



# Stadtfairkehr

**VCD**  
Verkehrsclub  
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands  
Nr. 30 Herbst/Winter 2012

## Auf schnellen Wegen in die Zukunft

Radverkehrsförderung muss mehr sein als ein Schnellweg von Duisburg nach Hamm - sinnvoll ist die Strecke trotzdem. Öffentliche Diskussion bleibt wichtig

**Der Radverkehr im Ruhrgebiet bzw. der „Metropole Ruhr“ fristet nach wie vor eher ein Schattendasein. Der Trend geht zwar nach oben, auch seit Beitritt der Stadt Dortmund zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte in NRW im Jahr 2007, aber Investitionen in geeignete Infrastruktur sind nach wie vor zu selten und zu punktuell. Mit dem „Radschnellweg Ruhr“ sollen Stadtgrenzen überwunden werden, soll das Ruhrgebiet als eine Region auftreten und die Bedeutung des Radverkehrs insgesamt unterstrichen und gefördert werden. Die NRW-Landesregierung kann sich bereits auch in anderen Regionen des Landes Radschnellwege vorstellen.**

Im Dezember 2011 wurde eine vom Regionalverband Ruhr (RVR) in Auftrag gegebene Konzeptstudie durch die Dortmunder Planersocietät fertig gestellt. Mehr als eine Million Einwohner, über 430.000 Erwerbstätige und etwa 120.000 Studierende könnten mit einem qualitativ hochwertigen Radweg zwischen Duisburg und Hamm erschlossen werden. In Dortmund könnten so Universität und Technologiezentrum, die Innenstadt sowie Westfalenhallen, Signal-Iduna-Park und Westfalenpark gut erreichbar angebunden werden. Erfolge mit vergleichbaren Projekten gibt es beispielsweise in den Niederlanden, in Dänemark, in Großbritannien und in Abwandlungen sogar in den USA und Kanada.

### Besondere Qualität

Wichtig ist die Einhaltung besonderer Qualitätskriterien: Direktheit, Breite, Belag, Trennung vom Fußverkehr, Beschilderung/Markierung und Beleuchtung. Nur so kann ein Radschnellweg tatsächlich eine hohe Bedeutung im ganz-

Fortsetzung Seite 2

### Parkplatz-Zufahrt



Die Tonne des Anstoßes.

Foto: Redicker

Dieses Bild zeigt eine der meistgenutzten Radstrecken in Dortmund - wenn man auch in der Regel nur schiebt: den Zugang zur überdachten Radabstellanlage am Hauptbahnhof. Seit Jahren steht hier eine Betontonne im Weg. Sie kam wohl dorthin, weil sie beim Umbau des Hauptbahnhofes benötigt wurde. Dieser Umbau ist seit gut anderthalb Jahren abgeschlossen. Die Tonne steht noch immer da.

Die Deutsche Bahn versteht den Ärger der Radfahrer, ist aber hilflos. Die

Tonne stehe auf städtischem Grund, da könne man nichts machen, bedauert DB-Bahnhofsmanager Jörg Seelmeyer.

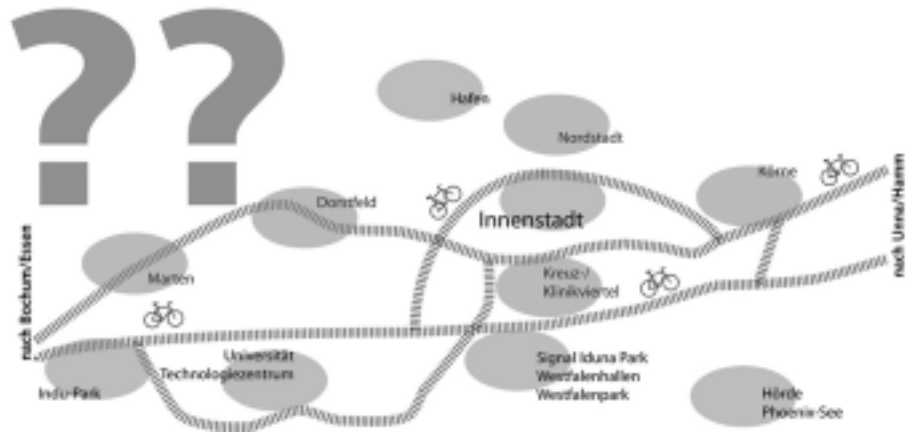
Die Stadt hat jetzt, nach VCD-Anfrage, Abhilfe angekündigt. Immerhin.

Sicher ist: In einer fahrradfreundlichen Stadt hat eine Tonne an dieser Stelle nichts verloren. Man stelle sich vor: Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Schnettkerbrücke bliebe eine Spur auch nur einen Tag länger als nötig gesperrt, weil eine Baufirma leider, leider ihren Müll nicht weggeräumt hat. *lore*

jährigen Alltagsradverkehr bekommen und das umfangreiche, vorhandene Radverkehrsnetz um wichtige Direktverbindungen ergänzen. Zwischen Mülheim a. d. Ruhr und Essen entsteht bereits ein Radweg auf der Trasse der stillgelegten Rheinischen Bahn, der diesen Qualitätsanforderungen weitgehend gerecht wird.

Die öffentliche Diskussion (in Dortmund) erregte sich schnell an möglichen Kosten sowie Zweifeln an der Notwendigkeit des Projekts. Dabei gibt es bisher noch gar keine belastbare Kostenschätzung. Grobe Rechnungen landeten auf Basis von Erfahrungswerten im Radwegebau bei gut 100 Millionen Euro. Zum Vergleich: der Ausbau der B1/A40 allein im Bereich der Schnettkerbrücke hat ebenso viel gekostet. Der geplante B1-Tunnel wird sogar mit über 250 Millionen Euro veranschlagt. Richtig ist: kaum jemand wird mit dem Rad die gesamte Strecke von Duisburg nach Hamm fahren – ebenso wie nur wenige die komplette A40 mit dem Auto befahren. Auf Teilstücken, etwa aus der Dortmunder oder Bochumer Innenstadt zu Universität und Technologiezentrum oder zwischen benachbarten Stadtteilen und Zentren, ist eine direkte, schnelle Alltagsverbindung aber sehr wohl wichtig. Und auch hier würde eine Umsetzung massive Vorteile bringen! Nicht vergessen werden dürfen dabei allerdings weitere Investitionen in die städtischen Radverkehrsnetze und Radwege, geeignete Abstellanlagen, Verknüpfungen zum öffentlichen Nahverkehr sowie zum Verleihsystem Metropoolrad Ruhr.

Ausdrücklich zu begrüßen ist die breite öffentliche Diskussion über den Radverkehr, die alleine durch die Konzeptstudie angestoßen wurde. Das Ruhrgebiet



Viele Fragezeichen: Die Trassierung für den Radschnellweg durch Dortmund ist noch offen. Viele Wege sind denkbar. Grafik: Lamker

muss sich dabei über Stadtgrenzen hinweg als fahrradfreundliche Region positionieren und eine Vorreiterrolle auch für andere Regionen einnehmen. Der nächste Schritt beginnt nun mit dem Auftrag für eine Machbarkeitsstudie, die konkrete Trassenführungen untersucht und deren Realisierbarkeit beurteilt. Hierzu werden im Frühjahr 2013 Ergebnisse erwartet.

### Diskussionsveranstaltung

Der VCD-Kreisverband Dortmund-Unna und die Pro-Bahn-Ortsgruppe Dortmund werden, gemeinsam mit anderen Umweltverbänden Dortmunds, das Thema und die nächsten Schritte weiter interessiert und bei Bedarf auch kritisch begleiten. Dazu wird im Frühjahr eine öffentliche Diskussionsveranstaltung geplant, zu der Vertreter der Stadt Dortmund, der Wissenschaft sowie der beteiligten Verbände eingeladen werden.

Öffentlich soll über Ansprüche an die Trassenführung sowie mögliche Trassenkorridore mit Wünschen und (potenziellen) Konflikten diskutiert werden.

Gleichzeitig sollte insgesamt ein modernes Konzept gewählt werden, in dem auch über verträgliche Beeinträchtigungen des Autoverkehrs statt aufwändiger und schwer finanzierbarer Brücken und Tunnel gesprochen wird. Ansonsten erscheint eine Realisierung des Gesamtprojekts auf absehbare Zeit schwierig. Gerade der Bereich Dortmund erweist sich hier als kritisch, da auf keine vorhandene Trasse oder brachliegende Bahnstrecken zurückgegriffen werden kann.

Radverkehrsförderung bleibt zweifelsohne mehr als der Bau eines Radschnellwegs – auf diesen verzichten sollte man deshalb aber nicht! Wir laden deshalb alle Interessierten herzlich zur Beteiligung an den weiteren Diskussionen ein und freuen uns auf viele Ideen. Christian Lamker

## Willmobil wächst, Greenwheels senkt die Preise

Trotz guter Nachrichten tritt Carsharing in Dortmund und im Kreis Unna auf der Stelle

Greenwheels hat die Preise gesenkt. Sehr deutlich sogar, besonders die umstritten hohen Stundentarife an Wochenenden. An und für sich eine gute Nachricht. Leider hat Dortmunds größter Carsharing-Anbieter die Kunden nicht extra informiert. Nur wer die Internetseiten des Unternehmens aufmerksam liest (zugegeben: das tun viele Nutzer, weil die Mehrheit über das Internet bucht), erfuhr von der Preisänderung.

Kurzer Rückblick: Anfang 2008 vereinheitlichte Greenwheels die Tarife, verband dies mit einer saftigen Preiserhöhung und handelte sich mächtig Ärger ein. Besonders die Stundenpreise an Wochenenden wurden massiv erhöht - für viele Kunden, die bis dahin noch in sehr unterschiedlichen Tarifen ein Car-Sharing-Auto

buchen konnten, verdreifachten sich die Stundenpreise teilweise.

Greenwheels verlor damals einige Kunden, zur großen Flucht kam es aber nicht. Drive Carsharing (Kooperationspartner von DB Carsharing/Flinkster), damals zweiter Anbieter in Dortmund, konnte seitdem nicht wie erhofft expandieren, bietet Autos weiterhin nur an zwei Stationen an (Hauptbahnhof und Hörde).

Wachsen konnte hingegen der später (2009) im Kreuzviertel hinzu gekommene Anbieter Willmobil. Der Nachfolger des Nachbarschaftsautos Westpark verfügt inzwischen über fünf Autos in der Innenstadt und kündigte an, im November eine Station in Hörde einzurichten.

Die Zahl von drei Anbietern (mit Flinkster vier) kann indes nicht darüber hin-

wegtäuschen, dass das Carsharing in Dortmund weitgehend auf der Stelle tritt. Außerhalb der Innenstadt gibt es kaum Autos, schon die Nordstadt ist Carsharing-Diaspora. Während in Deutschlands Carsharing-Hauptstadt Karlsruhe inzwischen 1,76 Carsharing-Autos auf 1000 Einwohner kommen (insgesamt etwa 500), sind es in Dortmund ganze 0,05 (insgesamt 30). Im Städtevergleich des Carsharing-Bundesverbandes bcs belegt Dortmund bei den Städten über 200.000 Einwohner gerade Platz 29 (von 37).

Und der Kreis Unna? In Lünen ist Drive Carsharing immerhin mit vier Autos vertreten, in der Kreisstadt Unna aber, in Schwerte sowie den weiteren Kommunen des Kreises konnten sich Carsharing-Angebote nicht etablieren. lore

# Vertane Chancen

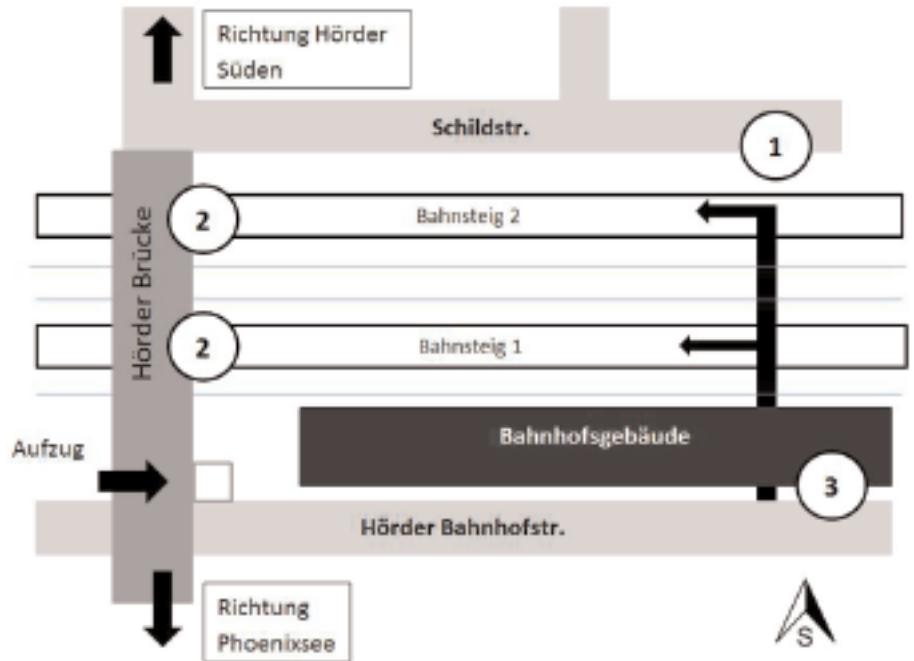
Umbau des Hörder Bahnhofs ist abgeschlossen. Geschäftsinhaber profitieren, wer die U-Bahn nutzt oder aus dem Hörder Süden kommt, muss lange Wege in Kauf nehmen

**Viel tut sich momentan im Dortmunder Stadtteil Hörde: Begleitet von den interessierten Blicken der Öffentlichkeit und einem breitem Medienecho ist in den vergangenen Jahren der Hörder Bahnhof umgebaut und schließlich in diesem Sommer eröffnet worden. Gleichzeitig haben sich die ehemaligen Stahlstandorte Phoenix-Ost und Phoenix-West zu einer bevorzugten Wohnadresse mit Seeblick bzw. einem modernen Technologiestandort gewandelt. In diesem Kontext muss auch der Bahnhofsumbau gesehen werden: Was trägt er bei zur Erschließung des Stadtteils?**

Keine Frage, der Umbau des Hörder Bahnhofs war überfällig. Das hat auch unser Bahnhofstest gezeigt, den wir gemeinsam mit Pro Bahn im vergangenen Jahr durchgeführt haben: Insbesondere die nicht vorhandene Barrierefreiheit und die fehlenden Zugänge von der Hörder Brücke und den südlich des Bahnhofs liegenden Wohngebieten zu den Bahnsteigen haben wir seinerzeit in Hörde bemängelt. Mittlerweile nun sind alle Aufzüge in Betrieb und dank neuer Pflasterung gibt es auch ein Blindenleitsystem. Damit erfüllt der Hörder Bahnhof nun alle Mindestvoraussetzungen, die heutzutage an einen Haltepunkt der Kategorie 4 gestellt werden.

Mehr aber auch nicht.

Denn im Zuge der eigentlich umfassenden Sanierung ist es verpasst worden, die Erschließung des Bahnhofsareals von Grund auf verkehrlich neu zu strukturieren, um so die Bedeutung des Hörder Bahnhofs als mit Abstand größtem ÖPNV-Verknüpfungspunktes im Dortmunder Süden zu verbessern. So befinden sich die zahlreichen Bushaltestellen, von denen aus die Busse in Richtung südliche Vororte abfahren, zwar weiterhin direkt vor dem Eingang zum Bahnhof, aber gerade bei der für viele Pendler wichtigen Umsteigebeziehung zwischen Regionalbahn und der U-Bahn-Linie 41 ist der große Wurf ausgeblieben. Die schon lange gewünschte Erweiterung der Verteilerebene mit direkten Zugängen zu den Bahnsteigen ist nicht umgesetzt worden. Stattdessen müssen die U-Bahn-Nutzer weiterhin lange Wege über mehrere Ebenen in Kauf nehmen, um ihre Züge zu erreichen. Ein umständliches Unterfangen, und das weiterhin teils ohne Überdachung.



Umgebungsplan Dortmund-Hörde Bahnhof

Grafik: Lins

Auch die Erschließung aus den südlich des Bahnhofs liegenden Wohngebieten ist nicht gelöst worden. Bei dem während der Bauarbeiten zur Verfügung stehenden Bahnsteig an der Schildstraße (vgl. Grafik Punkt 1) und dem Treppenabgang von der Hörder Brücke (vgl. Punkt 2) hat es sich nur um Provisorien gehandelt – ärgerlich, weil sich viele Bahnstutzer schon an die kürzeren Wege gewöhnt hatten. Somit müssen aus Richtung Süden kommende Fußgänger nun wieder die Schienen über die Hörder Brücke queren, um dann mit dem Aufzug über die Hörder Bahnhofstraße und dann noch unter den Gleisen hindurch ihre Züge zu erreichen. Ein direkter Zugang von der Schildstraße an den Bahnhofstunnel (vgl. Punkt 1) hätte hingegen für zahlreiche Bahnfahrer eine spürbare Zeitersparnis bedeutet; aber auch die eigentlich ohne allzu große Kosten zu realisierende Erschließung via Treppe von der Hörder Brücke (vgl. Punkt 2) dürfte aufgrund der nicht ausreichend dimensionierten Bahnsteigbreite nicht dauerhaft eingerichtet werden.

## Überdimensionierter Neubau

Das kommt zumindest den Geschäftsinhabern zu Gute, die nach dem Umbau in das neue Bahnhofsbauwerk eingezogen sind, denn aufgrund des einzigen Zugangs zu den Bahnsteigen von der Nordseite her ist die Freqüentierung der Laden-

passage natürlich vergleichsweise hoch (vgl. Punkt 3). Überhaupt, woran während der Bauarbeiten wirklich nicht gespart worden ist, ist eben besagtes neues Einkaufszentrum nebst Bahnhof. Im Vergleich zu dem früheren einstöckigen „Pavillon“, der aufgrund seines maroden Zustands abgerissen worden ist, wirkt der neue Bau wuchtig und überdimensioniert. So hat sich bereits der Gestaltungsbeitrag der Stadt Dortmund öffentlich negativ zu der neuen, etwas billig wirkenden Wellblechverkleidung geäußert. An dieser Stelle hätte sicherlich ein klein wenig mehr Transparenz nicht geschadet, damit vor allem ortsunkundige Personen überhaupt erkennen können, dass sich hinter dem neuen Einkaufs-Paradies mit Deichmann, Rewe und Burger King auch noch ein Haltepunkt befindet.

Festzuhalten bleibt, dass gerade die Infrastrukturanlagen des Hörder Bahnhofs die überfälligen Verbesserungen erhalten haben. Ob aber nicht auch an einigen Stellen an der falschen Stelle gespart worden ist (so sind die neuen Bahnsteigdächer deutlich kürzer als früher), wird wohl erst die Zukunft zeigen. Weiterhin ist es gelungen, einen neuen städtebaulichen Akzent zu setzen, über den kontrovers diskutiert wird. Ob das Bahnhofsbauwerk aber dauerhaft seine Funktion als Eingangstor nach Hörde und damit auch etwa zum Phoenixsee einnehmen kann, bleibt abzuwarten.

Julian Lins



Wer (über)sieht die Ampeln? Rheinische Straße, Höhe Westfalenkolleg.  
Foto: Lamker

## Groß und gefährlich

Die Rheinische Straße birgt nach ihrem Umbau für Fußgänger und Radfahrer viele Risiken

**In Dortmund wird viel gebaut. Auch die Rheinische Straße zwischen Unionstraße und Dorstfelder Brücke ist erst vor wenigen Jahren mit Fertigstellung des Ost-West-Tunnels der U43/U44 im jetzigen Zustand hergestellt worden. Und dennoch: die Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich der Innenstadt ist besonders gefährlich und unattraktiv.**

Für eine Stadt, die sich fahrradfreundlich sieht, alles andere als ein Aushängeschild auf einer wichtigen Verkehrsverbindung im Zentrum. Grund genug, einen Blick auf die Situation aus Sicht von Fußgängern und Radfahrern zu werfen.

Der Angebotsstreifen für Radfahrer ist stadtauswärts teilweise sehr eng und wird durch Parkplätze in Schräglage nochmals stark beeinträchtigt. Längere Fahrzeuge, Lieferwagen oder Autos beim Ein- und Ausparken blockieren hier regelmäßig den Weg. Oft bleibt nur ein Ausweichen auf die Hauptfahrbahnen, auf denen die Autos zweistreifig mit Tempo 50 (oder mehr) unterwegs sind.

Stadteinwärts ist der Radweg im Bereich der Haltestelle Heinrichstraße schwer für Fahrzeuge aus den Querstraßen und Fußgänger einsehbar. Auch Fußgänger müssen sich auf den Gehwegen an Engstellen vorbeizwängen, wo ein Rollstuhl oder Kinderwagen nur knapp vorbei passt. Gleichzeitig ist die Querung der Straße für Fußgänger mit viel Wartezeit auf Grün verbunden. Mehr als zwei Minuten sind keine Seltenheit, um nur auf den Mittelstreifen und zu den Bahnsteigen der Stadtbahnhaltestelle Heinrichstraße zu gelangen. Bei tief stehender Sonne sind die Ampeln kaum zu erkennen und es fehlt an weiteren, für Autofahrer klar er-

kennbaren Hinweisen auf einen Fußgängerüberweg. Nicht selten rast mitten in der Grünphase für Fußgänger ein Auto oder Lkw mit hoher Geschwindigkeit durch, weil der Fahrer die Ampel komplett übersehen hat. Dabei erscheint das Verkehrsaufkommen insgesamt gar nicht übermäßig hoch, so dass die hohe Barrierewirkung der Rheinischen Straße sicher reduziert werden könnte. Ohnehin wird eine Fahrspur oft durch Lieferwagen und Anwohnerverkehr teilweise blockiert und steht real gar nicht zur Verfügung.

Viele Fußgänger entscheiden sich bereits aus Sicherheitsgründen dafür, auf den fließenden Verkehr statt auf die Ampeln zu achten. Also direkt bei Rot zu gehen, wenn kein Auto kommt, und bei Grün lieber stehen zu bleiben, wenn Autos auf die Ampeln zufahren. Das entspricht eher dem Verhalten an einem Zebrastreifen als an einer Ampelanlage! Hier gibt es dringenden Handlungsbedarf, da auch viele Kinder und ältere Menschen aus dem Unionviertel unterwegs und Vollbremsungen und gefährliche Situationen zu beobachten sind – in einer Regelmäßigkeit wie an kaum einer anderen Stelle in Dortmund.

### Zwei Fahrspuren notwendig?

Dringend geprüft werden muss, wie die Sichtbarkeit der Ampeln für Autofahrer verbessert, die Wartezeit für die Querung der Straße verkürzt, die Sicherheit für Radfahrer erhöht sowie das Platzangebot für Fußgänger verbessert werden können. Das gilt insbesondere in Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung westlich der Dorstfelder Brücke. Zu prüfen ist dabei auch, inwieweit zwei Fahrspuren für den fließenden Verkehr überhaupt notwendig sind. *Christian Lamker*

## Keine Chance für den Radtunnel

Lange haben die Radfahrer in Dortmund gehofft: auf eine neue Radverbindung zwischen City und Nordstadt durch den ehemaligen Posttunnel am Hauptbahnhof. Zu realisieren im Zuge des Bahnhofs-Umbaus. Doch diese Hoffnung hat Jörg Seelmeyer, Bahnhofsmanager der Deutschen Bahn in Dortmund, zerschlagen: Einen solchen Tunnel habe es schon in Düsseldorf nicht gegeben. Denn die Bahn würde in diesem Falle alle Kosten-Risiken des Tunnels auf die Stadt abwälzen, erzählte Seelmeyer während der VCD-Jahreshauptversammlung. Zu den Risiken zähle etwa ein Bombenalarm infolge eines herrenlosen Koffers. Das Wagnis wollte Düsseldorf für eine neue Radverbindung nicht eingehen. In Dortmund werde das kaum anders sein, prognostizierte Seelmeyer.

Wohl zu Recht.

*lore*

## Neue Fahrradhäuser

Im Frühjahr 2013 will der VCD in Dortmund bis zu drei weitere Fahrradhäuser aufstellen lassen, darunter voraussichtlich ein erstes Häuschen in der Nordstadt. Eine erfreuliche Entwicklung. Weniger erfreulich: Das Häuschen am Platz von Leeds wird vermutlich demontiert, weil es seit Jahren zu wenig Nutzer gibt. Nur wenn sich das kurzfristig noch ändert, könnte das Haus dort erhalten bleiben. Interessenten melden sich bitte beim VCD (Kontaktseiten Seite 6).

## Bahnhofstest Kreis Unna

Die ersten Ergebnisse der vom VCD und Pro Unna getesteten Bahnhöfe im Kreis Unna sind online:  
<http://bahnhofstest.vcd-unna.de>

# Für Radfahrer nur Billigware

Große Handelsketten wollen Zeichen der Zeit nicht erkennen



Nur ein Beispiel von vielen: Fahrradständer am Hornbach-Baumarkt an der Bornstraße. Für Autos gibt es großzügige Abstellflächen, für Radfahrer nur billige Felgenknacker. Fotos (3): Krüger-Sandkamp

**In Dortmund kann man sehen, wer Fahrradständer aufgestellt hat: Geschäftsinhaber haben für ihre Rad fahrende Kundschaft nur Billigware im Angebot. Die Stadt zeigt, wie es gehen kann**

Bau- und Supermärkte investieren in der Regel viel Geld in riesige Parkplätze, um die motorisierte Kundschaft anzulocken. Da wird asphaltiert, gepflastert, es werden Grünstreifen und wetterfeste, also überdachte Stellplätze angelegt - für Einkaufswagen.

Und beim Radverkehr? Die großen Supermarkt- und Discountketten wie Rewe, Aldi, Lidl, Penny und Baumärkte wie Bauhaus, Hellweg oder Hornbach

sind sich da in Dortmund seit Jahrzehnten einig: Für Radfahrer werden nur die billigsten Felgenkiller bereitgestellt.

Dass die Stadt Dortmund seit Mitte der 1990er Jahre vorbildliche Fahrradständer aufstellt, an die man sein Rad anlehnen und sicher anschließen kann, hat daran nichts geändert.

Wenn dann doch einmal brauchbare Fahrradständer vor einem Rewe stehen, dann nur, weil eine Bezirksvertretung - also



Billig-Stellplätze auch am größten City-Sportgeschäft



Vorbildlich: Fahrradständer vor dem Rewe an der Saarlandstraße. Für die hat aber nicht der Supermarkt, sondern die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost gesorgt.

die öffentliche Hand - investiert hat. Die Handelsketten selbst, so scheint es, sind an Rad fahrenden Kunden nur mäßig interessiert, sonst würden sie vernünftige, im Vergleich zu Parkplätzen und Tiefgaragen dennoch preiswerte Fahrradbügel wie die Stadt Dortmund anbieten. MKS

## Achtung, meiden!

**Felgenkiller** oder **Felgenknacker** heißen die Fahrradständer, bei denen das Vorderrad zwischen zwei Bügel gesteckt wird. Weil das gesamte Gewicht des Fahrrades an diesem kleinen Teil der Vorderradfelge hängt, kann die ganze Felge sehr leicht verbogen werden - also eine „Acht“ bekommen. Wer sein Rad liebt, meidet solche Killer.

## Adressen + Termine

### VCD-Kreisverband Dortmund-Unna

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

### Öffnungszeiten des Büros:

Dienstag: 9.30 - 11.30 Uhr  
 Donnerstag: 18.00 - 20.00 Uhr

### Vorstand:

Lorenz Redicker (Vorsitzender), Michael Hüttemann, Manfred Krüger-Sandkamp (stellv. Vorsitzende), Albrecht Buscher (Schatzmeister), Christian Lamker, Julian Lins, Paul Niemann (Beisitzer)

### 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 jeweils am ersten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr. Nächste Termine: 8.11., 20 Uhr, 6.12., 19.30 Uhr, 13.12.: Weihnachtessen, 19 Uhr, 10.1., 20 Uhr,

## Newsletter

Informationen über des Arbeit des VCD-Kreisverbandes und allgemeine Nachrichten zur Verkehrspolitik. An- und Abmeldung sind möglich unter: [www.news.vcd-dortmund.de](http://www.news.vcd-dortmund.de)

### VCD-Landesverband

Grupellostr. 3, 40210 Düsseldorf  
 Tel: 0211 / 16 49 497; Fax: 16 49 498  
[info@vcd-nrw.de](mailto:info@vcd-nrw.de); [www.vcd-nrw.de](http://www.vcd-nrw.de)

### VCD-Bundesverband

Rudi-Dutschke-Str. 9, 10969 Berlin  
 Tel: 030 / 280 351-0; Fax - 10  
[mail@vcd.org](mailto:mail@vcd.org); [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

## Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna - Nr. 30 - Herbst/Winter 2012 - Zeitschrift des VCD-KV Dortmund-Unna.  
 Redaktion: Manfred Krüger-Sandkamp, Christian Lamker, Julian Lins, Lorenz Redicker (v.i.S.d.P), Oliver Stieglitz  
 Druck: Druckwerk Dortmund GmbH  
 Auflage: 1200 (auf Recyclingpapier gedruckt)

# Tarife in Bewegung

## Ob Sozialticket, Zusatzticket oder Westfalentarif: Bei Preisen für Bus und Bahn ändert sich demnächst viel

**Bei den Preisen für Busse und Bahnen tut sich Einiges in Dortmund und dem Kreis Unna. Ein Überblick von Gastautor Oliver Stieglitz vom Fahrgastverband Pro Bahn NRW.**

### Mein Ticket

Zum Jahr 2013 plant der VRR die Einführung des Sozialtickets als Regelangebot zum Preis von 29,90 Euro für kreisfreie Städte. Das Angebot ist an die Bereitstellung der entsprechenden Landesförderung gekoppelt. Um Inhaber des Sozialtickets nicht zu diskriminieren, bekommt das Sozialticket den neuen Namen „Mein Ticket“. Das 2011 eingeführte VRR-Sozialticket für Bezieher von Arbeitslosen- und Sozialgeld sowie Geringverdiener läuft Ende 2012 aus. Im Juni gab es verbundweit 47.300 Kunden. Nicht alle VRR-Städte haben mitgemacht, auch Dortmund hatte mit seinem 9-Uhr-Sozialticket einen Sonderweg gewählt.

### Zurück in die Zukunft mit dem Zusatzticket

Mit dem Zusatzticket hatte der VRR ursprünglich ein sehr kundenfreundliches weil einfaches Angebot entwickelt: Wer über den Geltungsbereich seiner Monatskarte hinausfuhr, konnte je Fahrt ein Zusatzticket lösen. Es diente auch als Aufpreis 1. Klasse oder zur Fahrradmitnahme. Seit Januar gibt es nun zwei Zusatztickets: ein „kleines“ für Fahrten mit Monatskarten in eine Nachbarstadt (2,40 Euro) und ein „großes“ für weitere Fahrten, Fahrradmitnahme und 1.-Klasse-Nutzung (3,50 Euro). Diese Differenzierung hat sich nicht bewährt und wird rückgängig gemacht. Ab 1. Januar 2013 gibt es wieder nur ein Zusatzticket für 3 Euro. Neu ist der Rabatt auf das Vierer-Zusatzticket (10,80 Euro, also 2,70 Euro je Fahrt). Im Jahr 2011, vor der Aufspaltung, kostete ein Zusatzticket 2,60 Euro.

### VRR: Niederrhein-Integration

Seit dem 1. Januar 2012 ist der Niederrhein als Region Nord Teil des VRR-Tarifgebiets. Dortmund und die VRR-Brückenköpfe im Kreis Unna gehören zur Region Süd. Damit bleibt hier bei Fahrten in den Preisstufen A bis D alles beim Alten: Wie bisher kann der Ticket-2000-Inhaber nach 19 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags im erweiterten Geltungsbereich fahren, hier also in der Regi-

on Süd. Für Fahrten zwischen den Regionen Nord und Süd wurde eine neue Preisstufe E eingeführt. Der Kreis Unna wurde von der Preisstufe E allerdings ausgenommen. Das ist zwar unglücklich, bedeutet aber keine Verschlechterung, da bei Fahrten aus dem Kreis Unna an den Niederrhein weiterhin der NRW-Tarif gilt. Bahn-card-Kunden wird es freuen.

Der VRR plant für 2014 eine größere Tarifreform. Hier sind VCD und Pro Bahn eingebunden, da beide Verbände als ständige Gäste ohne Stimmrecht im VRR-Ausschuss für Tarif und Marketing vertreten sind. Die Fahrgastverbände werden sich unter anderem dafür einsetzen, dass das gesamte VRR-Ticketsortiment in den VRR-Gemeinden des Kreises Unna verkauft und anerkannt wird.

### Westfalentarif

In Westfalen gibt es heute fünf Gemeinschaftstarife. Neben dem Ruhr-Lippe-Tarif, der u.a. im Kreis Unna und dem Märkischen Kreis gilt, sind dies der Münsterland-Tarif, der VGWS-Tarif in Südwestfalen sowie der 6er und der Hochstifttarif in Ostwestfalen. Der Ruhr-Lippe-Tarif gilt auch für alle Fahrten aus dem Ruhr-Lippe-Raum nach Dortmund (und in den östlichen VRR-Raum).

Im Rahmen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen werden diese fünf Tarife zu einem neuen Westfalentarif zusammengefasst. Die bisher geltende Anerkennung des Ruhr-Lippe-Tarifs soll auch für den Westfalentarif gelten. Dann würde es weiterhin in Dortmund und den anderen oben genannten Gemeinden zwei Verbundtarife geben: den VRR-Tarif und den Westfalentarif. Die Bedeutung des Westfalentarifs liegt für Dortmund als westfälisches Oberzentrum vor allem in der Erreichbarkeit aus dem Umland. Heißt: Vom Westfalentarif profitieren die für Dortmund wichtigen Einpendler und Citybesucher. Zuständig für die Integration Dortmunds in den Westfalentarif ist zunächst der VRR, der dieser Entwicklung positiv gegenüber steht. Für Bus- und Bahnfahrer in Dortmund und dem Kreis Unna wird es also in den nächsten Jahren immer wieder Tarifänderungen geben. In der VCD-LAG (Landesarbeitsgemeinschaft) Ruhr besteht die Chance, sich früh darüber zu informieren und an der einen oder anderen Stelle Verbesserungen für die Fahrgäste zu erreichen. *Oliver Stieglitz*