



StadtFairkehr

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands
Nr.36 Frühjahr 2016

„Wir müssen den Autoverkehr reduzieren“

Carsten Elkmann ist neuer Nahmobilitätsbeauftragter der Stadt Dortmund. Er will, dass Radverkehrsplanung mehr ist als nur ein Anhängsel des (Auto-)Straßenbaus

Carsten Elkmann ist seit August 2015 offiziell Radfahrer- und Fußgängerbeauftragter der Stadt Dortmund. Wir sprachen mit ihm über seine ersten Erfahrungen, seine Ziele und Pläne im neuen Amt.

Wie ist das erste halbe Jahr gelaufen?

Ich habe als Klimaschutzmanager im Umweltamt der Stadt Dortmund schon mit Mobilitätsprojekten zu tun gehabt, etwa bei der Förderung von Lastenfahrrädern oder dem Projekt „So läuft das“, wo es um den Ersatz von Elterntaxis geht, darum, Kinder und Jugendliche von Anfang an nicht an das Auto zu gewöhnen. Aber ich bin Maschinenbauingenieur, die Thematik war für mich neu, ich musste mich also zunächst einarbeiten, besonders in die rechtlichen Fragen wie beispielsweise die ERA, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, auch die Struktur der Stadt: wie ist der Straßenbau organisiert, wie die Planung? Und ich musste meine eigene Rolle definieren: Was sind meine Aufgaben, wo sind die Grenzen?

Wie siehst Du deine Rolle?

Ich will der Lobbyist für den Rad- und Fußverkehr in der Verwaltung sein.

Wie ist dabei Deine Arbeitsweise?

Ich bezeichne es als „vor die Lage kommen“. Bislang wurden im Rad- oder Fußverkehr vieles nur in Verbindung mit anderen Baumaßnahmen geplant. Das heißt, man hat eine Straße um- oder neugebaut und dann Rad- und Fußverkehr mitgeplant. Gerne auch – wenn ich mal etwas überzeichnen darf – von innen nach außen: Erst hat man die Bedürfnisse des Autoverkehrs gestillt, dann die des Fußverkehrs, wenn dann noch Platz war, kam der Radverkehr dran. Grundsätzlich war das und ist es teilweise noch immer die Herangehensweise beim Straßenbau.

Und jetzt?

Ich will nun dafür sorgen, dass es mehr

Mehr Parkraum für Fahrräder

Dortmund hat endlich eine richtige Radstation



Parken auf zwei Ebenen in der Radstation.

Foto: L. Redicker

Viele Jahre mussten radfahrende Bahnpendler in Dortmund mit einem Provisorium leben, jetzt gibt es endlich eine echte Radstation. Sie bietet bis zu 440 Rädern Platz und ist – leider nur für Dauerkunden! – per Chip rund um die Uhr geöffnet. Ansonsten bleibt es bei Öffnungszeiten montags bis freitags von 5 bis 22 Uhr. Die Radstationen im Kreis Unna sind da weiter; dort können auch Gelegenheitskunden einen Zutritts-Chip erwerben.

In Dortmund wurden die Preise erhöht, bleiben aber akzeptabel. Es gibt zehn Ladeboxen für Elektroräder, Platz ist auch für Anhänger und Spezialräder. Die Servicestation für Reparaturen und Radwäsche bleibt an alter Stelle im Bahnhofsgebäude. Die neue Anlage ist so erstellt, dass sie später einmal demontiert und auf der Bahnhofsnordseite wiederaufgestellt werden könnte – wenn es zu einem großen Umbau am Königswall kommt.*lore*

Rad- und Fußverkehr gibt. Dass dies notwendig ist, ist auch bei den politischen Entscheidern der Stadt angekommen, zumal damit auch viele Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung verknüpft sind, wie der Lärmschutz, die Minderung der Emissionen von Luftschadstoffen wie Stickoxiden und CO₂ und damit auch der Klima-

schutz. Diese Ziele können nicht erreicht werden, wenn man den Autoverkehr fördert. Vielmehr müssen wir den Autoverkehr reduzieren.

Wie soll das geschehen?

Wir bekommen nur dann mehr Radfahrer und Fußgänger auf die Straße, wenn wir

attraktive und sichere Räume schaffen – auch wenn es nur um das subjektive Empfinden von Sicherheit geht. Wir werden verstärkt auf Unfallhäufungsstellen eingehen, auf Beinahe-Unfälle, potenzielle Angsträume. Vielleicht erstellen wir eine „Mental Map“, so etwas wie eine emotionale Stadtkarte, wo die Menschen Orte, an denen sie sich unsicher fühlen, melden können. Auf diese Orte können wir dann ein besonderes Augenmerk richten.

Du willst also vor allem konzeptionell arbeiten?

Ja. Das führt natürlich dazu, dass einzelne Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern nicht mehr in der Intensität bearbeitet werden können, wie das der bisherige Fahrradbeauftragte getan hat. Wir – meine Kollegin Beate Viets mit quasi halber Nahmobilitätsstelle und ich – nehmen da nur eine lenkende Funktion ein, wir leiten solche Beschwerden an die zuständigen Ämter weiter. Verfolgen aber natürlich, was daraus wird, ob die Antwort, die Reaktion im Sinne der Fuß- und Radverkehrsförderung erfolgt. Zudem werten

Zur Person

Carsten Elkmann ist **45 Jahre** alt, **verheiratet** mit einer Pastorin; die beiden haben **eine Tochter** (8). Als Kfz-Techniker hat er es zum Meister gebracht, war in dem Beruf aber nie glücklich. Elkmann besitzt **vier Fahrräder**, darunter ein Einrad. **Zur Arbeit** fährt er von Kley in die City entweder mit seinem **Lastenrad** oder mit der S-Bahn. Ins Auto steigt er „sehr selten“.

In seiner **Freizeit** berät Elkmann als **Fairtrade-Referent** Kommunen ehrenamtlich über den fairen Handel.



wir die Kategorien und Häufigkeiten von Mängelmeldungen aus der Bürgerschaft aus, um Hotspots zu ermitteln. Ein weiterer Aspekt meiner Arbeit ist es, das Image des Radverkehrs deutlich zu verbessern.

Was schwebt Dir dabei konkret vor?

Ich plane gezielte Aktionen wie die Fahrradwache beim Weihnachtsmarkt, die Unterstützung der Radsternfahrt oder des E-Bike-Festivals. Dann werde ich eine Idee aus Portland aufgreifen: Breakfast on the Bridge. Wir wollen dabei Menschen, die mit dem Fahrrad fahren, dafür belohnen, indem wir ihnen ein Frühstück spendieren. Dazu werde ich mich mit ein paar Hundert Croissants und Kaffee an die Schnettkerbrücke stellen, vielleicht auch vor die neue Radstation. Ich will das nicht alleine machen, es gibt schon einige Zusagen aus dem Netz von Velocity Ruhr und aus Radläden.

Der Radverkehr ist Zahlen der Stadt zufolge zuletzt gesunken...

So ganz stimmt das nicht, weil in den Vergleichszahlen von 2008 auch der Freizeitverkehr berücksichtigt worden war. Nimmt man nur die Alltagsmobilität (Schule, Arbeit, Einkaufen), dann ist der Radverkehrsanteil von 5,3 auf 6,8 Prozent gestiegen. Aber diese Zahl ist mir und auch der Politik zu gering; auch die Forderung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden lautet ja 10 Prozent. Das müssen wir verbessern.

Was passiert bei Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr?

Im Zweifel bekommt immer der schwächere Verkehrsteilnehmer Vorrang. Aber natürlich suche ich im Konfliktfall nach vernünftigen Kompromissen und beteilige wann immer möglich Betroffene. Im Übrigen liegen wir in Dortmund beim Fußverkehrsanteil recht gut und über dem bundesweiten Durchschnitt.

Für 440.000 Euro kein Problem gelöst

Man könnte sich ja hämisch freuen, weil wir es doch vorhergesagt hatten: Der Ausbau des Knotens Wittekindstraße/Im Rabenloh hilft dem Autoverkehr bei BVB-Spielen nicht, stört aber dauerhaft Radfahrer und Fußgänger, denen auf der Wittekindstraße eine Ampel die zuvor freie Fahrt resp. den ungehinderten Fußweg nimmt.

Aber es gibt leider keinen Grund zur Freude: 440.000 Euro hat die Stadt im vergangenen Jahr in den Ausbau der Straße Im Rabenloh samt zusätzlicher Ampel und zweiter Linksabbiegespur auf der Wittekindstraße versenkt – um wenige Monate später festzustellen, dass sich das Verkehrschaos nur verlagert hat. Gemeinsam hatten ADFC, BUND und VCD die Ratsfraktionen im Februar 2015 genau darauf hingewiesen. Vergebens, SPD und CDU ließen sich ebenso wenig wie die Verwaltung umstimmen. Wenn es um den Autoverkehr geht, zumal um den zum Stadion, muss man eben nicht so genau hinschauen, da wird schnell mal abgeknickt. Verschleuderung von Steuergeldern? Gibt es für manche Lokalpolitiker wohl nur beim Radverkehr.

Dass der BVB jetzt, wie die Ruhrnachrichten schreiben, „Gespräche mit professionellen Verkehrsplanern aufgenommen“ hat, um die Probleme zu lösen, darf man bei der Stadt ruhig als veritable Ohrfeige verstehen. Von der Borussia sollte man sich indes verkehrsplanerisch nicht allzu viel erhoffen. Auf deren Internetseite sucht man Hinweise zur Anreise mit dem Rad zum (innerstädtischen!) Stadion oder zur dortigen Fahrradwache vergebens.

Lorenz Redicker

Von Dortmund umsteigefrei nach Siegen

Neuer Intercity 34 soll Direktanbindung an die Ruhr-Sieg-Strecke ermöglichen

Noch gibt es keine endgültige Einigung (zum Redaktionsschluss Ende Februar) auf den neuen Intercity 34 Münster - Frankfurt. Aber recht konkrete Planungen zwischen der Deutschen Bahn als Betreiberin und dem NWL (Nahverkehr Westfalen-Lippe) als wichtigstem Zweckverband auf der Strecke. Der neue Intercity soll demnach ab dem Fahrplanwechsel 2019 nicht nur Unna, Iserlohn-Letmathe und Siegen, sondern auch Witten und Schwerte sowie mehrere Städte und Gemeinden (!) entlang der Ruhr-Sieg-

Strecke (Altena, Werdohl, Plettenberg, Finnentrop, Lennestadt, Kirchhundem und Kreuztal) an das Fernverkehrsnetz anbinden. Dazu kommt: Der IC 34 fährt wahlweise über Unna oder über Dortmund – womit es endlich auch eine direkte Anbindung von Dortmund ins Lennetal und nach Siegen geben würde. Im Vergleich zum Fernbus zwischen Dortmund und Siegen wird der neue Zug weder schneller noch billiger fahren, aber immerhin umsteigefrei. Praktisch konkurrenzlos wie bislang ist der Fernbus damit nicht

mehr, auch für Pendler aus dem Sauerland bietet sich eine Alternative zum Auto und der Autobahn A45.

Ohne Nachteile ist der neue Intercity indes nicht zu haben. Er umfährt Hagen (genauer: den Hagener Hauptbahnhof). Das spart einmal Kopfmachen in Hagen und somit 10 Minuten Fahrtzeit ein, die ansonsten auf der Ruhr-Sieg-Strecke hätten wieder hereingeholt werden müssen. Das ist allein möglich durch etwa fünf wegfallende Halte – etwas anderes lässt die Fahrplantaktung nicht zu. *lore*

Beirat kann endlich loslegen

Fuß- und Radverkehr sind mit dem Beirat Nahmobilität institutionell in der Dortmunder Politik verankert

Am 17. März gibt der Rat der Stadt Dortmund voraussichtlich das Startzeichen für den „Beirat Nahmobilität“.

Seit mehr als einem Jahr sind sich Verwaltung und Ratsvertreter bereits einig, dass ein Beirat für Nahmobilität nach dem Vorbild des Gestaltungsbeirats gegründet werden soll. Gut Ding will eben Weile haben. Anstoß dafür kommt aus dem Agenda-Arbeitskreis Nachhaltige Mobilität, in dem interessierte Bürger sowie Umwelt- und Verkehrsverbände mit Vertretern der Stadtverwaltung seit vielen Jahren Verkehrs-Probleme diskutieren und Verbesserungen initiieren. Ein Manko dabei war, dass der Arbeitskreis grundsätzlich nicht in die Planungen der politischen Gremien einbezogen wurde.

Mit dem Beirat Nahmobilität möchte die Stadt Dortmund nun „im Sinne einer attraktiven, nachhaltigen und zukunftsorientierten Metropole die Qualität und das Mobilitätsangebot für den Fuß- und Radverkehr unter besonderer Berücksichtigung von Menschen mit Behinderungen verbessern. [...] Der Beirat spricht Empfehlungen an Politik und Verwaltung aus.“ Seine Aufgabe ist es, „über Infrastrukturmaßnahmen, Konzepte, Kampagnen, Serviceleistungen u. dgl. zu beraten, die für die Qualität, Erhaltung und Gestaltung der Nahmobilität von erheblicher Bedeutung sind. Er erarbeitet Empfehlungen für die Verwaltung, die Fachausschüsse, die Bezirksvertretungen und den Rat der Stadt.“ Geplante Maßnahmen und Konzepte sollten dem Beirat in frühem Stadium vorgetragen werden.

Die Zusammensetzung des Beirates berücksichtigt alle Interessengruppen der Förderung von Nahmobilität: Vertreterin-

nen und Vertreter von Verkehrsverbänden, Verkehrsbetrieben, Polizei, Verwaltung, Fachausschüssen, Bezirksvertretungen, Fraktionen, Menschen mit Behinderungen, Seniorinnen und Senioren, Migrantinnen und Migranten, Kindern und Jugendlichen.

Es wird ca. 20 ständige und zusätzlich ca. 30 anlassbezogene Mitglieder geben. Ständige Vertreter werden z.B. Vertreter der Ratsfraktionen und der Verbände sein, u.a. der VCD; anlassbezogene die Bezirksvertreter. Die Mitglieder werden namentlich berufen; Stellvertreter sind nicht eingeplant. Die endgültige Entscheidung über Mitglieder und Geschäftsordnung ist für die Ratssitzung im März vorgesehen.

Vier Treffen im Jahr

Der Beirat soll vier mal im Jahr tagen. Er wählt sich – für die Legislaturperiode des Rates – eine(n) Vorsitzende(n) und stellvertretende(n) Vorsitzende(n). Die Geschäftsführung liegt beim Beauftragten für Fußgänger- und Radverkehr, aktuell also bei Carsten Elkmann. Der hofft, dass den Empfehlungen des Beirats gefolgt wird, „schließlich ist die Politik ja mit an Bord“.

Bis es richtig zur Sache geht, wird noch einige Zeit vergehen; denn der Beirat wird erst mal einige Regularien zu klären haben, ebenso, was er sich vornimmt. Der Masterplan Mobilität wird dann mit ziemlicher Sicherheit Thema sein, weil dessen Neuauflage für 2016 bereits beschlossen ist. Dabei wird es auch um das Radverkehrsnetz in Dortmund gehen und um den Radschnellweg Ruhr. Hoffen wir, dass die notwendige Mobilitätswende hier endlich in Gang kommt.

Michael Hüttemann

Private Pannen-Bahnen

Künftiger RRX-Betreiber übt noch deutschen Nahverkehr

Im privatisierten Schienen-Nahverkehr läuft nicht immer alles glatt. Da wäre aktuell der ziemlich misslungene Start des britischen Unternehmens National Express zu nennen. Der im deutschen Markt neue Anbieter kämpft auf seinen beiden im Dezember übernommenen Linien (RE 7 Rheine - MS - Unna - Schwerte - Köln und RB 48 Wuppertal - Bonn) mit zahllosen Verspätungen und Ausfällen. National Express – die Konzernmutter ist bör-

sennotiert – betreibt ab 2019 auch den größeren Teil des Rhein-Ruhr-Express'. Hoffentlich klappt es bis dahin.

Nicht nur private Betreiber, auch die Deutsche Bahn hat Probleme: Im Sauerlandnetz wird sie die zugesagten neuen polnischen Dieseldieseltriebwagen zum Fahrplanwechsel Ende 2016 nicht fahren können. Für mindestens ein halbes Jahr müssen Ersatzzüge her. Auf der Emschertalbahn fahren ab Juni Alstom-Lint-Züge.

Radsternfahrt führt dieses Mal über die B1

Am 19. Juni in Dortmund

Am bundesweiten Aktionstag „Mobil ohne Auto“, dem 19. Juni 2016, gibt es die nächste Fahrradsternfahrt Dortmund.

Zulauf-Routen aus der ganzen Region führen in die Dortmunder City. Am Platz vor der Petrikirche (Kampstraße/Katharinenstraße) startet die Hauptroute um 13 Uhr. Sie führt über 17 km durch die Dortmunder Innenstadt. Auch dieses Mal soll die Demonstration ein Stück über die Bundesstraße B1 verlaufen, wo Radfahren regulär kaum mehr möglich ist. Ziel ist ebenfalls der Platz an der Petrikirche. Ab 15 Uhr steigt dort ein Fahrradfest.

Nachdem im vergangenen Jahr die Polizei das Befahren der B1 verboten hatte (und sich die Stadt kurzfristig aus dem Veranstalterkreis und der OB als Schirmherr zurückgezogen hatten), ist nach Rücksprache mit Polizei, Oberbürgermeister und drei Amtsleitern geplant, die B1-Strecke von Ost nach West zu befahren.

Mit der Fahrrad-Sternfahrt demonstrieren wir für die Mobilitätswende, für mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum, für mehr Rad- und weniger Autoverkehr. Es müssen Emissionen gesenkt werden; Radfahrer sollen sich sicher fühlen; niemand will verstopfte Straßen. Dies soll durch einen Wandel in der Verkehrspolitik erreicht werden, z.B. durch ein sicheres und geeignetes Radverkehrsnetz für alle, den Radschnellweg Ruhr (RS1), Tempo 30 in der Innenstadt und die Umwidmung von Straßen und Fahrspuren als Fahrradstraßen. Außerdem fordern wir mehr Rücksichtnahme auf Radfahrer beim Baustellenmanagement und die Berücksichtigung bei der Pflege der Radwege und dem Winterdienst.

Angebote für Essen und Trinken gibt es am Platz vor der Petrikirche und in der nahen Umgebung.

Noch Ordner gesucht

Organisiert werden Sternfahrt und Fahrrad-Fest von ADFC, VCD, Velocity Ruhr und der Velokitchen sowie der Stadt Dortmund. Gesucht werden Fahrrad-Begeisterte als Zulaufwegen-Leiter oder als Ordner für die Demo.

Aktuelle Informationen gibt es hier: fahrradsternfahrt.dortmund.de facebook.com/sternfahrt.dortmund und auf Anfrage an mobil@fahrrad-sternfahrt-dortmund.de

Integration mit dem Rad

In der östlichen Innenstadt verhelfen Ehrenamtler Flüchtlingsfrauen aufs Fahrrad

Die Al Dibos* haben Glück: Die siebenköpfige syrische Familie ist in der Übergangsunterkunft Am Ostpark untergekommen – der bislang einzigen Dortmunder Flüchtlingsunterkunft mit funktionierender Fahrrad-Selbsthilfewerkstatt.

Fahrradwerkstatt

Die Idee dazu kam in einer Gruppe von fahrradbegeisterten Dortmundern aus ADFC und Selbsthilfewerkstatt Velokitchen im Frühjahr 2015 auf. Beim damaligen Leiter der Caritas-Einrichtung, Tiran Danielyan, stieß das Vorhaben auf offene Ohren: Er stellte Kellerräume der Unterkunft, einer ehemaligen Hauptschule, zur Verfügung. Im Sommer wurde ein Förderantrag beim Erzbistum Paderborn gestellt, der im Oktober bewilligt wurde. Davon konnten die Werkstatt eingerichtet und Ersatzteile beschafft werden. Nur: Wie sollen die wenigen Fahrräder verteilt werden?

Die Lösung kam unverhofft aus der Nachbarschaft: Die Zukunftswerkstatt Bochum wurde nach einem Spendenaufruf derart mit gebrauchten Rädern überschüttet, dass sie rund 100 davon nach Dortmund abgab. Aus diesem Fundus können alle Bewohner der Einrichtung ein Rad bekommen, sofern sie eines wünschen und bereit sind, daran mitzuschrauben. Dafür arbeiten rund zehn ehrenamtliche Schrauber an drei Tagen pro Woche mit den Bewohnern zusammen. Inzwischen sind rund 100 Räder ausgegeben worden, mitsamt Fahrradpass, damit die Flüchtlinge im Zweifel ihr Eigentum an den Rädern nachweisen können. Gespendete Räder werden weiter gebraucht.

So wurde auch die komplette Familie Al Dibo mit Fahrrädern ausgestattet. Sohn Ali (18) gar zweimal, weil sein Rad gestohlen wurde. Trotz Sicherung durch ein Bügelschloss, das er von der Werkstatt für (subventionierte) 5 Euro erworben hatte. Zuvor hatte Ali tüchtig in der Werkstatt mitgeholfen. So wird er den Fuhrpark der Familie nach deren Auszug im Schuss halten können, und ganz nebenbei verbesserte er dabei seine Deutschkenntnisse.

Radfahrschule

Alis Mutter Aisha (44) musste mehr Energie aufwenden: Wie die meisten geflüchteten Frauen konnte sie gar nicht Rad fahren. In den Kulturkreisen der Flüchtlinge bekommen Mädchen selten Fahrräder und lernen das Radfahren kaum. Daher startete schon vor dem Werkstatt-



Radtour mit Flüchtlingen zum Phoenix-See.

Foto: Verena Biene

Betrieb die Radfahrschule für Frauen, inzwischen zweimal pro Woche, mit Unterstützung mehrerer Helferinnen. Zunächst benutzen die Frauen ein Faltrad mit tiefgestelltem Sattel und eingeklappten Pedalen wie ein Laufrad. Wenn sie das Gleichgewicht halten, bremsen und lenken können, werden die Pedale ausgeklappt; wenn sie auch treten können, kommen Feinheiten dazu: Enge Kurven, einhändig fahren, zum Schluss das Schalten.

Aisha tat sich am Anfang schwer. Die anderen Frauen lachten unverhohlen, als sie beim „Laufradeln“ komisch hüpfte, sie stürzte mehrfach, und dann kam der Winter. Aisha machte tapfer weiter, so stark war ihr Wille, das Radfahren zu lernen. Denn das bedeutet für sie Freiheit und Unabhängigkeit. Für uns Europäerinnen alles Selbstverständlichkeiten – wir haben längst vergessen, dass unsere Urgroßmütter darum kämpfen mussten, Radfahren zu dürfen.

Doch das Radfahren selbst ist noch nicht alles: Im arabischen Raum ist das Fahrrad nur (Jungen-)Spielzeug und Sportgerät, es herrschen ganz andere Verkehrsverhältnisse. Auch den Männern sind die deutschen Verkehrsregeln unbekannt. Deshalb sind Flüchtlinge als Radfahrer im Straßenverkehr zunächst stark gefährdet. Mehrsprachige Flyer und Bro-

schüren, die es inzwischen gibt, werden nicht unbedingt gelesen und verstanden. Daher stellte ich im Herbst die Bildschirmpräsentation „Sicher Rad fahren“ zusammen, die auch ohne Deutschkenntnisse verständlich ist – mit Fotos und Symbolen. Alle zwei Wochen trage ich sie in der Einrichtung vor. Dazu spiele ich auf DIN-A0-großen Luftbildern (Maßstab 1:50, mit aufgedruckten Verkehrsschildern) typische Verkehrssituationen nach, mit Legomännchen und Fahrzeugen im selben Maßstab. Inzwischen ist der Besuch dieser Fahrrad-Theorie Voraussetzung dafür, dass die Bewohner Fahrräder bekommen.

Radtouren

Das Gelernte können sie bei sonntäglichen Radtouren erproben, sofern das Wetter zumutbar ist und ausreichend Ehrenamtliche mitfahren. Die Erfahrung hat gezeigt, dass mindestens ein Helfer vorne und einer zum Schluss mit maximal fünf Flüchtlingen dazwischen fahren sollten; pro weiterer Helfer können weitere fünf Geflüchtete mitradeln. Je besser der „Betreuungsschlüssel“, desto größer der Lerneffekt – dann kann etwa auch das richtige Schalten vermittelt werden, das oft große Schwierigkeiten bereitet. So hat sich etwa Aisha Al Dibo stark verbessert: Bei ihrer ersten Radtour scheiterte sie schon an der kleinsten Steigung, die Kette sprang ihr zweimal ab, sie stürzte auch einmal – bei ihrer dritten Tour konnte sie locker und unfallfrei mithalten.

Finden sich genügend Helfer, könnten demnächst mit den ausziehenden Familien deren wichtigsten alltäglichen Wege trainiert werden: Zur Schule, zum Einkaufen, zum Deutschkurs. So wird das Rad vom Status-Symbol (endlich wieder etwas besitzen!) zum preiswerten, gesunden und umweltfreundlichen Verkehrsmittel.

Alessia Mainardi

* alle Namen von Flüchtlingen geändert

Helfer und Räder gesucht

Es werden Räder und Ehrenamtliche gesucht, sowohl für die Werkstatt wie für die Radfahrschule (besonders für die Radtouren), gerne auch nur gelegentlich. Ansprechpartner: Für die Werkstatt Christian Strupp (christian@strupp.de), Alessia Mainardi für die Radfahrschule (alessia@redicker.de). Gerne geben wir Erfahrungen weiter, wenn an anderen Unterkünften Fahrradwerkstätten eingerichtet werden.

Zu viele Lücken im Tarifdschungel

Der Ruhr-Lippe-Tarif hat Verbesserungspotential, vor allem im Freizeitverkehr. Monatskarten werden hier kaum genutzt. Das ließe sich ohne Mehraufwand ändern

Der Ruhr-Lippe-Tarif soll Mitte 2017 in den Westfalentarif aufgehen – macht es da noch Sinn, über Ergänzungen und Erweiterungen nachzudenken? Ganz sicherlich, denn die angestrebte Harmonisierung mit den übrigen westfälischen Tarifen, vor allem aber auch ein Blick zum VRR zeigt, dass der gegenwärtige Tarif noch einige unschöne Lücken aufweist. Wir haben vier Vorschläge.

1. Freie Fahrt nach 19:00 Uhr in ganz Ruhr-Lippe

Im VRR ist es längst Standard, dass das Ticket-2000 ab 19 Uhr werktags sowie samstags, sonn- und feiertags im gesamten Verbundgebiet gilt. Der Ruhr-Lippe-Tarif kennt diesen Zusatznutzen bisher nicht; als Zusatznutzen gibt es nur die zusätzliche Mitnahme von weiteren Personen, eine davon älter als 14 Jahre. Wer beruflich eine Monatskarte für z.B. Unna – Soest oder Schwerte – Arnsberg hat, der kann auch am Wochenende mit diesem Ticket nur von Unna nach Soest bzw. Schwerte nach Arnsberg (und zurück) fahren. Zwar mit der ganzen Familie, nicht aber z.B. nach Dortmund, obwohl das ganz sicher von Interesse ist. Die Folge ist meist zusätzlicher Autoverkehr, denn die Alternative ist ein Tagedsticket der Preisstufe B. Kostenpunkt: 13,60 bis 28,40 Euro, je nach Personenanzahl.

2. Anschlusssticket für die Kragenkommunen Richtung VRR

Im Ruhr-Lippe-Tarif kann zu jeder Kommune im Tarifgebiet außerhalb des Geltungsbereichs der eigenen Monatskarte für eine einzelne Fahrt eine Anschlusskarte zum Kindertarif erworben werden, eine gute und leicht verständliche Regel, die aber leider eine Lücke hat. Wer eine Ruhr-Lippe-Monatskarte besitzt, die eine der sogenannten VRR-Kragenkommunen (Lünen, Kamen, Bergkamen, Unna, Holzwickede und Schwerte) umfasst, kann kein Anschlusssticket nach Dortmund erwerben, denn von diesen Städten im Übergang zum VRR gilt ohnehin komplett der VRR-Tarif. Das VRR-Anschlusssticket setzt aber eine VRR-Zeitkarte als Basis voraus – und so bleibt wieder nur der Kauf eines Tickets der Preisstufe B.

3. Funticket auch für Azubis und alle bis 27 Jahre

Das Funticket ist die mobile Freizeit für alle bis einschließlich 20 Jahre, gültig ab 14 Uhr, stadt- oder verbundweit für wenig Geld (maximal 17,60 Uhr/Monat). Damit steht dem abendlichen Ausflug zu Freunden oder ins Kino auch ohne Elterntaxi nichts im Wege. Unverständlich ist nur die Altersgrenze. Wer 21 Jahre alt wird, guckt nämlich in die Röhre – oder steigt samt Führerschein auf das Auto um – und

ist für den ÖPNV vermutlich verloren. Hier sollte im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität für junge Menschen dringend nachgebessert werden, zumindest für die übliche Zeit von Ausbildung und Berufsstart, also sinnvollerweise bis 27 Jahre.

4. Funticket für alle

Grundsätzlich ist das Funticket mit seinen Bedingungen täglich ab 14 Uhr und verbundweit gültig auch für Menschen jenseits der Altersgrenze von 20 bzw. 27 Jahren interessant – nämlich immer dann, wenn Bus und Bahn zwar für den Arbeitsweg nicht in Frage kommen, für den Freizeitverkehr aber sehr wohl. Ziel wäre es, möglichst viele Menschen außerhalb der Hauptverkehrszeiten (Schülerverkehr, Berufsverkehr) in Bus und Bahn zu locken, also den Freizeit- und Gelegenheitsverkehr. Damit wäre kein Mehraufwand, aber durchaus Mehrerlös verbunden.

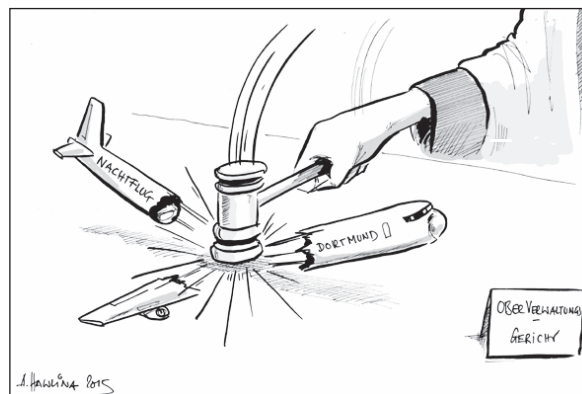
Die hier vorgeschlagenen Ergänzungen und Erweiterungen des Ruhr-Lippe-Tarifs zielen an einem Punkt alle in die gleiche Richtung: mehr Menschen im Verbundgebiet von den Vorteilen einer Monatskarte zu überzeugen, denn bisher werden Zeitkarten fast ausschließlich im Schülerverkehr und im Berufsverkehr, aber fast gar nicht im Freizeitverkehr an den Mann bzw. die Frau gebracht. Hier aber liegt sicher noch ein deutliches Potenzial, das es zu heben gilt. *Albrecht Buscher*

Nachtflüge: Nach der Klage ist vor der Klage

OVG Münster stoppt späte Starts und Landungen. Flughafen bereitet neuen Antrag vor

Schwere Niederlage für den Dortmunder Flughafen: Am 3. Dezember kippte das Oberverwaltungsgericht Münster die Genehmigung für Nachtflüge. Es habe keine vernünftige Abwägung zwischen wirtschaftlichen Aspekten und dem Schutzbedürfnis der Anwohner stattgefunden, rügte das Gericht, zudem sei der Bedarf für Nachtflüge nicht plausibel dargelegt worden. Geklagt hatten die Schutzgemeinschaft Fluglärm, Anwohner aus Dortmund und Unna, Mitglieder der Linkspartei und die Stadt Unna (Az: 20 D 78/14.AK, 20 D 79/14.AK, 20 D 95/14.AK, 20 D 98/14.AK).

Ein endgültiger Stopp der späten Starts



Karikatur: Arnd Hawlina/Schutzgemeinschaft Fluglärm

(bis 22.30 Uhr, verspätet sogar 23 Uhr) und Landungen (23/23.30 Uhr) ist damit leider nicht verbunden – noch nicht. Das

Urteil ist zwar inzwischen rechtskräftig, der Flughafen hat auf eine Beschwerde gegen die Nichtzulassung einer Revision verzichtet. Aber er hat angekündigt, einen neuen Anlauf für verlängerte Betriebszeiten zu nehmen. Ein entsprechender Antrag auf Durchführung eines ergänzenden Verfahrens sei bereits auf den Weg gebracht, teilte der Flughafen Anfang Februar mit.

Somit könnte es noch in diesem Jahr eine neue Genehmigung für Nachtflüge geben. Und ganz gewiss auch neue Klagen dagegen. Merke:

Nach der Klage ist vor der Klage. Die Geschichte des Millionengrabs Flughafen ist gepflastert damit. *lore*

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
www.vcd-unna.de

Öffnungszeiten des Büros:

Dienstag: 10.00 - 12.00 Uhr
Donnerstag: 18.00 - 20.00 Uhr

Vorstand:

Lorenz Redicker (Vorsitzender, redicker@vcd-dortmund.de, 0179/ 515 9834)
Michael Hüttemann, Manfred Krüger-Sandkamp (jeweils stellvertretende Vorsitzende), Julian Lins (Schatzmeister), Christian Lamker, Paul Niemann (Beisitzer)

Ansprechpartner für die Fahrradhäuser:

Manfred Krüger-Sandkamp, mkruegers@versanet.de

Ansprechpartner für Lünen:

Jürgen Heidenreich, 023 06 / 96 31 03
hjue.heidenreich@helimail.de

Ansprechpartner für Schwerte:

Albrecht Buscher, 023 04 / 77 65 77
a-buscher@versanet.de

Mitgliederversammlung

17. März, 19 Uhr, ehemalige Hauptschule Innenstadt West, Möllerstraße 2

Aktiventreffen

Die Aktiven des VCD treffen sich jeden ersten (mit Pro Bahn) und jeden zweiten Donnerstag im Monat jeweils um 20 Uhr im VCD-Büro. Die nächsten Termine: 10. März, 7. und 14. April, 12. und 19. Mai.

VCD-Landesverband

Gruppellostraße 3, 40210 Düsseldorf
Tel: 0211 16 49 49-7; Fax -8
info@vcd-nrw.de; www.vcd-nrw.de

VCD-Bundesverband

Rudi-Dutschke-Str. 9, 10969 Berlin
Tel: 030 / 280 351-0; Fax -10
mail@vcd.org; www.vcd.org

Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna – Nr. 36 – Frühjahr 2016
Zeitschrift des VCD-KV Dortmund-Unna
Redaktion: Lorenz Redicker (lore, v.i.S.d.P.), Autoren: Albrecht Buscher, Michael Hüttemann, Alessia Mainardi
Druck: Druckwerk Dortmund GmbH
Gedruckt auf Recyclingpapier
Auflage: 1200

Langsam zum Radschnellweg

Der Rat der Stadt Dortmund stimmt als letzte Kommune dem RS1 zu. Bürgerversammlungen geplant

Der Rat der Stadt Dortmund hat sich als letzte Kommune im Regionalverband Ruhr für den Radschnellweg Ruhr (RS1) ausgesprochen. Jetzt darf die Verwaltung weiterplanen. Gesichert ist der Bau des RS1 damit indes noch nicht.

Am Ende war die Mehrheit eindeutig. Nur die CDU stellt sich weiter gegen den Radschnellweg, selbst die FDP mochte nicht Nein zum RS1 sagen. Konkret hat der Rat „die vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS1) zur Kenntnis“ genommen und die Verwaltung beauftragt, „an Schritten zur weiteren Konkretisierung aktiv mitzuwirken“. Dazu soll es auch drei Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung zum RS1 geben. Termine dafür waren bis Redaktionsschluss dieser Stadtfairkehr noch nicht festgelegt.

Vorbehaltlos war die Zustimmung indes nicht; so verlangt die SPD eine Klärung, wer letztlich für die Kosten des Radschnellwegs aufkommt. Hier müsse mehr vom RVR kommen, forderte Monika Lührs für die SPD; sie mahnte konkrete Zusagen von Land oder Bund an. Diese stehen in der Tat noch aus.

Mit der grundsätzlichen Ablehnung des RS1 indes stand die CDU am Ende allein da. Sie begründete ihre Haltung unter anderem auf der Ansicht, Radfahren sei nur innerorts sinnvoll, und verbreitete die Tatarenmeldung, es werde besonders im Kreuzviertel noch ein „böses Erwachen“ geben. Warum das so sein soll, wo doch die Route durch das Kreuzviertel wesentlich aus Fahrradstraßen besteht – darauf vermögen die lokalen Unionspolitiker keine Antwort zu geben.

Zur Klarstellung: Auf Fahrradstraßen sind Radfahrer bevorzugt, Autofahrer

Das Land will fördern

Radschnellwege fallen in NRW künftig unter die Baulast des Landes. Das beschloss das Landeskabinett im Dezember. Bei Großstädten mit mehr als 80.000 Einwohnern trägt die Baulast für die Ortsdurchfahrten zwar weiter die jeweilige Stadt. „Für den Bau werden wir aber den Kommunen mit entsprechenden Fördermitteln unter die Arme greifen“, sagte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek zu.

aber *keinesfalls* ausgeschlossen. Wie überall auf dem RS1 – und im Kreuzviertel – gilt Tempo 30. Die Bevorrechtigung bedeutet konkret, dass Radfahrer zum Beispiel nebeneinander fahren dürfen. Um den notwendigen Platz für den RS1 zu schaffen, werden voraussichtlich allenfalls komplett *illegale* Parkplätze wegfallen, also solche in zweiter Reihe. Wer da ein „böses Erwachen“ herbei fabuliert, hat entweder von der Materie keine Ahnung – oder er betreibt in böser Absicht Stimmungsmache.

VCD und ADFC hatten kurz vor der Ratsentscheidung eine verkehrspolitische Radtour mit Rats- und Bezirkspolitikern entlang der Route des RS1 zwischen Stadthaus und Universität unternommen. Ratsvertreter von CDU und FDP waren der Einladung nicht nachgekommen. Lokalpolitiker von SPD und Grünen zeigten sich bei der Tour aufgeschlossen für die Argumente für den RS1 (wichtige Ost-West-Verbindung durch die Innenstadt, starkes Rückgrat für das städtische Radwegenetz, verkehrspolitisches Signal, um nur die wichtigsten zu nennen). Wichtig war uns der Hinweis, dass die Planung

erst am Anfang steht; deshalb wiesen wir auf Alternativen zu den aktuell geplanten Routen hin: Etwa eine Führung über die Sonnenstraße bis zur Großen Heimstraße, von dort hinter dem Südwestfriedhof entlang der B1. Vorteile dieser Führung: sie wäre geradliniger und die stark von Bussen befahrene Kreuzstraße würde umfahren. *Lorenz Redicker*



Ein erster Teilabschnitt des RS1 ist im November in Mülheim offiziell eröffnet worden. Rechts der zwei Meter breite Fußweg, links der vier Meter breite asphaltierte Radweg. Foto: RVR/Tom Schulte