



# Stadtfairkehr

**VCD**  
Verkehrsclub  
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands  
Nr. 34 Winter 2014/15

## Eine Chance für das Ruhrgebiet

Dortmund würde besonders vom Radschnellweg Ruhr profitieren, wie die Machbarkeitsstudie zeigt. Dennoch formiert sich politischer Widerstand



**Seit Anfang September liegt die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS1) vor. Zudem wurde auch die Öffentlichkeitsarbeit deutlich umfangreicher und wird mittlerweile durch eine eigene Webseite ([www.rs1.ruhr](http://www.rs1.ruhr)), ein eigenes Logo und einen Slogan („Der schnellste Weg durchs Revier“) unterstützt. Geht es jetzt an die tatkräftige Umsetzung, die der VCD Dortmund-Unna von Beginn an einfordert? Nicht ganz, denn in Dortmund formiert sich politischer Widerstand.**

Die gesamte Trasse von etwa 100 Kilometern kann bis zum Jahr 2020 fertig gestellt sein und umfasst Gesamtkosten von etwa 183,7 Millionen Euro. Der Kosten-Nutzen-Faktor fällt mit 4,8 überdurchschnittlich gut aus – viele Straßenprojekte werden bei einem deutlich schlechteren Ausblick gebaut! Die für Dortmund vorgeschlagene Trasse führt von Westen entlang der A40/B1 über die Schnettkerbrücke, die Kreuzstraße und die Große Heimstraße zum Neuen Graben bis vor die Hohe Straße. Von dort geht es erhöht entlang der Trasse der S4 am Großmarkt vorbei zum Ostfriedhof und dann weiter entlang der Bahn bis Unna. Damit erschließt die Trasse große Wohngebiete, bietet am Stadthaus einen direkten Anschluss an das S- und U-Bahn-Netz und ergänzt eine wichtige Ost-West-Querung der Innenstadt, die im Radverkehrsnetz

bisher nicht vorhanden ist. Relativ unproblematisch sind die Teile westlich der Schnettkerbrücke und östlich des Großmarktgeländes.

Das Teilstück im Innenstadtbereich ist von Anfang an das umstrittenste und muss auch jetzt für Kritik herhalten. Zu teuer, zu aufwändig, überflüssig – nur einige der Argumente. Auf 23,6 km in Dortmund müssten alleine 5,9 km Strecke neu gebaut werden. Dabei einbezogen ist auch eine Erweiterung der Schnettkerbrücke auf der nördlichen Seite. Für diesen insgesamt 3,3 km langen Teilabschnitt werden dementsprechend 4,3 Mio. Euro kalkuliert. Kein hoher Preis angesichts von kalkulierten 3000 bis 4000 Nutzern am Tag! Zum Vergleich: alleine die Taumittelsprühanlage auf der Schnettkerbrücke hat 1,4 Mio. Euro verschlungen!



**RS1**  
DER SCHNELLSTE WEG  
DURCHS REVIER

Die Reaktionen der Dortmunder Mehrheitsparteien haben angesichts ähnlicher Äußerungen bereits zur Konzeptstudie im Dezember 2011 nicht wirklich überrascht, aber dennoch enttäuscht. Ein zukunftsweisendes Konzept wie das des Radschnellwegs darf nicht einfach politisch zerredet werden! Der Radschnellweg hätte Signalwirkung weit über Dortmund und das Ruhrgebiet hinaus und sein

Konzept definiert regionsweite Qualitätsstandards für den Radverkehr, die sich auch auf die übrige Radinfrastruktur auswirken dürften. Hinzu kommt, dass der RS1 gerade in Dortmund auch und vor allem dem innerstädtischen Radverkehr zugute käme. Die Anbindung der Universität per Rad würde erheblich verbessert, ebenso die Ost-West-Querung der Innenstadt. Und zu den überlasteten Autostrecken B1 und Hellweg gäbe es eine ernst zu nehmende Fahrradalternative. Der Dortmunder Abschnitt hat, was die erwarteten Nutzerzahlen angeht, eines der höchsten Potenziale der Gesamttrasse. Hinzu kommt: Es besteht die große Chance, dass mit dem RS1 Mittel der EU, des Bundes und des Landes in die Dortmunder Rad-Infrastruktur fließen. Mittel, die es sonst nicht gäbe.

Der VCD Dortmund-Unna setzt sich gemeinsam mit den Dortmunder Umweltverbänden weiterhin für die Verwirklichung dieses zukunftsweisenden Projekts ein. Dortmund und das gesamte Ruhrgebiet sollten die Chance nutzen, mit einem neuen Projekt nach vorne zu blicken. Gute Voraussetzungen für mehr Radverkehr sind gegeben – es ist Zeit, diese aktiver zu nutzen! Als Einzelprojekt würde der Radschnellweg Ruhr kein Erfolg werden. Aber wie ein gutes Straßennetz unterschiedliche Straßen beinhaltet, braucht ein gutes Radwegenetz auch abgestufte Standards und Wege – inklusive Radschnellwegen! *Christian Lamker*

## Radsternfahrt, die dritte: Noch Helfer gesucht

Die nächste Fahrradsternfahrt Dortmund findet am Sonntag, dem 21. Juni 2015 statt. Das Motto heißt „Mobil ohne Auto - wir steigen auf!“ Treffpunkt für die Hauptroute ist der Friedensplatz. Von dort geht es etwa 15 Kilometer durch die Stadt zur Abschlusskundgebung. Erwünscht ist die Mitarbeit bei der Vorbereitung und Durchführung der Sternfahrt als Planer (Marketing), Tourenleiter, Ordner, Helfer und Unterstützer. Wir regen an, mit Phantasie und praktischem Können Transparente auf einem Hänger mitzuführen, um den Zaungästen zu zeigen, wie wir uns die Mobilitätswende vorstellen. Mehr Informationen und Kontaktdaten auf [www.fahrradsternfahrt.dortmund.de](http://www.fahrradsternfahrt.dortmund.de).

mh

## Carsharing: Neuer Anbieter in Dortmund

Neue Möglichkeiten für Autoteiler in Dortmund: Nach Greenwheels, Flinkster/Deutsche Bahn, Drive Carsharing (das mit Flinkster kooperiert) und Willmobil steigt mit Citee Car ein fünfter Anbieter in Dortmund in den Markt ein (und in weiteren Ruhrgebietsstädten). Und zwar gleich im großen Stil. 39 Stationen mit je einem Fahrzeug sind vorerst für Dortmund geplant, die meisten davon bestehen bereits. Damit wird das Angebot an Carsharing-Autos in Dortmund mehr als verdoppelt.

Citee Car hat sich in der Branche einen Namen als Preisbrecher gemacht und kassiert keine monatliche Grundgebühr (dieses Angebot hat auch Greenwheels seinen (Neu-)Kunden gemacht).

Kleiner Wermutstropfen im neuen Angebot: Wie bei den anderen Anbietern konzentriert sich auch Citee Car auf die Innenstadt. Mutiger ist da Willmobil, das Stationen etwa in Brackel, Dorstfeld und Hombruch plant, Hörde ist bereits bestückt - dort ist übrigens auch Citee Car vertreten.

Im **Kreis Unna** hingegen ist das Carsharing-Angebot begrenzt. Allein in Unna (Greenwheels) und Lünen (Drive Carsharing) gibt es die Möglichkeit des professionellen Autoteilens.

lore

# Es geht um harte Fakten - und um ein gutes Gefühl

Gemeinsames Vorgehen für den RS1 verabredet

**Der Radschnellweg Ruhr nützt Dortmund - darin waren sich die Teilnehmer einer Veranstaltung im Rathaus einig. Sie wollen sich deshalb gemeinsam für den RS1 in der Stadt stark machen.**

So lautet das Fazit des Treffens von Umweltverbänden, Parteien und Rad-Enthusiasten, zu dem der VCD eingeladen hatte. Gekommen waren unter anderem Vertreter von Velokitthen, der Lokalen Agenda Mobilität, der Grünen, des ADFC und Pro Bahn; zustimmendes Interesse wurde von weiteren Seiten signalisiert, etwa dem BUND oder den Piraten. Grund der Veranstaltung: Anders als in anderen Kommunen entlang der RS1-Trasse regt sich in Dortmund überraschend viel Widerstand gegen den Radschnellweg. Mit teils hanebüchenen Begründungen. So kritisiert die CDU-Ratsfraktion eine vorgeblich „abenteuerliche Kostenexplosion“ für den Radschnellweg. Weil die Machbarkeitsstudie nun konkret 183,7 Millionen Euro für den RS1 ausweist - in der Konzeptstudie waren die Kosten noch grob auf 110 Millionen Euro geschätzt (!) worden. Dass sich für Dortmund aber die Kosten gegenüber der Studie deutlich von 37 auf 29,5 Millionen Euro reduziert haben, verschweigt der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Ratsfraktion, Sascha Mader, wohl ganz bewusst. Zudem fabuliert er von einer „dramatisch verschärften Parkplatzsituation“ im Kreuzviertel - dabei dürften dort bei der geplanten Anlage von Fahrradstraßen vor allem illegale Parkplätze (in zweiter Reihe!) wegfallen. Das darf man wohl Stimmungsmache nennen.

Anders als die CDU hat sich die SPD-Ratsfraktion bislang zwar skeptisch, aber

nicht klar gegen den RS1 positioniert: Die Stadt dürfe nicht nur für den Bau, sondern „vor allem auch für die anstehenden Folgekosten [...] keinen Euro“ ausgeben, legte die sozialdemokratische Ratsfraktion die Latte allerdings nach Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie extrem hoch.

Entschieden ist noch nichts. Und es gibt ja auch positive Signale: So hat gerade erst die Bezirksvertretung Brackel sich - mit den Stimmen auch der SPD sowie von Grünen, Linken und Piraten - für den Radschnellweg ausgesprochen. Der Brackeler Bezirksbürgermeister Karl-Heinz Czierpka hat diese fahrradfreundliche Haltung auch gegenüber dem VCD noch einmal ausdrücklich betont.

Idee in der Wirtschaft geboren

Bei dem Treffen der RS1-Befürworter im Rathaus herrschte eine insgesamt positive Stimmung vor. Die wollen die Teilnehmer auf den Radschnellweg übertragen. So will man nach Verbündeten suchen, etwa in der Wirtschaft - schließlich entstand die Idee zum RS1 bei einer Tagung der Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr. Das Rad ist längst ein bedeutsamer und wachsender Wirtschaftsfaktor - und natürlich eine Alternative zum Auto auf der B1, weil auch dort viel innerstädtischer Kurzstreckenverkehr abgewickelt wird.

Am Ende wird es aber nicht nur um die harten Fakten gehen, die für das Rad und den Radschnellweg sprechen, es geht auch um weiche Faktoren, um die Fahrradkultur, die sich in Dortmund erst noch entwickeln muss. „Radfahren ist geil, das müssen wir klarmachen“, formulierte es Axel Rickel, unter anderem bei der Velokitthen aktiv. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Lorenz Redicker

## Doch kein Fortschritt beim Winterdienst Tiefbauamt und EDG machen Rückzieher

Aufgrund der Initiative von VCD und ADFC sagten EDG und Tiefbauamt im Herbst 2013 zu, den Winterdienst für vier Strecken - eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Achse - zu planen (s. Stadtverkehr Nr. 32). Daraus wurde nichts. Angeblich gab es zu viele unterschiedliche Zuständigkeiten. Das wussten wir auch ohne diese Prüfung. Wir schrieben bereits:

„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.“ Die Verwaltung muss dem Rat endlich einen Vorschlag machen - zentral, über 100 km hinaus für das ganze Radwegenetz. mh

# Kinder zähmen den Verkehr

VCD begleitet ein Pilotprojekt zur Kinder- und Jugendmobilität an der Grundschule Am Dorney in Oespel. Hol- und Bringzonen eingerichtet

**Die Grundschule Am Dorney in Dortmund-Oespel nimmt als Pilotschule an einem Projekt zur Förderung der Kinder- und Jugendmobilität teil. Schülerinnen und Schüler sollen in ihrer selbstständigen und selbstbestimmten Mobilität gefördert werden, sicherer und nachhaltiger unterwegs sein und in die Lage versetzt werden, jedes verfügbare Verkehrsmittel zu nutzen, sei es zu Fuß, mit dem Rad, dem Roller, dem ÖPNV - und wenn es nicht zu vermeiden ist, auch mit dem Auto.**

In den vergangenen Jahren haben sich die Wege zur Schule und in der Freizeit zunehmend auf das Auto verlagert. Das bringt vielfältige nachteilige Folgen mit sich, die in der Regel zu Lasten der Kinder und Jugendlichen gehen. Beispiele sind fehlende Selbstbestimmung in der Mobilität, geringere Aufnahme- und Leistungsfähigkeit im Unterricht, erhöhte Gefährdung im Straßenverkehr – besonders in der Nähe von Grundschulen, erhöhtes Verletzungsrisiko bei Fahrten im Auto und zusätzliche Belastung der Umwelt durch Feinstaub- und Treibhausgasemissionen. Zusätzlich sinkt auch die körperliche Leistungsfähigkeit, da durch die Nutzung des „Elterntaxi“ ein weiterer Anreiz zur Bewegung im Alltag fehlt.

Den Anstoß für das Projekt hat der VCD zusammen mit dem ADFC am „Runden Tisch zur Prävention von Kinderunfällen“ gegeben, denn es gab nur unzureichende Maßnahmen wie zum Beispiel veraltete Schulwegpläne und die Schwierigkeit, Walking-Bus-Strecken an Grundschulen zu betreiben. Vor allem wollten



Schulkinder markieren den Weg von den Hol- und Bringzonen zur Schule.

Fotos: Carsten Elkmann

die Initiatoren ein Konzept nicht nur für den Schulweg, sondern für die gesamte Kinder- und Jugendmobilität. In der Grundschule Am Dorney bestand Interesse für das Pilotprojekt, und das Umweltamt übernahm - untermauert vom Handlungsprogramm Klimaschutz - die Projektleitung.

## Experten: Kinder, Eltern, Lehrer

Das Konzept wurde hauptsächlich vom Ingenieurbüro Buefee in Wuppertal entwickelt. Es enthält eine Vielzahl von Elementen, die zur Verbesserung der Mobilität von Kindern und Jugendlichen beitragen. Besondere Berücksichtigung findet dabei die Förderung der Mobilitätskompetenz, der Verkehrssicherheit, der Gesundheit und des Klimaschutzes. Bezogen

auf einen Stadtteil oder einen Verbund von Stadtteilen werden bestehende Infrastruktur, bisheriges Mobilitätsverhalten und die verkehrstechnische Organisation genau betrachtet und bewertet. Dies erfolgt durch die Experten vor Ort: den Kindern, Eltern, Lehrerinnen und Lehrern oder weiteren Unterstützern. Dabei werden alle wichtigen Anlaufstellen von Kindern und Jugendlichen wie Schulen, Sport- und Freizeitstätten, Spielplätze usw. sowie die damit verbundenen Probleme und Maßnahmen berücksichtigt. Die Ergebnisse münden im Stadtplan eines Kinder- und Jugend-Mobilitätsportals als Informationen und werden ggfs. zu Maßnahmen für den Tiefbau, die Schulverwaltung oder die Stadtplanung.

Am Dorney wurden bereits vier (400 bis 800 Meter von der Schule entfernte) Hol- und Bringzonen ermittelt und eingerichtet. Aufgrund einer Befragung wurden zunächst die Wege der Schüler in eine Online-Karte eingetragen. Dazu kamen die relevanten Einrichtungen und besonderen Merkmale des Schulwegs; diese wurden durch Begehung und per Smartphone-App ergänzt. Das Tiefbauamt hat nach einem Ortstermin bereits erste Verbesserungen zugesagt.

Ein wichtiges Element ist das Verkehrszähler-Programm. Im Unterricht werden die Kinder altersgerecht als Verkehrszähler ausgebildet und sammeln dabei Punkte („Zaubersterne“). Hat die Klasse genügend Sterne gesammelt, gibt es eine Belohnung, etwa in Form einer verlängerten Pause. Auf diese Weise lernen die Kinder ihr eigenes Verhalten zu ändern und ihre Umgebung mitzugestalten. Erste Erfahrungen zeigen, dass die Kinder darauf drängen, möglichst zu Fuß zur Schule zu gehen.

## Ganzheitliches Konzept

Neu ist die Bündelung vorhandener Maßnahmen zu einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept mit sinnvoller Ergänzung durch weitere bisher nicht existierende Bausteine. Neu ist zudem die Aufhebung funktionaler Grenzen, so dass Verkehrsplaner, Klimaschützer, Verkehrssicherheitsexperten, Kartographen, Web-Administratoren, Gesundheitsförderer und Bildungsexperten gemeinsam mit den Kindern, Jugendlichen und Eltern die besten Lösungen erarbeiten. *Michael Hüttemann*

Mehr dazu auf unserer Website [www.vcd-dortmund.de](http://www.vcd-dortmund.de)



Die Hol- und Bringzone soll die Zahl der Fahrten mit dem Elterntaxi verringern.



## „Der VCD ist wichtig!“

Fazit der 25-Jahr-Feier des Kreisverbandes: Viel erreicht, aber noch viel zu tun

Mehr als 40 Personen – darunter viele Gründungsmitglieder – kamen am 10. Mai 2014 zur Feier von 25 Jahren VCD in Dortmund und 10 Jahren im Kreis Unna. Nach einer Stadtführung (Bild) wurde im Café Linus auf die facettenreiche Geschichte zurückgeblickt. Schon am 19.04.1989 stand für die 22 Gründungsmitglieder die umweltfreundliche und

soziale Mobilität für alle im Vordergrund.

Lange Tradition hat dabei die Zusammenarbeit mit den Mitgliedern von Pro Bahn. „Der VCD ist wichtig“ lautete dann auch die einfache Zusammenfassung von Thomas Quittek (BUND) und Albrecht Buscher (VCD). Vielen in Erinnerung bleiben lebhaft Diskussionen um die Stadtbahn in Dortmund, eine autofreie

Innenstadt, bezahlbare Ticketpreise und Radabstellplätze.

Auch die Zukunft bringt große Themen mit sich – zum Beispiel den Radschnellweg Ruhr. Viel erreicht, aber noch viel zu tun! 570 aktive Mitglieder unterstützen die ehrenamtliche Arbeit heute. Packen wir es gemeinsam an, so das Fazit der Jubiläumsfeier. *Text u. Foto: cl*

## Längere Betriebszeiten helfen nicht

Air Berlin verlässt Dortmund trotzdem. Flughafenchef will längere Start- und Landebahn

Im Mai hat die Bezirksregierung Münster längere Betriebszeiten am Flughafen Dortmund genehmigt. Flieger dürfen jetzt bis 22.30 Uhr starten und bis 23 Uhr landen. Für verspätete Flüge sind - nach Genehmigung - Starts bis 23 und Landungen bis 23.30 Uhr möglich. Das darf man dann wohl Nachtflug nennen. Nachtschwärmern sei gesagt: Um 6 Uhr morgens ist die Nacht vorbei.

Air Berlin indes interessiert das nicht mehr: Die Airline zieht sich im März 2015 komplett aus Dortmund zurück; die letzten zwei Flüge nach Palma de Mallorca fallen weg. Der Preiskampf und die damit zusammenhängende Marktberingung gehen damit - wie zu erwarten - auch am Flughafen in Wickede nicht spurlos vorbei. Dabei sollten doch längere Betriebszeiten den Flughafen attraktiv machen für die Fluggesellschaften.

Und so pocht Flughafenchef Udo

Mager, seit Ende 2013 im Amt, umso stärker auf eine Verlängerung der Start- und Landebahn. Jetzt geht es um 300 Meter zusätzlich. Dann sei eine andere Auslastung möglich, sagt Mager. Der Rat hatte das vor einigen Jahren noch abgelehnt. Aber jede Entscheidung lässt sich revidieren, das belegt gerade die Geschichte des Dortmunder Flughafens.

Längere Landebahn, längere Betriebszeiten, längere Landebahn - die von den Flughafenkritikern vielbeschworene Salamatik ist weiterhin das Mittel der Wahl am sogenannten Dortmund Airport21. Natürlich ist es immer der „Markt“, der eben mal das eine, dann das andere fordert. Mit Marktwirtschaft indes hat das, was am Flughafen in Dortmund passiert, weiterhin wenig zu tun. Ohne die schützende Hand der Stadt Dortmund - oder genauer: der Stadtwerke Dortmund DSW21, die der Stadt gehören - wäre der

Flughafen entweder nie erweitert oder aber längst auf dem kapitalistischen Schnellweg in die Insolvenz gerast.

Die Schutzgemeinschaft Fluglärm taxiert die Kosten für die Verlängerung der Bahn auf etwa 60 Millionen Euro. 472 Millionen wurden bereits seit 1995 verbaut. Gewinne wurden in Wickede noch nie geschrieben. Im Moment sind es jährlich um die 20 Millionen Euro Minus, die „erwirtschaftet“ werden. Die EU hat zwar im Juli staatliche Beihilfen für Regionalflughäfen genehmigt, sie aber auf Investitionen (längere Landebahn!) beschränkt und beim Betrieb zeitlich begrenzt. Binnen zehn Jahren, bis 2023, muss der Flughafen Dortmund im Betrieb ein ausgeglichenes Ergebnis erwirtschaften. Und damit, laut WAZ, drei Millionen Euro sparen. Dass dabei zur Not auch ordentlich getrickst werden könnte, lehrt die Erfahrung.

*Lorenz Redicker*

# Allein am Auto orientiert

Planung für die B236n in Dortmund und Schwerte missachtet Fuß- und Radverkehr

**Schon vor einem Jahr berichteten wir von der Planung von Straßen NRW zum Ausbau der B 236n von Dortmund Aplerbecker Mark über den Freischütz bis zur Autobahnauffahrt auf die A 1 auf Schwerter Stadtgebiet. Bereits die erste Planung aus dem Jahr 2006 musste wegen zahlreicher Einsprüche zurückgenommen und grundlegend überarbeitet werden, besonders hinsichtlich der Lärmschutzprobleme.**

Aber auch die aktuellen Pläne weisen nicht nur aus VCD-Sicht gravierende Mängel auf, insbesondere im Hinblick auf den Rad- und Fußverkehr. Dementsprechend hatten wir mit Schreiben vom 15.07.2013 fristgerecht Stellung genommen – und warteten seither auf die Antwort von Straßen NRW bzw. auf die Einladung zur Anhörung von der Bezirksregierung Arnsberg als der zuständigen Planfeststellungsbehörde.

Post, klassisch oder elektronisch, von einer der beiden Behörden – bis heute Fehlanzeige! Die Einwander konnten die Antworten im Rathaus abholen. Der Termin für die Anhörung stand auf der Webseite der Bezirksregierung; weil man die ja auch täglich liest.

Der Bundesverkehrsminister hat ein über 100 Seiten starkes „Handbuch für gute Bürgerbeteiligung bei der Planung von Großvorhaben im Verkehrssektor“ herausgegeben – in NRW scheint’s unbekannt. Der VCD war übrigens dennoch vor Ort.

An der Planung von Straßen NRW hat sich für den Rad- und Fußverkehr nichts



Der künftige Geh- und Radweg an der B236.

Foto: Buscher

geändert. Ein schmaler, steiler und abseits der Bebauung durch den Wald führender Fußweg soll künftig für Radler die Pflichtverbindung sein, vom Kopfsteinpflaster auf dem Freischütz-Parkplatz ganz zu schweigen. Gegenüber der derzeitigen Situation ohne eigene Radverkehrsanlagen sei dies schon eine Verbesserung, so Straßen NRW – eine haarsträubende Argumentation. Die in der Anhörung vorgestellten Gutachten zeigten: Fuß- und Radverkehr ist für Straßen NRW kein ernst zu nehmendes Thema. Beispiel Lärm: Auf unsere Nachfrage, welchen Lärmwerten Fußgänger und Radfahrer entlang der B 236n ausgesetzt sein werden, kam die Antwort des Gutachters: „das gehörte nicht zu unserem Auftrag“. Zweites Beispiel Schadstoffbelastung;

wiederum die gleiche Frage, wieder die gleiche Antwort. Und auf unsere Nachfrage, ob denn die Schulkinder auf dem Weg zur Heide-Grundschule, die die B 236n queren müssen, diese in einem Zug werden queren können, damit sie nicht auf einer Mittelinsel mitten im Gestank der Lkw auch noch warten müssen: es kam die gleiche Antwort: „Dazu können wir nichts sagen, es gehörte nicht zu unserem Untersuchungsauftrag“.

Nach dieser Anhörung bleibt das Fazit: die Ausbauplanung der B236n ist und bleibt eine menschenverachtende, rückwärts gewandte und allein an Kfz-Zahlen orientierte Planung – für alle an einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Verkehrsplanung orientierten Menschen ein abschreckendes Beispiel. *Albrecht Buscher*

## Mehr als nur der Ruhrtal-Radweg

Arbeit am Mobilitätskonzept Schwerte: Radverkehr soll an Bedeutung gewinnen

Seit nunmehr gut einem Jahr wird unter gutachterlicher Begleitung (Schnüll, Haller Ingenieure aus Hannover) an einem neuen Mobilitätskonzept für Schwerte gearbeitet – und der VCD ist neben anderen Verbänden (ADAC, ADFC, BUND, IHK ...) im begleitenden Arbeitskreis (AK) von Politik und Verwaltung aktiv vertreten. Die Palette der Themen (u.a. Verkehrsführung in der Innenstadt, B-236, Erreichbarkeit aus den Stadtteilen, Radverkehr, ÖPNV) ist in den mittlerweile vier AK-Sitzungen sehr ausführlich behandelt worden.

Aus VCD-Sicht besonders erfreulich ist, dass der Radverkehr deutlich an Stellen-

wert gewinnen soll; hier sind sich alle Beteiligten einig. Damit es aber nicht bei bloßen Absichtserklärungen bleibt, ist unsere zentrale Forderung nicht so sehr, dass dieser oder jener Ausbau der Infrastruktur erfolgt, sondern dass massiv in die Öffentlichkeitsarbeit investiert wird.

### Tägliche Wege

Damit der Radverkehr, und gemeint ist der Alltagsradverkehr, in Schwerte wirklich an Stellenwert gewinnen kann, geht dies nur mit einem sehr tiefgreifenden Wandel in der öffentlichen Wahrnehmung von Radverkehr. Radfahren darf nicht

länger nur mit „Ruhrtal-Radweg“ und „Freizeitvergnügen“ assoziiert werden; Radverkehr muss als normaler Bestandteil von allen täglichen Wegen in den Köpfen von Schwerter Bürgerinnen und Bürgern verankert werden. Dazu muss Radverkehr sichtbar werden; sowohl durch viele aktive Radfahrer/innen im Straßenverkehr, aber auch durch ein „Gesicht des Radverkehrs“, z.B. dass einer bekannten Persönlichkeit; hier setzt die von uns geforderte Öffentlichkeitsarbeit an – und wir sind gespannt, wie die Gutachter mit den Vorschlägen umgehen werden. Der Abschluss des Mobilitätskonzepts ist für das kommende Frühjahr angepeilt. *ab*

## 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: 10.00 - 12.00 Uhr  
 Donnerstag: 18.00 - 20.00 Uhr

### Vorstand:

Lorenz Redicker (Vorsitzender, redicker@vcd-dortmund.de, 0179/ 515 9834)  
 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  
 hjue.heidenreich@helimail.de

### Ansprechpartner für Schwerte:

Albrecht Buscher, 023 04 / 77 65 77  
 a-buscher@versanet.de

### Aktiventreffen

Die Aktiven des VCD treffen sich jeden ersten (mit Pro Bahn) und jeden zweiten Donnerstag im Monat jeweils um 20 Uhr im VCD-Büro. Das Treffen am 4. Dezember fällt zugunsten der Weihnachtsfeier im Toto aus. Die weiteren Termine: 11. Dezember, 8. Januar, 5. und 12. Februar, 5. und 12. März

### VCD-Landesverband

Grupellostraße 3, 40210 Düsseldorf  
 Tel: 0211 16 49 49-7; Fax -8  
 info@vcd-nrw.de; www.vcd-nrw.de

### 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. 34 - Winter 2014/15 - Zeitschrift des VCD-KV Dortmund-Unna.  
 Redaktion: Albrecht Buscher (ab), Michael Hüttemann, Christian Lamker, Lorenz Redicker (lore, v.i.S.d.P)  
 Druck: Druckwerk Dortmund GmbH.  
 Gedruckt auf Recyclingpapier  
 Auflage: 1200

# Nicht auf den Tunnel warten

## U-47-Haltestellen müssen jetzt umgebaut werden

Die U-Bahn-Linie 47 in Richtung Aplerbeck und die Bundesstraße 1 - vor einigen Jahren sind diese beiden Verkehrsachsen eine planerische Zweckgemeinschaft eingegangen. Denn erst nach der Fertigstellung des großen B1-Tunnelbauwerks zwischen der Märkischen Straße und der B236 sollen die in Mittelage der Fahrspuren befindlichen Haltestellen der U47 im Rahmen der anschließenden Gestaltung der Oberfläche barrierefrei ausgebaut werden.

Mittlerweile hat sich das Planfeststellungsverfahren für den Tunnelbau mehrmals verschoben, der eigentliche Baubeginn (sollte er denn überhaupt jemals kommen) rückt in immer weitere Ferne aktueller Zeitplan: das Jahr 2020. Damit ist ein „Weiter so“ zumindest in Bezug auf die Stadtbahnhaltestellen nicht mehr hinnehmbar; vielmehr muss sich die Stadt Dortmund nun zwingend mit dem Ausbauzustand der insgesamt vier U47-Stationen Kohlgartenstraße, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost auseinandersetzen und nach kurzfristigen Lösungsmöglichkeiten suchen.

Besonders problematisch ist die Situation an der Haltestelle Lübkestraße, die sich in unmittelbarer Nähe der Gesamtschule Gartenstadt befindet: Heute queren Stadtbahnfahrpassagiere (darunter auch viele Schüler) und andere Fußgänger an dieser Stelle verbotswidrig die beiden Richtungsfahrbahnen der B1, entweder um Zeit zu sparen oder weil für sie der Umweg über die alte Fußgängerbrücke und die Treppe ein nicht zu bewältigendes Hindernis darstellt.

Deshalb unterstützen wir seitens des VCD ausdrücklich den in diesem Jahr gestellten Antrag der Bezirksvertretung Innenstadt Ost, der an dieser Stelle eine Fußgängerampel fordert. Somit würde zum einen die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht und zum anderen die überfällige Barrierefreiheit dieser Haltestelle kurzfristig hergestellt. Der Blick auf die benachbarte Haltestelle Voßkuhle zeigt, dass solch eine Art der Erschließung verkehrlich gut umsetzbar ist, wenn ein entsprechender Wille bei allen Entscheidungsträgern vorhanden ist. *Julian Lins*

# Hässliches Millionengrab

## B1-Ausbau: Tempo 130 bedingt meterhohen Lärmschutz

Der B1-Tunnel wird frühestens von 2020 an gebaut, wenn überhaupt. Doch der sechsspurige Ausbau der B1 von der B236 im Osten Dortmunds bis zum Autobahnkreuz Dortmund-Unna und die damit verbundene Umwidmung der Bundesstraße 1 in die Bundesautobahn A40 wird unverdrossen fortgesetzt - koste es, was es wolle. Die Planung offenbart jetzt: Die neue Zufahrt nach Dortmund wird nicht nur millionenschwer, sie wird auch hässlich. Anstelle einer, nun ja: schicken Büromeile empfängt Dortmund seine Gäste mit bis zu zwölf Meter hohen Lärmschutzwänden. Das jedenfalls haben sich die Stadtplaner anders vorgestellt: Im Bereich Stadtkrone Ost „soll eine interessante und abwechslungsreiche städtische Eingangssituation entstehen“, heißt es noch im Gestalthandbuch A40/B1.

Wesentliche Ursache für die hohen Lärmschutzwände ist, dass Straßen NRW schon ab der Anschlussstelle mit der B236 stadtauswärts Richtung Unna Tempo 130 einkalkuliert. Stadteinwärts soll ab Höhe Marsbruchstraße 100 Stundenkilometer die Höchstgeschwindigkeit sein (für Lkw jeweils 80). Geringere Geschwindigkeiten

würden weniger Lärm verursachen - und damit die Anforderungen an den passiven Lärmschutz verringern. Straßen NRW aber geht von der Richtgeschwindigkeit für Autobahnen aus - als Randbedingung, wie es im Erläuterungsbericht zu der „Abwägungsuntersuchung zum Verkehrslärm“ heißt. Der Fetisch Geschwindigkeit wird nicht weiter hinterfragt.

Teuer wird das Projekt ohnehin: Ging man zunächst noch von Kosten in Höhe von 95 Millionen Euro aus, weist Straßen NRW inzwischen 118 Millionen Euro aus. Einer der größten Posten dabei: 33,9 Millionen Euro Steuergeld, die allein der Tunnel unter der B1 für die Stadtbahn U47 frisst. Stadtbahn und Stadtbahnkunden hilft dieser neue Tunnel nicht; es geht allein um den Wegfall der Vorrangampel, die den Autoverkehr bislang bis zu 12 Mal die Stunde für ein paar Sekunden ausbremst. Das Gros der Mittel übernehmen Bund und Land, aber 2,3 Millionen Euro muss die Stadt Dortmund selbst zahlen. Doch was kostet die Welt, wenn es um die Beschleunigung des Autoverkehrs geht? Der U47-Tunnel ist längst im Bau; er wird wohl Ende 2015 fertig. *lore*