



Die Zukunft
ist elektrisch

Und die Caritas geht voran



*Kostenfreier Ratgeber unter:
05251-10590
info@voss-bestattungen.de*

- Eigene Trauerhalle und Abschiedsräume
- Unterstützung bei allen Formalitäten
- Realisierung individueller Wünsche

VOSS
Bestattungen
gegr. 1895

Ihr Traditionshaus in Paderborn

Bestattung | Abschied | Erinnerung | Vorsorge

Das Fachzeichen des Bundesverbands Deutscher Bestatter e.V.
bescheinigt unsere Seriösität, Kompetenz und Professionalität.



Kisau 17-23 | 33098 Paderborn | www.voss-bestattungen.de
Wir sind Partner der Deutschen Bestattungsvorsorge Treuhand AG



INHALT

VORWORT

Pfarrer Thomas Stolz: „Wagen wir mehr Zukunft!“

... 05

KONTAKTE: Adressen, Telefonnummern, Mailadressen und

Öffnungszeiten der Pastoralverbünde in Paderborn

... 05

DER BLICK ZURÜCK: Vor 90 Jahren beherrschten zwei Umweltskandale die öffentliche Diskussion in Paderborn

... 30



Neue Wege in die Kirche

Das Stadtbild Paderborns wäre ohne Kirchen nicht denkbar. Aber wie gelingt es, Kirchen wieder zu Orten zu machen, an denen die Menschen in großer Zahl zusammenkommen? Zwei Beispiele für einen Neuanfang.

... 6



„Mein Vater war wegen seiner Demenz ein Lehrmeister für mich“

Ein Gespräch mit Monsignore Andreas Kurte, der seinen demenzkranken Vater sieben Jahre betreute und darüber ein Buch geschrieben hat.

... 12



Wem gehört die Straße?

Paderborn will eine fahrradfreundliche Stadt sein. Doch bis dieses Ziel erreicht ist, muss sich noch viel ändern.

... 18



Die Caritas macht ernst bei der Klimawende

Alle reden von der Elektromobilität, aber in der Realität tut sich wenig. Die Caritas wollte nicht länger warten.

... 24

Titelbild: Markus Grahms (re.) und Jürgen Keck von der Caritas-Genossenschaft cdg

Foto: Flüter

Herausgeber: Pfarrer Thomas Stolz (V.i.S.d.P.)
Pastoralverbund Paderborn Nord-Ost-West
Dr.-Rörig-Damm 35, 33102 Paderborn
Tel.: 05251 54005-0
thomas.stolz@pv-paderborn-now.de

Redaktion: Karl-Martin Flüter, Alfons Herting,
Tanja Pawlak, Pfarrer Thomas Stolz, Pfarrer Jürgen
Wiesner, Jörg Wörschin

Fotos* und Gestaltung:
Pressebüro Karl-Martin Flüter
Tel.: 05251 8791900
Mail: info@pressebuero-flueter.de

Anzeigen: Astrid Rohde (verantwortlich)
Tel.: 05251 153-222
Mail: anzeigen@bonifatius.de

Anzeigenverkauf: Theresia Arens
Tel.: 02761 62999

Druck und Verlag: Bonifatius GmbH
Geschäftsführer: Rolf Pitsch, Tobias Siepelmeyer

Ein Kooperationsprojekt der Pastoralverbünde Paderborn Nord-Ost-West, Paderborn-Mitte und „Der Dom“, Kirchenzeitung des Erzbistums Paderborn

*wenn nicht anders gekennzeichnet

Die Kunst des Trauerns entdecken

Friedhöfe - Orte der Trauer, der Ruhe und der Stille. Bei einem aufmerksamen Rundgang über den Paderborner Hauptfriedhof „Auf dem Dören“ lassen sich zahlreiche künstlerische Erinnerungszeichen entdecken.

Der Paderborner Hauptfriedhof „Auf dem Dören“ besteht erst seit den 1970er Jahren. Seitdem hat sich der junge Friedhof im Süden von Paderborn zu einer parkähnlichen Anlage entwickelt. Eine Besonderheit des Hauptfriedhofs sind die besonderen Beispiele zeitgenössischer Bestattungskunst, die hier in vielen Bereichen zu finden sind. Bei einem Spaziergang über

Das einzig Wichtige im Leben, sind die Spuren von Liebe, die wir hinterlassen, wenn wir gehen.

Albert Schweitzer

den Friedhof lassen sich Grabmale und öffentliche Denkmäler entdecken, die Trauer, Erinnerung und Kunst in sich vereinen. Hier lohnt sich ein aufmerksamer Rundgang. Steinmetze haben hier im Kleinen und im Großen moderne Erinnerungsstätten geschaffen. Jedes Jahr finden auf dem Hauptfriedhof „Auf dem Dören“ übrigens etwa 400 Beisetzungen statt.



Auf dem Hauptfriedhof sind bei den Grabmalen und in den öffentlichen Bereichen zahlreiche künstlerische Erinnerungsstätten zu finden.



Orte für die Seele

Paderborner Hauptfriedhof
Auf dem Dören

Die Paderborner Friedhöfe



Trauer & Erinnerung
Parks & Natur
Kultur & Kunst

Amt für Umweltschutz und Grünflächen
Pontanusstraße 55 | 33102 Paderborn
www.paderborn.de



Editorial

„Wagen wir mehr Zukunft!“

von Pfarrer Thomas Stolz

Liebe Leserin, lieber Leser,

vieles ist im Umbruch, im Aufbruch, in der Veränderung. Ob Gesellschaft und Kirche, Wirtschaft und Industrie, die politische Ordnung in Deutschland, Europa oder der ganzen Welt, nichts scheint mehr so zu sein wie es einmal war, alles ist im Begriff sich ganz neu und anders aufzustellen. Auch die Sorgen und Nöte der Menschen haben sich geändert. Stand noch vor einiger Zeit die Sorge um den Euro und die Wirtschaft im Vordergrund, so bewegt heute die Menschen eher der Klimaschutz. Aber ändern sich die Sichtweisen, die Probleme und Nöte nicht ständig? Alles ist immer im Wandel, im Fluss, nichts ist wirklich statisch.

Dennoch bleibt der Mensch gerne in seinem angeblich sicheren Umfeld und Denken, weil er sich hier auskennt und ein Gefühl von Sicherheit hat. Dies ist aber eben nur ein Gefühl und keine Tatsache, denn wir Menschen sind permanent Veränderungen unterworfen, wir Menschen verändern uns ja selber auch ständig. Allein durch mein älter werden verändere ich mich. Im Alter von 20 Jahren handelte und dachte ich anders, als im Alter von 30, 40, oder 50 Jahren. Alles ist in einem steten Veränderungsprozess und selbst die Schöpfung, die Natur, das Universum machen da keine Ausnahme.

Von daher macht es für mich Sinn, diese Veränderungen anzunehmen und sie so mitzugestalten, dass sie dem Menschen, der Schöpfung, dem Gemeinwesen von Staat, Gesellschaft und Kirche dienen. Wieviel Zeit und Energie verwenden wir auf den Erhalt von gewissen Umständen, obwohl wir wissen, dass eine Veränderung nötig, unabdingbar ist. Als Beispiele können uns hier die Autoindustrie, die Energiepolitik, aber auch die mangelnde Aktivität in der gesamten Infrastruktur dienen. Hätten die Verantwortlichen sich nicht nach angeblichen Sicherheiten orientiert, sondern innovativ und zukunftsfreudig die anstehenden, nötigen Veränderungen angenommen und umgesetzt, wären wir heute schon einige Schritte weiter.

Gleiches gilt auch für die Kirche. Wir müssen immer mehr die Kirche im hier und jetzt verankern und sie in ihrer Gesamtheit, als eine gute Begleiterin der Menschen verstehen, die ihnen in ihrem Leben, im hier und jetzt, Mut und Tatkraft gibt, damit die Zukunft nicht als Bedrohung, sondern als große Chance verstanden wird. Jesus Christus selber ist auch neue Wege gegangen. Sicher hat er sich in der jüdischen Tradition verwurzelt gefühlt, aber dies hat ihn nicht abgehalten Neues zu wagen. In der Veränderung sehe ich keine Bedrohung für uns Menschen, sondern eher die Chance so manches besser zu machen. „Wagen wir mehr Zukunft!“ Ihnen allen eine gesegnete Advents- und Weihnachtszeit und Freude am „Neuem“.



Pfarrer Thomas Stolz
ist Leiter des Pfarrverbundes
Paderborn Nord-Ost-West

Pastoralverbund Paderborn Mitte-Süd

Zentralbüro

Domplatz 4, 33098 Paderborn

Tel.: 05251 - 5449390

Fax: 05251 - 5449395

E-Mail: pfarbuero@katholisch-in-paderborn.de

Das Zentralbüro des Pastoralverbundes Paderborn Mitte-Süd ist in der Regel an fünf Tagen in der Woche zu folgenden Bürozeiten besetzt:

Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag

10:00 Uhr - 12:00 Uhr

Montag und Dienstag

15:00 Uhr - 17:00 Uhr

Mittwoch 10:00 Uhr - 12:00 Uhr

Pastoralverbund Paderborn Nord-Ost-West

Leiter des Pastoralverbundes

Pfarrer Thomas Stolz

Dr.-Rörig-Damm 35, 33102 Paderborn

Telefon: 05251 54005-0 (Pfarrbüro)

Telefax: 05251 54005-24 (Pfarrbüro)

E-Mail: thomas.stolz@pv-paderborn-now.de

Mobil: 0171-4780921

Pastoralverbundsbüro

Dr.-Rörig-Damm 35, 33102 Paderborn

Telefon: 05251 54005-0

Telefax: 05251 54005-24

E-Mail: pv-buero@pv-paderborn-now.de

Öffnungszeiten:

montags bis freitags 9:00 bis 12:00 Uhr sowie

montags, mittwochs und donnerstags

15:00 bis 18:00 Uhr

An Feiertagen bleiben die Pfarrbüros grundsätzlich geschlossen.



Die Reihen in der Herz-Jesu-Kirche waren
beim Caritas-Poetry Slam gut gefüllt.
Foto: Karl-Martin Flöter

A photograph of the interior of a church, likely Paderborn Cathedral, showing a congregation seated in wooden pews. The church has high vaulted ceilings, large windows, and statues on the walls. The lighting is warm and focused on the pews and the front of the church. The title 'Neue Wege in die Kirche' is overlaid in large white text.

Neue Wege in die Kirche

Text: Karl-Martin Flüter

Kirchen sind das sichtbarste Zeichen der christlichen Religionen. In einer Bischofsstadt wie Paderborn prägten Kirchen schon immer das Stadtbild – und sie waren wichtige Orte, an denen sich die Menschen außerhalb ihres Alltagslebens trafen. Die Skyline Paderborns wäre immer noch ohne Kirchen nicht denkbar. Aber wie gelingt es, Kirchen wieder zu Orten zu machen, an denen die Menschen zusammenkommen? Zwei Beispiele für einen Neuanfang.



Foto oben:
Eva Dreier berührte die Zuhörer
mit ihrem Text über die Pflege-
beratung der Caritas
Foto: Mairia Stork

Foto unten:
Künstlerinnen und Künstler mit
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
der Caritas nach dem Poetry
Slam in der Herz-Jesu-Kirche
Foto: Karl-Martin Flüter

Die Herz-Jesu-Kirche steht vor dem Westerntor – eine eher kleine Kirche, elegant und großstädtisch mit ihren hohen Seitenschiffen, dem schlanken Turm und dem hellen Mauerwerk. Von drei Seiten von Straßen umgeben wird das Kirchenschiff ständig von den Geräuschen der verkehrsreichsten Kreuzung in der Paderborner Innenstadt, dem Westerntor, umflutet. Auch die Fenster halten den Lärm nur zum Teil draußen.

Dennoch ist die Kirche ein beliebter Rückzugsort. Es ist auffällig, wie viele Menschen die Kirche betreten, um hier für einige Minuten Ruhe zu finden: Passanten auf dem Weg in die Stadt oder auf dem Heimweg, Senioren aus dem Riemekeviertel, aber auch Menschen, die man den ganzen Tag auf dem Platz vor der Kirche beobachten kann, weil sie offensichtlich nicht wissen wohin. Auf den Stufen zur Kirche sitzen oft junge Men-

schen. Von hier aus hat man einen guten Blick auf den belebten Platz, die Cafés und Läden.

Ein sakral-säkulares Cross-Over-Konzept

Anfang Oktober öffneten sich hinter den Zaungästen auf der Kirchentreppe die großen Türen. Rechts stellten Techniker ein großes Plakat auf, von der Balustrade in halber Höhe des Turms hing ein Banner. Beide kündigten dasselbe Ereignis an: einen Poetry Slam in der Herz-Jesu-Kirche. Der Caritasverband hatte eingeladen. 2017 hatte die Paderborner Caritas diesen Literaturwettbewerb zum ersten Mal durchgeführt, damals in der Marktkirche. 2018 beteiligte sich der Verband an einem überregionalen Poetry Slam im Dom – in diesem Jahr war die Herz-Jesu-Kirche Ort des Ereignisses.

Beim Poetry Slam tragen meist junge Künstlerinnen und Künstler Texte vor. Das Publikum bewertet sie direkt nach dem Vortrag. Deshalb müssen die Texte und auch die Art und Weise des Vortrags einen gewissen Unterhaltungswert haben. In sich selbst gekehrte Kunst ist das nicht. Wer auffällt, gewinnt. Es wird gelacht, provoziert und laut geklatscht. Das kommt vor allem bei jungen Zuhörern an. Aber passt so etwas in eine Kirche? Und was hat das mit Caritas zu tun?

Es gibt viele Gemeinsamkeiten, meint Patrick Wilk, Vorstand des Caritasverbandes. Für den Ort habe sich sein Verband entschieden, weil die Caritas ein Teil der katholischen Kirche sei und das auch zeigen wolle. Außerdem hat die Caritas dafür gesorgt, dass die Künstler thematisch beschwert in den Poetry Slam gingen. Die jungen Leute hatten in Caritas-Einrichtungen hospitiert und über diese Erfahrungen geschrieben. In den Texten geht es um chronisch kranke, dauerbeatmete junge Menschen, die von der Kinderkrankenpflege versorgt werden, um die Pflegeberatung einer Familie, die die Großmutter versorgt, um Suizid-Prävention, Anti-Diskriminierungsarbeit und Senioren-Wohngemeinschaften.

Dieses sakral-säkulare Cross-Over-Konzept des Caritasverbandes hat in der Herz-Jesu-Kirche wieder funktioniert. 350 Zuhörer füllten die Kirchenbänke fast bis auf den letzten Platz. So voll ist die Kirche sonst nur zu Weihnachten oder Ostern. Und es waren vor allem junge, oft kirchenferne Menschen, die gekommen waren. Mag ihnen der Glaube und der Ritus der katholischen Kirche auch fremd sein: Die Atmosphäre des Gotteshauses übte auf sie eine starke Wirkung aus. Und auch die Texte passten in diese Umgebung. Sie waren ernster als sonst bei Poetry Slams, authentischer, persönlicher.

Erst das Miteinander von Menschen macht die Kirche zu einem heiligen Ort

Einer war danach besonders zufrieden. Pfarrer Thomas Stolz vom Pastoralverbund Nord-Ost-West (NOW) ist



Der Stil der Nachkriegsjahre:
Pfarrer Thomas Stolz in der
Heinrichskirche in Paderborn
Foto: Karl-Martin Flöter

Hausherr der Herz-Jesu-Kirche. Er hatte keine Probleme damit, die Kirche als Veranstaltungsort für die vermeintlich leichtgängige Kunstform Poetry Slam zur Verfügung zu stellen. Eine Kirche sei an sich nichts anderes als aufeinandergeschichtete Steine, sagt er in einem Video, das vor dem Poetry Slam auf der Facebook-Seite des Caritasverbandes veröffentlicht wurde. Erst das Miteinander von Menschen mache diesen

Raum zu einem sakralen Ort. Er hoffe, so sagte Thomas Stolz zu Beginn des Poetry Slams, dass das „Wort“ an diesem Abend in der Herz-Jesu-Kirche Wirkung entfalte.

Sein Wunsch ist in Erfüllung gegangen. Der Poetry Slam hat verschiedene Welten und Menschen mit unterschiedlichsten Interessen zusammengebracht. Die Kirche war an diesem Abend ein Ort, an dem alle Menschen in der Stadt Paderborn. Das weckt Hoffnungen für die Zukunft. Könnte die Kirche – wenn sie nur offen genug ist – an Bedeutung auch bei denen gewinnen, die auf den ersten Blick wenig mit dem Christentum verbindet?

Die Heinrichskirche ist eine ganz andere Kirche als Herz-Jesu: ein großer Quader aus Stein, auf Raumwirkung bedacht, mit einem Trumm von Turm, der sich

wie eine Wand zur Nordstraße hin erhebt. Das massive Mauerwerk dieser steil aufragenden Wand ist nur wenig aufgelockert: drei Türbögen, eine Fensterrosette in der Mitte, oben zwölf Fenster. Auch der Innenraum setzt

auf wuchtige Ästhetik. Ein langer, sehr hoher, rechteckiger Raum, rechts und links Säulengänge aus Beton. Alles im nüchternen, bedachten Stil der Nachkriegsjahre. Gebaut wurde die Heinrichskirche

1955. Die Weihe folgte 1956. Zehn Jahre nach Kriegsende wuchs die Stadt Paderborn wieder und hier, östlich der Altstadt, entstanden neue Wohnviertel.

Der Poetry Slam hat verschiedene Welten und Menschen mit unterschiedlichen Interessen in der Herz-Jesu-Kirche zusammengebracht.

Eine neue Chance, das Gemeindeleben zu stärken

Vierhundert Menschen finden im Kirchenschiff Platz. Heute sind die Reihen bei einer Messe meist nur zu einem Drittel besetzt. Dabei ist die Heinrichsgemeinde, die ebenfalls zum Pastoralen Raum Nord-Ost-West gehört, zahlenmäßig nicht kleiner geworden. Fast 4000 Katholiken gehören „Heinrich“ an, 3700 waren es 1950er bei der Gründung – damals das Ergebnis einer Abpfarrung von der Domgemeinde. Sechs Jahrzehnte nach dem Bau war

Werksverkauf



SCHULTE
FEINGEBÄCK

Herzerwärmende
winterliche
Köstlichkeiten



Unsere Festlichen
9 handgelegte
Lebkuchenspezialitäten



**Zimt
Sterne**



**Entdecken Sie unsere wundervollen
Saison- & Jahresgebäcke,
1.+2. Wahl zu Sonderpreisen**

Conrad Schulte GmbH & Co. KG
Bentelerstr. 9 · 33397 Rietberg-Mastholte
www.schulte-feingebaeck.de/shop

Öffnungszeiten
Mo. - Fr. 8.00 - 18.00 Uhr
Sa. 9.00 - 13.00 Uhr

Aktuelle-Angebote auch unter:
[www. !\[\]\(d0ad198bae802ea7a331e9a09122de44_img.jpg\) .de](http://www.Rietberg-App.de)

die Heinrichskirche an vielen Stellen renovierungsbedürftig geworden. In den vergangenen Monaten erneuerten Handwerker das Dach und das Mauerwerk, auch die Betonfassung der Rosette im Turm brauchte eine Überholung. Mittlerweile sind die Bauarbeiten am Außenwerk der Kirche beendet, jetzt richtet sich der Blick nach innen.

Der Kirchenvorstand habe über eine zusätzliche Nutzung der Kirche geredet, berichtet Pfarrer Thomas Stolz. Mehrere Möglichkeiten seien in Betracht gezogen worden. So habe man über die Chancen eines musikalischen Zentrums in der Kirche nachgedacht und die Option von Kunstausstellungen diskutiert. Die Entscheidung fiel auf den Vorschlag, die Heinrichskirche zu einer sozial-caritativen Anlaufstelle zu machen. Gespräche mit der Caritas hat der Kirchenvorstand bereits geführt.

Noch ist nichts endgültig geklärt, dennoch scheinen sich Gemeinde und Wohlfahrtsverband auf eine Kooperation einigen zu wollen. Danach könnte es so kommen, dass in der Kirche eine räumliche Trennung eingezogen wird. Im hinteren Bereich, zum Eingang hin, könnten mehrere soziale Beratungsdienste und Einrichtungen einen Platz finden. Jenseits der Abtrennung

würde sich der Kirchenraum anschließen, wenn auch deutlich kleiner als heute.

„Wir würden so in der Heinrichskirche Liturgie und Caritas vereinen“, hofft Thomas Stolz: „Das ist eine Chance, das Gemeindeleben zu stärken und neue Zielgruppen in die Kirche zu holen.“

In der Herz-Jesu-Kirche auf der gegenüberliegenden Seite der Altstadt stehen keine Bauarbeiten an. Dennoch plant auch diese Gemeinde bauliche Veränderungen. Denkbar ist ein Gemeindezentrum, das in ein bestehendes Gebäude oder in einen Neubau einzieht. „Offen und transparent“ wünscht sich Thomas Stolz den Entwurf, etwas, das zu einem Besuch einlädt, wenn es auch nur ein kurzer Besuch ist.

Viele Passanten, die auf dem Weg in oder aus der Stadt sind, haben ja nur wenig Zeit. Aber auch sie sollen für einige Minuten Ruhe und Zuspruch finden, wenn sie dies wünschen. So könnte die Herz-Jesu-Kirche wieder zu dem werden, was sie 1898 für die Arbeiter und Angestellten war, die mit Stolz in „ihre“ Kirche gingen: der Mittelpunkt im Riemekeviertel.

Die Heinrichskirche soll zu einer sozial-caritativen Anlaufstelle werden. „Wir würden so Liturgie und Caritas vereinen“, hofft Pfarrer Thomas Stolz.

LÖHRAKUSTIK

Hören und verstehen.

Bei uns gibt es die passenden Hörgeräte.

Bei Löhr Akustik sind Sie zu Hause, wenn es um das richtige Hören geht. Ehrlich, kompetent und mit viel Einfühlungsvermögen sind wir für Sie da. Gerne begleiten wir Sie von der kostenlosen Ausprobe über die Optimierung Ihres Hörsystems hinaus.

Fachgeschäft für Hörakustik

Dipl.-Ing. Hörakustik-
Meister Lars Löhr
Grube 11 · 33098 Paderborn
Tel. 05251 8791722
info@loehr-akustik.de
www.loehr-akustik.de



Meisterpräsenz · Unverbindliche Beratung · Hörgeräteanpassung
Hörlösungen für Kinder · CI- & Hörimplantatservice · Gehörschutz
InEar-Kopfhörer · Tinnitusberatung · Hörtraining · Hausbesuche

„Mein Vater war wegen seiner Demenz ein Lehrmeister für mich“

Ein Gespräch mit Monsignore Andreas Kurte, der seinen demenzkranken Vater sieben Jahre betreute und darüber ein Buch geschrieben hat.

Interview: Karl-Martin Flüter



Herr Kurte, wie haben Sie sich gefühlt, als Sie die Pflege Ihres Vaters übernahmen?

Andreas Kurte: Wir mussten beide, mein Vater und ich, lernen, diesen Rollenwechsel zu akzeptieren. Auch wenn Sie Erwachsener sind, bleiben Sie für die Eltern das Kind. Aber er musste einsehen, dass er die selbstverständlichen Dinge nicht mehr schaffte. Das hat bei ihm viel Trauer ausgelöst. Auch für mich war es schwer, den Verfall meines Vaters so hautnah miterleben. Meine Schwester Kornelia und ich haben uns gegenseitig gesagt: Jetzt sind wir gefordert. Wir haben allerdings immer darauf geachtet, ihn in unsere Entscheidungen einzubeziehen. Wenn wir etwas für ihn oder mit ihm gemacht haben, haben wir unseren Vater zuerst gefragt, ob das für ihn in Ordnung ist.

Irgendwann kam der Moment, als Ihr Vater Sie nicht mehr erkannt hat.

Wir waren einkaufen und fuhren im Auto zurück, als er mich fragte. „Du, wer zahlt das hier eigentlich?“ Ich habe geantwortet: „Das zahle ich.“ Und dann schaute er mich

an und fragte: „Wer bist du?“ Das war hart. Ich habe geantwortet: „Ich bin doch Andreas“ und er lachte: „Natürlich bist du Andreas.“ Das als Sohn zu erleben, ist mehr als schmerzhaft. Als Pastor hatten mir Betroffene von ähnlichen Erlebnissen erzählt. Das war also nicht neu für mich. Aber das beim eigenen Vater zu erfahren, war dennoch bitter.

Sie haben geschrieben, dass das Leben mit Ihrem demenzkranken Vater auch Ihren Blick auf das Evangelium erneuert hat.

Ich habe gemerkt, wie nahe das Evangelium meinem Leben ist. Es ist etwas ganz anderes, den Text zu hören oder ihn in der Predigt auszulegen, als selbst Teil eines ähnlichen Geschehens zu werden. Ich habe das in meinem Buch am Beispiel der Fußwaschung beschrieben. Mit dem Ritus der Fußwaschung am Gründonnerstag konnte ich immer wenig anfangen. Doch das änderte sich, als ich damit begann, meinem Vater jeden Abend die Füße zu waschen. Auf einmal verstand ich, was es für ein Dienst war, als Jesus sich klein machte, um vor

Andreas Kurte ist Priester des Erzbistums Paderborn und Domkapitular in Paderborn.

Foto: Karl-Martin Flöter



Das Buch von Andreas Kurte „Sieben Jahre in Deiner Welt“ ist im Bonifatius Verlag erschienen. 103 Seiten, 12,5 x 20,5 cm ISBN: 978-3-89710-816-5 9,90 EUR

Foto: Bonifatius Verlag

seinen Jüngern zu knien und ihnen die Füße zu waschen.

Sie erwähnen auch das Gleichnis vom barmherzigen Samariter.

Das ist mir noch wichtiger. Der Samariter hilft dem ausgeraubten, verletzten Mann. Er tut das, was ihm möglich ist, gibt aber dann die Pflege des Menschen, der unter die Räuber gefallen ist, in professionelle Hände. Er lässt in der Herberge Geld für weitere Hilfe zurück und verspricht, den Rest zu zahlen, wenn die Summe nicht reicht. Mit dem Verweis auf dieses Gleichnis möchte ich Menschen, die selbst pflegen, ermutigen, sich selbst nicht zu verlieren.

Pflege heißt auch für

sich selbst zu sorgen: Liebe deinen Nächsten wie dich selbst. Wer das nicht beachtet, hält das auf die Dauer nicht durch. Pflege ist körperlich und seelisch sehr fordernd.

Sie selbst mussten lernen, sich nicht zu überfordern.

Irgendwann konnte ich meinem Vater nicht mehr heben. Der Rücken tat weh. Ich habe Physiotherapie in Anspruch genommen und einen Kurs besucht, um zu lernen, wie man Kranke am besten bewegt.

Man muss dafür sorgen, körperlich durchzuhalten. Notwendig ist es auch, jemanden zu haben, mit dem man sprechen kann. Es gibt Selbsterfahrungsgruppen für pflegende

Angehörige. Ich kann jeden nur ermutigen, solche Angebote in Anspruch zu nehmen. Ich habe als Pfarrer in Höxter eine solche Gruppe erlebt. Dort konnte jeder seine Themen in den Erfahrungsaustausch einbringen und Rat und Ermutigung suchen. Das war wichtig. Sol-

che Angebote müssen sicherlich ausgebaut und gefördert werden.

Sie fordern in Ihrem Buch, man solle sich von Konventionen frei machen und den eigenen Weg finden, auch in der Pflege.

Ich erlebe im Alltag, dass viele nicht wissen, wie sie mit Menschen mit Demenz umgehen sollen. Auch in unserem Fall haben sich Menschen zurückgezogen, haben unseren Vater nicht mehr besucht, weil sie nicht wussten, wie sie auf ihn reagieren sollten.

Uns, mir und meiner Schwester, war es wichtig, unseren Vater ganz normal zu behandeln. So wie wir vorher mit ihm umgegangen sind. Wir haben ihn mit in Stadt und zum Einkaufen genommen. Wir haben uns in die Eisdiele gesetzt. Wir hatten den Mut, in ein Restaurant zu gehen, wissend, dass unserem Vater das Essen aus dem Mund fallen würde und wir ihn füttern müssen. Die Frage ist doch: Wie können wir einen Menschen mit Demenz wie einen „normalen“ Menschen behandeln? Was ist schon normal?

Das war auch für Sie ein Prozess. Am Anfang fiel es Ihnen schwer, Ihren Vater mit dem Rollstuhl durch die Westernstraße zu schieben.

Ja, das war für mich schon eine eigene Erfahrung. Beim ersten Mal hatte ich das Gefühl, die Leute schauen mich alle an. Das hat sich schnell gegeben. Es wurde zu einem normalen Teil meines Lebens. Ich habe ihn selbstverständlich zum Einkaufen oder bei anderen Gelegenheiten mitgenommen. Er hat das genossen. Entscheidend ist doch wohl, wie es uns gelingen kann, Menschen mit Demenz in unseren Alltag zu integrieren.

„Es war uns wichtig, unseren Vater ganz normal zu behandeln. Wir haben uns in die Eisdiele gesetzt. Wir hatten den Mut, in ein Restaurant zu gehen, wissend, dass unserem Vater das Essen aus dem Mund fallen würde und wir ihn füttern müssen. Die Frage ist doch: Wie können wir einen Menschen mit Demenz wie einen „normalen“ Menschen behandeln? Was ist schon normal?“

Haben Sie manchmal an sich selbst gezweifelt?

Man fragt sich immer wieder: Mache ich das richtig? Gehe ich jetzt richtig mit ihm um? Ich kann nur sagen: Jeder sollte auf sich selbst hören. Wann ist man selbst der Meinung, etwas richtig zu machen? Dafür braucht man Selbstvertrauen.

Wenn Sie das so beschreiben, dann wird

die Pflege und Betreuung von Menschen mit Demenz zu einer intensiven Selbsterfahrung.

Ja. Mein Vater war für uns, meine Schwester und mich, ein Beispiel für das, was uns selbst noch bevorsteht. Er hat uns gezeigt, wie es ist, alt zu werden, aber auch,

Normalität in einer Situation zu leben, die eigentlich nicht normal ist. Ein Leben, das unser Vater trotz seiner Einschränktheit als lebenswert empfunden hat.

Dennoch werden Menschen mit Demenz nicht überall akzeptiert. Sie sagen: Demenz stellt unsere Gesellschaft in Frage.

In unserer Gesellschaft gilt nur der etwas, der etwas leisten kann. Wie gehen wir mit Menschen um, die für die Gesellschaft keine Leistung mehr erbringen können? Das führt zu der grundsätzlichen Frage: Was ist ein Mensch wert? Jeder Mensch hat ein Recht auf eine menschenwürdige Behandlung. Dieses Recht ist von Gott gegeben und unveräußerlich, das müssen wir achten. Das macht für alle das Leben reicher. Der Autor Tilmann Jens hat über seinen demenzkranken Vater, den Literaturprofessor Walter Jens, gesagt, er habe den Vater verloren, den er gekannt habe, aber er habe einen neuen Vater entdeckt. Das würde ich auch für mich sagen.

Welchen Vater haben Sie entdeckt?

Mein Vater war gerade wegen seiner Demenz ein Lehrmeister für mich. Ich habe zum Beispiel gelernt, dass Kommunikation nicht nur verbal und auf der Verständesebene geschieht, sondern auch auf der Gefühlsebene sehr gut funktioniert.

Mein Vater konnte sich irgendwann nicht mehr mit Worten mitteilen. Ich habe gelernt, ihn ständig zu beobachten und an seinen Reaktionen abzulesen, was er will und wie es ihm geht. Was braucht er? Tut ihm etwas weh? Wie schmeckt ihm das Essen?

Ich glaube, dass dieser Umgang auf einer intuitiven Gefühlsebene in unserer Gesellschaft zu kurz kommt. Das ist eine andere Art des Umgangs miteinander, die den anderen so respektiert, wie er ist. Wir müssen sensibel werden, um den anderen Menschen gelten zu lassen und ihm zuzuhören, egal wie und auf welche Weise er sich ausdrückt.

Dafür braucht es Zeit und Ruhe. Aber das sind heute knappe Güter.

Oft braucht man gar nicht so viel Zeit. Es reichte unserem Vater oft, wenn wir da waren. Manchmal war er schon zufrieden, wenn wir ihm die Hand hielten. Was wir dafür erhalten haben, ist unvergleichbar größer. Wir



haben ganz neue Seiten an einem Menschen gesehen, den wir schon ein ganzes Leben lang gekannt hatten.

Familien-Selfie: Andreas Kurte (rechts) mit seinem Vater Josef und seiner Schwester Kornelia.
Foto: privat

Sie haben in Bezug auf die Demenz geschrieben, man könne dem Staat nicht alles überlassen. Was müssen wir selber erledigen?

Das ist eine schwierige Frage. Wir leben in einer Gesellschaft, in der es viele Angebote für die Pflege und Betreuung von Menschen mit Demenz gibt. Darüber können wir glücklich sein, denn das ist nicht selbstverständlich. Ich sehe jedoch die Gefahr, dass bei der wachsenden Zahl von Menschen mit Demenz auf Dauer das Sozialsystem überlastet ist. Deshalb ist jeder Einzelne gefragt. Demenz ist ein Thema, das uns alle

angeht. Jeden persönlich, auch die Kirche, aber auch den Staat.

Alle müssen beantworten, wie sie mit dieser großen Herausforderung umgehen wollen. Keiner weiß, ob er morgen nicht in derselben Situation ist und selbst auf Hilfe angewiesen ist.

Was ist das „heilige Spiel“?

Wer Menschen mit Demenz kennt, weiß,

dass man die Sichtweise des Demenzkranken tunlichst einnehmen sollte. Wenn für meinen Vater eine Wand rot war, dann war sie rot, auch wenn sie weiß war. Es bringt auch nichts, mit einem an Demenz erkrankten Menschen lange Diskussionen zu führen, was richtig oder

„Es bringt nichts, mit einem an Demenz erkrankten Menschen lange Diskussionen zu führen, was richtig oder falsch ist. Mein Vater wollte oft nach Hause, selbst wenn er in seinem eigenen Haus war. Wir haben ihn dann ins Auto gesetzt haben und sind „nach Hause“ gefahren – das heißt einmal um die Stadt. Wir sind dort ausgestiegen, wo wir eingestiegen waren und er war zufrieden.“

Foto rechts:

„Ich frage mich, wer beurteilt, wann ein Leben lebenswert ist. Mein Vater hat mit seiner Demenz vieles noch sehr genossen.“

Andreas Kurte über das Zusammenleben mit seinem Vater

Foto: privat

falsch ist. Das regt den Demenzkranken und Sie selbst nur auf. Mein Vater wollte oft nach Hause, selbst wenn er in seinem eigenen Haus war. Wir haben ihn dann ins Auto gesetzt und sind „nach Hause“ gefahren – das heißt einmal um die Stadt. Wir sind dort ausgestiegen, wo wir eingestiegen waren und er war zufrieden.

Das meine ich mit dem „heiligen Spiel“. Mit diesem Begriff verbinde ich den Mut etwas zu tun, was vom Verstand her Unsinn ist. Aber dieses Verhalten trägt dazu bei, dass der Mensch mit Demenz Sicherheit und Halt spürt. Man muss das mit aller Ernsthaftigkeit tun und dabei authentisch bleiben, um glaubhaft zu wirken. Wir haben unseren Vater nicht getäuscht, sondern ihn in seiner Welt bestätigt.

Sie haben sich auf die Welt Ihres Vaters eingelassen.

Wir leben in einer Gesellschaft, in der wir andere schnell korrigieren. Aber wir können Demenzkranke nicht korrigieren.

Kennen Sie die Frage, ob es sinnvoll sei, mit einer Demenz weiterzuleben?

Ich finde es beängstigend, diesen Satz zu hören. Aber auch wir haben ihn gehört. Sie wurde uns von Freunden, Bekannten und Angehörigen gestellt. „Ist das noch ein lebenswertes Leben, das dein Vater hier erlebt?“ Ich frage mich, wer beurteilt, wann ein Leben lebenswert ist. Mein Vater hat mit seiner Demenz vieles noch sehr genossen.

Wenn ich daran denke, dass ich selbst im Alter so beurteilt werde und jemand befindet, dass ich kein lebenswertes Leben mehr führe, dann graut es mir. Wenn wir uns darauf einlassen, sind wir schnell wieder in der



Situation, die wir vor 80 Jahren unter den Nazis erlebt haben.

Das ist letztlich auch eine religiöse Frage.

Wir als Kirche haben die Verantwortung, von unserer Botschaft her deutlich zu machen, dass es nicht in unserer Hand ist, zu beurteilen, was ein Leben lebenswert macht oder nicht.

Auch Menschen, die für unsere Gesellschaft keinen Beitrag mehr leisten können, haben ein Recht auf ein lebenswertes Leben. Das gehört zum unverrückbaren Kern des christlichen Glaubens. Ich glaube, dass jeder dazu aufgerufen ist, sich dafür einzusetzen. Auch die Kirche steht da in einer besonderen Pflicht. Menschsein ist eben mehr als nur Leistung, sondern ist Empathie, Zuhören, für den Anderen da sein.

Hundepension Hundeschule

May Dog
Bad Wünnenberg

Ausbildungszentrum für Familien-, Sport- und Diensthunde

*Viele tolle Hunde-
fotos finden Sie auf
unserer Homepage!*



Inh. Hans-Jürgen May
Auf der Hölde 9
33181 Wünnenberg-Leiberg
Tel: 0173 4747420
www.maydog.de

euRONATUR STIFTUNG Naturschutz ohne Grenzen

Seit über 25 Jahren verbinden wir europaweit Menschen und Natur über Ländergrenzen hinweg. Gerne informieren wir Sie über unsere Projekte.

Sabine Günther
Telefon + 49 (0) 7732/92 72-17
sabine.guenther@euronatur.org
www.euronatur.org



VOLKMANN

Steuerberatungsgesellschaft mbH

Liboriberg 28 · 33098 Paderborn
Telefon 052 51/8 72 91-0 · Telefax 052 51/8 72 91-29
e.volkmann@volkmann-steuerberatungs-gmbh.de
www.volkmann-steuerberatungs-gmbh.de

HERMESMEYER

Hermesmeier GmbH & Co. KG · Stedener Feld 4 · D-33104 Paderborn

TEL 0 52 54 / 50 50

TEL 0 52 51 / 3 50 50

TEL 0 52 51 / 6 91 60-0

FAX 0 52 51 / 6 91 60-60

Taxi

Kurierfahrten

Krankenfahrten

Autovermietung

Busse bis 50 Personen

24-Stunden-Service

www.taxi-paderborn.de

SCHNELLER ALS JEDER BESEN!

Kehrmaschine KM 70/15 C

Bis zu 2.800 m²/h. Dreifach
höhenverstellbarer Schub-
bügel. Höhenverstellbarer
Seitenbesen.

359,-€
inkl. MwSt.



KÄRCHER

KÄRCHER CENTER SIELHORST

Erhard Sielhorst
Nickelstraße 5 · 33415 Verl
Telefon 05246 3604
www.kaercher-center-sielhorst.de

Wem gehört die Straße?

Text und Fotos: Karl-Martin Flüter

Paderborn will eine fahrradfreundliche Stadt sein. Doch bis dieses Ziel erreicht ist, muss sich noch viel ändern. Vor allem hat es bislang keine zusammenhängende Radverkehrsplanung gegeben. Es wird dauern, bis das Radeln in der Stadt wirklich leichter und vor allem sicherer wird.

Jeder vierte Schwerverletzte im Kreis Paderborn war 2018 ein Radfahrer. Drei Radler wurden im vergangenen Jahr getötet, 100 schwer verletzt.

Dieter Dubisch kommt mit dem Rad zum Termin, wie sonst? Dubisch ist Vorsitzender des Umweltschutzvereins „Pro grün e.V.“ und Sprecher der „Initiative für Radfahrende in Paderborn“. Das Radfahren ist ein zentraler Teil seines Lebens – politisch, aber auch ganz praktisch im Alltag. Deshalb ist er an diesem schon frischen Herbstabend vom Stadtteil Dahl quer durch die Stadt zum Technischen Rathaus an der Pontanusstraße gefahren. Er will an der Bauausschusssitzung teilnehmen, bei der es um die Planung von Radverkehrsanlagen in Paderborn geht. Vorher hat er sich Zeit für ein Interview genommen.

Kaum ist er angekommen, ist er schon mitten im Thema. Zwei Beinahe-Kollisionen sei er auf dem Weg nur knapp ausgewichen, erzählt er. Die erste mit Fußgängern auf dem kombinierten Rad-Fußgängerweg am Lukas-Gemeindezentrum zwischen Dahler Weg und Warburger Straße, die zweite an der Unterführung am Kasseler Tor, als ihm ein anderer Radler in der unübersichtlichen Unterführung gefährlich entgegenkam.

Wer selbst regelmäßig als Radfahrer in Paderborn unterwegs ist, kennt das. Brenzlige Situationen gehören zum Verkehrsalltag. Der Platz auf der Straße ist eng und muss auf Autos, Radfahrer, Busse und Fußgänger aufgeteilt werden. Doch anders als Kraftfahrzeuge haben

Fahrräder keine Knautschzone. Radfahrer sind der Wucht eines Aufpralls oder eines Sturzes viel stärker ausgesetzt als ein Autofahrer. Jede Beinahe-Kollision ist deshalb eine Erinnerung daran, wie gefährlich das Leben als Radfahrer ist. Jeder vierte Schwerverletzte im Kreis Paderborn war 2018 ein Radfahrer. Drei Radler wurden im vergangenen Jahr getötet, 100 schwer verletzt.

Grüne Welle für Radfahrer Westerntor? Unmöglich

Verkehrsplaner haben aus der Verletzlichkeit von Radlern einen Schluss gezogen: Radwege müssen sicher sein. Die beste Lösung ist es, den Autoverkehr durch eine bauliche Trennung von den Radfahrern fernzuhalten. In Kopenhagen, einer der Vorzeigestädte für den modernen Radverkehr, haben die Verkehrsplaner diese Regel fast an allen größeren Straßen beherzigt. Schutzstreifen, die in Paderborn wie in vielen anderen deutschen Städten auf die Straße aufgemalt werden, und auf denen sich Radfahrer schon mal wie eine verfolgte Minderheit fühlen, sieht man in Kopenhagen nur selten. Aus Sicht der dortigen dänischen Verkehrsplaner sind solche „Schutzstreifen“ kaum sinnvoll. Sie wissen: Nur wenn die Menschen sich sicher fühlen, fahren sie viel Rad.



Wer auf dem Rad unterwegs ist, fühlt sich in der dänischen Hauptstadt sicher– auch weil die Radwege eigene Ampeln haben, die dem Radverkehr Vorrang vor den Autos einräumen. Auch das ist in Paderborn selbst auf lange Sicht kaum denkbar. Dabei reduziert eine eigene Ampelführung das größte Risiko für Radler, nämlich von einem abbiegenden Pkw-Führer übersehen zu werden.

Paderborn mit Kopenhagen zu vergleichen, ist nicht unbedingt fair. Dennoch sind solche Berichte lehrreich, weil sie zeigen, wie der Radverkehr auch in Paderborn besser laufen und wie er sich entwickeln könnte.

Die niederländische Stadt Groningen ist mit 207 000 Einwohner nicht viel größer als Paderborn. Dort haben Bürgermeister und Stadtrat vor einigen Jahrzehnten gegen den massiven Widerstand aus der Bürgerschaft die Verkehrswende hin zur Fahrradstadt durchgesetzt. Heute ist Groningen die „Welthauptstadt des Fahrrads“ und eine Touristenattraktion. Doch vieles könnte selbst beim besten Willen nicht nach Deutschland übertragen werden. An den 28 Hauptverkehrskreuzungen Groningens erhalten die Radfahrer gleichzeitig in alle Richtungen grünes Licht, während die Autofahrer stehen bleiben müssen. Das trennt den Radfahr- vom Autoverkehr und erhöht die Sicherheit beträchtlich. Grüne Welle für Rad-

fahrer am Westerntor? Unmöglich. So viel holländische Nonchalance wäre hier undenkbar.

Der Alltag sieht hier anders aus. Am Gierstor beispielsweise treffen Radfahrer aus der Innenstadt auf Radler, die von den beiden Gymnasien oder von der Driburger Straße kommen. Zusätzlich quert der Radverkehr auf der Promenade diese Radwege. Das Ergebnis ist ein fast anarchistisches Verhalten der Radler. Einige nutzen das auf die Giersstraße aufgezeichnete Rechteck, das linksabbiegenden Fahrradfahrern ein Vorrecht vor Autos einräumt. Andere biegen lieber schon vorher und verbotenerweise auf den Bürgersteig ab und queren den Ring an der Ampel. Zu Stoßzeiten, wenn die Schüler frei haben, schießen die Räder aus jeder Richtung an den Fußgängern vorbei. Richtig verübeln kann man das den Radlern ihnen nicht, denn die Verkehrsführung erschließt sich nicht sofort und lässt mehrere Möglichkeiten offen.

Noch gilt für Kopenhagen- oder Groningen-Heimkehrer: Wer auf dem Radweg eine Seitenstraße quert, sollte tunlichst über die Schulter schauen. Nur so ist es möglich, Pkw ausweichen, deren Fahrer es beim Abbiegen eilig haben und den Radverkehr dabei vergessen. In der fahrradfreundlichen Fremde hatte man diese Reflexe fast verlernt. In der Domstadt geht es ohne diesen Überlebensinstinkt nicht.

Autos, Radfahrer und Fußgänger teilen sich den begrenzten Raum auf der Straße.

Die niederländische Stadt Groningen, die „Welthauptstadt des Fahrrads“, ist mit 207 000 Einwohner nicht viel größer als Paderborn.

Foto links:

Hier wird es gefährlich: Am Westerntor endet der Schutzstreifen aus der Bahnhofstraße abrupt. Radler müssen absteigen und die andere Straßenseite wechseln.

Foto rechts:

Auch dies ist eine problematische Situation: Am Rosentor kreuzt der dichte Fußgängerverkehr mit dem Radverkehr auf dem Wall. Vor allem die Radler, die vom Kasseler Tor kommen, sind oft mit hohem Tempo unterwegs.



58 Prozent der Verkehrsteilnehmer nutzen das Auto, auf Radfahrer entfallen 15 Prozent, auf den öffentlichen Nahverkehr ein Zehntel aller Wegstrecken.

47 000 Menschen pendeln täglich in die Stadt. Durchschnittlich legen sie 23 Kilometer mit dem Auto zurück. Das macht eine Million Kilometer Fahrleistung, Tag für Tag.

Es liegt nicht nur an den Autofahrern, die sich nicht vorstellen können, wie sehr sich Radler bedrängt fühlen, wenn ein tonnenschwerer SUV nur wenige Zentimeter entfernt vorbeibraust. Es liegt auch an vielen anderen Radfahrern, die sich nicht an die Regeln halten. Mal fahren sie auf dem Radweg in die falsche Richtung, dann mit dem Handy in der Hand über den Bürgersteig oder sie benutzen den Fußgängerüberweg, obwohl nebenan eine Fahrradspur angelegt ist. Besonders gefährlich wird es dann, wenn diese Desperados auf einem Pedelec mit – für Räder – hoher Geschwindigkeit unterwegs sind. Noch eine Zahl: Die Zahl der verletzten Pedelec-Fahrer im Kreis Paderborn hat sich binnen eines Jahres, von 2017 nach 2018, fast verdoppelt, auf fast 100 Verletzte.

Vieles könnte mit kleinen, pragmatischen Maßnahmen schnell erledigt werden

Nein, Spaß macht das Radfahren in Paderborn längst nicht immer. Das ist eine schlechte Nachricht für alle, die den Radverkehr hier fördern wollen. Es ist bekannt, dass vor allem das mangelnde Sicherheitsempfinden die Menschen davon abhält, das Rad zu benutzen. Es gibt in Paderborn jede Menge Argumente, abzusteigen.

Dabei will Paderborn eine fahrradfreundliche Stadt sein – oder zumindest eine werden. 2018 ist Paderborn Mitglied der AGFS geworden, der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ Die AGFS formuliert auf ihrer Homepage eine Vision von der Stadt als Lebens- und Bewegungsraum. 60 Prozent der Wege sollen im „Modal Split“ zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. „Modal Split“ steht für die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel.

Als der Modal Split für Paderborn im Jahr 2013 ermittelt wurde, war der Pkw mit 47 Prozent das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Weitere elf Prozent der Wege wurden von Mitfahrern im Auto zurückgelegt, macht in der Summe 58 Prozent. Auf Fahrräder entfielen 15 Prozent, auf den öffentlichen Nahverkehr ein Zehntel aller Wegstrecken.

Wie sich der Modal Split eventuell verbessert hat, erfahren die Paderborner, wenn die Ergebnisse der

umfassenden Bestandsaufnahme bekannt werden, die im Rahmen des „Integrierten Mobilitätskonzepts“ (IMOK) startet. Das IMOK soll Politik und Verwaltung einen Orientierungsrahmen für eine neue Mobilitätspolitik liefern. Die Bürgerbeteiligung für IMOK beginnt im November 2019. Zwei Jahre wird der Prozess dauern, „von heute auf morgen“ könne man diese Aufgabe nicht nachhaltig lösen, heißt es auf der IMOK-Homepage fast entschuldigend.

Auch die Mitglieder der Paderborner „Initiative für Radfahrende in Paderborn“ finden IMOK gut, aber sie können ihre Ungeduld nur schlecht verbergen. Wie immer haben sich knapp ein Dutzend Mitglieder am dritten Mittwoch im Monat im „Forum Ferdinandstraße“ eingefunden. Viele von ihnen setzten sich seit Jahren für eine fahrradfreundliche Stadt Paderborn ein. Fasst man die Meinung am Tisch zusammen, dann könnte sie so lauten: Es gibt Fortschritte, aber sie kommen viel zu langsam. Vieles könnte mit kleinen, pragmatischen Maßnahmen vergleichsweise schnell erledigt werden – aber in der Realität ist alles so zäh wie ein Kaugummi.

Punkt für Punkt handeln sie bei ihrem Treffen im „Forum Ferdinandstraße“ ihre Kritikpunkte auf der Tagesordnung ab: Fahrradstraßen, die zugeparkt werden, überlange Rotphasen an Ampeln, Fahrradrouten, die ständig zwischen Fahrradwegen, Seitenstreifen und Schutzstreifen auf den Straßen wechseln, schlechte Wegequalität. Vor zwei Jahren hat die Radfahrerin vorgeschlagen, zwei Radwege, die über die Stolbergallee und den Dr.-Aufenberg-Weg zur Innenstadt führen, in den Kreuzungsbereichen mit dem Greitelerweg und dem Rolandsweg zu bevorzugen. Dieter Dubisch teilt an diesem Abend mit, dass die Änderung frühestens 2020 kommen könnte.

Vertreter der Radfahrer stehen immer unter dem Verdacht, „grüne“ Enthusiasten zu sein, die den Autofahrern das Vergnügen schmälern wollten. Das macht die Sache schwierig, denn das Auto bleibt das liebste Kind der Paderborner. Tatsächlich sprechen für das Auto viele Gründe: Bequemlichkeit, Schnelligkeit und die ständig verfügbare Mobilität.

Doch es verändert sich etwas. Mitte Oktober war einer dieser Momente, als das schlaglichtartig deutlich wurde.

Da trat Claudia Warnecke, die Technische Beigeordnete der Stadt Paderborn, im Rathaus vor die Mikrophone und stellte eine schlichte Rechnung auf: 47 000 Menschen pendeln täglich in die Stadt. Durchschnittlich legen sie 23 Kilometer mit dem Auto zurück. Das macht eine Million Kilometer Fahrleistung, Tag für Tag. Ein gigantischer ökologischer Fußabdruck.

Warnecke war Gast der Veranstaltung „Stadt. Land. Mobilität in der Region OWL“. Es ging darum, wie Städte mobil, ökologisch und lebenswert werden können. Deutlich wurde: Paderborn ist lebenswert, ohne Zweifel, aber bei den ökologischen Formen der Mobilität kann die Stadt noch an sich arbeiten. Warnecke verwies auf das laufende Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe gegen die Stadt Paderborn. Die Stadt soll gerichtlich dazu gezwungen werden, rasch die EU-Grenzwerte für saubere Luft einzuhalten.

Es besteht Handlungsbedarf. Wie der Wandel ablaufen müsste, ist eigentlich längst bekannt. Es geht um „Mobilitätsketten“, um Bike- und Carsharing und um Vernetzungen verschiedener Verkehrsformen. Voraussetzung für einen Wandel ist jedoch ein Mentalitätswechsel. Die Einstellung der Verkehrsteilnehmer muss sich ändern. Städte wie Kopenhagen oder Groningen setzen auf die Erlebnisqualität, um die Menschen fürs Radfahren zu

gewinnen. „Ein Rad hat mit seiner Geschwindigkeit und Sitzhöhe das richtige Maß, um den Stadtraum bewusster zu erleben“, schreiben die Herausgeber eines Katalogs, der zu der Ausstellung „Fahrrad“ 2018 in Frankfurt erschien.

Das Radfahren könnte zum Merkmal eines selbstbewussten Stadtbürgertums werden, nach dem Motto: Wer seine Stadt liebt, der fährt Rad. Eine gute Radinfrastruktur sorgt durchaus für einen Imagegewinn. Herausragende Bauwerke wie die Radbrücke „Cykelslangen“ in Kopenhagen oder die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes durch eine unterirdisch angelegte Parkeinrichtung für 4000 Räder in Groningen werden Jahr für Jahr von tausenden Besuchern besichtigt.

Paderborn hat die Marketingmöglichkeiten der Radfahrmobilität entdeckt. Der Beitritt zur AFGS beweist das. Aber richtig vorantreiben will dieses Thema kein Entscheidungsträger, denn es geht auch um die Entscheidung, wem die Straße gehört. Vor allem den Autofahrern oder den Fahrrädern und Fußgängern? Fest steht: Bessere Radwege gibt es nur dann, wenn dem Autoverkehr Raum auf der Straße weggenommen wird – so wie in Kopenhagen oder Groningen. Dafür muss man sich mit den Autofahrern anlegen. Aber so viel Mut fehlt in Paderborn – noch. Vorerst bleibt Paderborn eine Autostadt.

„Ein Rad hat mit seiner Geschwindigkeit und Sitzhöhe das richtige Maß, um den Stadtraum bewusster zu erleben.“

Foto oben:
Dieter Dubisch, Vorsitzender von Pro Grün und Sprecher der Paderborner Radfahrinitiative

Foto unten:
Arne Schubert, Radverkehrsplaner aus der Paderborner Stadtverwaltung

Ungefährlich, schnell, direkt: So müssen Routen für Pendler sein

Doch in Paderborn gibt es solche Wegstrecken noch nicht

Sie heißt ein wenig alarmistisch „www.radalarm.de“. Doch die Paderborner Radfahrer, die diese Homepage anklicken, finden dort wichtige Sachinformationen, vor allem über Radwege in Paderborn. Für diese Suche nach geeigneten Routen haben sich die Gruppe „Radfahrer in Paderborn“, „Pro Grün“ und der „ADFC Paderborn“ zusammengetan.

Mit der Internetseite wollen die Urheber eine Lücke schließen. „In Paderborn gibt es bisher kein schlüssiges Konzept für ein effizientes Radverkehrsnetz“, heißt es auf der Seite. Der Einsatz der Initiative solle verdeutlichen, „dass gehandelt werden kann und muss“.

Unter dem Punkt „Routen“ finden sich sechs Wegeführungen nach Neuenbeken über Benhausen, nach Marienloh, Wewer, Schloß Neuhaus, Borchon, Hövelhof und Elsen.

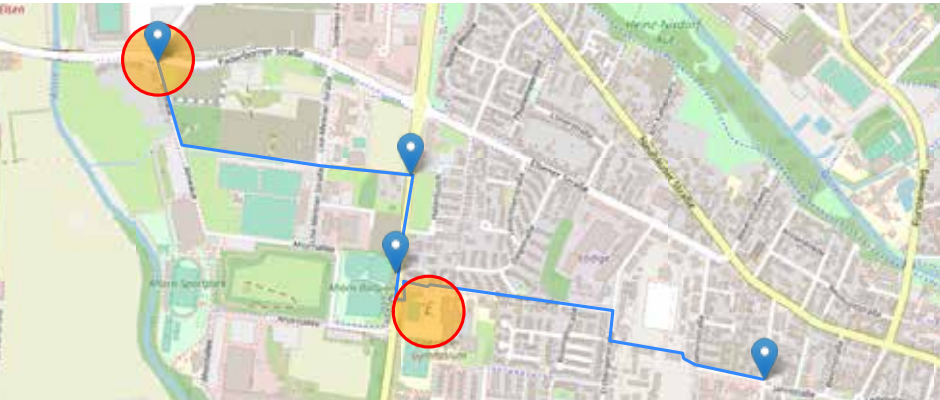
Die Vorschläge sind pragmatisch, sie nutzen die gegebenen Möglichkeiten möglichst aus. Das soll aber nur der Beginn zum Ausbau eines „flächendeckenden,

durchgängigen und optisch einheitlich gestalteten Radwegenetzes“ in Paderborn sein, fordern die Initiatoren von „radalarm.de“.

Bei der Planung haben sich die Routenplaner von Radalarm nicht an Freizeitradlern orientiert. Die haben Zeit genug, auch mal einen Umweg zu fahren. Ausschlaggebend waren die Pendler, die täglich statt mit dem Auto mit dem Rad zur Arbeit fahren. Sie brauchen Wege, die ungefährlich, schnell und direkt sind. Je höher der Standard, desto größer die Zahl der Verkehrsteilnehmer, die vom Auto zum Rad wechseln.

Solche Routenführungen strebt auch die Politik an, sagt Michael Rüngeler. Er ist Amtsleiter im Kreisstraßenbauamt und dort auch für den Bau von Geh- und Radwegen zuständig. Rüngeler war im Oktober in der „Initiative für Radfahrende“ zu Besuch und berichtete dort über die Planungen für ein kreisweites Routennetz, das die Orte im ländlichen Raum miteinander verknüpft. Offenbar entwickelt sich einiges. Kommunen und Akteure überall in Ostwestfalen-Lippe haben sich vernetzt. Die Projekte





Vorschläge für Pendler-Radrouten auf radalarm.de: (links) Elsen via Alanbrook-Kaserne in die Paderborner Innenstadt; (rechts) Rechts: Radroute von Schloß Neuhaus über das Gartenschau-gelände und den Padersteinweg nach Paderborn

Bilder: Leaflet | OSM Mapnik

Zurzeit wartet die Radfahrini auf die Antwort zu dem Vorschlag, Schloß Neuhaus direkt mit Paderborn zu verbinden. Man könnte die Fürstenallee zur Einbahnstraße machen und dem Radverkehr dort eine breite Spur einräumen.

können über das NRW-Förderprogramm „Regionale 2022“ gefördert werden. „Das Geld steht bereit“, sagt Rüngeler.

Das sind gute Nachrichten. Die Realität bleibt jedoch für Menschen, die das Radfahren im Alltag ernst nehmen, schwierig. Von Schloß Neuhaus, dem größten Stadtteil außerhalb der Kernstadt und mit weniger als fünf Kilometer Distanz am nächsten dran, führt nur ein Weg durch die frühere Landesgartenschau und den Padersteinweg in die City. Teilweise ist die Route mit Schotter befestigt, die Wege sind überall zu schmal. Zudem müssen sich die Radler die vorhandene Wegfläche überall mit Fußgängern teilen.

Von Elsen, das ähnlich nahe an Paderborn liegt, führt ein ausgebauter Radweg bis zum Heinz-Nixdorf-Ring. Man habe vorgeschlagen, einen Radweg am Ahorn-Sportpark vorbei zu führen, die Brücke über den Ring zu nutzen und dann den Radverkehr über das Gelände der ehemaligen Alanbrooke-Kasernen zu lenken, sagt Dieter Dubisch, Sprecher von Pro Grün und der Radfahrini. Das wäre eine schnelle und sichere Verbindung gewesen. Auch das hat nicht geklappt.

Zurzeit wartet Dubisch auf die Antwort zu dem Vorschlag, Schloß Neuhaus direkt mit Paderborn zu verbinden. Man könnte die Fürstenallee zur Einbahnstraße machen und dem Radverkehr dort eine breite Spur einräumen. Möglich wäre sogar, auch auf der Schlossstraße bis zum Schloss einen breiten Radweg anzulegen – wenn auch auf Kosten des Autoverkehrs. Den Einwand, die Padersprinter müssten in der Fürstenallee in beide Richtungen fahren können, lässt Dubisch nicht gelten. Es gebe auch in Ostwestfalen Beispiele, die beweisen, dass der ÖPNV solche Straßen weiter nutzen könne.

Arne Schubert, der Radverkehrsplaner aus der Paderborner Stadtverwaltung, zweifelt dennoch, ob man die

Fürstenallee tatsächlich zur Einbahnstraße umwidmen kann. Er verweist auf den geplanten Ausbau des Padersteinwegs zwischen Paderborn und Schloß Neuhaus auf eine Breite von vier Metern. Auch eine schnelle Verbindung nach Marienloh sei bereits realisiert. Ansonsten, so Arne Schubert, gilt für die „fahrradfreundliche Stadt Paderborn“: „Wir sind auf dem Weg, aber wir sind noch nicht am Ziel.“ Die Fahrradplanung in Paderborn sei lange nur „Stückwerk“ gewesen, jetzt gehe es darum, eine Datenbasis über die Pendlerströme aufzubauen, um eine Gesamtplanung für die Stadt voranzubringen.

Mit seiner Werbung um Geduld steht Schubert zwischen allen Gruppen. Den engagierten Radfahrern, die sich in der „Initiative für Radfahrende“ zu Wort melden, geht alles zu langsam. In der Stadtverwaltung ist die Radverkehrsplanung eine Querschnittsaufgabe. An den Projekten sind oft mehrere Ämter beteiligt. Der Abstimmungsaufwand ist hoch, und es dauert.

Immerhin: Im Fall der Neugestaltung der Det-

molder Straße soll der Radverkehr dort wesentlich stärker berücksichtigt werden als in der Vergangenheit. Schon beim Neubau der Borchener Straße wurden die gesetzlichen Vorgaben übertroffen. Mit 1,50 Meter sind die Schutzstreifen dort breiter als notwendig.

Das kann die Mitglieder der Radfahrini nur wenig besänftigen. Sie verweisen auf die Bahnhofstraße, die in den kommenden Jahren großflächig umgebaut und gesperrt wird. Die „Initiative für Radfahrende“ hat vorgeschlagen, während der Bauphase neue Mobilitätskonzepte auszuprobieren: Radverkehr plus öffentlicher Nahverkehr plus Carsharing. In der Realität scheint dieser Vorschlag nie eine Rolle gespielt zu haben, wenigstens hat Dieter Dubisch keine Reaktion wahrgenommen: Aus der Stadtverwaltung hat „Da kam nichts.“

Zurzeit wartet die „Initiative für Radfahrende in Paderborn“ auf die Antwort auf den Vorschlag, Schloß Neuhaus direkt mit Paderborn zu verbinden. Man könnte die Fürstenallee zur Einbahnstraße machen und dem Radverkehr Vorrang einräumen.

*Anbetung
und Lobpreis
im Dienst
der Mission.*



Dreifaltigkeitskloster
Helmtrudisstr. 23
33014 Bad Driburg
Tel. 05253-3320
www.dreifaltigkeitskloster.de

Die erste Adresse für Ihre digitale Kirchenorgel



Ob Sie eine hochwertige Kirchenorgel, eine Hausorgel oder eine Friedhofsorgel suchen - in unserer großen Ausstellung finden Sie Ihr Wunschinstrument. Wir beraten Sie gerne.

-G.Kisselbach

Deutschlands großes Kirchenorgelhaus

Stammhaus Kassel:

Lindenallee 9-11 • 34225 Baunatal • Telefon 0561 94885-0

Filiale West:

Aachener Straße 524 - 528 • 50933 Köln • Telefon 0221 29077991

Filiale Süd:

Aindlinger Straße 9 1/2 • 86167 Augsburg • Telefon 0821 7472161

Filiale Nord:

Steinschanze 6 • 20457 Hamburg • Telefon 040 69914988

info@kisselbach.de • www.kisselbach.de

Fordern Sie
unseren Katalog an!

Die nächste Ausgabe von Paderborn: *jetzt*
erscheint im Mai 2020!



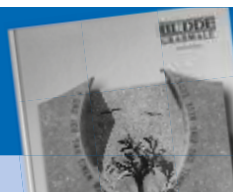
Wir wünschen unseren Leserinnen und Lesern
eine besinnliche Adventszeit und ein fröhliches Weihnachtsfest!



BUDDE GRABMALE

Besuchen Sie Deutschlands größte Grabmalausstellung
in 48231 Warendorf, Splieterstraße 41, Tel. 02581 3076

IHR STEINMETZ FÜR DAS BESONDERE GRABMAL



Jetzt KOSTENFREI unseren
188-seitigen Katalog anfordern.

Lieferung im Umkreis von
150 km ohne Aufpreis!

www.budde-grabmale.de

Trauer braucht Mut.
Trauer braucht Raum und Zeit.
Wir sind jederzeit für Sie da!

Allee 45
33161 Hövelhof
Tel 05257 - 40 24
www.simon-relard.de

SIMON-RELARD
BESTATTUNGSHAUS

Die Caritas macht ernst bei der Klimawende

Text und Fotos: Karl-Martin Flüter

Alle reden von der Elektromobilität, aber in der Realität tut sich wenig. Die Caritas wollte nicht länger warten. Als im Oktober in Dortmund 165 E-Smarts an Verbände und Einrichtungen des Wohlfahrtsverbandes übergeben wurden, war das die größte Bestellung, die 2019 in diesem Nischenmarkt eingegangen ist. Die Caritas rückte damit in den Mittelpunkt des Interesses. Sogar ein Minister wollte sich mit den Caritas-Smarts fotografieren lassen. Aber mit dem Kauf war es nicht getan. Die E-Mobilität erfordert große Investitionen in die Infrastruktur. Trotzdem plant der Verband für die Zukunft. Ein Lagebericht aus dem Caritasverband Paderborn

Für den Autobauer, der sonst mit anderen Stückzahlen operiert, handelte es sich um den größten Auftrag, der 2019 im Bereich E-Mobilität eingegangen ist.

Dass sie mit einer Sache beschäftigt waren, die hohe Wellen schlagen würde, ist Markus Grams und Jürgen Keck im Frühjahr bewusst geworden. Damals fragten sie bei verschiedenen großen Autoherstellern nach, ob es möglich sei, noch 2019 eine dreistellige Anzahl von Elektro-Fahrzeugen zu liefern. Die Rückmeldung war überraschend. Kaum einer der großen Autokonzerne sah sich in der Lage, die Nachfrage zu erfüllen. Schließlich gelang es mit Mercedes, einen Vertrag über 165 Fahrzeuge des Typs „Smart EQ forfour“ „Smart EQ fortwo“ abzuschließen. Für den Autobauer, der sonst mit anderen Stückzahlen operiert, handelte es sich um den größten Auftrag, der in diesem Jahr im Bereich E-Mobilität eingegangen ist.

Markus Grams und Jürgen Keck arbeiten für die „cdg“, eine Einkaufs- und Dienstleistungs-Genossenschaft der Caritas mit Sitz in Paderborn. Grams ist bei der cdg für die Leitung und den strategischen Einkauf

zuständig, Jürgen Keck für das „Betriebliche Mobilitätsmanagement“. 17 Caritasverbände sowie 13 weitere Rechtsträger aus dem Erzbistum Paderborn und darüber hinaus haben sich zur cdg zusammengeschlossen. Die Genossenschaft bietet ihre Dienste zentral an. Das erspart den Mitgliedern Ressourcen und Kosten – und erleichtert Anschaffungen wie die E-Smarts.

Die cdg gibt es noch nicht lange, im April 2018 wurde sie gegründet. Das Thema E-Mobilität war in den Caritasverbänden zu diesem Zeitpunkt schon lange ein Thema. Patrick Wilk, Vorstand des Caritasverbandes Paderborn, ist seit 2013 damit beschäftigt. Damals gehörte er einer Gruppe von Caritas-Vorständen an, die in Kontakt mit der eGO Mobile AG in Aachen stand. Das Start-up-Unternehmen entwickelte einen E-Mobil-Prototypen, der besonders gut für die Caritas-Arbeit geeignet ist. Die Auslieferung des eGO verzögerte sich mehrfach, aber bis heute liegt in Aachen eine Reservierung der Caritas für den kleinen E-Pkw vor.



Hat das Potential zum neuen
Wahrzeichen der Caritas: Elektro-
Ladesäule mit Caritas-Logo



Jürgen Keck ist bei der „cdg“ für das „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ verantwortlich.

Klein, wendig und sparsam müssen die Pflegeautos der Caritas sein. Das passt zu den kleinen E-Flitzern, die seit einigen Jahren auf dem Markt sind.

„Wir wollten aber nicht länger warten“, erinnert sich Wilk. Allein der Caritasverband Paderborn beschäftigt mehr als 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der häuslichen Pflege. Die meisten sind bei ihren Pflegetouren auf ein Auto angewiesen. Dabei legen sie zwischen den Aufenthalten bei den Patienten meist nur kurze Strecken zurück. Klein, wendig und sparsam müssen die Pflegeautos sein. Das passt zu den kleinen E-Flitzern, die seit einigen Jahren auf dem Markt sind.

Hinter der Entscheidung für die immer noch teure Elektro-Mobilität stand jedoch noch ein anderer, größerer Gedanke. Als katholische Sozialorganisation sind die Caritasverbände verpflichtet, die Schöpfung zu bewahren. In die E-Mobilität zu investieren, ist nicht nur eine Frage der Rendite. Genauso wichtig ist das Motiv, endlich Ernst zu machen mit der Klimawende – nicht nur zu reden und zu klagen, sondern wirklich etwas zu ändern.

Wie die Caritas zu einem Big Player auf einem Zukunftsmarkt wurde

Mit dieser Einstellung ist die Caritas in Deutschland noch ziemlich allein. Die Aktivitäten der cdg fielen deshalb schnell auf. Binnen weniger Wochen wurde die Caritas aus dem Erzbistum zu einem „Big Player“ im entscheidenden Zukunftsmarkt „Elektromobilität“. Wenn Jürgen Keck Anfragen bei den großen Autokonzernen stellte, antworteten hochgestellte Manager. Er wurde zu Gesprächen eingeladen und saß bei den Terminen einer Runde von Entscheidern aus allen Bereichen des Unternehmens gegenüber.

Tatsächlich ist der Kauf von 165 E-Smarts die größte Einzellieferung von E-Mobilen, die bislang ein deut-

liches Autowerk verlassen hat. Nur die Post hat mit ihrer Sonderanfertigung Streetscooter mehr elektrisch betriebene Fahrzeuge bestellt. Das weckte das Interesse nicht nur der Autowirtschaft, sondern auch von Politikern.

Als Ende Oktober in Dortmund die 165 bestellten E-Smarts an die beteiligten Caritasverbände übergeben wurden, nahmen nicht nur Vertreter von Mercedes an der Veranstaltung teil. Andreas Pinkwart, Wirtschaftsminister in NRW, reiste direkt vom Digitalgipfel des Bundes mit Angela Merkel zu dem Termin an. Eine eigene Mediaagentur der Landesregierung war vor Ort, um schöne Bilder einzufangen, ganz im Sinne von: Es tut sich ja doch etwas.

Die komplette Infrastruktur musste aus dem Boden gestampft werden

Dass die Realität eine andere ist und der Ausbau der E-Mobilität zu wünschen übriglässt, weiß man dagegen bei der Caritas und bei der cdg aus erster Hand, und zwar wegen der Erfahrungen aus der Großbestellung der Smarts – nur hat sich die Caritas davon nicht abschrecken lassen.

Probleme gibt es bei der mangelhaften Energie-Infrastruktur für die E-Fahrzeuge. Der Caritasverband Paderborn hat 34 E-Smarts angeschafft. Hätte es sich um 34 Autos mit Verbrennermotor gehandelt, wäre das kein Problem gewesen. Die nächste Tankstelle ist nie weit. Elektro-Ladesäulen sind viel seltener. Tanken kann man innerhalb von fünf Minuten. Den Akku im E-Mobil aufzuladen, dauert bei einer Schnellladung mindestens zwanzig Minuten.

In der Pflege werden die Pkw jedoch morgens, abends und oft auch nachts eingesetzt. Sie müssen schnell aufladbar sein und zuverlässig funktionieren. Das geht nur, wenn die nächste Lademöglichkeit in der Nähe ist. Eine „Wallbox“ oder Ladesäule je Standort reicht in der Regel nicht, denn sonst müssten die E-Mobile lange warten, wenn sie Strom tanken wollen, aber schon ein anderes Fahrzeug an der Ladesäule hängt.

So kommt es, dass der Caritasverband Paderborn bis Ende 2019 ein komplettes System von Ladesäulen aus dem Boden stampft. 60 Ladeplätze entstehen innerhalb weniger Wochen an den Büros der Sozialstationen, neben Caritas-Einrichtungen, aber auch auf dem Gelände von Kirchen. Weil der Platz für die Ladesäulen knapp wurde, hatte die Caritas bei den Kirchengemeinden nachgefragt, ob man auch dort die Caritas-Pkw aufladen könne. Aber: Nicht jeder hat wie die Caritas eine so große Institution wie die Kirche im Rücken. Vielen anderen Unternehmen fehlt auch der Zugriff auf einen kompetenten Dienstleister wie die cdg.

Jürgen Keck und Markus Grams haben sich in den vergangenen Monaten tief in die Materie hineingearbeitet. An der Einkaufsaktion der E-Smarts sind 27 Mitglieder und Kunden der cdg beteiligt. 165 Autos zu kaufen, gemeinsame Konditionen auszuhandeln und Verträge zwischen Händler und den 27 Einzelpartnern abzuschließen, bedeutet einen gigantischen bürokratischen Aufwand. Dazu kommen Versicherung, Zulassung, Beschriftung, Sonder-Zubehör, Transport etc. – für jedes dieser Themen hat die cdg eine preiswerte Lösung erarbeitet, die nur aufgrund der Mengenbündelung möglich ist.

Wenn es um Elektromobilität geht, ist das jedoch nur der Anfang. Grams und Keck mussten nicht nur Förderanträge stellen – oft waren die Konditionen noch nicht abschließend geklärt, weil das Fördersystem noch im Aufbau ist – sie mussten auch Partner für die Stromversorgung finden und klären, wer den Strom liefert.

Starke Partner für ein starkes Stromnetz

Bei einer angenommenen Fahrleistung von 10 000 Kilometern im Jahr verbraucht jeder E-Smart 3 000 Kilowattstunden. Beim Caritasverband Paderborn beträgt der Verbrauch durch die neuen Smart mehr als 100 000 Kilowattstunden – Jahr für Jahr. Und das ist nur der Anfang. Allein der Caritasverband Paderborn plant die Anschaffung von 200 E-Fahrzeugen. Die Fachleute in der cdg gehen von mehr als tausend E-Mobilen aus, die sie in den nächsten Jahren für Caritas-Abnehmer im Erzbistum Paderborn kaufen werden.

Nicht immer reicht das vorhandene Stromnetz, um so viel Energie bereitzustellen, wenn die Smarts der Caritas gleichzeitig aufgeladen werden, etwa nach der Frühschicht, wenn die Autos für die Spätschicht vorbereitet werden müssen. In einigen Fällen reicht das Stromnetz für die erwarteten Spitzen nicht aus.

Die cdg hat deshalb nach Kooperationspartnern in der Energiebranche gesucht. Ein Rahmenvertrag mit der Westfalen Weser Netz GmbH liegt bereits vor, mit anderen potentiellen Partnern ist die cdg im Gespräch. Einer der Nutznießer des Vertrags mit Westfalen Weser ist der Caritasverband Paderborn, für den Westfalen Weser das Netz von 60 Ladestellen im Dekanat Paderborn aufbauen wird. Auch mit der HKD in Kiel, einem bundesweit tätigen kirchlichen Anbieter von Strom, ist die cdg einig geworden. Einen Großteil der Energie für die Smarts in Paderborn liefert die HKD.

Natürlich handelt es sich um grünen Strom, der verbraucht wird. Auch das gehört zum Konzept, ist aber teurer. Das Projekt rechnet sich für die beteiligten Caritasverbände nur deshalb, weil sie die Aktivitäten über die cdg bündeln konnten. Das machte günstige Lea-



singverträge, die Rahmenverträge mit Energieversorgern oder die flächendeckende Bezuschussung der Fahrzeuge und Ladesäulen möglich. „Für Privatkunden bleibt die Anschaffung von E-Fahrzeugen weiter ein Verlustgeschäft“, meint Jürgen Keck.

Die Industrie ist an den Daten der größten E-Mobil-Flotte in NRW interessiert

Weil die Caritas jetzt die größte E-Mobil-Flotte in NRW betreibt, ist sie für die Industrie nicht nur als potentieller Kunde, sondern auch als Datenlieferant attraktiv geworden. In den Sozialstationen werden die Autos mehr genutzt als von Privatfahrern. Der Einsatz in der Pflege führt zu höherer Beanspruchung, die weite geographische Verteilung der Fahrzeuge – städtische Umgebung, flaches Land, aber auch gebirgige Gegenden wie das Sauerland – liefert weitere interessante Erkenntnisse. Wie sich die sehr differenzierte Benutzung auf die Fahrzeuge auswirkt, möchten Hersteller und Zulieferer gerne wissen. Aber noch hält die cdg ihre Daten zurück. Was überhaupt und wem überlassen wird, muss noch entschieden werden.

Möglich wäre der Datenabgleich schon, denn der Smart ist digital bestens ausgestattet. Normalerweise sind für die Fahrzeuge im Caritasdienst mehrere Schlüssel unterwegs, um die Nutzung zu verschiedenen Zeiten und von mehreren Mitarbeitern sicherzustellen. Das ändert sich beim Smart. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Sozialstationen laden eine App auf ihr Diensthandy. So bleiben sie zukünftig stets in Verbindung mit den Fahrzeugen. Mit dem Smartphone schließen sie das Fahrzeug nicht nur ab. Sie können auch den Ort sehen, an dem das Auto abgestellt wurde,

Markus Grams leitet die „cdg“ und ist verantwortlich für den Einkauf.

Weil die Caritas eine der größten E-Mobil-Flotte in NRW betreibt, ist sie für die Industrie nicht nur als potentieller Kunde, sondern auch als Datenlieferant attraktiv.



Foto oben:
Patrick Wilk, Vorstand des Caritasverbandes Paderborn, plant schon weiter. Er will die E-Mobil-Flotte in ein Carsharing-Modell einbinden.

Foto unten:
Star im Mercedes-Autohaus: Der „Smart EQ“ vor der Übergabe an den Caritasverband in der Verkaufszentrale der Autobauer in Dortmund.

den Ladezustand des Akkus ablesen und in der kalten Jahreszeit vor Dienstantritt das Gebläse anschalten und den Wagen aufheizen.

Wenn der Autoinnenraum nicht während der Fahrt aufgewärmt werden muss, schont das die Akkuleistung. Es erhöht aber auch die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wer hat sonst schon den Luxus, frühmorgens in ein vorgewärmtes Dienstfahrzeug zu steigen.

Die Caritas denkt weiter: Carsharing als langfristiges Mobilitätsziel

Die App ist Voraussetzung für die weitergehende Nutzung der E-Smarts. Im Caritasverband Paderborn denkt

man bereits über das mittelfristige Ziel, den Fuhrpark komplett auf Strom umzustellen, hinaus. Patrick Wilk will für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein Carsharing-Modell einführen. Dann könnten die Mitarbeiter ihr Dienstfahrzeug auch privat nutzen, wenn es von der Caritas nicht gebraucht wird.

Denkbar ist ein Zusammenschluss mit den Fahrzeugflotten der Kreisverwaltung und der Stadtverwaltung in Paderborn. Beide betreiben ähnliche Carsharing-Modelle wie der Caritasverband. Wenn die Kooperation tatsächlich entstünde, würden den Paderbornern eine Vielzahl von E-Fahrzeugen im Stadtgebiet zur Verfügung stehen, die sie im Carsharing nutzen könnten. Für diese Mobilitätsform der Zukunft gilt die Regel: Je mehr Autos potentiell zu Verfügung stehen, desto leichter nutzbar wird das Angebot.

Im städtischen Bereich macht der Einsatz der E-Fahrzeuge Sinn. Bei längeren Strecken müssen die Fahrer immer noch nachrechnen, ob sie ankommen. Jürgen Keck fährt beruflich einen E-Smart und er kommt in seinem Job im Erzbistum Paderborn viel herum. Auf 100 bis 120 Kilometer schätzt er den Radius des kleinen Pkw, schränkt jedoch ein: „Das ist auch abhängig vom Wetter. Bei Gegenwind und Regen wird die Distanz deutlich kleiner.“

Als die Smarts Ende Oktober vom zentralen Abholplatz in Dortmund nach Paderborn überführt wurden, waren Kecks planerische Aktivitäten gefordert. Die Paderborner fuhren an diesem Tag 11 Pkw von der B1 am Westfalenstadion in die 100 Kilometer entfernte Bischofsstadt. Damit keiner mit einem leeren Akku liegenblieb, mussten Keck davon ausgehen, dass Zwischenstopps an Ladesäulen notwendig wären. Was aber, wenn sich an der Autobahn-Ladesäule die Caritas-Smarts gestaut und jeder mindestens eine halbe Stunde zum Aufladen gebraucht hätte? Dann wäre der letzte Smart erst spätnachts angekommen. Keck löste das Problem, indem er die Fahrer auf verschiedene Strecken lotste und ihnen detaillierte Pläne über Ladesäulen am Wegesrand sowie eine Anleitung zum Stromtanken mitgab.

Ein wenig erinnern solche Ereignisse an die Anfänge des Autos vor genau 140 Jahren. Auch damals musste Carl Benz genau darauf achten, wohin er fuhr, weil es Benzin nur in Apotheken gab. Zugegeben: Die Infrastruktur ist heute für E-Fahrzeuge besser. Jürgen Keck, der in den vergangenen Monaten durch seine Beschäftigung mit der Materie nicht nur zu einem Kenner, sondern auch zu einem Fan der E-Mobilität geworden ist, erzählt am liebsten von einer ganz besonderen Lade-stelle am Rand der A 44. Dort kann man bei einer Windkraftanlage Halt machen und die Energie abzapfen, die die Mühle weit oben aus dem Wind gewinnt. Mehr Zukunft geht zur Zeit nicht.



Hartmann International Umzug & Projektlogistik GmbH & Co. KG
 Halberstädter Str. 77 | 33106 Paderborn
 Telefon: 05251/ 87 500 - 00 | Fax: 05251/ 87 500 - 50
 Mail: info@umzug-hartmann.de | Web: www.umzug-hartmann.de

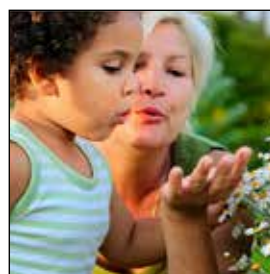
Jetzt unverbindlich den Preis anfragen:
www.umzug-hartmann.de/preisanfragen

Ihr Umzugs-Komplettservice

- Privatumzüge
- Seniorenzüge
- Firmen- und Mitarbeiterumzüge
- Aktenlogistik und -archivierung

Denn jeder Umzug ist Vertrauenssache!

HARTMANN
INTERNATIONAL



VERMÄCHTNIS MIT HERZ

Bewirken Sie Gutes über das Leben hinaus. Mit einem Testament zugunsten der SOS-Kinderdörfer geben Sie notleidenden Kindern Familie und Zukunft.

Wir informieren Sie gerne:
 Telefon 0800 - 3060-500

sos-kinderdoerfer.de



Telefon
05255 - 93 57 60 0
 Fax - 93 57 60 1



Telefon
05255 - 98 55 0
 Fax - 98 55 22

Brokstraße 14 • 33184 Altenbeken / Schwaney

EGGE PFLEGE ambulanter Pflegedienst

Wir unterstützen Sie z. B. bei:

- Körperpflege
- Mobilisation
- Ernährung, Hauswirtschaft
- Fachgerechte Krankenpflege und Nachsorge
- Beratungsgespräch §37 Abs. 3

Altenpflegeheim Füllenhof

Wir bieten Ihnen u. a.:

- Kurzzeitpflege
- Verhinderungspflege
- Krankenhausnachsorge
- Vollstationäre Pflege

Helfende Hände die den Alltag erleichtern

SIEVEKE

Kochen & Schlafen

Komfortbett ab 249,- Euro

Königstr. 68-70a • Paderborn • Tel. 0 52 51/ 2 37 16
www.moebelhaus-sieveke.de • info@moebelhaus-sieveke.de

DER BLICK ZURÜCK

Februar 1929: Die Stadt beschließt ein Klärwerk zu errichten, um der Verschmutzung der Pader entgegenzuwirken

Auch vor hundert Jahren wurde in Paderborn schon um die Umweltqualität gestritten. Gleich zwei Umweltskandale beherrschten die öffentliche Diskussion in Paderborn. Es ging um die Zementstäube des neuen Atlas-Werks und die Wasserqualität der Pader, in die ein Großteil der städtischen Abwässer ungeklärt entsorgt wurden.

Der Abbau und die Verarbeitung von Kalkgestein hatte in Paderborn Geschichte. Das Zementwerk Ilse an der Kreuzung Frankfurter Weg/Borchener Straße arbeitete

bereits seit 1900. Nach dem Ersten Weltkrieg entstand südöstlich davon ein zweites Werk das Zement produzierte: das Atlas-Werk. Im Untergrund lagerten gewaltige Kalksteinschichten – Paderborns „bester Bodenschatz“, wie Bürgermeister Philipp Haerten meinte.

150 Beschäftigte fanden 1926 dort einen neuen Arbeitsplatz. Das Atlas-Werk

war ein wichtiger Arbeitgeber in einer strukturschwachen Region. Täglich wurden fast 300 Tonnen Zement für Abnehmer aus dem ganzen deutschen Reich produziert. Das Unternehmen Portland beantragte eine Betriebserweiterung. Doch der Antrag stieß auf Widerstand. Vor allem die Bewohner in den neuen Wohnquartieren der Südstadt protestierten. Sie klagten, die starke Staubbelastung durch das neue Zementwerk verursachte Atembeschwerden. Auch die Siedlungs-Baugenossenschaft legte Widerspruch ein. Schließlich hatte sie mit dem „gesunden Wohnen“ in dem neuen Stadtviertel außerhalb der engen Altstadt geworben.

So brach in Paderborn der erste Umweltkonflikt los. Unterstützung erhielten die Bewohner durch den Kreisarzt Dr. Loer. Er ging in einem Gutachten von einer erheblichen gesundheitlichen Beeinträchtigung der

gesamten Stadtbevölkerung durch die Zementstäube aus. Fast anderthalb Jahre beherrschte die Debatte die Öffentlichkeit. Trotz aller Bedenken setzte sich am Ende die Wirtschaft durch. Schließlich brauchte die Stadt Arbeitsplätze und Steuereinnahmen. Die neue Anlage sollte allerdings so gut wie möglich mit staubverhütenden Einrichtungen ausgestattet werden.

Zwei Jahr später ging es um die Pader. Die „Preussische Landesanstalt für Wasser-, Boden- und Luft-hygiene“ in Berlin stellte 1928 in Gewässerproben der Pader einen hohen Anteil an Phenolen und „teeröligen Bestandteilen“ fest. Die Paderborner Staatsanwaltschaft ermittelte gegen den Leiter des Gaswerkes. Dieser habe, so lautete der Vorwurf, verschmutzte Abwässer in die Pader geleitet.

Die Staatsanwälte recherchierten, dass „ammoniakhaltiges Wasser“ und „benzolhaltige Öle“ aus dem Leitungsnetz und dem Gaswerk fast täglich in die Pader oder einfach im Boden entsorgt wurden. Dennoch stellte die Anklagevertretung das Verfahren ein. Das ben-zolhaltige Kondensat sei zwar für Fische schädlich, aber der rasche Abfluss der Pader führe zu einer ausreichenden Verdünnung. Verantwortlich für die Verschmutzung sei überdies der Vorgänger des Beschuldigten – der war aber mittlerweile verstorben. So einfach war das damals.

Trotzdem war das Schreiben der Staatsanwälte brisant, weil es eine Bestandsaufnahme der Paderborner Entsorgungssituation enthielt und eine „allgemeine Verunreinigung der Pader“ beschrieb. Der Fluss müsse den „größten Teil der Abwässer der Stadt aufnehmen“, weil es keine Kanalisation gebe. Selbst die größten industriellen Betriebe der Stadt nutzten die Pader als „natürliche Teilkanalisation“ und entwässerten ohne jegliche Klärung über einen Graben direkt in den Fluss.

Alles in allem bedeutete das auch schon vor 90 Jahren ein Umweltskandal beträchtlichen Ausmaßes. Die Stadt musste reagieren. Im Februar 1929 beschloss die Stadtverordnetenversammlung, eine Kanalisation mit einem zentralen Klärwerk zwischen Pader und Inselbad zu errichten. Weitblickend sollte das System für 70.000 Einwohner angelegt werden – bei einer tatsächlichen Bewohnerzahl von etwa der Hälfte. Das reichte bis 1981. Seitdem klärt das Gruppenklärwerk in Sande die Abwässer der Großstadt Paderborn.



Die Idylle trügt: Über diesen Graben zwischen den nördlichen Stadtteilen und der Pader flossen große Mengen Abwässer in die Pader.

Foto: Stadtarchiv Paderborn/Gellhaus



KRENZ

Autohaus und Werkstatt

Die Neuen sind da –
JETZT PROBEFAHREN!

frei • groß • kompetent

Steubenstraße 31 | 33100 Paderborn | 05251 68895-0

www.krenz-paderborn.de



**Verlängert
bis
19. April**

Sonderausstellung

AUFBRUCH INS ALL

Raumfahrt erleben

Heinz Nixdorf MuseumsForum Paderborn www.hnf.de