

# Stadtfairkehr 46

**Dortmund und Kreis Unna**  
Zeitschrift des VCD-Kreisverbands

**VCD** Mobilität für  
Menschen.



*Ruhe bitte - wie wirkt  
der Lärmbeirat?*

Seite 2

*Parken in Dortmund:  
Veränderung nach*

(Master-)Plan Seite 4

*Nach 30 Jahren:  
Lehren aus der*

Bahnreform Seite 5

*Schulstraßen für  
mehr Sicherheit*

Seite 6

## Benötigt: Ein starker Motor für Busse und Bahnen

Parteien und Verwaltung begrüßen die VCD-Forderungen zum ÖPNV.  
Aber wer rückt Geld für den öffentlichen Verkehr heraus?

Der VCD fordert von der Politik und der Stadt, dem ÖPNV in Dortmund endlich wieder mehr Beachtung und einen klaren Vorrang besonders vor dem Auto zu geben. Im Kampf gegen den Klimawandel und zur Erreichung der Klimaneutralität sei eine Mobilitätswende in der Stadt erforderlich, „dafür muss der Stillstand bei der Entwicklung des Verkehrs mit Bussen und Bahnen beendet werden“, mahnt der VCD.

Der Kreisverband Dortmund-Unna des VCD fordert als konkretes Ziel für die Stadt Dortmund, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr bis 2035 auf mindestens 30 Prozent zu steigern. Derzeit betrage der Anteil am Modal Split nur etwa 20 Prozent. Dafür müsse dringend ein Handlungsprogramm aufgestellt werden, das konkrete Schritte zur Verbesserung des Angebotes enthält. Selbstverständlich müssten die dafür notwendigen Finanz- und Personalressourcen bereitgestellt werden. Dazu hat der Verband mehrere Vorschläge unterbreitet, die den ÖPNV auch ohne einen jahrelangen Vorlauf und umfangreiche Genehmigungsverfahren fördern können. Ein entsprechendes Papier ist den demokratischen Parteien und Ratsfraktionen in Dortmund, der Stadtverwaltung sowie den DS21 und der Öffentlichkeit zugegangen.

Erste Gespräche zu dem VCD-Papier haben stattgefunden, unter



### Bus & Bahn für alle, überall!

Seit einem Jahr gibt es das 49-Euro-Ticket. Happy Birthday! Ein Jahr, in dem rund 11 Millionen Menschen einfach in Bus und Bahn in ganz Deutschland einsteigen und losfahren. Bezahlbar, einfach und klimaschonend. Bei aller teils auch berechtigten Kritik – das ist die Mobilität der Zukunft! Damit das 49-Euro-Ticket der Fahrkarte der Zukunft wird, muss es zum einen gesichert und zum anderen verbessert werden. Der

VCD-Bundesverband fordert dazu in einer Petition: Preisstabilität, günstige Angebote für Geringverdienende, Azubis und Familien mit Kind sowie den Ausbau von Bus und Bahn. [Unterzeichnen Sie jetzt die Petition](#) und machen Sie das 49-Euro-Ticket zum Fahrkarte der Zukunft!



anderem mit dem Planungsdezernenten Stefan Szuggat, mit der SPD und den Grünen. Die Resonanz auf unser Papier war zwar durchweg positiv, gleichwohl blieben letztlich alle Parteien und auch die Verwaltung skeptisch – vor allem, weil für eine klare Vorrangpolitik zugunsten des ÖPNV viel Geld erforderlich ist. Geld, das die Stadt nicht hat. Aber auch Geld, das den Stadtwerken gerade

zufließt, in Form der Erlöse aus dem Verkauf des Stromherstellers Steag. Denkbar wäre hier ein Sondervermögen für Projekte mit Schlüsselwirkung. Nur gibt es viele begehrlche Blicke auf die Steag-Millionen und natürlich auch andere wichtige Projekte in der Stadt, die dem Klimaschutz dienen, etwa beim Ausbau des Fernwärmenetzes.

(Fortsetzung S. 2: Dürfen keine Zeit ...)

## „Dürfen keine Zeit mehr verlieren“

### Kritik und Maßnahmen aus dem VCD-Papier

Konkret kritisiert hat der VCD in seinem ÖPNV-Papier an Politik und Verwaltung diese Punkte:

- Es fehlen Ziele für eine rasche Steigerung des ÖPNV-Anteils.
- Der Masterplan Mobilität hat sich mit dem ÖPNV überhaupt noch nicht befasst.
- Die letzte große Neuerung im ÖPNV liegt lange zurück.
- Stadtpolitik, Verwaltung und DSW21 verweisen allzu oft auf den jeweils anderen. Niemand bewegt sich.

#### Mittelfristige Maßnahmen

Zur Liste mit mittelfristigen Maßnahmen zählen unter anderem:

- Vorrangpolitik für den ÖPNV durch klare Bevorzugung an Ampeln, durch Busspuren sowie Busschleusen an Engstellen und mehr Platz für den ÖPNV.
- Umsetzung der Taktverdichtung auf einen 5-Minuten-Takt bei den Linien U41 und U42 einschließlich der notwendigen Fahrzeug- und Personalbeschaffung.
- Durchgängige Doppeltraktion auf der Linie U47.



Der Stolz der DSW21: Links einer der neuen Stadtbahnen, rechts ein alter. Die neuen Fahrzeuge kosten viel Geld und haben viel Zeit bis zur Zulassung benötigt. Denn die Stadtwerke haben die Wagen aufwändig an ihre Wünsche angepasst.  
Foto: Jörg Schimmel/DSW21

- Optimierung der Übergänge zwischen Stadtbahn und Bussen sowie zwischen dem ÖPNV-Angebot und dem Schienen-Nahverkehr.
- Verbesserung der Übergänge zum ÖPNV der Nachbarstädte.
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für Gewerbe- und Dienstleistungsgebiete, wie z.B. Phoenix-West, Wambel-Nord etc.
- Mehr Tempo bei der Herstellung der Barrierefreiheit, nicht nur bei ohnehin anstehenden Umbauten oder Deckenerneuerungen. Stattdessen Umbauprogramm für Haltestellen für ganze Linien oder Linienabschnitte.

„Damit die Verkehrswende gelingt und Dortmunds Klimaziele eingehalten werden, dürfen wir keine Zeit mehr verschwenden“, hat der VCD in den Gesprächen mit Politik und Verwaltung immer wieder betont. Wichtig ist es jetzt, gemeinsam und zügig Wege zur Verbesserung des

ÖPNV-Anteils in Dortmund zu vereinbaren. Entscheidungen müssen jetzt getroffen werden, damit bis 2035 die notwendigen Maßnahmen geplant und möglichst umgesetzt werden.

Der VCD begrüßt, dass im Masterplan Mobilität nun endlich das Thema ÖPNV angegangen wird. Nur darf nicht passieren, was bislang beim Masterplan zu beobachten war: Dass Konzepte zwar von der Politik beschlossen, im Tagesgeschäft dann aber schnell vergessen werden.

#### Führung vermisst

Bei Bussen und Bahnen vermisst der VCD die Führung in der Stadt: Niemand geht voran, schlimmer noch, keiner regt sich! Das aber müsse sich schnell ändern. „Angesichts des fortschreitenden Klimawandels können wir uns keinen Stillstand bei der Mobilitätswende leisten“, mahnt der VCD: Der ÖPNV in Dortmund benötigt endlich einen starken Motor.

## Ruhe bitte! – Wie wirkt der Lärmbeirat?

### KV Dortmund-Unna am Lärm-Projekt von VCD und Deutscher Umwelthilfe beteiligt

Im vergangenen Jahr haben die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und der VCD-Bundesverband gemeinsam das Projekt „Ruhe bitte!“ gestartet und dabei die VCD-Kreisverbände zur Mithilfe eingeladen. Mit dem Projekt wollen DUH und VCD die konkrete Umsetzung der Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen (LAP) unter die Lupe nehmen. Im Rahmen des Projekts konnten vor Ort eigene Lärmmessungen durchgeführt und sogenannte Lärmspaziergänge absolviert werden.

Für Dortmund hatte die Stadt selbst ihr Interesse am Projekt bekundet, z.B. Lärmspaziergänge waren bereits

umfangreich durchgeführt, die Lärmsituation war umfassend erhoben worden. Für das Projekt war es vornehmlich von Interesse, ob und inwieweit der 2016 eingesetzte Lärmbeirat zur Lärmreduzierung beitragen kann – oder ob es sich um ein Feigenblatt handelt. Der VCD ist Mitglied in diesem Beirat. Im Februar 2024 gab es zum Thema ein Fachkolloquium im Union-Gewerbehof.

Im Lärmbeirat erörtern und begleiten wir die von der Verwaltung vorgeschlagenen Analysen und Maßnahmen. Dabei zeigt sich meist, dass die konkreten Maßnahmen, z.B. lärm-mindernder Asphalt oder Tempo 30,

grundsätzlich sinnvoll und geeignet sind. Problematisch ist häufig der angepeilte Zeitplan. Hier hat der Lärmbeirat wiederholt ein höheres Tempo angemahnt. Nicht das Bauprogramm des Tiefbauamts darf hier maßgeblich sein, sondern allein das Schutzinteresse der Anwohnenden. Da ein Beirat aber nur Empfehlungen aussprechen kann, ist die Durchsetzung der Forderungen begrenzt.

Nichtsdestotrotz ist der Beirat hilfreich, in seiner Wirkung aber letztlich begrenzt. Dem Ziel, diese Stadt leiser zu machen, kann der Beirat von daher nur eingeschränkt nachkommen, leider.  
Albrecht Buscher

## Veränderung nach (Master-)Plan?

### Beim Parken in Dortmund tut sich etwas. Doch der Fortschritt ist eine Schnecke, der Stadt stünde mehr Mut gut zu Gesicht

**Vor zwei Jahren hat die Stadt Dortmund das Teilkonzept „Öffentlicher Raum und ruhender Verkehr“ im Rahmen des Masterplans Mobilität 2030 veröffentlicht. Als VCD haben wir dessen grundsätzliche Ausrichtung begrüßt und auf mehr Ehrgeiz bei der Umsetzung gedrängt und gehofft. Nun ist Gelegenheit, einmal zu schauen, was umgesetzt oder auf den Weg gebracht wurde und wo die Fortschritte noch klein oder kaum erkennbar sind.**

In den vergangenen Jahren sind tatsächlich Maßnahmen angegangen worden, die zuvor vernachlässigt oder verweigert wurden. So ist die Gebühr für das straßenbegleitende Parken erstmals seit den 1990er Jahren erhöht worden, auf 2,50€ je Stunde in der City inkl. Wallring bzw. auf 1,50€ je Stunde in den innenstadtnahen Gebieten. Auch die gebührenpflichtigen Zeiträume wurden ausgedehnt. Damit werden im Wesentlichen zwei Ziele unterstützt: Zum einen die Verringerung von Parksuchverkehr, da es nun einen finanziellen Anreiz für die Fahrt in Parkhäuser gibt. Und zum anderen eine vermehrte Nutzung von Bussen und Bahnen. Letztere sollte auch durch das neue (teure) Parkleitsystem gefördert werden, dessen Betriebsstart allerdings von erheblichen technischen Schwierigkeiten begleitet wurde. Der Anreiz zur Nutzung der großen, beschränkten P&R-Parkflächen (Westfalenpark, Hafen, Schulte-Rödding und Hauptfriedhof) hält sich noch in Grenzen, zumal es an einem günstigen Kombiticket fehlt, das etwa für eine ganze Familie einen finanziellen Vorteil, zumindest aber Anreiz im Vergleich zum Parkhaus bietet.

#### Bewohnerparken: Tempo der Umsetzung wenig ambitioniert

Als weitere Stellschraube wurde die Bewirtschaftung von Bewohnerparkzonen erweitert, zuletzt etwa im Bereich der Hainallee. Das Tempo der Umsetzung kann hier allerdings nicht mit den im Masterplan genann-

ten Zielen mithalten, denn es stehen noch mehrere Realisierungsstufen aus (die nächste sind: Unionviertel, Lange Straße, nördlich des Hauptbahnhofs und Markgrafenstraße), bis in der gesamten Innenstadt Bewohnerinnen und Bewohner vor überbordendem Parkverkehr und zugestellten Flächen geschützt werden. Der Preis des Bewohnerparkausweises ist mit 30,70 Euro pro Jahr (Ausnahmen für Menschen mit Behinderung und Gewerbetreibende) seit Jahrzehnten unverändert gering und bewegt sich in Höhe des lange gültigen Maximalwertes. Diese bundesweite Obergrenze ist jedoch im Jahr 2020 gekippt worden; in vielen Bundesländern – so auch in Nordrhein-Westfalen – dürfen die Kommunen nun eigene Gebühren festsetzen, die sich neben dem Verwaltungsaufwand auch am wirtschaftlichen Wert des öffentlichen Raums orientieren können. Die in Dortmund weiterhin erhobenen 30,70 Euro decken nicht einmal die realen Bewirtschaftungskosten von ca. 200 Euro für Überwachung, Reinigung, Entwässerung, Beleuchtung. Eine Preiserhöhung ist angekündigt aber in ihrer Höhe weder von der Verwaltung empfohlen noch vom Rat festgelegt worden. Andere Städte gehen da mutiger voran.

#### Grundhaltung wandelt sich

Bei aller Kritik, man spürt, dass die Grundhaltung der Stadt sich langsam wandelt. Grundsätzlich ist der Wegfall von Parkplätzen zugunsten von Maßnahmen für besseren Rad- oder

Fußverkehr bzw. zur Durchsetzung von Barrierefreiheit kein Tabu mehr. Das zeigen Projekte wie der Radwall zwischen Bornstraße und Neutor, die geplante Neugestaltung der Saarlandstraße oder die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Gleichzeitig zeigt sich manches Mal auch, wie schwer sich Stadt und Ordnungsamt mit der Durchsetzung beschlossener Regelungen tun. So wurde beispielsweise eine Neuregelung der Parkausrichtung in der Moltkestraße im Kaiserstraßenviertel nach Protesten einiger Anwohnender teilweise wieder rückgängig gemacht, was den Raumgewinn für zu Fuß Gehende geringer ausfallen ließ.

#### Der Parkraumüberwachung kommt große Bedeutung zu

Zuletzt sei betont, dass alle guten Regeln wenig nutzen, wenn ihre Einhaltung nicht durchgesetzt wird. Abseits der großen Parkflächen etwa stoßen zu Fuß Gehende, Eltern mit Kinderwagen, Menschen im Rollstuhl oder Radfahrende auf Radwegen immer noch extrem häufig auf nicht regelkonform abgestellte Fahrzeuge aller Art. Der Parkraumüberwachung kommt also inzwischen eine Bedeutung zu, die sich in der Personal- und Finanzausstattung des Ordnungsamtes nicht niederschlägt. Dabei wäre dies eine Chance auch für einen Imagegewinn der Stadt, die sich dann nach innen und außen (Tourismus) attraktiver präsentieren könnte.

Uwe Kienbaum

**STEHZEUGE**

Autos werden durchschnittlich nur 45 Minuten am Tag gefahren. Sie stehen damit über 23 Stunden herum und blockieren öffentlichen Raum.

Über 40 Prozent der Pkw in Privathaushalten werden an einem Durchschnittstag gar nicht bewegt.

Quelle: MID 2017, Infografik: fairkehr.de für vcd.org, Layout: weareplayground.com

## Kreisverband goes Social Media

### VCD Dortmund-Unna bei Facebook und Instagram

Seit Anfang des Jahres 2024 ist der KV Dortmund/Unna des VCD auch bei Instagram und Facebook vertreten. Seitdem vertreten wir unsere Interessen und Meinungen auch in der digitalen Welt.

Vorab hatte sich die Aktivenrunde einstimmig dazu entschieden, unsere Präsenz zu erweitern, um eine breitere Zielgruppe ansprechen zu können. Gerade jüngere, digitale Personengruppen sollen damit mehr angesprochen werden – zählen diese doch zu den Leidtragenden im Hinblick auf Klimakrise, Flächenungerechtigkeit der einzelnen Verkehrsmittel und die damit verbundene eingeschränkte Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben. Ebenfalls machen wir damit die Tür noch weiter auf für Interessierte, die sich beim VCD engagieren oder uns unterstützen wollen.

Auf Instagram folgen uns mittlerweile über 100 Personen und Institutionen. Die Zahl der Beiträge erweitern wir regelmäßig, außerdem folgen wir selbst weiteren Institutionen in Dortmund und im Kreis Unna und kommunizieren mit diesen über private Nachrichten oder die Kommentarfunktion geteilter Beiträge.

Bei Facebook sorgt das regelmäßige

Teilen von Beiträgen anderer, auch größerer Institutionen für eine große Sichtbarkeit unserer Anliegen. Auch hier werden eigene Beiträge gepostet und diskutiert. Genau wie bei Instagram wird auf Facebook in der „Bio“ auf unsere Adresse und die Zeiten unserer Aktiventreffen hingewiesen.

Inhaltlich beziehen wir in unseren Kommentaren und Beiträgen Stellung zu aktuellen und relevanten Mobilitätsthemen sowohl allgemeiner Art als auch konkret für den Raum Dortmund und den Kreis Unna.

Im Bestreben, auf Social Media eine sukzessiv größere Rolle zu spielen, besucht uns gerne unter

[instagram.com/vcd.dortmund.unna](https://www.instagram.com/vcd.dortmund.unna)

[facebook.com/profile.php?id=61555778548217](https://www.facebook.com/profile.php?id=61555778548217)



Lukas Ossenbrink

## Ladepäuschen im Kreis Unna

### Nachahmer gesucht: Cafés und Hotels bieten kostenlose Lademöglichkeiten für E-Bikes an

Mit dem E-Bike unterwegs sein und zwischendurch kostenlos den Akku laden? Das geht! Im Kreis Unna wurde zur Europäischen Mobilitätswoche (EMW) 2023 das „Ladepäuschen“ ins Leben gerufen. Betriebe, öffentliche Einrichtungen, der Einzelhandel und die Gastronomie wurden aufgefordert, mit einem angefertigten Aufkleber im Eingangsbereich zu signalisieren, dass dort geladen werden kann. Mit Erfolg, über 100 Standorte nehmen bereits teil und bieten ein Ladepäuschen an, darunter Bäckereien, Cafés, Hotels, Radstationen usw. Radelnde müssen lediglich das Ladegerät selbst mitbringen.

Die kostengünstige und simpel umzusetzende Maßnahme hat den

4. Platz beim Mobilitätspreis NRW 2023 gewonnen und soll nun über den Kreis Unna hinaus wachsen. So gibt es Anfragen aus Dortmund und Hamm. Auch die digitale Verfügbarkeit der Standorte über Komoot oder mobil.nrw wird aktuell vorbereitet.

Der VCD bewertet das Ladepäuschen sehr positiv als weiteres Puzzlestück im nachhaltigen Mobilitätsmix. Der Kreis Unna gibt dem Radverkehr damit große öffentliche Aufmerk-



## Was passiert mit dem Heiligen Weg?

Dezernent kündigt „Markierung im Bestand“ an – dann Rückzieher

Der Heilige Weg in Dortmund ist seit Jahren ein Ärgernis. Die Straße bietet Autos zwei Spuren je Richtung, für Radfahrende blieben nur jeweils schmale Schutzstreifen. Die entsprachen zuletzt nicht im Ansatz den gültigen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“: zu schmal und ohne Abstand zu den Parkplätzen. Im Zuge der Baustellen für das Fernwärmenetz wurden die Schutzstreifen abgefräst – in Erwartung einer nahen Lösung im Sinne des Radverkehrs, mit breiten Radfahrstreifen und dem Rückbau von vier auf zwei Autospuren. Die Pläne waren fertig.

Doch dann kündigte Baudezernent Arnulf Rybicki in einer schriftlichen Stellungnahme an den Mobilitätsausschuss die sofortige „Markierung im Bestand“ an. Um wenig später im Ausschuss selbst einen Rückzieher zu machen. Auf dem Heiligen Weg solle ein Ringbus fahren, der benötigte Platz. Ein Grund für die Markierung der alten, zu schmalen Schutzstreifen wäre das nicht; es gäbe die Chance auf eine Umweltpur für Busse und Fahrräder. Ausgang: noch offen *lore*

## Lehren aus der Bahnreform

Vor 30 Jahren werden Bundesbahn und Reichsbahn vereint. Die damals angestrebten Ziele wurden teils deutlich verfehlt

**Am 1. Januar 1994 tritt die Bahnreform in Deutschland in Kraft. Damit wird die westdeutsche Bundesbahn mit der ostdeutschen Reichsbahn, der Staatsbahn der ehemaligen DDR, verschmolzen. Gut drei Jahre nach der politischen Einheit ist somit auch die Einheit der Bahnen wiederhergestellt.**



Mit der Bahnreform sollten mehrere Ziele erreicht werden:

1. Tilgung der Bahn-Altschulden
2. Mehr Verkehrsleistungen auf die Schiene bringen
3. Neuorientierung der ehemaligen Staatsbahnen im Wettbewerb mit Gewinnerwartung
4. Aufspaltung der Staatsbahnen in die Bereiche DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo, DB Netz, Stationen und Service (Infrastruktur), alles zusammengehalten durch die DB-Holding
5. Regionalisierung Nahverkehr

Mit der Regionalisierung können die Bundesländer seit 1994 den Schienenpersonennahverkehr bestellen. Der Bund stellt Milliardensummen bereit, die zunächst kontinuierlich stiegen – seit Jahren aber nicht mehr, was zu einer chronischen Unterfinanzierung führt. Die Länder gründeten Landesnahverkehrsgesellschaften, um die Verkehre zu planen und zu bestellen. Dies führte in den 1990er und 2000er Jahren zu einem Boom, deutlich mehr Nahverkehr als zuvor wurde auf die Schiene gebracht. Grundlage dafür waren die Ausschreibungserfolge der ersten 15 Jahre: mit dem gleichen Geld konnte mehr Verkehr bei privaten Anbietern bestellt werden. In Nordrhein-Westfalen und vielen westlichen Bundesländern war dies durchaus eine Erfolgsgeschichte. Im Osten war die Bilanz unterschiedlich. Hier kam es seit den frühen 2000ern auch zu Abbestellungen, die eine flächendeckende Versorgung mit Schienenpersonennahverkehr etwa in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt sukzessive beendeten. Die Umstellung auf Busse war günstiger. In Süddeutschland gab es

zwar Strecken-Reaktivierungen, oft indes als touristischer Verkehr nur von Mai bis Oktober oder an Wochenenden. Oft fährt bis heute kein dauerhafter Verkehr auf diesen Strecken.

Im Schienenfernverkehr ließ der Eigentümer, die Bundesrepublik Deutschland, der Bahn AG völlig freie Hand, um sogenannte eigenwirtschaftliche Verkehre auf die Schiene zu bringen, d.h. Fahrpläne und Verbindungen konnten so gestaltet werden, dass sie Gewinne erzielen. Dies führte leider ab den 2000er Jahren zum sukzessiven Wegfall der Interregios. Damit verschwand der Fernverkehr teils aus der Fläche, viele Städte mit 50.-100.000 Einwohnern wurden vom Schienen-Fernverkehr abgekoppelt. Dieser Kurs wurde erst ab 2018 auf politischen Druck hin wieder korrigiert: die IC2-Doppelstockzüge binden diese Regionen jetzt wieder nach und nach an.

Allerdings hatte die lange Abkoppelung vieler Mittelstädte vom Fernverkehr sowohl im Westen, aber vor allem in Ostdeutschland eine verheerende verkehrspolitische Wirkung, die Menschen verabschiedeten sich für längere Fahrten dauerhaft vom Verkehrsträger Schiene.

### Sorgenkind Güterbahn, fataler Rückbau beim Netz

Das große Sorgenkind der Bahnreform ist der Schienengüterverkehr. Auch er sollte zu einer Vermehrung der Verkehre auf der Schiene führen, jedoch fehlen Güterbahn-Kapazitäten; sie wurden auch nicht neu gebaut. Der Anteil des Schienen-

Güterverkehrs am Gesamtgüterverkehr stagniert bei 18 Prozent. Privatbahnen konnten der Staatsbahn umfangreiche, lukrative Güterspezialverkehre und Containerganzzüge zu den deutschen Seehäfen abjagen. Der Wettbewerb mutierte zur Rosinenpickerei; für die Güter-Staatsbahn blieb oft nur das stetig zurückgehende Massengütergeschäft übrig.

Unter dem umstrittenen Bahnchef Mehdorn (1999-2009) wurde die Infrastruktur der Bahn systematisch kaputt gespart. Nach rein betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten wurden die Kapazitäten des Schienennetzes auf das unbedingt nötige reduziert: etwa Umgehungsgleise stillgelegt, Weichen ausgebaut, Reserven an Waggons, Loks und Personal zusammengestrichen. Man trennte sich von scheinbar "totem Kapital", um die Bilanz der Bahn AG für den geplanten Börsengang aufzuhübschen. Die Folge sind bis heute nicht wieder rückgängig gemachte Kapazitätsengpässe im Netz. Etwa mit der Folge, dass das vorhandene Netz zusätzlich bestellte Personenverkehre nicht planmäßig fahren lassen kann.

### Fazit: Geld in die Hand nehmen

1. Um einen guten Schienennahverkehr zu erhalten und auszubauen, muss der Bund die Regionalisierungsmittel dauerhaft und planbar erhöhen.
2. Schienenfernverkehr muss staatliche Daseinsvorsorge sein, die der Staat mit Bestellung von Linien und Zugangeboten trägt.
3. Um den defizitären Güterverkehr zu sanieren, sind Milliardeninvestitionen in Güterzugstrecken, Umschlagspunkte, neue Container-Terminals, flexible kleine Zugeinheiten etc. nötig.

Jörg Drewenskus

### Tagung

Dienstag, 12.11.2024

### 30 Jahre Bahnreform

Erreichtes – Verpasstes - Entwicklungen  
Dietrich-Keuning-Haus, Dortmund

## Adressen + Termine

**VCD-Kreisverband Dortmund-Unna**  
Friedrichstraße 62, 44137 Dortmund  
E-Mail: mobil@vcd-dortmund.de  
E-Mail: mobil@vcd-unna.de

### Öffnungszeiten des Büros:

Dienstag und Donnerstag, 19-21 Uhr

### Mitgliederversammlung 2024

Montag, 27. Mai, ab 19 Uhr.

VCD-Ladenlokal Friedrichstr. 62  
Als Gastreferent informiert Günther Klumpp (mobilitat) über die Radstationen im Kreis Unna. Mitglieder und auch Interessierte sind herzlich eingeladen.

### Aktiventreffen VCD DO-Unna

Die VCD-Aktiven treffen sich jeden ersten Montag im Monat um 19 Uhr im VCD-Büro, Friedrichstraße 62. Darüberhinaus gibt es Arbeitsgruppen zu einzelnen Themen (aktuell z. B. die ÖPNV-AG).

**Wer mitmachen will, ist herzlich willkommen! Bitte kurze Mail an: mobil@vcd-dortmund.de** (bisweilen werden Termine verschoben)

### Vorstand:

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

### Ansprechpartner Lünen:

Jürgen Heidenreich  
hjue.heidenreich@gmail.com

### Ansprechpartner Schwerte:

Albrecht Buscher; a-buscher@mail.de

### VCD-Landesverband NRW

Schützenstr. 45, 40211 Düsseldorf  
Tel: 0211 / 16 49 497  
vcd-nrw.de – Mail: info@vcd-nrw.de

### VCD-Bundesverband

Wallstraße 58, 10179 Berlin  
Tel: 030 / 280 351-0  
vcd.org – Mail: mail@vcd.org

### Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna – Nr. 46 – 2024  
Zeitschrift des VCD-Kreisverbandes  
Redaktion: Lorenz Redicker (v.i.S.d.P)  
Druck: Druckerei Stöcker, Dortmund  
Die Stadtfairkehr wird umweltfreundlich ausgeliefert. Auflage: 1200

# Schulstraßen für mehr Sicherheit?

## Innovative Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssituationen vor Grundschulen

**In der morgendlichen Dämmerung herrscht vor etlichen Dortmunder Grundschulen Ausnahmezustand: die Straßen sind erfüllt mit Lichtern. Autos stehen in Schlangen vor der Schule. Es wird gewendet, eingeparkt, ausgeparkt, gehupt, geschimpft. Kinder rennen zwischen dem Meer aus Autos über die Straße zum Schulhof.**

Das unsichere Verhalten der Kinder zeigt: Die Verkehrssituation vor der Schule ist chaotisch und gefährlich. Viele Eltern erkennen dieses Problem und sehen für sich nur eine Lösung: Das Kind im sicheren Auto so nah wie möglich an die Schule fahren. Am liebsten bis in den Klassenraum. Es scheint ein Teufelskreis zu sein. Wo kann also angesetzt werden, um die problematische Situation vor den Schulen zu entschärfen?

Die Lösung könnte in individuell zugeschnittenen Schulmobilitätskonzepten liegen, die die Stadt Dortmund unter dem Titel „So läuft das!“ erarbeitet. Diese Konzepte setzen an den spezifischen Bedürfnissen der Schulen an, nachdem zuvor Verkehrsabläufe analysiert und bewertet wurden. Das Ziel: die Förderung des Umweltverbundes und damit der kindlichen Bewegungsfreiheit.

### Köln und Essen machen es vor

Dabei kann sich, bei besonders hohem Verkehrsdruck, eine effektive Lösung aufdrängen: die Einrichtung einer Schulstraße. Paris, Amsterdam, Wien und London sind nur einige internationale Städte, in denen Schulstraßen bereits fester Bestandteil des Schulalltages sind. Auch deutsche Städte wie Essen und Köln testen die temporäre Sperrung von Straßenabschnitten im Schulbereich. Diese Sperrungen, die in Absprache mit den Schulen stundengenau zu Schulbeginn und -ende umgesetzt werden, sollen den Kindern einen

sicheren Zugang zum Schulgebäude ermöglichen. Die Schulstraße wird durch die Einrichtung von Elternhaltestellen ergänzt, die ein sicheres Ein- und Aussteigen der Schüler in sicherer Entfernung zur Schule bieten. Dies trägt dazu bei, Staus und Gefahrensituationen direkt vor den Schuleingängen zu minimieren.

### Nordrhein-Westfalen als Vorreiter

Nordrhein-Westfalen zeigt sich hier als Vorreiter, indem es den rechtlichen Rahmen zur Etablierung von Schulstraßen klärt – basierend auf einem Rechtsgutachten, das von Kidical Mass Aktionsbündnis, dem Deutschen Kinderhilfswerk (DKHW) und dem VCD in Auftrag gegeben wurde. Doch trotz aller Vorzüge sind Schulstraßen nur ein Bestandteil vieler Lösungsansätze einer umfassenden Verkehrssicherheitsstrategie der Schulstandorte. Auch Aspekte wie die Verkehrsverlagerung, Ausnahme genehmigung für Anwohner und Lehrkräfte sowie die bauliche und organisatorische Absicherung der Straßensperrungen müssen beachtet werden.

### Schulstraßen können Kinder zu aktiver Mobilität motivieren

Dennoch können Schulstraßen mittels eines durchaus geringen Eingriffs, also der stundenweisen Sperrung, einen großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit der Kinder auf ihrem Schulweg haben. Zusätzlich kann die Einrichtung von Schulstraßen dazu führen, dass mehr Kinder den aktiven Schulweg wählen. Dies hat sich in Wien bestätigt. In Dortmund soll das Konzept der Schulstraßen im kommenden Schuljahr an zwei Standorten erprobt werden. Der VCD wird über weitere Entwicklungen berichten.

Norina Westhoff (Gastbeitrag)