



Stadtfairkehr

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Dortmund und Kreis Unna

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands
Nr. 33 Sommer 2014

Bis zum Ziel ist es noch weit

Vor 25 Jahren wurde der VCD Dortmund gegründet. Er sammelte Erfolge, seine Geschichte ist aber auch eine des Scheiterns. Vor 10 Jahren kam der Kreis Unna dazu

19. April 1989, 19 Uhr. In den Räumen des Entwicklungszentrums Dortmund in der Huckarder Straße 12 versammeln sich 22 Mitglieder des Verkehrsclubs der Bundesrepublik Deutschland. Ihr Ziel: die Gründung eines VCD-Kreisverbandes Dortmund.

Anderthalb Jahre zuvor, im Oktober 1987, hatte es ein erstes Treffen der Dortmunder VCDler gegeben. Der Bundesverband hatte die „Einladung zum Vorbereitungstreffen zwecks Gründung eines VCD-Kreisverbandes Dortmund“ verschickt, initiiert hatte sie Martin Tönnes, der am 19. April einstimmig zum Schatzmeister gewählt werden sollte (und heute Planungsdirektor des Regionalverbandes Ruhr ist). Die Gründungsversammlung ist also gut und lange vorbereitet und geht glatt über die Bühne: Hartmut Mittrich wird zum ersten Vorsitzenden gewählt, seine Stellvertreter werden nach einer Kampfabstimmung Wolfgang Behnke und Karsten Strasser. Gregor Brose, Matthias Heide und Sabine Sperber bestimmen die Gründungsversammlung zu weiteren Vorstandsmitgliedern, als erste die Kasse prüfen Jürgen Möllers und Albrecht Buscher, der fortan mit wenigen kurzen Unterbrechungen fast durchgehend ein Amt im VCD-Kreisverband innehaben wird. Am 30. Mai 1989 schließlich wird der Kreisverband unter der Nummer VR 3838 in das Vereinsregister eingetragen.

Schon im Dezember 1989 Ruf nach einem KV Dortmund-Unna

An Themen mangelte es damals genau wie heute selbstredend nicht. Die ÖPNV-Gruppe etwa setzt sich für ein Umweltticket ein (das bald darauf als Ticket2000 tatsächlich kommt), die Fahrradgruppe macht sich für die Öffnung von Einbahnstraßen in der City oder für Radabstellplätze am Bahnhof stark (hier braucht



September 1992: Der VCD sperrt gemeinsam mit weiteren Verbänden der Arbeitskreises autofreie Innenstadt - offizieller Name: Initiative Dortmunder Bürgerinnen und Bürger für ein lebenswertes Dortmund - die Grafenhof-Kreuzung. Für die Straßenbahn galt natürlich freie Fahrt.
Foto: Hartmut Mittrich

es länger für die Umsetzung). Meist um die 15, Anfang der 90er auch mal über 20 Aktive treffen sich schon damals jeden zweiten Donnerstag im Monat, meist im Planerladen in der Burgholzstraße, dazu gibt es Treffen verschiedener Arbeitsgruppen an privatem Ort. Schon im Dezember 1989 kommt erstmals der Vorschlag auf, einen Kreisverband Dortmund-Unna zu gründen. „Der Vorschlag wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgelehnt. Es wird aber angeregt, daß der Kreisverband Dortmund die Gründung eines Kreisverbandes Unna initiiert, da angesichts räumlich übergreifender Verkehrsprobleme eine Zusammenarbeit mit Vertretern aus dem Raum Unna sehr sinnvoll wäre“, merkt der Protokollant dazu an. Einen ernsthaften Vorstoß zu einem KV Dortmund-Unna sollte es später in den 90er

Jahren noch einmal geben, umgesetzt wird die Idee erst im Jahr 2004, auf der Jahreshauptversammlung vom 11. März. Somit gilt es nicht nur das 25-jährige Bestehen des VCD-Kreisverbandes zu feiern, sondern auch noch 10 Jahre VCD-KV Dortmund-Unna.

Der Kreisverband verzeichnet (analog zum Bundesverband) anfangs ein stürmisches (Mitglieder-)Wachstum. Ging das erste Einladungsschreiben 1987 noch an etwa 150 Dortmunder VCD-Mitglieder, verzeichnete die Statistik 1993 über 700 VCDler in Dortmund (inzwischen sind es nur noch 570 für Dortmund und Unna). An der Jahreshauptversammlung 1991 nahmen 49 Mitglieder teil - ein bis heute unerreichter Wert. Im Januar 1992 bezieht der Verein sein erstes Büro am Königswall 18, wenig später nimmt eine ABM-Kraft

(Hedwig Tarner, später grüne Landtagsabgeordnete) ihre Arbeit auf; sie organisiert und unterstützt das private Auto- teilen in Dortmund. Neben einer ÖPNV- und einer Fahrradgruppe mischt zeitweise auch eine Frauen-AG den damals schon männerlastigen Verein auf, eine Büro-AG organisiert die Geschäftsstelle, dazu versuchen sich VCDler mit Aktiven anderer Verbände im Arbeitskreis Autofreie Innenstadt an der Verwirklichung eines Traumes, der ebenso unerfüllt bleiben soll wie ein paar Jahre später die Vision der

AG Autofreie Siedlung.

Die Debatten im Verein sind anfangs durchaus kontrovers, bisweilen hitzig - und nicht immer frei von Ideologie. Eine von der ÖPNV-AG gemeinsam mit Pro Bahn erarbeitete Stellungnahme zum Innenstadt-Buskonzept der Dortmunder Stadtwerke etwa führt 1993 zu heftigen Auseinandersetzungen - im Wesentlichen, weil eine Formulierung als Lob der Dortmunder U-Bahn-Politik missverstanden werden könnte. Seinen Frieden mit der U-Bahn macht der VCD (notgedrungen)

erst Jahre später, als auch der Tunnel für die Ost-West-Strecke nicht mehr verhindert werden kann (wobei die hohen Folgekosten des U-Bahn-Baus, unter denen längst auch die Dortmunder Stadtwerke ächzen, die Grundsatzkritik des VCD nachträglich noch einmal bestätigt).

Natürlich ist die Geschichte des VCD Dortmund-Unna somit eine des Scheiterns: Dafür stehen autofreie Innenstadt wie autofreie Siedlung, das Ende der Straßenbahn in der City und natürlich die großen Straßenbau-Projekte von der OW IIIa über die vierspurige Hohe Straße bis zur NS IX, die nicht verhindert werden konnten. Der Verein verzeichnet aber auch Erfolge: Neben der Einführung von Umwelt- und Semesterticket vor allem die Initiierung des Carsharings in Dortmund und - jüngeren Datums - die Fahrradhäuschen in den Innenstadtbezirken. Es gab Aufsehenerregendes wie die über 4000 Kerzen für jeden Dortmunder Verkehrstoten, die der VCD einst im Rahmen der Verkehrssicherheitstage aufstellte und anzündete, aber auch vieles, was nicht gesehen wird, aber wirkt: etwa die Arbeit in Gremien, die Gespräche mit Stadt und Stadtwerken, mit Parteien. So hat sich der Verein über die Jahre zumindest in Teilen der Dortmunder Stadtverwaltung und der Politik den Ruf eines kompetenten Ansprechpartners in Sachen Verkehr erarbeitet. Das hilft bisweilen. Bis zu einem „menschen- und umweltverträglichen Verkehrswesen“, wie die Satzung es seit 1989 als Ziel beschreibt, ist es indes noch ein weiter Weg. *Lorenz Redicker*

Der VCD Dortmund-Unna trauert um

Sabine Sperber

Januar 1962 - April 2014

Sabine war Gründungsmitglied des VCD in Dortmund und gehörte dem ersten Vorstand unseres Kreisverbandes an. Wir haben sie in Erinnerung als engagierte Streiterin für einen umwelt- und menschengerechten Verkehr. Ihr unerwarteter, viel zu früher Tod hat uns tief erschüttert.

Unsere Gedanken sind bei ihrem Mann John Borchers - auch er ein Gründungsmitglied des Kreisverbandes - und ihren beiden Kindern.

Für den VCD Dortmund-Unna

Albrecht Buscher Lorenz Redicker

Frischer Wind für die Dortmunder Verkehrspolitik

Gründung des VCD hat Lobby für umweltbewussten Verkehr gestärkt. Ein Gastbeitrag

Als der BUND 1981 in Dortmund eine Kreisgruppe gründete, war von einer Wende in der städtischen Verkehrsplanung in Richtung Umwelt nur wenig zu spüren. Schnellstraßenplanungen standen oben auf der Agenda: NS IX (L609n), OW IIIa (L 663n) sowie B 236n. Auch der U-Bahn-Bau hatte mehr die Beschleunigung des Autoverkehrs im Blick und nicht nur die Förderung des ÖPNV. Alltagsradler wurden auf die Bürgersteige gedrängt und die Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung unter dem Vorwand der Sicherheit vehement abgewehrt.

Der BUND als gesetzlich anerkannter Verband hat zu all den Planungen Stellung genommen und betroffene Bürger und Bürgerinnen vergeblich bei ihren Klagen gegen Straßenplanungen unterstützt. Die Lobby der umweltbewussten Ver-



Thomas Quittek

kehrsteilnehmer war zu klein. Mit der Gründung des VCD-Kreisverbandes im Jahr 1989 und der bundesweiten Diskussion um autofreie Innenstädte kam frischer Wind in die Dortmunder Verkehrspolitik. Angeführt vom Raumplaner Heinz Klewe vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW (ILS), fanden sich in Dortmund Anhänger des Umweltverbundes zusammen, gründeten eine „Initiative Dortmunder Bürgerinnen und Bürger für ein lebenswertes Dortmund“. 58 Prozent der Dortmunder hatten sich in einer Umfrage für die Sperrung die City für den motorisierten Individualverkehr ausgesprochen.

Mit spektakulären Aktionen wie mit einer Demo auf der Grafenhofkreuzung machten ADFC, BUND, VCD, Robin Wood und der Asta der Uni auf die

Notwendigkeit einer Förderung des Umweltverbundes aufmerksam. Im Rat der Stadt wurden die „Verkehrspolitischen Perspektiven für den Dortmunder Stadtverkehr“ der Dortmunder SPD diskutiert. Anfang der 1990er Jahre wurde das Umweltticket, später das Semesterticket im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eingeführt.

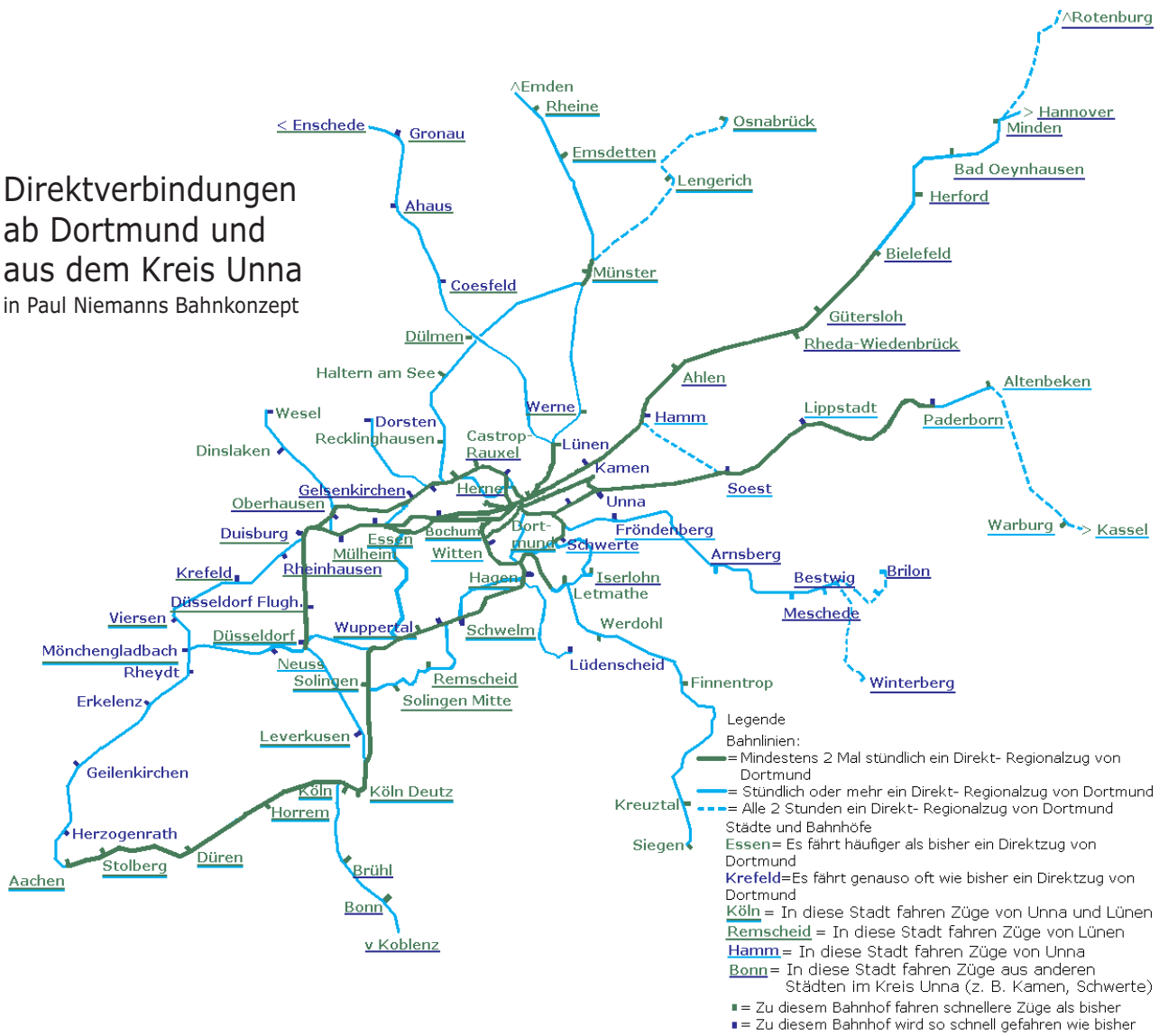
Auch wenn diese Bewegung keine nachhaltige Wirkung auf das City-Konzept hatte, so kann der VCD mit seinem Einsatz für den Umweltverbund doch Erfolge verbuchen. Er ist ein anerkannter Partner der Verwaltung, die heute froh ist über Anstöße für eine umweltgerechte Verkehrsplanung, zum Beispiel beim Rad-schnellweg Ruhr. Als Sprecher der BUND-Kreisgruppe Dortmund danke ich den Aktiven des VCD für ihren Einsatz und wünsche uns - BUND und VCD- für die nächsten 25 Jahre viel Erfolg.

Thomas Quittek

Bahnverkehr, ganz neu gedacht

VCD-Vorstand Paul Niemann hat den Zugverkehr in NRW vom Kopf auf die Füße gestellt: Sein Konzept brächte mehr Direktverbindungen, schnellere Fahrtzeiten und eine Dezentralisierung. Notwendig wären nur wenige neue Weichen

Direktverbindungen ab Dortmund und aus dem Kreis Unna in Paul Niemanns Bahnkonzept



Mein Bahnkonzept für den Regionalverkehr in ganz NRW setzt auf den Abbau von unnötigen Umstiegen, überfüllten Zügen und Verspätungen sowie die Beschleunigung der Reisezeit. Durch weniger Umsteigen wird erreicht, dass die Züge an Umsteigebahnhöfen schneller weiterfahren können, da sie weniger lang warten müssen, bis alle Umsteiger ein- und ausgestiegen sind.

Und durch mehr Direktverbindungen auf wichtigen Strecken wird erreicht, dass sich die Fahrgäste besser auf unterschiedliche Züge verteilen und es dadurch weniger sehr volle Züge gibt. Die Aufent-

haltszeiten beim Umsteigen werden ebenfalls kürzer, da zwischen den wichtigen Knotenpunkten in NRW in der Regel zwei Regionalzüge oder mehr pro Stunde direkt fahren.

Argumente für mehr Fahrgäste

Wer heute zum Beispiel mit Regionalzügen und möglichst wenig Umsteigen von Dortmund nach Lengerich will, darf sich auf über 30 Minuten Warten in Münster einstellen, und das bei einer nicht einmal 100 km langen Fahrt auf Hauptstrecken. Durch viele Direktverbindungen wird die Fahrzeit ebenfalls stark beschleunigt, weil die Umsteigezeit wegfällt, ein sehr gutes

Argument, um Fahrgäste zu gewinnen.

Das Angebot nach Siegen, Hannover, Wesel, Remscheid, Emden, Rheine, Recklinghausen, Velbert, Koblenz und Bonn würde auf eine(n) direkte(n) Regionalbahn/Regionalexpress (RB/RE) pro Stunde ausgeweitet, nach Münster, Oberhausen, Solingen, Bonn und Paderborn auf zwei. Nach Bielefeld, Leverkusen, Essen, Hagen, Bochum und Köln gäbe es jeweils drei bis sechs RB/RE pro Stunde. Nach Kassel, Rotenburg (Wümme) bei Bremen und Osnabrück würde alle zwei Stunden ein Direktzug fahren.

Eine wichtige Neuerung ist der Bielefeld-Koblenz-Express über Dortmund, Wuppertal und Köln. Dieser hält dabei

auch an der Dortmunder Uni und Kamen, für die Uni ermöglicht der Zug erheblich schnellere Fahrzeiten nach Witten, Hagen und Wuppertal. Alle zwei Stunden hält er auch in Kamen-Methler und Dortmund-Kurl. An der Uni halten zudem neue Regionalzüge nach Wesel über Essen und Oberhausen und nach Siegen, diese fahren schneller als die S-Bahn.

Im Regionalexpress von Dorstfeld nach Köln

Auch die Strecke **Dortmund - Soest** wird von der Nebenstrecke zur RE-Strecke umgewandelt, was für den Dortmunder Süden sowie Holzwickede und Unna erhebliche Vorteile bringt. Dort fährt der neue Direktzug von Witten nach Soest bzw. alle zwei Stunden weiter nach Kassel sowie der neue RE von Paderborn nach Aachen. Dieser Zug hält unter anderem in Unna, Aplerbeck, Hörde und Dorstfeld und fährt über Bochum, Velbert-Neviges, Solingen und Köln und erreicht dabei teilweise erhebliche Geschwindigkeitsverbesserungen. So braucht der Zug von Unna nach Bochum nur 35 Minuten und von Bochum nach Köln 75 Minuten.

Schwerte, Holzwickede, Unna und Bönen profitieren zudem von der Verlängerung des RE 13 Venlo - Hamm nach Münster und alle zwei Stunden nach Rheine sowie der RE 7-Verlängerung alle zwei Stunden nach Osnabrück.

Lünen profitiert von der Einbindung

ins RE/RRX- und S-Bahn-Netz. Der neue RE 1 fährt alle zwei Stunden von Rheine nach Aachen, in der anderen Stunde kommt der RE 11 von Osnabrück nach Mönchengladbach. Hinzu kommt mit der neuen RRX-Brücke im Bahnhofsvorfeld von Dortmund Hbf die S 1 im Stundentakt und alle zwei Stunden die RB von Enschede nach Köln über Hagen, Remscheid und Solingen.

Neue Weichen und Bahnsteige

Für die Umsetzung von Teilen des Konzepts müssen neue Weichen und Bahnsteige gebaut werden, z. B. ein neuer Bahnsteig am S-Bahnhof Dortmund-Dorstfeld, damit dort der RE Paderborn-Aachen halten kann, und Weichen im Dortmund-Bochumer Grenzgebiet, damit Züge dort von der Dortmunder Uni nach Witten und weiter nach Hagen fahren können.

Das Konzept beinhaltet, dass 10 Prozent mehr Regionalzüge in Nordrhein-Westfalen unterwegs sind (gerechnet auf Basis Zugkilometer). Das kostet zunächst mehr Geld, aber ein attraktiver Bahnverkehr dürfte den Fahrkartenverkauf ankurbeln. Strecken, auf denen man zwei Mal umsteigen muss, sehen viele Autofahrer als nicht konkurrenzfähig an, höchstens bei einem sehr günstigen Preis. Zu erwarten wäre: Durch deutlich mehr Direktzüge ließen sich die Einnahmen wohl um mehr als 10 Prozent steigern. *Paul Niemann*

Radsternfahrt am 15. Juni

Die nächste Fahrradsternfahrt nach Dortmund wird am 15. Juni stattfinden unter dem Motto „Ab auf die Straße! Mobil ohne Auto.“ Demonstriert werden soll mit grüner Kleidung, Transparenten, Motiven, Anhängern, Musik und Phantasie, verkleidet, unbequem, kritisch. Der VCD ist wieder Veranstalter der Abschlusskundgebung auf dem Friedensplatz; dort gibt es ein Fest mit Programm und Gastronomie. Von den umliegenden Städten wird es geführte Zulauf-routen geben, die die Teilnehmer sternförmig ins Dortmunder Zentrum leiten. Treffpunkt ist der Nordmarkt. Im Netz: vcd-dortmund.de -> Neu

Nachfrage bleibt groß

Die Nachfrage nach Fahrradhäuschen ist ungebrochen. In diesem Frühjahr werden in der Hainallee und erneut in der Karl-Liebkecht-Straße zwei weitere Häuschen für bis zu zwölf Fahrräder aufgestellt. Allerdings wurde vergangenes Jahr auch erstmals ein Haus demontiert (in der Reinoldi-straße). Insgesamt stehen damit bald 14 Fahrradhäuschen in Dortmund. (www.fahrradhaus-dortmund.de)

Kleinere Bahnhöfe werden aufgewertet

Von Hohenlimburg direkt nach Emden, von Methler nach Essen: Vorteile für Viele

Einige Beispielzüge aus Paul Niemanns Bahnkonzept.

RE Bielefeld-Dortmund-Wuppertal-Köln-Bonn-Koblenz

Der neue Zug verbessert durch den Halt an der Dortmunder Uni die Verbindung von dort nach Witten und Hagen. Zwischen Dortmund und Witten wird daher eine neue Weiche gebraucht, damit er von DO-Universität nach Witten fahren kann. Der Zug ersetzt zwischen Wuppertal und Bonn Hbf die RB 48.

RE Paderborn-Unna-Bochum-Essen Steele Ost-Wuppertal Vohwinkel-Solingen-Köln-Aachen

Der Zug fährt von Paderborn bis DO Signal-Iduna-Park mit Halt an allen Unterwegshalten, am Signal-Iduna-Park hat er Anschluss nach DO Hbf. Von dort fährt er direkt nach Dorstfeld. Dort muss ein neuer Bahnsteig an der Südseite gebaut werden. Weiter fährt er auf Güterzug-Gleisen nach BO-Langendreer. Dort

braucht der Zug eine neue Weiche auf die S1-Strecke. Von dort geht es mit Halt in Bochum Hbf und Wattenscheid-Höntrop nach Essen-Steele Ost auf der S1-Strecke, von dort direkt auf die S9-Strecke. In W-Vohwinkel wird für den Zug eine neue Verbindungskurve auf die Strecke nach Köln gebraucht. Der Zug erreicht zwischen Bochum und Köln dieselbe Fahrzeit wie der RE 1, zudem ist er zwischen Unna und Bochum grundlegend schneller als derzeit und bietet Stadtteilen von Dortmund, Bochum und Essen sowie Velbert erheblich schnellere Verbindungen.

RE 15 Hagen Hohenlimburg-Witten-Dortmund-Herne-Münster-Emden

Der RE 15 wird verlängert und fährt von Hohenlimburg über Witten, Dortmund, Herne, Recklinghausen, Münster und Rheine nach Emden. In Dülmen hat er Anschluss aus Richtung Lünen, wodurch Lünen eine zusätzliche Verbindung nach Münster erhält (notwendig, solange die Strecke Lünen-Münster eingleisig ist). In

Haltern hat der Zug Anschluss aus Richtung Bottrop/Marl Mitte (S9), in Hohenlimburg aus Siegen und Iserlohn (RE16). Dadurch erhöht der Zug die Konkurrenzfähigkeit der Bahn zwischen Siegen und dem Ruhrgebiet, wo der Fernbus derzeit bis zu eine Stunde schneller ist.

RB Essen-Gelsenkirchen-Dortmund-Paderborn-Altenbeken

Die S 2 von Essen nach Dortmund wird alle 2 Stunden verlängert und fährt als Regionalbahn nach Altenbeken. Dabei wird sie in Soest mit einem zweiten Zugteil aus Münster/Hamm verbunden, dieser fährt von Altenbeken weiter nach Hannover Flughafen. Zwischen Dortmund und Paderborn hält er u.a. in DO-Kurl, Kamen-Methler, Kamen. Der Zug ermöglicht vielen Bahnhöfen zwischen Hamm und Paderborn schnellere Verbindungen ins Ruhrgebiet, da er öfter hält als bislang der RE 1 und durch die Fahrt ohne Wenden fast genauso schnell ist.

Das Bahnkonzept im Netz: bahn-nrw.de

Nicht allen ist das Rad so wichtig

VCD und ADFC veranstalten Podiumsdiskussion und verkehrspolitische Radtour mit den Dortmunder Parteien - mit teils aufschlussreichen Erkenntnissen

Mit einer Podiumsdiskussion haben VCD und ADFC der Kommunalpolitik in Dortmund vor der Wahl im Mai auf den Zahn gefühlt; bei einer verkehrspolitischen Radtour haben sie die Verkehrspolitiker der Parteien ganz praktisch auf Probleme hingewiesen, ihnen ihre Wünsche und Ziele nahegebracht. Was nur teilweise gelang - weil die großen Ratsfraktionen an der Tour nicht teilnahmen. Das könnte man angesichts des langen Vorlaufs auch als Desinteresse am Thema interpretieren.

Auf der Podiumsdiskussion Ende Januar zeigten sich die großen Ratsfraktionen SPD, vertreten durch Helmut Harnisch, und CDU (Thomas Pisula) zumindest guten Willens, den Radverkehr zu fördern. Mehr Geld wollten sie für dieses Ziel jedoch nicht versprechen, den Autoverkehr einschränken schon gar nicht. Weitere Tempolimits etwa hielt CDU-Mann Pisula nicht für erforderlich - mit dem Argument: „Da hält sich doch eh niemand dran.“ Da darf man schon fragen, ob ein Satz wie: „Wir wollen in den Wohngebieten Verhältnisse schaffen, in denen sich alle Verkehrsteilnehmer wohl fühlen – natürlich auch Radfahrer und Fußgänger“ mehr ist als ein Lippenbekenntnis. Werner Blanke, der Kreisvorsitzende des ADFC, kritisierte deshalb Pisulas Weigerung scharf: Nichts senke die Zahl der Verkehrsunfälle und der Unfallopfer so effektiv wie niedrigere Geschwindigkeiten, mahnte Blanke, im Beruf Polizist.

Pisula wie auch Harnisch betonten, dass Dortmund auf dem richtigen Weg sei, dass der Radverkehr bei Straßenum- und



Nicht nur umständlich, sondern auch gefährlich: An der Kreuzung Neutor (Südwall/Ostwall) schützen auch grüne Ampeln Radfahrer nicht immer vor Autofahrern, wie die Teilnehmer der verkehrspolitischen Radtour von VCD und ADFC erfahren mussten. Foto: Lamker

neubauten doch immer mitgedacht werde. Dass dem nicht immer so ist, hätten sie bei der Radtour erfahren können: An der Einmündung der neuen Westentorallee in den Wall sind Radfahrer schlicht vergessen worden. Erst nach heftiger Intervention von ADFC, VCD und BUND hat die Stadt hier eine notdürftige Lösung geschaffen für Radfahrer, die von der Kampfstraße kommend Richtung Westen weiterfahren wollen.

Rückschritte seit 2007

Das war nur eines von vielen Problemen, die VCD und ADFC auf der verkehrspolitischen Radtour am 11. April ansprachen: Die Wallumfahrung etwa, betonten beide Verbände, sei äußerst problematisch. Hier müsse letztlich darüber nachgedacht werden, eine Autospur den Radfahrern zu überlassen. Natürlich ist auch diese Lösung keine einfache angesichts der zahlreichen Rechtsabbiegespuren - und weil sich nicht jeder Radler auf die Straße traut. Daher betonte der VCD-Vorsitzende Lorenz Redicker vor der Tour, dass VCD und ADFC Radverkehr nicht nur für den erprobten Alltagsradler gedacht und geplant haben wollen, sondern auch für Schüler, Senioren, Mütter und Väter mit Kindern im Kindersitz oder im Anhänger, Lastenräder nicht zu vergessen. „Wer 15 Prozent Radverkehrsanteil haben will, muss sich um alle Radfahrer kümmern“, erklärte Redicker. Da bleibe noch einiges tun.

Tatsächlich hat sich ja in der Vergangenheit einiges getan in Dortmund in Sachen Radverkehr. Zahlreiche Radspuren, geöffnete Einbahnstraßen und der massive

Ausbau von Radabstellanlagen bis hin zu den Fahrradhäuschen zeugen von einer positiven Entwicklung. Doch ausgerechnet seit der Anerkennung als fahrradfreundliche Stadt im Jahr 2007 geht es nur wenig voran, gibt es gar Rückschritte: Die City wird für Radfahrer ein immer schwierigeres Terrain, die einst im Radverkehrskonzept der 1990er Jahre vorgesehenen Trassen zur Querung existieren teils gar nicht mehr (Silberstraße), teils sind sie über längere Zeiträume kaum mehr passierbar (Markttage, Weihnachtsmarkt, weitere Feste), teils werden sie veroder zugebaut. Auch darauf wurden die Teilnehmer der Radtour hingewiesen - neben den Grünen-Ratspolitikern Ingrid Reuter und Jürgen Brunsing waren das Mitglieder von Grünen, SPD und Linken aus den Innenstadt-Bezirksvertretungen sowie ein Pirat. Das Interesse der mitradelnden Politiker war gegeben, wenn auch nicht jeder Vorschlag seitens der Umweltverbände sofort Zustimmung fand.

Entscheidend ist im Rat, könnte man in Abwandlung eines Spruchs des einstigen BVB-Kickers Adi Preißler sagen. Dass fast jeder Antrag der Grünen zum Radverkehr im Rat - also von SPD und CDU - abgelehnt worden ist, darauf verwies Ingrid Reuter schon bei der Podiumsdiskussion. Auch das zeigt ja, wie ernst es den Großen mit der Radverkehrsförderung ist.

Ach, übrigens: die FDP fand weder Zeit für die Podiumsdiskussion noch für die Radtour.

Lorenz Redicker

Mehr im Netz zur Podiumsdiskussion: adfc-blog.de/2014/02/podiumsdiskussion/
Zur verkehrspolitischen Radtour: vcd-dortmund.de ->Neu ->Buckelpisten...

Stellplatzsatzung wird geprüft

Aufgeschlossen zeigten sich alle Teilnehmer der Podiumsdiskussion bei dem Vorschlag, eine kommunale Stellplatzsatzung zu verabschieden, die Fahrradstellplätze bei Neubauten verpflichtend vorschreibt. Der Linken-Politiker Utz Kowalewski brachte das Thema in den entsprechenden Ausschuss (AUSWI) ein; die Verwaltung zeigte sich jedoch skeptisch; sie verwies auf eine veränderte Rechtslage. Der AUSWI formulierte deshalb einen Prüfauftrag an die Verwaltung.

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: 10.00 - 12.00 Uhr
Donnerstag: 18.00 - 20.00 Uhr

Jubiläumsfeier

zum 25-jährigen Bestehen des
VCD-Kreisverbandes am
Samstag, **10. Mai 2014**

Kurzweilige Stadtführung:

16 Uhr, Start am Dortmunder U
Empfang und Feier:

19 Uhr, Café Linus, Propsteihof
Eingeladen sind alle Mitglieder, Freunde
und Wegbegleiter des VCD. Wir bitten
um Anmeldung per E-Mail.

Vorstand:

Lorenz Redicker (Vorsitzender, redicker@vcd-dortmund.de, 0179 / 515 9834),
Michael Hüttemann, Manfred Krüger-Sandkamp (stellv. Vorsitzende),
Albrecht Buscher (Schatzmeister),
Christian Lamker, Julian Lins, Paul Niemann (Beisitzer)

Ansprechpartner für die Fahrradhäuser:

Manfred Krüger-Sandkamp,
mkruegers@versanet.de

Ansprechpartner für Lünen:

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

Ansprechpartner für Schwerte:

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

Aktiventreffen

Die Aktiven des VCD treffen sich jeden
ersten (mit Pro Bahn) und jeden
zweiten Donnerstag im Monat jeweils
um 20 Uhr im VCD-Büro.

VCD-Landesverband

Gruppellostraße 3, 40210 Düsseldorf
Tel: 0211 16 49 49-7; Fax -8
info@vcd-nrw.de; www.vcd-nrw.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. 33 - Sommer 2014 - Zeitschrift
des VCD-KV Dortmund-Unna. Redaktion:
Christian Lamker, Paul Niemann, Lorenz
Redicker (v.i.S.d.P.)
Druck: Druckwerk Dortmund GmbH.
Auflage: 1200

Licht und Schatten

Nach langer Wartezeit liegt der Nahverkehrsplan für Dortmund vor. Wenig Neues, aber auch kein Kahlschlag

Seit Ende 2013 liegt nach langer Wartezeit der Entwurf des neuen Nahverkehrsplans für die Stadt Dortmund vor. Das insgesamt 196 Seiten starke Werk bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Dortmund.

Unser Kreisverband hat Anfang 2014 gemeinsam mit der BUND-Kreisgruppe Dortmund eine Stellungnahme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgegeben. Unsere Anregungen haben wir darüber hinaus auf der Jahreshauptversammlung am 3. April 2014 mit Burkhard Kahrmann (Stadtplanungsamt Dortmund) diskutiert.

Im Entwurf gibt es Licht, aber auch Schatten. Wer große Projekte und Veränderungen sucht, wird schnell enttäuscht. Angesichts der Haushaltslage der Stadt ist aber auch verständlich, dass der Handlungsspielraum auf absehbare Zeit begrenzt bleiben wird. Auf der anderen Seite ist positiv zu sehen, dass wir in Dortmund nicht mit einem „Kahlschlag“ rechnen müssen und der ÖPNV nicht auf dem Altar von Sparmaßnahmen überproportional bluten muss – wie es teilweise in anderen Städten der Region der Fall ist. Dennoch ist es wichtig, vor dem Hintergrund von Klimaschutz und Daseinsvorsorge Impulse für die Zukunft zu setzen. Denn: auch für teuren Straßenbau ist wenig Geld vorhanden!

Zu wenige Verknüpfungen in die Nachbarstädte

Als Kreisverband Dortmund-Unna vermissen wir eine intensive Auseinandersetzung mit der Verknüpfung von (vor allem) Bussen und Bahnen in die umliegenden Städte wie Bochum, Lünen oder Unna. Nicht alle möchten schließlich nur in die Dortmunder Innenstadt! Stadtübergreifende Verkehre sind zwar nicht alleine aus Dortmund heraus planbar und finanzierbar. Aber hier liegt viel Potenzial brach, das den ÖPNV für viele Menschen deutlich attraktiver machen könnte. Für viele Dortmunder Stadtteile fehlen gute Verbindungen zu benachbarten Stadtteilzentren und in die Nachbarstädte – auch, um dort für die Weiterfahrt in die Bahn umzusteigen. In Stadtteilen wie Lütgendortmund, Grevel und Lanstrop wird zu viel Potenzial an das Auto verschenkt. Im Busverkehr sollte die Ausweitung

des Nachtexpress-Verkehrs geprüft werden. Der Nahverkehrsplan sieht hier leider keine Veränderungen vor. Eine zusätzliche Fahrt um 1:45 Uhr ab Reinoldikirche an Wochentagen sollte ebenso eingeführt werden wie die Bedienungslücke in Außenbezirken zwischen letzter Nachtexpress- und erster regulärer Fahrt am Wochenende geschlossen werden. Geprüft werden könnten auch die Schülerverkehre auf Basis einer Staffelung von Anfangszeiten der Schulen, mit der andere Städte bereits gute Erfahrungen gemacht haben.

Bessere Bushaltestellen

Im Bereich der Bushaltestellen hat die Barrierefreiheit weiter eine hohe Priorität. Wichtig aus Sicht unseres Kreisverbands ist aber auch die Anpassung zentraler Haltestellen an veränderte Bedarfe und die Verbesserung der Orientierung für Fahrgäste. Hierzu zählen insbesondere Reinoldikirche, Hauptbahnhof und Universität. Eine Verknüpfung mit der Parkraumbewirtschaftung findet im Nahverkehrsplan nicht statt und ist eine weitere Idee für die überarbeitete Fassung.

Kein Tunnel in Wellinghofen

Zu begrüßen ist, dass die U49 über Hacheneby hinaus bis zur Zillestraße verlängert werden soll und sich der Nahverkehrsplan gegen eine längere Tunnellösung mit hohen betrieblichen Folgekosten ausspricht. Forciert werden muss nun auch der barrierefreie Ausbau der Haltestellen der U47 in B1-Mittellage.

Der Nahverkehrsplan enthält viele Verweise auf Projekte der Deutschen Bahn. Für uns wichtig ist, dass die Stadt die Entwicklung des Schienenverkehrs aktiv begleitet. Entlang der RB43 gibt es großen Bedarf für eine Neugestaltung von Haltepunkten, der Verknüpfung zum Busverkehr sowie der städtebaulichen Integration. Hierzu ist im Nahverkehrsplan leider wenig zu finden. Darüber hinaus sollten weitere Projekte wie der Rhein-Ruhr-Express immer wieder in ihrer enormen Bedeutung für den umweltfreundlichen Verkehr im Ruhrgebiet betont werden, auch wenn sie nicht durch die Stadt Dortmund selbst realisiert werden können. Auch Projekte wie die Verlängerung der S1 Richtung Brüggmannplatz oder ein zusätzlicher Haltepunkt der S5 in Dortmund-West sollten mit Nachdruck verfolgt werden. *Christian Lamker*