



Stadtfairkehr

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands
Nr. 31 Frühjahr 2013

Die Probleme sind lösbar

Radschnellweg Ruhr ist gerade in Dortmund nicht so leicht zu realisieren - möglich ist das Projekt trotzdem. Podiumsdiskussion soll für mehr Öffentlichkeit sorgen

Zum Jahreswechsel 2011/12 mit einer Konzeptstudie groß gestartet, ist es nun merklich ruhiger um den „Radschnellweg Ruhr“ geworden. Einige sehen die Realisierung bereits in weite Ferne gerückt (derwesten.de, 6.12.12). Eine Machbarkeitsstudie, die eine detailliertere Untersuchung und Kostenschätzung möglicher Varianten vorsieht, ist derzeit in Arbeit. Vor Anfang 2014 ist hier aber nicht mit Ergebnissen zu rechnen.

Im Bereich Dortmund bleibt das große Problem, dass es keine verfügbare Trasse gibt, die durch das Stadtgebiet führt und eine Verknüpfung nach Unna und Bochum bieten kann. Angedachte Varianten bedeuten hohe Kosten für neue Brückenbauwerke, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern oder den Verlust von Parkplätzen in dicht bebauten innerstädtischen Bereichen. Und dennoch: unlösbar sind diese Probleme nicht. VCD, ADFC und Grüne in Dortmund haben sich auf teils gemeinsamen Erkundungstouren bereits ein Bild der konkreten Situation gemacht und sehen viele Potenziale zur Realisierung des Projekts.

Radverkehrsförderung bedeutet dabei auch das Setzen und Verändern von Prioritäten im Rahmen einer Lösung, die niemanden stark benachteiligt. Mehr als eine Million Einwohner als potenzielle Nutzerinnen und Nutzer des Radschnellwegs sind ein gutes Argument dafür, die Diskussion fortzuführen und die Umsetzung zu forcieren. Neben der Machbarkeitsstudie soll nun auch ein Kommunikationskonzept entwickelt werden. Ein sinnvoller Schritt angesichts der bisherigen kontroversen Diskussionen um das Projekt.

Der Winter 2012/13 hat mit vielen kalten Tagen sowie Schnee und Eis außerdem wieder einmal gezeigt, dass Dortmund und das Ruhrgebiet eine Radverkehrsinfrastruktur braucht, die ganz-



Bislang nicht mehr als Konzeptstudie: Der Radschnellweg Ruhr. Eine Machbarkeitsstudie zum Thema ist in Arbeit, ihre Fertigstellung aber nicht vor Anfang 2014 zu erwarten. Der VCD und Pro Bahn veranstalten zum Radschnellweg eine Podiumsdiskussion am 16. April.

Fotos: zeitweise/Photocase, RVR

Schönwetter-Radler im Presseamt

Radfahren soll man in Dortmund nur bei gutem Wetter. Das jedenfalls legen Aussagen eines Stadtsprechers nahe. „Es sei vernünftiger, das Fahrrad im Winter stehen zu lassen und als umweltbewusster Verkehrsteilnehmer Bus oder Bahn zu nutzen“ - mit diesen Worten wurde Stadtsprecher Thomas Kampmann (in indirekter Rede) in den Dortmunder Tageszeitungen zitiert. Anlass war die Kritik einer Radfahrerin daran, dass der Fuß- und Radwegeabschnitt der Schnettkerbrücke bei Schnee und Eis nicht gestreut würde.

Nun ja, man könnte sagen, der Presse-Mann kenne sich aus: In Dortmund werden Radwege eher selten geräumt, im Gegenteil: meist dienen sie als Ablagefläche für den Schnee von den Autofahrbahnen. Aber natürlich kann man trotzdem Rad fahren: mit der gebotenen Vorsicht und guten Reifen ist das immer möglich - und wenn der Radweg nicht frei ist, darf man die Straße benutzen. An der Schnettkerbrücke geht das nicht, deshalb wäre es besonders wichtig, diesen für den Radverkehr bedeutsamen Streckenabschnitt zu räumen.

Ach, übrigens, für diejenigen in der Stadt, die es vergessen haben sollten, besonders also für das Presseamt: Dortmund ist 2007 der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) beigetreten. Und hat ganz offiziell das Ziel, dass 15 Prozent aller Wege in der Stadt mit dem Rad zurückgelegt werden. Das geht allerdings nicht nur mit Schönwetter-Radlern. *lore*

Lünen zeigt, wie's geht

In Dortmund werden maximal etwa 100 Kilometer Radwege geräumt - wenn die EDG Zeit dafür findet. Heißt: In der Regel wird nicht geräumt. Das können andere Städte viel besser - wie ein Blick in die Nachbarschaft beweist. Beim jüngsten März-Winter-einbruch hatte der Straßenreinigungsdienst der Wirtschaftsbetriebe Lünen sämtliche (!) Rad- und Schulwege nächtens *vorsorglich* gestreut. Das sei eine reine „Präventivmaßnahme“, erklärte ein WBL-Sprecher gegenüber den Ruhr-Nachrichten. Vorbeugend streuen - das ist fahrrad- (und fußgänger-)freundlich! Weiter so, Lünen. Und: Zur Nachahmung empfohlen, Dortmund!

jährig nutzbar ist und bei der Radwege nicht zur Lagerung des Schnees von Straßen und Gehwegen dienen. Hier könnten die Qualitätskriterien des Radschnellwegs neue Maßstäbe setzen, die dann auch sukzessive für weitere Verbindungen übernommen werden müssten. Der Radschnellweg bietet zugleich die Chance für alle Städte des Ruhrgebiets, ein großes Infrastrukturprojekt gemeinsam zu organisieren und zu realisieren. Und das zu, verglichen mit anderen Großprojekten etwa aus dem Straßenbau, überschaubaren Kosten.

Zuletzt wurde diskutiert, den Namen „Radschnellweg“ zu ändern. Sicher darf es keine Verwechslungsgefahr mit der Planung von Schnellstraßen in den 1950er- bis 1970er-Jahren geben, die mit Bauwerken wie dem (jüngst abgerissenen) „Tausendfüßler“ in Düsseldorf durch die Städte geschlagen wurden. Das Projekt braucht einen guten und griffigen Namen, den alle direkt mit einem ganz bestimmten Konzept verknüpfen - einem Weg als Startpunkt für eine neue Zukunft des Radverkehrs im Ruhrgebiet.

Mit einer öffentlichen Veranstaltung zum Thema „Radschnellweg Ruhr“ möchten der VCD Dortmund-Unna und

die Pro-Bahn-Ortsgruppe Dortmund die Öffentlichkeit einladen, sich an der Diskussion über die Förderung des Radverkehrs im Ruhrgebiet zu beteiligen. Der Verkehrsexperte Prof. Dr. Heiner Monheim konnte hierfür als Referent und Teilnehmer einer Podiumsdiskussion gewonnen werden. Ziel ist die Auseinandersetzung mit diesem Projekt mit allen seinen Vor- und Nachteilen. In der Diskussion wird das Projekt in den Kontext der Radverkehrsförderung eingeordnet und vor diesem Hintergrund unter die Lupe genommen. Hierbei sollen auch Ideen entwickelt und in die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie eingebracht werden. Auf dem Podium sitzen weiter RVR-Planungschef Martin Tönnies, Winfried Sagolla, Bereichsleiter Mobilitätsplanung der Stadt Dortmund, der VCD-Kreisvorsitzende Lorenz Redicker sowie als Moderatorin Doris Bäumler vom Netzwerk Verkehrssicheres NRW)

Die Veranstaltung findet am 16. April 2013 um 18.00 Uhr im Studio B der Stadt- und Landesbibliothek (Königswall 18, gegenüber dem Hauptbahnhof) in Dortmund statt. Weitere Informationen auf der Homepage des VCD Dortmund-Unna (www.vcd-dortmund.de). *Christian Lamker*



Hebehilfe für Pedelecs

Seit Jahren gibt es für FahrradhausnutzerInnen, die ihr Rad aus welchem Grund auch immer, nicht an den Haken gestemmt bekommen, eine Gasdruckfeder mit einer Hebekraft von 25 Kilo, die das Rad anhebt. Für 200 Euro kann jetzt eine Gasdruckfeder für 35 Kilo, geeignet also selbst für schwerere Pedelecs, auch nachträglich in bereits vorhandene Fahrradhäuser eingebaut werden. Das kann im Fahrradhaus Redtenbacher Straße mit Voranmeldung (Manfred Krüger-Sandkamp, Tel. 10 33 58) besichtigt und ausprobiert werden.

Verkehr am Campus im Blick Masterplan Wissenschaft

Am 15. Februar wurde der neue „Masterplan Wissenschaft Dortmund“ veröffentlicht, der seit Mitte 2011 gemeinsam von der Stadt Dortmund mit Vertreterinnen und Vertretern der Hochschulen, der Wirtschaft und weiteren Einrichtungen erarbeitet wurde. Im Handlungsfeld Campusentwicklung werden u. a. eine Taktverdichtung der S1, eine neue S-Bahn-Haltestelle Technopark, die Überprüfung des Leistungsangebots im Busverkehr zur TU Dortmund sowie die Erarbeitung eines Fahrradkonzepts für den Campus gefordert. Mit keinem Wort erwähnt wird der Radschnellweg Ruhr. Alle Maßnahmen sollen in den nächsten zwei bis acht Jahren umgesetzt werden, wobei die Finanzierung weitgehend offen ist.

Die Bushaltestelle Universität soll ab Spätsommer 2013 umgebaut werden. Pro Bahn und VCD haben sich hier mehrfach für eine Verbesserung der Situation am Eingangstor zur größten Wissenschaftseinrichtung der Stadt eingesetzt. Umgesetzt wird eine Variante mit einem Investitionsvolumen von 150.000 Euro - es bleiben aber Defizite bezüglich der Aufenthaltsqualität und der barrierefreien Erreichbarkeit. *cl*

Mehr als nur leckerer Kuchen

Bahnhofstest im Kreis Unna: Der Bahnhof der Kreisstadt überzeugt vor allem durch die gelungene Verknüpfung von Bahn, Bus und Rad. Modernisierung wird fortgesetzt

Insgesamt 21 Bahnhöfe gibt es im Kreis Unna, von Sommer 2012 bis Frühjahr 2013 haben VCD und Pro Bahn diese Haltepunkte getestet: Auf der einen Seite die stärker frequentierten Bahnhöfe der Kategorie 4 wie Unna und Kamen mit mehr als 10.000 Nutzern pro Tag, auf der anderen Seite Frömern oder Ardey (jeweils Ortsteile von Fröndenberg) als kleine Haltepunkte an einer Regionalbahnlinie mit weniger als 250 Ein- und Aussteigern täglich.

Beinahe noch stärker als bei der Bewertung der Bahnhöfe im Stadtgebiet Dortmund (siehe Stadtfairkehr 30/2012) zeigte sich also, dass nicht alle Haltepunkte über einen Kamm geschert werden durften; eine differenzierte Bewertung besonders in Bezug auf Komponenten wie Verpflegungsmöglichkeiten oder die ÖPNV-Anbindung war erforderlich.

Nichtsdestotrotz ist das abschließende Ergebnis des Tests: Auch wenn noch nicht alles perfekt ist, ist der Bahnhof der Kreisstadt Unna der Gewinner der Erhebung. Dabei punktet der Haltepunkt jedoch nicht primär aufgrund des leckeren Kuchens und des heißen Kaffees, den man im Bahnhofscafé bekommt, und des sehr guten Fahrplanangebots, letztendlich entscheidend für den Platz an der Spitze ist die konsequent umgesetzte Modernisierung des Bahnhofs und des Umfelds in den vergangenen Jahren.

Hervorzuheben ist dabei die gelungene Verknüpfung der Verkehrsträger: Eine neue Radstation mit über 300 Abstellplätzen, die im Jahr 2009 eröffnet worden ist, gewährleistet, dass Pendler ihr Fahrrad sicher am Bahnhof deponieren können. Einziger kleiner Schwachpunkt



Hübsch anzusehen: Das sanierte Empfangsgebäude.

Fotos (2): Lins

an dieser Stelle: Aufgrund der Lage an der westlichen Bahnhofseite sind die Fußwege bis zu den Bahnsteigen relativ lang. Seit der Fertigstellung des neuen Busbahnhofs im Dezember 2010 ist auch der Umstieg Bus/Bahn optimal gelöst – sobald man nun nach Verlassen der Bahnsteigunterführung den Vorplatz betritt, informiert ein elektronischer Anzeiger den Fahrgast über seine weiteren Anschlussmöglichkeiten (siehe Foto).

Die räumliche Nähe und die Einsehbarkeit zwischen Busbahnhof und Bahnsteigbereich sorgen für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl der wartenden Fahrgäste. Ein weiterer Schritt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität war die Sanierung des Bahnhofsgebäudes bis zum Jahr 2008 (siehe Foto). Neben verschiedenen Mietergruppen (Gesundheitsstelle, Café etc.), die sich im Gebäude etabliert haben, nützt den Bahnkunden vor allem das im Gebäude befindliche Reizcenter. Hier, und darüber hinaus am Zugang zu den Bahnsteigen sowie auf dem Bahnsteig, erhält der Reisende alle

wichtigen Fahrplan- und Tarifinformationen zu seiner Fahrt; natürlich kann er auch Fahrkarten erwerben. Auf den Bahnsteigen sind die meisten notwendigen Infrastrukturanlagen (Überdachung, Sitzmöglichkeiten, Verspätungsanzeige) vorhanden; klar kritisiert werden muss an dieser Stelle aber die nicht durchgängige Überdachung des Gleises 4 West, wo die S 4 in Richtung Dortmund abfährt, sowie der fehlende barrierefreie Zugang zum Bahnsteig 1. Mobilitätseingeschränkte sind hier weiter auf die Hilfe einer Person an der Gegensprechanlage angewiesen.

Es wird weiter gebaut

Es zeigt sich also, dass weiterhin konsequent in die Modernisierung des Bahnhofs Unna investiert werden muss, gerade ein barrierefreier Zugang sollte heutzutage Standard sein. Die vielseitigen Bemühungen der Beteiligten aber machen Mut, dass auch diese Schwachpunkte relativ zeitnah der Vergangenheit angehören können. Schließlich wird aktuell auch schon wieder gebaut: Seit April 2012 wird der Zugang zur Bahnsteigunterführung umgestaltet, gleichzeitig erhält der aktuell in einem Container untergebrachte Kiosk auf dem Bahnhofsvorplatz einen neuen Platz. Mit einer Fertigstellung ist im Laufe dieses Jahres zu rechnen. *Julian Lins*

Ergebnisse des Bahnhofstests im Netz: bahnhofstest.vcd-unna.de



Optimierter Umstieg: der Busbahnhof in Unna.



Wenig einladend: Der Tunnel-Zugang zum Bahnsteig am Bahnhof Preußen in Lünen.

Fotos (2): Lamker

Marode und vernachlässigt

Bahnhofstest: Die Schattenseiten im Kreis Unna. Preußen fällt besonders negativ auf

Die Unterschiede selbst zwischen benachbarten Bahnhöfen im Kreis Unna sind teilweise eklatant und erschreckend. Negativ bewertet wurden unter anderem Bönen, (Lünen-)Preußen, Unna-Königsborn, Unna-Massen und Unna-West.

Hier musste gleich in der Mehrzahl der sieben Kategorien eine negative Bewertung ausgestellt werden. Hinzu kommen weitere Bahnhöfe, die Defizite in einzelnen Bereichen haben. Häufig zählen hierzu die Barrierefreiheit, der Erhaltungszustand und die Informationen zum Bahnverkehr und zur Umgebung. Erkennbare Verbesserungen gibt es fast durchweg beim Thema Graffiti. Viele andere Probleme müssen aber noch mindestens ebenso aktiv angegangen werden.

Ein besonders deutliches Negativbeispiel ist der Bahnhof Preußen an der Strecke Dortmund-Münster. Kurzfristig bekannt geworden ist er 2009, als die Züge der Eurobahn auf der Linie RB50 dort nicht mehr halten durften. Positiv gestimmt haben dann Berichte aus dem Frühjahr 2011, in denen von einer vollständigen Modernisierung zwischen Juni 2012 und Oktober 2013 die Rede war. Passiert ist bis zum heutigen Tag allerdings: nichts. Zuletzt wurde eine Fertigstellung im Jahr 2015 genannt.

Zwei kleine Verbesserungen hat es gegeben: Graffitis werden auch am Bahnhof Preußen in verschiedenen Farben überstrichen und es gibt eine Verspätungsanzeige (dynamischer Schriftanzeiger). Ansonsten gibt es deutlich mehr Schatten als Licht. Besonders negativ bewertet wurden durch VCD und Pro Bahn die Kriterien Sicherheit, Sauberkeit, Barrierefreiheit und Zugänge sowie Informationen zum Bahnverkehr. Den Zugang bil-

det ein Tunnel, den man nur durch schwergängige Türen erreicht – die zudem von weitem gar nicht eindeutig als Bahnhofszugang erkennbar sind. Schon der Geruch stört nach dem Betreten das Wohlbefinden beträchtlich. Zusammen mit schlechter Beleuchtung, marodem Bauzustand und fehlenden weiteren Informationen entsteht selbst tagsüber ein Gefühl von Unsicherheit.

Immerhin: ein Ticketautomat

Auf den Bahnsteig gelangt man ausschließlich über Treppen. Ein Aufzug oder ein anderer barrierefreier Zugang fehlen vollständig. Immerhin: auf dem Bahnsteig gibt es einen funktionsfähigen Fahrkartenautomaten, der allerdings relativ ungeschützt steht und bei direkter Sonneneinstrahlung schwer lesbar ist. Auch der Bodenbelag (Asphalt) weist Schäden auf. Aushänge sucht man vergeblich auf dem Bahnsteig. Die beiden Vitrinen sind leer, die Scheiben zerstört. Den zum Testzeitpunkt einzigen Aushangfahrplan findet man neben den Eingangstüren vor Betreten des Bahnhofs.

Regnet und stürmt es, lässt die Ausstattung besonders zu wünschen übrig. Es fehlen die meisten Scheiben des Wind- und Wetterschutzes. Dann bleibt nur das Warten im unattraktiven Tunnel oder einem der Treppenaufgänge. Trost bietet nur, dass von Preußen aus mit

den Linien RB50 und RB51 immerhin ein guter werktäglicher 20-Minuten-Takt Richtung Dortmund Hbf besteht und stündlich Züge Richtung Dülmen/Enschede und Münster abfahren.

Offensichtlich ist, dass der Bahnhof Preußen seit langer Zeit systematisch vernachlässigt wurde. Das ist umso mehr bedauerlich, da es an sich gute Ausgangsbedingungen mit einem großen Auto- und Fahrradparkplatz, einer Verknüpfung zum Busverkehr sowie einem gastronomischen Angebot im Bahnhofsgebäude gibt. Es wird Zeit, die Sanierungspläne umzusetzen, den Erhaltungszustand insgesamt zu verbessern und einen barrierefreien Zugang herzustellen. Der Bahnhof mit seiner direkten Verknüpfung nach Enschede, Münster und Dortmund hat viel Potenzial, neue Fahrgäste für den umweltfreundlichen Schienenverkehr anzulocken und den Umstieg auf die Bahn attraktiv zu gestalten. *Christian Lamker*

Ergebnisse des Bahnhofstests im Netz: bahnhofstest.vcd-unna.de



Löcher oben und unten: Der Bahnsteig des Bahnhofs (Lünen-) Preußen mit Schlaglöchern und undichtem Dach.

„Wir wollen die Radstationen erhalten!“

Weil Mittel für Langzeitarbeitslose gestrichen wurden, sind Radstationen im Kreis Unna gefährdet. Der Betreiber DasDies kämpft - und zeigt sich optimistisch

Frage: Herr Kozlowski, im Kreis Unna gibt es aktuell noch elf Radstationen, zehn davon betreibt die DasDies Service GmbH, eine Tochter der Awo im Kreis Unna; Sie sind dort Geschäftsführer. Bei den Radstationen gibt es jetzt massive finanzielle Probleme. Wie ist es dazu gekommen?

Maciej Kozlowski: Das liegt daran, dass arbeitsmarktpolitische Maßnahmen abgebaut wurden. Wir haben die Radstationen aufgebaut mit Hilfe von Wiedereingliederungsplätzen für Langzeitarbeitslose. Darüber konnten sich die Radstationen tragen. Vor über drei Jahren hatten wir noch 88 Teilnehmer an solchen Maßnahmen in unseren damals 12 Radstationen, in den vergangenen drei Jahren waren es dann nur noch 33. Seit Februar 2013 sind von den 33 nur noch 14 oder 15 geblieben. Dementsprechend ist es nicht mehr möglich, mit dem Personal die Öffnungs- und Servicezeiten abzudecken.

Wir mussten also reagieren und schauen: Wo kann sich eine Radstation durch Service vielleicht teilweise selbst tragen, wo können wir automatisieren und damit die Zugangszeiten absichern? Wir haben das gemeinsam mit dem Kreis gemacht und dabei sechs Radstationen als besonders wichtig definiert für den Berufs- und Schülerpendelverkehr.

Sie bekommen jetzt 60.000 Euro für diese sechs Radstationen vom Kreis Unna. Was machen Sie mit dem Geld?

Kozlowski: Wir stellen Leute ein, um die entstandenen Lücken zu füllen.

Größte Dichte an Radstationen

Der Kreis Unna hat noch immer die größte Dichte an Radstationen in NRW: Von ehemals 13 Stationen sind noch 11 in Betrieb. Zehn davon (mit 1200 Abstellplätzen) werden von der DasDies Service GmbH geführt, einer Tochter der Awo. Die größten Stationen gibt es am Bahnhof Unna (300 Plätze), in Lünen Hauptbahnhof (mehr als 200) und in Kamen (200). Die Stationen in Lünen (dort gibt es neben der am Hbf noch zwei weitere im Zentrum und in Brambauer) und auch in Bönen sind überlastet; Bönen wird deshalb demnächst ausgebaut. In Selm, Lünen, Schwerte-Ergste und Fröndenberg führt DasDies zudem Radhotels.

Und wie bezahlen Sie die Automatisierung?

Kozlowski: Wir haben das über Modellprojekte eingeführt, Zuschüsse aus verschiedenen Töpfen beantragt und teilweise auch eigene Mittel eingesetzt. In drei Radstationen - Lünen Hauptbahnhof, Unna Bahnhof und Kamen - haben wir ein Chipsystem mit 24-Stunden-Zugang installiert, in drei weiteren Radstationen - Selm, Schwerte und Fröndenberg - gibt es den Zugang über einen Schlüssel für die Kunden.



Maciej Kozlowski (re.) mit dem DasDies-Zweiradmechaniker Stefan Rose in einer Radstation.

Das funktioniert aber nur mit Dauerkunden, ja?

Kozlowski: Richtig. Wir führen deshalb parallel noch Gespräche mit Anbietern und anderen Radstationen darüber, wie sich eine technische Lösung für Tageskunden umsetzen lässt. Das muss natürlich sowohl praktikabel sein als auch sicher. Nicht, dass jemand mit einem 10-Euro-Rad reingeht und mit einem Rad für 1500 Euro wieder raus.

Sie mussten bereits zwei Stationen schließen: Kamen-Methler und Werne. Können Sie die übrigen alle erhalten?

Kozlowski: Das wird dieses Jahr zeigen. Unser Ziel ist ganz klar, die entstandenen Arbeitsplätze und die Radstationen abzusichern.

Wie sehen Sie die Chancen?

Kozlowski: Ich bin optimistisch, sonst würde ich das nicht machen. Wir hatten sehr gute Gespräche mit den Kommunen. Das muss nicht bedeuten, dass Geld fließt, aber die Unterstützung ist da, etwa, was die Infrastruktur betrifft oder das Marketing. Wir sprechen auch mit dem ADFC und zwei, drei weiteren Vereinen, die die Radstationen als wichtige soziale Aufgabe sehen in ihrem Stadtteil. Zum Ausbau des Radverkehrs gehören Radstationen dazu; diese Infrastruktur muss erhalten bleiben. Vielleicht bleiben nicht alle Stationen so, wie sie heute sind; vielleicht sehen sie in einem Jahr anders aus, vielleicht werden sie ehrenamtlich betrieben. Wir schauen, was das Jahr bringt, es kann sich viel entwickeln. Aber ich bin sehr optimistisch.

Das Gespräch mit Maciej Kozlowski, Geschäftsführer der DasDies Service GmbH, führte Lorenz Redicker

Dortmund plant Ausbau

Während es im Kreis Unna 11 Radstationen gibt, müssen sich die Dortmunder Radfahrer weiterhin mit einer einzigen, kleinen Abstellanlage am Hauptbahnhof begnügen. Und die ist völlig überlastet; es gibt eine lange Warteliste für die nur 50 überwachten Plätze. Tagesgäste werden in der Regel abgewiesen.

Das Stadtplanungsamt arbeitet deshalb am Ausbau der Fahrradwache, die von der Awo-Tochter dobeq betrieben wird: Kurzfristig soll die gesamte überdachte Radabstellanlage am Südausgang für die dobeq eingezogen werden: Das ergäbe insgesamt 170 Plätze, schränkt aber die

Zahl der kostenlosen Radabstellplätze (auch daran fehlt es) weiter ein; 30 bis 50 neue Plätze sollen deshalb an anderer Stelle entstehen, war der örtliche Presse zu entnehmen.

Mittelfristig geplant ist ein Ausbau unter dem bestehenden Glasdach: auf zwei Etagen soll Platz für 500 Räder entstehen, dazu wird es einen vollautomatischen Zugang geben. Die Finanzierung für dieses Projekt ist allerdings noch nicht geklärt. Langfristig soll der gesamte Bereich südlich des Bahnhofes überplant werden. Ziel ist dabei unter anderem: eine neue Radstation mit Platz für bis zu 1000 Fahrräder. *lore*

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: 18.00 - 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

Termine:

Donnerstag, **11. April, 19 Uhr:**

VCD-Mitgliederversammlung,
 Hauptschule IN-West, Möllerstraße 2

Dienstag, **16. April, 18 Uhr: Podiumsdiskussion** zum Radschnellweg Ruhr, Studio B der Stadt- und Landesbibliothek, Königswall (siehe S. 1/2)

Sonntag, **16. Juni: Radsternfahrt** nach Dortmund am Mobil-ohne-Auto-Tag: Sonntag, 16. Juni. Startpunkt der Haupttroute: 13 Uhr am Phoenix-See

Aktiventreffen

Die Aktiven des VCD treffen sich jeden zweiten Donnerstag im Monat um 20 Uhr im VCD-Büro. Ein weiteres Treffen mit Pro Bahn gibt es am ersten Donnerstag im Monat ab 20 Uhr.

Newsletter

Informationen über des Arbeit des VCD-Kreisverbandes und Nachrichten zur Verkehrspolitik. An- und Abmeldung: www.news.vcd-dortmund.de

VCD-Bundesverband

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

Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna - Nr. 31 - Frühjahr 2013 - Zeitschrift des VCD-KV Dortmund-Unna. Redaktion: Michael Hüttemann, Manfred Krüger-Sandkamp, Christian Lamker, Julian Lins, Lorenz Redicker (v.i.S.d.P), Druck: Druckwerk Dortmund GmbH. Auflage: 1200

Sternfahrt nach Dortmund

Am Aktionstag „Mobil ohne Auto“ fahren Radler auch aus den Nachbarstädten ins Dortmunder Zentrum

Am 16. Juni 2013, einem Sonntag, beteiligt sich Dortmund unter dem Motto „Klare Sache - Mobil ohne Auto“ unter der Schirmherrschaft des Dortmunder Oberbürgermeisters Ullrich Sierau mit einer Fahrrad-Sternfahrt am bundesweiten Aktionstag „Mobil ohne Auto“.

Zahlreiche Radfahrer starten bereits am Vormittag in umliegenden Städten und werden sternförmig ins Dortmunder Zentrum radeln. Der Schirmherr, Dortmunds Oberbürgermeister Ullrich Sierau, möchte selbst bei der Fahrt dabei sein und anschließend auf dem Friedensplatz ein Grußwort sprechen.

Startpunkt der rund 15 km langen Haupttroute ist der Hörder-Burg-Platz am Phoenix-See (Abfahrt 13:00 Uhr). Nach einer Umfahrung der Innenstadt und einer Schleife durch das Dortmunder Kreuzviertel endet die Sternfahrt schließlich auf dem Friedensplatz (Ankunft gegen 15:00 Uhr), wo ein Fest mit zahlreichen Fahrrad-Aktionen die Teilnehmer erwartet. Es spielt die Musikgruppe Ramba Samba der Gesamtschule Dortmund-Gartenstadt. Insgesamt wird zurzeit mit bis zu 1.000 Radlern gerechnet.

Organisiert wird die Fahrrad-Sternfahrt von Kreisverbänden des ADFC, dem VCD Dortmund-Unna, dem Umweltamt der Stadt Dortmund, dem Fahrrad-Netzwerk Velo-City Ruhr, der Fahrrad-Selbst-

hilfswerkstatt Velokitchen aus der Dortmunder Nordstadt sowie weiteren Vereinen und Privatpersonen. Die Krankenkasse AOK Nordwest ruft zur Teilnahme an der Sternfahrt auf und macht damit ihren Auftakt zur Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Die Abschlussveranstaltung findet von 15 bis 18 Uhr auf dem Friedensplatz unter der Leitung des VCD statt.

Bislang geplante Stände:

- AOK-Info-Stand,
- Info-Mobil mit Fahrradwerkstatt des ADFC Unna
- Wasserausschank der DSW21
- Verkauf des BUND von Apfelsaft aus Dortmunder Äpfeln
- Eis- und Kaffeeverkauf
- mobiler Grill auf einem Lastenfahrrad
- Fahrradparcour
- Vorführungen mit Jux-Rädern und von Radballsport
- Ansprache des Oberbürgermeisters
- Preisverleihung
- Fahrradkino
- Life-Musik mit der Trommelgruppe Ramba Samba der Gesamtschule Gartenstadt

Aktuelle Informationen gibt es unter www.fahrradsternfahrt.dortmund.de, auf facebook.com/sternfahrt.dortmund und auf Anfrage an sternfahrt-dortmund@velocityruhr.net.

Michael Hüttemann



Bereits im vergangenen Jahr gab es eine Rad-Demo in Dortmund mit mehreren Hundert Teilnehmern - hier auf Phoenix-West.

Foto: Lamker