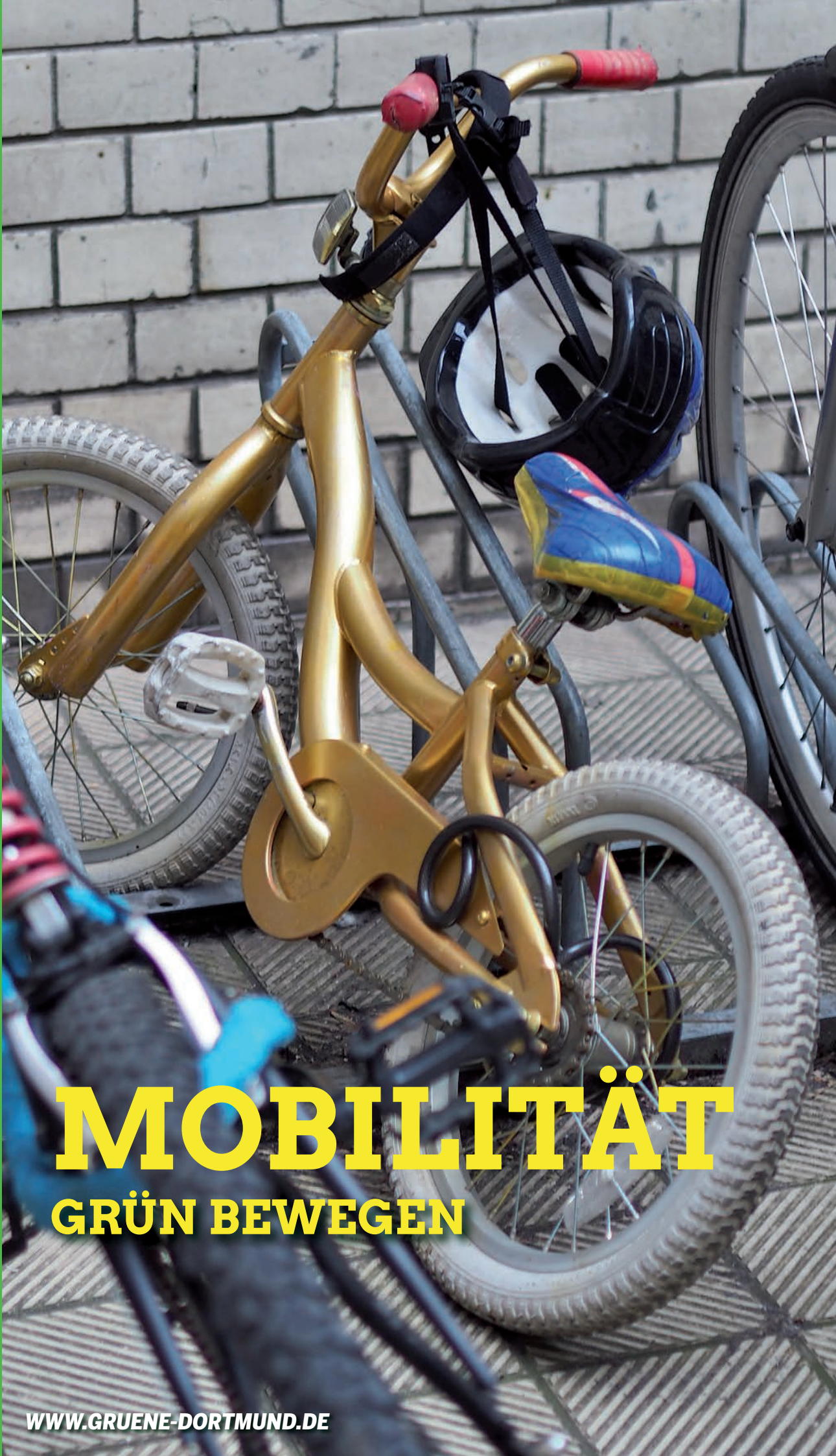


GRÜNDOO

GRÜNE in Dortmund



MOBILITÄT

GRÜN BEWEGEN

Nr.20
JUN
2016

WWW.GRUENE-DORTMUND.DE



Liebe Freundinnen und Freunde,

„Das Leben ist wie Fahrrad fahren.
Um das Gleichgewicht zu halten,
musst du in Bewegung bleiben.“
Albert Einstein

Meine erste Demonstration hat mich (damals acht Jahre alt) tief beeindruckt. So viele Menschen, die das Gleiche wollen. Dann muss es klappen. Gut so. Dieser Eindruck zählt für mich heute noch und ist ein Grund, mich in einer Partei zu engagieren.

Was mich zum Beispiel in Bewegung hält, ist z.B. die andauernd gehörte Beschwörungsformel „uns geht es doch so gut“. Die einen lullt sie ein und macht lethargisch. Andere wiegelt sie auf und macht verdrossen. Sie ist gefährlich.

Geht es uns - also allen - gut? Sind die Chancen auf Bildung, Teilhabe und Wohlstand gerecht verteilt? Haben die Bezieher*innen von Transferleistungen faire Chancen auf gesellschaftliche Teilhabe? Haben ihre Kinder die gleichen Bildungschancen wie andere? Ändert die Frauenquote etwas daran, dass Frauen durchschnittlich 22% weniger verdienen als Männer? Sitzen die wahren Leistungsträger der Gesellschaft wirklich in den Chefetagen? Kann das Wachstum wirklich immer

weiter steigen? Ist das Fleisch das wir essen tatsächlich so billig zu kriegen? Dürfen wir angesichts der weltweit ungleichen Verteilung von Geld, Macht und Rohstoffen die Festung Europa gegen Flüchtende abschotten? Ist diese Politik alternativlos?

Ich kann für mich diese Fragen alle mit einem klaren Nein beantworten.

Aber ich bin überzeugt, dass wir GRÜNE daran mitarbeiten müssen, die Antworten auf diese Fragen nicht einer laut hetzenden, rechten Minderheit zu überlassen. Wir müssen uns diesen Hetzern entgegenstellen und lautstark für unsere Gesellschaft einstehen. Wir sind Viele. Dann muss es klappen.

Meine erste Demo war am 2. November 1980 in Walldorf bei Frankfurt und richtete sich gegen den Bau der Starbahn West des Frankfurter Flughafens. Wir waren 15.000 Menschen und es hat trotzdem nicht geklappt. Aber viele der 15.000 sind weiterhin politisch aktiv. **Gut so!**

Eure

Katja Bender

Katja Bender

ist Sprecherin des Kreisverbands Dortmund.

Inhalt

	SEITE
VORWORT: KATJA BENDER	2
UMWELTFREUNDLICH VERKEHREN	4
BAHN FREI FÜR MENSCHEN MIT BEEINTRÄCHTIGUNGEN	5
METROPOLENAHVERKEHR IN FAHRT BRINGEN	6
BEEINTRÄCHTIGT UNTERWEGS NAHMOBILITÄT FÜR MENSCHEN MIT BEEINTRÄCHTIGUNGEN UND BEHINDERUNGEN IN DORTMUND	7
23. UND 24. APRIL 2016 LANDESDELEGIERTENKONFERENZ IN NEUSS	9
DER BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN PLANUNG FÜR DIE ZUKUNFT ODER FÜR DINOSAURIER?	10
DER WAHRE KERN DER „ALTERNATIVE FÜR DEUTSCHLAND“ BETRACHTUNGEN VON MARKUS KURTH	11
VELOKITCHEN DAS ZERRADELT AUF DER ZUNGE!	12
LANDESGRÜNE VORSCHLÄGE FÜR EIN LUFTVERKEHRSKONZEPT	13
FRISCH GEWÄHLT: DER NEUE KREISVORSTAND	14
DER NEUE KREISGESCHÄFTSFÜHRER: PETER KÖHLER	14
DANKE, KIM!	14
GRÜNE GESICHTER: HILKE SCHWINGELER	15
KONTAKT, TERMINE & IMPRESSUM	16



Der „Beirat Nahmobilität“ und der „Masterplan Mobilität“ müssen jetzt die richtigen Impulse geben

Der Begriff der „kommunalen Nahmobilität“ hat innerhalb kurzer Zeit eine hohe Popularität erreicht und steht heute für einen realisierbaren Ansatz einer Verkehrswende. Fuß- und Radverkehre mit ihren ökonomischen, ökologischen und gesundheitlichen Vorteilen werden gestärkt, der Autoverkehr mit seinen Lebensraum verschwendenden und klimawirksamen Nachteilen sinnvoll reduziert. Mit dem Fußverkehr ist damit endlich auch eine bisher vernachlässigte Verkehrsgruppe in den Fokus der Politik gerückt. Zudem ist zu beobachten, dass das Pedelec für viele zur nützlichen Alternative für die alltägliche Mobilität geworden ist. Das Fahrrad mit Elektroantrieb hat das Potenzial, zum Symbol einer Verkehrswende zu werden.

Die Förderung der kommunalen Nahmobilität ist ein zentraler Aspekt GRÜNER Verkehrspolitik. Dies zeigte 2012 der Aktionsplan der Rot-GRÜNEN Landesregierung Nordrhein-Westfalen, der 2015 mit einem Nahmobilitätsprogramm unterfüttert wurde. Dies zeigen auch die langjährigen Forderungen der Dortmunder GRÜNEN: mehr und besser ausgebaute Radwege, ein attraktiver, barrierefreier öffentlicher Personennahverkehr mit bezahlbaren Tickets für Busse und Bahnen und ein reduzierter, die Straßen entlastender motorisierter Individualverkehr. Es geht uns darum, Mobilität in unseren Städten zukünftig so zu gestalten, dass sowohl Luft- als auch Lärmbelastungen verringert und energiesparende Alternativen gefördert werden. Ziel muss sein: weniger Autoverkehr, mehr schadstofffreie Alternativen. Dafür brauchen wir ein gutes Radwegenetz, einen leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr

und eine umweltfreundliche Citylogistik. Dabei sind auch Land und Bund in der Pflicht, z. B. durch eine stärkere Förderung des Schienenverkehrs und des Radwegebaus zulasten des Straßenausbaus sowie als Ultima Ratio eine Verschärfung der Bestimmungen für Umweltzonen.

Radwegekonzept ist Grundlage

In die Dortmunder Politik ist jetzt etwas Bewegung gekommen. So wurde im vergangenen Jahr die erweiterte Stelle eines „Radfahr- und Fußgängerbeauftragten im Tiefbauamt“ geschaffen. In diesem Jahr folgte der Beirat Nahmobilität. In ihm sind unter anderem die verkehrspolitischen Verbände

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.,
ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.,
ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, das Behindertenpolitische Netzwerk, Vertreter der Ratsfraktionen und der Planungs- und Bauverwaltung vertreten. Zum Vorsitzenden wurde Prof. Dr. Christian Holz-Rau von der Fakultät Raumplanung der Technischen Universität Dortmund gewählt. Ende Mai hat sich der Beirat über die ersten konkret zu beratenden Themen verständigt. Dabei stehen die Radwegeverbindungen aus den Vororten in die City und die Begleitung der Fortschreibung des Masterplans Mobilität ganz oben auf der Liste. Insbesondere für ein umfassendes städtisches Radwegekonzept, das auch für die nötige Anbindung des von uns Dortmunder GRÜNEN unterstützten Radschnellwegs Ruhr (RS1) sorgen soll, hat sich die GRÜNE Fraktion im Rat immer wieder stark gemacht. Denn eine Verbesserung der Infrastruktur ist Grundlage dafür, dass immer mehr Menschen auch im Alltag aufs Rad umsteigen.

Im Haushalt 2016 der Stadt konnten wir GRÜNE eine erhebliche Erhöhung der Mittel für den Radverkehr durchsetzen.

Außerdem wurden die von uns geforderten Mittel für die Fortschreibung des Masterplans Mobilität beschlossen. Damit soll endlich der Radverkehrsanteil in Dortmund erheblich erhöht werden. Andere Metropolen wie z.B. Kopenhagen machen es vor: Ein Anteil von 25 Prozent ist durchaus realistisch.

Fahrradverleihsysteme fördern

Zu einem weiteren wichtigen Thema der kommunalen Nahmobilität hat sich das Fahrradverleihsystem metropolradruhr entwickelt. Bei einer Verknüpfung mit dem ÖPNV kann es einen wertvollen Beitrag zu einer multi- und intermodalen Mobilität und einer nachhaltigen Nahmobilität in der Region leisten. Auf Antrag der GRÜNEN wurde die Verwaltung beauftragt, zur langfristigen Etablierung des Fahrradverleihsystems Möglichkeiten der Kooperation mit den Dortmunder Verkehrsbetrieben und anderen städtischen Unternehmen zu prüfen und Maßnahmen zur wirtschaftlichen Unterstützung von metropolradruhr zu ergreifen. Derzeit gibt es intensive Gespräche mit der TU Dortmund, die hoffentlich zu dem Ergebnis führen, die große Gruppe der Studierenden als Nutzer*innen zu gewinnen. Die Ruhruniversität Bochum ist da schon mit gutem Beispiel vorangegangen.

Die guten und richtigen Ideen sind da, die Planungen liegen in der Schublade oder schon auf dem Tisch: Nun geht es darum, die Maßnahmen zu realisieren. Ein schwieriges Geschäft im Dortmunder Rat, dessen Politiker*innen mehrheitlich noch immer die Windschutzscheibenperspektive einnehmen.

Matthias Dudde
 ist Mitglied der GRÜNEN Ratsfraktion.

BAHN FREI FÜR MENSCHEN MIT BEEINTRÄCHTIGUNGEN



Insbesondere die Mobilität von Menschen mit Beeinträchtigungen beschäftigt uns GRÜNE in Dortmund immer wieder. Wir sind uns da mit dem Behindertenpolitischen Netzwerk einig: Die persönliche Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die gerechte Teilhabe an den gesellschaftlichen Möglichkeiten unserer Stadt.

Seit Jahren haben wir dabei immer wieder die Situation des Behindertenfahrdienstes sowie die Einführung eines Begleitservices für Busse und Bahnen thematisiert.

Seit vielen Jahren existiert in Dortmund der Behindertenfahrdienst, den die DSW 21 im Auftrag der Stadt organisiert. Er ist für viele Menschen mit Behinderungen eine unverzichtbare Maßnahme, um am Leben in der Stadt teilnehmen zu können, zum Beispiel um sportliche oder kulturelle Veranstaltungen zu besuchen. Nutzungsberechtigt sind Personen, die aufgrund ihrer Behinderung nicht mit Bussen und Bahnen fahren können. Für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres mit einem Anspruch auf Kindergeld ist der Fahrdienst kostenlos.

Immer wieder war der Behindertenfahrdienst in den letzten Jahren allerdings von Kürzungen bedroht, die wir gemeinsam mit anderen Fraktionen verhindern konnten. Hintergrund war unter anderem die Steigerung der Personalkosten durch den Wegfall des Zivildienstes. Im Rahmen des Bundesfreiwilligendienstes sowie durch die Förderung von Arbeitsverhält-

nissen von langzeitarbeitslosen Menschen sollte hier gegengesteuert werden – mit mäßigem Erfolg.

Wir fordern deshalb als GRÜNE gemeinsam mit dem Behindertenpolitischen Netzwerk, dass der Behindertenfahrdienst nachhaltig für die kommenden Jahre auf sichere Füße gestellt wird. Es kann nicht sein, dass er jedes Jahr im Rahmen der Haushaltsberatungen zum Teil zur Disposition gestellt wird. Im Rahmen der Fortschreibung des Masterplans Mobilität soll deshalb die Forderung des Behindertenpolitischen Netzwerks nach einem Nahmobilitätskonzept für Menschen mit Behinderung aufgenommen werden. Das ist umso wichtiger, da durch die demografische Entwicklung zu erwarten ist, dass zukünftig noch mehr Menschen auf die Unterstützung durch den Behindertenfahrdienst angewiesen sein werden.

Behindertenfahrdienst für Flüchtlinge

Auch unter den in Dortmund lebenden Flüchtlingen befinden sich vermehrt Personen mit einer Behinderung, die eine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ausschließt. Ihre Integration würde durch die Nutzung des Behindertenfahrdienstes erleichtert. Die GRÜNE Ratsfraktion hat deshalb in einem umfangreichen Fragenkatalog die Verwaltung aufgefordert, die Möglichkeiten einer Nutzung des Fahrdienstes darzustellen.

Flüchtlinge, Asylbewerber*innen bzw. Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz können den Fahrdienst unter denselben Voraussetzungen in Anspruch nehmen wie alle anderen Anspruchsberechtigten. Die Zulassung zum Behindertenfahrdienst setzt voraus, dass die Gehbehinderung durch einen Schwerbehindertenausweis nachgewiesen wird oder die Gehbehinderung offenkundig ist oder durch eine ärztliche Stellungnahme bescheinigt wird.

Die Verwaltung hat in ihrer Antwort auf die GRÜNE Anfrage klargestellt, dass der Aufenthaltsstatus der Flüchtlinge keinerlei Einfluss auf die Erlangung eines Schwerbehindertenausweises hat. Dieser wird unabhängig vom Aufenthaltstitel erteilt.

Unsere GRÜNE Anfrage hatte darüber hinaus konkrete Auswirkungen: Die in

Dortmund lebenden Flüchtlinge werden nun, soweit eine Teilnahme in Betracht kommt, im Rahmen von Betreuungs- und Beratungsgesprächen in den Unterküpfen über das Angebot des Behindertenfahrdienstes informiert.

ÖPNV-Begleitservice

Ein weiterer Baustein einer Mobilität für alle ist für uns GRÜNE ein Begleitservice für die Nutzung von Bussen und Bahnen. Der Begleitservice richtet sich vor allem an Menschen, die sich aufgrund von Mobilitätseinschränkungen bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln unsicher fühlen. Dies betrifft vorwiegend Fahrgäste, die einen Rollstuhl, Rollator oder eine Gehhilfe nutzen, sowie sehingeschränkte oder blinde, gehörlose, aber auch stark verunsicherte Menschen. Aufgabe eines ÖPNV-Begleitservice ist die persönliche Assistenz während der Fahrt mit Bussen und Bahnen. Die Fahrgäste werden dabei durch geschulte Servicekräfte bis zu ihrem Zielort begleitet. Viele andere Verkehrsunternehmen bieten bereits einen entsprechenden Service an – die DSW 21 noch nicht.

Bereits vor zwei Jahren haben wir als GRÜNE Fraktion deshalb beantragt, dass Verwaltung und DSW 21 eine Konzeption für einen ÖPNV-Begleitservice für Busse und Bahnen erarbeiten und das Angebot modellhaft für ein Jahr erproben. Zusätzlich sollten die städtischen Mitglieder des Aufsichtsrates der DSW 21 aufgefordert werden, sich im Aufsichtsrat für die Einführung dieses Angebotes einzusetzen. Die Mehrheit des Rates von SPD und CDU hat dies abgelehnt.

Wir werden nun darauf achten, dass die Forderung nach einem Begleitservice ebenso wie die nachhaltige Sicherung des Behindertenfahrdienstes im neuen Masterplan Mobilität fest verankert werden.

Ulrich Langhorst
ist Sprecher der GRÜNEN Ratsfraktion.





Wann endlich gibt es im Ruhrgebiet einen öffentlichen Nahverkehr aus einem Guss, der dem Label „Metropole Ruhr“ gerecht wird? Die Frage ist alt, aber sie ist heute, formulieren wir es mal positiv, genauso topaktuell und berechtigt wie vor zehn Jahren. Wir GRÜNE werden nicht müde, sie immer wieder zu stellen, und allmählich – wenn auch im Schnecken tempo – nimmt das Projekt Fahrt auf.

Bei dem ersten GRÜNEN Verkehrsratschlag für die Metropole Ruhr im September 2015 wurde einmal mehr deutlich: Noch immer ist der ÖPNV ein Dschungel von Fahrplänen, die zentralistisch in einzelnen Kommunen geplant werden, von 23 verschiedenen Kommunen gefahren werden und sich an den Rändern zu den anderen kommunalen Inseln am Bedarf vorbei stark ausdünnen. An der Lebenswirklichkeit geht diese kommunale „Verkehrinselplanung“ schon lange vorbei. Nicht nur ausländische Gäste haben hier noch nie durchgeblickt, sondern auch bei den Bürgerinnen und Bürgern gibt es kein Verständnis dafür, dass das Ruhrgebiet gerade beim Thema Mobilität noch nicht besser zusammenarbeitet.

Der Regionalverband Ruhr ist der ideale Akteur, um dafür zu sorgen, dass der Nahverkehr gemeinsam und integriert

mit anderen Entwicklungen verbessert wird. Denn alle, die umweltfreundlich und günstig von A nach B kommen wollen, sind nicht nur als Bus- und Bahnfahrer*innen, sondern auch als Fußgänger*innen, mitunter auch als Rad- oder Pedelecfahrer*innen, Car-Sharer*innen, Mitfahrer*innen oder Autofahrer*innen unterwegs. Am Ende, und hier ist uns GRÜNEN die Reihenfolge wichtig, wird ein attraktives, integriertes öffentliches Mobilitätsangebot im Ruhrgebiet auch die Straßen entlasten.

In den letzten Jahren sind viele wichtige Voraussetzungen für eine regional vernetzt gedachte Organisation von Mobilität geschaffen worden. Mit dem neuen RVR-Gesetz hat der Regionalverband Ruhr auch die Zuständigkeit für die „Verkehrsentwicklungsplanung für das Verbandsgebiet sowie die Unterstützung der Verbandskommunen bei der Nahverkehrsplanung“ erhalten. Neben der noch immer laufenden Aufstellung des regionalen Mobilitätsentwicklungskonzepts bringt er zudem anerkannte Kompetenzen beim Thema Radverkehr mit: Die alltagstaugliche Ertüchtigung des bisher touristischen Radwegenetzes – beispielsweise durch den Radschnellweg Ruhr – liefert Erfolgserlebnisse, die Mut und Lust auf mehr machen.

Beim Thema Bus & Bahn aber geht es ans „Eingemachte“: Hier muss der Regional-

verband als neuer Akteur einen funktionierenden Arbeitsmodus finden

- mit den bestehenden zwei Verkehrsverbänden (VRR und NWL),
- mit einem guten Dutzend verschiedener Verkehrsgesellschaften, die unterschiedlich in kommunale Familien eingebunden sind,
- und mit den „Bestellern“ der öffentlichen Verkehrsleistungen in elf kreisfreien Städten und vier Kreisen des Ruhrgebietes.

Der politische Wille ist doppelt und dreifach dokumentiert, der entsprechende Arbeitskreis mit politischen Vertreter*innen von VRR, NWL und RVR wird gerade aufgestellt.

Einigkeit mit den beiden großen Volksparteien besteht immerhin darin, dass mit einem gut ausgebauten Rhein-Ruhr-Express (RRX) zwischen Dortmund und Köln ab 2018 eine gute Gelegenheit entsteht, das öffentliche Nahverkehrssystem in der Metropole Ruhr nicht nur neu auf diese zentrale Achse, sondern auch untereinander besser abzustimmen. Im RVR-Haushalt 2016 sind Mittel für ein dementsprechendes Verkehrsgutachten eingestellt, das vor allem dann Sinn ergibt, wenn sich auch der VRR daran beteiligt.

BEEINTRÄCHTIGT UNTERWEGS

NAHMOBILITÄT FÜR MENSCHEN MIT
BEEINTRÄCHTIGUNGEN UND BEHINDERUNGEN
IN DORTMUND



Wir, die GRÜNEN Fraktionen von RVR, VRR und NWL, stimmen unser Vorgehen untereinander ab, denn wir verstehen uns als Treiber*innen der Gesamtentwicklung jenseits von Partikularinteressen und Besitzstandswahrung. Für diese klare GRÜNE Vorwärts-Positionierung brauchen wir aber unbedingt die laufende Rückkoppelung und die Rückendeckung unserer Leute in den Kommunen, in den Verkehrsausschüssen und auch in den Aufsichtsräten der kommunalen Verkehrsgesellschaften.

Bei unserem zweiten Verkehrsratschlag am 17. Juni 2016 (also während diese Grindo gedruckt wird) behandeln wir die Frage, welche Mindeststandards wir als GRÜNE für den öffentlichen Nahverkehr im Ruhrgebiet gemeinsam anstreben. Dabei wollen wir klären, was das System konkret leisten soll (Raumabdeckung, Verbindungsdauern, Servicezeiten) und wie wir die berechtigten Interessen von Ballungsrand und Ballungskern übereinander bringen. Auch wenn es uns darum geht, frühzeitig Konfliktpotenziale zu erkennen – Träumen ist erlaubt. Und der Radschnellweg Ruhr zeigte uns: Bei diesem Thema ist Träumen zukunftsweisend realistisch.

Sabine von der Beck ist Fraktionsvorsitzende der GRÜNEN im Regionalverband Ruhr (RVR).

Ein Interview mit Friedrich-Wilhelm Herkelmann, Vorsitzender des Behindertenpolitischen Netzwerks

Mobilität für Menschen mit Behinderungen, das ist doch ein relativ neues Thema?

Nein, das Thema beschäftigt Menschen mit Behinderungen in Dortmund schon lange. Die U-Bahn der Stadt Dortmund wurde in den sechziger Jahren ohne Aufzüge geplant. Als dann die ersten Bahnhöfe im Rohbau vorgestellt wurden, gab es ordentlich Proteste. Daraufhin änderte das damalige Stadtbahnbauamt seine Pläne und ergänzte in vielen Stationen Aufzüge. Heute haben wir über fünfzig Aufzüge. Und nur zwei U-Bahn-Stationen warten noch auf den nachträglichen Einbau von Aufzügen. Der Fahrdienst für behinderte Menschen wurde eingerichtet, um Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, mit 16 Fahrten im Monat eine gewisse Mobilität zu gewährleisten.

Worum geht es den behindertenpolitischen Aktiven denn im Themenfeld „Nahmobilität“?

Im Jahr 2006 wurde das BPN, also das Behindertenpolitische Netzwerk, als Beirat des Rates der Stadt Dortmund gegründet. Im März 2015 beschloss das BPN einen umfassenden Antrag zum Thema Mobilität. Es gibt ja den Bericht über die Lebenslage von Menschen mit Behinderungen in Dortmund und wir wollen eine bedarfsgerechte Ausgestaltung. Wir sehen das auch als Dortmunder Beitrag zur Umsetzung der Artikel 9 und 20 der UN-Behindertenrechtskonvention – darin geht es um Zugänglichkeit

und persönliche Mobilität. Das ist damit auch ein Bestandteil des „Dortmunder Inklusionsplans 2020“.

Konkret geht es um eine umfassend barrierefreie Gestaltung des ÖPNV einschließlich einer möglichst engen Definition von Beförderungsausschlüssen aus Sicherheitsgründen. Die Vorgaben des novellierten Personenbeförderungsgesetzes sollen umgesetzt werden. Es geht um den Behindertenfahrdienst, den Nachtexpress, Schüler*innen-Spezialverkehre und Fahrten zu Werkstätten für Menschen mit Behinderungen. Und schließlich geht es um Fahrmöglichkeiten in stationären Wohnangeboten für Menschen mit Behinderungen und Pflegeeinrichtungen, um Kranken- und Behindertentransport-Angebote und Taxen, um den Begleitservice im ÖPNV, um die Finanzierung des zukünftigen Nahmobilitäts-Angebots und um die Schaffung der individuellen (und auch finanziellen) Rahmenbedingungen für Nahmobilität auch für die Bezieher*innen von Sozialhilfeleistungen.

Als der „Bericht 2013/14 über die Wahrung der Belange der Menschen mit Behinderung in der Stadt Dortmund“ im September 2015 vorgelegt wurde, haben wir dann vier Punkte nochmals als Stellungnahme und als Initiativantrag des BPN für das „Nahmobilitätskonzept für Menschen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen“ diskutiert und beschlossen:

- Wir wollen den Dortmunder Behindertenfahrdienst mindestens im aktuellen Umfang erhalten.

- Wir wollen alle ÖPNV-Haltestellen barrierefrei umbauen.
- Wir wollen einen Begleitservice für Menschen mit Behinderungen im ÖPNV. Gerade an den zentralen Stadtbahn-Bahnhöfen würde ein Begleitservice sehr zu mehr Mobilität und somit Teilhabe beitragen.
- Und schließlich sollen die Stadtbahnanlagen mit Bodenindikatoren nachgerüstet werden. Das sind diese weißen Rippen- und Noppenplatten, mit denen blinde Menschen selbstständig und mobil sein können.

Und lässt sich das nun gut umsetzen in Dortmund?

Es war ein jahrelanger Entwicklungs- und Diskussionsprozess, bis wir eine technische Lösung hatten. Jetzt stehen uns aber Förderlinien auf Landesebene im Wege. Deshalb befürworten wir eindringlich den Vorschlag einer Initiative der Stadt Dortmund gemeinsam mit der DSW21 in Richtung Land, um hier Fördermöglichkeiten zur gesetzlich verankerten und politisch gewünschten, barrierefreien Nachrüstung zu schaffen.

War Mobilität auch ein Thema im Bericht über die Lebenslage von Menschen mit Behinderungen in Dortmund, der im April im Rat behandelt wurde?

Ja, hier haben die grundsätzlichen Überlegungen des Behindertenpolitischen Netzwerks Unterstützung gefunden.

Als der „Inklusionsplan 2020“ vorgestellt wurde, den die TU München erarbeitet hatte, da haben die Mitglieder des BPN auf einen Absatz besonders hingewiesen und ihn zur Grundlage für ihre zukünftige Arbeit und als Begründung für einen weiteren Antrag zum Thema Nahmobilität erhoben. Ich lese ihn mal vor:

„Ein zentraler Faktor wurde in fast allen Interviews erwähnt: Ohne ausreichende persönliche Mobilität ist die Teilhabe am gesellschaftlichen – kulturellen – politischen Leben stark eingeschränkt bzw. nicht möglich. Die verschiedenen Lebensbereiche lassen sich nicht isoliert voneinander betrachten. Ein zentrales Querschnittsthema für die Teilhabe am gesellschaftlichen und sozialen Leben bleibt die Ermöglichung von Mobilität. Dies geht über bauliche Maßnahmen an Straßen und Gebäuden hinaus und betrifft Fragen der begleiteten Mobilität, der Assistenz im Alltag, der Sicherheit und des Schutzes vor Gewalt und Diskriminierung. Ein Schlüssel zum „Selbstbestimmt Leben“ ist persönliche Mobilität. Vorgaben hierzu enthält Artikel 20 der UN-BRK. Diese gehen weit über eine Fortbewegung im Rahmen des ÖPNV (z. B. Stadtbahn- und Busverkehr) hinaus. Vielmehr verpflichten sich die Unterzeichnerstaaten darauf, Menschen mit Beeinträchtigungen die freie Wahl ihrer Beförderungsmittel zu erleichtern und diese zu erschwinglichen Kosten zur Verfügung zu stellen.“

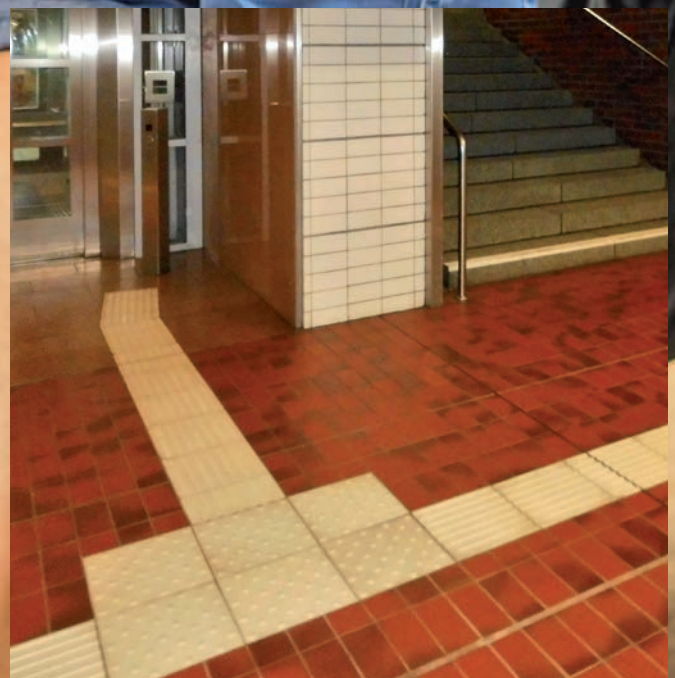
Von daher soll das Thema „persönliche Mobilität“ höchste Priorität bei der weite-

ren Bearbeitung des Inklusionsplans haben. Die Überlegungen zum Masterplan Mobilität, die Erarbeitung eines Nahmobilitätsplans, die Vorgaben für den ÖPNV im Personenbeförderungsgesetz, also Barrierefreiheit bis 2022, sowie der individuelle Anspruch auf „persönliche Mobilität“ durch die Eingliederungshilfe sind unbedingt einzubeziehen. Mittlerweile wurden auch schon Pläne für die barrierefreien Zugänge zu den Stadtbahnhaltestellen auf der B1 in der Presse vorgestellt. Doch in einem Schreiben an das BPN heißt es, dass mit einem Baubeginn nicht vor 2021 zu rechnen sei.

Wie ist das Behindertenpolitische Netzwerk in die Planungsprozesse einbezogen?

Es gab viele Gespräche mit den unterschiedlichen Fachverwaltungen und dem Vorstand der DSW 21. Da fand die politische Partizipation auf Augenhöhe statt. Themen waren z. B. der Boulevard Kampstraße und die Diskussion über die Gemischtverkehrsflächen für Rad- und Fußwege. Die Inklusion fordert in diesem Zusammenhang gegenseitige Rücksichtnahme und Kompromissbereitschaft.

Friedrich-Wilhelm Herkelmann ist Mitglied im SoVD und wurde in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Behindertenpolitischen Netzwerks in den Beirat Nahmobilität berufen.





Für die Dortmunder GRÜNEN nahmen teil: Remo Licandro, Christoph Neumann, Raphael Frebel, Ingrid Reuter, Tabea Rössig, Uli Langhorst und Johannes Rehorn (von links).

23. UND 24. APRIL 2016

LANDESDELEGIERTENKONFERENZ IN NEUSS

Drei Landesdelegiertenkonferenzen stehen 2016 an. Die Hauptthemen der Ersten waren Innere Sicherheit, Mobilität, die Neuwahl des 20-köpfigen Landesvorstands sowie die ersten Vorbereitungen für den Landtagswahlkampf 2017.

Am Samstag stand der Antrag „Grün. Sicher. Frei.“ als erstes zur Debatte und Abstimmung. Die Änderungsanträge wurden größtenteils übernommen und so stimmten 93 Prozent der anwesenden Delegierten diesem zu. Silvia Löhrmann machte in ihrem Debatten-Beitrag am Rande deutlich, dass sie auf der Herbst-LDK als Spitzenkandidatin zur Verfügung stehen möchte.

Dank der elektronischen Abstimmungsgeräte ging die anschließende Neuwahl des vier-köpfigen geschäftsführenden Vorstands und der 16 Beisitzer*innen (trotz Komplikationen in Form von 11 Wahlgängen) einigermaßen zügig über die Bühne. Mona Neubaur (Vorsitzende) wurde mit 90 Prozent, Sven Lehmann (Vorsitzender) mit 92, Marianne Weiß

(politische Geschäftsführerin) mit 79 und Wolfgang Rettich (Schatzmeister) mit beeindruckenden 96 Prozent wieder gewählt.

Positionsbestimmungen

Die NRW-GRÜNEN machten mit verschiedenen Anträgen am Samstag und Sonntag die Haltung z. B. gegen TTIP, gegen Atomkraft, gegen sexualisierte Gewalt, gegen die Abschaffung von Bargeld, für die Energiewende und für Cultural Mainstreaming klar.

Positiv wurden außerdem der Haushaltsbericht (Entlastung) und die Haushaltsplanung aufgenommen; den Vorschlägen des Schatzmeisters stimmten wir per Handzeichen zu.

Zweites Schwerpunktthema war Mobilität am Sonntag, zu dem u. a. Johannes Rimmel sprach. Auch diesem Antrag wurde – inklusive der übernommenen Änderungsanträge – mit deutlicher Mehrheit zugestimmt.

Zum Schluss stimmte Marianne Weiß auf das Ziel ein, „drittstärkste Partei bei der Landtagswahl 2017“ zu werden und gab Tipps für die Kampagnenarbeit:

- mehr Sichtbarkeit,
- mehr Personalisieren,
- zielgruppengerechte Ansprache beachten,
- Erfolge kommunizieren
- und Spaß haben.

Alle Beschlüsse sowie der neue „Lavo“ sind auf www.gruene-nrw.de zu finden.

Tabea Rössig
ist Beisitzerin im Kreisverbandsvorstand.

DER BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN

PLANUNG FÜR DIE ZUKUNFT ODER FÜR DINOSAURIER?

Der am 16. März vorgestellte Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 meint es gut mit Dortmund. Drei größere Straßenprojekte im Norden, im Südwesten und Südosten der Stadt kamen in den vordringlichen Bedarf. Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) von Köln bis Dortmund ist in Teilen und drei Wasserstraßenvorhaben (Süd- und Nordstrecke Dortmund-Ems-Kanal, Rhein-Herne-Kanal) sind komplett als vordringlich bewertet. All das kann, vorbehaltlich der Entscheidung des Bundestages und vorhandener Finanzierung, bis 2030 umgesetzt werden.

Aber das Ergebnis heiligt nicht die Mittel. Die Umweltverbände haben die erstmals durchgeführte frühe Bürgerbeteiligung massiv kritisiert: Die Pläne waren nicht fertig, ein Bahnnetz ohne Knotenausbau kann keinen Verkehr verlagern, ein Straßennetz ist nicht zu erkennen hinter 1070 Einzelprojekten. Das oberste Prinzip dabei: mindestens eine Ortsumfahrung für jeden Wahlkreis, 502 sind im Entwurf. Das sollte reichen für 299 Bundestagswahlkreise.

Leider verfehlt der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans alle sein Umweltziele: Die Treibhausgase werden erhöht, der Flächenverbrauch nimmt zu, Natur und Landschaft werden nicht geschützt und wertvolle Lebensräume werden zerschnitten. Das ist kein Wunder: Das Bundesverkehrsministerium gab in keinem einzigen Fall dem Ausbau vorhandener Straßen den Vorrang vor einem Neubau. Im Gegenteil: Alle Autobahnneubauprojekte sind im vordringlichen Bedarf.

Die EU-rechtlich geforderte Prüfung aller „vernünftigen Alternativen“ unterblieb fast vollständig – wie eben Ausbau statt Neubau, innerörtliche Lösungen durch Umbau der Ortsdurchfahrt statt Bau einer Ortsumfahrung.

Diese Kritik betrifft nicht zufällig die Straßenprojekte. Die Deutsche Bahn hatte durchaus Alternativen geprüft und auch gute Beteiligungen vor Ort durchgeführt. Aber die Straßenverwaltungen scheinen die Alternativenprüfungen zu scheuen wie der Teufel das Weihwasser. Rühmliche Ausnahme war hier die A 46 von Hemer nach Menden, zu der Landesverkehrsminister Groschek einen Runden Tisch einrichtete. Der BUND und die Giga (Gruppeninitiative gegen die Autobahn 46) konnten mit Gutachterunterstützung eine bestandorientierte regionale Netzlösung entwickeln. Und das Bundesverkehrsministerium entschied trotzdem auf Neubau.

Besser ist es bei Bahn und Wasserstraßen

Bei den Wasserstraßen liegen dem Plan ein klares bundesweites Netz und ein Priorisierungskonzept zugrunde. Hier werden Engpässe beseitigt und in den Erhalt investiert. Ohne Zweifel ist das nötig bei Schleusen, von denen nicht wenige über 100 Jahre alt sind.

Auch beim RRX gibt es keinen Zweifel, dass dieser Ausbau auf einen 15-Minuten-Takt auf dieser höchst belasteten Nah- und Fernverkehrsstrecke der Republik bundesweit eines der sinnvollsten Projekte ist. Nach dem – klugen – Verzicht auf das Magnetbahnprestigeprojekt „Metrorapid“ hätte man es schon vor über zehn Jahren anpacken sollen. Hier kommt es darauf an, die erste Ausbaustufe bis 2030 komplett umzusetzen – teilweise ist es nur im „potentiellen Bedarf“.

Dinosaurierprojekt

Die Ortsumfahrung Waltrop im Norden von Dortmund bedeutet den zwei- oder vierspurigen Neubau auf 12 Kilometern. Das künftige Verkehrsaufkommen wird

sich von 9.000 Autos täglich auf 16.000 fast verdoppeln. In Verbindung mit der B 235 gleicht das einer neuen Autobahn.

Gänzlich unverträglich sind der Ausbau bzw. Neubau der A40/B1 nach Bochum und nach Unna auf sechs Fahrspuren. Sie würden den Verkehr auf 100.000 Autos täglich erhöhen – genau da, wo schon heute die Feinstaub- und Stickoxidgrenzwerte überschritten werden. Und das bei der völlig ungelösten Problematik der Abgasreinigung von Diesel-Pkw, die ihre Grenzwerte im Alltagsbetrieb um ein Vielfaches überschreiten.

Paradigmenwechsel ist nötig

Diese wenigen regionalen Beispiele zeigen schon, dass ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung unabdingbar ist: Verkehrsminister Dobrindt will stetig wachsenden Verkehr. Und zukunftsuntaugliche Betonprojekte will er mit einer zentralistischen Bundesfernstraßengesellschaft gegen den Willen der Länder und Städte durchsetzen. Doch statt dessen brauchen wir Verkehrsträger übergreifende und städtebaulich integrierte Planungen, Verkehrsmanagement und nachhaltige Logistik. Der Bundesverkehrswegeplan kann durch Verlagerung auf Schiene und Schiff die CO₂-Emission um 10 bis 15 Millionen Tonnen senken. Er kann einen Beitrag zum Schutz der Gesundheit und zu lebenswerten Städten leisten. Dazu muss er aber grundlegend verändert werden.

Werner Reh
ist Experte des BUND für Infrastruktur und Verkehr.



DER WAHRE KERN DER „ALTERNATIVE FÜR DEUTSCHLAND“ BETRACHTUNGEN VON MARKUS KURTH

Liebe Leserin, liebe Leser,

die Landtagswahlen in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt liegen drei Monate zurück. Inzwischen liegen ausgewertete Nachwahlbefragungen vor und es lohnt sich, mit etwas emotionaler Distanz einen Blick auf die Motive sowie die Herkunft der Wählerschaft der AfD zu werfen.

Auf dem Markt der Meinungen dominieren eher einfache Deutungen mit einem schlichten Ursache-Wirkung-Zusammenhang. So zieht etwa die Partei „Die Linke“ die Schlussfolgerung, die Angst vor sozialem Abstieg stelle den Hauptgrund für den Erfolg der AfD dar, während Horst Seehofer glaubt, mit einer Anbiederung an Fremdenfeindlichkeit und Rassismus den Rechtsauslegern das Wasser abgraben zu können.

Meine These: Beide Interpretationen knüpfen an realen Motivlagen der AfD-Wählerschaft an, greifen aber in ihrer Ausschließlichkeit zu kurz.

Es gibt zweifellos einen rassistisch motivierten und in seiner sozialen Kompetenz verkümmerten, harten Kern in der AfD-Wählerschaft, der (möglicherweise) durch offene und verkappte Ansprache von Feindseligkeit gegenüber Zugewanderten zu „gewinnen“ ist – jedenfalls aus Sicht der CSU. Allerdings legen die jüngsten Umfrageergebnisse nahe, dass sich der völkisch-nationalistische Kern der AfD durch die „Nachahmerpolitik“ der Union in seiner Haltung bestätigt sieht und keineswegs den Schluss zieht, deswegen zur Union zu wechseln.

Auf der anderen Seite gibt es ebenso zweifellos eine Gruppe der Verunsicherten, die sich einer für sie eher undurchsichtigen Bedrohung aus brüchiger sozialer Sicherung, gesellschaftlicher

Modernisierung und Globalisierung ausgesetzt sieht. Diese tief sitzende Verunsicherung und auch Angst wird durch die Zuwanderung von Geflüchteten noch einmal besonders mobilisiert und löst eine fast panische Suche nach Sicherheitsversprechen für die persönliche Lebenslage aus. Die Wählerwanderung insbesondere von der Partei „Die Linke“ zur AfD legt nahe, dass mit rein mengenmäßigen Versprechen von höheren Sozialleistungen dieser Verunsicherung jedenfalls nicht beizukommen sein dürfte.

Hierzu einige Zahlen: Die beiden für die Wahlentscheidung maßgeblichen Themen für die AfD-Wähler*innen waren bei allen drei Landtagswahlen das Thema „Flüchtlinge“ (je nach Bundesland für 56 bis 69 Prozent) und das Thema „Soziale Gerechtigkeit“ (ca. 40 Prozent). Demgegenüber stand für alle anderen Wähler*innen das Thema „Soziale Gerechtigkeit“ (ca. 45 Prozent) auf Platz eins knapp vor „Wirtschaft und Arbeit“ (37 bis 39 Prozent). Etwa gleichauf mit „Schule und Bildung“ folgt mit deutlichem Abstand das Thema „Flüchtlinge“ (beide rund 25 Prozent). Aufschlussreich sind auch die Zahlen zu Bildung und Beruf sowie Geschlecht der AfD-Wähler*innen. Auf der einen Seite erzielte die AfD bei Arbeiter*innen und Arbeitslosen fast durchgängig mehr als 30 Prozent der Stimmen, auf der anderen Seite blieben die Rechtspopulisten keineswegs auf Wähler*innen mit niedrigem Bildungsabschluss beschränkt. In Baden-Württemberg gaben immerhin 20 Prozent der Wähler*innen mit mittlerem Bildungsabschluss der AfD ihre Stimme (Sachsen-Anhalt: 30 Prozent); bei denen mit hohem Bildungsabschluss waren es immerhin noch 11 Prozent (Sachsen-Anhalt: 15 Prozent). Den geringsten Zuspruch hatte die AfD übrigens bei den rheinland-pfälzischen Beamt*innen

mit „nur“ sechs Prozent. In allen drei Bundesländern punktete die AfD überdurchschnittlich bei schlecht bis mäßig gebildeten Männern im Alter zwischen 25 und 45 Jahren.

Diese Zahlen legen den Schluss nahe, dass Ängste vor Statusverlust, vor Konkurrenz am Arbeitsmarkt und vor sozialem Abstieg sich mit der Projektionsfläche verbinden, die durch Fluchtbewegungen und Zuwanderung entstanden ist. Jedoch ist der gefürchtete Statusverlust bei der männlichen Wählerschaft der neuen Rechten beileibe nicht nur auf Zuwanderung beschränkt: Auch die Gleichstellung der Geschlechter wird als Bedrohung wahrgenommen und gefährdet im Verbund mit der Angst vor dem Jobverlust das durchaus noch wirkmächtige männliche Selbstbild vom „Familienernährer“. Darüber hinaus nimmt der männliche AfD-Wähler die Politik zur Gleichberechtigung der sexuellen Orientierung als Bedrohung seines Männlichkeitsbildes und als drohenden Verlust der kulturellen Hegemonie eben jenes Männlichkeitsbildes wahr. Da tatsächlich (und glücklicherweise) Schwulenhass, frauenfeindliche Sprüche und offener Rassismus gerade in den höheren Bildungsschichten sowie den gesellschaftlichen Eliten eher verpönt sind, wirken die Grundeinstellungen gruppenbezogener Menschenfeindlichkeit von AfD-Anhänger*innen faktisch als Karrierebremse und als Ausschluss von Anerkennung der „besseren Gesellschaft“ – speziell ihres weiblichen Teils.

Stark vereinfacht: Mit Machos, deren Birne mit völkisch-nationalistischem Schmuttelkram gefüllt ist, möchte die übergroße Mehrheit der Studienrätinnen, Ärztinnen und Journalistinnen nichts zu tun haben. Aus dieser – meiner Meinung nach völlig nachvollziehbaren – Ablehnung speist sich das Selbstbild vieler

AfD-Anhänger*innen als benachteiligter und untergebotter Minderheit. Ausdrücke wie „Lügenpresse“, „Genderwahn“ und „Systempolitiker“ drücken genau dieses aus und begründen gleichzeitig eine Selbstwahrnehmung als Widerstandskämpfer, die bei Bedarf zur Rechtfertigung oder mindestens Beschönigung von Gewalt und rechtem Terror mobilisiert wird. Wer, wie ich selbst einmal, am Rande einer AfD-Kundgebung auch nur Zwischenrufe macht, sieht sich schnell von aggressiven Kerlen umringt, die mit Tritten und versteckten Schlägen vorgehen. In den entsprechenden Internetforen, wo sich die schlechte Laune der Republik versammelt, fallen dann alle Hemmungen – übelste Gewaltphantasien offenbaren den fortgeschrittenen Grad der psychischen Deformation vieler AfD-Anhänger*innen.

Was folgt daraus für die politische Auseinandersetzung?

Erstens gibt es kein Patentrezept gegen diese Mischung von realen, gefühlten und übersteigerten Verlustängsten.

Natürlich braucht es ein politisches Angebot für soziale Sicherheit. Es dürfte aber keineswegs quasi automatisch zu einer Verringerung des rechten Potentials führen. Wichtiger dürfte eine langfristige Stärkung der Fähigkeiten der Bürgerinnen und Bürger sein, mit den unterschiedlichsten Formen von Unsicherheit umgehen zu lernen. In einer Welt, in der Gewissheiten regelmäßig in Frage gestellt sowie Lebensperspektiven zunehmend weniger planbar werden, schrumpft der Raum von realen politischen Sicherheitsversprechen ebenso wie das Bedürfnis nach denselben wächst. Wie man mit dieser Diskrepanz umgehen kann, ist in den politischen Parteien ziemlich unklar – wenn das Problem überhaupt als solches erkannt wird.

Zweitens kann der Befund, dass mehr oder weniger verfestigte rechtspopulistische Einstellungen nicht kurzfristig aufzulösen sein werden, nicht von der Aufgabe entbinden, das zerstörerische Potential von AfD und Co. aufzuzeigen und anzuprangern. Frau Petry, Herr Gauland und Herr Höcke wollen in letzter

Konsequenz tatsächlich vernichten, was dieses Land in weiten Teilen lebenswert macht: Toleranz, Vielfalt, Rücksichtnahme, Hilfsbereitschaft, den Schutz von Gesundheit und Leben sowie nicht zuletzt die Unantastbarkeit der menschlichen Würde stellen sie bewusst in Frage. Wer die gezielte Provokation der Frau Petry vom „Schießbefehl an der Grenze“ mit der Äußerung zum „unerwünschten Nachbarn Jerome Boateng“ nebeneinander legt, weiß, wohin die Reise mit der AfD gehen würde.

**Mit besorgten Grüßen aus Berlin
Ihr Markus Kurth**

Markus Kurth
ist Dortmunder GRÜNES Mitglied des Bundestags.



Die VeloKitchen Dortmund ist eine Fahrradselbsthilfe-Werkstatt. Jeden Montag ab 18 Uhr ist sie offen für Menschen, die ihr Fahrrad reparieren möchten, denen aber das nötige Werkzeug oder das Know-how fehlt.

Engagierte Fahrradenthusiast*innen schrauben hier an Fahrradprojekten, kochen vegan und beraten die, die mit ihren Rädern Hilfe brauchen. Verbindende Grundlage ist das aktive, unabhängige und nachhaltige Reparieren und Wiedernutzbarmachen von Fahrrädern und Fahrradteilen.

Darüber hinaus ist die VeloKitchen ein Treffpunkt für Radverkehr, Radpolitik und

Radkultur. Sie veranstaltet die Fahrrad-Sternfahrt Dortmund mit, kocht für das International Cycling Film Festival in Herne, bereichert Veranstaltungen und Feste mit einer mobilen Repair-Station oder Soundbikes und beteiligt sich an Selbsthilfewerkstätten für Geflüchtete. Zusammen mit VeloCityRuhr hat die VeloKitchen die Lastenrad-Initiative „Dein Rudolf“ ins Leben gerufen: Einen Verleih für freie Lastenräder im Ruhrgebiet. Auch in Gremien wie dem neuen „Beirat Nahmobilität“ und dem „Agenda-Arbeitskreis Nachhaltige Mobilität“ der Stadt Dortmund sind Beteiligte der VeloKitchen aktiv.

Die VeloKitchen lebt von Geld- und Sachspenden und vom sozialen Engagement der Julius Ewald Schmitt Grundstücksgesellschaft.

Wer aktiv werden, spenden oder einfach vorbeischauchen möchte: immer montags ab ca. 18 Uhr in der Bornstraße 138, 44145 Dortmund velokitchen-dortmund.de post@velokitchen-dortmund.de

**velo
kitchen**
Das zerradelt auf der Zunge!

LANDESGRÜNE VORSCHLÄGE FÜR EIN LUFTVERKEHRSKONZEPT

Luftverkehr ist Bestandteil gesellschaftlicher Mobilität und ein Wirtschaftsfaktor. Andererseits bedeutet er durch Lärm und Abgase Belastungen für Menschen und Umwelt. Und es gibt wirtschaftliche Probleme, gerade bei den Flughäfen.

Jahr für Jahr fährt der Flughafen Dortmund als öffentliches Unternehmen ein Defizit in zweistelliger Millionenhöhe ein. Den drei anderen NRW-Flughäfen mit weniger Verkehr (Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt, Weeze) geht es nicht viel besser.

Wie also weiter? Die derzeit noch gültigen Luftverkehrskonzepte (NRW 2000, Bund 2009) haben eine Bruchlandung hingelegt. Der Grund: Anders als bei Straße oder Schiene ist Luftverkehr formal privat. Die Infrastruktur bieten private Gesellschaften, oft mit öffentlichen Eigentümern verschiedenster Ebenen. Und die Airlines entscheiden, wo sie fliegen. Wenn etwas an Flughäfen zu genehmigen ist, dann wird auf Antrag entlang des Luftverkehrsgesetzes des Bundes entschieden. Zumindest wird so argumentiert, wie beim jüngst vorerst gescheiterten Versuch der Ausdehnung von Betriebszeiten in Dortmund.

„Recht und Gesetz“ entscheiden und die Politik hält sich raus? Wir GRÜNE sagen: Nein, dafür ist dieser Bereich zu wichtig, sind seine Auswirkungen zu bedeutend. Deshalb hat die GRÜNE Fraktion NRW Prof. Thießen (TU Chemnitz) mit einem Gutachten beauftragt. Auf dieser Grundlage haben wir ein Positionspapier beschlossen (gruene.fr/nh). Wie im NRW-Koalitionsvertrag festgelegt wird die standortbezogene Erarbeitung des Flughafenkonzeptes NRW erst möglich sein, wenn das überfällige Bundes-Luftverkehrskonzept vorliegt. Es können aber bereits jetzt Strategien diskutiert werden. Ziele einer GRÜNEN Flughafenstrategie für NRW sind:

- weniger Flugbewegungen,
- weniger Schadstoffemissionen und
- weniger Lärm sowie
- eine Tragfähigkeit der langfristig notwendigen Flughafenstandorte ohne Subventionen der öffentlichen Hand.
- Keine weiteren Wachstumsträume und stattdessen eine realistische nachhaltige Flughafenentwicklung!

Wir GRÜNE wollen verstärkt Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagern, wie z. B. von Düsseldorf nach Frankfurt oder Amsterdam, sowie Ziele, die unter vier Stunden per Bahn erreichbar sind. Dafür fordern wir verstärkte Kooperationen von Flughäfen, Airlines und Bahn.

Und die Infrastruktur muss stimmen: Wir GRÜNE wollen einen Ausbau der Schienenstrecken, wie z.B. den RRR oder Münster-Lünen.

Ein Kernvorschlag des Konzepts ist die Lärmabgabe: Heute gibt es lärmabhängige Gebühren, doch diese sind durch die Aufwendungen gedeckelt und für Anreize zu niedrig. Wir wollen, dass Fluggesellschaften entsprechend ihrer Lärmemissionen und der betroffenen Bevölkerung eine Abgabe entrichten, die den Betroffenen zugute kommt. Langstreckenverbindungen für Geschäftsreisende dürfte eine solche Abgabe nicht so schmerzen wie Billigflüge. Und entsprechend würden sich Billigflüge da, wo sie viele Menschen verlärmern, weniger lohnen. Die Airlines würden sie aufgeben oder auf andere, weniger lärmproblematische Standorte ausweichen.

Lärm verteuern und steuern

Damit gäbe es ein effektives Steuerungsinstrument. Kapazitätserweiterungen wären so sicher entbehrlich, Kooperatio-

nen der langfristig tragfähigen Flughäfen sinnvoll. Es bliebe dabei, dass die zwei großen NRW-Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn die Hauptrolle spielen. Alle anderen wären – wenn überhaupt – nur ergänzend und sollten daher wie auch im Entwurf des Landesentwicklungsplanes vorgesehen als „regionalbedeutsam“ eingestuft werden. Weitere Subventionen für Flughäfen lehnen wir ab.

Wir GRÜNE wollen grundsätzlich eine Nachtruhe zwischen 22 und 6 Uhr. Heute wird aber oft mit Verspätungen argumentiert und mit deshalb notwendigen Ausnahmen. Im Wettbewerb kalkulieren die Airlines dann so knapp, dass die Ausnahmen schnell zur Regel werden und Flüge in die Nacht hinein zunehmen. Wir GRÜNE wollen deshalb zwischen 22 und 24 Uhr sowie 5 und 6 Uhr stark ansteigende, hohe Lärmabgaben. Für die kritischen Nachtrandzeiten wäre dies ein effektives Steuerungsinstrument: Verspätetes Landen wäre damit zwar noch möglich, aber so teuer, dass es sich regelmäßig nicht lohnen würde. Mit unserem Vorschlag für einen wirksamen Schutz der Nachtruhe beziehen wir GRÜNE auch klare Position im Verfahren für verlängerte Betriebszeiten in Dortmund: **Nachts von 22 bis 6 Uhr soll nicht geflogen werden.** Für uns hat Lärmschutz oberste Priorität!

Wir GRÜNE wollen, dass ökonomische Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Lärmschutz nicht nur auf dem Papier gefordert, sondern auch mit politischen Mitteln durchgesetzt werden. Und dies an allen Flughafenstandorten. Unseren Vorschlag wollen und werden wir mit allen Betroffenen diskutieren.

Arndt Klocke ist verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN im Landtag.

FRISCH GEWÄHLT: DER NEUE KREISVORSTAND



Dank an die Ehrenvorsitzende Hilke Schwingeler (zweite von rechts) im Kreis des neuen Vorstands (von links): Christoph Neumann (Schatzmeister), Remo Licandro (Sprecher), Dr. Kerstin Feldhoff, Mona Markmann, Katja Bender (Sprecherin), Johannes Rehborn und Tabea Rössig.

DER NEUE KREISGESCHÄFTSFÜHRER: PETER KÖHLER



Ich komme aus der Jugendarbeit, dort habe ich in der Gruppenarbeit, der Organisation von (Groß-) Veranstaltungen und in der Begleitung von Ortsgruppen viel Erfahrung gesammelt. Über viele Jahre habe ich ehrenamtliche Leitung von der Ortsgruppe bis zum Bundesvorstand wahrgenommen, außerdem viele Kurse in der Gruppenleiterausbildung und mit Schulklassen zu verschiedensten Themen geleitet. In der Vereinsarbeit – und ein Verein mit Mitgliedern und Strukturen ist eine Partei ja durchaus auch – kenne ich mich also aus ;)

Und sonst? Lieber Kaffee als Tee, Morgenmuffel und nachtaktiv, Kabarett oder Quiz statt Kinofilm, lieber Kicktipp als auf dem Platz, lieber hinterm Infostand als davor die Leute anquatschen. Gern bin ich mit Freunden unterwegs zum Dart, Snookern oder einfach bei einem kühlen Radler (manchmal auch einigen vielen ...) in der Lieblingskneipe.

Wenn ihr mehr wissen wollt: Fragt mich gern!

Herzliche GRÜNE Grüße und bis bald mal!

Peter

Hallo!

Viele haben mich schon mal live kennengelernt. Für alle anderen gibt's nun das Gesicht und ein paar Infos zum neuen Namen im Büro:

Seit Januar arbeite ich in der Kreisgeschäftsstelle, seit April bin ich Kreisgeschäftsführer der Dortmunder GRÜNEN. Vorher war ich drei Jahre lang Geschäftsführer für die GRÜNEN im Hochsauerlandkreis und für den Bezirk Westfalen.

Ich will den Verantwortlichen in KV und Ortsverbänden einiges an Orga- und Kleinkram abnehmen, damit sie ihre Energie in die politische Arbeit stecken können. Dafür bin ich natürlich als „der Mensch im Büro“ immer ansprechbar für euch.

Aufgewachsen bin ich übrigens in Menden im schönen Randsauerland, dort wohne ich auch noch. Politisch mitgemischt und mein Umfeld mitgestaltet hab ich eigentlich schon immer: In der Schule in der SV, später als Vertretung der Kinder und Jugendlichen im Jugendverband, in Jugendinitiativen oder z. B. als Sprecher des Mendener Bürgerbegehrens gegen Sozialkürzungen. 1998 war dann die richtige Zeit gekommen, mich auch parteipolitisch zu engagieren. Bei den Mendener GRÜNEN bin ich seitdem mit kurzen Auszeiten im Vorstand, lange Zeit davon als Kassierer. Seit 2006 bin ich Mitglied des Mendener Stadtrats und seit 2007 Sprecher unserer sechsköpfigen Ratsfraktion. Seit vier Jahren bin ich auch im Kreisvorstand im Märkischen Kreis aktiv. Ich arbeite in den LAGen Queer und Verkehr mit, im Moment aber leider nur sporadisch.



Danke, Kim!

„So ganz ist Politik doch nicht mein Ding“, merkte sie, nahm konsequent den Hut und orientiert sich beruflich und örtlich neu.

Wir wünschen dir alles Gute und viel Erfolg!

GRÜNE GESICHTER



HILKE SCHWINGELER

Beim Umzug des Kreisverbands von der Ruhrallee in die jetzige Geschäftsstelle fand ich einen Karton mit aufgeklebten Fotos ab etwa 1990. Gestern sah ich mir sie nochmal an und kam dabei heftig ins Grübeln. Abgesehen davon, dass ich einmal wesentlich jünger (gilt für alle) und vor allem dünner (gilt nicht für alle) war, transportieren die

Fotos die politischen Kämpfe mit den handelnden Personen in die Gegenwart. Und wie viele Menschen die GRÜNEN verlassen haben, weil sie große Probleme mit dem politischen Handeln der GRÜNEN hatten. Ganz ehrlich – die Meisten konnte ich sehr gut verstehen. Zu viele Kompromisse bei Kriegseinsätzen, die zunehmende Hierarchisierung in der Partei und vieles mehr widersprach auch meinen grundGRÜNEN Grundsätzen. Wobei ich nie verstanden habe, warum sich Wahlprogramme möglichen Koalitionspartnern anpassen müssen ...

Ganz oft habe ich mich geärgert. Aber bis jetzt bin ich nicht in die Versuchung gekommen, das GRÜNE Projekt für mich aufzugeben. Seit ich als ganz junger Mensch begriffen habe, dass es ganz viel um uns herum gibt, was den Erhalt unserer Lebensgrundlagen in jeder Hinsicht gefährdet und dass Menschen alleine nichts bewegen können, war es so, als hätte ich auf die GRÜNEN gewartet – und bin dann 1984 Mitglied geworden. Auch deshalb, um meinen Kindern die Zukunft zu erhalten.

Anfang der 90er waren Manfred Dimmig, Michael Kussin und Rüdiger Weigelin meine Vorstands“partner“ (alle längst nicht mehr bei den GRÜNEN) und Grund für mich, nach etwa vier Jahren als

Sprecherin aufzugeben – aber das ist eine andere und posserreiche Geschichte mit vielen Akteur*innen wie zum Beispiel einer gewissen Gabriella Wollenhaupt und Richard Kelber ...

Ich ging in die LAG Schule/Bildung und machte viel mehr im Beruf. Guida de Lima-Werner und Till Strucksberg kamen, dann Sabine Nonnenmacher und Hans-Heinrich Dörmann (oder war es umgekehrt?).

Guida und Till verließen die GRÜNEN im politischen Zorn, sind aber – besonders Till – in Dortmund weiter aktiv. Auch sonst lief einiges im Kreisverband damals nicht „rund“ und man erinnerte sich zwecks Konsolidierung an schon damals ältere „Hasen“, das waren Sebastian Müller und ich.

Sebastian ging und Markus kam, und Markus ging und Matthias kam, und Matthias ging und Uli kam, und Uli ging und Remo kam. Und ich blieb, weil Kontinuität nicht unwichtig ist, weil politisch immer etwas los und GRÜNES immer mein Anliegen war und ist und weil es neben viel Reibereien letztlich auch Spaß gemacht hat.

Jeder von uns, der sein Engagement und seine Zeit für GRÜNE Ziele einsetzt, wird genau wissen, warum sie/er es tut. Das hat mich immer wieder bei den GRÜNEN fasziniert und auch gehalten: die Intensität der politischen Diskussionen und das kenntnisreiche Ringen um politische Positionen. Wenn uns das weiterhin gelingt, ohne dass wir uns verbiegen und dem momentanen Zeitgeist hinterher laufen – dann haben die GRÜNEN mit Sicherheit auch in Zukunft Menschen, die lange mit ihnen für unsere gemeinsame Zukunft kämpfen.

Im März 2016 wählte die Mitgliederversammlung des Kreisverbands Hilke Schwingeler zur Ehrenvorsitzenden.

Das Interview führte Jens Woelki

SPRICHT DEIN FAHRRAD AUCH GRÜN?

JETZT MITGLIED WERDEN:

WWW.GRUENE.DE/UEBER-UNS/JETZT-MITGLIED-WERDEN.HTML
ODER EINE E-MAIL AN INFO@GRUENE-DORTMUND.DE
ODER ANRUFEN IM KREISVERBAND TEL. 0231 / 12 11 71

FRAGEN? ANREGUNGEN? LUST POLITIK IN DORTMUND MITZUGESTALTEN?

Sprecht uns an – wir freuen uns auf euch!

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Kreisverband Dortmund

Königswall 8 · 44137 Dortmund · Tel.: 0231/12 11 71 · Fax.: 0231/12 11 64

E-Mail: info@gruene-dortmund.de · Internet: www.gruene-dortmund.de

Öffnungszeiten:
montags von 11.30 bis 15.30 Uhr
donnerstags von 11.30 bis 19.00 Uhr
freitags von 11.30 bis 15.30 Uhr

Kreisgeschäftsführer: Peter Köhler

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Rat der Stadt Dortmund

Friedensplatz 1 · 44122 Dortmund · Tel.: 0231/50 220 78 · Fax: 0231/50 220 94

E-Mail: fraktion@gruene-do.de · Internet: www.gruene-do.de

Ansprechpartner*innen im Büro:

Sabine Pezely Fachbereiche Ökologie, Stadtplanung, Wirtschaft und Kultur
Stefan Neuhaus Fachbereiche Sozialpolitik, Schule, Kinder und Jugend
Manuela Meyer Büromanagement

GRÜNE Jugend Dortmund

Königswall 8 · 44137 Dortmund

E-Mail: info@gjdo.de · Internet: www.gjdo.de

TERMINE

Alle Termine im Büro des Kreisverbands, Königswall 8

MI	31. August 2016	ab 19 Uhr	-> Mitgliederversammlung Wahlen zur Landesdelegiertenkonferenz
MI	7. September 2016	ab 19 Uhr	-> Mitgliederversammlung zur Sozialpolitik mit Sven Lehmann
SO	11. September 2016		-> 35 Jahre GRÜN in Dortmund
MI	21. September 2016	ab 19 Uhr	-> AG Landespolitik mit Hans Christian Markert
DO	6. Oktober 2016		-> Veranstaltung „Rentenpolitik“ mit Markus Kurth
MI	2. November 2016	ab 19 Uhr	-> AG Bundespolitik mit Markus Kurth
MI	16. November 2016	ab 19 Uhr	-> Mitgliederversammlung mit Verena Schäffer Thema NSU

IMPRESSUM: GRinDo ist eine Publikation von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Kreisverband Dortmund • Königswall 8 • 44137 Dortmund (Herausgeber)
Tel. 0231 - 12 11 71 • info@gruene-dortmund.de

V. I. S. D. P.: Katja Bender (Sprecherin) und Remo Licandro (Sprecher).

FOTOS: Gerd Schmedes (Titel, 2&3 Hintergrund, 4, 5 [2x], 7 & 8 Hintergrund, 11, 13, 14 u.r., 15 u., 16),
Benito Barajas (2), Guido von Wiecken (6), Friedrich-Wilhelm Herkelmann (8), GRÜNE DORTMUND (9,15),
gemeinfrei (10 [2x]), Velokitchen (12), Ulrich Langhorst (14 o.), Jan Ovelgönne (14 u.l.)

REDAKTION: Jens Woelki

LAYOUT, GRAFIK: Gerd Schmedes -> gabak artistic advice

DRUCK: Brasse & Nolte, Dortmund, Juni 2016

AUFLAGE: 1.000 Exemplare • Die Abgabe ist kostenfrei.

