



Stadtverkehr

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands
Nr.35 Sommer/Herbst 2015

Die Bahn setzt auf die Kleinen

Stationsoffensive: DB plant allein in NRW bis zu 120 neue, kleine Bahnhöfe. Haltepunkte an neuen Wohn- und Gewerbegebieten. Oft auch Verlegungen sinnvoll

Radikaler Paradigmenwechsel bei der Deutschen Bahn. Das Staatsunternehmen plant im Rahmen einer Stationsoffensive die Errichtung von bis zu 120 neuen (bzw. zwischenzeitlich stillgelegten) Bahnhöfen allein in Nordrhein-Westfalen (bundesweit: 350) – vor allem auf dem Land und in kleineren Städten.

Nach der Schließung von zahlreichen Haltepunkten in den vergangenen Jahrzehnten macht die Bahn also eine Kehrtwende und möchte künftig wieder stärker in der Fläche präsent sein. Als VCD-Kreisverband Dortmund-Unna begrüßen wir diesen neuen Ansatz ausdrücklich, schließlich zeigen zahlreiche Studien: Die ÖPNV-Nutzung steigt signifikant, je näher sich ein Schienenthaltepunkt zur Wohnadresse befindet.

Der Fokus sollte also darauf liegen, neue Haltepunkte in der unmittelbaren Umgebung von neuen Wohngebieten, aber auch in der Nähe von Arbeitsplatzschwerpunkten (Dortmund-Technologiezentrum an der S1) bzw. an Standorten möglicher ÖPNV-Verknüpfungspunkte (Dortmund-West an der S4/S5) zu errichten. Im Idealfall erfolgt die Anbindung an die Schiene, noch bevor die ersten (Büro-) Häuser eines Neubaugebiets bezugsreif sind. Indem die zukünftigen Bewohner bzw. Nutzer direkt ab Einzug eine SPNV-Anbindung vorfinden, wird erst gar kein Mobilitätsverhalten zugunsten des motorisierten Individualverkehrs entwickelt. In Dortmund beispielsweise ist ein neuer Haltepunkt Dortmund-Kronprinzenstraße an der S-Bahn-Linie 4 denkbar. Hier ist in direkter Umgebung auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Dortmund Süd (siehe auch Seite 2) ein neues Baugebiet mit 250 Wohneinheiten vorgesehen.

Wer soll das bezahlen?

Der Errichtung von neuen Haltepunkten stehen aber auch einige Hemmnisse

Mehr Radverkehr ist möglich

Dortmund: Am 21. Juni demonstrieren Radfahrer auf einer Sternfahrt für bessere Bedingungen fürs Zweirad



Spielt das Wetter mit, wird es hoffentlich voll bei der Sternfahrt. Archivfoto: C. Lamker

Fahrradsternfahrt, die dritte: Am Sonntag, dem 21. Juni, ist es wieder soweit. Mit einer Sternfahrt demonstrieren Radfahrer aus Dortmund und aus bis zu 40 umliegenden Städten für bessere Bedingungen für den Radverkehr, konkret für bessere Radwege, mehr Rücksichtnahme auf Radfahrer beim Winterdienst, dem Baustellenmanagement und bei verkehrswidrigem Parken auf Radwegen, für mehr Tempo 30 in der Stadt und für Fahrradstraßen. Der VCD macht sich bei der Sternfahrt auch für den Rad-

schnellweg Ruhr stark.

Am bundesweiten Mobil-ohne-Auto-Tag startet die Hauptroute um 13 Uhr am Friedensplatz, dann geht es 17 Kilometer durch die Innenstadt. Ziel ist dieses Mal der Friedenbaumpark. Um 15 Uhr beginnt dort ein Fahrradfest, das parallel zum 14. PSD-Bank-Triathlon läuft. Zahlreiche Stände sorgen für Essen und Trinken. Lastenräder von Punta Velo und von der Lastenradinitiative dein-Rudolf können probefahren werden. Mehr im Netz: fahrradsternfahrt.dortmund.de

entgegen: Zum einen die Investitionskosten. In Zeiten knapper Kassen ist unklar, wer die Kosten übernehmen soll. Einen Anhaltspunkt liefert die Pilotregion für die Stationsoffensive, Bayern. Dort teilen sich das Bundesland und die Bahn die Kosten von 41 Millionen Euro für die

dort geplanten 20 neuen Bahnhöfe.

Zum anderen haben zusätzliche Fahrhalte Einfluss auf die Fahrpläne. Eine kleinteiligere Anbindung führt aufgrund der häufigeren Halte zu einer höheren Gesamtfahrzeit. Daraus resultierende mögliche Fahrgastverlagerungen müssen also

im Vorfeld analysiert werden, damit ein zusätzlicher Halt nicht am Ende mehr Fahrgäste kostet als er neu einbringt.

Aus Sicht des VCD Dortmund-Unna kommt daher zukünftig besonders auch der Verlegung bzw. Erweiterung bestehender Haltepunkte eine große Bedeutung zu. Potenziale hierzu haben wir bereits in den von uns in den vergangenen Jahren durchgeführten Bahnhofstests identifiziert (bahnhofstest.vcd-dortmund.de, bahnhofstest.vcd-unna.de). Zwischenzeitlich bereits umgesetzt ist etwa die Verlegung des Haltepunktes Aplerbeck. Er ist aufgrund der neuen Lage an der Wittbräucker Straße wesentlich stärker im Stadtbild präsent, darüber hinaus bestehen erstmals für die Fahrgäste direkt wahrnehmbare Umsteigebeziehungen zu den Buslinien. Weiterhin brächten für Dortmund die Verlegung des Haltepunktes Dortmund-Barop in Richtung Stockumer Straße (Umsteigemöglichkeit zur U 42 und zur Buslinie 440) und ein neuer Standort für die Station Tierpark an der Mergelteichstraße spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste mit sich. Zum Teil muss auch nicht mal ein gesamter Bahnhof verlegt werden. Manchmal genügt es bereits, mit Hilfe eines zusätzlichen Ausgangs die Erschließungswir-

kung eines Haltepunktes spürbar zu erhöhen, so geschehen derzeit am Lünener Haltepunkt Preußen, wo im Zuge der Modernisierung ein neuer Ausgang in Richtung Westen gebaut wird, der eine bessere Erschließung der dortigen Wohngebiete gewährleistet. Auch am Haltepunkt Dortmund-Kurl haben wir diese Potenziale beim Bahnhofstest aufgezeigt, hier würde ein direkter Ausgang von der Kurler Straße eine wesentlich bessere Erreichbarkeit von Kurl-Süd und des dortigen Krankenhauses gewährleisten.

In die richtige Richtung

Die Überlegungen der Bahn gehen vom Grundgedanken her absolut in die richtige Richtung. Als VCD-Kreisverband Dortmund-Unna werden wir uns in diesem Zusammenhang weiterhin dafür einsetzen, dass eine ganzheitliche Bewertung der vorhandenen und der möglichen neuen Haltestelleninfrastruktur erfolgt. Dank unserer Erfahrungen aus den Bahnhofstests in Dortmund und im Kreisgebiet Unna können und werden wir diesen Prozess weiterhin konstruktiv begleiten, damit die beabsichtigten Maßnahmen einen größtmöglichen Kundennutzen entfalten.

Julian Lins

Auch im Fernverkehr entdeckt die Bahn die Fläche neu

Überraschend positive Nachrichten von der Bahn gibt es auch in Sachen Fernverkehr. Die DB will ihr Angebot um 25 Prozent ausweiten; die, so die DB, „größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB-Fernverkehrs“ ist nicht zuletzt die Rückkehr des Fernverkehrs in die Fläche und eine Antwort der Bahn auf die wachsende Konkurrenz durch Fernbusse. 25 Städte werden neu ins Fernverkehrsnetz der Bahn eingebunden – wobei richtig ist: Sie werden *wieder* ins Fernverkehrsnetz eingebunden. Denn dass Fernzüge in Städten wie Chemnitz, Mönchengladbach oder Siegen halten, war lange eine Selbstverständlichkeit. Gleichwohl kann der VCD die Pläne nur begrüßen – als Schritt zurück in die richtige Richtung.

Zu den wiederentdeckten Bahnhöfen zählt auch Unna; dort soll, so die DB-Pläne, von 2019 an der neue Intercity Münster – Frankfurt halten. Dieser IC entspräche in etwa dem alten Interregio, der bis 1999 noch weiter bis Norddeich Mole fuhr. Überhaupt ist Unna ein traditionsreicher Fernverkehrshalt und zugleich Verknüpfungspunkt: In den 80er Jahren konnte man von Unna aus noch ohne Umstieg bis München und Dresden reisen. Die Unnaer Grünen hoffen nun auch auf eine ICE-Anbindung nach Berlin.

Schwerte – auch ein einstiger D-Zug-Halt – wird leider nicht wieder an den Fernverkehr angeschlossen, dafür aber Iserlohn-Letmathe (auch auf der Strecke Münster – Frankfurt). Für Dortmund dürfte sich insgesamt wenig ändern, abgesehen von einigen geplanten Fahrzeit-Verkürzungen. *lore*



Nicht schön, dafür ziemlich verlassen: Der Haltepunkt Dortmund Tierpark liegt an der falschen Stelle. Foto: A. Buscher

Dortmund Süd - ein Bahnhof mit langer Tradition

Historischer Einwurf: Auf dem Gelände könnte die S-Bahnstation Kronprinzenstraße entstehen

Der auch vom VCD geforderte S-Bahnhof Dortmund-Kronprinzenstraße würde nicht nur das (südliche) Kaiserstraßenviertel neu an den Schienenverkehr anbinden, sondern zugleich auch das geplante neue Wohnquartier auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Dortmund Süd. Dieser Bahnhof hat eine lange Tradition. Er entstand in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts als Inselbahnhof, also zwischen den Gleisen. Das Bahnhofsgebäude lag damals am Heiligen Weg, somit westlich vom heute angedachten Standort.

Vor dem zweiten Weltkrieg war Dortmund Süd der zweitwichtigste Dortmunder Bahnhof, von hier fuhren unter anderem D-Züge nach Kassel, Leipzig und Dresden (so Eduard Erdmann auf der lesenswerten Internetseite railhoo.de). Für die Strecke nach Soest benötigten die Züge 35 Minuten; heute dauert es vom Hauptbahnhof 47 Minuten. Im Krieg wurden von Dortmund Süd aus Juden Richtung Osten deportiert; eine Tafel am Wasserturm erinnert an dieses dunkle Kapitel.

Der Luftangriff auf Dortmund vom 12.

März 1945, nach alliierten Angaben der schwerste des gesamten (!) Zweiten Weltkriegs, zerstörte den Bahnhof und das Bahnbetriebswerk fast völlig. Der endgültige Niedergang begann nach dem Krieg mit der Automobilisierung und dem Wegfall der Ost-West-Strecken. Der letzte D-Zug fuhr 1956, sechs Jahre später wurde der Personenverkehr eingestellt.

Immerhin: Züge fuhren schon bald wieder, im S-Bahn-Vorläuferverkehr. Sie hielten aber nicht in Dortmund Süd, sondern am neuen Bahnhof Stadthaus. *lore*

Neuer Fahrschein, wenig Nutzen

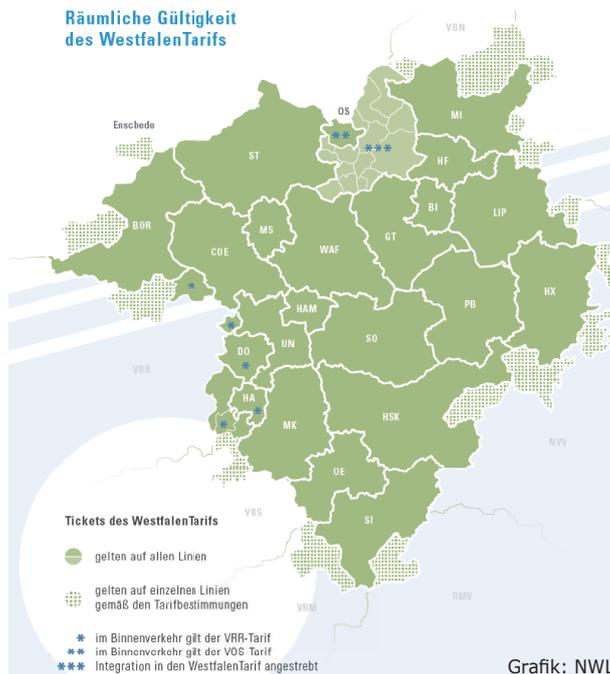
Westfalentarif löst kein dringendes Problem. Immerhin Dortmund und Hagen dabei

Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit wird in Bielefeld an einem Werk gefeilt, dem Westfalentarif, also einem Nahverkehrstarif für ganz Westfalen. Die Einführung ist für 2016 vorgesehen. Einige wenige Informationen sind bereits auf der eigens geschalteten Internetseite www.westfalentarif.de zu finden.

Der Kreis Unna – und nach zähem Ringen auch die Städte Dortmund und Hagen sowie Teile des Ennepe-Ruhr-Kreises – werden Bestandteil dieses neuen Tarifraums. Ein Westfalentarif ohne Dortmund wäre in der Tat seltsam, Bochum und Gelsenkirchen aber bleiben weiter außen vor; der Name hält also nicht so ganz, was er verspricht.

Dieser Tarif ist vornehmlich das späte Resultat der bereits verflochtenen Episode schwarz-gelber Landespolitik. Unter der Ägide von Ministerpräsident Rüttgers und seinem Verkehrsminister Wittke (beide CDU) sollte auch im Nahverkehr das große Thema „Bürokratieabbau“ durchgesetzt werden. Die bestehenden fünf westfälischen Verkehrsgemeinschaften Münsterland, Ruhr-Lippe, Ostwestfalen-Lippe, Hochstift und Westfalen-Süd mussten zum gemeinsamen „Nahverkehr Westfalen-Lippe“, kurz NWL, fusionieren – und sollten auch einen gemeinsamen Tarif, eben den Westfalentarif, bekommen. Der also ist jetzt in der Vorbereitung – und

Räumliche Gültigkeit des Westfalentarifs



Grafik: NWL

leider sind die bisher bekannten Punkte nicht so richtig viel versprechend.

Die fünf bestehenden Tarife der fünf Verkehrsgemeinschaften sollen zusammengeführt, harmonisiert und so zu einem einheitlichen Tarif verschmelzen. Bisher notwendige Übergangstarife können hierdurch entfallen. Das klingt vernünftig und im Sinne der Fahrgäste.

Weniger vernünftig erscheint aber die räumliche Ausdehnung des neuen Verbundgebiets: von Rheine bis Siegen, von Witten bis Herford wird der Tarifraum reichen und hierfür müssen jetzt einheitliche Preisstufen gebildet werden. Das kann man wie im VRR mit nur fünf Preis-

stufen lösen, zu vermuten sind aber deutlich mehr Preisstufen. Heute hat der Ruhr-Lippe-Tarif allein neun Preisstufen.

Heute gilt auf den regionalen Distanzen der NRW-Tarif, der u.a. auch einen Rabatt von 25 bzw. 50 Prozent für Bahncard-Besitzer beinhaltet (zumindest für Schöne-Reise- und Anschlusstickets). Es steht zu befürchten, dass – wie im VRR-Tarif – die Bahncard nicht mehr anerkannt wird. Dann könnten regionale Fahrten z. B. von Dortmund nach Bielefeld oder von Unna nach Paderborn deutlich teurer werden; hier muss aber die konkrete Fahrpreistafel abgewartet werden.

Das für den Kreis Unna besonders wichtige Thema „Übergangstarif in den VRR“ bleibt weiter außen vor. Eine Ausdehnung des VRR-Tarifraums über die bestehenden Städte Lünen, Kamen, Bergkamen, Unna,

Holzwickede und Schwerte hinaus ist weiterhin nicht vorgesehen. Durchgehende Fahrkarten von Selm, Werne, Bönen oder Fröndenberg nach Bochum, Essen oder Düsseldorf wird es weiterhin nur mit dem NRW-Tarif geben.

Dies ist einfach nur ärgerlich, weil die Pendlerverflechtungen des Umlands mit dem Ruhrgebiet wesentlich dringender einer Überarbeitung, Harmonisierung und Zusammenführung bedürfen als die Schaffung von einheitlichen Tarifbedingungen in Rheine, Siegen, Bielefeld und Unna. Aber das war für Rüttgers, Wittke und Co. auch leider nicht das Thema.

Albrecht Buscher

Ruhrgebiet wird beim Radschnellweg überholt

RS1 wartet auf Zustimmung der Revier-Kommunen. Andere Städte sind schneller

Nach der Vorstellung der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr von Duisburg nach Hamm ist es vergleichsweise ruhig geworden um den RS1. Ende März sprach sich das Ruhrparlament des Regionalverbandes Ruhr (RVR) mit klarer Mehrheit – alle Fraktionen mit Ausnahme der FDP stimmten zu – für die „zeitnahe Realisierung“ des RS1 aus. Jetzt sollen die Räte und Kreistage der beteiligten Kommunen einer gleichlautenden Vorlage zustimmen; das wäre „ein starkes Signal der Region nach Düsseldorf und Berlin“, erklärte RVR-Planungschef Martin Tönnies bereits nach der Abstimmung im Ausschuss. Ein solches Votum wäre

nicht nur eine Entscheidung für das Gesamtprojekt; der RVR erhofft sich dadurch eine bessere Verhandlungsposition in der Frage der erhofften Zuschüsse von Bund und Land. Die Vorlage war Anfang Juni aber noch nicht fertig.

Was daran liegen könnte, dass nicht überall die Begeisterung so groß ist wie im Ruhrparlament, namentlich in Dortmund nicht. Die hiesige CDU hatte sich früh gegen das Projekt gestellt, die SPD-Ratsfraktion ist zumindest skeptisch und pocht darauf, dass die Stadt finanziell nicht belastet wird. Die Bürger immerhin sind positiv gestimmt, wie eine Forsa-Umfrage im Auftrag des Initiativkreises

Ruhr am Jahresanfang ergab: 63 Prozent der Revierbürger halten demnach den RS1 für sinnvoll, nur 33 Prozent eher nicht.

Währenddessen entdecken auch andere Städte das Thema. Wuppertal hat seine Nordbahntrasse bereits fertig, Göttingen ein erstes Teilstück des sogenannten eRadschnellwegs. In Hamburg hat sich Rot-Grün sieben Radschnellwege in den Koalitionsvertrag geschrieben, auch München plant mehrere Radschnellwege. Und in London will der konservative Bürgermeister Johnson insgesamt 1,3 Milliarden Euro für „Cycle Superhighways“ ausgeben. Dagegen wären die Kosten für den RS1 – 184 Millionen Euro – Peanuts. *lore*

Ein ganz neues Verkehrsmittel

Mit dem S-Pedelec zur Arbeit – ein Erfahrungsbericht. Problematische Rechtslage

Es begann mit dem Ärger über den unpassenden Bahnfahrplan. Mit den neuen Spätdienstzeiten erwische ich die S-Bahn nicht mehr, der nächste Zug von Hagen nach Dortmund, der Regionalexpress 4, fährt fast eine dreiviertel Stunde später – sofern er denn pünktlich ist.

Wäre da ein Elektrorad nicht eine gute Alternative?

Je nach Streckenwahl 22 bis 24 Kilometer Fahrtweg, 250 bis 300 Höhenmeter – das täglich mit dem normalen Rad hin und zurück zu fahren kam für mich nicht infrage, schließlich gibt es am Arbeitsplatz keine Dusche. Ein Elektrorad aber ermöglicht halbwegs schweißfreies Trampeln, trotzdem viel Bewegung, frische Luft – und macht vom Fahrplan unabhängig. Peter, der Radhändler meiner Wahl, stachelte meine Begeisterung noch an, mit Erzählungen über Kunden, die nach Probefahrten mit einem Elektrorad „das Grinsen nicht mehr aus dem Gesicht“ bekamen. Und mit der Feststellung, das Elektrorad sei „ein ganz neues Verkehrsmittel“, erweitere es doch die Reichweite eines herkömmlichen Rades ganz erheblich.

Also setzte ich mich selbst aufs E-Bike.

Wieder lenkte der Radhändler meiner Wahl meine Entscheidung an einem entscheidenden Punkt: Als Vielfahrer solle ich doch über ein S-Pedelec nachdenken, ein schnelles Pedelec, bei dem der Motor bis 45 km/h unterstützt: „Ein normales Pedelec macht Dich nicht schneller!“ Also eine Testfahrt mit einem S-Pedelec – und meine Entscheidung war gefallen. Mit 35 oder 40 – das Tempo lässt sich in der Ebene problemlos erreichen – schwimmt man fast mit im Autoverkehr, wird von den Pkw-Fahrern nicht mehr als Hindernis empfunden und von der Straße gehupt, zudem bin ich auf meiner Strecke



Zuviel Schub Karikatur: Stefan Bayer/pixelio

noch einmal gute zehn Minuten schneller unterwegs als mit dem einfachen Pedelec.

Dabei will ich nicht verschweigen: das Verkehrsrecht spricht deutlich gegen das schnelle E-Bike, ja: macht seine Nutzung fast unmöglich. Ein S-Pedelec sieht aus wie ein Fahrrad und fährt sich wie ein Fahrrad. Aber verkehrsrechtlich gesehen ist es – anders als ein normales Pedelec – kein Fahrrad, sondern ein Klein- oder Leichtkraftrad. Heißt zum Beispiel: Radwege dürfen nicht befahren werden. Bei manchem Vielfahrer mag das Jubelstürme auslösen, aber nicht nur schlechte Radwege dürfen nicht mehr genutzt werden, auch die guten, die sinnvollen, mit deren Hilfe sich Strecken abkürzen, Ampeln oder stark befahrene Straßen umfahren lassen. Tabu sind auch separate Radwege etwa auf Bahntrassen, Einbahnstraßen, die für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet sind – und sogar Anliegerstraßen, die für Radfahrer freigegeben sind.

Spätestens hier wird klar: Das deutsche Verkehrsrecht ist auf dieses neue Verkehrsmittel nicht ausgerichtet. Anlieger-

straßen dienen der Verkehrsberuhigung, Fahrräder stören da nicht, auch nicht S-Pedelecs, deren Motor „lärm“ kaum über den Bürgersteig hinausreicht. Auch die Praxis passt übrigens nicht: Nicht nur einmal habe ich an einer Ampel gestanden, die einfach nicht grün werden wollte – weil die Induktionsschleife mein „Leichtkraftrad“ nicht wahrnehmen wollte. Nicht erlaubt ist übrigens auch die Mitnahme eines S-Pedelecs im ÖPNV.

S-Pedelec-Fahrer gehen unterschiedlich mit diesen Regeln um: Einige halten sich streng daran, andere schrauben ihr Nummernschild ab und fahren Rad wie gehabt; die Mehrzahl (glaubt man Äußerungen in Internetforen) sucht einen sinnvollen Mittelweg, im Idealfall so, dass Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung als Maßstab dient („sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird“).

Auch Radschnellweg nicht erlaubt

Der Autor dieser Zeilen ist mit seiner Entscheidung für ein S-Pedelec dennoch zufrieden. Daran ändern weder die besagten Mängel im Verkehrsrecht etwas, noch einzelne technische Probleme beim ausgewählten Rad (ein P1000 der Fahrradmanufaktur) respektive beim Motor, die sich der renommierte Hersteller (Bosch) im Automobilbau wohl niemals leisten dürfte und auch nicht könnte. Was ärgerlich genug ist: mit dem Elektrorad möchte man satte Geschäfte machen, die Radfahrer aber werden nicht wirklich für voll genommen.

Dennoch haben zwei Jahre S-Pedelec-Fahren, 140 mal Dortmund – Hagen – Dortmund (Teilzeit und der Zweit-Arbeitsort Essen verhinderten mehr), ein gutes Gefühl hinterlassen. Nur sehr selten führte schlechtes Wetter dazu, das S-Pedelec im Keller stehen zu lassen. Regenkleidung sollte man dennoch dabei haben, bei höheren Temperaturen ziehe ich eine kurze Radlerhose an und wechsle später auf Bürokleidung. Denn auch mit Motor-kraft fahre ich gerne bis knapp an die Schweißgrenze.

Was den Arbeitsort Essen betrifft, könnte ein fertiggestellter Radschnellweg Ruhr in (ferner?) Zukunft einmal ein Argument sein, auch diese knapp 40 Kilometer lange Strecke mit dem Elektrorad zurückzulegen. Dagegen aber spräche wieder das Verkehrsrecht, denn S-Pedelecs wären auch auf dem Rad-Schnell(!)-Weg nicht zugelassen. *Lorenz Redicker*

Ende eines Provisoriums

Dortmund baut Radstation aus. 24-Stunden-Betrieb

Nach vielen Jahren mit einem unzureichenden Provisorium erweitert die Stadt Dortmund nun die Fahrradstation am Hauptbahnhof. Dabei wird die Kapazität auf 420 Stellplätze verdoppelt; die Räder können künftig auf zwei Ebenen parken. Fast noch wichtiger: die elektrische Zugangskontrolle über Chipkarten. Sie macht endlich einen 24-Stunden-Betrieb der Radstation möglich und dürfte noch einmal für einen erheblichen Nachfrageschub sorgen, ist die Station doch bislang

werktags nur bis 22 Uhr und am Wochenende gar nicht geöffnet. Zudem wird es Schließfächer und Ladestellen für Pedelecs geben. Des Weiteren erhält die Radstation endlich richtige Wände anstelle der Bauzäune, ein Raum für das Personal – tagsüber betreuen weiterhin dobeq-Mitarbeiter die Station – entsteht ebenfalls, so dass der Container überflüssig wird. Das alles lässt sich die Stadt 477.000 Euro kosten, 154.000 Euro davon erhält sie aus Klimaschutzmitteln des Bundes. *lore*

Mehr Optionen für Autoteiler

Bewegung auf dem Carsharing-Markt: Neuer Anbieter in Dortmund, Angebote auch wieder in Lünen, Unna und Schwerte

Der Carsharing-Markt in Deutschland wächst weiter. Immer neue Angebote kommen auf den Markt – und erreichen auch Dortmund und den Kreis Unna. In Dortmund hat sich jetzt mit Citee Car ein neuer großer Anbieter etabliert, im Kreis Unna gibt es inzwischen wieder Angebote in Lünen, Schwerte und der Kreisstadt Unna.

In Schwerte versucht sich der noch junge Anbieter Ford2go, wobei Ford, anders als die Hersteller BMW und Daimler mit ihren Angeboten Drive Now und Car2go, auf das traditionelle, stationsbasierte Autoteilen (feste Standorte für die Autos) setzt und dabei auf die eigenen Händler. Das macht Carsharing auch in Mittel- und Kleinstädten möglich. Durch die Kooperation mit der Bahn-Tochter Flinkster ist Ford2go in gut 150 Städten in Deutschland verfügbar. Drive Now und Car2go sehen ihre Zukunft hingegen eher in den weltweiten Metropolen.

Mit Flinkster kooperiert auch Drive Carsharing, das vor allem aber mit klassischen Autovermietern zusammenarbeitet und so in vielen Städten eigene Fahrzeuge stellt. Geschäftsführer Andreas Allebrodt zählt zu den Carsharing-Pionieren in Deutschland, war er doch schon Mitte der 1990er Jahre bei der Nachbarschaftsauto GmbH in Dortmund (und dem Ruhrgebiet) aktiv. Drive Carsharing, seit Jahren in Dortmund, bietet inzwischen auch Autos in Lünen an, darunter ein Elektroauto des Projekts Ruhrauto-e. In Unna gibt es aktuell am Bahnhof und an der Lindebrauerei wieder Autos des Dortmunder Platzhirsches Greenwheels (an dem sich übrigens der VW-Konzern beteiligt hat).

Autos nicht nur in der Innenstadt

In Dortmund konzentriert sich der neue Anbieter Citee Car – wie die Konkurrenten Greenwheels, Willmobil und Drive Carsharing auch – mit seinen gut zwei Dutzend Autos zunächst auf die Kernstadt. Wobei das Unternehmen selbst von insgesamt 150 Fahrzeugen im Ruhrgebiet spricht, die Suche im Buchungsportal ergibt aber Ende Mai weniger als 100 – die „saisonal bedingt“ fehlenden Fahrzeuge sollten schnell nachgeschoben werden, hieß es bei Citee Car auf Nachfrage. Hieß wohl für Dortmund, dass es noch ein paar Autos mehr werden könnten.



Vorbildlich: Eine von vielen öffentlichen Carsharing-Stationen in Bremen. Mitten im Wohnviertel gelegen, stehen die Fahrzeuge genau da, wo die Autoteiler sie benötigen. Und werbewirksam sind solche Stationen obendrein. Sie werden auf der Basis einer Sondernutzungs-Erlaubnis genehmigt. Solche Stationen wünscht sich auch Joachim Will von Willmobil in Dortmund.

Foto: bcs

„Außerhalb der Innenstadt ist es schwierig“, sagt Joachim Will von Willmobil. Immerhin bedienen sowohl Willmobil wie Citee Car und Drive Carsharing auch die Nordstadt, die lange ein weißer Fleck auf der Dortmunder Carsharing-Karte war. Auch in Hombruch (Greenwheels, Willmobil geplant) und Hörde (Citee, Willmobil) stehen wieder Fahrzeuge, Citee besetzt die Gartenstadt und Wambel, Willmobil denkt über ein Auto in Dorstfeld nach. Es geht also doch etwas außerhalb der Innenstadt.

So erfreulich die Ausweitung des Angebotes für die Nutzer ist – ob der Markt soweit wächst, dass in Dortmund Platz für vier Anbieter bleibt, muss sich erst noch zeigen. Anfang des Jahres habe er praktisch keine Neukunden gehabt, berichtet Jochen Will über die Folgen des Markteintritts von Citee Car, „die merken wir schon“. Der kleinste Anbieter in Dortmund (sechs Autos, 80 Nutzer) will sich bewusst vom Billig-Image der Konkurrenten Greenwheels und Citee – beide werben mit dem Verzicht auf eine monatliche Fixgebühr – absetzen: mit „höherwertigen Autos aus dem VW-Konzern“, mit schnellem Service („ich bin ja vor Ort“), einem anderen Umgang „nicht nur

online“. Und nicht zuletzt festen Stellplätzen, „unsere Autos muss man nicht suchen“, sagt Will. Allerdings kosten solche festen Parkplätze Geld – und das ist Grund zur Klage für Will: „Bei jeder Gelegenheit lobt die Stadt das Carsharing als umweltfreundliche Alternative zum eigenen Auto, aber es gibt keine Zugeständnisse, was Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angeht“. Andere Kommunen seien da weiter. Öffentliche Carsharing-Stationen inmitten der Wohngebiete – wie es sie etwa in Bremen gibt (siehe Foto) – wären eine nicht zuletzt auch werbewirksame Lösung. Das müsste die Stadt aber auch wollen.

Keine konkreten Zahlen

Neuling Citee Car zeigt sich derweil „sehr zufrieden“ und spricht von einem „viel versprechendem Start im Ruhrgebiet“. Citee-Manager Heiko Banerßoi erläutert: „Wir wachsen sehr gesund in allen Städten“ (neben Dortmund auch Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Recklinghausen, Bottrop und Herten). Dortmund habe dabei die Nase leicht vorn. Konkrete Teilnehmerzahlen wollte das Unternehmen nicht nennen. *Lorenz Redicker*

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 (jeweils stellvertretende Vorsitzende), Julian Lins (Schatzmeister), Christian Lamker, 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. Die nächsten Termine: 6. und 13. August, 3. und 10. September, 1. und 8. Oktober. Einladungen werden auch per Mail verschickt.

VCD-Landesverband

Gruppellostraße 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. 35 - Sommer/Herbst 2015
Zeitschrift des VCD-KV Dortmund-Unna
Redaktion: Albrecht Buscher, Julian Lins, Christian Lamker, Paul Niemann, Lorenz Redicker (lore, v.i.S.d.P)
Druck: Druckwerk Dortmund GmbH
Gedruckt auf Recyclingpapier
Auflage: 1200

S-Bahn in neuem Takt

Der VRR stellt auf 15- und 30-Minuten-Takt um. Das birgt Vorteile, bringt aber auch einige Probleme mit sich

Der VRR plant 2019 eine Umstellung des Takts der S-Bahn. Die Mehrzahl der S-Bahn-Linien soll im 30- statt im 20-Minuten-Takt betrieben werden, die wichtigeren Linien wie die S 1 zwischen Dortmund und Essen im 15-Minuten-Takt, zudem sollen in der Hauptverkehrszeit die Bahnen auf weiteren Strecken im 15-Minuten-Takt fahren.

Die Hertener Bahn soll reaktiviert werden, wodurch Hertener (wieder) eine Bahn- anbindung erhält. Zudem sollen neue Regionalbahnen schnellere Verbindungen von Dortmund nach Oberhausen und von Essen nach Wuppertal schaffen. Das beschloss der VRR-Verwaltungsrat gegen die Stimmen aus Dortmund. Bei der Umstellung macht allerdings die Rhein- schiene (Duisburg/Düsseldorf) nicht mit.

In Dortmund sollen die S 2 (DO Hbf - DO-Mengede - Essen/Duisburg) und S 4 (Unna - DO-Lütgendortmund) auf einen 30-Minuten-Takt reduziert und die S 1 bis Essen auf den 15-Minuten-Takt ausgeweitet werden. Zudem sollen neue S-Bahn- Linien die Strecken DO-Mengede nach Unna-Königsborn bzw. Lütgendort- mund - DO Hbf in der Hauptverkehrszeit fahren, womit auf den S 2- und S 4-Kern- strecken ein 15-Minuten-Takt entstände.

Wesentliche Vorteile des Konzepts sind die neuen Schnellverbindungen Wupper- tal - Essen und Oberhausen - Dortmund, die Reaktivierung der Hertener Bahn sowie einige neue Direktverbindungen vor allem in der Hauptverkehrszeit. Allerdings könnte die Hertener Bahn unabhängig von der Taktumstellung reakti- viert werden, dort bedeutet die Taktum- stellung jedoch bessere Verbindungen. Tendenziell nachteilig wirkt sich das Kon- zept auf Umsteigeverbindungen außer- halb der Hauptverkehrszeit aus.

Derzeit werden die meisten S-Bahn- Linien von Montag bis Freitag tagsüber im 20-Minuten-Takt betrieben, künftig sollen sie außerhalb der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt betrieben werden. Da- durch wird es dann viele Verbindungen nur noch zwei statt drei Mal stündlich geben, was außerhalb der Hauptverkehrs- zeit zu einer erheblichen Verlagerung auf das Auto führen könnte, denn dann be- kommt man leichter einen Parkplatz, auch die Gefahr eines Staus sinkt.

Auf der anderen Seite werden auch mehr Verbindungen vier Mal pro Stunde angeboten - allerdings reduziert dies die durchschnittliche Wartezeit auf die näch-



Die S-Bahn fährt ab 2019 mal häufiger und mal seltener. Foto: Imageworld/Pixelio

ste Bahn in diesen Fällen nur um zweiein- halb Minuten, während in den Fällen, wo nur zwei statt bislang drei Verbindungen stündlich zur Verfügung stehen, die durchschnittliche Wartezeit um fünf Minuten verlängert wird.

Mehr Verspätungen?

Beim 15-Minuten-Takt entstehen Vor- teile für Verbindungen mit Anschluss zwischen S-Bahn und dem künftigen RRX, weiterhin können S-Bahnen, die im 15- oder 30-Minuten-Takt fahren, besser auf Anschlüsse zu Regionalzügen, die im 30-Minuten-Takt verkehren, abgestimmt werden. Allerdings sollte man die Bedeu- tung nicht überschätzen, da ein großer Teil der S-Bahn-Fahrgäste auch weiterhin zu anderen S-Bahnen, Stadtbahnen oder Stadt- bzw. Regionalbussen umsteigen wird. Hier wird es viele Anschlüsse geben, wo der Takt dann schlechter zuein- ander passt. Eine Anpassung der Bus- Fahrpläne an die neuen S-Bahn-Takte würde allein die Dortmunder Stadwerke fünf Millionen Euro kosten, hatten diese im Vorfeld der Entscheidung beklagt.

Im neuen Taktkonzept haben zahlreiche S-Bahn-Linien eine geringere Wendezeit am Endbahnhof, wodurch es wahrschein- lich öfter vorkommen wird, dass S-Bah- nen verspätet sind. Dies würde dazu führen, dass Anschlüsse mit fünf Minuten Aufenthalt öfter verpasst werden.

Paul Niemann