



Stadtfairkehr

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands
Nr.37 Winter 2017

U47-Umbau: Barrierefrei, aber für Bäume wird es eng - S.2

Schneller Bahnfahren ins Sauerland - S.3

Wechsel beim Fahrradhaus: ADFC macht es jetzt - S.5

Die Faßstraße wird umgebaut - warum das sinnvoll ist - S.6

B1 wird A40: Planung im Geist der 60er

Ausbau bedroht die Allee und damit ein prägendes Eingangstor zur Stadt

Dortmund ist keine schöne Stadt. Hat aber schöne Seiten. Auch prägende. Wie die östliche Einfahrt in die Stadt auf der B1-Allee. Doch die ist jetzt akut bedroht.

Da gibt es einmal den Umbau der U47, dem viele der alten Alleebäume zum Opfer fallen könnten (siehe Seite 2). Und den weiteren Ausbau der Bundesstraße 1 zur Autobahn 40. Die Planung von Straßen NRW für den Abschnitt der B1 zwischen B236-Anschluss und dem Kreuz Dortmund-Unna mit Geschwindigkeiten von Tempo 130 stadtauswärts und 100 stadteinwärts sieht hohe Lärmschutzwände vor, meist zwischen drei und fünf, teils sogar acht Meter hoch.

Die Bezirksregierung hat die Pläne genehmigt; der Rat der Stadt, der sich 2011 für den Erhalt der Allee und – damit verbunden – geringere Geschwindigkeiten ausgesprochen hatte, verzichtet auf eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss. Die Hoffnung: die rechtzeitige Bebauung des Abschnitts durch die Stadtkrone-Ost-Gesellschaft (bei der die Stadt Miteigentümer ist). Damit aber wäre „für Erhalt und Wiederherstellung der Allee, vor allem die wesentlichen beidseitigen Baumreihen gemäß des vom Rat beschlossenen Konzeptes nichts gewonnen. Denn weder die nötigen Querschnitte noch die Nachpflanzung sind eingeplant“, beklagt Otto Schließler gegenüber dem VCD.

Kompromissvorschlag

Der langjährige Leiter des Stadtbahnbauparates, zuletzt Chef des Tiefbauamtes Dortmund, hat sich mit dem Stadtplaner Prof. Bert Leerkamp – er arbeitete einst im Planungsamt – und dem Architekten Richard Schmalöber zur Initiative B1 Dortmund plus zusammengetan (im Netz:



So soll es aussehen nach den Plänen von Straßen NRW: Hohe Lärmschutzwände zerstören den Allee-Charakter der B1. Foto/Grafik: B1 Dortmund plus (www.b1-dortmund-plus.de)

www.b1-dortmund-plus.de). Sie fordert den Verzicht auf den B1-Ausbau, hat jetzt in einem offenen Brief an die Ministerpräsidentin Kraft, Landesverkehrsminister Groschek (beide SPD) und Bundesverkehrsminister Dobrindt (CSU) einen Kompromiss vorgeschlagen: Den Ausbau nur vom AB-Kreuz Dortmund-Unna bis zur Anschlussstelle Aplerbeck, um in Ruhe eine „verkehrlich erforderliche und stadtverträgliche Ausbaulösung durch Dortmunds B1-Stadtkorridor zu finden“.

Dieser Forderung schließt sich der VCD an – wobei der komplette Verzicht vernünftiger wäre. „Die Planung von Straßen NRW atmet den Geist der 60er und 70er Jahre“, kritisierte der VCD bereits im September in einer Pressemitteilung scharf: „Hier waren und sind Beton-Ideologen am Werk, die ohne Rücksicht auf Mensch, Natur und Stadt-Architektur eine Schneise der Verwüstung durch Dortmund ziehen wollen.“ Für Tempo 130 auf dem nur wenige Kilometer kurzen Abschnitt gibt es keine vernünftige Begründung; vieles spricht aber dagegen: Der Eingangsbe-

reich nach Dortmund wird dauerhaft verhandelt, die B1-Allee zerstört. Zudem dürften höhere Geschwindigkeiten zu mehr Unfällen führen – das alles für ein paar Kilometer Raserei.

Eine Autobahn mitten durch Dortmund ist überflüssig, die Planung verfehlt und vollkommen überteuert (insgesamt mehr als eine Milliarde Euro – sechs Mal soviel wie für 100 Kilometer Radschnellweg Ruhr!). Ob die beiden B1-Tunnel irgendwann einmal kommen, ist weiterhin offen – im Übrigen erschwert der sechsstreifige Ausbau der B1/A40 die künftige Tunnelplanung.

Deshalb sollte der Durchgangsverkehr konsequent aus der innerstädtischen B1 verbannt werden. Wichtig ist zudem, die Bahnverbindungen von Dortmund Richtung Osten (Unna/Soest) zu verbessern, auch der Radschnellweg könnte das Autoverkehrs-Aufkommen in diesem Abschnitt zumindest ein wenig mindern helfen. Wer den Autoverkehr begrenzen will, darf nicht immer neue, breitere Straßen bauen. *Lorenz Redicker*

Barrierefreier Umbau birgt Hürden

Die Pläne für die U47-Haltestellen an der B1 sehen dreimal Brücken statt Ampeln vor. Für viele Bäume wird es eng. Bürgerbeteiligung kommt reichlich spät

Endlich wird eine alte VCD-Forderung wahr: der barrierefreie Umbau der U47 auf der B1. Die Pläne von Stadt und DW21 sind aber verbesserungswürdig. Denn viele Bäume müssen fallen.

Die Wagen mit den Trittstufen sind veraltet und müssen schon aus betriebswirtschaftlichen Gründen gegen Wagen mit niveaugleichen Einstiegen ausgewechselt werden. Die neuen Wagen brauchen höhere und breitere Bahnsteige. Weil aber der Platz zwischen den B1-Fahrsparren und Alleebäumen knapp ist, haben die Stadt Dortmund und DSW21 eine umfangreiche Studie angefertigt, um die beste Lösung für den Ausbau der fünf Haltestellen von der Kohlgartenstraße bis zur Stadtkrone Ost und die Streckenführung dort zu finden. Für jede Haltestelle wurden bis zu 12 Varianten durchgerechnet, jeweils bezogen auf eine lange Liste von Kriterien. Das Fazit ist eine deutliche Empfehlung bei allen Haltestellen. Im Einzelnen:

- Kohlgartenstraße:** Seitenbahnsteige mit Brücke und einem Aufzug
- Voßkuhle:** Mittelbahnsteig (neu) mit Übergängen auf der B1 (wie bisher)
- Lübkestraße:** Mittelbahnsteig mit Übergängen auf der B1
- Max-Eyth-Straße:** Mittelbahnsteig mit Brücke und Aufzug
- Stadtkrone Ost:** Mittelbahnsteig mit Brücke und Aufzug.

Bei den Brücken wird es außerdem Treppen und neben der B1 lange Rampen geben, allerdings nicht zu den Bahnsteigen; dorthin führen an Kohlgartenstraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost jeweils nur Treppen und Aufzüge. Die Streckenführung soll bleiben wie bisher, aber jeweils mit Gleis-Verschwenkungen an den Haltestellen. Angeblich müssen dabei die wenigsten Bäume gefällt werden – konkret 76.

Stand das Ergebnis schon vorab fest?

Aber wozu der ganze Aufwand, wenn das Ergebnis der Expertise so klar ist? Es war offensichtlich von vorneherein klar, welche Lösungen nicht erwünscht sind: Nämlich niveaugleiche Übergänge mit zusätzlichen Ampeln über die B1, weil diese den Auto-Verkehrsfluss beeinträchtigen



Schematische Darstellung – Variante 4

Das präferierte Umbaukonzept für die U47-Haltestellen. Abbildung: Tiefbauamt Dortmund

würden. Die aufwendige, aber undurchsichtige Fleißarbeit dient also nur als Vorwand von Gründlichkeit. Warum ist eine Bürgerbeteiligung erst 2017 vorgesehen, wenn das Thema in allen Gremien dann bereits durchgewunken ist? Vermutlich will man nichts anbrennen lassen.

Teure Brücken

An den Haltestellen Kohlgartenstraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone-Ost werden Brücken mit Aufzügen empfohlen. Die vorhandenen Brücken dort müssen wahrscheinlich ersetzt werden; das ist teuer, ebenso die Aufzüge und deren Unterhalt. Aufzüge sind anfällig und müssen ständig gewartet werden. Übergänge an Ampeln sind für die Nutzer der Bahn dagegen komfortabler und kosten weniger. An den Haltestellen Kohlgarten- und Max-Eyth-Straße wären Übergänge mit Ampeln technisch machbar – nur an der Stadtkrone-Ost ist kein Übergang auf der Straße möglich, weil die B1 dort zur Autobahn ausgebaut werden soll. Die Folgen zusätzlicher Ampeln für den Verkehrsfluss auf der B1 wären überschaubar: Nur wenige Fahrzeuge, die aus den Nebenstraßen hinzu kommen, müssten ggfs. an einer der zusätzlichen Ampeln einen kurzen Halt einlegen. Dieser Nachteil steht in keinem Verhältnis zu den Vorteilen niveaugleicher Übergänge für die Stadtbahn-Nutzer und die geringeren Kosten.

Bäume sollen fallen

Bei der Streckenführung wird im Gutachten die Lösung mit dem angeblich geringsten Eingriff in den Baumbestand empfohlen, obwohl an den Haltestellen Lücken in den Baumbestand geschlagen

würden, die den Charakter der geschützten Allee auf Dauer unwiderruflich schädigen würden. Als Alternative dazu wurde u.a. die Verlegung des nördlichen Gleises zwischen die Baumreihen auf den „Reitweg“ untersucht. Die Gleise könnten gradlinig verlaufen ohne Schlingerkurs; kein einziger Baum stünde im Wege. Ein ungenannter Vorteil wäre außerdem: Auf der südlichen B1 gäbe es mehr Platz, der für einen Radweg genutzt werden könnte – in Kombination mit dem vorhandenen total untauglichen Rad- Fußweg. Machbar ist das, denn die Bahn fährt bereits jetzt an zwei Stellen zwischen den Bäumen.

Schonende Baumaßnahmen

Als Argument gegen diese Lösung wird angeführt, dass die Standfestigkeit der Bäume durch Eingriffe in den Wurzelbereich leiden könnte. Um deswegen kein Risiko einzugehen, müssten eventuell vorsorglich alle gefährdeten Bäume gefällt werden. Solch eine Ankündigung erschreckt natürlich die Öffentlichkeit. Zwingend erscheint diese Maßnahme aber nicht; denn durch schonende Baumaßnahmen müssen die Wurzeln keineswegs gekappt oder beschädigt werden und die Gleise und Bahnsteige könnten auf Punkt-Fundamenten verlegt werden. Wenn dennoch Bäume so beschädigt werden, dass sie absterben, können sie an gleicher Stelle nachgepflanzt werden. Unabhängig davon müssen manche Bäume ohnehin ersetzt werden, weil sie entweder krank sind oder wie zum Beispiel die Linden unbeständig und unpassend sind.

Noch ist die Zeit, den vorgeschlagenen Zickzackkurs für die Bahn und eine wenig attraktive Barrierefreiheit zu verhindern.

Michael Hüttemann

Quantensprung für das Sauerlandnetz

Die Neuausschreibung führt zu Verbesserungen: Bahnfahren ins Sauerland geht jetzt auch spätabends – mit weniger Umstiegen

Am 11. Dezember ist das neue Sauerlandnetz an den Start gegangen – und damit sind eine ganze Reihe von Verbesserungen verbunden, die auch für Dortmund und den Kreis Unna interessant sind.

Neben den bisherigen Linien RB 52 Dortmund – Lüdenscheid (Volmetalbahn), RB 53 Dortmund – Iserlohn (Ardeybahn), RB 54 Unna – Neuenrade (Hönnetalbahn) und RE 57 Dortmund – Winterberg (Dortmund-Sauerland-Express) kommen nun auch der RE 17 Hagen-Warburg (–Kassel-Wilhelmshöhe, Obere Ruhrtalbahn) und auch die RB 43 Dortmund – Dorsten (Emschertalbahn) dazu. Letztere hauptsächlich, um auch für diese Linie ein gutes Ausschreibungsergebnis zu erreichen – und somit ihren Fortbestand zu sichern.

DB Regio bleibt am Zug

Alter wie neuer Betreiber ist DB Regio NRW, einen Betreiberwechsel gibt es nur für die RB 43: Hier fahren demnächst rote Züge und nicht mehr die blauen von der Nordwestbahn.

Die Züge selber sind der einzige Wermutstropfen, die bestellten fabrikneuen Triebwagen „Pesa-Link“ aus Polen stehen erst Ende 2017 zur Verfügung. Für ein Jahr wird es ein Konzept mit Ersatzzügen geben, die aber alle Verbesserungen, ins-

besondere auch die Beschleunigungen, einhalten sollen. Zu hoffen ist, dass diese Erwartung erfüllt wird.

RE 17 wird beschleunigt

Wichtigste Verbesserung ist sicherlich die Beschleunigung des RE 17. Fahrgäste aus dem Sauerland haben nun nach langen Jahren wieder in Schwerte einen kurzen Übergang zum RE 7 nach Hamm und Münster bzw. Köln (und umgekehrt). Ebenfalls beschleunigt wird die Verbindung von Dortmund ins Hönnetal, besonders nach Menden. Dies wird dadurch erreicht, dass die Hönnetalbahn nunmehr in Fröndenberg einen kurzen Übergang vom/zum RE 57 erhält, unterm Strich entsteht hierdurch eine Fahrzeiterparnis von 20 Minuten und der Wegfall des zweiten Umstiegs in Schwerte. Dritte gute Nachricht ist, dass die RB 53 nun Montag bis Freitag ganztägig (bis ca. 20 Uhr) halbstündlich bis Iserlohn verkehrt und auch die siebenminütige Zwangspause in Kalthof der Vergangenheit angehört. Für die Taktausweitung hatten wir uns bereits vor einigen Jahren stark gemacht; schön, dass es nun umgesetzt wird.

Grundlegend verbessert wird zudem das Spätabend-Angebot. Ab 21.23 Uhr fahren die RB 53 und RE 57 künftig stündlich gemeinsam bis Schwerte und von dort dann nach Iserlohn bzw. Bestwig. Die eigentlich auch geplanten

Abfahrten um 0.23 Uhr und 1.23 Uhr (nur in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag) kommen erst im Sommer 2017 (VRR und NWL konnten sich nicht rechtzeitig einigen), dennoch eine gewaltige Verbesserung.

Spätverkehr nach Menden

Dies gilt auch für Lüdenscheid und Menden. Auch die RB 52 fährt vom Sommerfahrplan an zweimal auch nach Mitternacht, um 0.41 und 1.41 Uhr. Und nicht zuletzt auch auf der Hönnetalbahn gibt es endlich Spätabendverkehr nach Menden; als Anschluss zum RE 57 fährt die RB 54 um 22.08, 23.08 und 0.08 Uhr und ab dem Sommer auch 1.08 und 2.08 Uhr.

An dieser Stelle muss deshalb dem federführenden Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) in Unna ein dickes Lob ausgesprochen werden; wenn ein Fahrplan die Bezeichnung „Quantensprung“ verdient, dann dieser. Zeiten, in denen es eine Fahrplanlücke von Freitagabend bis Montagfrüh gab, sind wohl nun endgültig Geschichte.

Und an den VRR gerichtet bleibt die Bitte, auch auf der RB 43 ein vergleichbares Spätangebot zu schaffen, denn nach Lütgendortmund, Herne und Wanne-Eickel wird auch weiterhin der letzte Zug um 22.32 Uhr abfahren – da ist noch Luft nach oben.

Albrecht Buscher

Teurer Brückenschlag ohne Nutzen

Eine „Landmarke“ soll künftig Phoenix West und den Rombergpark verbinden

Der Brückenschlag über die B 54 ist der letzte Baustein der bereits 2002 entwickelten städtebaulichen Planung für Phoenix-West als „Landschaftskreuz“ zwischen Westfalenpark, Rombergpark und Emschertal. Bereits sieben Brücken wurden fertig gestellt und von den Bürgern dankbar angenommen, weil dadurch nützliche Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen wurden. Als Highlight der Umgestaltung der Industriebrache zum Gewerbe- und Freizeitpark erfolgt nun der mit fast 300 Meter längste und für 6,6 Millionen Euro teuerste Brückenschlag als „Landmarke“; denn „es ist damit zu rechnen, dass ein Brückenbauwerk über die B54 besondere Aufmerksamkeit bei den Straßenbenutzern findet und damit

zum Markenzeichen des Phoenix-Parks werden kann.“ (aus der Dokumentation des Brückenwettbewerbs, 2007). Viele schmeichelhafte Worte fanden die Planer für das Projekt, für das die EU das meiste Geld gibt, das die Stadt aber auch 10 Prozent (mindestens 660 000 Euro) im Bau kosten wird – und den späteren Unterhalt.

Notwendig ist dieser Brückenschlag nicht; denn es gibt mehrere Verbindungen in der Nähe: Die vor wenigen Jahren hergerichtete Brücke der ehemaligen Rheinischen Strecke (Düsseldorf-Derendorf – Dortmund-Süd), nur 300 Meter entfernt, zwei Rad- und Fußwegtunnel unter der B54 (entlang der Emscher und des Pferdebachs) und die Unterführung auf der Nortkirchenstraße – zwar nicht die schön-

ste, aber die nächste Verbindung zum Rombergpark und zur Stadtbahnstation. Nicht einmal praktisch ist der Brückenschlag, denn für Fußgänger und Radfahrer gibt es auf beiden Seiten hohe Treppen bzw. lange Rampen, die zu überwinden sind. Zudem wird durch die neuen Rampen am ehemaligen Gutshof wertvolle Natur verloren gehen (und Platz für Investitionen in diesem Areal).

Fazit: Die teure Brücke ist für Radfahrer überflüssig, dient nur als „Landmarke“ zum Bestaunen durch die Autofahrer auf der B54. An tausend anderen Stellen wäre das Geld nötig. Ungeachtet aller Kritik (etwa auch des Bundes der Steuerzahler) hält die Stadt aber an ihren Plänen fest.

Michael Hüttemann

Nicht nur für die Jungen

Die Radverkehrspolitik hat sich in der Vergangenheit vielleicht zu sehr an jungen, sportlichen Radfahrern orientiert. Plädoyer für eine Neuorientierung

Radfahren wird immer beliebter; da hat sich in den vergangenen Jahren viel verändert. Trotzdem gibt es im Stadtverkehr nicht nennenswert mehr Radfahrer; ihr Anteil stagniert.

Erklären lässt sich der Stillstand beim Radverkehrsanteil möglicherweise nur mit einer Verschiebung: Junge sportliche Menschen fahren mehr Rad, Kinder und Senioren eher weniger, weil sie das Radfahren als zu gefährlich empfinden.

Es war richtig und wichtig, den Radverkehr von den Bordsteinradwegen, d.h. von den Fußgängern weg auf die Fahrbahn mit Radfahr- und Schutzstreifen zu bringen, aber besonders vielen Älteren und Gelegenheitsradlern gefällt das nicht, weil sie sich auf der Straße unsicher fühlen. Auch, aber nicht nur, weil bei Rad- und Schutzstreifen häufig nur die geforderten Mindestmaße eingehalten oder gar unterschritten werden. Der oft als aggressiv empfundene Autoverkehr verstärkt das Gefühl der Unsicherheit noch. Heißt: das bisherige Konzept reicht für Dortmund nicht mehr aus.

Bei der Radverkehrsförderung darf es in Zukunft nicht nur darum gehen, für eine Teilgruppe der Bevölkerung bessere Bedingungen zu schaffen, die Radverkehrsinfrastruktur muss für alle Alters-

und Nutzergruppen attraktiv sein. Der Anteil des Radverkehrs sollte zum Erhalt der Lebensqualität wesentlich (auf 30 Prozent) erhöht werden.

Trotz vieler Verbesserungen schneidet Dortmund in der Meinung der Radfahrer nicht gut ab (etwa beim Fahrradklimatest). Notwendig ist ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, auf dem sich alle Radfahrer sicher fühlen und einen Großteil ihrer Besorgungen per Rad erledigen können. Die Voraussetzungen dafür sind in Dortmund nicht so schlecht: Es gibt bereits viele Straßen mit Tempo 30. Sofern der Autoverkehr hier nicht zu stark ist, bietet sich Mischverkehr an. Zusammen mit den vorhandenen Radwegen lassen sich so relativ einfach direkte Verbindungen zwischen den Ortsteilen und zu den umliegenden Städten herstellen (siehe das Konzept für ein sicheres Radverkehrsnetz, www.vcd-dortmund.de -> Dortmund -> Rad- & Fußverkehr).

Wegweisung für Nebenstrecken

Ein Beispiel ist eine Achse u.a. über die Heroldstraße parallel zur Mallinckrodtstraße von Bochum-Nord bis Kamen. An nur wenigen Stellen müsste diese Strecke optimiert werden. Entscheidend zur Orientierung ist die Wegweisung; sie ist

RVR-Radwegenetz künftig mit Knotenpunkten

Im Rad-Wegenetz des RVR werden in Kürze „die relevanten Kreuzungen“ als Knotenpunkte durchnummeriert und mit Wegweisern und Orientierungstafeln (Karten) versehen – wie in Holland, Belgien und bereits im Sauerland. Damit können sich Radfahrer unterwegs ohne Karten und Navi orientieren. Es werden aber nur touristische Routen der Industriekultur beschildert; daher wird – in Dortmund zumindest – kein brauchbares Netz entstehen. Andere Sehenswürdigkeiten der Natur und Kultur werden in diesem System nicht erfasst. Das ist sehr bedauerlich; denn das Ruhrgebiet hat viel mehr zu bieten als die sehenswerte Industriegeschichte. Auch für den Alltagsverkehr ist ein Knotenpunktnetz sehr praktisch; daher sollte das Netz in naher Zukunft verdichtet und erweitert werden. *hü*

für Radler an Nebenstraßen noch notwendiger als an den Hauptstraßen, müsste also entsprechend neu geplant werden.

Unverzichtbar im Radverkehrsnetz sind der Radschnellweg, Trassen wie der geplante Gartenstadtradbahnweg und weitere geschützte (und separierte) Radwege. Insbesondere fehlen sichere geschützte Radfahrstreifen rings um den Wall.

Michael Hüttemann

Chaos in der S-Bahn

Schwelbrand hat Folgen. VCD fordert Reservekapazitäten

Auf den Tunnelstrecken der S1 (Bochum-Dortmund) und S4 (in Dortmund zwischen Somborn und Lütgendortmund) musste wegen Schwelbränden in Fahrzeugen ein Ersatzverkehr mit altem Wagenmaterial (S1) bzw. ein Busersatzverkehr (S4) eingerichtet werden. Der Wegfall von Zusatzfahrten und weniger Platzkapazitäten führen seit Mitte November dazu, dass zu Stoßzeiten vor allem in DO-Dorstfeld und DO-Universität regelmäßig Fahrgäste zurückgelassen werden müssen und die Zustände in den Wagen selbst für robuste Menschen beengend und unerträglich sind. Gerade in der kalten Jahreszeit ein Armutszeugnis, dass über Wochen massive Beeinträchtigungen auf einer der wichtigsten Verkehrsachsen der Region hingenommen werden sollen.

Die Sicherheit aller Fahrgäste geht zweifelsohne vor, darf aber keine Ausrede für

mangelnde Leistung sein. Vernünftige Ersatzverbindungen sind nicht verfügbar oder ebenfalls überlastet, ergänzende Maßnahmen von Bahn oder VRR wie parallele Busersatzverkehre fehlen. Wer keinen Platz im Zug findet, wird ohne Informationen auf dem Bahnsteig stehen gelassen – und findet in Dorstfeld keine Möglichkeit, im Warmen auf den nächsten Zug zu warten.

Der VCD bekräftigt seine Forderung nach zusätzlichen Reservekapazitäten, einem dichteren Takt, besseren Informationen und einem auf die Fahrgäste ausgerichteten Management bei nicht vorhersehbaren Ereignissen. Über mehrere Wochen andauernde Beeinträchtigungen in dieser Dimension machen sonst jahrelang mühsam erarbeitete Erfolge zunichte und drängen Fahrgäste wieder zurück in ihre eigenen Autos. *Christian Lancker*

Noch mehr Chaos

Probleme bei Stadtbahnen

Probleme häufen sich auch auf Stadtbahn-Linien in Dortmund. An zahlreichen Fahrzeugen, die auf der Ost-West-Strecke U43 und U44 (zum Borsigplatz) eingesetzt werden, wurden im Sommer Rostschäden an Drehgestellen und unebene Fußböden festgestellt. Nichts Sicherheitsrelevantes, aber die gerade neun Jahre alten Fahrzeuge müssen vom Hersteller Bombardier aufwändig repariert werden. Das dauert bis Ostern 2017. Statt 47 Wagen standen teils nur 28 Fahrzeuge zur Verfügung. DSW21 reagierte mit einem Notfahrplan mit verkürzten Strecken, zudem werden regelmäßig Ein- statt Zwei-Wagen-Züge eingesetzt. Folge: teils völlig überfüllte Bahnen und Fahrgäste, die am Bahnsteig zurückbleiben müssen. Im Vorweihnachtsverkehr passierte das auch auf der U42, die dem Andrang insbesondere an Wochenenden nicht gewachsen war. *lore*

Bahnhofsvorplatz für Schwerte: Ein Schmuckstück

2008 drohte eine totale Veränderung auf dem Schwertener Bahnhofsvorplatz, sollte dort doch ein großes Einkaufscenter errichtet und der Busbahnhof in der Laufrichtung zwischen Bahnhof und Innenstadt platziert werden. Park+Ride- und Bike+Ride-Plätze wären in einem Parkhaus jenseits der Bahnhofstraße auf der Lookschen Wiese entstanden. Viele alte Bäume auf Vorplatz und Lookscher Wiese wären der Säge zum Opfer gefallen.

Dagegen haben damals VCD und BUND gemeinsam Front gemacht und ein Umdenken bewirken können. Sicherlich kam der Rückzug des Investors des Einkaufscenters hilfreich hinzu.

Nun liegt der Umbau in den letzten Zügen, viele der alten Bäume konnten bewahrt werden. Das Fahrradparkhaus direkt vor dem Bahnhof als Teil der Radstation ist ein transparenter Solitärbau, der mithilfe einer Chipkarte rund um die Uhr genutzt werden kann. Die Busse haben am angestammten Ort nun eine separate und barrierefreie Insel mit sechs Haltebuchten. Der Schwertener Bahnhofsvorplatz ist ein Schmuckstück geworden.

Wie weit das Umdenken mittlerweile geht, zeigt der erfolgreiche Bürgerantrag der Schwertener Einzelhändler. Zugunsten breiterer Gehwege in der Bahnhofstraße forderten sie, auf die Linksabbiegespur zum Bahnhof zu verzichten – auch dies war mal eine Anregung des VCD. Es scheint, dass die Verkehrswende zumindest im Kleinen längst begonnen hat.

Bleibt der Umbau des Bahnhofs selber: hier sind Fortschritte hin zu einer barrierefreien Bahnstation im Gange; auch das sah 2008 noch gänzlich anders aus. *ab*



Lorenz Redicker (VCD) übergibt symbolisch an Werner Blanke (ADFC) Foto: C. Lamker

Wechsel im Fahrradhaus

ADFC übernimmt das Projekt vom VCD

15 Jahre lang hat der VCD sich in Dortmund um die Aufstellung der Fahrradhäuschen gekümmert. Jetzt haben wir diese Aufgabe an den ADFC Dortmund übergeben.

Von Beginn an war Manfred Krüger-Sandkamp auf VCD-Seite die entscheidende Person in Sachen Fahrradhäuschen. Nachdem er in der Bezirksvertretung Innenstadt-West für die politische Weichenstellung zugunsten des Projektes gesorgt hat – ein Zuschuss für die Häuschen – und die Stadt Dortmund sich zur kostenlosen Gestattung der Häuschen auf öffentlichem Grund bereit fand, trieb Manfred Krüger-Sandkamp über den VCD die Suche nach Nutzern voran, kümmerte sich um geeignete Hersteller (die

anfangs aus Hamburg, lange aus Ostachsen und zuletzt aus Moers kamen), um die technische Verbesserung der Häuschen und machte das Projekt bundesweit bekannt. Längst gibt es Nachahmer etwa in Düsseldorf oder Frankfurt. In Dortmund stehen inzwischen 15 Fahrradhäuschen.

Das Projekt hat dem VCD mit seinen nur wenigen Aktiven allerdings zuletzt zuviel Arbeitskraft entzogen; der Verein will sich wieder stärker auf die Verkehrspolitik konzentrieren. Mit dem ADFC konnte ein geeigneter Partner gefunden werden, der das Fahrradhaus-Projekt in unserem Sinne fortsetzen will und kann. Hier die Kontaktdaten:

ADFC, Graudenzer Straße 11, 44263 DO
Tel: 0231 13 66 85
vorstand@adfc-dortmund.de

H-Bahn im Samstagbetrieb: Nur ein Fake?

Für Probetrieb der H-Bahn haben Stadtwerke viel zu hohe Fahrgastzahlen gefordert

Drei Monate lang ist die H-Bahn in diesem Herbst probeweise auch samstags zwischen Eichlinghofen und S-Bahn-Haltestelle Universität gefahren. DSW21 resp. deren Tochtergesellschaft H-Bahn Dortmund waren lange selbst zu einem solchen Probetrieb nicht bereit, beugten sich aber schließlich dem Druck der Politik. Nicht allerdings, ohne den Testlauf mit übergroßen Erwartungen gleich wieder ad absurdum zu führen. 200 Fahrgäste pro Stunde seien im Durchschnitt für den dauerhaften Betrieb erforderlich, hieß es. Das sei nicht zu hoch gegriffen, nutzen

doch in der Woche bis zu 600 Fahrgäste die Kabinenbahn.

Doch, das ist zuviel! Viel zu viel. Schon der Vergleich eines Spitzenwertes mit einer Durchschnittszahl hinkt gewaltig, wichtiger aber: An den Samstagen fuhren weniger Bahnen in längeren Taktzeiten. Pro Fahrt und Haltestelle hätten am Samstag 12,5 Fahrgäste im Schnitt zusteigen müssen – montags bis freitags tun das gerade einmal 7,7 Fahrgäste. Der Spätbetrieb nach 21 Uhr ist dabei noch nicht einmal mitgerechnet.

VCD und Pro Bahn fordern die Fortset-

zung des Samstagbetriebs. Wir sehen dafür sowohl Bedarf wie auch Notwendigkeit. An der Technischen Universität wird immer häufiger auch samstags studiert und gearbeitet; außerdem dient die H-Bahn als Zubringer für die S-Bahn. Eine gleichwertige Alternative ist nicht verfügbar. Bei entsprechendem Engagement könnte sich der H-Bahn-Betrieb durchaus rechnen. Daran mangelte es während der Testphase allerdings erkennbar: In den Online-Fahrplänen von VRR und DB war der Samstagbetrieb die meiste Zeit nicht hinterlegt. *lore/om*

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: 19.30 - 21.30 Uhr
Donnerstag: 19.30 - 21.30 Uhr

Vorstand:

Vorsitz: Michael Hüttemann, Paul Niemann (jeweils stellvertretende Vorsitzende), Albrecht Buscher (Schatzmeister), Christian Lamker (Beisitzer)

Ansprechpartner für die Fahrradhäuser:

Zuständig ist jetzt der ADFC!
info@adfc-dortmund.de
www.fahrradhaus-dortmund.de

Ansprechpartner für Lünen:

Jürgen Heidenreich, 023 06 / 96 31 03
hjue.heidenreich@gmx.de

Ansprechpartner für Schwerte:

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

Mitgliederversammlung

26. Januar, 19 Uhr, Reinoldinum, R. 101, Schwanenwall 34, Dortmund (10 Fußminuten vom Hbf, 5 Minuten von der U-Bahn-Station Reinoldikirche)

Radsternfahrt Ruhr

2. Juli 2017 – Die Sternfahrt führt nach Essen, es wird Zulaufrouden von Dortmund aus geben.
Twitter & Facebook: sternfahrt.ruhr

Aktiventreffen

Die Aktiven des VCD treffen sich jeden ersten und jeden zweiten (mit Pro Bahn) Donnerstag im Monat jeweils 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. 37 – Winter 2016/17
Zeitschrift des VCD-KV Dortmund-Unna
Redaktion: Lorenz Redicker (lore, v.i.S.d.P),
Autoren: Albrecht Buscher, Michael Hüttemann (hü), Christian Lamker, Paul Niemann
Druck: Druckwerk Dortmund GmbH
Gedruckt auf Recyclingpapier
Auflage: 1000

Rücktritt im VCD-Vorstand

Lorenz Redicker gibt Amt als Vorsitzender ab

Der Vorsitzende des VCD-Kreisverbandes Dortmund-Unna, Lorenz Redicker, hat im November sein Amt mit sofortiger Wirkung aus beruflichen Gründen abgegeben. Redicker vollzog diesen Schritt schweren Herzens. Er war seit 1992 ununterbrochen Mitglied im VCD-Vorstand, Vorsitzender war er erstmals für ein Jahr Mitte der 90er Jahre; im Jahr 2009 über-

nahm er den Posten dann von Stefan Malcher. Der Vorsitz bleibt nun bis zur Mitgliederversammlung Ende Januar verwaist, der Vorstand mit den beiden Stellvertretern Michael Hüttemann und Paul Niemann aber handlungsfähig.

Redicker sagte zu, weiter aktiv im VCD mitarbeiten zu wollen, möglicherweise in anderer Funktion.

Baustelle Faßstraße

In Hörde wird eine wichtige Straße umgebaut. Das Konzept ist vernünftig, Anwohner reagieren verärgert

Die Faßstraße ist ein Engpass im Autoverkehr und bildet zugleich eine Schneise zwischen dem Hörder Zentrum und dem Phoenixsee. Da es die einzige Nord-Süd-Verbindung im Autoverkehr zwischen B 54 und B 236 ist, wird man den Engpass-Charakter leider kaum los.

Durch den Umbau soll der Phoenixsee besser mit dem Hörder Zentrum verknüpft werden, der eigentliche Umbau soll 2017 beginnen und 2019 abgeschlossen werden. Derzeit wird dort ein Verkehrsversuch durchgeführt, bei dem der geplante Querschnitt bereits getestet wird. Die Richtungsfahrbahnen werden auf 300 Metern Länge auf 4,75 m Breite reduziert, wo bislang zwei Fahrspuren je Richtung existierten, setzt das neue Konzept nun auf versetztes Fahren der Autos und Tempo 30. In diesem Abschnitt soll zudem ein neuer breiter Radfahrstreifen entstehen. Und es soll 45 Parkplätze direkt an der Faßstraße geben.

Insgesamt ist der Versuch bislang positiv verlaufen, durch die zeitweise stattfindenden Bauarbeiten, die mit dem Versuch allerdings nichts zu tun haben (an der Faßstraße entsteht ein neuer Media Markt), kam es jedoch zu erheblichen Verkehrsproblemen. Auch dadurch ist der Ärger vieler Anwohner zu erklären, ebenso durch die Umstellung auf das ungewohnte versetzte Fahren.

Allerdings soll es ansonsten weiter Bordsteinradwege geben. Für Radfahrer war die Faßstraße immer eine Problemstelle – fehlende Radwege, zu schnelle Autos auf der vierspurigen Strecke –, daher wird der Umbau dennoch eine deutliche Verbesserung sein. Durch den Phoenixsee ist die Bedeutung der Straße für den Radverkehr deutlich gestiegen.

Die Konstruktion mit Radweg und Parkplätzen daneben kann allerdings ein

Risiko darstellen, es soll aber durch den breiten Radweg deutlich weniger gefährlich gelöst werden als auf anderen Straßen, hierdurch kann man in erheblichem Abstand an den parkenden Autos vorbeifahren.

Nachteile für Autofahrer nur auf den ersten Blick

Für den durchfahrenden Radverkehr hat die Route über die Faßstraße ja neben der schwierigen Verkehrssituation auch den Nachteil der Vielzahl der Ampeln, von denen bei normaler Fahrweise viele rot sind. Die Route über die Hörder Brücke ist zwar auch nicht gerade schnell, ist aber mit deutlich weniger Wartezeit verbunden, wodurch die Bedeutung der Faßstraße für den durchfahrenden Radverkehr nicht hoch ist.

Insgesamt ist das ein gutes Konzept, denn die bessere Integration des Phoenixsees mit dem Hörder Zentrum ist sehr wichtig und die Verbesserung für den Radverkehr ebenfalls. Für Autofahrer ergibt sich auf den ersten Blick aufgrund der Reduzierung der Fahrbahnbreite eine Verschlechterung. Man muss aber auch bedenken, dass bei den zahlreichen Queerungsmöglichkeiten der Faßstraße der entscheidende Faktor ist, dass dort weiterhin zwei Autos nebeneinander halten können (etwa an Ampeln), zudem würden auch mehr Autos etwa von Dortmund-Mitte nach Schwerte über die Faßstraße fahren, wenn diese schneller durchfahrbar wäre. Und das kann nicht das Ziel sein.

Fazit: Das Konzept ist eine deutliche Verbesserung sowohl für die Verbindung Phoenixsee-Hörde Mitte wie auch für den Radverkehr.

Paul Niemann