

Stadtverkehr 47

Dortmund und Kreis Unna
Zeitschrift des VCD-Kreisverbands

VCD Mobilität für
Menschen.



*Nahverkehrsplan für
den Kreis Unna:*
Seite 2

*Interesse am
jungVCD?*
Seite 4

*Wie vermeidet man
Verspätungen?*
Seite 4

*Lärmschutz: Keine
Ruhe in der Nacht*
Seite 5

Wer die Wahl hat

Quo vadis, Verkehrswende? Im September werden bei der Kommunalwahl wichtige Weichen gestellt. Wir fragen die Parteien - und die OB-Kandidaten

Nach der Wahl ist vor der Wahl. Im September wählen Dortmund und der Kreis Unna zum zweiten Mal in diesem Jahr, diesmal kommunal. Eine wichtige Wahl, wird doch in den Kommunen die Grundlage für die Mobilität der Zukunft gelegt.

Gerade im Verkehrssektor sind wir weit entfernt vom in Dortmund und im Kreis Unna zurecht postulierten Ziel der Klimaneutralität. Auch der Weg zur Verkehrswende ist weit und scheint bei manchen Handelnden in Politik und an der Verwaltungsspitze aus dem Blick geraten. Dabei ist und bleibt dieses Ziel wichtig.

Ziel: Lebenswerte Stadt für alle

Um eine lebenswerte und sichere Stadt zu erreichen, ist es wichtig, attraktiv für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu sein, nicht nur für Autofahrer:innen (das ist die Stadt schon), sondern für Menschen, die zu Fuß gehen, Rad fahren oder Bus und Bahn, attraktiv damit auch für Einkaufende und den Einzelhandel. Besonderes Augenmerk ist auf die Sicherheit von Kindern, Jugendlichen und Senior:innen zu richten. Gerade Dortmund ist weit weg von der Vision Zero, dem Ziel von null Getöteten und Schwerverletzten im Verkehr.

Der VCD formuliert gerade gemeinsam mit ADFC und BUND für Dortmund seine Vorstellungen und Forderungen und stellt daraus Wahlprüfsteine auf. Daran können sich unsere Mitglieder und Unterstützer:innen



Gefahr auf dem Gehweg

Das illegale Parken auf dem Gehweg galt viel zu lange Zeit als Kavaliersdelikt. Und wurde vom Ordnungsamt auch so behandelt; regelmäßig wurden beide Augen zugedrückt. Dass das Gehweg-

parken aber oft ausgerechnet schwächere Verkehrsteilnehmende gefährdet, beschreibt Lukas Ossenbrink, VCD-Aktiver und junger Vater, in einem Erfahrungsbericht auf Seite 3.

orientieren, vielleicht auch, um sich selbst aktiv an die Kandidatinnen und Kandidaten zu wenden.

Zugleich sind die Wahlprüfsteine Basis für die Fragen, die die drei Verbände den Parteien in Dortmund stellen. Wir sind gespannt auf deren Antworten – geben sie doch Hinweise darauf, wer noch hinter der Verkehrswende steht. Und wer nicht, wer sie vielleicht eher als Modethema gesehen hat. Die Ergebnisse werden wir vor der Wahl veröffentlichen.

Podiumsdiskussion mit den OB-Kandidat:innen.

Schließlich sind die Fragen auch Grundlage für die von uns geplante **Podiumsdiskussion mit den OB-Kandidat:innen am 1. September**. Dafür haben sowohl Oberbürgermeister Thomas Westphal (SPD) wie auch die Grüne Katrin Lögering und Alexander Omar Kalouti (CDU) bereits zugesagt.

Fortsetzung Seite 2:

Der Mensch im Mittelpunkt

Weit entfernt vom Großstadt-Verkehr

Vollmundig angekündigt, bleibt der Nahverkehrsplan Kreis Unna vieles schuldig

Mike-Sebastian Janke, Kreisdirektor und VKU-Geschäftsführer in Personalunion, startete die Präsentation des neuen Nahverkehrsplans für den Kreis Unna mit einer vollmundigen Ankündigung: Es gebe „großstädtischen Busverkehr, jetzt auch im Kreis Unna“

Nicht länger das Münsterland, sondern der Ballungsraum Rhein-Ruhr, an dessen östlichem Rand der Kreis sich befindet, solle der Maßstab für den künftigen Busverkehr sein. Das ließ erstmal Gutes erwarten, ebenso die Neustrukturierung der Buslinien in X- und Y-Linien, wobei X für schnelle Expresslinien zwischen den Zentren steht und Y für die übrigen City-, Regional-, Direkt- und sonstigen Linien, die heute in der Tat nur begrenzte Unterscheidungsmerkmale aufweisen. Skepsis war aber schon angebracht bei dem Ziel der Kostenneutralität. Ohne zusätzliches Geld kann das Angebot schwerlich ausgeweitet werden.

Nach 22 Uhr fährt kein Bus mehr

Genau das zeigt sich bei den festgelegten Bedienzeiträumen: werktags maximal bis 22 Uhr, sonntags gar nur bis 21 Uhr. Großstädtisch sieht anders aus. Zum Nachtbusverkehr gibt es lediglich einen Prüfauftrag.

Erschreckend dann die konkrete

Analyse der geplanten Linien. Bei den insgesamt 9 X-Linien gibt es vor allem ein dickes Fragezeichen hinter der Linie X6 Bergkamen – DO-Grevel. Bisher verkehrt die S30 von Bergkamen bis DO Hbf und bietet der drittgrößten Stadt im Kreis und der einzigen ohne SPNV-Anschluss zumindest einen halbwegs adäquaten Ersatz. Doch dieser Ersatz soll gestrichen und durch eine Umsteigebeziehung ersetzt werden, obwohl man von Grevel aus mit der U42 nicht einmal zum Hauptbahnhof Dortmund kommt.

Kommunale Grenzen werden zu Barrieren

Noch problematischer sind die Y-Linien, denn hier werden kommunale Grenzen, besonders auch die Kreisgrenze zu echten Barrieren. Infrage gestellt werden die bestehenden Verbindungen von Selm nach Lüdinghausen, von Lünen-Niederaden nach DO-Lanstrop, von Schwerte-Geisecke nach DO-Lichtendorf. Durch die Proteste der Kommunen bzw. auch von direkt betroffenen Bürgern gibt es zumindest noch Prüfaufträge.

Ähnlich der Fall im Unnaer Osten. Dort soll die heutige C45 nicht mehr bis Hemmerde, sondern nur noch bis Lünern verkehren. Begründung: es gebe ja die RB59. Dazu wäre zu sagen, dass zum einen der Bahnhof deutlich

abseits liegt und zum anderen der Betrieb durch die Eurobahn massive Mängel aufweist, z. T. fährt nur noch alle zwei Stunden ein Zug – das ist unzuverlässig und indiskutabel.

Zweifelhafte Alternative: Städte dürfen selbst zahlen

Um die vorgenannten Lücken doch noch zu schließen, hat der Kreis aber auch einen Vorschlag: Die Kommunen könnten zusätzliche Verbindungen bzw. Angebotsausweitungen aus eigener Tasche bei der VKU bestellen. Das ist angesichts der finanziellen Lage der Kommunen aber ziemlich unwahrscheinlich. Auch ganz grundsätzlich muss der Finanzierungsvorschlag hinterfragt werden. So will der Kreis nur die X-Linien zu 100 Prozent bezahlen, die Y-Linien sollen je zur Hälfte von Kreis und tangierter Kommune bezahlt werden. Auf Dortmund übertragen würde so ein Modell bedeuten, die Stadt als Ganzes zahlt das Stadtbahnnetz und die Linien 410, 420 usw., die übrigen Linien werden je zur Hälfte von den Stadtbezirken bezahlt – das wäre schlicht undenkbar. Auch bei der Finanzierung zeigt sich somit, dass der Kreis von großstädtischem ÖPNV noch ganz weit entfernt ist – leider.

Weitere Informationen:

kreis-unna.de/nahverkehrsplan

Paul Niemann/rd

Der Mensch steht im Mittelpunkt, nicht das Auto

Wahlprüfsteine: Das ist uns wichtig vor der Wahl / Fortsetzung von Seite 1

Im Detail sind die die gemeinsamen Wahlprüfsteine mit ADFC und BUND noch nicht abgestimmt. Basis ist dieser Grundsatz: **Der Mensch steht im Mittelpunkt der Verkehrspolitik, nicht das Auto.** Ziel muss die **Vision Zero** sein, also mehr Sicherheit im Verkehr, besonders im Fuß- und Radverkehr. Und eine höhere Aufenthaltsqualität auf den Straßen. Daraus ergeben sich diese Forderungen:

- **Konsequente Umsetzung des Masterplans Mobilität** mit dem Ziel, den Anteil des Umweltver-

bunds bis 2030 auf 67% zu steigern

- Zügige **Umsetzung der Velorouten** und des RS1 sowie weiterer Radrouten, auch auf Kosten von Flächen für den Kfz-Verkehr
- **Mehr Fläche für den Fußverkehr** als wichtigster Mobilitätsform
- **Konsequente Förderung von Bussen und Bahnen:**
 - **5-Minuten-Takt**, wo möglich, bei der Stadtbahn (U41, 42, 43, 44)
 - **Ausbau des Stadtbahnnetzes:** Westfalenhütte, Wischlingen, Hafen

- **Doppeltraktion** auf allen Strecken
- Konsequente **Beschleunigung**
- Bessere **Anbindung der Nachbarkommunen** mit Bussen
- Ausweisung von **Tempo 30**, wo immer möglich, für mehr Verkehrssicherheit und zum Lärmschutz
- **Kein Neu- und Ausbau von Kfz-Straßen**
- Konsequente **Ahndung des Falschparkens** und **deutlich höhere Anwohnerparkgebühren**
- **Barrierefreiheit** im Verkehr

Lorenz Redicker

Gehwege, gepflastert mit Autos

Mit Kinderwagen durchs Quartier: Erlebnisse eines jungen Vaters

Die eigene Mobilität und damit verbundene Bedürfnisse verändern sich im Laufe eines Lebens. Ich selbst bin seit vergangenem Sommer viel mit dem Kinderwagen unterwegs.

Zu Fuß bedeutet dies, dass ich zur Gruppe der „Mobilitätseingeschränkten“ gehöre, wenn auch nur temporär. Im Mobilitätssektor ist es weitgehend bekannt, dass die Bedürfnisse der Nicht-Autofahrenden im Allgemeinen und der Gehenden im Speziellen eher weniger priorisiert werden.

In meinem Fall bedeutet das vor allem, dass Wege mit dem Kinderwagen gepflastert sind mit Autos, die auf den Gehwegen parken, und das deutlich mehr, als es erlaubt ist – wenn es denn erlaubt ist. Autos parken teilweise so weit in den Gehweg, dass wir auf die Straße ausweichen müssen. Sie parken in Kreuzungsbereichen, sodass das Überqueren unübersichtlich und gefährlich wird.

Diese Probleme sind bekannt. Mein Eindruck ist, dass sie schlimmer werden und nichts dagegen getan wird. Die Ordnungsbehörde ahndet die Verstöße viel zu selten, die Verwarngelder sind viel zu gering. In der Bevölkerung wird das Parken auf den Gehwegen offenbar als normal und unveränderbar hingenommen, teilweise als selbstverständlich. Insbesondere bei Fußballspielen von Borussia Dortmund wird in den Quartieren rund um das Stadion wie wild geparkt

Ich selber bewege mich ständig im Konflikt, was ich tun könnte. Auf der einen Seite will ich den Raum, der mir



Selbst breite Gehwege helfen nicht, wenn Autos sich noch breiter machen

auf dem Gehweg zusteht, nutzen können. Auf der anderen Seite will ich aber nicht als der „Anzeigehauptmeister“ in meinem Viertel diffamiert werden. Vor allem, wenn das Abstellen des eigenen Autos kritisiert wird, hört es schnell auf mit einer harmonischen Nachbarschaft.

Ich fühle mich wie ein Mensch zweiter Klasse

Zusammengefasst fühle ich mich täglich wie ein Mensch 2. Klasse. Ich fühle mich bestätigt, dass bewusst das (rechtswidrige) Handeln der Autofahrenden mehr Wert bei Ordnungsbehörde und Stadtgesellschaft haben als die Bedürfnisse von Eltern, Älteren, Kindern und Menschen mit körperlichen Einschränkungen..

Was kann man tun? Stadtverwaltungen, Kommunalpolitik und auch die Bevölkerung müssen bereit sein für einen Wandel in der Verteilung des öffentlichen Raumes. Bessere Radinfrastruktur und engmaschigeres Carsharing-Angebot können hier eine Schlüsselrolle einnehmen. Das egoistische Parken auf Gehwegen muss stärker geahndet werden (besonders bei BVB-Spielen), es braucht eine Kultur der Ablehnung gegenüber diesem Verhalten. Auch müssen alternative Angebote und Verkehrs-

überwachung klar und mit starker Haltung kommuniziert werden.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Gehwegparken im Juni 2024 hat ein erstes Signal gesetzt und fordert Kommunen auf, Gehwegparken stärker zu ahnden. Kurz vor Redaktionsschluss der Stadtfairkehr beschloss der Bundesrat, mehr Gehwegparken zuzulassen (siehe Kasten). Es bleibt ein Kampf um den begehrten öffentlichen Raum – wer nicht Auto fahren kann oder will, muss auch rechtlich auf der Hut sein.

Lukas Ossenbrink

Gehwegparken in StVO und VwV-StVO

Der **Bundesrat** hat am 21. 3 die Verwaltungsvorschrift (VwV) zur neuen Straßenverkehrsordnung beschlossen. Ein mehrjähriger Prozess zur Änderung des Straßenverkehrsrechts fand damit einen Abschluss. Kritisiert wurde im Anschluss, der Bundesrat habe das Gehwegparken erleichtert. Das stimmt so nicht ganz. Tatsächlich orientiert sich die Formulierung in der VwV weitgehend an der aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts. Sie gibt den Kommunen einen gewissen Spielraum. Entschieden wird vor also Ort.

lore



Wenn vom Gehweg nur 50 Zentimeter übrig bleiben ...

Bewegung beim Carsharing

Ausschreibung in Dortmund, Neustart in Schwerte

Es tut sich etwas beim Carsharing. In Dortmund soll es ein dichtes Netz an Stellplätzen für das Carsharing auf öffentlichen Parkflächen geben. Anbieter wie Willmobil oder Cambio können sich für diese Plätze bewerben. Die Zahl der angebotenen Carsharing-Autos in Dortmund könnte sich so vervielfachen - was bitter nötig wäre. Das Autoteilen könnte die Stadt zumindest etwas vom Parkdruck entlasten; es gibt aber gerade 48 Carsharing-Autos in Dortmund. In vergleichbaren Städten sind es meist

mehrere 100 oder mehr als 1000. Über das Thema Carsharing wird Joachim Will von Willmobil bei der Mitgliederversammlung des VCD am 28. April als Gast referieren. Willmobil bietet Carsharing-Autos in der Innenstadt und in mehreren Stadtbezirken.

In Schwerte soll es einen Neustart für das organisierte Autoteilen geben. Willmobil soll dort sein erstes Fahrzeug stationieren. Die Initiative dazu ist aus der Klimaallianz Schwerte hervorgegangen. Noch werden Interessierte gesucht: willmobil.de

Umgang mit dem Bahn-Chaos

Manche Verspätung ist vermeidbar – der Zugfinder hilft

Es ist kein reiner Zufall, welche Züge Anschlüsse erreichen und welche nicht, denn wenn etwa ein RE1 nach Aachen 30 Minuten zu spät in Köln losfährt, hat dieser meist zahlreiche Verzögerungen im Streckenverlauf, die - das ist wichtig - je nach Uhrzeit und Wochentag unterschiedlich oft passieren. Solche RE1 fahren in der Regel bereits in Hamm verspätet ab.

Der RE1 ist für **Fahrten mit Umstieg in Köln wichtig**, die Linie hat dort einige Anschlüsse mit rund 20 Minuten Aufenthalt z. B. nach Bonn. Die erste Alternative fürs Umsteigen in Köln ist RE4 und RE7 über Wuppertal. Hier komme ich ebenfalls oft relativ schnell in Köln weiter. Aber es geht häufiger schief als mit dem RE1. Gibt es baubedingte Einschränkungen beim RE1, plane ich meist dennoch RE4 und RE7 ein. Beim RE6 nach Köln hingegen sind dort die Wartezeiten zu den weiteren Zügen oft sehr lang.

Suche ich auf bahn.de eine Nahverkehrsverbindung von DO nach Köln, wird etwa der RE1 (26820) angezeigt. zugfinder.net gibt für viele Züge (unter Angabe der Zugnummer) einen Überblick über Verspätungen, Ausfälle etc. Ich achte darauf, wie der Verspätungsschnitt ist, wie oft der Zug mehr als 20 Minuten zu spät war, wie es am Wochentag der geplanten Fahrt aussieht. Nach diesem Muster funktioniert es bei vielen anderen RE und RB auch. Zudem prüfe ich bei Wochenendfahrten die Fußballtermine.

Hat der entsprechende RE1 einen vergleichsweise hohen Verspätungsdurchschnitt, gehe ich 12 Minuten früher zum Hauptbahnhof und kann bei Bedarf auf die RB32 nach Duisburg mit Anschluss RE5 nach Köln ausweichen. In der Regel mache ich das, wenn beim RE1 eine Verspätung von 10 Minuten oder mehr angekündigt ist, bei Fahrten zu Zeiten mit sehr hoher Nutzung bereits ab 5 Minuten.

Beim **Umsteigen in Hamm** setze ich auf den RE6, denn dann kann ich bei einer RE6-Verspätung von 15 Minuten oder mehr auf den RE3 nach Hamm sowie bei Fahrten in Richtung Paderborn auch auf die RB59 nach Soest ausweichen. Der RE1 verpasst in Hamm sehr oft die Anschlüsse nach Paderborn und Bielefeld.

ICE-Verspätungen helfen

Beim **Umsteigen in Münster** plane ich die direkte RB50 ein und schaue im Zugfinder nach, wie unpünktlich diese RB zur jeweiligen Zeit fährt. Es ist besser als früher, ausgerechnet weil die RB50 von höheren ICE-Verspätungen (30 statt 10 oder 20 Minuten) profitiert. Bei Verspätungen kann ich auf die RB32 nach Wanne-Eickel und aufgrund von Verspätungen manchmal auch über Hamm ausweichen. Die RB32 erreicht mit einer Minute Aufenthalt planmäßig den RE2 nach Münster/Osnabrück, der dort oft wenige Minuten zu spät fährt.

Paul Niemann

Interesse am jungVCD?

Kreisverband lädt zur Mitarbeit ein

Der VCD will seine jungen Mitglieder stärken und attraktiver für junge Menschen werden. Auch in Dortmund und im Kreis Unna.

Deshalb hat der VCD auf der Bundesdelegiertenversammlung 2023 beschlossen, eine Jugendorganisation zu gründen. VCD-Mitglieder unter 35 Jahre haben sich danach vernetzt und auf die BDV 2024 vorbereitet. Bei der wurde der **jungVCD** in der Satzung des Bundesverbandes fest verankert. Und tatsächlich war auch die BDV 2024 schon nicht mehr wie in den Vorjahren ein Treffen vieler Silberlocken; es gab eine beachtliche Anzahl jüngerer Delegierter.

Junge Perspektive

Den Anstoß wollen wir beim Kreisverband Dortmund-Unna aufnehmen. Die Mehrzahl unserer – überwiegend auch noch männlichen – Aktiven hat die 50 überschritten. Für die Verkehrswende aber ist auch die Perspektive jüngerer Menschen wichtig – und wer kann diese Perspektive besser vertreten als jüngere Menschen?

Wir rufen also alle jüngeren VCD-Mitglieder auf (und alle, die sich für die Verkehrswende einsetzen wollen): Mischt euch ein, mischt uns auf, macht mit beim VCD. Und wenn ihr euch das überlegt: Macht euch keinen Druck – ihr seid zu nichts verpflichtet. Vieles geht, nichts muss.

Mehr Diversität

Der Aufruf geht natürlich nicht nur an U35-Mitglieder, sondern an alle. Wir wünschen uns auch, dass mehr Frauen oder Menschen mit Migrationshintergrund bei uns mitmischen, um unsere Arbeit durch andere, durch neue Perspektiven zu bereichern. Wir würden uns also sehr freuen, wenn ihr einfach vorbei schaut. Kommt zur Mitgliederversammlung am 28.4. Oder zu einem unserer Aktiventreffen (immer am ersten Montag im Monat um 19 Uhr). Oder meldet euch unverbindlich bei Lorenz Redicker: redicker@vcd-dortmund.de.

Keine Ruhe in der Nacht

Beim Lärmschutz verhindert ausgerechnet DSW21 strengere Regelungen

Der Lärmaktionsplan in Dortmund setzt erfreulich und sinnvoll auf Tempo 30. Leider nicht immer konsequent.

Im November vergangenen Jahres hat das Dortmunder Umweltamt den Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 veröffentlicht (nachzulesen auf der Homepage der Stadt Dortmund). Er befindet sich aktuell (Ende März 2025) noch im Beratungslauf durch die politischen Gremien. Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie sind Ballungsräume dazu verpflichtet, alle fünf Jahre Lärmkartierungen durchzuführen und auf dieser Basis Lärmaktionspläne zu erstellen. Ziel ist es, durch Umgebungslärm entstehende Gesundheitsschädigungen aller Anwohnenden zu verringern bzw. weitestgehend zu vermeiden. Neben der Beurteilung von Lärm durch Schiene und Luftverkehr befasst sich der Plan wesentlich mit Lärm durch den Straßenverkehr. Im Kern werden drei Instrumente zur Eindämmung genannt: lärm mindernder Asphalt, Förderprogramme für Schallschutzfenster und die Reduzierung der Geschwindigkeit an relevanten Straßenabschnitten.

Aus Sicht des VCD, wie auch vieler weiterer Umweltverbände, ist die Einrichtung von Tempo 30 die Königsmaßnahme, die auch wirklich Ursachen bekämpft, zumal sie nicht nur krankmachenden Lärm reduziert, sondern gleichzeitig weitere Probleme des Zusammenlebens im Ballungsraum entschärft. So ist vielfach nachgewiesen, dass die Anzahl der Unfälle mit Todesfolge oder schweren

Verletzungen erheblich reduziert werden kann, die Aufenthaltsqualität im städtischen Raum steigt und das Zusammenspiel von Fuß-, Rad- und motorisiertem Individualverkehr erleichtert wird, weil sich die gegenseitige Wahrnehmung und Rücksichtnahme durch geringere Geschwindigkeitsdifferenzen erheblich verbessert.

Doch zurück zu den im Plan konkret benannten Regelungen. Neben der Aufzählung bereits beschlossener und teils umgesetzter Geschwindigkeitsbeschränkungen werden im Lärmaktionsplan 23 weitere Straßenabschnitte aufgeführt, die zur Umsetzung in den Jahren 2025 und 2029 geplant sind. Auffällig sind dabei zwei Besonderheiten.

Tempo 40 statt 30: DSW will nichts anpassen

Zum einen ist für einige Abschnitte nicht Tempo 30, sondern Tempo 40 vorgesehen, etwa auf der Mallinckrodtstraße zwischen Schützen- und Speicherstraße. Dies wird damit begründet, dass die Anschlusssicherheit des ÖPNV nicht gefährdet werden solle. Es ist allerdings nicht ersichtlich, mit welchen Prämissen die DSW21 dabei die Rahmenbedingungen abgesteckt hat. Eine nachvollziehbare Erklärung, warum die Anschlusssicherheit nicht mit mehr Vorrangschaltungen an Ampeln und Fahrplananpassungen gewährleistet werden kann, wurde nicht veröffentlicht. Generell erscheint fraglich, warum das Ziel einer einheitlichen Um-

setzung den Zielen der DSW21, möglichst wenig eigene Anpassungen vornehmen zu müssen, so deutlich untergeordnet wurde.

Zum anderen wird das Tempolimit in einigen Abschnitten zeitlich begrenzt, wieder aufgrund von Forderungen der DSW21, weil besonders Nachtbuslinien sonst nicht mit unveränderten Umlaufzeiten gefahren werden könnten. Auch wenn dies im Einzelfall möglicherweise noch vertretbar erscheint, entsteht doch in Summe ein Flickenteppich verschiedener Regelungen. Dies ist für alle Verkehrsteilnehmer unübersichtlich und behindert beträchtlich den erstrebenswerten Gewöhnungseffekt. Wer etwa der Märkischen Straße stadtauswärts folgt, wird davon überrascht, dass auf der Willem-van-Vloten-Straße Tempo 30 bis zur Semerteichstraße nur zeitlich begrenzt gilt, ab der Semerteichstraße aber unbegrenzt. Einfach und übersichtlich ist das nicht.

Insgesamt sind die temporeduzierenden Maßnahmen zu begrüßen. Allerdings wäre eine konsequentere und einheitlichere Umsetzung zur Geschwindigkeitsreduzierung sowohl in der Wirkung als auch in der langfristigen Akzeptanz deutlich besser. Ohnehin erstreckt sich der Umsetzungszeitraum über fünf Jahre und es ist nicht unwahrscheinlich, dass weitere Verzögerungen entstehen, wie etwa aktuell beim Start der Ringbuslinie 400 zu beobachten. Schnell kann die Vorfreude über angekündigte Verbesserungen einen Dämpfer erleiden. *Uwe Kienbaum*

Viele Vorteile für Wohnungsunternehmen

ADFC und VCD bieten Dortmunder Groß-Vermietern Beratung zu nachhaltiger Mobilität an

ADFC und VCD haben den elf Dortmunder Wohnungsunternehmen ein Beratungsangebot zur Verbesserung der Mobilität am Wohnort – z. B. zum Fahrradparken – unterbreitet. Die meisten Wege beginnen am Wohnort. Ein leichter Zugang zu klimaschonenden Verkehrsmitteln und kurze, sichere Wege in unmittelbarer Umgebung des Wohnortes bzw. in den Quartieren sind somit für die Ver-

kehrsmittelwahl sehr wichtig. Gerade am Wohnort mangelt es oft an geeigneten Rad-Abstellmöglichkeiten.

Wohnungsunternehmen profitieren vielfach von nachhaltiger Mobilität:

1. Sie haben Vorteile durch die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes, das auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist.
2. Sie gewinnen neue Kunden, die Wert legen auf klimaschonende

Verkehrsmittel im Wohnumfeld.

3. Der Wert ihrer Immobilie wird durch die Umsetzung von Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität erhöht.
4. Sie sparen Fläche und Kosten durch Umsetzung der in der Stellplatzsatzung geforderten Maßnahmen zur Reduzierung der geforderten Stellplätze.

Gudrun Sahr

Adressen + Termine

VCD-Kreisverband Dortmund-Unna

Friedrichstraße 62, 44137 Dortmund

www.vcd-dortmund.de

E-Mail: mobil@vcd-dortmund.de

Instagram

Facebook



Öffnungszeiten des Büros:

Dienstag und Donnerstag, 19-21 Uhr

Mitgliederversammlung 2025

Montag, 28. April, ab 19 Uhr.

VCD-Ladenlokal, Friedrichstr. 62

Joachim Will (Willmobil) spricht als Gastreferent über die Entwicklung beim Carsharing in Dortmund und Schwerte. Mitglieder und Interessierte sind herzlich eingeladen.

Newsletter geplant

Der Kreisverband möchte gern auch per Newsletter mit seinen Mitgliedern kommunizieren. **Leider fehlen uns viele E-Mail-Adressen.** Teilen Sie uns bitte Ihre Mailadresse mit: mobil@vcd-dortmund.de

Aktiventreffen

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.

Wer mitmachen will, ist herzlich willkommen! Bitte kurze Mail an: mobil@vcd-dortmund.de

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

Tel: 0211/16 49 497, info@vcd-nrw.de

VCD-Bundesverband

Tel: 030/280 351-0, mail@vcd.org

Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna – Nr. 47 – 2025
Zeitschrift des VCD-Kreisverbandes
Redaktion: Lorenz Redicker (v.i.S.d.P)
Druck: Druckerei Stöcker, Dortmund
Die Stadtfairkehr wird umweltfreundlich ausgeliefert.

Neue und alte Kostenprobleme

Tagung zur Bahnreform mit spannenden Vorträgen

VCD-Dortmund-Unna hat zusammen mit dem Berufsverband Umwelt e. V. die Fachtagung 30 Jahre Bahnreform ausgerichtet. Sieben Experten referierten und diskutierten am 12.11.2024 im Keuninghaus in Dortmund. Mit teils kontroversen Ansichten.

Carl Waßmuth vom Bündnis „Bahn für alle“ stellte die Entwicklung der vergangenen 30 Jahre dar. Seit der Bahnreform 1994 schrumpfte das Streckennetz um 17 Prozent, die Zahl der Beschäftigten sank um 180.000. Bahn für alle fordert die Gemeinnützigkeit der gesamten Bahn, Ausrichtung an den Interessen der Nutzer und des Klimaschutzes und keine weitere Auftrennung oder Teilprivatisierung von Einzelgesellschaften.

VCD-Bundesvorsitzender Matthias Kurzeck bewertete die neue DB InfraGO (DB Netz, DB Station & Service). Sie soll Gemeinwohl orientiert und unabhängig gegenüber der DB AG agieren. Ziele: Verdopplung der Verkehrsleistung im Personenverkehr, Umsetzung des Deutschland-Takts, Steigerung des Schienengüterverkehrsanteils von 19 auf 24 Prozent. Der VCD fordert den Deutschland-Tarif sowie einen Fonds für Sanierung und Ausbau der Bahninfrastruktur.

Gemeinwohl beim Fernverkehr

Dr. Jan Werner von KCW arbeitete mögliche Kriterien heraus, wie ein Gemeinwohlauftrag im Fernverkehr umgesetzt werden könnte. Er sieht im Deutschland-Takt den Anker für den Gemeinwohlauftrag. Für Netz-Entwicklung und Netz-Nutzung stellt Werner das Konzept eines Bundesmobilitätsgesetzes zur Vergabe von Systemtrassen für Güter- und Personenverkehr vor.

Matthias Pippert von der Eisenbahnverkehrs-Gewerkschaft EVG sieht im Nahverkehr zwar überwiegend positive Entwicklungen, doch die haben einen Haken: Der Wettbewerb im SPNV hätte zuletzt zu Insolvenzen und Kündigungen von Ver-

trägen geführt, es sei in Zukunft Stagnation oder sogar Rückentwicklung zu befürchten. Er fordert den einheitlichen Vertrieb für Nah- und Fernverkehr. Der Schienengüterverkehr (SGV) habe sich aus der Fläche zurückgezogen. Die EVG fordert für den SGV u. a. eine massive Förderung des Einzelwagenverkehrs und eine Halbierung der Trassenpreise. Eine Zerschlagung der integrierten Bahnen müsse verhindert werden.

Kostenproblem im Güterverkehr

Detlef Berndt von Westfälische Verkehrsgesellschaft (WVG) betreibt mit seinen Tochtergesellschaften (u. a. Westfälische Landeseisenbahn) ein Schienennetz von 220 km Länge und erbringt darauf umfangreiche Transportleistungen. Perspektivisch soll es wieder SPNV auf zu reaktivierenden Strecke in Westfalen geben.

Peter Westenberger, Verband „Die Güterbahnen“, berichtete, die privaten Güterbahnen hätten mittlerweile 61 Prozent Marktanteil (39 Prozent DB), doch noch immer wäre der diskriminierungsfreie Zugang für die privaten Güterbahnen ein wichtiges Thema. Hinderungsgründe für mehr Güterverkehr auf der Schiene sieht Westenberger in der kritischen Netzbelastung, fehlenden Kapazitäten sowie steigenden Trassenpreisen. Der Verband fordert die Lösung aller Schieneninfrastrukturen aus dem DB-Konzern und die Sicherstellung wettbewerbsfähiger Trassenpreise.

Dimitri Lagun von BOXX Intermodal Logistics bündelt die Versandaktivitäten für die Warsteiner Brauerei, die einen steigenden Teil Ihrer Bierprodukte per Containerzug versendet. Er machte deutlich, dass der Bahntransport gegenüber der Straße nur einen knappen Kostenvorteil hätte. Mittlerweile vermarktet er Ganzzüge beispielsweise nach Hamburg und biete freie Kapazitäten für firmenfremde Transporteure an. Nur die volle Auslastung führe zu einem Kostenvorteil gegenüber der Straße.

Jörg Drewenskus