal ein. Während für ein höchst fragwürdiges Straßenbauprojekt Geld ausgegeben wird, fehlen an anderer Stelle Planungskapazitäten: beim Stadtbahnnetz. Für eine „umfassende Neubearbeitung des Stadtbahnentwicklungskonzeptes stehen kurzfristig keine Bearbeitungskapazitäten" zur Verfügung, lautete die Antwort der Verwaltung auf eine Anfrage der SPD-Fraktion. Dabei liegt die Entwicklung des Netzes seit Jahren brach, seit die letzte Beschleunigungsmaßnahme für den Autoverkehr (Stadtbahntunnel unter der B1) abgeschlossen ist. Lediglich die Verlängerung der U44 auf das Westfalenhütten-Gelände ist aktuell geplant. Erforderlich wäre aber, den Ausbau des Netzes jetzt zügig in Angriff zu nehmen (siehe auch den Text Seite 4 zu Smart Rhino).

Die Verlängerung der OWIIIa ist ökologisch verheerend und ökonomisch sinnlos. Die inzwischen 100 Jahre alte Planung konterkariert zudem die gerade erst eingerichtete Umweltspur vor dem Borsigplatz – und damit die Bemühung um Luftreinhaltung an diesem Wohnstandort. Die Verlängerung der vierspurigen Schnellstraße dürfte für noch mehr Verkehr in der schon jetzt hoch belasteten Nordstadt sorgen.

Die OWIIIa-Planung ist eigentlich Aufgabe des Landes. Trotz pauschaler Rückerstattung der Planungskosten drohen der Stadt am Ende Mehrkosten. *lore*

Proteste gegen den Flughafen

Längere Landebahn macht künftig auch Interkontinentalflüge möglich

In Dortmund wird fern des Stadtzentrums etwas versteckt. Direkt an der Stadtgrenze zu Holzwickede und Unna wird viel Geld verbrannt, seit 2000 annähernd 500 Millionen Euro: im Flughafen Dortmund.

Die Bevölkerung wird darüber im unklaren gelassen und vor vollendete Tatsachen gestellt. Die wahren Kosten werden mehr oder weniger geschickt verschleiert. Im Jahr 2000 wurde die Landebahn mit 2000 Metern Länge gebaut, obwohl nur 1700 genehmigt waren. Hinzu kam in der Genehmigung eine Begrenzung der Abfluglast (kleine Flugzeuge) und die Vorschrift, lärmarme Maschinen einzusetzen. Die „versehentlich" 300 Meter zu lang gebaute Landebahn wurde nachträglich mit Bodenwellen versehen und somit nicht nutzbar abgetrennt.

Der Flughafen erwirtschaftet Jahr um Jahr nicht einmal seine Betriebskosten; lange betrug der Jahresverlust 20 Millionen Euro und mehr. Dem stünde aber ein erheblich höherer verkehrlicher Mehrwert gegenüber und das Defizit würde in 10 Jahre verschwinden, betonte der Eigentümer, die DSW 21, immer wieder. Es sind nun 20 Jahre ins Land geflogen, der Schuldenberg wächst weiter.

War der Flughafen vor 2000 auf

Protest-Radtour im August. Foto: Drewenskus

Geschäftskunden ausgerichtet, folgte schnell die Ausrichtung auf preisgünstige Ferienflugziele. Hier sollten mit Millionen von Billig-Fluggästen die entsprechenden Einnahmen kommen, leider aber blieb es beim Minus. Für die Fluggesellschaften wurde der Flughafen Dortmund lukrativ gemacht, mit verschwindend geringen Benutzungsgebühren von 3-4 Euro pro Fluggast. Doch startet heute praktisch nur noch die WizzAir mit meist osteuropäischen Zielen von Dortmund.

Corona-bedingt brach der Flugverkehr ab Mitte März 2020 um 98 Prozent ein. Die Anwohner hatten deshalb zeitweise eine ungewohnte, wunderbare Ruhe im Luftraum über ihnen. Jetzt aber soll die Landebahn komplett über die vollen 2000 Meter Länge genutzt werden, die Abfertigung größerer Maschinen und längere Betriebszeiten (= mehr Fluglärm) sollen möglich gemacht werden. Dazu wurde jüngst ein entsprechender Antrag bei der Bezirksregierung Münster gestellt. Selbst Flieger aus New York könnten dann hier landen, die notwendigen Maschinen hat Wizz Air bestellt. Der im Jahr 2000 mühevoll gefundene Kompromiss für mehr Lärmschutz für die Dortmunder Stadtteile Aplerbeck, Hörde und Hombruch sowie für Unna-Massen wird damit hinfällig.

Auch die Bestellung eines neuen Geschäftsführers faktisch am Rat vorbei durch den Stadtwerke-Vorstand Pehlke, ehemaliger Stadtkämmerer (SPD), entspricht dem fortgesetzten Schaffen von Tatsachen ohne politische Beteiligung.

Im Juli und August fanden daher ein Protest-Spaziergang und eine Protest-Fahrradtour um das Flugplatzgelände statt, organisiert von der Schutzgemeinschaft Fluglärm (SGF) mit Unterstützung der Umweltverbände: gegen den angeblich notwendigen Weltstadtflughafen für Billigflieger mit Flügen ab 9 Euro – ein Verkehrs- und Klimaskandal erster Güte!

Es wird weitere Proteste gegen den Flughafenausbau geben.

Jörg Drewenskus

Der stumme Kampf um jeden Zentimeter

Schwerte arbeitet an Fußverkehrskonzept für die Innenstadt. Mängel, aber auch Chancen

Anfang des Jahres erreichte den VCD die Einladung der Stadt Schwerte zur Teilnahme an einem Workshop für ein Innenstadt-Fußverkehrskonzept. Ziel des Konzepts: die Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit. Da sind wir gerne dabei, ist der Mensch doch als Fußgänger*in geboren, der aufrechte Gang ist und bleibt unsere natürlichste Fortbewegung.

Das Untersuchungsgebiet ist dabei die erweiterte Innenstadt vom Bahnhof bis zum Marktplatz, von der Beckestraße bis zur Bethunestraße (B236). Innerhalb dieses Gebiets gibt es aus Fußgängersicht eine ganze Reihe erkennbarer Mängel. Da ist die im Ergebnis missratene neugestaltete Bahnhofstraße (Parken auf den Gehwegen), da ist die lästige Fußgängerampel an der Bücherei (ein Zebrastreifen wäre viel hilfreicher), da ist die viel zu schmale Haltestelle „Ruhrtal-Museum", wo sich wartende Fahrgäste und Passanten in die Quere kommen, und als besonders trauriges Beispiel ist da die Rathausstraße. Zwischen Hauswänden und schräg parkenden Fahrzeugen ist nicht selten weniger als ein Meter Platz; für Eltern mit Kinderwagen oder Senioren mit Rollatoren viel zu wenig.

Auch der Marktplatz mit seinem Kopfsteinpflaster ist ein Kritikpunkt, zwar hübsch anzusehen, aber leider nicht barrierefrei. Und nicht zuletzt die Fußgängerzone selbst. Hier richtet sich die Kritik primär an die „Fremdnutzer", Lieferanten mit ihren großen Fahrzeugen und raumgreifende Verkaufsstände, die zu Engpässen führen. Andererseits sind da die Radfahrenden, die auch während der Sperrzeiten gerne mal den kürzesten Weg wählen. Diese und einige weitere Punkte (z.B. Schulwegsicherheit, Elterntaxi, soziale Kontrolle) wurden auf dem Workshop intensiv diskutiert.

Der Zeitplan des Konzepts, das vom Dortmunder Planungsbüro Planersocietät begleitet wird, sah zwei Planungsspaziergänge im Frühjahr vor, einen weiteren Workshop im Mai und die Vorstellung des Gesamtkonzepts im Juli. Coronabedingt sind diese Punkte auf den Herbst verschoben worden. Wir werden weiter für die Anliegen der Fußgänger*innen kämpfen, denn eigentlich ist die Schwerter Innenstadt kompakt und überschaubar, mit ihren zahlreichen Gassen für den Fußverkehr wie geschaffen. Aber wie in vielen Städten gibt es auch in Schwerte den stummen Kampf um jeden Zentimeter, der den Fußgänger*innen von parkenden Fahrzeugen genommen wird. Proben wir den aufrechten Gang!

Franziska Bauer/Albrecht Buscher

Ambitionierte Ziele für Smart Rhino

Auf einstigem HSP-Gelände entsteht Großes. Anschluss an Hauptbahnhof wichtig

Auf dem HSP-Gelände im Dortmunder Westen entsteht ein neues Stadtquartier: Smart Rhino. Die Essener Thelen-Gruppe plant Büros, Wohnungen und den neuen Campus der Fachhochschule Dortmund, die bisher auf mehrere Standorte verteilt ist. Dieser Artikel bezieht sich auf die Machbarkeitsstudie, die im April 2020 vorgestellt wurde.

Die Thelen-Gruppe hat IVV Aachen beauftragt, in Abstimmung mit der Stadtverwaltung ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu entwickeln, mit dem Ziel, ein autoarmes und nachhaltiges Stadtquartier zu schaffen. IVV strebt einen Modal Split von 49 Prozent ÖV, 19 Prozent Rad, 12 Prozent Fuß- und 20 Prozent Pkw-Verkehr an. Wie ehrgeizig dieses Ziel ist, zeigen die Zahlen anderer vergleichbarer Standorte, an denen der Pkw-Anteil mit 44 Prozent dominiert.

Autoverkehr

Für den Autoverkehr sind drei Sammelstraßen geplant: neben den Bestandsstraßen Huckarder und Königsbergstraße ist auch eine neue Verbindung zum Dorstfelder Hellweg geplant. Zusätzlich wird es Erschließungsstraßen geben. Alle Straßen sollen ohne Parkplätze erstellt werden! Da sich nördlich des HSP-Geländes große Logistik-Firmen befinden, ist sicherzustellen, dass der Lkw-Verkehr nicht durch das neue Quartier fährt. Die Machbarkeitsstudie führt dazu aus, dass gebietsfremder Verkehr weitgehend vermieden werden soll.

Fuß- und Radverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr soll eine Anbindung an die Rheinische Straße einschließlich einer neuen Brücke über die Bahngleise errichtet werden (Höhe Stadtbahn-Haltestelle Heinrichstraße). Außerdem ist ein Fuß- und Radweg zum Hafen auf einer alten Bahntrasse parallel zur Königsbergstraße geplant.

ÖPNV

Für eine hohe Akzeptanz des ÖPNV ist die Qualität der Anbindung in den Stadt- wie in den Regionalverkehr wichtig. Erstrebenswert ist die Erreichbarkeit mit möglichst wenig Umsteigevorgängen. Die Studie skizziert drei ÖV-Linien:

Stadtbahn: Neubau einer Stichstrecke bis Smart Rhino Zentrum, die westlich der U43/44-Haltestelle Heinrichstraße ausfädelt und über eine neue Brücke die Bahngleise überquert.

H-Bahn: Neubau vom S-Bahnhof Dorstfeld über Smart-Rhino-Zentrum zur Stadtbahn-Haltestelle Hafen.

Bus: eine Buslinie soll vom Hauptbahnhof-Nordausgang über Smart-Rhino-Zentrum zur Wittener Straße geführt werden.

Stadtbahnanbindung U43/U44

Der Vorschlag einer Anbindung an die Bestandsstrecke U43/U44 ermöglicht eine attraktive Integration in das Dortmunder Stadtbahnsystem. Es stellt sich aber die Frage, warum nur eine Stichstrecke geplant wird. **Die U43/U44 könnte weiter über Rheinische Straße und Dorstfelder Hellweg zur Wittener Straße geführt werden.** Dann gäbe es zwischen Dorstfeld und City zwei parallele Strecken. **Verkehrlich noch interessanter: eine Anbindung der U43/U44 an den S-Bahnhof Dorstfeld** – anstelle der H-Bahn.

Verbindung zum Hauptbahnhof

Nach dem Konzept ist zur Anreise über den Hauptbahnhof entweder ein Umstieg an der Kampstraße oder am Hafen erforderlich. Die einzige Direktverbindung wäre der Bus ab Hauptbahnhof Nordausgang. Einige Verantwortliche sagen, es wäre kein Problem, eben vom Hauptbahnhof zur Kampstraße zu fahren oder zu laufen und dort in die U43 einzusteigen. Doch, das ist ein Problem! Schon heute ist der Stadtbahnabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Kampstraße der Abschnitt mit der höchsten Auslastung. Ausgerechnet diese Strecke soll nun noch mehr Fahrgäste aufnehmen?

Wenn an den H-Bahn-Plänen festgehalten wird, sollte eine Verbindung zum Hauptbahnhof untersucht werden. **Als Alternative zu einer H-Bahn zum Hauptbahnhof wäre eine direkte Stadtbahnanbindung über den Hafen** vorstellbar (zusätzlich zur U43/44). Eine H-Bahn in Doppeltraktion kann im 10-Minuten-Takt etwa 600 Fahrgäste pro Richtung transportieren, eine Stadtbahn in Doppeltraktion 1800.

Diese neue Linie Hauptbahnhof – Hafen – Smart-Rhino-Zentrum hätte mit fünf Haltestellen eine Fahrzeit von deutlich weniger als 10 Minuten. Da die neue Verbindung vom Hauptbahnhof Richtung Norden führt, würde der Tunnelabschnitt Hauptbahnhof–Kampstraße nicht durch zusätzliche Fahrgäste belastet. Einziger Nachteil dieser Variante: Für die Stadtbahnanbindung über Hafen müsste die Bahntrasse genutzt werden, welche jetzt als Fuß- und Radweg vorgesehen ist.

Zusätzliche Maßnahmen im SPNV

Folgende Aspekte werden in der Studie nicht erwähnt, sollten aber untersucht werden:

S5-Haltepunkt DO West: An der Kreuzung von S4 und S5 ist seit langem ein neuer Bahnsteig für die Strecken nach Hagen, Iserlohn und Unna geplant. Dieser Halt sollte endlich realisiert werden.

RB 43 Emschertalbahn: Die RB 43 tangiert das Plangebiet im Nordwesten und wird nur im Stundentakt bedient, obwohl eine RVR-Studie einen 30-Minuten-Takt empfiehlt. Mit einem **neuen Haltepunkt** und einer **Taktverdichtung** würde das Plangebiet direkt mit den Stadtbezirken Huckarde und Lütgendortmund sowie weiteren Städten und Gemeinden im nördlichen Ruhrgebiet verbunden.

Fazit

Im Gegensatz zur Entwicklung der Standorte Phoenixsee und Phoenix West wird diesmal von Beginn an eine attraktive Nahverkehrserschließung angestrebt. Ob die H-Bahn die richtige Lösung für ein Gebiet ist, dass an zwei Seiten von Stadtbahnlinien tangiert wird, sollte hinterfragt werden. Ein Nahverkehrsangebot ohne attraktive Direktverbindung an den Hauptbahnhof erscheint jedenfalls wenig geeignet, das 49-Prozent-Ziel des ÖV-Modal-Split zu erreichen. *Oliver Stieglitz*

Tempo 30 funktioniert auch auf Hauptverkehrsstraßen

Seit dem 24. April gilt auf der Ruhrallee in Dortmund zwischen Wall und B1 Tempo 30. Die Regelung ist Teil des Vergleichs mit der Deutschen Umwelthilfe (DUH).

Ziel der Maßnahme ist zunächst die Reduzierung des Verkehrs (um 20 Prozent) sowie geringere Schadstoffemissionen, besonders natürlich mit Blick auf Stickstoffdioxid (NO_2). Erst das drohende Fahrverbot für Dieselfahrzeuge infolge der erhöhten NO_2-Werte und der Klage der DUH hat den Vergleich ermöglicht.

Die ersten Monate mit Tempo 30 auf dieser Haupteinfallstraße nach Dortmund zeigen: es funktioniert. Und das ist nicht nur im Sinne der Luftreinhaltung und damit der Gesundheit der tausenden Anlieger eine positive Nachricht. Der VCD fordert bundesweit seit Jahren flächendeckend Tempo 30 in den Städten, denn: Tempo 30 rettet Leben. Die Verkehrswissenschaft weiß das schon lange. Tempo 30 in Städten verringert die Zahl der Unfälle und vor allem deren Schwere; es gäbe weniger Schwerverletzte und Tote. An der Ruhrallee leben tausende Menschen, Kindergärten und Schulen sind dort angesiedelt. Schon zu deren Schutz ist Tempo 30 zwingend. Auf der anderen Seite verliert der Autoverkehr nur wenig; die Fahrtzeiten erhöhen sich nur geringfügig. Denn sinnvollerweise ist die Einführung von Tempo 30 mit angepassten Grünphasen verbunden.

Was für die Ruhrallee richtig ist, kann allerdings für viele andere Hauptverkehrsstraßen in Dortmund nicht falsch sein. Ob nun die Märkische, die Hohe Straße oder der Heilige Weg in der südlichen Innenstadt oder aber Mallinckrodt-, Schützen-, Münster- und Bornstraße im Norden (und die Aufzählung ist nur beispielhaft) – Tempo 30 wäre hier überall eine Option. *Lorenz Redicker*

Hier gilt Tempo 30: Ruhrallee.

Bekenntnisse zum Rad noch ohne Folgen

Antworten der Parteien auf Wahlprüfsteine

Mobilität ist für den kommunalen Klimaschutz ein Schlüsselbaustein. In diesem Bereich ist in den vergangenen Jahren zu wenig passiert, sodass der CO_2-Ausstoß in Dortmund sogar gestiegen ist. Ein Grund: die wenigen Maßnahmen, die das 2011 verabschiedete Handlungsprogramm Klimaschutz 2020 nennt, sind überwiegend nicht, zu spät oder zu zaghaft umgesetzt worden. Klimabündnis und Parents for Future haben in sechs Frageblöcken von den demokratischen Parteien wissen wollen, was sie nach der Kommunalwahl in Sachen Klimaschutz planen.

Erfreulich: Inzwischen bekennen sich die Parteien überwiegend und meist explizit zu einer Verkehrswende – selbst die FDP. Am Ende aber kommt es auf die Taten an. Und da ist Skepsis angebracht, schaut man sich etwa die jüngste Entscheidung für die OWIIIa an.

Positiv aus Sicht des VCD, dass sich nicht nur, wie erwartet, Grüne und Linke dem offensichtlichen Flächenkonflikt zwischen klimafreundlicher Nahmobilität und dem in Dortmund dominierenden Autoverkehr stellen. Auch die SPD schreibt: „Für die sichere und komfortable Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs sind wir bereit, Parkplätze zurückzubauen und Straßen zu verengen." Auf den Punkt bringt es die Linke: „Ein Rückbau [von Autoverkehrsflächen] führt zu einer erheblichen Verbesserung urbaner Lebensqualität." Die CDU wäre immerhin bereit, zugunsten des Radverkehrs auf Parkplätze entlang des Walls zu verzichten. Allerdings nicht auf Fahrspuren.

Nein zu mehr Parkraumüberwachung

Was bleibt von solchen Aussagen nach der Wahl? SPD und CDU im Rat haben sich gerade erst gegen weitere Kräfte zur Parkraumüberwachung ausgesprochen – vier Bezirksvertretungen hatten das gefordert. Auch in den Antworten auf die Wahlprüfsteine wollen sich die beiden großen Parteien nicht dazu bekennen. Der entsprechenden Frage weicht die SPD aus: Sie sei nie für den Abbau des städtischen Personals gewesen.

Dabei ist Falschparken ein elementares Problem für die Verkehrssicherheit, wie eine im Juli veröffentlichte Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) belegt hat. Demnach sind 18 Prozent aller Unfälle mit verletzten Radfahrer*innen und Fußgänger*innen auf parkende Kraftfahrzeuge zurückzuführen. Wobei nicht nur illegal parkende Autos Unfälle mit Radfahrern oder Fußgängern verursachen, etwa durch verstellte Sichtachsen; auch legal parkende Pkw sind oft ein Problem, man denke an Dooring-Unfälle (sich plötzlich öffnende Autotüren). Die Fahrradverbände fordern mindestens 100 zusätzliche Stellen für die Parkraumüberwachung in Dortmund. Damit würde die Westfalenmetropole zu Düsseldorf aufschließen. Derzeit hat die Landeshauptstadt mehr als dreimal so viel Personal, Köln gar sieben Mal so viel.

„Stückwerk" beim Radverkehr

Zum Radverkehr bekennen sich alle Parteien. Besonders die SPD gibt sich geläutert: „Das Stückwerk muss ein Ende haben" fordert die seit 1946 in Dortmund regierende Partei ein Gesamtkonzept für den Radverkehr, „ein systematisches, geschlossenes und sicheres Radwegenetz". Dass dies angesichts beengter Platzverhältnisse zwangsweise auf Kosten des Autoverkehrs geschehen müsste – zu der Erkenntnis wollen sich allerdings weder SPD noch CDU durchringen. Stattdessen schreibt die SPD: „Wir wollen kein Gegeneinander der Verkehre, sondern ein neues Miteinander für nachhaltige Mobilität." Konsequenterweise haben die beiden großen Parteien die Einrichtung von Pop-up-Radwegen in der letzten Ratssitzung im Sommer abgelehnt. *lore*

Antworten auf Homepage des Klimabündnisses

Die **vollständigen Antworten** auf die Wahlprüfsteine von Klimabündnis und Parents for Future lassen sich nachlesen auf der Homepage des Klimabündnisses: klimabuendnis-dortmund.de

Auf der Seite gibt es auch einen Link zum **Youtube-Kanal** des Klimabündnisses. Dort kann man sich die **Podiumsdiskussion** mit den OB-Kandidaten oder auch den **Klima-Dialog zu Ernährung und Landwirtschaft** anschauen.

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
8.10.2020 ab 19 Uhr. Ort: Auslandsgesellschaft, Steinstraße 48, Dortmund

Parking-Day-Parade
18.9., 15.30 Uhr, Kaiserstraßenviertel: Parade mit Sillywalk, Geh-Zeugen, Bobbycars, Kinderwagen, Rollern u.a. Start: Parkplatz Landgericht, Kaiserstr. Organisiert von der Nachbarschaftsinitiative Kaisern und dem VCD

Kidical Mass
20.09., 14 Uhr: Zeitgleich in 50 Städten gilt: Kinder aufs Rad! In DO Fahrt vom Friedensplatz zum Hoeschpark

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

Aktiventreffen
Die VCD-Aktiven treffen sich jeden ersten Montag im Monat um 20 Uhr im VCD-Büro. Jeden zweiten Donnerstag gibt es ein Treffen von VCD und Pro Bahn. Corona-bedingt fanden die Treffen zuletzt als Videokonferenzen oder im Freien statt. Wer mitmachen will, ist herzlich willkommen!

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

Ansprechpartner Lünen:
Jürgen Heidenreich,
hjue.heidenreich@gmx.de
Ansprechpartner Schwerte:
Albrecht Buscher; a-buscher@mail.de

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

VCD-Mitgliederservice
Fragen zu Schutzbriefen und Versicherungen: 0228 9 85 85 85

Impressum
Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna – Nr. 42 – Herbst/Winter 2020
Zeitschrift des VCD-Kreisverbandes
Redaktion: Lorenz Redicker (lore, v.i.S.d.P), Franziska Bauer, Albrecht Buscher, Jörg Drewenskus, Oliver Stieglitz
Druck: Druckerei Stöcker, Dortmund
Auflage: 1200

Blühstreifen und Kohlekraft

Klimaschutz und Verkehrswende in den Parteiprogrammen für den neuen Kreistag Unna

Am 13.09.2020 wird, wenn Corona nicht noch dazwischen funkt, ein neuer Kreistag für den Kreis Unna gewählt, ebenso ein neuer Landrat, denn Michael Makiolla tritt nicht mehr an. Aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht sind damit zwei Fragen und Hoffnungen verbunden:

1. Welchen Stellenwert hat der Klimaschutz für die Parteien?
2. Gibt es Mehrheiten für eine Verkehrswende im Kreis?

Beide Fragen sind eng miteinander verknüpft, ohne erhebliche CO_2-Einsparungen im Verkehr sind die Klimaziele der Bundesregierung, zu denen sie sich im Pariser Abkommen verpflichtet hat, nicht zu erreichen. Und alle einschlägigen wissenschaftlichen Untersuchungen zeigen, der Verkehrssektor hat seit 1990 wenig bis gar nichts zur CO2-Einsparung beigetragen, also höchste Zeit, dass hier etwas passiert, auch im Kreis Unna.

Unter Corona war die Programmerstellung für alle Parteien gewiss nicht leicht; erfolgt ist sie natürlich dennoch. Und es finden sich deutliche Unterschiede.

Die SPD widmet Umwelt und Verkehr je ein eigenes Kapitel im Wahlprogramm. Sie bekennt sich zu den o.g. Klimazielen und fordert ein kreisweites, koordiniertes Klimaschutzmanagement. Auch für den Verkehr werden konkrete Ziele gesetzt: ein einfaches und preisgünstiges ÖPNV-Tarifsystem, zusätzliche Schnellbusse, die Reaktivierung der Hamm-Osterfelder Bahn für den Personenverkehr (zur Anbindung von Bergkamen), der Ausbau des Radwegenetzes sowie der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen im Kreisgebiet.

CDU will zuerst Straßen ausbauen

Die CDU bzw. ihr Landratskandidat Marco Pufke haben Grundsätze definiert, an denen sie ihr politisches Handeln orientieren wollen. Bei Natur- und Umweltschutz steht die Bewahrung der Schöpfung im Fokus, als Maßnahmen werden Blühstreifenprogramme und Streuobstwiesen genannt. Das Aus der Kohleverstromung im Nordkreis wird hingegen nur als Verlust von Arbeitsplätzen gesehen, die es auszugleichen gilt, die CO_2-Minderung ist keine Erwähnung wert. Auch bei Mobilität und Infrastruktur stehen der Ausbau und die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes oben an („der Kreis Unna ist ein starker Logistikstandort"). Der Ausbau von Radwegen soll überall dort erfolgen, wo dies möglich ist. Gute Busverbindungen sind wichtig, ebenso Anbindung von Bergkamen an den SPNV sowie der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Lünen-Münster.

Die Freien Wähler behandeln die Themen Umwelt und Verkehr nur sehr oberflächlich, Flächenverbrauch, Lärm und Abgase werden zwar kritisiert, als Lösung wird aber nur die räumliche Verlagerung genannt. Sankt Florian lässt grüßen.

Grüne: ÖV für Jugendliche kostenfrei

Für die Grünen steht Klimaschutz ganz oben auf der Agenda, bis 2035 soll der Kreis klimaneutral sein. Dafür sollen die Stromversorgung zu 100 Prozent erneuerbar werden und ein massiver Ausbau von Radverkehr und Bus & Bahn erfolgen. Der ÖPNV soll für Kinder und Jugendliche kostenfrei nutzbar sein, mittelfristig soll es ein Bürgerticket für alle für ganz NRW geben.

Die Linke hat kein übergeordnetes Kreiswahlprogramm, wohl aber Programme für die einzelnen Ortsverbände. So wünscht man sich einen fahrscheinfreien ÖPNV, den Ausbau der Radwege und sagt dem Flughafen Dortmund den Kampf an. Klimaschutz muss vor Ort in der Stadtplanung konkret werden, insbesondere soll der noch vorhandene Freiraum geschützt werden.

Die FDP schließlich sieht Klimaschutz und Mobilität im Kontext von Innovation und Effizienz einerseits und wirtschaftlichem Wachstum andererseits. So soll das Straßennetz ausgebaut, aber auch ÖPNV und Radverkehr gefördert werden. Für den Klimaschutz sei der Erfindergeist die beste Triebfeder.

Die Unterschiede sind deutlich. Es wird spannend, wie die Mehrheitsverhältnisse im neuen Unnaer Kreistag sein werden und wie viel von den hier programmatisch postulierten Forderungen und Bekenntnissen am Ende wirklich sich in einem Koalitionsvertrag wiederfinden werden. Aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht kann man nur hoffen, dass möglichst viele konkrete Schritte hin zur Verkehrswende und zum Klimaschutz vereinbart werden, denn für den Klimaschutz und damit den Schutz unseres Planeten ist es höchste Eisenbahn, auch im Kreis Unna. *Albrecht Buscher*