



Stadtverkehr

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands
Nr. 32 Herbst/Winter 2013/14

Radschnellweg: Ab durch die Mitte!

Der RS1 macht seinen Weg, stößt aber auf Stolpersteine in Bochum und Dortmund. VCD setzt sich für möglichst innenstadtnahe Führung ein

Wir berichten bereits in der dritten Ausgabe in Folge intensiv über den Radschnellweg Ruhr – vom Regionalverband Ruhr jetzt „RS1. Der schnellste Weg durchs Revier“ genannt. Zu viel, mögen einige sagen. Genau richtig, sagt der VCD, der dieses zentrale Projekt der Radverkehrsförderung im Ruhrgebiet von Beginn an unterstützt.

Das Projekt macht Fortschritte und erzeugt auch über die Region hinaus große Aufmerksamkeit. So schafft es das Ruhrgebiet auch mit positiven Nachrichten bis auf die Titelseite z. B. der Süddeutschen Zeitung und bis zu Verkehrsexperten aus China. Seit Juli 2013 wird nun auch im bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege intensiv diskutiert und auf das Ruhrgebiet geschaut.

Ein kleiner Meilenstein wurde im Sommer 2013 erreicht: die geplante Streckenführung von Duisburg bis Hamm wurde durch den Regionalverband Ruhr (RVR) vorgestellt. Die Vergabe einer Kosten-Nutzen-Analyse soll noch im Herbst 2013 erfolgen. Einen Stolperstein für das Projekt bilden dabei aber nicht nur die Kosten – dort wird auf entsprechende Fördermittel besonders des Bundes gehofft. Vielmehr stehen im Bereich um Bochum und Dortmund schwierige Diskussionen an. Auch in der Öffentlichkeitsarbeit gibt es Stolpersteine – und nicht zuletzt müssen Trägerschaft und Baulast geklärt werden.

Innenstadtnahe Führung sinnvoll

Der VCD plädiert dafür, den Weg möglichst innenstadtnah zu führen, um wichtige Wohngebiete und Ziele des Radverkehrs schnell erreichen zu können. Unter den durch das Land NRW vorgegebenen Standards für Radschnellwege gibt es derzeit in Dortmund keine freie Trasse, die hierfür umgenutzt werden könnte. Unter diesen Umständen sollte ehrlich darüber diskutiert werden, welchen Standard der



Anfahrt auf die nächste Sternfahrt

Über 2000 Menschen radelten im Sommer zum Friedensplatz

Die erste Dortmunder Fahrradsternfahrt am 13. Juni 2013 war ein voller Erfolg. Mehr als 2000 Radler aus Dortmund und der näheren und teils weiteren Umgebung bewegten sich sternförmig auf den Friedensplatz zu. Ein tolles Ereignis - das wiederholt werden soll.

Die Vorbereitung für die zweite Sternfahrt läuft bereits; Termin wird

der 15. Juni 2014 sein, wieder ein Sonn(en?)tag. Gesucht wird von den Organisatoren, darunter dem VCD, ein Dortmunder Motto für den Mobil-ohne-Auto-Tag. Wer nicht nur mitfahren, sondern auch mitorganisieren will: Unterstützung ist willkommen!

Informationen gibt es hier:
<http://fahrradsternfahrt.dortmund.de>

Foto: Christian Lamker

Weg erreichen kann und muss. Die diskutierte Variante entlang der S4 (Sonnenstraße) ist aufgrund der engen Bebauung und vieler Parkplätze schwer umsetzbar, wenn die Standards uneingeschränkt eingehalten werden sollen. Der VCD spricht sich dafür aus, eine bezahlbare Variante

zu wählen und situationsgerecht über die Trassenführung nachzudenken. Hierbei dürfen auch Einschränkungen des fließenden Verkehrs, zum Beispiel durch Fahrradstraßen, kein Tabu sein. Eine einheitliche Trägerschaft ist wichtig, um Unter-

(Fortsetzung: Seite 2)

Bahnhofsvorplatz voller wilder Räder

Lange fehlte es am Hauptbahnhof Dortmund an ausreichend bewachten Fahrrad-Parkplätzen. Der Mangel ist (vorerst) behoben, mit Ausweitung der Dobeq-Fahrradwache auf die gesamte überdachte Stellplatzanlage. Was jetzt fehlt, sind kostenlose Stellplätze. Weil sämtliche Bügel oft schon früh am Morgen belegt sind, werden viele Räder wild abgestellt: an Zäunen, Laternenpfählen und Mülleimern, wo immer sich Platz findet. Kein schöner Anblick für das Entree zur Stadt. Die Verwaltung sagt, sie wolle „die Anzahl [der Abstellplätze] etwas aufstocken“. Ob dieses „Etwas“ reicht, scheint fraglich. Die Stadt plant die große Lösung, will das gesamte Bahnhofsumfeld, die Fläche entlang des Königswalls umgestalten. Doch das kann dauern, erst soll das Fußballmuseum fertig gebaut werden. *lore*

Gehweg-Parken häufig illegal erlaubt

Eine Änderung der Verwaltungsvorschriften bei der jüngsten Reform der StVO wird von den Behörden missachtet. Darauf hat der Fußgängerverein Fuss e.V. hingewiesen. In diesen Vorschriften steht schon seit Juli 2009 als Erläuterung zu dem blauen Verkehrszeichen (315), das das Parken auf Gehwegen erlaubt: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr [!] bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“

Demnach muss ein solcher Gehwegrest mindestens 2,20 Meter breit sein, erläutert Fuss e.V. - und folgert: „Damit hat wohl ein Großteil dieser Verkehrszeichen in den Kommunen keine rechtliche Grundlage mehr.“ Das dürfte auch für Dortmund gelten.

Fuss e.V. fordert die Kommunen auf, „systematisch alle ihre Anordnungen zum Gehwegparken zu überprüfen und entsprechend rechtsfest anzupassen“, andernfalls würden sie „bald von ihren Bürgern vor den Verwaltungsgerichten vorgeführt!“ *lore*

(Fortsetzung von Seite 1)

halt und etwa den Winterdienst durchgängig zu gewährleisten.

Gleichzeitig darf nicht vergessen werden, den Blick auch auf das umliegende Radverkehrsnetz zu lenken. Auch die zukünftigen Zulaufrouuten sind vielfach verbesserungswürdig. Über eine Million Menschen wohnen im Umfeld von zwei Kilometern links und rechts der Trasse. Ein riesiges Potenzial, das auch durch eine kluge Kommunikation – an der Strategie dafür wird seit Dezember 2012 gearbeitet – erschlossen werden kann und muss. Eine Trassenführung in der Nähe des Hauptbahnhofs wäre für Dortmund zwar wünschenswert, ist aber nach aktuellem Stand (noch) schwieriger umzusetzen als eine Führung in der südlichen Innenstadt. Eine Trasse an der B1 entlang ist wohl technisch machbar, nimmt aber den Radschnellweg weitgehend aus der alltäglichen Wahrnehmung heraus und führt zu längeren Zulaufrouuten.

Schnettkerbrücke nutzen!

Eine offene Frage bleibt auch die Querung der Emscher. Soll es über die Schnettkerbrücke gehen? Die ist fast neu, weist aber auf keiner Seite einen ausreichend breiten Radweg auf. Oder soll eine zusätz-

liche Brücke gebaut werden? Das würde die Kosten stark in die Höhe treiben. Sinnvoll erscheint aus Sicht des VCD, zunächst die bestehende Brücke einzubinden und jede Fahrbahnseite nur in einer Richtung zu befahren. Hier müsste allerdings eine Querungsmöglichkeit über die B1 auf der östlichen Seite geschaffen werden. Weiter nach Osten ist die durch den VCD favorisierte Trasse entlang der S4, um so Unna auf direktem Weg zu erreichen und eine schnelle Verknüpfung durch viele Dortmunder Stadtteile herzustellen. Hier sind zwar einige Engstellen zu überwinden, in langen Teilstücken besteht aber schon ein breiter Radweg, der kostengünstig ausgebaut werden könnte.

Es bleibt also spannend rund um den Radschnellweg. Er ist und bleibt ein wichtiges Projekt für die Mobilitätsregion Ruhrgebiet. Die Planung muss dabei eingebettet sein in eine Kommunikationsstrategie, der es auch um den Radverkehr insgesamt geht und den Radschnellweg davon wegbringt, als teures Einzelprojekt wahrgenommen zu werden. Der VCD Dortmund-Unna wird den Prozess weiter aktiv begleiten und in Kontakt bleiben mit den beteiligten Büros, unter anderem der Dortmunder Planersocietät und der Bonner Agentur tippingpoints (die mit der fairkehr-Redaktion verbunden ist).

Christian Lamker

Bahnhof Preußen wird aufgemöbelt DB reagiert auf VCD-Kritik. Tunneldurchstich machbar

Gute Nachrichten aus Lünen: Die 5,4 Millionen teure Modernisierung des Bahnhofs Preußen hat im Oktober 2013 begonnen und soll im Dezember 2015 abgeschlossen sein. Damit reagierte die Deutsche Bahn auch auf das miserable Bahnhofs-Zeugnis - ausgestellt durch den VCD und Pro Bahn (siehe Stadtfairkehr 31 und <http://bahnhofstest.vcd-unna.de>). Beim Bahnhofstest erzielte Preußen eines der schlechtesten Ergebnisse im Kreis Unna. Kritikpunkte waren:

- fehlende Barrierefreiheit
- miserabler Zustand der Bahnsteigunterführung und Bahnsteig-Oberfläche mit seinen Schlaglöchern
- fehlendes Blinden-Leitsystem
- zeitweise fehlende Fahrpläne und Tarifinformationen
- defekter Wetterschutz.

Im Zuge des Bahnsumbaus sollen diese Mängel abgearbeitet werden. Ein Blindenleitsystem führt Sehbehinderte künftig sicher zum Zug. Vorgesehen ist auch eine neue Treppenanlage, ein neuer Wetterschutz sowie ein Informationssystem, allerdings keine digitale Anzeige.

„Wesentlicher Bestandteil der Modernisierung wird der Bau eines Aufzuges sein. Damit ist ein barrierefreier Zugang zu den Gleisen gewährleistet“, sagte ein Bahnsprecher im Juli 2013 der Lokalpresse. Doch ein Aufzug ist reparaturanfällig und am Bahnhof Preußen nicht vor Vandalismus geschützt. Nur zum Vergleich: Der Aufzug im Hauptbahnhof Lünen fiel in den vergangenen Jahren mehrfach aus, teils sogar über mehrere Monate!

Unmittelbar nördlich vom Bahnhof Preußen will die Stadt Lünen in den Jahren 2015/16 für 10 Millionen Euro eine 150 Meter lange Straßenunterführung bauen. Von dort ist ein Treppenaufgang geplant. Angeblich steht nicht genug Raum für eine rollstuhlgerechte Rampe zur Verfügung. Nach einer aktuellen Untersuchung der Stadt Lünen ist nun aber doch ein Durchstich von der bestehenden Bahnsteigunterführung zur Bebelstraße an der Bahnhofsrückseite machbar. Damit können die Fußwege vom dicht besiedelten Stadtteil Lünen-Süd zum Bahnhof Preußen um rund 500 Meter verkürzt werden. *Hans-Jürgen Heidenreich*

Wieder nur an die Autos gedacht

Die Planung für den Ausbau der B236 bis zur A1 ist aus der Zeit gefallen: Radfahrer sollen über einen Parkplatz und Wirtschaftswege fahren und Umwege in Kauf nehmen

Seit 2008 ist der Berghofer Tunnel in Betrieb und seither mündet die nun autobahnähnlich ausgebaute B 236n in Höhe der Aplerbecker Mark in die bestehende alte Bundesstraße mit ihrem bekannten Querschnitt mit jeweils zwei Spuren bergauf und einer Spur bergab. Eigene Radverkehrsanlagen gibt es auf dem alten Teilstück nicht, zum Teil aber abmarkierte Seitenstreifen, die man als Radfahrer durchaus und gut nutzen kann. Doch die Straße soll ausgebaut werden - und Radfahrer hat Straßen NRW dabei offenbar nicht auf der Rechnung.

Im Mai diesen Jahres – und damit um viele Monate später als ursprünglich einmal angekündigt – legte Straßen NRW eine aktualisierte Planung für den Weiterbau der B 236n von der Aplerbecker Mark über den Freischütz bis zur Anschlussstelle Schwerte an der Autobahn A 1 vor. Die erste Planung aus dem Jahr 2006 musste bereits wegen zahlreicher Einsprüche zurückgenommen und grundlegend überarbeitet werden, besonders hinsichtlich der Lärmschutzproblematik.

Die Bürgerinnen und Bürger hatten im Zeitraum 03.06. – 02.07.2013 Gelegenheit, diese Planungen im Rathaus der Stadt Schwerte einzusehen und Stellung zu nehmen. Auch wir vom VCD-Kreisverband Dortmund - Kreis Unna haben diese Möglichkeit wahrgenommen und die Planung kritisiert, denn sie ist weiterhin alles andere als akzeptabel, besonders nicht für Radfahrer.

Bedeutung für den Radverkehr nicht berücksichtigt

So steht weiterhin allein das Interesse des Kfz-Verkehrs im Fokus der Planung, die Sicherheit und Erleichterung des großräumigen Verkehrs von der A 2 im Norden bis zur A 1 im Süden wird als Begründung für den Straßenausbau und die Aufstufung zur Kraftfahrstraße herangezogen. Eine nähere Betrachtung, welche Bedeutung diese Verbindung für den Radverkehr (bzw. auch für den ÖPNV) hat, findet sich nirgends, dementsprechend werden die Bedingungen für den Radverkehr auch systematisch verschlechtert. Die Aufstufung zur Kraftfahrstraße lässt eine Nutzung der Seitenstreifen auch nicht mehr zu verkehrsarmen Zeiten (zum



Darum geht es: Die B236 zwischen Dortmund und Schwerte.

Plan: Stadt Schwerte

Beispiel an Sonn- und Feiertagen) zu; statt dessen soll der Radverkehr allen Ernstes von Schwerte kommend gemeinsam mit dem Fußverkehr mit zahlreichen Zwischenstopps über die Autobahnzufahrten hoppeln, dann an der Heidestraße auf die linke Seite wechseln, hinter einer sieben Meter hohen Lärmschutzwand und teilweise auf einem Wirtschaftsweg bis zum Parkplatz am Freischütz fahren. Dort wird es noch abenteuerlicher: Der Radverkehr soll sich seinen Weg über den Parkplatz (mit Kopfsteinpflaster!) durch die ein- und ausparkenden Fahrzeuge suchen, um dann auf Dortmunder Stadtgebiet eine Steilrampe hinunter wieder auf das Straßenniveau zu gelangen. Sollte ein Radler die Absicht haben, zur Aplerbecker Mark zu wollen, dann muss er leider wieder ein gutes Stück bergauf und dort an der Ampel warten. Umgekehrt geht's genauso: Wer von Berghofen kommt und zum Mutter-Möller-Weg möchte, auch der muss zunächst am Ziel vorbei bis zur nächsten Ampel (Ausfahrt Freischütz) und dann ein gutes Stück auf der Ostseite zurückfahren, denn eine durchgehende Verbindung soll es nur auf der Westseite geben, auf der Ostseite sind nur einzelne Abschnitte geplant.

Dieses Stück aus dem Tollhaus haben wir deutlich kritisiert und für die gesamte Ausbaustrecke beidseitige eigene Radverkehrsanlagen gefordert, und zwar in einer Qualität, die den Erfordernissen des modernen Radverkehrs gerecht wird. In Zeiten, in denen das Land Nordrhein-Westfalen einen Wettbewerb für Radschnellwege mit definierten Qualitätsstandards (Mindestbreite 2 Meter je Richtung, zuzüglich Flächen für den Fußverkehr) ausschreibt, kann diese schnellste und mit der geringsten Steigung verbundene Strecke zwischen Dortmund und Schwerte nicht vom Landesbetrieb Straßenbau mit einer Minimallösung (2,5 Meter Fuß- und Radweg) abgespeist werden – hier ist eine Nachbesserung dringend erforderlich. Das sieht im Übrigen auch die Stadt Schwerte zumindest ähnlich: Rat und Verwaltung haben in ihrer Stellungnahme kritisiert, dass „die Belange des Radverkehrs im Entwurf nur unzureichend berücksichtigt“ sind und einen durchgehenden Rad- und Fußweg auf der Ostseite vom Dortmunder Stadtgebiet bis zur Waldstraße gefordert.

Wir sind auf die Antwort von Straßen NRW gespannt; bisher gibt es nur eine Eingangsbestätigung. *Albrecht Buscher*



Angebot verbessern, Geld sparen – so lautete die Vorgabe bei der Erstellung des Nahverkehrsplans für den Kreis Unna. Foto: Kevin Dicks/VKU

Kein Bus mehr nach zehn Uhr abends?

Der Nahverkehrsplan für den Kreis Unna bietet Licht und Schatten

Anders als die Stadt Dortmund, die es seit gefühlten zehn Jahren nicht schafft, ihren Nahverkehrsplan (NVP) zu aktualisieren (siehe Kästen), hat der Kreis Unna sich dieser Aufgabe gestellt und das Dortmunder Planungsbüro Planersocietät mit der Überarbeitung des bestehenden Plans beauftragt. Der Auftrag selber allerdings klingt ein bisschen nach der Quadratur des Kreises: „Angebot verbessern, Geld sparen!“ Es blieb uns zu schauen, wie das gehen soll.

Im Mai wurde nun der Entwurf veröffentlicht, wurden die Kommunen, die Nachbarkreise, aber auch die Fahrgastverbände VCD und Pro Bahn um Stellungnahme gebeten. Dieser Bitte sind wir gerne nachgekommen und haben uns die Vorschläge der Gutachter näher angeschaut.

Vieles geht auch aus unserer Sicht in die richtige Richtung. So soll in Lünen auch an Samstagen auf der Linie C1 wieder der 20-Minuten-Takt gelten, und somit am Verkehrshof Brambauer wieder ein sinnvoller Übergang zur Stadtbahnlinie U41 hergestellt werden. Derzeit fährt die Bahn alle 20, der Bus aber nur alle 30 Minuten – diese Sparmaßnahme des letzten NVP soll zurückgenommen werden.

Eine weitere gute Verbesserung steht für Schwerte-Westhofen an: Der kaum zu merkende 90-Minuten-Takt am Wochenende soll durch einen Stundentakt ersetzt werden. So kann dann auch zu jeder Stunde am Bf. Schwerte ein passender Anschluss zur Ardeybahn nach Dortmund hergestellt werden, nicht nur wie derzeit nur alle drei Stunden.

Weniger gut gefällt uns die Planung für

Unna: Dort soll am Wochenende die C45 nur noch bis Lünern und nicht mehr bis Hemmerde fahren; für Hemmerde bliebe dann faktisch nur das Zugangebot der RB 59, aber der Bahnhofpunkt liegt am Nordostrand des Ortes und ist für viele Bürger fußläufig kaum erreichbar.

Auch die Planung für den Raum Hamm/Werne/Lünen sollte unseres Erachtens noch einmal auf den Prüfstand. So sollen in der Schwachverkehrszeit die alle zwei Stunden fahrende und Städte verbindende S10 sowie die damit betrieblich verbundene Linie 116 zum Lüner Geistviertel eingestellt werden. Dafür soll die R14 (Werne – Stockum – Hamm) dann stündlich verkehren. Diese Lösung ist sicherlich gut für Stockum, die Bewohner des Geistviertels haben davon aber nichts und als Städteverbindung zwischen Lünen und Werne bleibt nur die stark verspätungsanfällige Regionalbahn RB 50.

Wider den Sparwahn

Und ganz grundsätzlich kritisch sehen wir den Vorschlag des Gutachters zum werktäglichen Bedienungszeitraum: Der soll (ausgenommen Lünen) nämlich um 22 Uhr schon zu Ende sein. Notwendig ist unserer Meinung nach aber auch für die Städte der Kategorie II (Unna, Schwerte, Kamen, Bergkamen) ein späteres Ende: Die jeweils letzte Abfahrt aus der Stadtmitte in die Ortsteile sollte in jedem Fall nach 22:00 Uhr liegen, so dass auch übliche Veranstaltungen von VHS, Sportvereinen etc. noch ohne Auto besucht werden können.

Ob und inwieweit die Vorschläge der Gutachter die eingangs genannte Forderung des Kreises nach Einsparungen er-

füllen, konnten (und wollten) wir nicht prüfen. Ganz im Gegenteil – auch wenn die finanzielle Situation des Kreises bestimmt nicht rosig ist – unseres Erachtens wird die pauschale Sparforderung den Erfordernissen des Klimaschutzes, aber auch des demographischen Wandels nicht gerecht. Ein deutliches Plus beim ÖPNV ist nach unserer Ansicht das Gebot der Stunde, dies haben wir in unserer Stellungnahme deutlich gemacht.

Albrecht Buscher

Unendliche Geschichte

Ursprünglich sollte der erste Entwurf für den Nahverkehrsplan Dortmund im August 2010 vorgestellt werden. Öffentliche Debatte, Überarbeitung, die politische Diskussion sollten vier Monate in Anspruch nehmen; für Dezember 2010 war die Beschlussfassung im Rat avisiert.

Soweit die Planung aus dem Jahr 2010. Inzwischen sind wir gut drei Jahre weiter. „Spätestens in der 2. Jahreshälfte 2013“, heißt es noch Mitte November, sollen die Inhalte des Nahverkehrsplans nun vorgestellt werden. Vorher wurden noch „notwendige Änderungen aufgrund des neuen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), das seit dem 01.01.2013 in Kraft getreten ist, eingearbeitet“. Im August 2010 wäre das noch gar nicht möglich gewesen. Also: Weiter so. Die nächste Gesetzesänderung kommt bestimmt. Tatsächlich sind wohl Personalengpässe im Planungsamt Ursache für die Verzögerung. *lore*

Kleiner Fortschritt beim Winterdienst

Die EDG überarbeitet ihren Räumplan für Radwege. Aber es bleibt bei der Obergrenze von 100 Kilometern. Den Wirrwarr an Zuständigkeiten könnte nur der Rat auflösen

Der Winterdienst in Dortmund ist für Radfahrer seit Jahren ein Ärgernis. Weil Radwege gefühlt gar nicht - und wenn doch: an den falschen Stellen - und mit Sicherheit mit großen Lücken von Schnee und Eis befreit werden.

100 Kilometer Radwege räumt die EDG – so viel bezahlt ihr die Stadt. Um 100 km Radwege zu räumen, hat das Entsorgungsunternehmen Räumfahrzeuge und Personal. Mehr ist nicht drin, weil nur die für den Radverkehr wichtigen und gefährlichen Stellen präpariert werden müssen – und das geht nach Meinung der Ratsmehrheit bereits „deutlich über die rechtlichen Anforderungen hinaus“.

Der Plan, welche Wege geräumt werden sollen, war etliche Jahre alt und überholt.

Jetzt haben ADFC und VCD im Agenda21-Arbeitskreis Mobilität Strecken benannt, die für ein durchgängiges Wegenetz besonders wichtig sind. Die EDG will auf dieser Grundlage ihr bestes tun – ggfs. auch etwas mehr als vertraglich festgelegt. Außerdem wurde zugesagt, dass die Rad- und Schutzstreifen besser berücksichtigt



Winterimpression eines Radwegs in Dortmund: Für Radfahrer leider ein gefährliches Trauerspiel. Foto: Redicker

werden sollen. Ein sehr kleiner Fortschritt, immerhin. Dennoch: Mancher Radfahrer wird bei Winterwetter auf Fahrbahn oder Gehweg ausweichen. Was erlaubt, aber keine gute Lösung ist! Vielfach herrscht in Dortmund noch die Meinung, dass Radfahren im Winter zu gefährlich sei, das Rad besser im Keller stehen bleiben sollte. In vielen anderen Städten wird das anders gesehen. Im Münsterland etwa werden Radwege oft sogar als erste geräumt.

Nicht nur für Radfahrer ist bei Winterwetter in Dortmund unzureichend ge-

sorgt, auch für Fußgänger werden die Wege oft nicht gestreut. Der Winterdienst für Fußgänger ist nämlich Sache der Anlieger. Auch Bushaltestellen haben die Anlieger frei zu halten, was jedes Jahr aufs Neue zu Beschwerden der Fahrgäste führt. Mancher private Anlieger sieht sich überfordert, andere nehmen diese Pflicht nicht allzu ernst oder ignorieren sie schlicht. Selbst die Stadt kommt ihrer Verpflichtung nicht überall nach. Zu unübersichtlich sind die Zuständigkeiten: Für die Waldwege ist das Forstamt zuständig, für die Parks Stadt-Grün, für die Schulen das Schulverwaltungsamt ... Jede Behörde muss selbst vor der eigenen Haustüre kehren bzw. die Arbeiten in Auftrag geben. Das Stückwerk wird ergänzt durch Bauasträger wie Straßen NRW, Regionalverband Ruhr, Emschergenossenschaft, Deutsche Bahn, DSW21. Niemand hat hier noch den Durchblick, niemand kann das kontrollieren und deshalb bleibt auch schon mal die eine oder andere Brücke eines Fuß- oder Radwegs voll Schnee oder Eis. Das Fuß- und Radwegenetz ist im Winter voller (Räum-)Lücken und Hindernisse.

Der Rat muss sich bewegen!

Die Lösung muss daher heißen, dass der Rat der Stadt Dortmund in der Straßenreinigungssatzung den Winterdienst für den Rad- und vielleicht auch den Fußverkehr im ganzen Stadtgebiet zentral regelt. Ein Umdenken bei der Mehrheit der gewählten Volksvertreter - SPD und CDU waren hier bislang ablehnend - ist hier erforderlich *Michael Hüttemann*

VCD kümmert sich

Besonders gefährliche Stellen können uns gemeldet werden (mobil@vcd-dortmund.de); wir geben die Information an die zuständige Stelle weiter. Oder Sie schreiben direkt an die EDG (falls die zuständig ist!?): info@edg.de, z. Hd. Herrn Langensiepen.

Langes Warten auf neue Bushaltestelle

TU: Verbesserungen angekündigt, aber noch nicht umgesetzt

Es ist bereits knapp anderthalb Jahre her, dass sich VCD und Pro Bahn zu einen Ortstermin mit Vertreterinnen und Vertretern unter anderem der Bezirksvertretungen, der Presse und der TU Dortmund an der Bushaltestelle am Campus Nord getroffen haben. Wer jetzt zu Beginn des neuen Semesters – und damit zum Semester des doppelten Abiturjahrgangs in NRW – mit dem Bus zum Campus Nord fährt, sieht erst einmal: nicht viel. Die angekündigten Bauarbeiten gab es bisher nur auf den Parkplätzen der TU, wo neue

Querwege entstanden sind. Es fehlen die geplanten Mittellinien auf der Straße sowie die Umbauten an der Bushaltestelle selbst. Ursprünglich angekündigt war eine Fertigstellung zu Oktober 2013.

Der VCD wird die Situation weiter beobachten und fordert eine baldige Verbesserung der Verkehrssituation – für mobilitätseingeschränkte Personen ebenso wie für alle anderen Fahrgäste, von denen derzeit viele ihre ersten Schritte im „Technologie- und Wissensstandort Dortmund“ unternehmen. *lam*



Immerhin: Querungshilfen an der Bushaltestelle der TU gibt es jetzt. Mehr aber noch nicht. Foto: Lamker

Ausgezeichneter Bahnhofstest

Für den **Bahnhofstest** (2011 für Dortmund, 2012 für den Kreis Unna) ist der VCD-Kreisverband Dortmund-Unna mit dem Ersten Preis beim Aktivenwettbewerb des VCD-Bundesverbandes prämiert worden. Das bringt uns einen Scheck über 250 Euro und zwei Ortlieb-Radtaschen ein. Wir denken: eine gute Wahl. Die fast 70 Bahnhöfe haben wir gemeinsam mit Pro Bahn getestet. Ergebnisse: bahnhofstest.vcd-dortmund.de bahnhofstest.vcd-unna.de

Adressen + Termine

VCD-Kreisverband Dortmund-Unna

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

Öffnungszeiten des Büros:

Dienstag: 9.30 - 11.30 Uhr
Donnerstag: 18.00 - 20.00 Uhr

Vorstand:

Lorenz Redicker (Vorsitzender, 0179 / 515 98 34), Michael Hüttemann, Manfred Krüger-Sandkamp (stellv. Vorsitzende), Albrecht Buscher (Schatzmeister), Christian Lamker, Julian Lins, Paul Niemann (Beisitzer)

Ansprechpartner für die Fahrradhäuser: Manfred Krüger-Sandkamp, mkruegers@versanet.de

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 jeden ersten (mit Pro Bahn) und zweiten Donnerstag im Monat um 20 Uhr im VCD-Büro.

VCD-Bundesverband

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

Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna - Nr. 32 - Herbst/Winter 2013/14 - Zeitschrift des VCD-KV Dortmund-Unna.
Redaktion: Albrecht Buscher, Hans-Jürgen Heidenreich, Michael Hüttemann, Christian Lamker, Lorenz Redicker (v.i.S.d.P)
Druck: Druckwerk Dortmund GmbH.
Auflage: 1200

Vergnügen nicht garantiert

Die Auswahl ist groß, die Preise klein: Fernbusse liegen im Trend, aber nicht alles läuft glatt. Ein Erfahrungsbericht

Ein Gastbeitrag von Carlotta Bauer

Reisen bildet. Und am liebsten reise ich, wenn die Fahrt unkompliziert und günstig ist. Zum Beispiel von Dortmund nach Kassel für nur 5 Euro! Oder von Düsseldorf über Essen, Bochum und Hannover nach Berlin ab 10 Euro! Mit solchen Angeboten locken die Fernbusunternehmen, die in jüngster Zeit wie die Pilze aus dem Boden schießen. Meine Begeisterung war sofort geweckt, denn die Auswahl ist groß und die Preise sind klein. Aber ein Vergnügen ist das Reisen per Fernbus garantiert nicht immer.

Von den sechs Fahrten, die ich bisher antreten wollte, verliefen nur zwei reibungslos. Gebucht hatte ich jedes Mal bei FlixBus, immer sollte es von Dortmund nach Kassel und wieder zurück gehen. Das Buchen an sich geht ganz schnell und einfach im Internet, gezahlt wird bequem per Kreditkarte. Soweit, so gut.

Die ersten beiden Fahrten erfüllten meine Erwartungen: Pünktliche Abfahrts- und Ankunftszeiten, souveränes Personal, entspannte Reiseatmosphäre. Etwas unvorteilhaft erschien mir lediglich die Haltestelle, an der in Kassel aus- und zugestiegen wird: Ziemlich weit ab vom Schuss benötigt man per Straßenbahn noch eine ganze Weile bis ins Zentrum der Stadt, was bei anderen Busunternehmen anscheinend nicht der Fall ist. Doch das nahm ich in Kauf und buchte auch die nächsten beiden Fahrten bei FlixBus.

Kampf um Kostenerstattung

Die Hinfahrt hielt im Großen und Ganzen, was uns versprochen wurde; eine kleine Verspätung bei der Abfahrt erntete allgemeines Verständnis, da eben niemand gegen Urlaubsverkehr und Stau geifert ist. Die Rückfahrt jedoch war ein Schuss in den Ofen. Nachdem der Bus aufgrund eines „technischen Fehlers“ ausfiel, wie die nette Dame der FlixBus-Hotline verlauten ließ, mussten wir Reisegäste uns nun selbstständig um einen Ersatz kümmern. Mit einigen Anderen beschloss ich, mit der Bahn zu fahren, was allerdings einen ziemlichen Aufwand bedeutete. Nicht nur, dass ich mit insgesamt fünf Stunden Verspätung in Dortmund ankam. Obwohl auf der Homepage von FlixBus eindeutig geschrieben steht, dass im Falle eines Fahrten-Ausfalls sowohl das Bus-ticket als auch anfallende Kosten für ersatzweisen Transport erstattet werden,

musste ich für eben diese Erstattung lange kämpfen. Nach unzähligen Telefonaten, freundlichen Briefen und später weniger freundlichen E-Mails, die gar nicht oder nur ungenügend beantwortet wurden, kam das Unternehmen endlich meiner Forderung nach.

Kein Platz mehr im Bus

Trotz dieser schlechten Erfahrung reservierte ich für eine Freundin und mich erneut Plätze für die Fahrt von Dortmund nach Kassel und zurück. Doch diesmal erlebten wir logistisches Unvermögen in seinem vollen Ausmaß: Als wir in den Bus einsteigen wollten, wurde uns vom Busfahrer mitgeteilt, wir könnten nicht zusteigen, der Bus sei bereits voll. Wie sich herausstellte, hatte der bereitgestellte Bus genau zwei Plätze zu wenig. Wie ließen uns telefonisch von mehreren FlixBus-Mitarbeitern versichern, dass unsere Buchung ins System eingegangen war und wir deshalb Anspruch auf die volle Kostenerstattung hatten. Mit dieser Gewissheit wichen wir abermals auf eine zeitaufwändige Bahnverbindung aus. Allerdings durften wir im Nachhinein erneut erfahren, mit welcher unfassbaren Dreistigkeit unsere E-Mails ignoriert und unsere Forderung auf Kostenerstattung abgewiesen wurde.

Reisen bildet, und am liebsten reise ich, wenn die Fahrt unkompliziert und günstig ist. Wenn mich die bisherigen Fahrten per Fernbus eines gelehrt haben, dann, dass es den Aufwand nicht wert ist. Zumindest rate ich von Buchungen bei FlixBus ab. Die Idee, die dahinter steckt, erhält auf jeden Fall meine Zustimmung, allerdings bedarf die Verwaltung noch einer enormen Verbesserung. Vielleicht kann mich bis dahin ein anderes Busunternehmen überzeugen.

Anmerkung der Redaktion

Natürlich ist obenstehender Text nur ein Erfahrungsbericht, andere Reisende haben andere Erfahrungen gemacht - mit FlixBus und auch mit anderen Busunternehmen. Der Markt entsteht gerade erst, fest steht: Im Preis ist der Fernbus der Bahn auf vielen Verbindungen deutlich überlegen. Dafür müssen Reisende an anderer Stelle Einschränkungen hinnehmen.