220816 Stadtfairkehr44.qxp_Stadtfairkehr21 17.08.22 09:03 Seite 1

Stadtfairkehr

Dortmund und Kreis Unna

VCD Mobilität für Menschen.

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands Nr.44

Masterplan Mobilität: Ende des Auto-Vorrangs? Seite 3

Das Ende von Abellio: Menetekel für den Markt Seite 4

Warten auf den RS1: Kein Ende in Sicht Seite 5

Das Ende von Greenwheels - Chance für Dortmund Seite 6

Nordspange: Neue Straße, neue Probleme

Im Dortmunder Norden soll ein neuer Verkehrsweg entstehen. Er dürfte vor allem für den Schwerlastverkehr attraktiv sein und Lkw vom Autobahnring in die Stadt ziehen

Im Dortmunder Norden soll eine völlig neue Straßenverbindung entstehen: die Nordspange. Sie soll die Containerumschlaganlage in Huckarde (KV-Anlage) mit dem Hafen und dem Logistikzentrum auf dem Gelände der ehemaligen Westfalenhütte verbinden. Verkauft wird sie den Dortmunder:innen als Entlastungsstraße für Borsigplatz und Brackeler Straße, die von hohen Schadstoffwerten geplagt sind. Tatsächlich dürfte sie vor allem Lkw-Verkehre vom Autobahnring in die Stadt ziehen.

Die neue Straße führt von der Brackeler Straße bis zur Emscherallee (Trassenführung siehe Seite 2) und soll zweistreifig gebaut werden, allerdings sind erhebliche Aufweitungen in den Kreuzungsbereichen geplant. Über die Hoeschallee wird die Verbindung im Osten an die Brackeler Straße mit der schon vorhandenen OWIIIa hergestellt. Wobei die Stadtführung in Dortmund die OWIIIa im Osten gern bis zur A1 und darüber hinaus bis nach Unna weiterführen möchte.

Eine ganze Reihe bereits bestehender Industrie- und Gewerbegebiete im Dortmunder Norden werden mit der Nordspange ebenfalls neu verknüpft. Gleiches gilt für den östlichen Teil der OWIIIa: Dort könnten zahlreiche Industrie- und Gewerbegebiete neu verknüpft und zusätzlich die Logistikareale in Unna und Kamen an die Dortmunder Logistikzentrale angebunden werden.

Mit der Nordspange soll die Nordstadt und insbesondere das Gebiet um den Borsigplatz verkehrlich entlastet werden – das ist die Behauptung seitens der Planer. Es gibt wenige Stellen, für die das tatsächlich zutreffen mag. Schon in der Begründung zum Bebauungsplan InN 219 aber stehen viele Beispiele, die das Gegenteil belegen.

Dazu ist Folgendes anzumerken:

1. Bei den Verkehrsbetrachtungen wurde nicht der zu erwartende Gesamtverkehr betrachtet, der nach dem Zusammenschluss von Nordspange und OWIIIa sowie der Verknüpfung von KV-Anlage, Hafen und Westfalenhütte fahren wird.
2. Durch den kleinen Umweg über die Hoeschallee, westliche Springorum- und Oesterholzstraße kann die Umweltmessstelle an der Brackeler Straße umfahren werden. Und damit auch die dort bisher gültigen Verkehrseinschränkungen.

(Fortsetzung Seite 2)

Katja Diehl kommt!

Autokorrektur-Autorin am 21. September in Dortmund

Sie ist Mobilitätsexpertin, Podcasterin, VCD-Bundesvorstandsmitglied - und Bestsellerautorin: Katja Diehl. Die Hamburgerin, vom Focus im Jahr 2020 zu einer der „100 Frauen des Jahres gekürt, hat „Autokorrektur" geschrieben - den ersten Bestseller über die Mobilitätswende in Deutschland. Katja Diehl beschreibt darin, dass nicht nur sie sich nach einer Mobilität für eine bessere Welt sehnt, sondern dass dies auch viele Menschen tun, die Auto fahren. Aber es gibt Auswege aus diesem Dilemma. Darüber spricht Katja Diehl in Dortmund, auf Einladung von VCD und Klimabündnis. Am 21. September (Mittwoch) kommt sie um 19.30 Uhr zu einem moderierten Gespräch in die Pauluskirche an der Schützenstraße. Der Eintritt ist frei. Wir freuen uns auf ihren und Ihren Besuch!

220816 Stadtfairkehr44.qxp_Stadtfairkehr21 17.08.22 09:03 Seite 2

Die geplante Trasse

Die Nordspange führt im Osten von der Brackeler Straße aus über die Westfalenhütte, eine neue Brücke über die Eisenbahn und kreuzt via Hildastraße die Bornstraße. An der Kleingartenanlage „Am Waldfried“ entlang geht es nach Westen. Im weiteren Verlauf wird die Nordspange über bestehende Straßen (Damm-, Seiler-, Pottgießer-, Westererben-, Weiden- und Lindberghstraße) zur L609n/Emscherallee geführt. Dort gibt es die Anbindung an die A2, die OWIIIa/A45 sowie an die B1.

(Fortsetzung von Seite 1)

3. In Summe wird sich dadurch die Belastung im Bereich nördlich des Borsigplatzes nochmals deutlich erhöhen. Zumal, weil zusätzlich auf dem Areal der ehemaligen Westfalenhütte neue Wohn- und Gewerbegebiete gebaut und erschlossen werden, die ebenfalls neue Verkehre erzeugen. Fast völlig unterschlagen wurden dabei auch die neuen Möglichkeiten von der Nordspange her von Norden aus über verschieden Wege wie z. B. die Bornstraße in die Innenstadt einzufahren.

4. Nicht berücksichtigt wurde bisher auch, wie sich die Situation darstellt, wenn der Schwerlastverkehr tatsächlich nicht mehr die B1 benutzen dürfte. Er könnte sich auch über die Nordspange und die OWIIIa einen neuen Weg suchen.

Die Naturschutzverbände fürchten besonders, dass mit der Nordspange ein völlig neuer Verkehrsweg insbesondere für den Schwerlast- und Lieferverkehr durch den Dortmunder Norden entsteht. Die neue Straße dürfte Verkehre sowohl vom Autobahnring als auch von der B1/A40/A44 abziehen. Dies hätte auch Auswirkungen auf die Planung der östlich gelegenen L663n/OWIIIa.

Das Beispiel Tedi: Ein Container verursacht acht Lkw-Fahrten

Das Speditionsgewerbe und die Logistik sind in den vergangenen Jahren sehr stark gewachsen. Allein in Dortmund gibt es deutlich mehr als 1000 Betriebe in diesem Bereich. Dazu kommen Unternehmen, die sich im Umfeld angesiedelt haben, viele in den an Dortmund angrenzenden Städten Kamen, Hamm, Werne etc. All diese Betriebe erhalten zu einem größer werdenden Teil ihre Waren per Container aus dem Dortmunder Stadtgebiet. Hier kommen sie an und werden umgeschlagen.

Zum Beispiel die Handelskette Tedi: Sie bezieht fast 90 Prozent der Waren für ihr Warenverteilzentrum am Brackeler Hellweg aus Fernost und Übersee. Diese Waren landen im Dortmunder Containerhafen oder in der KV-Anlage (Kombinierter Verkehr) in Dortmund-Huckarde. In beiden Fällen müssen diese Container auf Lkw umgeladen und von dort bisher über den Dortmunder Autobahnring und die B1 sowie die B236 zu den Warenverteilzentren gefahren werden. Jeder Container, der in den Warenverteilzentren landet, fährt leer zurück, um neue Waren aufzunehmen. Im nächsten Schritt werden in den Verteilzentren die Waren neu auf Lkw umgeladen, die nun die Waren an die einzelnen Niederlassungen ausliefern und danach den Weg leer wieder zurück antreten. Berücksichtigt man die Fahrten im Herstellungsland, bedeutet das acht Lkw-Fahrten pro Container mit der entsprechenden Belastung für Klima und Umwelt. Im Fall des Oberverteilzentrums Amazon fallen sogar zehn Fahrten pro angelieferten Container an. In Deutschland gehen diese Transporte ausschließlich über die Straße vor sich.

Die neuen Verkehre werden verbotenerweise durch die Umweltzone gelenkt

Planung umgeht den Luftreinhalteplan

All die neuen Verkehre auf der Nordspange werden dabei verbotenerweise durch die Umweltzone gelenkt. Dies ist nach dem Luftreinhalteplan Ruhr-Ost ausdrücklich nicht gewünscht. Demnach soll der Hafen von Westen über A45 und OWIIIa und die Westfalenhütte über die B236n angefahren werden; Schwerlastverkehre sollen über den Dortmunder Autobahnring abgewickelt werden. Entsprechende Korridore sind dafür extra in den Umweltzonen vorgesehen und planerisch festgesetzt worden. Diese Festlegung würde mit der Realisierung der Nordspange umgangen.

Auch der Pkw-Verkehr wird erheblich zunehmen. Statt über Brackeler und Mallinckrodtstraße oder über den Wallring werden die Pkw künftig auf die neue Trasse gelenkt. Zu wenig berücksichtigt werden zudem die Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten, etwa an der Kreuzung Born-/Hildastraße/Am Waldfried. Hier kommt es nach den Prognosen schon jetzt zu einer bedenklichen Zunahme besonders des Lkw-Verkehrs.

Der Straßenzug Nordspange/OWIIIa eignet sich zudem hervorragend als Maut-Ausweichstrecke und zur Umgehung von Staus auf dem Dortmunder Autobahnring. All dies ist in der bisherigen Planung unberücksichtigt geblieben.

Nötig ist eine neue Gesamtverkehrsplanung

Es wäre daher dringend angeraten, insbesondere die Verkehrsdaten zu aktualisieren und im beschriebenen Zusammenhang mit einer neuen Gesamtplanung darzustellen und zu prüfen. Dabei sind auch Faktoren aus dem deutlich veränderten Online-Kaufverhalten mit der Folge erheblich gesteigerter Schwerlast- und Lieferverkehre zu berücksichtigen.

Es ist absehbar, dass eine zweistreifige Nordspange den Schwerlast- und Lieferverkehr sowie den zu erwartenden Pkw-Verkehr nicht mehr wird aufnehmen können. Mit der Folge, dass vermutlich in kürzester Zeit nach der Verknüpfung von OWIIIa und Nordspange nach anderen Verkehrswegen mit entsprechenden Belastungen in der Dortmunder Nordstadt gesucht wird – oder die neue Trasse insgesamt auf vier Fahrstreifen ausgebaut werden muss.

Wilhelm Auffahrt

220816 Stadtfairkehr44.qxp_Stadtfairkehr21 17.08.22 09:03 Seite 3

Parkraumstrategie: Die Richtung stimmt

Zielwerte und Zeitvorgaben im Masterplan Mobilität dürften konkreter sein

Die Stadt Dortmund ist seit 2016 mit der Erarbeitung eines umfassenden Masterplans Mobilität 2030 befasst. Im September liegen dem Rat der Stadt fünf Strategien aus drei Teilkonzepten zur Abstimmung vor. Dazu gehört auch die Parkraumstrategie.

Die grundsätzliche Ausrichtung basiert auf der Erkenntnis, dass öffentliche Parkflächen viel städtischen Raum beanspruchen (wo ein Auto steht, finden 10 Fahrräder Platz). In Relation zu den Anteilen der einzelnen Verkehrsarten sind weit überproportional viele Flächen durch parkende Autos belegt und für andere Verkehrsträger oder spielende Kinder nicht mehr nutzbar. Die Dominanz parkender Autos wird besonders plastisch, wenn sie einmal kurzzeitig fehlen, wie etwa während der Bombenentschärfung im Klinikviertel im Januar 2020.

Hinzu kommt: 18 Prozent der Unfälle von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sind auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen (Studie Unfallforscher der Versicherer). Gleichzeitig ist Parkraum ein sehr kontrovers diskutiertes Thema, weshalb auch in der Kommunikation der Stadt künftig viel Wert auf die Vermittlung positiver Botschaften gelegt werden soll (verbesserte Aufenthaltsqualität, Platz für Fuß- und Radverkehr, Sicherheit für Kinder).

Ungenutzte Parkbauten

Wo liegen in Dortmund die Probleme? Der Vergleich mit 8 deutschen Großstädten bringt einige Kernpunkte ans Licht. Der Anreiz, mit dem Auto in die Stadt zu fahren, ist durch die Anzahl der Parkflächen an der Straße zu groß. Auffällig ist, dass in Dortmund das Straßenparken günstiger ist, als die Einfahrt in ein Parkhaus. Hier sind die meisten anderen Städte wesentlich weiter. Es darf nicht sein, dass der Parksuchverkehr gesteigert wird, während Parkflächen in den Parkbauten ungenutzt bleiben. Auch die Höhe der Parkgebühren ist von entscheidender Bedeutung. Vier Stunden innerstädtisches Parken ist spürbar preisgünstiger als ein entsprechend alternativ nutzbares 4er- oder Tagesticket im ÖPNV. Während die Preise für Monats- und Einzeltickets zwischen 2002 und 2019 um 40 bis 60 Prozent gestiegen sind, blieben die Parkgebühren im gleichen Zeitraum unverändert. Hinzu kommen nicht regulär abgestellte Autos, die Radfahrende und zu Fuß Gehende oft besonders ärgerlich behindern oder gefährden. Mit 51 Planstellen zur Parkraumüberwachung hinkt Dortmund in Relation zur Einwohnerzahl im Vergleich mit anderen Großstädten besonders stark hinterher. Es ist also nicht verwunderlich, dass sich Parkplatzsuchende zusätzlichen Raum nehmen.

Welche Maßnahmen sollen in Angriff genommen werden? Das Parkleitsystem soll erneuert und digitalisiert werden. Darin soll die Förderung der Nutzung von P+R-Anlagen integriert werden. Privilegierte Parkflächen für Carsharing sollen ausgeweitet werden (siehe auch Seite 6; ein Zielwert wird aber genannt). Positiv: Innerhalb des Wallrings soll die Zahl der Parkplätze im Straßenraum von 2000 auf 1000 halbiert werden, teils zugunsten von Fahrradabstellanlagen, auch für Lastenräder. Allerdings in einem Zeitraum von 10 Jahren – das klingt schon nicht mehr so ambitioniert. Das Straßenparken soll künftig 2,50€/h kosten, jedoch mit der Einschränkung „jedenfalls mehr als Parken im Parkhaus" – also vielleicht doch nur 1,90 Euro? Immerhin: Anpassungen sollen alle zwei Jahre erfolgen, angelehnt an die ÖV-Preisentwicklung. Die Bewirtschaftungszeiträume für das Straßenparken sollen verschoben werden, so dass ein kostenfreies Abstellen erst ab 21 Uhr (statt 19 Uhr) zugelassen wird, auch am Sonntag. Bis 2025 soll die Anzahl der Planstellen für die Parkraumüberwachung auf 90 ausgebaut werden. Um im Vergleich zu Köln und Düsseldorf mithalten zu können, wären jedoch 140 erforderlich, das wird gleich mit eingeräumt.

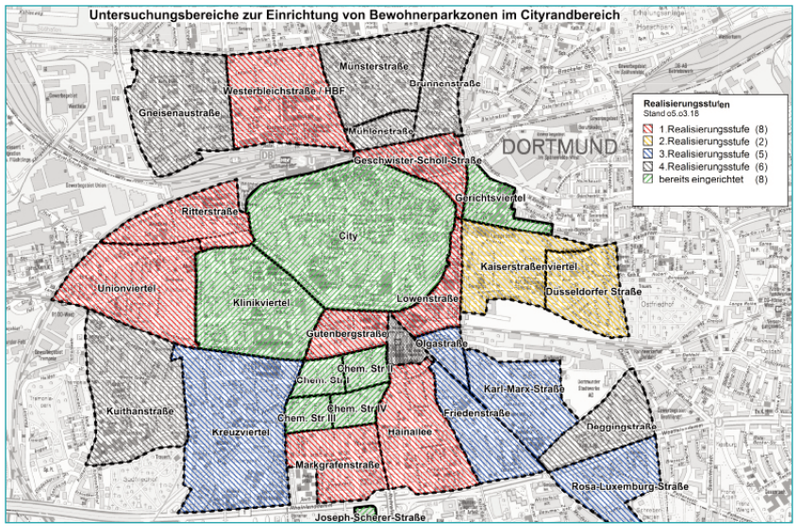
Tempo beim Bewohnerparken?

Beim Bewohnerparken im innerstädtischen Bereich mahnt die Parkraumstrategie mehr Tempo an. Jährlich sollen 3-5 Bewohnerparkzonen neu eingerichtet werden und der Preis des Bewohnerparkausweises erhöht werden (hier wird leider kein Wert empfohlen). Das Problem: Einen Beschluss zur Umsetzung von 21 weiteren Parkzonen hatte der Rat bereits Ende 2017 gefasst. Seitdem wurden bis Ende August 2022 ganze zwei Zonen tatsächlich neu eingerichtet.

Erfreulich ist die Zielsetzung der Minimalbreite von 2 Metern für alle Gehwege. Hier ist Handlungsbedarf offensichtlich. Unterstützend wirken Markierungen der legalen Stellflächen, da so die Abgrenzung des Gehweges verdeutlicht wird. Für Gebiete mit besonders hohem Parkdruck sollen Konzepte wie Mehrfachnutzung von Gewerbeparkflächen (Supermärkte) oder Bewohnerparkplätze im Umfeld in den Blick genommen werden. Für Situationen mit hohem Zielverkehr (Veranstaltungen) sollen P+R-Parkplätze erweitert und ein Kombiticket (Parken und ÖPNV-Ticket) für max. 5€ angeboten werden Auch hier wird allerdings kein Zieljahr genannt.

Insgesamt geht diese Parkraumstrategie deutlich in die richtige Richtung. Die Maßnahmen unterstützen eine Verbesserung der städtischen Raumaufteilung. Was jedoch fehlt, ist etwas mehr Ambition mit Blick auf den Zeithorizont und mehr konkrete Zielwerte, um den Erfolg messbar und letztlich wahrscheinlicher zu machen. *Uwe Kienbaum*

Bild: Stadt Dortmund



220816 Stadtfairkehr44.qxp_Stadtfairkehr21 17.08.22 09:03 Seite 4

Das Ende von Abellio

Der Wettbewerb frisst seine Kinder: Privatbahn-Aus als Menetekel für den Bahn-Markt

Am 31. Januar 2022 war das Ende von Abellio Rail NRW vollständig besiegelt. Alle Zug-Verkehrsleistungen dieser großen Privatbahn-Gesellschaft in Nordrhein-Westfalen, darunter zwei RRX-Linien (RE1, RE11), werden jetzt von Mitbewerbern gefahren. Wie kam es dazu, dass dieser hochgelobte Bahnbetreiber in Konkurs gehen musste?

Abellio fuhr auch die RRX-Linien 1 und 11 erhalten. *Foto: Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM)*

Abellio wurde 2005 als Tochtergesellschaft der Essener Verkehrs-AG (EVAG) gegründet. Zunächst fing man mit relativ unbedeutenden Regionalbahnstrecken an. Der Zuschlag für das Ruhr-Sieg-Netz 2007 war dann ein Meilenstein in der Firmengeschichte. Die Gesellschaft war auf Wachstum aus und konnte zuletzt mit dem Vertrag für den RRX sowie großer Teile des S-Bahn-Netzes in NRW auf sich aufmerksam machen. 2008 hatte sich die Niederländische Staatsbahn in das Unternehmen eingekauft und es zu ihrem Flaggschiff für Eisenbahn-Leistungen in Deutschland ausgebaut. Zahlreiche Gesellschaften auch in anderen Bundesländern wurden gegründet. Das Wachstum schien unbegrenzt.

Zu knapp kalkuliert

Doch dann gab es ab 2020/21 große Probleme: Abellio hatte zu knapp kalkuliert und fuhr dauerhaft rote Zahlen ein. Die Gründe: durch bessere Tarife und Arbeitsbedingungen für die Bahnbediensteten stiegen die Arbeitskosten; das war durch die Verkehrsverträge nicht abgedeckt. Viele Bahnbaustellen führten zu Zugverspätungen und -ausfällen, was Strafzahlungen auslöste. Auch die Eröffnung eines Schutzschirmverfahrens im Juni 2021 war vergeblich. Eigentümer Nederlandse Spoorwegen (NS) zog im September 2021 die Notbremse und beschloss, ab Oktober 2021 kein Geld mehr in das marode Unternehmen zu pumpen. Appelle an den Eigentümer seitens der Politik blieben unerhört, das staatliche Eisenbahnunternehmen stieg aus seiner privaten deutschen Tochter Abellio GmbH aus.

Ab Herbst 2021 verkehrte Abellio nur noch mit Notverkehren, auf den Strecken in NRW, gleichbedeutend mit massiven Zugausfällen. Mit dem 31. Januar 2022 endete die Betriebsführung durch Abellio und ging zum großen Teil auf DB Regio sowie National Express und VIAS über. Das Land muss nun Mehrkosten in Höhe von 380 Millionen € für den noch laufenden Verkehrsvertrag in den nächsten vier Jahren lockermachen, denn die einspringenden Verkehrsunternehmen lassen sich das „fürstlich" bezahlen.

Was für Schlüsse kann man aus diesen Verwerfungen im Nahverkehrsmarkt ziehen? Die Regionalisierung, die seit 1994 die Verantwortung für den Nahverkehr in die Hände der Länder und ihrer Verkehrsgesellschaften legt und mit entsprechenden Milliarden vom Bund ermöglicht wird, hat in der Vergangenheit eine Vielzahl von Mehrverkehren generiert. Jetzt aber scheint eine Grenze bei den Personalkosten erreicht. Vor 20 Jahren konnten die Wettbewerbsbahnen gegenüber DB Regio noch durch günstige Personalkosten punkten, doch die haben sich inzwischen angenähert: die Tarife der Privaten wurden angehoben, die für neue Mitarbeiter von DB Regio tendenziell abgesenkt, verglichen mit den Altverträgen verbeamteter Mitarbeiter:innen aus der Bundesbahnzeit. Weil die jüngsten Verkehrsverträge in NRW das rollende Material nicht mehr umfassen, wurde umso deutlicher, dass der Unterbietungswettbewerb im Bahnverkehr zuletzt vor allem über die Personalkosten funktionierte. Wobei – das nur am Rande – die Entscheidung, die Fahrzeuge ins Eigentum des Landes bzw. der Verkehrsgesellschaften zu nehmen, richtig ist, denn das ermöglicht die langfristige Nutzung hochwertiger Züge.

Das Ende des Preiskampfes

Der Preiskampf dürfte jetzt an sein Ende gekommen sein. Das kann für die Zukunft heißen, dass wir eben nicht mit dem gleichen Geld noch mehr Verkehrsleistungen werden generieren können. Im Gegenteil: für das gleiche Geld werden wir wahrscheinlich weniger Verkehr bekommen, müssen also für einen guten Nahverkehr in Zukunft mehr ausgeben!

Generell sei auch einen Blick darauf geworfen, was die Privatisierung der Verkehrsleistungen gebracht hat. Während vor 20 Jahren DB Regio noch Marktanteile von 80-90 Prozent am Nahverkehrs-Volumen erbracht hat, ist sein Anteil jetzt auf 50 Prozent und zum Teil darunter geschrumpft. Mit Folgen: Vor zehn Jahren zum Beispiel führte der Verlust des Ostwestfalennetzes zur einem großen Arbeitsplatzabbau bei der dortigen DB Regio. Für die betroffenen Bahn-Mitarbeiter waren ihre ortsnahen Arbeitsplätze verloren – oder sie konnten für einen geringeren Tariflohn bei der neubeauftragten Privatbahn anfangen. Wenn jetzt auch diese Wettbewerbsbahnen keine sicheren Arbeitsplätze mehr bieten können, was kommt dann?

Die neue Bahn-Wirklichkeit?

Ist das die neue Bahn-Wirklichkeit. Bahn-Mitarbeiter arbeiten für fünf Jahre hier und die nächsten fünf Jahre vielleicht bei einer Tochterfirma in einem anderen Bundesland? Ist das im Sinne der Kunden, die eigentlich nur eins wollen: eine pünktliche, verlässliche und kundenfreundliche Bahn?

Schon die Übergänge bei Betreiberwechseln sind immer wieder ein großes Ärgernis. In den Anfangsmonaten sind regelmäßig weder genug (abgenommenes) Wagenmaterial noch Mitarbeiter:innen vorhanden; so fahren zunächst nur Notverkehre; vielfach fallen Züge aus. Das kann selbst schmerzerprobte Dauerbahnfahrer:innen derart vergrätzen, dass sie wieder auf das Auto umsteigen.

Jörg Drewenskus

220816 Stadtfairkehr44.qxp_Stadtfairkehr21 17.08.22 09:03 Seite 5

Wo bleibt der Radschnellweg?

Beim RS1 geht es nicht voran. Im Kreis Unna wird frühesten ab 2026 gebaut

Erst war der Radschnellweg RS1 ein international bewundertes Zukunftsprojekt, nach acht Jahren kriecht der RS1 immer noch im Schneckentempo und in Bruchstücken durch das Ruhrgebiet. Im Kreis Unna ist noch nicht mal die Linienführung klar.

Protestplakat für die Beschleunigung des RS1 im Kreis Unna. *Foto: ADFC Unna*

Zum Sachstand: 2014 veröffentlichte der Regionalverband Ruhr die Machbarkeitsstudie mit einem Trassenvorschlag für den 110 km langen Radschnellweg RS1 von Duisburg nach Hamm. Das Land NRW übernimmt die Finanzierung für diese Radschnellverbindung, verlangt aber die Einhaltung der Standards wie z. B. den Regelquerschnitt von 4 m zuzüglich 2,5 m Gehweg im zugehörigen Leitfaden. Im Kreis Unna ist der zuständige Landesbetrieb Straßen.NRW mit der Planung der 20 km langen Strecke bisher nur schleppend vorangekommen. Nachdem im Bereich der Klöcknerbahntrasse in Kamen die gesetzliche Verpflichtung zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt wurde, begann 2019 eine umweltfachliche Voruntersuchung für den gesamten 20 km langen Trassenkorridor. Diese Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wurde später auf die Lippeaue in Werne und Hamm als Variante zur Trasse am Datteln-Hamm-Kanal ausgedehnt und soll bis Ende 2022 vorgelegt werden. Etwa ein Jahr später kann die Linienführung des RS1 endgültig festgelegt werden. Mit den weiteren Planungsschritten einschließlich Planfeststellung wäre der Baubeginn 2026 möglich.

Es geht aber schneller: Die Behörden einschließlich Bezirks- und Landesregierung müssen alle Mittel der Planung und Genehmigung ausschöpfen, um den RS 1 auch im Kreis Unna zu beschleunigen. Wenn geeignete Teilabschnitte mit eigenständiger Netzfunktion von max. 6 km Länge gebildet werden, lässt das UVP-Gesetz für NRW eine schnellere Einzelfallprüfung anstelle einer UVP zu. Entscheidet sich der Landesbetrieb dann zum Verzicht auf eine langwierige Planfeststellung, kann das Baurecht durch den sogenannten „Fall unwesentlicher Bedeutung" viel schneller erlangt werden. Voraussetzungen: Behördenentscheidungen zum Wasserrecht, Naturschutz usw., sowie keine Beeinflussung der Rechte anderer oder noch nötige Vereinbarungen (z. B. Grundstückskauf). Außerdem darf auf bis zu 10 Prozent der Abschnittslänge ein vorgeschriebener Standard für Radschnellverbindungen unterschritten werden. Damit ist der RS 1 auch an Engstellen mit Grunderwerbsproblemen wie in Unna-Königsborn realisierbar. Auf der Klöcknerbahntrasse oder auf dem nördlichen Kanaldamm zwischen Bergkamen-Rünthe und Hamm lassen die Anforderungen einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit 5 m Regelbreite (Untergrenze 3,5 m) zu, wenn der Fußverkehr gering ist. Vielleicht können separate Fußwege parallel zum Radschnellweg angelegt werden, wenn dafür später die Flächen zur Verfügung stehen.

Die politische Dimension: Landtag und Landesregierung müssen die Voraussetzungen schaffen, um das vielgerühmte Leuchtturmprojekt RS 1 auch im Kreis Unna voranzubringen. Mit dem Infrastrukturpaket II hat das Verkehrsministerium in Düsseldorf am 10.09.2021 unter anderem angekündigt: „Für Radwege von bis sechs Kilometern Länge, die durch kein geschütztes Gebiet führen, ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr nötig. Auch diese neuen Maßnahmen sorgen für mehr Beschleunigung der Radinfrastruktur in NRW."

Die Linienführung für den RS1 ist jetzt schnellstmöglich mit dem Landesbetrieb Straßenbau abzustimmen. Für die weitere Planung und Genehmigung ist mehr Fachpersonal abzustellen. Zudem sind einige Erleichterungen für die langwierige Bearbeitung landschaftsplanerischer Fachbeiträge für Radwege gefordert.

Die Ausgestaltung einer Radschnellverbindung muss nicht nur umweltfachlich vertretbar, sondern auch technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar sein. Wenn sich alle Beteiligten intensiv, flexibel und kreativ für den Radschnellweg RS 1 einsetzen, wird der Radschnellweg auch im Kreis Unna bis zur Internationalen Gartenausstellung (IGA) im Jahr 2027 zumindest teilweise Realität. Dann könnte gleich der IGA-Radweg von Lünen nach Bergkamen-Rünthe angeschlossen werden. *Jürgen Heidenreich*

RS1: Auch in Dortmund kriecht er nur

Auch in Dortmund kommt der Radschnellweg nur im Schneckentempo voran. Von 24 Kilometern im Dortmunder Stadtgebiet sind bislang etwa 1 km fertiggestellt, und zwar der Abschnitt Große Heimstraße - Sonnenstraße bis Arneckestraße im Kreuzviertel. Längst räumt die Stadt ein, dass selbst 2030 allenfalls „in möglichst vielen Bereichen eine Befahrbarkeit des RS1 auf Dortmunder Stadtgebiet – gegebenenfalls auch mit provisorischen Lösungen" – möglich sein wird.

Immerhin: Seit Sommer 22 sind weitere zwei Planer:innen für den RS eingestellt, so dass nun insgesamt drei Personen im Planungsamt am RS1 arbeiten. Zunächst an den Vorentwurfsplanungen für die Abschnitte westlich der Großen Heimstraße bis Schnettkerbrücke und im weiteren Verlauf der Sonnenstraße bis zur Ruhrallee. Wann dort gebaut wird, kann die Stadt allerdings nicht sagen - im Tiefbauamt fehle das zusätzliche Personal für den RS1 noch.

Positiv: Ein Gutachten konnte inzwischen klären, dass für die RS1 in den östlichen Stadtteilen keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Die Stadt geht derzeit von 17 Ingenieurbauwerken aus, in der Regel sind das Brücken. Sie sollen extern geplant werden, wie auch die Bauabschnitte in Baulast des Landes. Hier wird noch an den Ausschreibungsunterlagen gearbeitet. *lore*

220816 Stadtfairkehr44.qxp_Stadtfairkehr21 17.08.22 09:03 Seite 6

Adressen + Termine

VCD-Kreisverband Dortmund-Unna
Eisenmarkt 1, 44137 Dortmund
E-Mail: mobil@vcd-dortmund.de
www.vcd-dortmund.de; vcd-unna.de

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

Termine

Mitgliederversammlung 2022
Donnerstag, 29.09.2022 ab 19 Uhr. Wilhelm-Hansmann-Haus, Märkische Straße 21, 44141 Dortmund
Gastreferent: Wilhelm Auffahrt spricht über die Nordspange

Parking-Day: Zeltplatz statt Parkplatz - mehr Platz für Mensch
Freitag, 16.9., 15-18 Uhr. Bürger:innen erobern die Straße zurück. Ab 18 Uhr **gemeinsames Mitmach-Picknick**. Kaiserstraße im Bereich Kaiserbrunnen. Organisiert von der Nachbarschaftsinitiative Kaisern und VCD.

Katja Diehl in Dortmund
Mittwoch, 21. September, ab 19.30 Uhr Pauluskirche, Schützenstraße. Kurze Lesung (Autokorrektur) und moderiertes Gespräch mit Diskussion zur Mobilitätswende .

Fahrradsternfahrt Ruhr
Sonntag, 18.09., 12.30 Uhr. Start: Gladbeck-Mitte, Marktplatz, Ziel 15.30 Uhr Willy-Brandt-Platz. Wie immer mit vielen Zulaufrouten.
Mehr Infos: fahrradsternfahrt.ruhr

Aktiventreffen VCD DO-Unna
Die VCD-Aktiven treffen sich jeden ersten Montag im Monat um 20 Uhr. Jeden zweiten Donnerstag gibt es ein Treffen von VCD und Pro Bahn. Teilweise finden die Treffen als Videokonferenzen statt. Wer mitmachen will, ist herzlich willkommen! Bitte eine kurze Mail an: mobil@vcd-dortmund.de

Vorstand:
Vorsitz: Lorenz Redicker, Stellvertreter: Jörg Drewenskus, Paul Niemann (zugleich Schatzmeister), Beisitzer: Albrecht Buscher, Carsten Elkmann.

Ansprechpartner Lünen:
Jürgen Heidenreich,
hjue.heidenreich@gmx.de

Ansprechpartner Schwerte:
Albrecht Buscher; a-buscher@mail.de

Impressum
Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna – Nr. 44– Herbst/Winter 2022/23
Zeitschrift des VCD-Kreisverbandes
Redaktion: Lorenz Redicker (lore, v.i.S.d.P),
Druck: Druckerei Stöcker, Dortmund
Auflage: 1200

Das Aus für Greenwheels – eine Chance für Dortmund

Cambio kommt: Neue Hoffnung beim Carsharing

Dortmund erlebt einen überraschenden Wechsel beim Carsharing: Platzhirsch Greenwheels geht, Cambio kommt. Das bietet der Stadt vor allem Chancen.

Die niederländische Muttergesellschaft von Greenwheels, Collect Car, zieht sich zum 30.09.2022 komplett aus Deutschland zurück, konzentriert sich auf den Heimatmarkt. Schon vorher allerdings war die Homepage mehrfach nicht erreichbar und somit die Buchung nicht möglich. Der VW-Konzern, der Collect Car 2015 übernommen hatte, bietet in Deutschland nur noch Free-floating-Carsharing an. Diese Variante des Autoteilens ohne feste Parkplätze ist nicht unumstritten, weil mehrere Studien gezeigt haben, dass der private Pkw-Besitz dadurch nur wenig zurückgeht, anders als beim klassischen Carsharing.

Die schlechte Nachricht – der große Carsharing-Anbieter in Dortmund hört auf – könnte sich aber als Glücksfall für die Stadt erweisen. Denn es gibt einen Nachfolger für Greenwheels, einen neuen Anbieter für stationsbasiertes Carsharing: Cambio. Der Anbieter, einer der deutschen Carsharing-Pioniere, agiert als Holding; in Dortmund tritt die Cambio Dortmund GmbH an, die von Cambio, stadtmobil Rhein-Ruhr und Stadtteilauto aus dem Münsterland getragen wird.

„Wir kommen nach Dortmund, um dauerhaft zu bleiben", stellt Cambio-Pressesprecher Arne Franke in einem Gespräch mit der Stadtfairkehr klar. Er bitte um Verständnis, dass man nicht vom Start weg mit einer großen Zahl an Stationen und Fahrzeugen rechnen dürfe, sagt aber auch, Cambio werde sich eher nicht mit der Zahl der Greenwheels-Fahrzeuge in Dortmund zufriedengeben. Zuletzt gab es nicht einmal 30 Greenwheels-Fahrzeuge in ganz Dortmund. Als Ideal nennt Franke den Cambio-Standort Bremen. In der Hansestadt – geringfügig kleiner als Dortmund – gibt es mehr als zehnmal so viele Carsharing-Autos wie in Dortmund.

Kaum noch investiert

Das war die Krux mit Greenwheels: Die Niederländer boten zwar Carsharing in Dortmund an, haben aber nur wenig in die Alternative zum Privat-Pkw investiert. Dortmund war beim Carsharing bundesweit zuletzt komplett abgehängt, kam auf gerade 0,06 Carsharing-Autos pro 1000 Einwohner. Karlsruhe, deutsche Carsharing-Hauptstadt, kommt auf 3,2, Cambio-Stadt Bremen auf 0,66 (Platz 11 beim stationsbasierten Carsharing).

Das war einmal anders. Dortmund gehörte Anfang der 90er Jahre zu den ersten Städten nach Berlin, in der das Autoteilen professionell betrieben wurde. Aus einer unter anderem vom VCD organisierten Veranstaltung zum Carsharing ging die Nachbarschaftsauto GmbH (später Stadtmobil Carsharing) hervor, die sich schnell im Ruhrgebiet ausbreitete und Mitte der 90er Jahre in Dortmund mehr Autos in mehr Varianten an mehr Stationen zur Verfügung stellte, als dies Greenwheels später jemals tat. 2004 aber kaufte zunächst Shelldrive Stadtmobil Carsharing, gerade zwei Jahre später übernahm Greenwheels und kündigte damals an „Wir wollen expandieren!"

Nur – daraus wurde nichts.

„Wir wollen das Blech von der Straße bringen!"

Ein wenig Skepsis ist insofern auch jetzt angebracht angesichts ähnlicher (wenn auch nicht vollmundig verbreiteter) Ankündigungen. Erfreulich jedenfalls ist, dass Cambio mit seinem Franchise-ähnlichen System auf eine Verankerung vor Ort setzt, zudem in den meisten Städten verschiedene Fahrzeug-Varianten bis hin zum Kleintransporter anbietet. Und auch ein politisches Ziel verfolgt: „Wir wollen das Blech von der Straße bringen!", sagt Pressesprecher Arne Franke. Cambio wolle neben festen privaten Stellplätzen auch welche im öffentlichen Raum, möglichst an Verkehrsknotenpunkten. „Wir müssen das Angebot sichtbar machen", sagt Franke.

Die Stadt könnte den Anbietern hier entgegenkommen. Während sie bislang Carsharing-Plätze im öffentlichen Raum nicht anbieterscharf ausweisen wollte -– was die Plätze für die Anbieter uninteressant macht –, deutet sich in der Verwaltung nun ein Umdenken an.

Davon könnte auch Willmobil profitieren, der kleinere Anbieter in Dortmund, ebenfalls aus der damaligen Carsharing-Initiative des VCD hervorgegangen. Notwendig wäre es. Carsharing ist ein kleiner, aber im autoverliebten Dortmund vielleicht noch wichtiger Baustein der Verkehrswende. *Lorenz Redicker*