



Wir gehen neue Wege

Stadtfairkehr

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands
Nr. 28 - Frühjahr 2011

Radfahrer gehören auf die Straße

Das Bundesverwaltungsgericht stellt klar, was die Radverkehrsnovelle von 1997 eigentlich bedeutet / Viele Radwege entsprechen nicht den Anforderungen

Am 18. November 2010 hat das Bundesverwaltungsgericht ein für den Radverkehr in ganz Deutschland wesentliches Urteil gesprochen: Radfahrer dürfen nicht länger pauschal auf vorhandene Radwege gezwungen werden, vielmehr ist Radverkehr grundsätzlich als „Fahrverkehr“ zu verstehen und gehört somit auf die Fahrbahn, sprich Straße.

Zu verhandeln hatte das Gericht die Frage, ob der von der Stadt Regensburg baulich angelegte Radweg neben einer Landstraße mit ca. 5,50 m Fahrbahnbreite und der nur mäßigen Verkehrsbelastung von ca. 2500 Kfz/Tag zwingend zu benutzen ist, denn die Stadtverwaltung hatte besagten Radweg mit dem Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh-/Radweg“ beschildert und damit die Benutzungspflicht ausgesprochen. Solche Ausschreibungen gibt es in Deutschland, auch in Dortmund und im Kreis Unna, massenhaft.

Gegen diese konkrete Beschilderung hatte der örtliche ADFC-Vorsitzende geklagt und nun letztinstanzlich auch Recht bekommen. Der Leitsatz des Gerichts lautet: Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.

Das hier angesprochene „Rechtsgut“ ist das allgemeine Recht, auf der Fahrbahn fahren zu dürfen. Und dieses Recht darf eben nur dann beeinträchtigt werden, wenn

1. aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse
2. eine Gefahrenlage besteht, die
3. das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Keiner der drei Punkte war im konkreten Fall gegeben, das Gericht hat

Lindemannstraße: Es geht doch!



Aufgeblasener Radstreifen auf der Lindemannstraße

Foto: Krüger-Sandkamp

Ein 20 Jahre alter Wunsch der Verkehrs- und Umweltverbände ist erfüllt: Die Lindemannstraße hat Fahrradschutzstreifen erhalten - finanziert vom Konjunkturprogramm des Bundes. Die Haltelinien für den Autoverkehr an den Kreuzungen sind zurückgesetzt, so dass Radfahrer sich davor zum Links-Abbiegen aufstellen können, ohne direkt in der Abgaswolke zu stehen oder gar vor einer weiteren Ampel warten zu müssen. Solcher Luxus für Radfahrer ist selten in Dortmund.

Rückblende: Der alte Radweg an Lindemann- und Möllerstraße wurde Ende der 70er Jahre auf dem Bürgersteig hinter dem Parkstreifen abmarkiert. Damals wurden Radwege vor allem gebaut, um Straßen für den motorisierten Verkehr vom Radverkehr freizuhalten. Ein Schild und der Radweg musste benutzt werden, selbst wenn er eine gefährliche Hindernisstrecke war.

Seit 1997 verbindliche Anforderun-

gen an Radwege (Stetigkeit, Mindestbreite usw.) festgelegt wurden, gab es eine Handhabe, für baulich unzureichende Radwege die Benutzungspflicht aufzuheben. 2007, zehn Jahre später, wurde die Benutzungspflicht für Lindemann- und Möllerstraße gestrichen.

Auch die Kleine Beurhausstraße ist 2010 als Einbahnstraße für Radfahrer im Gegenverkehr geöffnet worden. Der Radfahrer wird nicht wie stadtweit üblich, parallel zur Fußgängerfurt umwegig, sondern geradeaus in die Rittershausstraße geleitet.

Markierte Schutzstreifen, echte Radstreifen (Hohe Str.) und gerade Querungen sind sichtbare Zeichen für eine neue Ära Radverkehrspolitik in Dortmund. Es müssen allerdings noch einige Einbahnstraßen geöffnet und Altlasten beseitigt werden, bis Dortmund seine Verpflichtungen aus der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte erfüllt hat.

Erich G. Fritz, Abgeordneter für Stuttgart (21) h.c.

In einem Offenen Brief hat sich der VCD im Herbst an die Dortmunder Bundestagsabgeordneten gewandt - mit der Bitte, sich für den Ausbau des hiesigen Hauptbahnhofs und der NRW-Bahn-Infrastruktur und zugleich - weil sonst das Geld fehlt - gegen das milliardenteure Prestigeprojekt Stuttgart 21 stark zu machen. Marco Bülow (SPD; in einer ausführlichen Antwort) und Markus Kurth (Grüne) stimmten in ihren Antworten mit der VCD-Kritik an Stuttgart 21 überein und sagten zu, sich (weiterhin) für Bahn-Investitionen in und um Dortmund einzusetzen. Ulla Burchardt (SPD) antwortete zwar nicht, äußerte sich aber direkt vor Erhalt unseres Briefes öffentlich in unserem Sinne.

Anders Erich G. Fritz. Der langjährige CDU-Abgeordnete (seit 1990) erläuterte ausführlich Argumente für Stuttgart 21 („große städtebauliche Chance“, „Infrastrukturprojekt von nationaler Bedeutung“), hielt es in seiner Antwort aber nicht für nötig, sich mit der desolaten Bahn-Infrastruktur in seinem Wahlkreis zu beschäftigen. Bei soviel Ignoranz für die Probleme der eigenen Stadt ernennen wir Fritz daher zum Abgeordneten für Stuttgart (21) h.c. (honoris causa). Ach ja: Michael Kauch (FDP) und Ulla Jelpke (Linke) antworteten nicht. *lore*



damit die Urteile der Vorinstanzen, dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München sowie dem Verwaltungsgericht in Regensburg bestätigt und klargestellt, dass die Regelungen, die bereits seit der Radverkehrsnovelle von 1997 gelten, auch uneingeschränkt anzuwenden sind. Das Gericht hat also beileibe kein neues Recht gesprochen, sondern nur deutlich gemacht, dass im konkreten Fall die Stadt Regensburg seit mehr als 13 Jahren geltendes Recht ignoriert hat.

Aber dies gilt eben nicht nur für Regensburg, sondern für zahllose Städte und Gemeinden, die landauf landab jeden Radweg, der irgendwo gebaut worden ist, auch gleich mit den runden blauen Schildern als „separaten Radweg“ (VZ 237), als getrennten (VZ 241) oder gemeinsamen (VZ 240) Fuß- und Radweg ausgeschildert haben; dies geht jetzt endgültig *nicht* mehr.

Und das Gericht hat ebenfalls bestätigt, dass alle Radwege, beschilderte wie nicht beschilderte, die in der Radverkehrsnovelle 1997 festgelegten Qualitätskriterien zu erfüllen haben:

- ein baulicher Radweg soll im Regelfall 2,00 m, mindestens aber 1,50 m breit sein,



- ein auf der Fahrbahn markierter Radstreifen soll 1,85 m, mindestens aber 1,50 m breit sein,

- ein gemeinsamer Geh-/Radweg innerorts mindestens 2,50 m, außerorts mindestens 2,00 m breit sein.

Was bedeutet dies für unsere Region?

Trotz des Urteils gilt erst einmal: Wo Radwege beschildert sind, müssen sie benutzt werden. Wir sollten überall dort, wo wir in Dortmund oder im Kreis Unna eine Radwegbeschilderung antreffen, prüfen, ob dort tatsächlich die vom Gericht geforderte Gefahrenlage besteht, und das allgemeine Risiko erheblich überschritten ist, denn nur dann ist auch die verhängte Benutzungspflicht berechtigt, in allen anderen Fällen aber sollten wir die jeweilige Stadtverwaltung darauf aufmerksam machen, dass hier die Radwegbeschilderung zu beseitigen ist.



Meines Erachtens für alle Beteiligten (Verwaltungen wie auch Radfahrer/innen) viel einfacher und nützlicher wäre es, es würde ganz einfach vom Gesetzgeber die Benutzungspflicht abgeschafft, denn dann könnten zahlreiche Schilder einfach hängen bleiben und wir Radfahrer hätten dennoch vor Ort stets die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Radweg - aber bis dahin ist es vermutlich noch ein langer Weg, trotz des eigentlich wirklich guten Urteils.

Albrecht Buscher

Auch Schwerte wird jetzt fahrradfreundlich

Die Ruhrstadt bekommt eine Radstation am Bahnhof, aber es gibt auch Mängel

Auch Schwerte will jetzt „fahrradfreundliche Kommune“ werden und sich um die Aufnahme in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden NRW“, kurz AGFS, bewerben.

Planungsausschuss und Verwaltung haben deshalb bereits im Herbst des vergangenen Jahres eine Radtour durch das Stadtgebiet unternommen, bei der auch Vertreter von BUND und VCD mit dabei sein durften.

Ziel dieser Radtour war es, einmal die konkrete Situation der Radfahrer/innen innerhalb der Kernstadt, aber auch in den Vororten in Augenschein zu nehmen, Mängel zu erkennen, aber sicherlich auch die eine oder andere gelungene Maßnahme zu betrachten. Hierzu gehört z.B.

die frisch angelegte Radschleuse am Ende der Gasstraße, die nunmehr eine auffällige Einfahrt für den Radverkehr in die dortige Einbahnstraße gegen die Fahrtrichtung erlaubt. Auch die neuen Radstreifen an der Bahnhofstraße mit den aufgeblasenen Aufstellstreifen zum Linksabbiegen sind sicherlich als gelungen zu bezeichnen. Weniger gelungen sind hingegen die Beschilderungen der Radwege rund um die beiden Kreisverkehre im Verlauf der Hagener Straße, die den Radverkehr unmittelbar vor dem Kreislauf auf den Gehweg verbannen und direkt danach wieder auf die Fahrbahn entlassen. Solche Beschilderungen müssen schlicht verschwinden.

Lobenswert ist sicherlich auch das Radhotel im alten Ergster Pfarrhaus, das für zahlreiche Ruhrtal-Radweg-Radler eine preiswerte Übernachtungsmöglichkeit

bietet. Die am 1. März eröffnete Radstation am Bahnhof Schwerte, die 13. Radstation im Kreis Unna, wird sicherlich ebenfalls ein Pluspunkt bei der Bewerbung sein. Zusätzlich zu den schon bestehenden Fahrradboxen werden in der alten Gepäckaufbewahrung 66 bewachte Radabstellplätze geschaffen; der Zugang erfolgt über die Rampe von der Bahnhofstraße.

VCD und BUND werden den jetzt angestoßenen Prozess aktiv begleiten, das Alltagswissen der Radfahrer/innen gezielt einbringen und versuchen, dass dieser Ansatz nicht nur zur Verbesserung einzelner Punkte im Schwerter Radwegnetz führt, sondern zu einer generellen Änderung der Verkehrssituation in der Stadt, die nach wie vor primär den Autoverkehr im Fokus hat.

Albrecht Buscher

700 Kilometer für 21,75 Euro

Wenn einer eine Reise tut: Paul fährt mit der Bahn nach Niederbayern / Zehn Züge in zwölf Stunden und alles dabei: ICE, moderne Flirts und eine wunderliche S-Bahn

Eine Bahnreise von Dortmund ins bayerische Pocking bei Bad Füssing, fast komplett in Nahverkehrszügen, und das für 21,75 Euro. Paul Niemann hat einiges zu berichten.

Zunächst fuhr ich mit dem ICE um 6:36 Uhr bis Hagen und danach weit über 700 Kilometer mit Regionalzügen. Die Fahrt dauerte 12 Stunden; 10 Mal musste ich umsteigen. Da die Züge auf der gesamten Strecke überall mindestens im Stundenrhythmus fahren, hatte ich kein allzu hohes Verspätungsrisiko. Besonders ärgerlich bei verpassten Anschlüssen ist es ja, wenn der nächste Zug erst zwei Stunden später fährt. Insgesamt die weiteste Nahverkehrsfahrt, die ich je gemacht habe.

Der ICE nach Hagen und der Zug nach Siegen fuhren pünktlich, so dass ich den Anschluss an die neue Hessische Landesbahn (HLB) nach Gießen problemlos erreichte. Die HLB setzt von Siegen nach Gießen moderne Flirt-Züge ein. Es gab sogar Steckdosen an allen Viererplätzen in der 2. Klasse, der Zug war auch pünktlich. Ich war beeindruckt vom Service in der Bahn, es wurden zahlreiche Anschlüsse in Gießen durchgesagt, was ich von Privatbahnen in NRW nirgendwo kenne.

Mein Regionalexpress (RE) von Gießen nach Friedberg - ein Doppelstockzug mit Imbisswagen - war 8 Minuten zu spät, ich hatte planmäßig 8 Minuten Aufenthalt in Friedberg. Die HLB nach Hanau wartete jedoch in Friedberg, so dass man 2 Minuten Zeit hatte, um von Gleis 2 zu Gleis 10 zu kommen. Diese Bahn war in Hanau dann pünktlich, so dass ich auch dort den Anschluss nach Würzburg erreichte. Dieser RE mit Lok der Deutschen Bahn, ein Zugtyp, den es in NRW nicht gibt, hatte überraschend auch eine Steckdose zu bieten, allerdings nur im Vorderteil des Zugs. Dort gab es auch einen Imbisswa-

gen. Zwischen Würzburg und Nürnberg gab es einen komfortablen, modernen RE der Deutschen Bahn.

In Nürnberg stieg ich dann in eine besondere S-Bahn der Linie S 3 um. Als Zug wurde ein alter Silberling eingesetzt, sogar mit alten Plumps-Klos, bei denen alles aufs Gleisbett fällt. Von denen dachte ich, es gäbe sie in deutschen Zügen nicht mehr. Die S-Bahn ließ nach Nürnberg Hbf fünf Bahnhöfe aus. Nicht unbedingt das, was man sich unter einer S-Bahn vorstellt.

In Neumarkt (Oberpfalz), wo die Bahn pünktlich ankam, ging es mit einer modernen Privatbahn der Agilis nach Plattling. Diese hatte neben guten Sitzen und Steckdosen an Viererplätzen eine ICE-artige Geschwindigkeitsanzeige zu bieten. Dann ging es im RE nach Passau und weiter mit einer klassischen Bimmelbahn nach Pocking. Eine unglaublich langsame Strecke mit rekordverdächtig vielen Bahnübergängen nur mit Andreaskreuz, der Zug benötigt für die 35 Kilometer 48 Minuten.

Durch die vielen Züge mit Steckdosen war ich trotz der nur 3 Stunden Akkulaufzeit meines Netbooks gut beschäftigt. Ich habe keinen der 10 Anschlüsse verpasst, kein Zug war überfüllt. Das dürfte auch daran liegen, dass ich an einem Freitag gefahren bin, wo es das Wochenendticket nicht gibt. Es gibt zwar das Querdurchs-Land-Ticket, doch das kennen wenige Leute, es ist für Gruppen deutlich teurer und dazu gilt es erst ab 9 Uhr. Um 9 Uhr war ich schon an Siegen vorbei.

Auf dem Rückweg bin ich mit dem ICE München - Dortmund gefahren. Zweieinhalb Wochen vorher gebucht, für 21,75 Euro verfügbar, warum auch immer. Sonst ist der praktisch nie so günstig zu haben. Da bin ich sogar für 2,54 Euro 100 Kilometer gefahren, da der Weg über München weiter ist. *Paul Niemann*

So gibt es den Sparpreis im Regionalverkehr

Der 29-Euro-Sparpreis wird nur für wenige, von der Bahn festgelegte Verbindungen mit mindestens einem Fernverkehrszug in Zugbindung angeboten. Je früher man bucht, desto eher besteht die Chance, einen solchen Sparpreis zu bekommen.

Unter <http://reiseauskunft.bahn.de> bucht man einen solchen Tarif wie folgt: Nach der Eingabe des Start- und Zielorts auf „Zwischenhalte angeben“ klicken. Dort gibt man zum Beispiel für eine Fahrt von Dortmund Richtung Bayern Hagen ein. Dann auf „Erweiterte Verkehrsmittelwahl“ klicken. Dort deaktiviert man auf dem ersten Streckenabschnitt Dortmund-Hagen alle Zugtypen außer IC/ICE.

Beim zweiten Abschnitt deaktiviert man die Häkchen beim IC und ICE. So kann man ein Onlineticket buchen. Am Automaten gibt es eine solche erweiterte Verkehrsmittelwahl übrigens nicht - deshalb ist es schwierig, da ein solches Ticket zu buchen.

Für die Strecke war der Sparpreis für 29 Euro (21,75 Euro mit Bahncard 25-Rabatt - Bahncard-50-Rabatt gibt es beim Sparpreis nicht) verfügbar, die anderen Verbindungen waren deutlich teurer. Ein unschlagbarer Preis: 2,93 Euro für 100 Kilometer. Zu fünft in einem kleinen Auto wäre es pro Person teurer, wenn man alle variablen Kosten des Autos umrechnet. Gebucht habe ich zwei Wochen vor der Fahrt. *pn*

Große Koalition lässt Schnee auf Radwegen liegen

Winterdienst auch für Radwege abgelehnt / Andere Städte machen es besser

Radfahren im Winter ist nicht jedermanns Sache - und nicht immer leicht. Und leicht wird es den Dortmunder Radfahrern auch künftig nicht gemacht. Eine große Koalition aus SPD und CDU lehnte im November im Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien einen Antrag der Grünen ab, mit dem die Straßenanlieger und die Stadt verpflichtet

werden sollten, neben Bürgersteigen bzw. Straßen auch Radwege zu räumen.

Es bleibt also dabei: bei Schnee und Eis kann man die Dortmunder Radwege vergessen und sicher allenfalls mit (zeitweise ausverkauften) Spike-Reifen befahren. Andernorts ist das oft anders, etwa in den Kommunen im Münsterland oder in der Metropole München. Weil mehrfach auch

Busse und Bahnen vor den Schneemassen kapitulierten, blieb vielen nur der Fußmarsch - oder das Auto. Senioren und Mobilitätsbeschränkte blieben oft zu Hause. Das kann keine Lösung sein.

Unser Vorschlag: Zumindest die Radwege räumen, bei denen die Fahrbahnbenutzung unzulässig oder unzumutbar ist (B1, B54 oder auch die Kaiserstraße). *lore*



Die Bushaltestelle an der TU: Nicht barrierefrei, keine Querungshilfen, keine elektronischen Anzeigen der Abfahrtszeiten. Immerhin ist es trocken. Foto: Lins

Nicht mehr bedarfsgerecht

Immer mehr Studierende drängen zur Universität - Bus und Bahn können da leider nicht mithalten

Tag für Tag pendeln Heerscharen von Studenten mit Auto, Bus oder Bahn bzw. mit dem Fahrrad zur bekanntlich auf der grünen Wiese liegenden Dortmunder Technischen Universität. Und es werden wohl immer mehr: Die doppelten Abiturjahrgänge in NRW im Jahr 2013 und die Mitte Dezember beschlossene Abschaffung der Wehrpflicht sowie die daran gekoppelte Umwandlung des Zivildienstes in einen Freiwilligendienst werden dafür sorgen, dass die Erstsemesterzahlen in den kommenden Jahren neue Höchstwerte erreichen.

Grund genug, sich einmal dezidiert damit auseinanderzusetzen, ob die ÖPNV-Anbindung zur Uni diesem zu erwartenden Ansturm gewachsen ist? Während nämlich die Erreichbarkeit für den Individualverkehr durch die Autobahnanschlussstelle Barop sowie die neu gebaute Verbindungsstraße zwischen Campus Nord und Campus Süd peu à peu verbessert worden ist, tut sich beim ÖPNV vergleichsweise wenig. Sicherlich verkehrt seit einiger Zeit die neue Buslinie 445 zu den Hauptverkehrszeiten zwischen der U-Bahn-Station „An der Palmweide“ und der TU; zweifellos hat der Einsatz von längeren Zügen auf der S1 die Kapazitätsengpässe (nach dem Wegfall der früher verkehrenden Verstärkerzüge) verringert; garantiert wird die Errichtung des dritten H-Bahn-Bahnsteigs am Südcampus eine Verbesserung mit sich bringen. Aber reichen diese Maßnahmen, damit die wachsende Zahl von Studenten auch in Zukunft sicher und vor allem pünktlich mit

Bus und Bahn ihre Vorlesungen erreicht? Das Grundproblem jedenfalls bleibt: Es gibt keine umsteigefreie Anbindung zur Uni aus den Stadtvierteln, in denen große Teile der Studentenschaft wohnen.

In den Schubladen der Dortmunder Stadtwerke gibt es Konzepte, die eine Verlängerung der H-Bahn in Richtung Barop und auch bis in die Innenstadt vorsehen, doch lediglich der kühnste Optimist mag bei den kalkulierten Kosten an eine baldige Realisierung glauben. Bis dahin müssen daher auch kleinere Maßnahmen unter die Lupe genommen werden, die finanzierbar sind und vor allem zeitnah zu nachhaltigen Verbesserungen führen.

Die Verspätungsanfälligkeit der Linie 440 in Richtung Barop etwa bringt es mit sich, dass man nach einem Spurt an der Haltestelle Barop-Parkhaus oftmals nur noch die Rücklichter der just abgefahrenen U 42 in Richtung City sieht. Dass ein Bus nicht zu jeder Tageszeit pünktlich sein kann, steht hier gar nicht zur Diskussion, aber eine Neugestaltung des sowieso optimierungsbedürftigen Straßenquerschnitts der Stockumer Straße mit eigener Busspur würde bewirken, dass der Bus sich nicht jeden Nachmittag in die lange Autoschlange einreihen muss, die teilweise schon vor der Haltestelle „Am Hedreich“ beginnt. Die von der Palmweide abfahrenden Busse auf der anderen Seite fahren zwar meistens pünktlich ab, trotzdem kommt es tageszeitenabhängig zu betrieblichen Schwierigkeiten, wenn vor allem zu Vorlesungsbeginn schon jetzt gut und gerne 150 Studenten aus der U 42 strömen und in einen Solo-Bus mit ca. 40 Sitzplätzen steigen sollen. Wiederum kommt es zu hausgemachten Verspätun-

gen – warum nicht einfach bei den betreffenden Fahrten konsequent Gelenkbusse einsetzen?

Wenn dann die Bushaltestelle „Universität“ erreicht ist, fallen dem Fahrgast die nächsten Mängel direkt ins Auge. Die Haltestelle Richtung Süden ist nicht barrierefrei erreichbar, es existiert keine sichere Querungsmöglichkeit über den Vogelpothsweg und verbotswidrig haltende Pkw verhindern oftmals eine pünktliche Abfahrt der Busse in der ohnehin sehr kurzen Haltestellenbucht. Darüber hinaus erschließt sich der Übergang zu S-Bahn und H-Bahn nur ortskundigen Fahrgästen, am Samstag allerdings, einem aufgrund der steigenden Studierendenzahlen favorisierten Termin für Kompaktseminare, bringt selbst dieses Wissen nicht viel, weil die H-Bahn dann nicht verkehrt. Immerhin: der Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien fordert aktuell die Einrichtung eines Probetriebs an Samstagen für ein Jahr.

Warum keine Parkgebühren?

Umgestaltungen und ein Umdenken sind also dringend erforderlich, damit auch die ÖPNV-Anbindung dem Anspruch eines Lehr- und Forschungsstandortes mit einem propagierten internationalen Ruf entspricht. Dass es geht, zeigt das Beispiel aus der Landeshauptstadt Düsseldorf, wo seit September die U-Bahn erstmals direkt von der Altstadt und dem Hauptbahnhof zur Heinrich-Heine-Universität verkehrt und eine Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt fest eingeplant ist. Mit einem konsequenten Einsatz für ÖPNV-Projekte und der unvoreingenommenen Auseinandersetzung mit innovativen Finanzierungsmöglichkeiten (warum werden für die zahlreichen in Landesbesitz befindlichen Uniparkplätze keine Gebühren erhoben?) sind auch in Zeiten knapper Kassen größere Investitionen umsetzbar. Die Dortmunder Stadtvertreter und die Uni-Verantwortlichen müssen sich positionieren: Setzen sie einzig und allein auf zwingend notwendige, kurzfristig realisierbare Verbesserungen oder streben sie an, die aktuell noch verschlossene Schublade mit den angesprochenen großen Maßnahmen zu öffnen? Für einen prosperierenden Wissenschaftsstandort, zufriedene Studenten und eine umweltgerechte Verkehrsanbindung ist Letzteres ohne Zweifel zu hoffen. Julian Lins

Im VCD-Netz

Lesenswert ist das **Handlungsprogramm Klimaschutz 2020** für die Stadt Dortmund. Auszüge zum Thema Mobilität gibt es auf unseren Seiten: www.vcd-dortmund.de (->Dortmund)

Nah- und Fernverkehr im Gleichklang

Zweckverband Westfalen-Lippe schreibt Nahverkehrsplan fort / VCD-Stellungnahme

Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe wird aktuell fortgeschrieben. Der VCD beteiligt sich am Verfahren und nimmt Stellung:

Für eine umweltgerechte Verkehrsentwicklung muss besonders die Schieneninfrastruktur weiter ausgebaut werden. Ziel: Das Schienennetz mit all seinen überregionalen, regionalen und lokalen Verkehrswegen im Gleichklang weiterzuentwickeln. Dazu gehören barrierefreie Haltepunkte, wintertaugliche Weichen und optimierte Linienverläufe. Es sollte kein Missverhältnis entstehen durch horrend teure Investitionen in Hochgeschwindigkeitsstrecken und Prestigeprojekte (Stuttgart 21) einerseits, die andererseits kein Geld mehr übrig lassen für die dringend notwendige Sanierung von Regionalbahnverbindungen.

Für Dortmund und den Kreis Unna bedeutet dies, dass erst das Zusammenspiel von attraktiven Fernverkehrs- und Regionalbahnstrecken einen wirklichen Qualitätsgewinn für den Nahverkehr mit sich bringt. Insbesondere der Ausbau der Strecken Dortmund – Münster und Dortmund – Hamm muss weiterhin oberste Priorität genießen. Die eingleisige Strecke zwischen Lünen und Münster genügt seit Jahrzehnten nicht mehr den Anforderungen, die heute an eine im Stundentakt bediente IC-Hauptverbindung gestellt werden. Oft wirken sich bereits kleinere Verspätungen kumulativ auf die Pünktlichkeit vieler später verkehrender Züge zwischen den beiden Westfalenmetropolen aus. Eine durchgehende Zweigleisigkeit der Strecke muss zeitnah realisiert werden; diese stellt sicher, dass die Verspätungsanfälligkeit durch wegfallende Standzeiten entgegenkommender Züge reduziert wird. Zwischen Münster und Dortmund könnte auf diese Weise auch der seit langem geforderte Halbstundentakt im Nahverkehr eingerichtet werden, womit hier auch langfristig der RRX als attraktive Nahverkehrsverbindung verkehren könnte.

Die hoch belastete Ost-West-Strecke Richtung Hamm, ein absoluter Kapazitätsengpass, muss dringend ausgebaut werden. Erst die Erweiterung auf durchgehend vier Gleise und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit durch Aufhebung von Bahnübergängen sowie parallel der Ersatz der weggefallenen Querungsmöglichkeiten durch neue Brücken und/oder Unterführungen entspricht der Bedeutung dieser europäischen Magi-



Die RB 53 (Dortmund-Iserlohn) hält unnötig lange in Schwerte und Kalthof. (ZRL)

strale von Paris über das Ruhrgebiet und Berlin nach Warschau. Ein viergleisiger Ausbau ermöglicht zudem die regelmäßige und systematische Bedienung des Abschnitts durch die RE-Linien 1, 3, 6, 11 in einem angenäherten 15-Minuten-Takt. In Fahrtrichtung Hamm kommt es heute zu einer fast halbstündigen Bedienungslücke.

Nach dem Wegfall beinahe des gesamten Fernverkehrs auf der Mitte-Deutschland-Verbindung müssen wenigstens diese Kürzungen durch neue attraktive Nahverkehrsverbindungen kompensiert werden. Denkbar ist die Einrichtung einer Regionalexpress-Linie von Dortmund über Soest (parallel zur RB 59) und Paderborn bis nach Kassel-Wilhelmshöhe, womit sich alternierend zum RE 1 ein Stundentakt zwischen Paderborn und Dortmund ergeben würde.

Langfristig sollte zudem über die Einrichtung einer Direktverbindung Dortmund – Siegen nachgedacht werden, womit dann auch das letzte Oberzentrum in NRW (wieder) umsteigefrei per Bahn aus Dortmund erreicht werden kann.

Direkt nach Menden

Neben diesen überregionalen Linien gibt es in und um Dortmund zahlreiche Regionalbahnlinien, die eine umweltgerechte Abwicklung des Verkehrs gewährleisten. Auch diese Strecken müssen regelmäßig modernisiert und überplant werden, damit sie langfristig eine ernsthafte Alternative zum Individualverkehr darstellen. Die Strecke Dortmund – Schwerte – Iserlohn sollte durch den Abbau der Standzeiten in Schwerte und Kalthof beschleunigt werden. Gleichzeitig muss die SPNV-Anbindung des Märkischen

Kreises zum Ruhrgebiet durch eine direkte Verbindung Dortmund – Fröndenberg – Menden – Neuenrade weiter verbessert werden, wobei in diesem Zusammenhang auch eine Reaktivierung der Bahnstrecke bis Hemer untersucht werden sollte.

Im Dortmunder Hauptbahnhof muss zeitnah die Streckenkapazität auf den Gleisen 2 bis 5 erhöht werden. Das ermöglicht eine bessere Steuerung des Zugverkehrs Richtung Hörde – Schwerte/Unna, so dass Verspätungen aufgrund blockierter Gleise in Zukunft der Vergangenheit angehören. Dazu sollte am Gleis 1 wieder eine Bahnsteigkante errichtet und das dritte Gleis bis DO-West reaktiviert werden – beide Maßnahmen bieten die Chance, die aktuell unbefriedigende Situation am Hbf zu entschärfen. Zumindest perspektivisch sollte ein Verknüpfungspunkt DO-West (S-Bahn und Regionalbahn) entstehen, um so attraktivere und bisweilen völlig neue SPNV-Umsteigebeziehungen zu schaffen. Viele ÖPNV-Nutzer müssten dann nicht mehr den Umweg über den Hbf machen.

Darüber hinaus müssen die Regiostadtbahn-Planungen konkretisiert werden, weil sich gerade dieses schienengebundene Verkehrsmittel mit seinen relativ engmaschigen Haltestellenabständen und der Linienführung bis in die Wohngebiete bzw. in die Innenstadt von Dortmund sehr stark an den heutigen Mobilitätswegen orientiert. Insbesondere die Korridore Dortmund – Lünen – Werne – Bergkamen – (Hamm) und die Überlegungen zur Einrichtung einer Regiostadtbahn-Linie zwischen Dortmund – Stadion – Brüninghausen – Mergelteichstraße und dann weiter als RB 52 über Herdecke, Hagen nach Lüdenscheid müssen weiter geplant und bald umgesetzt werden. *Julian Lins*

Adressen + Termine

VCD-Kreisverband Dortmund-Unna

Eisenmarkt 1, 44137 Dortmund
 Tel: 0231 / 721 40 37
 E-Mail (neu): mobil@vcd-dortmund.de
 www.vcd-dortmund.de,
 www.vcd-unna.de

Öffnungszeiten des Büros:

Dienstag: 9.30 - 11.30 Uhr
 Donnerstag: 18.30 - 20.30 Uhr

Vorstand:

Lorenz Redicker (Vorsitzender), Michael Hüttemann, Manfred Krüger (beide stellvertretende Vorsitzende), Albrecht Buscher (Schatzmeister), Julian Lins, Paul Niemann

Ansprechpartner für Lünen:

Jürgen Heidenreich, 023 06 / 96 31 03

Ansprechpartner für Schwerte:

Albrecht Buscher, 023 04 / 77 65 77

Aktiventreffen

Die Aktiven des VCD treffen sich in der Regel jeden zweiten Donnerstag im Monat um 20 Uhr im VCD-Büro. Ein weiteres Treffen, gemeinsam mit Pro Bahn, gibt es am jeweils ersten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr. Die nächsten Termine: 7.4. (19.30), 14.4. (20 Uhr) 5.5. (19.30), 12.5. (20), 2.6.(19.30), 9.6. (20)

Weitere Termine

Jeden 2. Samstag im Monat, 15 Uhr (9.4., 14.5., 11.6.) Critical Mass Dortmund, Protest auf dem Fahrrad
 Treffpunkt: Friedensplatz
 (<http://velolove.me/wiki>)

VCD-Landesverband

Grupellostr. 3, 40210 Düsseldorf
 Tel: 0211 / 16 49 497; Fax: 16 49 498
 Mail: info@vcd-nrw.de
 Internet: www.vcd-nrw.de

VCD-Bundesverband

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

Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und Unna
 Nr. 28 - Frühjahr 2011 - Zeitschrift des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Kreisverband Dortmund-Unna.
 Redaktion: Albrecht Buscher, Manfred Krüger-Sandkamp, Julian Lins, Paul Niemann, Lorenz Redicker (v.i.S.d.P)
 Druck: Druckwerk Dortmund GmbH
 Auflage: 1000 (auf Recyclingpapier gedruckt)

Mitglieder treffen sich am 24. März

Die Mitgliederversammlung des VCD-Kreisverbandes Dortmund-Unna findet am Donnerstag, 24. März, ab 19 Uhr in der Aula der Peter-Vischer- und Liebig-Grundschule, Essener Str. 7 in Dortmund statt (Eingang Essener Str., Aula im 1. Stock). Vom Hauptbahnhof zu erreichen über die Stadtbahn-Linien U42 (Haltestelle Kreuzstraße) und U46 (Saarlandstraße).

Gastredner ist **Nils Zeino-Mahmalat**, der als Abteilungsleiter beim VRR die Weiterentwicklung der **elektronischen Fahrkarte** (E-Ticketing) betreibt. Nach seinem Bericht steht er für eine sicherlich interessante Diskussion zur Verfügung.

Geld für weitere Fahrradhäuser

Die Stadtbezirke Innenstadt-West und -Ost haben Zuschüsse für weitere Fahrradhäuser beschlossen. Wer neun Mitstreiter findet, bekommt ein neues Fahrradhaus mit 12 Plätzen errichtet. Einen Vordruck zur Werbung in der Nachbarschaft kann man sich auf www.vcd-dortmund.de herunterladen. Am besten macht man einen ungefähren Standortvorschlag und hängt den Vordruck in die Hausflure. Wenn 10 Interessenten beisammen sind, stellt der VCD den Antrag auf Errichtung eines Hauses bei der Stadt Dortmund, kauft das Haus und organisiert die Errichtung. Weitere Informationen: www.fahrradhaus-dortmund.de mks



Der Posttunnel ist circa 6 Meter breit. Der rechte Tunnel mit den Aufzügen endet als Sackgasse in Höhe der Treppe des Fußgängertunnels im Norden.



Der nördliche Tunnelausgang auf dem Postgelände vor dem Pfortner weiter links.

Fotos: Krüger-Sandkamp

Blick in den Post-Tunnel

Eine Unterquerung des Hauptbahnhofes ist machbar

Seit Jahren fordern die Dortmunder Umwelt- und Verkehrsverbände eine Möglichkeit, den Hauptbahnhof zu unterqueren. Die Möglichkeit besteht - im ehemaligen Posttunnel.

Bei einer Besichtigung durch den Agenda-Arbeitskreis Nachhaltige Mobilität erwies sich der Tunnel als durchaus geeignet, zwei mindestens zwei Meter breite Radspuren aufzunehmen. Der Tunnel führt parallel zum Fußgängertunnel von Süd nach Nord, um dann die letzten

50 Meter westlich abzuknicken. Er endet auf dem Postgelände, etwa 50 Meter vor dem Pfortner. Da müsste doch was zu machen sein, zumal das Postgebäude halb leer steht.

Beim fast fertig gestellten Umbau der Bahnhofshalle hat die Bahn den südlichen Zugang zum Posttunnel frei gehalten. Der bauliche Aufwand, den Tunnel für Radfahrer herzurichten, hielte sich also in Grenzen. Nur mit Bahn und Post müsste verhandelt werden, wenn es politisch gewollt ist.