



SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östrich

Wahlprüfsteine der Klimainitiative Dorsten (Mobilitätsgruppe) und der ADFC OG Dorsten zur Kommunalwahl 2020

Frage 1. VisionZero - keine Verkehrstoten oder Schwerverletzten

Die SPD mit dem OV Altstadt setzt sich schon lange für Sicherheit der Bürger in Dorsten ein. Ein seit mehr 10 Jahren bestehendes Thema ist dabei der Kreisverkehr an der Einmündung Marlerstraße / Händelstraße. Wir unterstützen eine Verkehrspolitik, die das Ziel hat, die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten möglichst auf null zu reduzieren. Auch bei den größt möglichen baulichen Maßnahmen bleibt der Fehlerfaktor Mensch. Unachtsamkeit und Regelverstöße sind bei allen Verkehrsteilnehmern ein Grund für Verletzte und letztendlich Tote in Verkehr. Wir unterstützen dabei auch Vorschläge und konkreten Anregungen zum Thema „Temporeduzierung“.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit ist ein Kernstück dabei. Die wirksame Einsetzung von baulichen Anlagen, wie Straßenverengung (Klosterstraße Höhe Nikolausweg) und die Kreisverkehre in der Klosterstraße drücken deutlich die Geschwindigkeiten des MIVs in der Wohnsammelstraße. Die dort vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h werden oft genug von Anwohnern und Besucher ignoriert, weil keine einheitliche Regelung zum Zwischenbeschleunigung. **Wir möchten in den Stadtrat einbringen, dass eine Verkehrsflussüberprüfung durch die Stadt mit der Beteiligung der Behördenvertreter, des ADFC sowie der Klimainitiativen durchgeführt wird. Die Beteiligung der Bürger muss daher, vergleichbar wie bei der Innenstadtgestaltung bei „Wir machen Mitte“ durch Ideen der Einwohnern im Vorfeld gesammelt werden und dann in einer Begehung betrachtet werden. In einem weiteren Schritt soll die Verwaltung nicht nur eventuelle Ablehnungen der jeweiligen Ideen begründen, sondern auch konstruktive Alternativen und Vorschläge erarbeiten. Wir möchten eine „Ja, und bei/wenn ... geht das“ Kultur. Bislang wurde nur eine „ Ja, aber .. „ oder „Nein, leider fehlt“ Kultur gepflegt.**

Wir verstehen, dass viele Fußgänger und Radfahrer an zahllosen Stellen in Dorsten die Bundesstraßen und Landstraßen, auf denen teilweise 70 km/h oder mehr erlaubt sind, queren müssen. Auch hier würden Geschwindigkeitsreduzierungen und Querungsiseln für deutlich mehr Sicherheit sorgen. Leider sind die Verkehrsregelungen und auch alle baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen (wie Inseln, Querungshilfen und Ampeln) nicht im Handlungsspielraum der Stadt Dorsten und dessen Stadtrat. Alles wird durch den Landesbehörde „Straßen NRW“ gebaut, betrieben und letztendlich auch entschieden. Den Einfluss auf den Landes-, Bundes- und Kreisstraße ist bislang sehr gering und nur als hinweisend zu bezeichnend. Wir möchten daher über die Landratskandidaten und deren im Wahlkampf betonten Ausbau der Infrastruktur der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer mit konkreten Beispielen bestimmend Einfluss nehmen. Auch durch die RVR- und Kreistagskandidaten der SPD sind wir mit den Thema Fuß- und Radverkehr städteübergreifend vertreten. Dort wird der immer weiter steigende Radtourismus gestärkt. Hier sehen wir sehr großes Potential für die Städte an Lippe und Kanal. Andere kleinere Gemeinden und Städte an der Ruhrtalradroute haben dort von diesem Tourismus profitiert.

Bedingt durch die Pandemie ist der Fahrradverkehr in Dorsten gestiegen. Dazu möchten wir als SPD Ortsverein Dorsten Altstadt diese Thema in der Stadt voranbringen.

Durch Brücken aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) möchten wir nicht nur soziale Brücken zu den Ortsteilen nördlich und südlich von Lippe und Kanal schaffen und einfache Lösungen ausprobieren. Die Nachbarländer Niederlande oder Dänemark praktizieren dies schon.

The SPD logo consists of a purple square on the left and a red square on the right, with the letters 'SPD' in white on the red background.

SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östrich

Dorsten soll Brücken bauen

A photograph of a modern, white, curved pedestrian and bicycle bridge spanning a pond. The bridge has a railing made of vertical slats. The background is filled with lush green trees under a blue sky with light clouds. The water in the pond reflects the bridge and the surrounding greenery.

SPD Dorsten unterstützt

Fußgänger- und Fahrradbrücken in Dorsten

Brücken aus Beton und Stahl sind zu schwer und es dauert lange sie zu bauen. In den Niederlanden werden für Fußgänger- oder Fahrradverkehr leichte Brücken aus Glasfaser-Kunststoff gebaut – das geht schnell und spart dabei noch sehr viel Energie.

Durch Brücken aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) sind auch an Verkehrsknotenpunkten baulich andere Lösungen möglich.

Die High-Tech-Brücken sollen leichter, langlebiger und umweltfreundlicher sein als bisherige Übergänge aus Beton und Stahl. 15 GFK-Brücken stehen bereits in Rotterdam, die neuen sollen bis zu 17 Meter lang und gut 4 Meter breit werden. Der Hersteller Fibercore Europe sitzt mit seiner Zentrale direkt im Hafen Rotterdams und produziert dort auch. Die bisher längste Kunststoff-Brücke haben sie in den Niederlanden über eine Autobahn gebaut, sie ist 140 Meter lang.

The SPD logo consists of a purple square on the left and a red square on the right. The letters 'SPD' are written in white, bold, sans-serif font across the red square.

SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östrich

Halb so schwer wie Stahl

Schon bei einer Länge von 12 Metern auf neun Meter Breite ließen sich gegenüber dem Brückenbau aus Beton oder Stahl 1300-2700 Gigajoule Energie sparen, bestätigt eine Studie den Kunststoff-Brücken. Angefertigt hat sie die niederländische Unternehmensberatung Beco Group. Ein Gigajoule entspricht etwa der Energie, die sich mit 45,5 Kilogramm Kohle erzeugen lässt. So spart eine Kunststoffbrücke im gesamten Herstellungsprozess (vom Materialabbau bis zur Entsorgung) etwa die Energie von 60-120 Tonnen Kohle. Moderne Kohlekraftwerke verfeuern mehrere hundert Tonnen Kohle pro Stunde.

Im Bezug auf die CO₂-Emissionen während der Herstellung sollen die Kunststoffbrücken etwa zweimal besser abschneiden als Beton und Stahl. Am bedeutendsten ist aber der Gewichtsunterschied: Vier Tonnen wiegt eine 12 Meter lange GFK-Brücke laut Fibercore Europe, ein Zehntel einer Betonbrücke und halb so viel wie die Variante aus Stahl.

Der große Vorteil: Solche Brücken lassen sich meist komplett beim Hersteller fertigen und dann aufgrund des geringen Gewichts in einem Stück zur Baustelle liefern. Das spart Zeit und Geld, der Einbau funktioniert üblicherweise innerhalb weniger Stunden.

Ein weiterer Vorteil: Die GFK-Brücken sind gut gewappnet gegen Erdbeben-Erschütterungen. Das dürfte in Rotterdam kein entscheidender Faktor gewesen sein. Fibercore Europe will aber nun auch international Baufirmen, Städte und Kommunen mit den Leichtbaubrücken ansprechen.

Wenn Sie interessiert, Fragen & Anregungen haben oder uns unterstützen wollen, dann schreiben Sie uns an Fraktion@spd-Dorsten.de - und werden Sie so Teil unserer Aktion!





SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östrich

Wahlprüfsteine der Klimainitiative Dorsten (Mobilitätsgruppe) und der ADFC OG Dorsten zur Kommunalwahl 2020

Frage 2. Gleichberechtigung

Sie möchten als ADFC und Klimainitiative den Radverkehrsanteil in Dorsten steigern.

Wir sehen den Radverkehr als einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende. Als SPD möchten unter dem Begriff Gleichberechtigung auch den Fuß-, E-Rad- und gehbehinderten Verkehr stärken.

Wir möchten, dass in Zukunft der Radverkehr in Dorsten stärker berücksichtigt und der Straßenraum gerechter verteilt wird.

Wir als SPD möchten durch konkrete Anträge im Umwelt- und Planungsausschuss erreichen, den Radfahrern mehr Raum auf den Straßen zu geben. Auch auf den gerade in der Erstellung befindlichen Mobilitätsplan, den wir als SPD eingereicht haben, nehmen wir Einfluss.

Dort sollen in der Planung von der Stadtverwaltung alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt berücksichtigt werden. Hier möchten wir unser Konzept der Rad- Speichen und Nabewege umsetzen. Das Rad ist als großer Kreis um das Zentrum herum zu verstehen. Ohne Verbindung zum Zentrum sondern zu Außenstadtteile. Östrich, südliche Hardt, südliche Feldmark und Altendorf mit Dorfhervest, Wulfen, Barkenberg nach Lembeck und Rahde. Von Rahde über Schermbeck nach Gahlen und Östrich zurück. Mit Speichenwege sind direkte Verbindungen zum Zentrum gemeint. Die Nabe ist der Innenstadtring (siehe hierzu auch Frage 6)

Außer für reine Fußgängerampeln liegt die Zuständigkeit für Kreuzungsampel mit einer Ausnahme (Kreuzung Westwall/Klosterstraße) bei Straßen NRW. Die SPD, wird sich wie auch schon in der Vergangenheit, auch in der Zukunft sich dafür einsetzen optimalere Ampelschaltungen und als auch bessere Querungsmöglichkeiten zu schaffen.



SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östrich

Wahlprüfsteine der Klimainitiative Dorsten (Mobilitätsgruppe) und der ADFC OG Dorsten zur Kommunalwahl 2020

Frage 3 sehr gute Fahrradinfrastruktur

Die SPD sieht die bisherige Rotstiftpolitik in vielen Bereichen als mehr als schwierig. Wir haben dies in zahllosen Sitzungen im Haupt- und Finanzausschuss bereits seit Jahren angemahnt. Für die Verkehrswende und die Stärkung der Gleichberechtigung brauchen wir Geld und eine nachhaltige Finanzierung für gute befestigte Wege (getrennt vom MIV). Die Einrichtung von durchgängigen Fahrradstraßen/Zonen ist dabei eine bezahlbare Lösung und liegt im Handlungsraum der Stadt von Dorsten. Wir möchten dazu eine Prioritätenliste von Fahrradstraßen und Fahrradzonen beantragen, in der die jeweiligen Alternativstrecken beziffert und dargestellt werden. Dazu möchten wir als SPD allen Interessierten einen Workshop anbieten. Hier sollten die Konkretisierungen genau beschrieben und als gemeinsamer Antrag in die Ausschüsse eingebracht werden.

Wir möchten die Unterscheidung zwischen den kommunalen-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen erarbeiten. Wir sehen daher einen 11 tägigen Workshop für das gesamte Stadtgebiet als erforderlich an (einen Workshoptag pro Stadtteil). In dem Workshop muss dokumentiert und verortet werden, wo die Probleme liegen und wie mit Ihnen umgegangen werden muss. Mit einer Maßnahmenliste der Sanierungsverfahren soll der Stadtverwaltung ein geschlossenes Konzept der bestehenden Rad- und Fußwege mit Schlaglöcher, Wurzelaufwerfungen, schlechte Markierung, schlechte Beschilderung und unsichere Einmündungsbereiche übergeben werden.

Frage 4 Mehr Ressourcen fürs Rad

Wir sehen genau wie Sie das Dorsten in seinem Haushalt nur einen sehr kleinen Teil für die Fahrradinfrastruktur vorgesehen hat. Wir als SPD möchten in den Zustand unserer Radinfrastruktur investieren. Im Vergleich zu anderen Städten sehen wir einen jährlichen gesteigerten Stufeninvestitionsplan für den Radverkehr als Möglichkeit. Beginnend mit ca. 10€ pro Jahr und Einwohner für Neubau und Erhalt der Radinfrastruktur zuzüglich der Kosten für die betriebliche Unterhaltung. Über die weitere Jahren soll dies in Stufen gesteigert werden.

Wir als SPD wollen dringend darauf hin arbeiten, dass für Dorsten Mittel aus den zahlreichen vorhandenen Fördertöpfen abgerufen werden. Aus den Erfahrungen von sozialen Stadt-Projekten, wie Barkenberg, Hervest und „Wir machen Mitte“ sollen externe Finanzierungs- und Betreuungsmöglichkeiten (Fachpersonal) die Umsetzung auch in die Infrastruktur fortführen. Die komplexen Anforderungen und Abhängigkeiten in den Projekten erfordern ein breites Personalkonzept.

Ein Wunsch dabei ist, Dorsten als ersten Veranstaltungspartner für „Best-Practice-Projekte“ in der Mobilität zunächst kreisweit, mit der Erfahrung auch überregional, zu etablieren. Solche Veranstaltungen dienen dem Austausch von Erfolgsprojekten und dessen Umsetzbarkeit in einem Netzwerk.



SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östrich

Wahlprüfsteine der Klimainitiative Dorsten (Mobilitätsgruppe) und der ADFC OG Dorsten zur Kommunalwahl 2020

Frage 5 Mobilitätskonzept

Die SPD setzt auf die „vernetzte Mobilität“ und möchte dazu eine deutliche Wende voranbringen.

Der Umstieg vom MIV auf eine breite Mobilität kommt dabei erst durch die Vernetzung verschiedener Verkehrsmöglichkeiten, wie Fuß-, Radverkehr und ÖPNV zustande. Dieser Umstieg muss in der Transportkette pünktlich und zuverlässig sein.

Zuverlässigkeit bekommt man durch ein gutes Angebot. Wenn man nicht mehr nachdenken muss wann das nächste Transportmittel kommt, sondern der Umstieg und die Kette funktionieren. Insbesondere in ländlichen Stadtteilen von Dorsten muss die vernetzte Mobilität ausgebaut werden. Die letzte Meile von Tür zum ÖPNV erfolgt oft per Fahrrad. Daher sind Abstellmöglichkeiten an vielen Stellen wichtig.

Für die dicht bebauten Quartiere in Dorsten möchten wir Fahrrad-Pavillons einrichten. Für die gering- Bedarfs- und Nachfrageregionen und zu Schwachlastzeiten ist ein Bus on Demand (Rufbus per App) ein gutes Mittel. Mit einem Rufbus pro Quartier oder Stadtteil kann somit schon viel erreicht werden.

Wir sehen auch einen HochleistungsÖPNV mit Gelenkbussen/ Spurbussen/Trambus (s.Abbildung) auf den Hauptlinien in Ost-West-Richtung in der Lippeachse.

Während südlich die Achsen an der Emscher oder Ruhr von verschiedenen Verkehrsbetrieben bedient werden hat die Vestische im Norden ein zusammenhängendes Gebiet. Den vermeintlichen Nachteil als eine Chance sehen.

Verbindungen an den SPNV muss angepasst werden. Knotenpunkte im SPNV mit VRR abgestimmt und harmonisiert, bestehende Beschlüsse und Forderungen als Beteiligung überprüft und auf das Mobilitätskonzept der Stadt Dorsten und dessen Anteil im Kreis angepasst werden.



SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östrich

Wahlprüfsteine der Klimainitiative Dorsten (Mobilitätsgruppe) und der ADFC OG Dorsten zur Kommunalwahl 2020

Frage 5 Mobilitätskonzept



Bustram auf virtuellen Schienen ohne Oberleitung auf einfache Straßen.





SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östrich

Wahlprüfsteine der Klimainitiative Dorsten (Mobilitätsgruppe) und der ADFC OG Dorsten zur Kommunalwahl 2020

Frage 5 Mobilitätskonzept -Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung an der Mobilität sehen wir als SPD in einem drei stufigem Planverfahren mit zusammenhängenden Phasen.

1. Phase Orientierungsphase (Dauer 3-4 Monate) Projektierung der Mobilität der Stadt Dorsten im Gesamtkontext, Analyse des Bedienungs- und Plangebietes. Vorbereitungen der Kommunikation mit den Bürgern und einer Projektinternetseite, drei Ideensammlungen, Fokussierungs- und Konkretierungsveranstaltungen.
2. Phase Entwurfentwicklungsphase (4-6 Monate) mit Planungsworkshops mit jeweiligem Kernteam und Bürgerbeteiligung an jeweils unterschiedlichen Kernthemen (Parallele Bearbeitung). Zum Abschluss dieser Phase wird ein Workshopergebnisaustausch stattfinden, in dem die einzelnen Themen wieder zusammengeführt werden.
3. Phase Entwurfsphase mit Evaluierung des Projektes und Entwurferstellung.

Bei der Bürgerbeteiligung ist als Ziel der Maßnahme eine Aufwertung der Straße durch bessere Bedingungen für Radfahrer und Fussgänger vorzugeben. Nicht in dem eine Radfahrstraße oder Zone als Ziel vorgibt.

Aus der Erfahrung anderer Bürgerbeteiligungen hat sich gezeigt, dass Bürger in der Regel vernünftig und vorinformiert sind. Die Ergebnisse zeigen, dass ähnliche Maßnahmen herausgearbeitet werden, wie es die Verwaltung auch erarbeitet. Eigene Ideen aus der Bürgerschaft haben eine größere Nachhaltigkeit und Akzeptanz. Sie werden auch mehr und länger unterstützt. Die Beschwerdevielfalt ist deutlich geringer.



SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östlich

Wahlprüfsteine der Klimainitiative Dorsten (Mobilitätsgruppe) und der ADFC OG Dorsten zur Kommunalwahl 2020

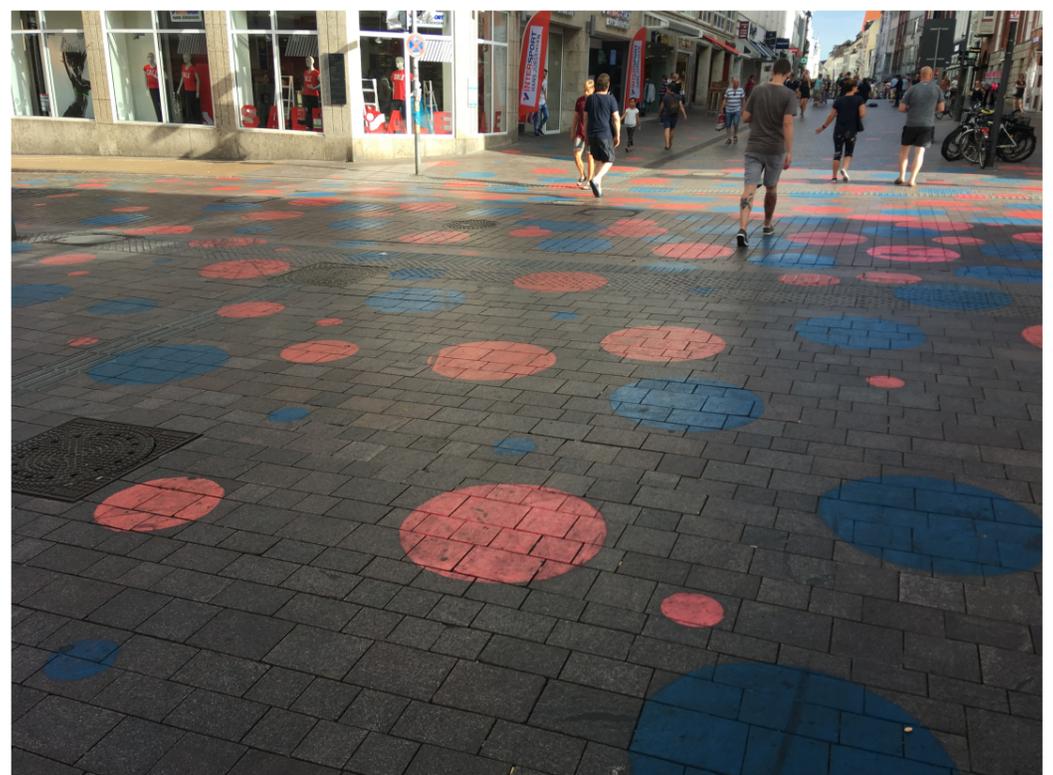
Frage 6 Erweiterte Nutzung der Innenstadt

Die Querung der Innenstadt von Dorsten ist auch der SPD OV Altstadt sehr wichtig. Wir sehen daher in der Fußgängerzone an vier neuralgischen Straßenzügen eine einfache Querung der Fußgängerzone als erforderlich. Die Straßen Kühl/Hühnerstraße, Klosterstraße/Bauhausstiege, Gordulagasse/Wiesenstraße und Ursulastraße/Suitbertusstraße möchten wir daher Begegnungszonen (s. Bilder) umsetzen.

Markierungen weisen die beiden Verkehrsteilnehmer (Fuß- und Rad) auf gegenseitige Rücksichtnahme hin und die Querungen sind eindeutig geregelt.

Für eine West-Ostquerung der Innenstadt durch Radfahrer ist eine Öffnung der Straße an der Vehme erforderlich. Außerdem ist das Befahren der Gräben um das Zentrum der Innenstadt in beiden Richtungen für Radfahrer freizugeben.

Als weitere fahrradfreundliche Ergänzungen sehen wir die Nutzung von Ladenleerständen in der Innenstadt als Fahrradparkmöglichkeit. Die SPD befürwortet eine Wiederbelebung der Fahrradwache bei der Räder sicher abgestellt werden können. In diesem Zusammenhang werden wir auch prüfen lassen, ob eine Pop-Up Werkstatt der Radstation in der direkten Innenstadt für kleinere Reparaturen angenommen wird. Zur Konkretisierung muss mit dem Betreiber und den möglichen Zeiten (insbesondere Wochenende, Markttagen und Veranstaltungen) ein Modellprojekt gestartet werden.





SPD-Ortsverein Dorsten-Altstadt / Feldmark / Hardt / Östrich

Wahlprüfsteine der Klimainitiative Dorsten (Mobilitätsgruppe) und der ADFC OG Dorsten zur Kommunalwahl 2020

Frage 7 Radschnellwege Radrouten ins Zentrum

Dorsten ist eine große Flächenstadt im Bundesgebiet. Wir möchten, wie in Frage 2 schon erwähnt, möchten wir eine Prioritätenliste beantragen und auf stadtteilverbindende Schnellradwege (Speichen) setzen. Kernstrecken und Hauptachsen in das Zentrum sind dabei genau so wichtig wie zentrumsumkreisende Wege. Hier werden auch alte Bahntrassen besonders wichtig. Die Nabe sind dabei die Gräben der Innenstadt.

In einer Pendlerstadt wie Dorsten ist es eine sehr große und innerhalb einer Wahlperiode schwierig zu erreichende Aufgabe, den Autoverkehr zu vermindern. Daher setzen wir auf eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten, sowie auf neue Ideen (Quartierbusse, Mitfahrbänke usw.).

Frage 8 Ausblick

Wir möchten als Leuchtturmprojekte nachfolgende Akzente setzen:

- Verbesserung der Sicherheit von Radfahrer und Fussgängern in allen Ortsteilen durch eine stärkere Trennung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern
- Modellprojekt von GFK Brücken als Querungshilfe oder Stadtteilverbindungen (Westwallüberquerung Freiher von Rasfeld Ampel am Kindergarten und Lippefähre Baldur - Coronabedingt seit Monaten nicht möglich)
- Fahrradwache und Parkmöglichkeit in Ladenleerständen in der Innenstadt