



# Stadtfairkehr

**VCD**  
Verkehrsclub  
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands  
Nr.38 Herbst 2017

## Schöner Parken

Am Park(ing) Day wollen wir zeigen, dass Straßen mehr sein können als Stellplätze für Autos: Lebendige Räume für Menschen, für Gespräche und zum Spielen

**Erober dir die Straße zurück – am 15. September ist Park(ing) Day.**

Mehr als 60 Prozent aller Flächen im Dortmunder Stadtgebiet sind Siedlungs- und Verkehrsflächen – und es werden täglich mehr. Schlimmer noch: wir verschwenden große Teile des Stadtraums für den Autoverkehr. Platz für Fußgänger, Radfahrer, Kinderwagen oder Gehhilfen bleibt oft kaum noch. Aufenthalts- und Spielflächen sind in dichten Innenstadtvierteln selten. Ist das gerecht? Auf einem Parkplatz könnten mindestens acht Fahrräder stehen, könnten sich mindestens acht Menschen an einem Tisch unterhalten, könnte eine schöne Grünfläche mit Sitzmöbeln entstehen. Viele Straßen sind nur gekennzeichnet durch fahrende und noch stärker parkende Autos – obwohl es trotzdem nicht weniger Parkplatzsorgen gibt. Ein Privat-Pkw steht über 95 Prozent der Zeit ungenutzt herum, oft tage- oder gar wochenlang. Viele Autos könnten ebenso gut vollständig verpackt, zugeschnürt und eingelagert werden. Zeit zum Umdenken!

**Umdenken tut Not - und ist möglich**

Alternative Antriebsformen sind wichtig für den Klimaschutz, neue Verkehrskonzepte für die schnelle und umweltfreundliche Mobilität. 25 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland sind verkehrsbedingt und das leider – entgegen aller politischen Bekundungen – mit steigender Tendenz! Wir brauchen aber auch ein Umdenken darin, wie wir unsere Straßenräume nutzen und für wen. Ein E-Auto hat keinen geringeren Platzbedarf und ist auch nicht für alle erschwinglich. Wir brauchen sogar zusätzliche Ausstat-



Kein Park(ing) Day, sondern Alltag in Stockholm: Ein Fahrradständer ersetzt einen Parkplatz in der schwedischen Hauptstadt. Foto: Britta Grövert

tung (Ladesäulen, Beschilderung) im Straßenraum. Wo bleibt der Platz für Menschen? Wo können wir „parken“, wo uns unterhalten und wo spielen? Aus der Stadt herausziehen ist keine Lösung – wir müssen Stadt anders gestalten und gemeinsam nutzen! Umdenken ist möglich und gleichzeitig das Erreichen von Stickoxid- und Feinstaub-Grenzwerten mit einer hohen Lebensqualität für alle Menschen.

„Erober dir die Straße zurück!“ ist das Motto des VCD ([www.vcd.org/strasse-zurueckerobern](http://www.vcd.org/strasse-zurueckerobern)), mit dem wir am internationalen Park(ing) Day teilnehmen. Und wir sind nicht allein: auch im Kreis Unna finden Aktionen unter Federführung des ADFC statt. Bereits seit 2005 gibt es diesen Aktionstag, an dem kurzfristig – für wenige Stunden oder einen Tag – Parkplätze im öffentlichen Raum anders genutzt werden ([www.parkingday.org](http://www.parkingday.org)). Für Gespräche, Diskussionen, Ideen-

sammlungen, als Spielfläche oder einfach als entspannte Sitzfläche statt der eigenen Küche und des eigenen Wohnzimmers.

Wir treffen uns mit der Initiative Kalsern ([www.kaisern.de](http://www.kaisern.de)) und allen Interessierten am Freitag, 15. September im Dortmunder Kaiserstraßenviertel vor dem „projektraum offene antworten“ (Kaiserstr. 75). Zwischen 14 und 18 Uhr werden wir davor liegende Parkplätze als Küche und Spielfläche nutzen. Wo könnten wir besser ins Gespräch über den öffentlichen Raum, seine Nutzungsmöglichkeiten und lokale Probleme sprechen als in der Küche? Der Raum ist offen für alle – für Gespräche und Diskussionen, oder einfach für ein nettes Beisammensein im eigenen Viertel. Park(ing) Day ist keine Demonstration für oder gegen etwas. Es ist in erster Linie gemeinsames Handeln, Improvisieren, Spaß und Lernen von Möglichkeiten vor der eigenen Haustür!

*Christian Lamker*

*Neuaufgabe des Bahnhofs-  
tests: Licht und Schatten*

Seite 2

*Dortmund und Schwerte droht  
Klage – Hilflos Richtung  
Fahrverbot*

Seite 3

*Aktivist wird Radfahr-  
beauftragter in Dortmund*

Seite 4

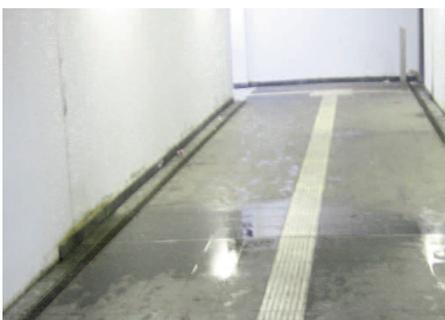
# Licht und Schatten in den Bahnhöfen

Bei einer Neuauflage des Dortmunder Bahnhofstests zeigen sich einige Verbesserungen. Die neue Station Hörde ist aber eine große Enttäuschung

**Moderne Bahnhöfe in NRW – die Bahn verspricht es vollmundig. Was hat sich in den vergangenen Jahren seit unserem großen Bahnhofstest 2011/12 getan? Bei der Aktualisierung des Bahnhofstests im August 2017 hat Paul Niemann alle Dortmunder Bahnhöfe mit Ausnahme des gesperrten S-Bahnhofs Lütgendortmund getestet. Das Urteil unseres Bahnexperten: Bei der Barrierefreiheit durch den Umbau einiger Bahnhöfe gibt es wesentliche Verbesserungen, auch die Sauberkeit der Bahnhöfe war beim Test besser, ist aber nach wie vor nicht zufriedenstellend. Barrierefreiheit und Ticketautomaten bleiben die Hauptprobleme. Tests im Kreis Unna folgen.**

Der Bahnhof Hörde macht trotz des Komplett-Umbaus einen eher schlechten Eindruck, zum Beispiel die Unterführung (kleines Bild). Viel zu oft fällt einer der beiden Aufzüge aus – damit ist die Barrierefreiheit dahin, die Nutzung des Bahnhofs für Behinderte wird zum Glücksspiel. Radabstellplätze fehlen ganz. Sehr enttäuschend ist zudem der Verzicht auf eine bessere Anbindung an den Süden Hördes – weder durch die Verlängerung der Unterführung bis zur Schildstraße noch durch einen Zugang von der Hörder Brücke (den es während des Umbaus gab). Der umgebaute Haltepunkt Löttringhausen hingegen ist perfekt gelungen, allein an der Abbiegung von der Hellerstraße zum Bahnhof steht nach wie vor ein irritierendes Schild (großes Bild).

Die Sauberkeit der Bahnhöfe wirkte insgesamt verbessert, aber nach wie vor sehr verbesserungswürdig. Der Bahnhof Kurl war der dreckigste im Test – schon 2011 zählte er zu den Schlusslichtern. Der Bahnhof Sölde hat wegen einer rutschigen Stelle den gefährlichsten Zugang. Am



Neu und schon (wieder) ein Wasserschaden: die Unterführung zum Bahnsteig in Hörde.



Der Bahnhof Löttringhausen ist umgebaut, am Zugang indes irritiert die Bahnfahrer weiterhin dieses Schild. Fotos: Paul Niemann

Bahnhof Scharnhorst befinden sich die Sitze am Bahnsteig Richtung Hamm direkt neben einer Weiche, wenn man dort sitzt und Züge durchfahren, spürt man eine starke Erschütterung. Hier sollten die Sitze versetzt werden.

## Probleme mit den Automaten

Positiv sind die Verspätungsanzeiger, die inzwischen überall stehen. Sie funktionieren einwandfrei, auch die Uhrzeit passte immer, ganz im Gegensatz zu den Bahnhofsuhren, die vielerorts gar nicht existieren – und dort, wo es sie gibt, teilweise völlig falsche Uhrzeiten anzeigen.

In einzelnen Bahnhöfen sind barrierefreie Umstiege mit erheblichen Umwegen verbunden, am Hauptbahnhof sind viele Bahnsteige nur über die nicht öffentlich zugänglichen Lastenaufzüge barrierefrei erreichbar. Gerade Personen, die jahrzehntlang mit der Bahn zur Arbeit gefahren sind, sollten nicht, wenn sie körperlich nicht mehr fit sind, plötzlich vor der Wahl stehen: Auto fahren oder Stubenhocker werden.

Die Bahnhöfe entlang der S 4 haben

gegenüber dem ersten Test schlechter abgeschnitten. Besonders bei den Ticketautomaten gibt es an einigen Stationen Mängel: die Displays sind schlecht ablesbar, einige Bahnsteige verfügen erst gar nicht über Ticketautomaten. Fahrgäste aber rechnen damit, dass am Haupteingang oder auf allen Bahnsteigen ein Automat steht, und wenn nicht, dass sie das Ticket im Zug kaufen können.

An zahlreichen Bahnhöfen gab es zum Testzeitpunkt Mängel wie zerkratzte oder verschmierte Displays, Probleme mit zu starkem Lichteinfall oder defekte Entwerter. Immerhin stand an jedem Bahnhof an anderen Bahnsteig auch ein intakter Entwerter zur Verfügung.

Insgesamt mehr Instandhaltung, weniger Graffiti, einige Verbesserungen – aber weiterhin viel zu tun. Bahnhöfe bleiben schlecht integriert in das Umfeld, haben defekte Technik (Fahrkartenautomaten, Uhren, Entwerter) oder schlecht überdachte Warteflächen und Sitze. Alles in Allem kein Grund, sich entspannt zurückzulehnen. Für einen attraktiven Verkehr auf der Schiene ist noch viel zu tun.

Paul Niemann

# Hilflos Richtung Fahrverbot

Dortmund und Schwerte droht Klage wegen zu hoher Stickstoffdioxid-Belastung. Das Problem ist lange bekannt – wurde aber ignoriert

**Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge könnten nun auch in Dortmund und dem Kreis Unna ein Thema werden. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat Rechtsverfahren gegen Dortmund und Schwerte sowie 43 weitere Städte eingeleitet, darunter Hagen, Bochum und Witten.**

Die Städte beziehungsweise die für die Luftreinhaltung zuständigen Behörden – in Dortmund und Schwerte also die Bezirksregierung Arnsberg – werden aufgefordert, „unverzüglich“ kurzfristige wirksame Maßnahme gegen die überhöhte Belastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) einzuleiten. Auskunft darüber erwartet die DUH binnen vier Wochen bis zum 21. September. Konkret nennt der Verband drei vordringliche Maßnahmen: Als erstes ein Fahrverbot für alle Dieselfahrzeuge, die die Euro-6-Grenzwerte auf der Straße nicht einhalten (es geht also nicht um die vielfach manipulierten Laborergebnisse); zudem eine kurzfristige Umrüstung aller Nahverkehrsbusse auf Euro-6-Norm sowie die rasche Umstellung der Taxiflotten auf Erdgas, Hybrid- oder Elektroantrieb.

Die Umwelthilfe klagt bereits in 16 Städten für saubere Luft (in Hamburg unterstützt sie zudem eine entsprechende Klage) und hat alle bisher entschiedenen Fälle gewonnen. Für Düsseldorf, München und zuletzt Stuttgart hat die DUH Gerichtsentscheidungen erwirkt, die Diesel-Fahrverbote ab 2018 als einzige als wirksam angesehene Maßnahme bewerten. Das letzte Wort hat das Bundesverwaltungsgericht. Wann dort entschieden wird, ist noch unklar.

Städte und Bezirksregierung reagierten auf die Ankündigung zurückhaltend. Ein Sprecher der Bezirksregierung verwies auf die Luftreinhaltpläne. Dass diese geeignet sind, die NO<sub>2</sub>-Belastung kurzfristig zu mindern, ist fraglich. DUH-Geschäftsführer Jürgen Resch hält den Druck hoch: „Wenn die Antworten nicht zufriedenstellend ausfallen“, werde man Klagen prüfen. Resch legt sich fest: Dieselfahrverbote in mehr als 60 deutschen Städten seien 2018 „unabwendbar“.

In den nun insgesamt 62 betroffenen Städten wird der Jahresmittelgrenzwert für NO<sub>2</sub> um mindestens zehn Prozent überschritten. Dieser Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. In Dortmund wird er an den Messstationen am Rheinlanddamm (B1; 48 µg) und an der

Brackeler Straße (51 µg) klar überschritten, zudem am Westfalendamm (42 µg) nicht eingehalten. An der Steinstraße (39) lagen die Ergebnisse 2016 knapp unterhalb des Grenzwertes. In Schwerte wird an der Hörder Straße (B236) gemessen; 2016 lag der Jahresmittelwert laut Umweltbundesamt (UBA) bei 44 Mikrogramm. Die höchst belasteten Städte Deutschlands sind Stuttgart (82µg) und München (80). In NRW ist Köln trauriger Spitzenreiter (63).

Gegner von Dieselfahrverboten argumentieren, dass die gemessenen Stickstoffdioxid-Werte bundesweit seit Jahren rückläufig seien. Das ist zwar richtig, für die Einhaltung der bereits 2008 von der EU erlassenen Grenzwerte reicht das aber weder aktuell aus noch dürfte es das in den kommenden Jahren tun. Und in Dortmund etwa ist an den Messstationen an der B1 überhaupt kein Rückgang zu registrieren. Den gibt es nur an der Brackeler Straße, und hier dürfte ein wesentlicher Grund das Fahrverbot für Lkw sein. Kleine Anmerkung am Rande: die Stadt Schwerte wehrt sich gegen ein Lkw-Durchfahrtsverbot zur Senkung der NO<sub>2</sub>-Werte mit dem Hinweis, dies sei nicht zu kontrollieren. An der Brackeler Straße erledigt das eine automatische Dauerblitz-Anlage (die auch das Gewicht ermittelt).

## Allerorten Hilflosigkeit

Die Kommunen haben – mit Ausnahme von Fahrverboten – wenig Möglichkeiten zur schnellen Verbesserung der Luftqualität; eine Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund ist kurzfristig kaum zu erreichen. Sie richten ihren Blick auf den Bund, der für sauberere Diesel-Pkw sorgen soll. Der erste Dieseltipp hat diese Hoffnung enttäuscht – zu groß die Kumpanei zwischen Regierung und Autoindustrie. Über Jahre hat sich die Politik des Themas nicht annehmen wollen und weggeschaut. Selbst jetzt, nach Aufdeckung der kriminellen Manipulationen bei der Abgasmessung, gibt es nur hilflose Appelle an VW, Daimler & Co.

Verlierer in diesem Trauerspiel sind die Anwohner, die um ihre Gesundheit fürchten müssen und vom Staat alleingelassen werden. Sollte die Justiz Fahrverbote anordnen, können sie eventuell ein wenig aufatmen. Dann müssten viele Autofahrer und nicht zuletzt Handwerker ausbaden, was die Politik über Jahre versäumt hat.

*Lorenz Redicker*

## Vor allem für Asthmatiker ein Problem

Stickstoffdioxid ist ein ätzendes Reizgas, es schädigt das Schleimhautgewebe im gesamten Atemtrakt und reizt die Augen. Durch die dabei auftretenden Entzündungsreaktionen verstärkt es die Reizwirkung anderer Luftschadstoffe. In der Folge können Atemnot, Husten, Bronchitis, Lungenödem, steigende Anfälligkeit für Atemwegsinfekte sowie Lungenfunktionsminderung auftreten. Nimmt die NO<sub>2</sub>-Belastung der Außenluft zu, leiden daher besonders Menschen mit vorgeschädigten Atemwegen und Allergien darunter, etwa Asthmatiker. Laut Umweltbundesamt konnte in epidemiologischen Studien ein Zusammenhang zwischen der zeitnahen Belastung mit NO<sub>2</sub> und der Zunahme der Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie der Sterblichkeit in der Bevölkerung beobachtet werden.

Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur (EUA) sterben in Deutschland jährlich 10.600 Menschen vorzeitig aufgrund der Belastung mit NO<sub>2</sub>.

## Diesel-Pkw sind Schadstoffquelle Nummer 1 für NO<sub>2</sub>

Stickstoffdioxide an verkehrsnahen Messstationen werden hauptsächlich vom Kfz-Verkehr verursacht, nach Angaben des Umweltbundesamtes zu 64 Prozent. Gebäudeheizungen (7 Prozent) und die Industrie (3) machen nur einen geringen Teil der Belastung aus, 21 Prozent entsteht durch einen Schadstofftransport aus größerer Entfernung (auch hier ist der Verkehr eine wesentliche Quelle). Zu den Verkehrsemissionen tragen wiederum zu 67 Prozent Diesel-Pkw bei, zu 22 Prozent Lkw (Busse: 5 Prozent, übrige Pkw: 4, Sonstige: 2). Dieselfahrverbote dürften somit unmittelbar Folgen für die Luft und damit die Gesundheit der Anwohner haben.

## 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: Christian Lamker, Stellvertreter: Albrecht Buscher, Michael Hüttemann. Schatzmeister: Paul Niemann

### Ansprechpartner für die

**Fahrradhäuser:** ADFC Dortmund  
 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@mail.de

## Termine

**7.-10. September,** Westfalahallen Dortmund: Messe Fair Friends. DER VCD fährt Besucher mit der Rikscha

**14. September,** Ringhotel Katharinenhof, Bahnhofsstr. 49, Unna: Brauchen wir eine Verkehrswende? – **Podiumsdiskussion** mit Direktkandidaten des Wahlkreises Unna I. Veranstalter: ADFC Unna, VCD Dortmund-Unna

**15. September,** Park(ing) Day – Aktion in Höhe Kaiserstraße 75 (Kaiserstr. 75; siehe Seite 1)

### 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

Wallstraße 58, 10179 Berlin  
 Tel: 030 / 280 351-0; Fax - 10  
 mail@vcd.org; www.vcd.org

### Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna – Nr. 38 – Herbst 2017. Zeitschrift des VCD-Kreisverbandes Dortmund-Unna  
 Redaktion: Lorenz Redicker (lore, v.i.S.d.P),  
 Autoren: Christian Lamker, Paul Niemann  
 Druck: Druckwerk Dortmund GmbH  
 Auflage: 1200

# Aktivist wird Radbeauftragter

Fabian Menke wechselt vom Ehren- ins Hauptamt zur Stadt. Die Chefin freut sich: Bestens vernetzter Kollege

**Fabian Menke ist der neue Radfahr- und Fußgängerbeauftragte der Stadt Dortmund. Sein Vorgänger Carsten Elkmann war Ende des vergangenen Jahres freiwillig ausgeschieden. Seitdem war die Stelle unbesetzt.**

Fabian Menke, Jahrgang 1986, ist bestens bekannt in Dortmund, wo er seit zehn Jahren lebt. Der Raumplaner mit Abschluss als Bachelor ist seit Jahren bei der Velokitchen, bei Velocity Ruhr und im Agenda-Arbeitskreis Nachhaltige Mobilität aktiv; die Radsternfahrten der vergangenen Jahre hat er entscheidend mitorganisiert. Zudem ist er Initiator des Lastenfahrradverleihs in Dortmund (dein-rudolf.de). Ein Fahrradaktivist wechselt somit vom Ehren- ins Hauptamt.

„Mit Herrn Menke haben wir für das wichtige Thema des Rad- und Fußverkehrs einen jungen und zeitgleich durch seine langjährige ehrenamtliche Arbeit sehr erfahrenen Kollegen gewinnen können, der in Dortmund bereits sehr gut vernetzt ist und für das Thema ‚brennt‘. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit ihm“, begrüßte die Leiterin des Tiefbauamtes, Sylvia Uehlendahl, den neuen Kollegen am 30. August offiziell und nicht ohne Vorschusslorbeeren. Die Besetzung des Postens hatte sich über Monate hingezogen und verlief nicht ohne Pannen.



Fabian Menke auf seinem Arbeitsgerät mit Amtsleiterin Sylvia Uehlendahl

Foto: Stadt Dortmund

Fabian Menke selbst erklärte zum Start, er hoffe, „mit den neuen Möglichkeiten als Radfahr- und Fußgängerbeauftragter als Teil der Verwaltung zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen und den Akteuren aus den Verbänden das Thema weiter voran zu bringen, damit Dortmund eine noch fahrrad- und fußgängerfreundlichere Stadt werden kann.“ Das „noch“ in diesem Satz wäre ihm vor seinem Wechsel zur Stadt eher nicht über die Lippen gekommen; übelnehmen kann man ihm das Wörtchen indes sicher nicht.

Der VCD wünscht Fabian in seiner neuen Funktion jedenfalls viel Erfolg!

lore

## S-Bahnen fahren wieder nach Plan

### Fahrzeuge umgerüstet

Nach monatelangem Ersatzverkehr fahren die S-Bahnen S1 und S4 in Dortmund seit Ende August wieder nach Fahrplan. Schwelbrände in S-Bahnen hatten Nachrüstungen notwendig gemacht; längere Tunnelstrecken durften mit der betroffenen Baureihe ET 422 nicht befahren werden. Folge: Die Deutsche Bahn konnte den Abschnitt zwischen Dortmund und Bochum (zeitweise Essen-Steele) nur mit veraltetem Wagenmaterial befahren; Zwangsumstieg inklusive für alle, die weiterfahren wollten. Das teils abgespeckte Ersatzkonzept funktionierte lange nur schlecht und führte zu chaotischen Zuständen. Lütgendortmund war seit November 2016 für zehn Monate vom S-Bahn-Verkehr abgeschnitten; ersatzweise führen hier Busse.

## Rombergpark: Brücke verspätet

### Kein Umdenken der Stadt

Die umstrittene Brücke von Phoenix West zum Rombergpark kommt einem Bericht der Ruhrnachrichten zufolge nicht vor dem Jahr 2019 und damit deutlich später als geplant. Ursprünglich sollte sie bereits jetzt fertiggestellt sein. Ein Umdenken bei der Stadt ist damit allerdings nicht verbunden. Ausschreibungen sollen nach Angaben der Stadt im vierten Quartal 2017 beginnen. Der Brückenschlag wird von ADFC, BUND und VCD als überflüssig und zu teuer kritisiert. Die Kosten liegen inzwischen bei 6,6 Millionen Euro.

Grund für die Bauverzögerung ist die große Grundstücksnachfrage auf Phoenix West. Geplante Lagerflächen für die Bodenaufbereitung im Vorfeld des Brückenbaus sind dadurch entfallen.