Stadtfairkehr43.qxp_Stadtfairkehr21 01.09.21 16:25 Seite 1

Stadtfairkehr

Dortmund und Kreis Unna

VCD Mobilität für Menschen.

Zeitschrift des VCD-Kreisverbands Nr.43 Herbst/Winter 2021/22

Im Stundentakt in die Metropole Seite 2

Dortmunds Weg der Mobilitätswende Seite 3

Kreis Unna: Radkonzept noch ausbaufähig Seite 4

Pop-up-Radwege nicht erwünscht Seite 5

Klimaprotest! Klimawahl! Klimapolitik?

Bundestagswahl entscheidet über Klima- und Verkehrspolitik in Deutschland. Genug der Ankündigungen, Taten sind gefragt. Klimaprotest zwei Tage vor der Wahl

Die Aussagen des Weltklimarats sind eindeutig und klar: In seinem sechsten Sachstandsbericht fordert der Rat, den Treibhausgasausstoß umgehend zu senken; andernfalls drohe das Zwei-Grad-Ziel unerreichbar zu werden; die 1,5 Grad von Paris seien schon jetzt kaum mehr zu schaffen. Ein eindringlicher Weckruf. Nur sind in der Vergangenheit schon viele solcher Rufe verhallt. Nicht ungehört, aber letztlich folgenlos.

Fridays for Future protestieren seit mehr als zwei Jahren für wirksamen Klimaschutz. Bislang vergebens. *Foto: Leonhard S auf Pixabay*

Die For-Future-Bewegung hat am 24. September, zwei Tage vor der Wahl in Deutschland, weltweit zu Protesten für mehr Klimaschutz aufgerufen. „Diese Bundestagswahl ist unsere letzte große Chance. Wir können echten Klimaschutz hierzulande politisch auf den Weg bringen, wenn wir diese Wahl zur Klimawahl machen", sagt deshalb Lena Kah von Fridays for Future Dortmund. Auch der VCD Dortmund-Unna unterstützt diesen Klimastreik: Der Verband setzt sich seit vielen Jahren für einen umwelt- und menschengerechten Verkehr ein, ist Dortmunder Vorkämpfer für eine Mobilitätswende. In diesem Ziel sieht sich der VCD einig mit der For-Future-Bewegung: „Ohne eine echte Mobilitätswende ist Klimaschutz nicht möglich", sagt dazu der VCD-Vorsitzende Lorenz Redicker, „nicht in Dortmund, nicht in Deutschland, auch nicht weltweit".

Der neue Bundestag wird der letzte sein, der die Weichen noch rechtzeitig in Richtung Klimaschutz stellen kann. Denn auch, wenn Deutschland letztlich sein 2020er Klimaziel - 40 Prozent weniger Treibhausgas-Emissionen als 1990 - so gerade und vor allem Dank Corona erreicht hat: Was die aktuelle Koalition in Sachen Klimaschutz beschlossen hat,

reicht einfach nicht aus. Das hat auch das Bundesverfassungsgericht in seinem historischen Klima-Urteil festgestellt, in dem Klimaschutz und das Pariser 1,5-Grad-Ziel quasi Verfassungsrang erhalten haben.

Beim Klimastreik am 24. September wird es drei Laufdemos und vier Radsternfahrten geben, teils aus dem Dortmunder Umland, etwa von Witten und Unna aus. Ziel ist jeweils der Dortmunder Hansaplatz, auf dem ab voraussichtlich 17 Uhr eine pandemiegerechte Abschlusskundgebung stattfinden wird. Nähere Informationen zum Klimastreik und zu seinen Stern-Demos wird es in den Tagen vor dem Streik unter anderem auf der Homepage des VCD Dortmund-Unna geben.

Vor allem zwei Ziele verfolgt der Klimastreik am 24. September: Einmal sollen die Wähler*innen mit Blick auf die Klimapolitik ihre Kreuzchen auf dem Wahlzettel setzen. Und zum anderen soll den gewählten Politiker*innen klargemacht werden: Die Menschen wollen endlich echten Klimaschutz; ein Weiter-so, ein Herumwurschteln, die weitgehend folgenlose Ankündigung von nicht einmal ausreichenden Klimaschutzmaßnahmen darf es nicht mehr geben.

Lorenz Redicker

Stadtfairkehr43.qxp_Stadtfairkehr21 01.09.21 16:25 Seite 2

Wizz Air zieht Flieger ab: Flughafen in Bedrängnis

Der Abzug von drei Flugzeugen erwischt den Flughafen Dortmund kalt. Die EU-Forderung nach einem ausgeglichenen operativen Ergebnis ist kaum mehr zu erreichen.

Vor gerade einmal einem Jahr knallten am Dortmunder Flughafen die Sektkorken. Von „Sternstunde" und „großem Vertrauensbeweis" war die Rede, als Wizz-Air-Chef József Váradi die Stationierung von drei Flugzeugen und die Beschäftigung von 100 Mitarbeiter*innen in Dortmund verkündete. Eine Million zusätzlicher Fluggäste standen in Aussicht. Ein für den Flughafen wichtiger Schritt, um bis Ende 2023 die Auflagen der EU zu erfüllen und bis dahin operativ die schwarze Null zu erreichen. Das rückt nun für den auch durch Corona betroffenen Flughafen in weite Ferne. Der Traum von der schwarzen Null ist ausgeträumt.

Mit dem Abzug der Wizz-Air-Flieger, deren feste Stationierung wirtschaftliche Stabilität in Aussicht stellte, ist die EU-Forderung nach einem operativ ausgeglichenen Ergebnis am Airport bis 2023 kaum mehr zu erfüllen. Retten könnte den Flughafen jetzt ausgerechnet die Corona-Pandemie. Sie könnte die EU dazu veranlassen, die Frist zur Erreichung der schwarzen Null zu verlängern.

Für den Klimaschutz ein Debakel - und wirtschaftlich ein Fiasko

Die Abhängigkeit von einzelnen Fluglinien und der Schwerpunkt auf Billiganbieter war für den Flughafen immer wieder ein großes Problem. Über allem schwebt die Stilllegung des Betriebs, wenn es nach der EU-Forderung nicht mehr die bisherigen Subventionen durch die DSW21 gibt. Das waren in den vergangenen Jahren immerhin insgesamt rund 400 Millionen Euro. Grüne, CDU und Linke hatten deshalb Ende 2020 im Rat die Vorbereitung auf den - für den Flughafen - schlimmsten Fall, die Stilllegung, gefordert und die Erstellung eines Gutachtens zur nachhaltigen Nachnutzung des Flughafengeländes beschlossen.

Der Abzug von Wizz Air zeigt ein weiteres Mal, dass der Flughafen kaum wirtschaftlich zu betreiben und die Abhängigkeit von einzelnen (Billig-)Fliegern allzu groß ist. Zudem gilt natürlich: Unter Aspekten des Umwelt- und Klimaschutzes sollte der Flughafen besser heute als morgen geschlossen werden.

Stundentakt in der Metropole?

Emscher- und Volmetalbahn wurden allzu lange vernachlässigt. VCD fordert Ausbau und 30-Minuten-Takt

Die Volme- und die Emschertalbahn sind zwei vernachlässigte Bahnstrecken in Dortmund. Der VCD setzt sich für den Ausbau ein.

Die Volmetalbahn (Regionalbahnlinie 52), ist heute eine eingleisige, stündlich bediente Bahnstrecke, die Dortmund über Hagen mit Lüdenscheid verbindet. In der Vergangenheit war sie einst Teil der doppelgleisigen Hauptstrecke Düsseldorf-Derendorf - Hagen - Dortmund-Süd. Im Abschnitt Hagen-Dortmund liegt heute nur noch ein Gleis, es gibt einen Ausweichbahnhof in Herdecke. Die stündliche Bedienung ist dieser Eingleisigkeit geschuldet. Für eine Metropolregion ist dieser Stundentakt ein Unding.

Im Nahverkehrsentwicklungsplan war ab dem Jahre 2006 ein 30-Minutentakt zwischen Dortmund und Hagen vorgesehen. 15 Jahre später ist davon nicht mehr die Rede, obwohl die Strecke viel unerschlossenes Verkehrs-Potenzial birgt. Sie erschließt die Stadtteile Löttringhausen, Kirchhörde und Brünninghausen. Dabei ergibt sich eine attraktive Fahrzeit zum Hauptbahnhof von 15, 13 bzw.10 Minuten. Die Strecke erschließt auch die Nachbarstadt Herdecke, die in 6 Minuten an Hagen Hbf angebunden ist und nach Dortmund 23 Minuten Fahrzeit benötigt.

Viele gute Anschlussmöglichkeiten

Auch für Herdecke ist es völlig unzureichend, nur stündlich nach Hagen Hbf an das weitere Nah- und Fernverkehrsnetz angebunden zu sein. Ein Halbstundentakt würde viele gute Anschlussmöglichkeiten sowohl in Hagen Hbf als auch in Dortmund Hbf ermöglichen, die für Pendler attraktive Verbindungen ermöglichen könnten. Für den 30-Minuten-Takt müsste ein weiterer Ausweichbahnhof in Löttringhausen geschaffen werden. Der Platz dafür ist vorhanden. Natürlich müsste neben neuen Weichen und Gleisen auch ein Bahnsteig in DO-Löttringhausen samt Zuwegung neu erstellt werden; alternativ könnte der heutige Bahnsteig wieder zum Inselbahnsteig gemacht werden.

Die Emschertalbahn (RB 43) verbindet Dortmund über Castrop-Rauxel-Süd und Wanne-Eickel mit Dorsten. Auch sie war ursprünglich eine zweigleisige Hauptbahn, die jedoch schon vor über 30 Jahren auf ein Gleis zurückgebaut wurde. Hinzu kam, dass mit dem S-Bahn-Konzept Rhein-Ruhr (aus den 1970er-Jahren) lange verfolgt wurde, die S-Bahn-Linie S4 (Unna - DO-Dorstfeld - DO-Lütgendortmund; hier als Tunnelstrecke) als S-Bahn bis nach Herne weiterzubauen und dabei ab Bövinghausen die heutige Emschertalbahn-Trasse zu nutzen. So ging die verantwortliche DB lange davon aus, die Strecke nur noch als Auslaufbetrieb von DO Hbf bis Bövinghausen zu betreiben; entsprechend wurden Haltestellen und Schieneninfrastruktur vernachlässigt. Dieses S-Bahn-Projekt wird aufgrund der hohen Kosten und auch aus Naturschutzgründen (Querung Volkspark und Naturschutzgebiet Dellwiger Bachtal) jedoch längst nicht mehr verfolgt.

Nur kurz im Halbstundentakt

Zwischenzeitlich gab es werktags einen vom VRR bestellten 30-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Herne im Früh- und Nachmittagsverkehr. Der wurde wieder zurückgenommen zugunsten des Stundentakts bis Dorsten, der so das für Schulklassen und Gruppenfahrten interessante Moviepark-Gelände in Bottrop-Kirchhellen erschließt.

Auch bei der Emschertalbahn ist die Erschließung der Dortmunder Stadtteile Rahm, Kirchlinde, Bövinghausen wie auch von Merklinde, Castrop-Rauxel Süd und Herne-Börnig mit dem Stundentakt für eine Metropolregion überhaupt nicht angemessen. Ein 30-Minuten-Takt zwischen Dortmund und Herne wäre heute schon ohne Gleisbauarbeiten möglich; Ausweichen sind bereits vorhanden.

Der VCD Dortmund-Unna setzt sich für einen 30-Minuten-Takt auf beiden Strecken ein. Er fordert die Politik sowie die zuständigen Aufgabenträger im Nahverkehr (VRR und NWL) auf, dies im Falle der Emschertalbahn kurzfristig und im Falle der Volmetalbahn mittelfristig mit Nachdruck zu verfolgen. Diese Projekte müssen Wirklichkeit werden, damit die notwendige Verkehrswende kommen kann. Es wird also darauf ankommen, entsprechende Verkehrsfinanzmittel sowohl vom Bund als auch vom Land einzufordern. Dies wird nur mit entsprechendem Druck und Hartnäckigkeit zu erreichen sein. *Jörg Drewenskus*

Stadtfairkehr43.qxp_Stadtfairkehr21 01.09.21 16:25 Seite 3

Dortmunds Weg der Verkehrswende

Seit fünf Jahren läuft der Masterplan Mobilität. Umsetzung noch offen

Die aktuelle Verkehrs- und Mobilitätssituation stellt die Stadt Dortmund vor viele Probleme. Mit dem Masterplan Mobilität 2030 will sie die Verkehrswende einleiten und für attraktive, sichere und nachhaltige Mobilität sorgen. Ein Sachstandsbericht.

Begleiternder Arbeitskreis

- ADAC
- ADFC
- Behindertenpolitisches Netzwerk
- Beirat der Unteren Naturschutzbehörde
- Beirat Nahmobilität
- DSW21
- Handelsverband
- Handwerkskammer
- IHK
- Integrationsrat
- Jugendring
- Ratsparteien
- Polizeipräsidium
- Runder Tisch Prävention Kinderunfälle
- Seniorenbeirat
- VCD

Zunehmende Zulassungszahlen, permanent steigender Parkdruck, stagnierend hohe Unfallzahlen mit Zunahme an Unfällen mit Fahrradbeteiligung und nicht zuletzt massive Probleme mit Emissionen wie Stickoxiden, Lärm und Klimagasen. Mit dem Masterplan Mobilität 2030 soll sich die Mobilitäts- und Verkehrssituation verbessern. Die markigste Maßgabe seitens der Stadt: „Dortmund soll zur Fahrradhauptstadt werden, zum Kopenhagen Westfalens."

In einem umfassenden Beteiligungsprozess, der nunmehr fünf Jahre andauert, sollen Antworten auf die drängenden Fragen der Verkehrswende erarbeitet werden. Der offizielle Auftakt für den Masterplan-Prozess fand im Februar 2017 in Form eines offenen Bürgerdialogs statt. Der Wille der Beteiligten zeigte deutlich: Dortmund soll sich weg von einer Autostadt hin zu einer fußgänger- und radfahrer*innenfreundlichen Metropole entwickeln und den öffentlichen Verkehr stärken.

Ziele bleiben zunächst wenig konkret

Aus dem, was im Bürgerdialog festgehalten wurde, sollten von einem prozessbegleitenden Arbeitskreis (Infokasten) unter Beteiligung der Bezirksbürgermeister*innen konkrete Ziele abgeleitet werden. Das Ergebnis der Zielentwicklung blieb jedoch hinter unseren Erwartungen zurück. Anstatt auf konkrete, messbare Ziele wie die Steigerung der Pro-Kopf-Ausgaben für die Nahmobilität oder die absolute Reduzierung von Verkehrsunfällen konnte sich die Arbeitsgruppe nur auf acht Zielfelder verständigen, die gleichberechtigt nebeneinander stehen (Abbildung). Die Frage, wie die Umsetzung der Ziele überprüft werden sollen, blieb zunächst ebenso offen wie die Frage, wie Konflikte einzelner Zielfelder untereinander gelöst werden.

Vor allem die konservativen Vertreter*innen der Arbeitsgruppe aus Wirtschaft und Politik blockierten bei der Zielentwicklung in weiten Teilen eine ernst gemeinte Verkehrswende, insbesondere bei den Themen Parkraummanagement und Einschränkungen für den Kfz-Verkehr, z. B. durch Geschwindigkeitsreduzierung. Zahlreiche Forderungen aus den öffentlichen Dialogveranstaltungen blieben so bei den Zielen unberücksichtigt.

Allerdings wurde vom Rat neben den Zielfeldern im Frühjahr 2018 die Erarbeitung von zehn Teilkonzepten beschlossen, mit denen die Ziele des Masterplans erreicht werden sollen. Für die Bereiche Luftreinhaltung und Elektromobilität wurden in Dortmund bereits Konzepte erstellt. Im weiteren Prozess wurden zunächst nur vier der verbliebenen acht Teilkonzepte ausgearbeitet:

- Fußverkehr & Barrierefreiheit
- Radverkehr & Verkehrssicherheit
- Ruhender Verkehr&öffentlicher Raum
- Mobilitätskultur & Kommunikation

(ständige Begleitung der Teilkonzepte)

Mit der Erstellung der Teilkonzepte wurden Planungs- und Kommunikationsbüros beauftragt und wie beim Prozess der Zielentwicklung sind die interessierte Öffentlichkeit, der begleitendende Arbeitskreis und die Bezirksbürgermeister eingebunden worden.

Teilkonzepte in Warteschleife

Nach weiteren öffentlichen Dialogveranstaltungen, einer digitalen Mobilitätswoche mit offensiver Einbindung der Öffentlichkeit und zahlreichen Sitzungen des Arbeitskreises wurden die Entwürfe der Teilkonzepte im vergangenen Jahr fertig gestellt und der Verwaltung übergeben. Anders als im Zielkonzept des Masterplans finden sich in den Teilkonzepten die Forderungen aus den Beteiligungsverfahren wieder; sie beinhalten konkrete, zielgerichtete Maßnahmen, mit der die attraktive, sichere und nachhaltige Mobilität Realität werden kann. Auch die Forderungen des VCD werden in den Konzepten weitestgehend berücksichtigt.

Beschlüsse zur Umsetzung dieser Teilkonzepte - geplant waren diese schon 2019 - stehen allerdings noch aus. Dem Gremieninformationssystem der Stadt zufolge streitet die Politik aktuell noch über die Zuständigkeit der Ausschüsse. Währenddessen werden an anderer Stelle bereits Fakten geschaffen.

Durch die umsetzungsorientierte Strategie „Stadtluft ist (emissions-)frei – Dortmunds Einstieg in eine emissionsfreie Innenstadt", die durch einen EU-Fonds (EFRE.NRW) mit 6,4 Mio. Euro gefördert wird, werden bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, die sich in den Teilkonzepten des Masterplans finden lassen. Bekannte Projekte der Strategie sind der Radwall, die Kampagne „Umsteigern" oder das Mikrodepot für Auslieferungen auf der letzten Meile per Lastenrad. Als Reallabor sollten die hier gewonnenen Erfahrungen im Masterplan Mobilität 2030 berücksichtigt und auf die Gesamtstadt übertragen werden. Denn die Strategie Emissionsfreie Innenstadt zeigt: mit Willen, Geld und guter personeller Ausstattung muss attraktive, sichere und nachhaltige Mobilität kein Wunsch für die Zukunft bleiben. *Carsten Elkmann*

In den nächsten Ausgaben der Stadtfairkehr informieren wir detailliert über die Teilkonzepte des Masterplans

Stadtfairkehr43.qxp_Stadtfairkehr21 01.09.21 16:25 Seite 4

Radverkehrskonzept noch ausbaufähig

Kreis Unna: Ein 330 Kilometer langes und hochwertiges Netz soll entstehen

Der Kreis Unna stellt das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2013 neu auf und hat dazu ein Ingenieurbüro beauftragt.

Im Februar 2021 wurde dazu der Zwischenbericht mit einer Maßnahmenübersicht als Online-Karte vorgelegt (https://tinyurl.com/wephcdy5). In der Summe soll ein 330 Kilometer langes und hochwertiges Netz entstehen, auf dem die Radler innerhalb des Kreises, aber auch darüber hinaus ihre Alltagswege bequem zurücklegen können. Allerdings werden größere Ortsteile wie Bergkamen-Oberaden, Lünen-Brambauer, Unna-Massen, Stadtteile von Dortmund und weiteren umliegenden Kommunen sowie die Bahnhöfe Bönen-Nordbögge und Selm-Beifang nur unzureichend angebunden. Dennoch liegt nun eine gute und sinnvolle Arbeitsgrundlage vor.

Der Seseke-Radweg an der Stadtgrenze von Lünen zu Bergkamen ist nicht asphaltiert. Das muss sich ändern, wenn der Radverkehrsanteil im Kreis Unna deutlich erhöht werden soll. *Foto: Jürgen Heidenreich*

Radverkehrsanteil verdoppeln!

VCD und ADFC fordern in ihren Stellungnahmen zu dem Konzept, dass der Radverkehr im Kreis Unna mindestens auf 25 Prozent zu verdoppeln ist (VCD: bis 2025, gemäß der Zielsetzung von Aufbruch Fahrrad, ADFC: bis 2045, mit Blick auf die bis dahin angestrebte Klimaneutralität im Verkehrssektor). Dazu sind vor allem schnell wirkende und umsetzbare Maßnahmen zu ergreifen und von der Politik zu forcieren. Als Beispiele nennt der ADFC unter anderem:

- die Asphaltierung und Optimierung Seseke-Weg Bönen-Lünen
- die Asphaltierung der Strecke „Alte Zechenbahn" zwischen Bahnhof Bork und Selm
- Kfz-Stellplätze im Straßenraum zugunsten wichtiger Radverkehrsanlagen reduzieren
- konsequente Sanktionierung von Falschparkern
- Ampelschaltungen ohne Benachteiligung von Radfahrenden; Reduzierung von Anforderungsampeln

Der VCD kritisiert die Priorisierung des RS1, da sechs von zehn Kreiskommunen gar nicht an den Radschnellweg Ruhr angebunden sind. Auch sind Verbindungen über die Kreisgrenzen hinaus nicht ausreichend berücksichtigt. Darüberhinaus weist der VCD darauf hin, dass die Ausweisung von Fahrradstraßen nur dann Sinn ergebe, wenn diese mit Hilfe von modalen Filtern den Kfz-Verkehr auf reinen Anliegerverkehr beschränken.

Die Stellungnahmen aller Akteure werden nun in einer Synopse für den Kreistag zusammengestellt. Das Radverkehrskonzept soll im Oktober 2021 beschlossen werden. VCD wie ADFC begrüßen insgesamt die Ziele und Qualitätsstandards des Konzeptes. Zu deren Umsetzung, insbesondere der langfristigen Baumaßnahmen, werden jedoch vom Kreis Unna und den weiteren Baulastträgern deutlich mehr Fachkräfte und Finanzmittel benötigt. Dieser Bedarf muss ebenso wie entsprechende Bauprogramme in die Haushaltspläne einfließen.

Jürgen Heidenreich/Albrecht Buscher

Wallumbau als Einstieg in die autofreie City

Stadt Dortmund will den Wall fahrradfreundlich umbauen. VCD denkt weiter

Ost- und Schwanenwall werden aktuell zum Radwall umgebaut, für den westlichen Abschnitt des Walls läuft eine Verkehrsuntersuchung. Aus Sicht des VCD sollte die Stadt größer denken. Geht es doch nicht nur um den Wall, sondern um ein Konzept für die gesamte City und die Verkehrswende.

Der VCD spricht sich dabei insbesondere dafür aus, das Parken innerhalb des Wallrings auf die Parkbauten zu konzentrieren (hier gibt es ausreichend Stellplätze!) und straßenbegleitendes Parken im Wesentlichen nur noch für Sondergruppen (wie Behinderte oder Lieferverkehr) zuzulassen. Das schafft Platz für den Fußverkehr, eine ansprechende Gestaltung der City, mehr Außengastronomie, mehr Grünflächen sowie ggf. neue Plätze. Entsprechende Ideen hat der VCD dem Planungsamt vorgestellt (hier: https://tinyurl.com/zfemu52b).

Der fließende Kfz-Verkehr könnte so auf die Zufahrten zu Parkbauten konzentriert werden. Ausnahmen gelten für die Sondergruppen sowie für die Zufahrten zu privaten Stellplätzen. Städte wie Stuttgart (Lebenswerte Innenstadt) zeigen, dass solche Konzepte auch von Handel und Anwohner*innen akzeptiert werden.

Das Burgtor sollte für den Durchgangsverkehr gesperrt und die B54 auf die Bornstraße verlegt werden. Während auf dem Wall ganztägig Tempo 30 gelten sollte, müsste die Höchstgeschwindigkeit in der City auf 20 km/h begrenzt werden. Profitieren würden vor allem Fußgänger*innen. Ziel ist insbesondere eine höhere Aufenthaltsqualität. Besucher*innen (aus Dortmund wie aus dem Umland) sollen gern ins Zentrum kommen.

Notwendig wäre auch eine Überarbeitung der alten Fritschi-Pläne für die Kampstraße. Auch wenn der Fußverkehr in der City Vorrang genießt: für den Radverkehr sollte die einzige Ost-West-Querung über die Kampstraße (neben den beiden Nord-Süd-Spangen Hansastraße und Kleppingstraße/ Kuckelke) offengehalten werden, und das möglichst ganzjährig. Dieser Straßenabschnitt ist breit genug, um eine freie Führung für den Radverkehr zu ermöglichen, ohne den Fußverkehr einzuschränken.

Die Pläne für eine autofreie oder -arme City sollten in ein Konzept für eine Verkehrswende eingebettet werden. So muss der ÖPNV insgesamt deutlich ausgebaut werden (ob dabei die Ideen der DSW21 - Dortmund Mobil 2030 - zielführend sind, ist eine andere Frage). *lore*

Stadtfairkehr43.qxp_Stadtfairkehr21 01.09.21 16:25 Seite 5

Gefährliche Spielerei: App Traffic Pilot vorerst gescheitert

Eine App für eine Grüne Welle - und das nicht nur für Autos, sondern auch für Radfahrer*innen. Da wird doch wohl niemand dagegen sein? Dachte sich Baudezernent Arnulf Rybicki und kündigte die App Traffic Pilot für Dortmund an, wohl im festen Glauben, dass die Politik ihre Zustimmung nicht verweigern würde.

Tat sie aber doch, nicht zuletzt, weil der VCD in einem Schreiben an die Bezirksvertretungen und die zuständigen Ausschüsse erhebliche Bedenken gegen diese App geäußert hatte. Die versprochene grüne Welle ist nur ein Marketing-Gag, denn die App schaltet die Ampeln nicht auf Grün, sie kündigt nur an, wann sie auf Grün schalten werden. Auch die erhoffte CO_2-Einsparung ist mehr als fraglich: Die vom Stadtbaurat Rybicki aufgeführten 7 Prozent CO_2-Minderung anhand von „Erfahrungswerten aus anderen Städten" entpuppten sich bei genauerem Hinsehen als Daten aus einen Feldversuch in Ottawa mit ganzen sieben Fahrzeugen.

Demgegenüber stehen neben Kosten von 330.000 Euro - lange Jahre die Hälfte des Dortmunder Jahres-Radverkehrsetats - vor allem Gefahren für die Verkehrssicherheit. Wer das Handy auf dem Weg zur Ampel fest im Blick hat, beachtet den übrigen Verkehr vermutlich weniger. Während Polizei, Verkehrssicherheitsrat und ähnliche Institutionen verzweifelt versuchen, die Menschen davon abzubringen, mit dem Handy am Steuer bzw. Lenker zu hantieren, werden sie von Traffic Pilot dazu angehalten. Eine gefährliche Technik-Spielerei!

Politiker*innen berufen sich auf VCD

10 von 12 Bezirksvertretungen empfahlen dem zuständigen Finanzausschuss die Ablehnung der App, sechs Mal fiel der Beschluss einstimmig. In der BV Innenstadt Ost wurde das Thema vertagt, in Huckarde nicht mehr behandelt. Mehrere BVen bezogen sich ausdrücklich auf die Bedenken des VCD. Die Verwaltung zog den Antrag daraufhin im Juni zurück.

Stadtbaurat Rybicki hofft nun auf eine Weiterentwicklung der App. Die soll dann tatsächlich eine grüne Welle erzeugen. Ob die Zauberworte „Digitalisierung" und „Grüne Welle" dann Verkehrssicherheitsbedenken übertrumpfen können, muss sich noch zeigen. *Lorenz Redicker*

Pop-up-Radwege in Dortmund nicht erwünscht

Stadt will lieber „richtige Lösungen"

Pop-up-Radwege soll es in Dortmund nicht geben. Einen entsprechenden Antrag der Deutschen Umwelthilfe (DUH) hat die Stadt abgelehnt. Der VCD bedauert das und sieht „eine vertane Chance".

Seit dem Dieselvergleich zwischen DUH und der Stadt Dortmund stehen VCD, ADFC und BUND in Kontakt mit der Umwelthilfe; auch beim Thema Pop-up-Radwege standen die Verbände im Austausch. Die Reaktion ist entsprechend: „Mit den provisorischen Radwegen hätte die Stadtverwaltung die Umwidmung von Auto- in Radspuren ausprobieren können – diese Chance ist jetzt vertan. Wir warten in Dortmund schon viel zu lang auf hochwertige Radwege und werden ständig vertröstet. Wir brauchen endlich Ergebnisse!"

Die Stadt, namentlich Oberbürgermeister Thomas Westphal, sieht das anders. Sie verwies jetzt darauf, dass sie schnelle Lösungen ablehne und „aufwändiger und mühevoller, dafür aber im Ergebnis auch dauerhaft, qualitätvoll, fachlich wie politisch abgesichert" planen wolle. Dazu merkt Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Umwelthilfe, an: „Zahlreiche Städte wie Hamburg, Münster, Flensburg und Solingen haben neue Pop-up-Radwege realisiert. In Berlin und München werden sie bereits in dauerhafte Radwege umgewandelt. Die gesammelten Erfahrungen mit den Pop-up-Radwegen beschleunigen die Detailplanung. Das spart Zeit und Geld. Warum man in Dortmund weiter viele Jahre auf neue Radwege warten möchte, erschließt sich uns nicht."

Zweifelsfrei sind Pop-up-Radwege kein Allheilmittel, aber doch gewiss eine von vielen möglichen und notwendigen Lösungen, um den Radverkehr auch in Dortmund endlich voranzubringen. Nicht zuletzt stehen sie für eine gerechtere Flächenverteilung. Dass Pop-up-Radwege beispielsweise in Berlin oder München einfacher umzusetzen sind, weil die Straßen dort oft noch breiter als in Dortmund sind und man eben von drei Autospuren leichter eine Spur für den Radverkehr umwidmen kann als von nur zwei Spuren, ist richtig - spricht aber nicht grundsätzlich gegen Pop-up-Radwege. *lore*

Geht doch! Pop-up-Radweg in Dortmund, baustellenbedingt am Ostwall.

Kernstück des RS1wird erst 2030 fertig

Schlechte Nachrichten in Sachen Radschnellweg in Dortmund: Nach Angaben der Stadt wird ein Kernstück des RS1, der Abschnitt zwischen Ruhrallee und dem S-Bahn-Halt Körne, kaum vor 2030 fertig. Das erklärte Planungsamtsleiter Stefan Thabe in den Ruhrnachrichten. Grund sind besonders die komplizierten Brückenbauwerke entlang der S4 am Bahnhof Stadthaus und über die Märkische Straße. Für den insgesamt 3,5 Kilometer langen Abschnitt bis Körne soll die Vorentwurfsplanung bis Ende 2021 an ein externes Büro vergeben werden, erst 2027 oder 2028 könne mit dem Bau begonnen werden.

Weiter ist die Stadt immerhin im Kreuzviertel: Von der Großen Heimstraße bis zur Sonnenstraße (Abzweig Arneckestraße) wurde die Fahrbahn erneuert, als Fahrradstraße ausgewiesen und mit dementsprechenden Piktogrammen versehen. Teilweise wurde die Straße verbreitert, Kfz-Parkstände sind entfallen und damit auch der nutzbare Gehweg wieder breiter, sodass auch der Fußverkehr vom Radschnellweg profitiert. Die Ampel an der Kreuzung Große Heimstraße/Neuer Graben soll demontiert werden, Radfahrer*innen haben auf dem RS1 grundsätzlich Vorfahrt (auch Rechts-vor-links-Regelungen entfallen). Immerhin ein erster Schritt, der allerdings allzu lange auf sich warten ließ.

Stadtfairkehr43.qxp_Stadtfairkehr21 01.09.21 16:25 Seite 6

Adressen + Termine

VCD-Kreisverband Dortmund-Unna
Eisenmarkt 1, 44137 Dortmund
E-Mail: mobil@vcd-dortmund.de
www.vcd-dortmund.de; vcd-unna.de

Öffnungszeiten des Büros:
Dienstag+Donnerstag, 19.30 - 21.30 Uhr

Termine

Mitgliederversammlung 2021
Dienstag, 26.10.2021 ab 19 Uhr. Ort: Geschäfsstelle Bündnis 90/Die Grünen Königswall 8, 44137 Dortmund

Parking-Day-Parade
Freitag, 17.9., 16-17 Uhr, Kaiserstraßenviertel: Demonstrationszug um den Kaiserbrunnen, Motto: Mehr Platz für Mensch! Organisiert von der Nachbarschaftsinitiative Kaisern und VCD

Kidical Mass: Kinder aufs Rad!
Samstag, 18.09., 14 Uhr, Friedensplatz. Ziel: Westpark. Vier Zubringer.
Mehr Infos: kidicalmass-dortmund.de

Radsternfahrt Ruhr
Sonntag, 19.09., Witten - Dortmund - Seepark Lünen (15.30 Uhr) mit mehreren Zulaufrouten.
Mehr Infos: fahrradsternfahrt.ruhr

Klimastreik: Alle fürs Klima
Freitag, 24.09., 4 Rad- und 3 Laufdemos. Ziel Hansaplatz DO, Abschlusskundgebung ab 17 Uhr! Mehr Infos: fridaysforfuture.de/dortmund

Aktiventreffen
Die VCD-Aktiven treffen sich jeden ersten Montag im Monat um 20 Uhr. Jeden dritten Donnerstag gibt es ein Treffen von VCD und Pro Bahn. Coronabedingt finden die Treffen derzeit als Videokonferenzen statt. Wer mitmachen will, ist herzlich willkommen! Kurze Mail an den VCD.

Vorstand:
Vorsitz: Lorenz Redicker, Stellvertreter: Jörg Drewenskus, Paul Niemann (zugleich Schatzmeister), Beisitzer: Albrecht Buscher, Carsten Elkmann.

Ansprechpartner Lünen:
Jürgen Heidenreich,
hjue.heidenreich@gmx.de

Ansprechpartner Schwerte:
Albrecht Buscher; a-buscher@mail.de

Impressum
Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna – Nr. 43 – Herbst/Winter 2021/22
Zeitschrift des VCD-Kreisverbandes
Redaktion: Lorenz Redicker (lore, v.i.S.d.P),
Autoren: Jörg Drewenskus, Paul Niemann, Carsten Elkmann
Druck: Druckerei Stöcker, Dortmund
Auflage: 1200

Keine Verkehrswende mit Technik aus den 70ern

H-Bahn zur Anbindung von Smart Rhino ungeeignet

Die H-Bahn in Dortmund soll nach dem Willen des Oberbürgermeisters massiv ausgebaut werden, auch die Stadtwerke DSW21 setzen in ihrem Positionspapier auf die H-Bahn. Doch insbesondere im neuen Viertel Smart Rhino ist die H-Bahn deplatziert. Dabei geht es um eine neue Verbindung vom Hafen über den möglichen neuen FH-Standort Smart Rhino zum S-Bahnhof Dorstfeld und weiter zur TU. Zudem könnte es eine H-Bahn von Barop Parkhaus zur TU geben. Details dazu sind jedoch kaum bekannt.

Eines der Hauptprobleme ist die mangelnde Kapazität: Eine H-Bahn mit zwei Wagen kann nur 90 Fahrgäste mitnehmen. Die meisten davon müssten stehen, die H-Bahn wäre komplett überfüllt. Ein kleines Rechenbeispiel dazu: Die Fachhochschule hat derzeit 14.000 Studierende. Es könnte also zur Spitzenzeit in einer extrem überfüllten H-Bahn mit zwei Wagen nur etwa eine*r von 150 FH-Studierenden transportiert werden. Zum Vergleich: In einer einzigen extrem überfüllten S 1 kann etwa jede*r 30. TU-Studierende transportiert werden.

Auf der Strecke von Dorstfeld über Smart Rhino zum Hauptbahnhof erscheint eine Stadtbahnlösung daher sinnvoller (neben der bereits erwogenen Ausfädelung von der U43/44). Zudem sollte Smart Rhino per Bahn angebunden werden, ein Bahnhof entlang der Strecke Dortmund Hbf – Dortmund-Mengede würde die Anbindung grundlegend verbessern, zumal auch die Emschertalbahn dort halten könnte.

Fernbahnstrecke als Barriere

Weiteres Problem: Zwischen der TU und Dorstfeld wäre die H-Bahn eine Parallelstrecke zur S-Bahn - das schließt in der Regel die staatliche Förderung (etwa durch das ÖPNV-Gesetz NRW) aus. Zudem könnte die Querung des S-Bahnhofs Dorstfeld insbesondere mit Blick auf die Fernbahntrasse technisch wie finanziell sehr aufwändig werden.

Übervolle Busse und Bahnen sind auch jenseits einer Pandemie ein ernsthaftes Problem und im Sinne der Verkehrswende darf man dieses Problem nicht einfach ignorieren. Das Gedränge verursacht stickige Luft, erleichtert Diebstahl und sexuelle Belästigung, bedeutet in vielen Fällen einen enormen Lärmpegel und stresst viele Fahrgäste. Überfüllte Busse und Bahnen zählen zu den wichtigsten Gründen, warum sich jeden Tag unzählige Menschen mit ihrem Auto lieber in den Stau stellen.

Die H-Bahn hat zudem das Problem, dass bei Überfüllung unter Umständen die Türen nicht schließen. Hier ist etwa die Technik der Dortmunder Stadtbahnen deutlich ausgereifter. Mit überfüllten Stadtbahnen indes kann die Verkehrswende nicht gelingen und mit überfüllten H-Bahnen schon gar nicht.

Bei der möglichen Strecke Barop Parkhaus – Technische Universität hat die H-Bahn ebenfalls wichtige Nachteile. Ein großes Problem ist die längere Umstiegszeit zwischen Stadtbahn (künftig auch S-Bahn) und H-Bahn. Bei einem System mit Bussen könnten Studierende erheblich schneller ans Ziel kommen, denn man wäre in der Lage, nahezu zeitgleich mit der Ankunft der Stadtbahn einen Bus ohne Zwischenhalt zum Campus Nord und zum Campus Süd anzubieten; diese Busse könnte man sogar auf verspätete S-Bahnen warten lassen, ohne dass es betriebliche Probleme verursacht. Hier zeigt sich besonders: Die H-Bahn ist nur schwer in das bestehende Dortmunder ÖPNV-System zu integrieren, die Verknüpfung mit Bussen und (Stadt-)Bahnen mangelbehaftet.

Technik aus den 70er-Jahren

Der Ausbau der H-Bahn ist, dieser Eindruck drängt sich auf, auch mit dem Ziel verbunden, den Ruf der Stadt Dortmund zu verbessern. Ob das gelingt, darf jedoch bezweifelt werden. Denn die Technik stammt aus den 70er-Jahren, sie konnte in Deutschland nicht ansatzweise gegen Stadtbahn und Straßenbahn bestehen. Optisch macht die H-Bahn in der heutigen Form zudem wenig her, sie hat schnöde Betonpfeiler.

Apropos Beton: Gemessen an der geringen Zahl an Fahrgästen, die pro Fahrzeug transportiert werden können, wird beim Bau einer H-Bahn vergleichsweise viel Beton verbraucht. Die Herstellung von Beton ist jedoch nicht nur wegen des dafür benötigten Zements, sondern auch aufgrund des zudem erforderlichen (und weltweit knapp werdenden) Sandes höchst umweltschädlich. *Paul Niemann*