



StadtFairkehr

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands
Nr. 29 Winter 2011/12

Auch die Kleinen sind wichtig

Der große Bahnhofstest: Dortmund-Möllerbrücke ist der beste (kleine) Bahnhof in Dortmund, dahinter gibt es wenig Licht und viel Schatten

44 Bahnhöfe in Dortmund werden täglich von Regional- und S-Bahnen angefahren. Der größte, der Hauptbahnhof, steht dauerhaft in der Diskussion, die anderen 43 werden meist weniger beachtet. Dabei sind sie besonders wichtig für den Nahverkehr in Dortmund, werden sie doch täglich von tausenden Pendlern genutzt. Aus diesem Grund hat der VCD gemeinsam mit Pro Bahn diese 43 Bahnhöfe und Haltepunkte getestet - mit sehr unterschiedlichen Ergebnissen.

Der Sieger stand schnell fest: Der S-Bahn-Halt Dortmund-Möllerbrücke ist Dortmunds bester Bahnhof. Weil er alles hat, was ein guter Bahnhof benötigt: Er ist barrierefrei, hat ausreichend breite Bahnsteige, ist gut in das Umfeld integriert, das Umsteigen in die U-Bahn fast optimal gelöst (siehe Seite 3). Auch die anderen Haltepunkte an der S-Bahnlinie 4 zählen in den gestrengen Augen der VCD-Tester eher zu den besseren der Stadt, was natürlich auch daran liegt, dass die Linie erst 1984 in Betrieb genommen wurde, die Bahnhöfe also noch vergleichsweise jung sind. Auch müssen sie als S-Bahn-Haltepunkte besonders in Sachen Barrierefreiheit höheren Ansprüchen genügen. Dem Halt Möllerbrücke kommt zudem zugute, dass er erst vor knapp zehn Jahren, anlässlich der Inbetriebnahme der Stadtbahn U42 nach Hombruch, umfassend umgebaut wurde.

Aber Jugend allein macht einen Bahnhof nicht hübsch. Das ist an der 20 Jahre jungen S2 zu beobachten, an der sich Schmutzbahnhöfe wie Wischlingen und Nette/Oestrich nur so aneinanderreihen. Und wo die Deutsche Bahn auf einem der wichtigsten Bahnhöfe der Stadt, Dortmund-Mengede (mit Direktverbindungen nach Hamm und Düsseldorf) beim gerade abgeschlossenen Umbau Bahnstuhlen auf dem Bahnsteig Gleis 1/2 offenbar für überflüssig hielt.



Informationen? Fehlen leider am Bahnhpf Nette/Oestrich

Foto: Lamker

Bahnhofs-Tester für den Kreis Unna gesucht!

Nach den Bahnhöfen in Dortmund wollen wir - VCD und Fahrgastverband Pro Bahn - im Jahr 2012 die 28 Bahnhöfe im Kreis Unna testen. Da die meisten unserer Aktiven in Dortmund wohnen, suchen wir noch Bahnhofs-Tester für den Kreis Unna. Natürlich muss niemand alle Stationen testen; jeder - zusätzlich - von unseren Mitgliedern bewertete Bahnhof entlastet aber die Aktiven in Dortmund. Bei Interesse melden Sie sich bitte bei uns (Kontakt Daten hinten); wir werden dann den Test und das weitere Vorgehen mit Ihnen besprechen.

Natürlich gibt es unter den getesteten 43 Bahnhöfen und Haltepunkten in Dortmund große Unterschiede. Da ist eben Mengede, wo stündlich der Regionalexpress hält, da gibt es den teils noch im Umbau befindlichen Bahnhof Hörde, da sind die von Pendlern und Umsteigern stark frequentierten S-Bahnhalte wie Dorstfeld (nach dem Hbf die meisten Reisenden in DO), Universität, aber auch die kleinen Bahnhöfe (fachsprachig: Haltepunkte), etwa die der Emschertal- oder der Volmetalbahn, wo pro Richtung nur einmal stündlich eine Regionalbahn hält und sonntags die ersten Züge teils erst nach 9 Uhr fahren. Aber ob nun Dortmund-Tierpark oder Dortmund-Stadthaus, ob nun 30 Züge am Tag oder 100, ob nun 100 Reisende oder 10.000 - die Bahnfahrer verlangen völlig zu Recht vernünftigen Service an ihrem Bahnhof.

Und eben den haben wir überprüft und bewertet.

Das umfasst Sauberkeit und Sicherheit, Barrierefreiheit, Informationen zum Bahnverkehr, zu Tarifen, aber auch zur Umgebung, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, und schließlich, ganz wichtig: die Funktionsfähigkeit des Bahnhofs. Im Detail heißt das zum Beispiel: Sind die Bahnsteige breit genug? Gibt es (größere) Verschmutzungen durch Graffiti? Ist die Beleuchtung ausreichend? Weisen Schilder auf die nahe Bushaltestelle hin? Gibt es einen Wetterschutz? Gibt es (optische / akustische) Verspätungshinweise? Sind die Informationen zu Bahnverkehr und Tarifen gut lesbar? Ist die Bahnsteighöhe ausreichend, sind die Züge also auch für Gehbehinderte ohne Hilfe erreichbar? Sind Blindenleitsysteme vorhanden? Wie ist der Bahnhof ins Umfeld eingebettet? Sind Parkplätze für Pkw oder Fahrräder vorhanden? Gibt es einen Kiosk oder Automaten zur (Schnell-)Verpflegung? Oder, ganz banal: Funktionieren

die Automaten? Und und und.

Am Ende ist natürlich jede Einschätzung subjektiv. Und weil nicht alle Tester alle Bahnhöfe untersucht haben, verzichten wir bewusst auf eine vollständige Rangliste. Dass Möllerbrücke vorn liegt, war dennoch unstrittig - vielleicht auch, weil Hörde Bf noch im Bau ist. Positiv fielen etwa noch Stadthaus oder Signal-Iduna-Park auf, dahinter gab es mehr Schatten als Licht. Auf die Kür des schlechtesten Bahnhofs verzichten wir dennoch. Drei ganz unterschiedliche Haltepunkte in verschiedenen Stadtbezirken mit sehr typischen Problemen haben wir aber herausgegriffen - und deren Mängel bei Pressekonferenzen vor Ort (auch mit Vertretern der Stadtbezirke, von Senioren und Behinderten) und jetzt in dieser Stadtfairkehr dargestellt: die Bahnhöfe Tierpark (Volmetalbahn) im Dortmunder Süden, Nette/Oestrich (S2) im Nordwesten und Kurl im Nordosten.

Oft sind es Kleinigkeiten, die schon viel verändern können: Das Hinweisschild auf die Bushaltestelle oder das beleuchtete Wartehäuschen zum Beispiel. Barrierefreiheit hingegen ist oft nur mit größeren Aufwand zu erreichen, etwa durch eine höheren Bahnsteigkante oder einen Aufzug. Vor den notwendigen Investitionen schreckt die Bahn meist zurück.

Dabei kassiert die Deutsche Bahn für jeden einzelnen Zug, der an einem Bahnhof hält: die Stationsgebühren. Die werden je nach Bahnhofskategorie und Zuglänge erhoben. Für den S-Bahnhof Nette/Oestrich zum Beispiel in diesem Jahr 73.910,12 Euro (www.stationsgebuehren.de), bis 2010 waren es satte 114.000 Euro, am Tierpark sind es immerhin noch 35.000 Euro. Wo das Geld bleibt, sieht der Fahrgast den Bahnhöfen leider nicht immer an.

Lorenz Redicker

Mehr demnächst unter:
bahnhofstest.vcd-dortmund.de

„Alle Vorschriften werden eingehalten“

Tierpark: Bahn will nicht einmal Geld für eine Lampe im Wartehäuschen ausgeben

Es ist ja richtig: Der Bahnhof Dortmund-Tierpark ist nicht mehr der jüngste (mehr als 120 Jahre alt), und gaaanz so wichtig ist er nicht. Die Volmetalbahn hält hier, einmal die Stunde pro Richtung, 34 Züge werktags, 32 samstags, sonn- und feiertags sind es 28, da fährt der erste Zug Richtung Hauptbahnhof erst um 20 vor zehn. Nur 166 Fahrgäste steigen hier durchschnittlich pro Tag ein - der Haltepunkt Tierpark ist damit laut Bahnmanager Jörg Seelmeyer der kleinste Bahnhof Dortmunds. (Dabei zählt er zur Bahnhofskategorie 6, Lütgendortmund Nord und Huckarde Nord an der Emshertalbahn zur untersten Kategorie 7).

Aber Bahnhof ist Bahnhof, und dieser hier hat eigentlich Potenzial, liegt er doch am Zoo (den Namenswechsel des Namensgebers vor vielen Jahren hat die Station nie mitgemacht) und in unmittelbarer Nähe von zum Beispiel drei Altenheimen. Barrierefreiheit ist dennoch so unbekannt wie vor 120 Jahren. Zwar gibt es keine Stufen zum Bahnsteig, dafür aber ist der viel zu niedrig, schon mit Rollator ist der Einstieg in den Zug kaum ohne fremde Hilfe möglich. Und das Fahrplänchen am Zugang, das nach einem Regenguss eh eine ordentliche Pfütze als erste Hürde aufweist, ist für viele Ältere auch nur mit Lupe lesbar.

Es gibt noch weitere Ärgernisse. Wer den Bahnhof nicht kennt, wird ihn kaum finden: Es gibt von der Hagener Straße aus nur ein kleines Hinweisschild für Radfahrer, das Schild direkt am Haltepunkt ist



Das Wartehäuschen am Haltepunkt Tierpark - ein Angstraum. Es ist schlecht einsehbar und unbeleuchtet.

Foto: Buscher

im Sommer durch das Blattwerk eines Baumes verdeckt. Der Tunnel zum Zoo ist dunkel. Dann das Wartehäuschen: Ja, es schützt vor Regen. Aber es ist dunkel und vom Zugang zum Bahnhof sowie von weiten Teilen des Bahnsteigs nicht einzusehen: ein Angstraum sondergleichen. Eine einfache Lampe für das Wartehäuschen könnte hier schon viel helfen - aber die Bahn schaltet auf stur: „Alle Vorschriften werden an dem Haltepunkt eingehalten“, sagte Bahnmanager Seelmeyer einen Tag nach dem Pressetermin des VCD der *Ruhr-Nachrichten*. Daher wolle man auch erst einmal nichts ändern. Das erinnert leider an die nicht immer so gute alte Beamten-Bundesbahn, wo Fahrgäste noch Beförderungsfälle waren und die Eisenbahner sich hinter Vorschriften verstecken konnten, wenn es gerade passte - wie in diesem Fall.

Im Übrigen verweist die Bahn wie

üblich auf das fehlende Geld: eine Anhebung des Bahnsteigs würde etwa eine Million Euro kosten, rechnet Seelmeyer. Am Bahnhof Löttringhausen sei das geplant (aus Mitteln des Konjunkturpakets II), am Bahnhof Tierpark eben nicht. Vor 2015 sei da gar nichts zu machen, weil die Mittel bis dahin verplant sind, danach sollte man sich wohl auch nicht allzu große Hoffnungen machen. Nicht viel teurer würde übrigens die Verlegung des Bahnhofs an die Mergelteichstraße - hin zum Zoo, näher an die Altenheime und an viele potenziellen Fahrgäste: 1,5 Millionen Euro kalkuliert Seelmeyer für diese sinnvolle Änderung ein, das Geld müsste der Bund zur Verfügung stellen. Auch hier gilt: Bis 2015 ist da erst einmal gar nichts drin.

Apropos Geld: die Bahn kassiert am Tierpark Jahr für Jahr 35.000 Euro Stationsgebühren. Was macht sie nur damit?

Lorenz Redicker

Alles, was ein guter Bahnhof braucht

Dortmunds bester Bahnhof: die S-Bahn-Station Möllerbrücke zeigt, was möglich ist

Ein Bahnhof, der gegenüber den anderen Dortmunder Haltepunkten deutlich positiv hervorgehoben werden kann, ist der in der südlichen Innenstadt an der S-Bahn-Linie 4 gelegene Verknüpfungspunkt Dortmund-Möllerbrücke.

Bei der S4 Dortmund-Lütgendortmund – Unna handelt es sich wegen der erst im Jahr 1984 erfolgten Inbetriebnahme noch um eine „relativ junge“ Linie, so dass alle Bahnhöfe entlang des Linienwegs einen relativ hohen Standard aufweisen. Insbesondere der Haltepunkt Möllerbrücke profitierte jedoch davon, dass im Rahmen des Baus der im Juni 2002 eröffneten Stadtbahn-Linie 42 nach Hombruch, welche die S4 an der Möllerbrücke kreuzt, auch die S-Bahn-Station umfassend modernisiert worden ist.

Dies führte dazu, dass hier (im Wesentlichen) alles, was einen Bahnhof zu einem guten Bahnhof macht, zu finden ist. Die Bahnsteige sind ausreichend breit und verfügen über ein Blindenleitsystem, mit Hilfe von digitalen Verspätungsanzeigen und Durchsagen werden rechtzeitig Störungen im Betriebsablauf mitgeteilt. Zudem sind an mehreren Standorten Fahrpläne, Tarifaushänge und Umgebungspläne ausgehängt, die die Fahrgäste umfassend informieren und die Orientierung im Bahnhofsumfeld erleichtern. Besonders gut gelungen ist die Verknüpfung zwischen S- und U-Bahn. Eine kombinierte Echt-Zeit-Abfahrtsanzeige an den Haupteingängen, zahlreiche Hinweisschilder zu den Fahrtrichtungen über den Rolltreppen sowie Aufzüge, die direkt von der Straßenebene zu den Außenbahnsteigen der S4 und dem Mittelbahnsteig der U42 führen, gewährleisten, dass die Umsteigebeziehungen von allen Fahrgästen (Ortsunkundige, Menschen mit Behinderung etc.) einfach bewältigt werden können. Auch der Umstieg ins Taxi (es gibt einen Stand in direkter Nähe zur S-Bahn-Station an der Lindemannstr.) sowie die Weiterfahrt mit dem Fahrrad sind ohne Probleme möglich. Neben mehreren Fahrradabstellanlagen an den Ausgängen Hollestr. und Sonnenstr. (wobei vor allem die Situation an der Sonnenstr. zeigt, dass ein Bedarf für weitere Abstellplätze besteht) gibt es seit dem Jahr 2010 auch eine Station des Fahrradverleihsystems Metropolrad Ruhr, so dass jetzt auch spontan Fahrräder an der Möllerbrücke ausgeliehen werden können. Parkplätze für Autos hingegen werden nicht explizit ausgewiesen, sind aber aufgrund der Funktion des Haltepunktes (kein Pkw-



Blick von der Möllerbrücke auf die Bahnsteige: Sie sind breit genug, teilweise überdacht und verfügen über ein Blindenleitsystem.

Fotos (2): Lins



Gelungen ist die Verknüpfung mit der U-Bahn: gut ausgeschildert, mit einer Abfahrtsanzeige schon oben am Zugang. Und weder Rolltreppen noch Aufzüge fehlen.

Pendlerbahnhof) und seiner Lage im Innenstadtbezirk nicht erforderlich, so dass lediglich die Verknüpfung von S- und U-Bahn zur Buslinie 453, die seit drei Jahren über die Möllerbrücke geführt wird, kritisiert werden kann. Hier fehlt es an einer ausreichenden Beschilderung zwischen den Verkehrsträgern, an der Bushaltestelle selbst existieren keine Sitzmöglichkeiten und es gibt keine Überdachung.

Optimal ins Umfeld integriert

Optimal ist der Haltepunkt über mehrere Treppenaufgänge und zwei Aufzüge sowohl an die Möllerbrücke als auch durch zwei Rampen auf der östlichen

Seite an die angrenzenden Wohngebiete angeschlossen. Zum Teil erschweren an der Sonnenstraße aber parkende Fahrzeuge den Zugang zum Bahnsteig, an dieser Stelle sollte die Erreichbarkeit der Rampen konsequenter kontrolliert werden. Die verschiedenen Ausgänge an beiden Seiten sorgen für ein hohes Sicherheitsgefühl der wartenden Fahrgäste, da der Bahnsteig an mehreren Stellen verlassen werden kann. Die Aufenthaltsqualität erhöht sich zudem, weil die Möllerbrücke die Schienen in Höhe des Haltepunktes überquert, so dass die beiden Bahnsteige sehr gut von Passanten eingesehen werden können. Da sich in direkter Umgebung des Bahnhofs am Schnittpunkt zwischen Klinik- und Kreuzviertel neben zwei Supermärkten und mehreren Banken auch verschiedene Restaurants, Kioske sowie eine Diskothek befinden, wird die Straße auch nachts von Fußgängern und Radfahrern gut frequentiert.

Weil sämtliche für einen Haltepunkt relevanten Ausstattungsmerkmale vorhanden sind, die Verknüpfung zu den anderen Verkehrsträgern ausgezeichnet und der Bahnhof hervorragend in das städtische Umfeld integriert ist, kann die S-Bahnstation Dortmund-Möllerbrücke als Testsieger unter allen Dortmunder Haltepunkten bezeichnet werden. Kleinere beschriebene Verbesserungsmöglichkeiten sollten sicherlich zeitnah umgesetzt werden können, jedoch handelt es sich bei diesen kritikwürdigen Punkten allenfalls um Schönheitsfehler, die die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Dortmund-Möllerbrücke in keiner Weise beeinträchtigen.

Julian Lins



Verschmiert, zerkratzt, beschädigt: der Bahnhof Nette/Oestrich bietet keinen schönen Anblick. Fotos (2): Lamker

Kein Plan in Nette/Oestrich

Viele Bahnhöfe der S2 sind vernachlässigt: Sie sind verdreckt und verschmiert, Fahrpläne und Uhren fehlen

Im Rahmen des Bahnhofstests ist die S-Bahnlinie S2 insgesamt negativ aufgefallen. Während es positive Beispiele an anderen S-Bahnen gibt, werden Haltepunkte an dieser Linie vielfach vernachlässigt.

Beispielhaft waren die meisten Fahrkartenautomaten und Fahrkartentwerter verdreckt und verschmiert oder gar defekt. Zwischen Wischlingen und Mengede haben außerdem alle Haltepunkte Mängel bezüglich den vorhandenen Informationen zu Fahrplänen, zur Umgebung oder zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. In Huckarde waren zum Testzeitpunkt kein einziger Aushangfahrplan und kein funktionsfähiger Automat zum Entwerten der Fahrkarten zu finden. Und auch am frisch sanierten (!) Bahnhof Mengede waren weder Uhren noch funktionsfähige Fahrkartenautomaten auf dem Bahnsteig von Gleis 1/2 zu finden. Und von hier aus verbindet immerhin der Regional-Express RE3 Mengede direkt u. a. mit Dortmund Hbf, Hamm und Düsseldorf.

Exemplarisch können die meisten Verbesserungspotenziale am Beispiel des Haltepunkts Nette/Oestrich dargestellt werden. Trotz insgesamt guter Ausgangsbedingungen für einen attraktiven und sicheren Nahverkehr wie der Lage des Haltepunkts und moderner S-Bahnfahrzeuge steckt hier viel Potenzial, das nicht genutzt wird. So sind hier die Zugänge zum Bahnsteig an vielen Stellen mit Graffiti verschmiert. Infokästen sind leer und stark beschädigt - an keinem Zugang

finden sich damit Informationen zum Fahrplan oder zu den Fahrpreisen.

Auf dem Bahnsteig sind ein Aushangfahrplan sowie ein funktionsfähiger Fahrkartenautomat vorhanden, beides allerdings ebenfalls stark durch Graffiti und Kratzer beschädigt. Die Beschilderung der Gleise wurde verdreht und ein Teil der Namensschilder des Haltepunkts lässt nur noch erahnen, dass hier früher „Dortmund Nette/Oestrich“ stand. Aufgesprühte Graffiti wurden zwar entfernt, doch nützt das wenig, wenn dabei die Beschriftung mit entfernt wird. Grundsätzlich positiv: Überdachte Sitzmöglichkeiten sind in ausreichender Zahl vorhanden und gut von der Umgebung einsehbar. Ein Sitz wurde allerdings bereits infolge von Vandalismus entfernt. Zwischen den Sitzreihen sind an mehreren Stellen nur

noch Halterungen ehemals vorhandener Glasscheiben erkennbar, die beispielsweise vor Wind schützen könnten. Schlimmer noch: Reste von Glassplittern und scharfe Kanten stellen insbesondere für kleine Kinder eine Gefahr dar.

Von vielen Sitzplätzen aus sind weder die Verspätungsanzeige noch die einzige Bahnhofsuhr erkennbar. Gar nicht vorhanden sind Pläne der Umgebung oder eine Beschilderung zur Bushaltestelle. Dieser liegt zwar nah am S-Bahn-Haltepunkt, allerdings von den Ausgängen nicht erkennbar hinter der nächsten Kreuzung. An der Bushaltestelle fehlen zudem Unterstell- und Sitzmöglichkeiten sowie erhöhte Bordsteine für einen einfachen und barrierefreien Einstieg.

Verbesserungspotenzial besteht auch hinsichtlich der Barrierefreiheit des Haltepunkts. Vom Bahnsteig aus ist der Einstieg in die Züge barrierefrei möglich, der Hauptzugang am nördlichen Ende des Bahnsteigs besteht aber nur aus einer Treppe. Ein Aufzug für ältere und behinderte Menschen ist nicht vorhanden. Der südliche Zugang ist zwar über eine Rampe erreichbar, dort fehlen aber jegliche Hinweise auf die Umgebung und der Zugang vermittelt selbst bei Tageslicht kein Gefühl von Sicherheit. Zudem liegt zwischen beiden Zugängen ein Umweg von etwa 500 Metern. Hinzu kommt, dass die Rampe auf ihrer Gesamtlänge keine Zwischenpodeste hat, auf denen Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen oder ältere Menschen mit Gehhilfen eine Verschnaufpause einlegen könnten. Und wer den Bahnsteig von hier aus erreicht hat, findet Fahrplan und Fahrkartenautomat nur am anderen Ende.

Verbesserungen sollten also auf kurze Sicht im Hinblick auf Beschädigungen, Graffiti, Reisendeninformation und die Beschilderung vorgenommen werden. Zusätzlich müssen die Themen Barrierefreiheit, Integration in das Umfeld und Verknüpfung zu den Buslinien auf die Agenda gesetzt werden. *Christian Lamker*



Da muss man (und frau!) durch: Sicherheit wird am barrierefreien Zugang zum S-Bahnhof Nette/Oestrich leider nicht vermittelt.

Wo die Vandalen hausen

Das Bahnhofsgebäude in Kurl könnte ein Schmuckstück sein, wird aber nicht genutzt - und das ist Ursache einiger Probleme / Lebensgefährlicher Schleichpfad

Der Bahnhof Dortmund-Kurl zählt zu den schlechteren Haltepunkten Dortmunds. Die größten Schwachpunkte sind die nicht vorhandene Barrierefreiheit und die abgelegene Lage des Bahnsteigs zwischen einem baufälligen Bahnhofsgebäude auf der einen und mannshohen Büschen auf der anderen Seite, ein Umstand, der nicht nur eine verstärkte Vandalismusgefahr hervorruft, sondern die Aufenthaltsqualität des Haltepunkts insgesamt sehr stark beeinträchtigt.

Weiter negativ ins Gewicht fallen die fehlende Anbindung des Bahnsteigs an die Kurler Straße, die nicht vorhandene Ausschilderung zu den beiden Bushaltestellen am Bahnhof sowie die vielfach defekten Installationen (etwa Fahrkartenautomaten oder Sitzplätze). Auch die Unterführung zum Bahnsteig erweist sich als klassischer Angstraum, sie ist lang und dunkel, dadurch nicht besonders gut zu überblicken, an vielen Stellen bröckelt der Putz und mitunter entdeckt der aufmerksame Passant auch Schimmelflecken in manchen feuchten Ecken. Die Treppen zum Bahnsteig befinden sich ebenfalls in schlechtem baulichem Zustand, sind ausgetreten und voller Unebenheiten, und bei Nässe besteht erhöhte Rutschgefahr. Die aufgelisteten Punkte alleine machen deutlich: den Bahnsteig zu erreichen ist bereits für Personen, die noch einigermaßen gut zu Fuß sind, eine Herausforderung - Rollstuhlfahrern oder Eltern mit Kinderwagen bleibt hier jedoch nur die Kapitulation. Wen wundert es da noch, dass neben dem Bahnhofsgebäude ein bereits gut ausgetretener Schleichpfad durch Büsche und Müll direkt über das mit 160 km/h befahrene Gleis Richtung Dortmund Hbf zum Bahnsteig entstanden ist.

Weiter gehen die Probleme vor dem Bahnhofsgebäude: Der Bodenbelag des „Vorplatzes“ besteht aus Kopfsteinpflaster, was bei Nässe und insbesondere bei Glatteis gefährlich ist. Und man kann hier vom Bahnhof aus kommend nach rechts abbiegen oder geradeaus gehen. Einen Hinweis, wie man zu den beiden Bushaltestellen kommt, gibt es nicht, sehen kann man sie ebenfalls nicht. Hier wären Hinweisschilder angebracht. Auch das über 100 Jahre alte denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude, der einzige Bahnhof mit Jugendstileinflüssen in Dortmund, hat wahrlich bessere Zeiten gesehen: Vor den Fenstern hängen Metallplatten (als Schutz



Das Bahnhofsgebäude in Kurl ist über 100 Jahre alt. Das sieht man Dortmunds einzigem Bahnhof mit Jugendstileinflüssen leidet an. Er wird seit Jahren nicht genutzt und verfällt zunehmend.
Foto: Lins

vor unerwünschten Eindringlingen) und das Vordach wirkt so, als könnte es unter einer größeren Schneelast zusammenbrechen. Das Gebäude ist zwar wohl derzeit nicht einsturzgefährdet, aber wenn man es weiter nur stehen lässt, ist das nur eine Frage der Zeit. Es muss also dringend etwas passieren - und es gibt zwei größere, aber zwingend anzugehende Verbesserungsmöglichkeiten:

1. Ein Aufzug und eine Treppe können von der Kurler Straße direkt zum Bahnsteig gebaut werden. Dadurch würden die südlichen Bereiche Kurls inklusive des Krankenhauses und eine der beiden Bushaltestellen erheblich besser an den Haltepunkt angebunden. Der Bau einer weniger störanfälligen, weil vor Vandalismus sicheren Rampe an dieser Stelle sollte ebenfalls weiterhin auf der Agenda stehen, auch wenn das während der Pressekonferenz vor Ort aufgrund einer dort verlaufenden Gasleitung als nicht realistisch eingeschätzt worden ist.

Bahn in die Pflicht nehmen

2. In seinem jetzigen Zustand erweisen sich das Bahnhofsgebäude und der Tunnel zum Bahnsteig als ein nicht kalkulierbares Sicherheitsrisiko für Fahrgäste, ein weiterer Stillstand ist daher nicht mehr zu akzeptieren. Dieses muss der Bahn als aktuellem Inhaber auch unter Androhung von rechtlichen Konsequenzen deutlich vor Augen geführt werden. Und sie muss in die Pflicht genommen werden, den Verkaufspreis des Gebäudes deutlich zu senken. Das Problem ist, dass es sich nur noch um eine Bruchbude handelt, die unter Denkmalschutz steht, dieser Umstand erfordert bei einem Umbau zusätz-

liche Kosten und Aufwand. Letztlich muss neben einer umfassenden Modernisierung des Bahnsteigzugangs die Sanierung und die Neu-Nutzung des Gebäudes zeitnah umgesetzt werden, ob zum Bürgerzentrum (wie aktuell in Arnsberg), zur Volkshochschule (wie in Iserlohn) oder oder oder ...! Der Phantasie sind an dieser Stelle keine Grenzen gesetzt, es muss aber eine Nutzung angestrebt werden, die gewährleistet, dass das Bahnhofsgebäude über den gesamten Tag verteilt von Menschen frequentiert wird.

Es zeigt sich, dass eine Kombination der Punkte 1 und 2 die bestmögliche Verbesserung für den Bahnhof Kurl darstellt, da sie den optimalen Zugang von zwei Seiten inklusive barrierefreier Erreichbarkeit nach dem Vorbild zahlreicher S-Bahnhöfe ermöglicht. Außerdem bieten zwei Zugänge den angenehmen Nebeneffekt, dass nicht nur Fahrgäste den Bahnsteig betreten, sondern auch Passanten, die auf dieser Route den Weg abkürzen wollen. In Verbindung mit einer öffentlichen Einrichtung in dem ehemaligen Bahnhofsgebäude sowie einer modernisierten Unterführung führt dies zu einer deutlich spürbaren Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Andere Verbesserungen, wie ein städtebauliches Konzept für den Bahnhofsvorplatz und die Zuwege zum Bahnhof, das Beschneiden der Büsche auf der südlichen Seite des Bahnsteigs und die bessere Beschilderung der Bushaltestellen sind sicherlich schneller und kostengünstiger umzusetzen, aber als Einzelmaßnahmen nicht ausreichend, die Gesamtsituation des Haltepunkts dauerhaft zu optimieren. Für den Bahnhof Kurl sollte dementsprechend eine große Lösung angestrebt werden.
Paul Niemann

Adressen + Termine

VCD-Kreisverband Dortmund-Unna

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

Öffnungszeiten des Büros:

Dienstag: 9.30 - 11.30 Uhr
 Donnerstag: 18.30 - 20.30 Uhr

Vorstand:

Lorenz Redicker (Vorsitzender), Michael Hüttemann, Manfred Krüger (beide stellvertretende Vorsitzende), Albrecht Buscher (Schatzmeister), Julian Lins, Paul Niemann

Ansprechpartner für Lünen:

Jürgen Heidenreich, 023 06 / 96 31 03

Ansprechpartner für Schwerte:

Albrecht Buscher, 023 04 / 77 65 77

Aktiventreffen

Die Aktiven des VCD treffen sich in der Regel jeden zweiten Donnerstag im Monat um 20 Uhr im VCD-Büro. Ein weiteres Treffen, gemeinsam mit Pro Bahn, gibt es am jeweils ersten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr. Die nächsten Termine: 5.1. (19.30), 12.1. (20 Uhr), 2.2. (19.30), 9.2. (20), 1.3. (19.30), 8.3. (20)

Weitere Termine

Jeden 2. Samstag im Monat, 15 Uhr (14.1., 11.2., 10.3.) Critical Mass Dortmund, Protest auf dem Fahrrad
 Treffpunkt: Friedensplatz
 (<http://velolove.me>)

VCD-Landesverband

Grupellostr. 3, 40210 Düsseldorf
 Tel: 0211 / 16 49 497; Fax: 16 49 498
 Mail: info@vcd-nrw.de
 Internet: www.vcd-nrw.de

VCD-Bundesverband

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

Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna - Nr. 29 - Winter 2011/12 - Zeitschrift des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Kreisverband Dortmund-Unna.
 Redaktion: Albrecht Buscher, Manfred Krüger-Sandkamp, Christian Lamker, Julian Lins, Paul Niemann, Lorenz Redicker (v.i.S.d.P)
 Druck: Druckwerk Dortmund GmbH
 Auflage: 1200 (auf Recyclingpapier gedruckt)

In die richtige Richtung

Der neue Nahverkehrsplan für Westfalen-Lippe listet zahlreiche notwendige Verbesserungen auf

Mit der Gründung des Dachzweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für die fünf bisherigen westfälischen SPNV-Zweckverbände Münsterland, Ruhr-Lippe, Ostwestfalen-Lippe, Paderborn-Hochstift und Südwestfalen war auch die Aufstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplans (NVP-NWL) für das gesamte Verbandsgebiet, dass von Rheine bis Höxter und von Minden bis Siegen reicht, notwendig. Zu dem Verbandsgebiet gehört auch der Kreis Unna, nicht aber die Stadt Dortmund - die zählt selbstredend weiterhin zum VRR.

Der NVP-NWL bildet künftig die einheitliche Grundlage für die Bestellung von Nahverkehrszügen (RE, RB und S-Bahn) im gesamten Verbandsgebiet, geregelt sind dabei insbesondere die Qualitätsanforderungen an die Züge und Bahnhöfe sowie die Bedienungshäufigkeit, mit der die einzelnen Strecken befahren werden, ein konkreter Fahrplan ist damit aber noch nicht verbunden.

Bei der Aufstellung des NVP waren die betroffenen Städte und Gemeinden, aber auch Fahrgastverbände, um Stellungnahme gebeten worden. Auch wir als Kreisverband Dortmund-Unna haben uns, angehängt an die Stellungnahme des VCD-Landesverbands, zu Wort gemeldet und auf die nach wie vor unzureichende Situation auf verschiedenen Strecken rund um Dortmund, und somit im Kreis Unna, aufmerksam gemacht. Besonders haben wir auf die schlechte Situation der eingleisigen Strecke Lünen-Münster sowie Dortmund-Kamen-Hamm hingewiesen. Dort reicht die vorhandene Gleiskapazität einfach nicht mehr für die vielen Fern-, Regional- und Güterzüge.

Der nun vorliegende NVP benennt eine Vielzahl von Ausbauprojekten; für unseren Bereich wichtig sind der geforderte zweigleisige Ausbau für Lünen-Münster, der Ausbau für Dortmund-Kamen-Hamm und auch der Ausbau der Schwerter Verbindungskurve in Richtung Fröndenberg. Ebenso wichtig ist die Forderung, die Gleise im Bahnhof Hamm so zu ändern, dass künftig möglichst wenig gegenseitige Behinderungen durch Zugkreuzungen auftreten. Und nicht zuletzt wird auch der Ausbau des Dortmunder Hbf gefordert; hier ist insbesondere die Anlage eines neuen Bahnsteigs am Gleis 1 vonnöten.

Gänzlich neue Stationen sind für Lünen-Alstedde sowie eine weitere Station im Bereich Schwerte-Ost/Fröndenberg vorgesehen. Hier bevorzugen wir die Wiederherstellung von Fröndenberg-Langschede, da so auch die Bemühungen des VCD Märkischer Kreis unterstützt werden, Menden, Hemer und das Hönnetal auf direktem Wege an Dortmund anzubinden. Heute ist dies nur mit zweimaligem Umstieg möglich. Und auch sehr erfreulich ist schließlich die Auflistung der Regionalstadtbahn nach Bergkamen als mögliche Neubaustrecke. Damit würde endlich auch die letzte Stadt im Kreis Unna wieder an den Schienenverkehr angeschlossen.

Westfalen-Tarif

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen bildet der Tarif den zweiten großen Baustein im NVP. Hier ist als Ziel formuliert worden, die bisher existierenden 6 Tarife (5 Verbundtarife, 1 NRW-Tarif) zu harmonisieren und absehbar zu einem einzigen NWL-Tarif zusammenzuführen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist als erster Schritt der „Arbeitskreis Tarife in Westfalen“ gegründet worden. Dessen Arbeit werden wir aufmerksam verfolgen und uns bei Bedarf auch mit eigenen Vorschlägen zu Wort melden. In keinem Fall darf die jetzige gute Lösung mit dem Tarifkragen, bei dem in den Städten Lünen, Kamen, Bergkamen, Unna, Schwerte und Holzwickede der VRR-Tarif gilt, untergehen. Diese Lösung sollte vielmehr auf alle Kreiskommunen ausgedehnt werden.

Insgesamt weist der neue NVP ganz eindeutig in die richtige Richtung, nämlich mehr und besseren Regionalverkehr auf der Schiene in ganz Westfalen-Lippe und damit auch in unserem Bereich Dortmund/Kreis Unna. *Albrecht Buscher*

Dortmund noch immer ohne Plan

Im Sommer 2010 sollte der neue Nahverkehrsplan für Dortmund vorliegen, im Dezember 2010 der Rat den NVP als neue Grundlage für den Bus- und Bahnverkehr in der Stadt verabschieden. So war es geplant. Ende 2011 arbeitet die Verwaltung noch immer an dem Werk. Gründe für die Verzögerung wurden nicht genannt.