

# Stadtfairkehr 48/2026

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

**VCD** Mobilität für  
Menschen.



Systemfrage im  
Kreis Unna

Seite 3

Zurück in die  
Zukunft beim ÖPNV

Seite 4

Radfahrer:innen im  
Kaiserviertel sauer

Seite 5

Probleme beim  
Start der Linie 400

Seite 6

## Gehwege sind keine Parkplätze

Die Aktion Freie Gehwege des VCD zeigt, dass es in Dortmund ein massives Problem mit legalem wie illegalem Gehwegparken gibt

Im Herbst 2025 hatte der VCD bundesweit dazu aufgerufen, regelmäßig zugeparkte Gehwegabschnitte über ein Online-Formular zu melden. Allein in Dortmund gab es 112 Meldungen, im Kreis Unna 19 (davon 12 in Werne). Bundesweit gab es nur in fünf Städten mehr Meldungen als in Dortmund.

Gehwegparken ist in Dortmund ein großes Problem – eines, das wächst. Kein Wunder, die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge nimmt unaufhörlich zu. Dabei sind offensichtlich viele Autofahrer:innen der Ansicht, ein Parkplatz im öffentlichen Raum stehe ihnen zu, und im Zweifel habe sich die Stadt darum zu kümmern. Fehlt der Platz, parken sie falsch, und das häufig rücksichtslos, bisweilen bewusst, oft vielleicht auch unbewusst. Der VCD-Kreisverband hat die 112 Meldungen in Dortmund ausgewertet und die Stadt Ende Februar aufgefordert, die Situation vor Ort zu prüfen und konsequent gegen gefährliches Gehwegparken vorzugehen.

### Noch keine Reaktion der Stadt

Eine Reaktion der Stadt steht leider noch aus. Nicht einmal eine Eingangsbestätigung gab es seitens des Oberbürgermeisters. Dabei betont Alexander Kalouti doch, die Sicherheit in Dortmund sei ihm ein besonderes Anliegen. Es drängt sich der Eindruck auf, das Sicherheitsver-



Typische Situation auf Gehwegen, hier die Düsseldorfer Straße im Kaiserstraßenviertel. Wie soll hier eine Rollstuhlfahrerin passieren können?

ständnis des OB beziehe sich nicht auf den Verkehr. Aber wir bleiben dran, haken nach.

### Die Rechtslage ist eindeutig

Denn die Rechtslage ist eindeutig: Parken auf Gehwegen ist verboten, solange es nicht ausdrücklich durch Beschilderung oder eindeutige Markierungen erlaubt ist. Laut Straßenverkehrsordnung darf das Gehwegparken zudem nur zugelassen werden, wenn Fußgänger:innen und Rollstuhlfahrende ungehindert den Gehweg passieren können - und das auch im Gegenverkehr. Dafür müsste ein

Gehweg mindestens 1,80 Meter breit sein.

Doch die Aktion „Freie Gehwege“ des VCD hat gezeigt: Ob erlaubt oder nicht, diese Vorgabe wird selten eingehalten, mit teils gefährlichen Folgen. In vielen Fällen bleibt Passant:innen weniger als ein Meter Platz, haben die Meldungen in Dortmund ergeben, in krassen Fällen sogar weniger als ein halber Meter. Das ist vor allem für diejenigen ein Problem, die mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator unterwegs sind. Dann bleibt oftmals nichts anderes übrig, als auf die Straße auszuweichen.

Fortsetzung nächste Seite: Lebensgefahr

## Lebensgefahr für Kinder auf dem Rad

Autos auf den Gehwegen schränken das Leben vieler Menschen massiv ein

Falschparken ist mithin ein echtes Sicherheitsproblem für alle, die zu Fuß unterwegs sind. Lebensgefährlich wird es zum Beispiel für Kinder mit Rad, die bis zum Alter von acht Jahren auf dem Gehweg fahren müssen. Was tun, wenn der Gehweg wieder einmal versperrt ist?

Wird ein Gehweg auch nur durch ein Auto an einer Stelle auf weniger als einen Meter reduziert, heißt das für Rollstuhlfahrende und oft auch für Menschen mit Rollator: Hier geht es nicht weiter. Weil zudem in Dortmund häufig auch Kreuzungen zugeparkt werden, schränkt das (in diesem Falle immer illegale) Gehwegparken die Barrierefreiheit und damit das soziale Leben von Gehbehinderten massiv ein.

### VCD-Aktion Freie Gehwege

Die VCD-Aktion „Freie Gehwege“ lief vom 20. Oktober bis zum 5. Dezember 2025. Die zentralen Ergebnisse sind auf der VCD-Webseite zusammengestellt (<https://www.vcd.org/artikel/vcd-mobi-check-freie-gehwege>). In Dortmund gab es insgesamt 112 Meldungen. Deutlich mehr Meldungen im VCD-Portal gab es nur in Köln und Essen, knapp vor Dortmund lagen auch München, Frankfurt und Berlin.

Um dem illegalen Gehwegparken ein Ende zu setzen, hat der VCD die Stadt Dortmund mit Verweis auf die Rechtslage nun aufgefordert, die gemeldeten Stellen zu überprüfen und

bei Bedarf zu entschärfen. „Die Ergebnisse der Aktion bestärken uns darin, konsequentes Handeln einzufordern“, so der VCD-Kreisvorsitzende Lorenz Redicker dazu.

Seit Jahren wird das illegale Gehwegparken geduldet, letztlich bundesweit, zu Lasten des Fußverkehrs. „Es kann nicht sein, dass der in Dortmund ohnehin schon knappe Raum für Fußgänger:innen und Rollstuhlfahrende zusätzlich durch widerrechtlich parkende Autos beschnitten wird und dadurch Menschen gefährdet werden“, kritisiert der VCD. „Wir fordern, dass die Straßenverkehrsordnung ab sofort durchgesetzt wird. Gehwege sind für Menschen da, nicht für Autos.“

*Lorenz Redicker*

## Nahverkehrsplan Unna: Licht und Schatten

Prüfaufträge führen zu Verbesserungen, aber es bleiben viele Rückschritte

Mit der Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2024 (NVP) hatte der Kreistag Unna eine Reihe von Prüfaufträgen verabschiedet, um den zahlreichen Einwendungen der Kommunen und auch der Bürger:innen Rechnung zu tragen.

Die Bearbeitung dieser Prüfaufträge hat die Kreisverwaltung nunmehr abgeschlossen und dem zuständigen Kreistags-Ausschuss das Prüfergebnis vorgelegt. Es ging im Wesentlichen um drei Verbindungen über die Kreisgrenze hinaus, die aus Sicht von Kreis und VKU entbehrlich sind: die R19 von Selm nach Lüdinghausen, die C4/14 von Lünen-Niederaden nach Dortmund-Lanstrop und die R50 von Schwerte-Geisecke nach Dortmund-Lichtendorf und weiter bis Hengsen. Darüber hinaus hat die Verwaltung den Sachstand zur geplanten X-Linie X8/X10 Recklinghausen-Waltrop-Lünen sowie zur bestehenden Linie R30 Schwerte-Iserlohn berichtet.

Für den Erhalt der Linie nach Lüdinghausen hat sich u. a. auch der Kreis Coesfeld stark gemacht, denn die parallele Bahnlinie RB51 hält in Lüdinghausen weit abseits des Zentrums, für mobilitätseingeschränkte

Menschen eine massive Verschlechterung. Hier wird es nun auf der künftigen Linie 211 bis Ende 2030 zumindest montags bis freitags neben zwei frühen Fahrtenpaaren ab Mittag bis zum frühen Abend stündliche Fahrten über Selm-Bf hinaus zum Busbahnhof in Lüdinghausen geben. Am Wochenende bleibt jedoch nur der Zug.

### 60 Minuten Vorbestellzeit

Anstelle der heutigen halbstündigen Verbindung Lünen-Süd–Niederaden–Lanstrop soll es ab Mai nur die bedarfsorientierte Linie 322 vom Preußen-Bahnhof direkt nach Lanstrop geben, die kleinräumige Verbindung zwischen Niederaden und Lanstrop ist damit Geschichte. Besonders problematisch ist dabei die Vorbestellzeit von 60 Minuten - ein echter Rückschritt gegenüber den heute bestehenden Taxibus-Linien im Kreis, die im Regelfall nur 30 Minuten Vorbestellzeit benötigen.

Für den Erhalt der R50 nach Hengsen haben Betroffene sogar eine Online-Petition gestartet, die im Ergebnis recht erfolgreich war. So wird die künftige Linie 74 weiterhin werk-

tags stündlich bis Lichtendorf verkehren und zu den für Schüler:innen relevanten Zeiten auch bis Hengsen verlängert. Bürgerprotest ist also wirksam.

Die geplante X-Bus-Linie zwischen Waltrop und Lünen stellt eine echte Verbesserung dar, da bleibt zu hoffen, dass die offenen Finanzierungsfragen schnell geklärt werden. Anders bei der R30, die bisher eigenwirtschaftlich vom Westfalenbus betrieben und jetzt per Notvergabe bis 2028 an den Westfalenbus vergeben wurde. Hier droht auf einer ehemaligen Hauptachse mit 30-min-Takt eine weitere deutliche Verschlechterung.

Im Ergebnis also Licht und Schatten, der einst vollmundig angekündigte großstädtische Verkehr im Kreis Unna ist so leider nicht erkennbar. Der Kahlschlag an der Kreisgrenze konnte nur in Teilen (vorläufig) aufgehoben werden. Dabei gäbe es noch relevante Verbindungen, die es ÖPNV-Nutzer:innen leichter machen würden, etwa von Schwerte-Westhofen nach Dortmund-Holzén, da bleibt weiterhin nur der 2 km lange Fußweg an der Landstraße entlang.

*Albrecht Buscher*

# Einfache oder einheitliche Radabstellanlagen?

radbox.nrw oder das Bewährte? Im Kreis Unna stellt sich die Systemfrage

**Der Ausbau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen ist ein wichtiger Baustein der Verkehrswende. Wer sein Fahrrad sicher abstellen kann, nutzt eher die Kombination aus Rad und Bahn. Entsprechend begrüßt der VCD jede neue Bike-and-Ride-Anlage.**

Mit der geplanten Radabstellanlage am Bahnhof Nordbögge in Bönen wird erstmals im Kreis Unna das landesweite System radbox.nrw eingesetzt. Das Projekt offenbart ein strukturelles Problem: In der Region existieren bereits funktionierende Fahrradpark-Systeme - mit anderer Technik. So droht künftig ein Nebeneinander verschiedener Zugangssysteme.

## Bewährtes System im Kreis

An mehreren Bahnhöfen im Kreis Unna gibt es bereits Fahrradparkhäuser oder Radstationen. Sie werden von der DasDies Service GmbH betrieben, einer Awo-Tochter. Der Zugang erfolgt über ein Chip-System. Nach der Anmeldung erhalten Nutzerinnen und Nutzer einen elektronischen Chip, mit dem sich mehrere Anlagen öffnen lassen. Dieses Modell hat sich im Alltag vieler Pendler bewährt:

- Zugang ohne Smartphone
- einfache Nutzung für Pendelnde
- einheitliches System an mehreren Standorten

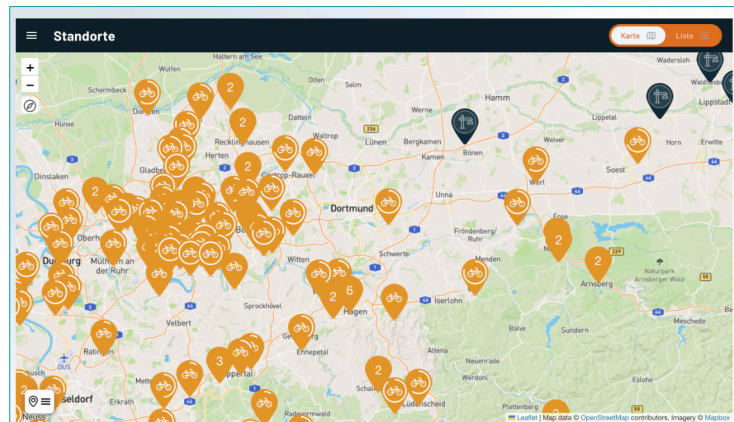
Allerdings gibt es eine Einschränkung: Vor der ersten Nutzung muss der Chip persönlich abgeholt werden - meist zu den Servicezeiten der Radstation. Die spontane Nutzung außerhalb dieser Zeiten ist beim ersten Zugang daher nicht möglich.

## radbox.nrw: spontan buchen

Genau hier setzt das landesweite Buchungssystem radbox.nrw an. Das System funktioniert vollständig digital. Nutzende können:

- Stellplätze online finden
- spontan buchen
- digital bezahlen
- die Box per Smartphone öffnen

Die Nutzung ist also möglich, ohne vorher einen Chip abzuholen oder



Übersicht der radbox.nrw-Standorte: Große Lücken in Dortmund, der Kreis Unna ist noch ein weitgehend weißer Fleck

einen Betreiber vor Ort aufzusuchen. Gerade für Gelegenheitsnutzende ist das ein deutlicher Fortschritt.

## Eine Gemeinde, zwei Systeme

Die Situation im Kreis Unna wird dadurch komplexer. Selbst innerhalb der Gemeinde Bönen könnten künftig zwei Systeme parallel existieren:

- am Bahnhof Bönen weiterhin das Chip-System der Radstation
- am Bahnhof Nordbögge das digitale System radbox.nrw

Für Nutzende wird das schnell unübersichtlich. Wer beide Bahnhöfe nutzt, muss zwei verschiedene Systeme verwenden. Gerade beim täglichen Pendeln mit Rad und Bahn ist jedoch entscheidend, dass Angebote möglichst einfach funktionieren.

## Förderung treibt Entwicklung

Dass Kommunen neue Anlagen zunehmend mit radbox.nrw ausstatten, hängt auch mit der Förderpolitik des Landes zusammen. Kommunen erhalten für Bike-and-Ride-Anlagen hohe Zuschüsse. Zugleich fördern Land und Verkehrsverbünde gezielt Systeme, die mit radbox.nrw kompatibel sind. Aus Sicht des VCD sollte Förderpolitik stärker darauf achten, bestehende Systeme einzubinden, statt Parallelstrukturen zu schaffen.

## Die mögliche Rolle des VKU

Für den VCD stellt sich deshalb auch eine strategische Frage: Wer organisiert künftig die verschiedenen

Mobilitätsangebote im Kreis Unna? Eine wichtige Rolle könnte die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna VKU übernehmen. Als kommunales Verkehrsunternehmen betreibt sie den Busverkehr in der Region und ist damit der zentrale Akteur der öffentlichen Mobilität. Langfristig könnte die VKU eine Plattform entwickeln oder betreiben, die die unterschiedlichen Angebote verbindet: Bus- und Bahnverkehr, Radabstellanlagen, Bikesharing, Carsharing, Park + Ride. Eine solche Bündelung könnte dazu beitragen, Mobilität im Kreis übersichtlich und aus einer Hand zu organisieren - ein wichtiger Schritt zur funktionierenden Verkehrswende.

## Die Verkehrswende braucht einfache Systeme

Der Ausbau von Radabstellanlagen ist ein wichtiger Schritt zur klimafreundlichen Mobilität. Doch Infrastruktur allein reicht nicht aus. Wenn selbst innerhalb einer Gemeinde unterschiedliche Zugangssysteme entstehen, wird Mobilität unnötig kompliziert. Aus Sicht des VCD sollte das Ziel deshalb klar sein:

- möglichst einheitliche Zugangssysteme im Kreis Unna
- Integration neuer digitaler Lösungen in bestehende Angebote
- stärkere Koordination durch regionale Akteure wie die VKU

Die Verkehrswende gelingt nur, wenn Mobilitätsangebote einfach nutzbar, gut vernetzt und möglichst aus einem Guss organisiert sind.

# Zurück in die Zukunft

Die Dortmunder Stadtbahn ist aus einem deutlich dichteren Straßenbahnnetz hervorgegangen. Die Geschichte des Rückbaus könnte jetzt umgekehrt werden

**Dortmund will, Dortmund muss das Stadtbahnnetz ausbauen. Ein Blick zurück ist dabei aufschlussreich.**

Wir schreiben den 22. Oktober 1969: Es gibt noch längst keinen VCD, aber in Dortmund wird unter dem Slogan „Eine Stadt fährt in die Zukunft“ der erste Rammschlag für die Stadtbahnlinie 1 von NRW-Verkehrs- und Wirtschaftsminister Dr. Fritz Kaßmann ausgelöst.

Bis allerdings erste Strecken der Stadtbahn eröffnet werden können, vergehen viele Jahre, die mit zahlreichen Provisorien zu immer neuen Streckenführungen führen. Nach dem Baustart der Stadtbahn sollte es mehr als 12 Jahre dauern, bis am 27.05.1983 auf einem ersten kleinen Teilstück in Hörde zwischen Willemvan-Vloten-Straße und Clarenberg die erste Stadtbahnstrecke in Betrieb genommen wurde. Damit war zugleich die Einstellung des Straßenbahnbetriebs über die Hörder Brücke und die Wellinghofer Straße verbunden.

Bereits 1976 war die (oberirdische)

## Viele Verbindungen in die Stadtteile gekappt

Während das Dortmunder Straßenbahnnetz noch im Jahre 1960 mit 110 Kilometern Länge seinen Höchststand nach dem Krieg aufweist, beginnt in den Folgejahren der Abbau von Strecken, insbesondere in einige Stadtteile und ins Dortmunder Umland, z. B. nach Lindenhurst, nach Kirchlinde, zum Schwerter Wald sowie nach Castrop und Unna. Neben den Straßenbahnverbindungen von Marten nach Kirchlinde und Lütgendortmund (dort mit Anschluss an das Netz der Bogestra), die bereits in den 60er Jahren gekappt wurden, führten die Planungen für die S-Bahn Rhein-Ruhr auch dazu, dass das Nebenzentrum Mengede nicht mehr mit der Stadtbahn erreicht werden kann. ko



Beispiel Straßburg - auch so kann moderner Straßenbahnbetrieb aussehen  
Foto: Koch

sogenannte Schnellstraßenbahnstrecke nach Scharnhorst und Grevel in Betrieb gegangen. Dies hatte die Stilllegung der früheren Strecke nach Derne zur Folge.

## Zahl der Haltestellen halbiert

Schritt für Schritt wurden nun neue Tunnelabschnitte der Stadtbahn in Betrieb genommen, was im Ergebnis eine erhebliche Reduzierung von Haltestellen, und damit längere Wege für die Fahrgäste bedeutete. Mit Stand 1996 wurden aus früher 58 Haltestellen nun lediglich 30 Stadtbahnstationen (Akoplan 1996). Besonders betroffen war die Nordstadt, die nicht nur die Gleise in der Schützenstraße verlor, sondern auch den weiten Abstand der Trasse von der zentralen Einkaufsachse Münsterstraße in Kauf nehmen musste. Aber auch andere Hauptstraßen mit Versorgungsfunktion waren betroffen, etwa Märkische und Hohe Straße, viele Jahre später auch die Kampstraße.

In der City wurde darüber hinaus die Erschließung deutlich verschlechtert, z. B. weil die Trassen zwischen Hansastraße und Kleppingstraße gebündelt wurden und die Linienführung über den Südwahl und den Königswahl und Burgwahl entfiel.

Das Dortmunder U-Bahnssystem weist einige zentrale Nachteile auf,

die sowohl Kunden als auch Betreiber betreffen:

- Die Anordnung von drei Umstiegshaltestellen macht das System unübersichtlich und zwingt bei vielen Wegen zu Umstiegen.
- Der zentrale Tunnel zwischen Leopoldstraße und Markgrafstraße schränkt die Möglichkeiten zur Taktverdichtung erheblich ein und bildet ein Nadelöhr auch bei Betriebsstörungen.
- Die Rampen an die Oberfläche sind städtebaulich wenig attraktiv und behindern die Querbarkeit.
- Die an der Oberfläche gewonnenen Flächen wurden fast ausschließlich dem Autoverkehr zugeteilt; Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr blieben Mangelware.

## Streit um den Ost-West-Tunnel

Eine besondere Auseinandersetzung entwickelte sich in den 1990er Jahren bei der Frage nach dem Bau des Ost-West-Tunnels. Nach den ursprünglichen Planungen sollte die Straßenbahn zum Borsigplatz durch diesen Tunnel entfallen, was 13.000 Einwohner der Schienenverbindung beraubt hätte. Ein Gutachten von

Fortsetzung nächste Seite: Stillstand

## Seit 18 Jahren Stillstand im Netz

Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 blieb folgenlos

(Fortsetzung)

Hamburg-Consult empfahl in der Rohfassung den Verzicht auf den Bau des Ost-West-Tunnels. Durch massiven Einfluss auf den Gutachter seitens der Stadt wurde in der Endfassung dann doch der Tunnelbau empfohlen. Nur dem gesellschaftlichen Druck und der Androhung einer Klage ist es zu verdanken, dass die Schiene zum Borsigplatz durch Ausfädelung aus der Ost-West-Strecke erhalten blieb. Der Ost-West-Tunnel wurde schließlich 2008 eröffnet und ist seitdem die letzte Maßnahme aus dem Ursprungskonzept der Stadtbahn.

Die Prioritäten für den künftigen Ausbau sind im Stadtbahnentwicklungskonzept von 2008, fortgeschrieben 2021, festgelegt. Aber bislang wurde keine der dortigen Maßnah-

men aus Korb 2 und 3 oder weitere Ideen realisiert. Warum dann diverse Maßnahmen für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW 2024 angemeldet wurden, aktuell aber alle Maßnahmen nochmals einer neuen Bewertung unterzogen wurden, bleibt ein gut gehütetes Geheimnis.

### Höchste Zeit für den Ausbau

Die Mobilitätswende wird ohne massive Steigerungen des ÖPNV-Angebotes nicht funktionieren. Deshalb ist es 18 Jahre nach Eröffnung der letzten Tunnelstrecke an der Zeit, eine Erweiterung des Streckennetzes - möglichst oberirdisch - anzupacken. Die Schienenerschließung großer Gewerbe-, Wohn- oder Entwicklungsgebiete und die Steigerung des ÖPNV-Anteils dulden keinen weiteren Aufschub. *Hartmut Koch*

## Ärger im Kaiserviertel

Kaiserstraße wird für Radverkehr gesperrt

Radfahren im Kaiserviertel wird komplizierter. **Erst** wurden dem Heiligen Weg die zu schmalen Radschutzstreifen genommen, seither ist die vierspurige Straße ohne jede Radinfrastruktur - im Umfeld zweier Gymnasien. Die Verwaltungsspitze hat alle Planungen, die mit einem Rückbau der Straße für den Autoverkehr verbunden wären, blockiert. Dann entfällt **zweitens** nach einer Straßensanierung der Radstreifen auf der Von-der-Goltz-Straße - weil Politik und Verwaltung nicht an die Parkplätze ranwollen. Wenigstens Tempo 30 soll kommen (anders als auf dem Heiligen Weg, wo das auch angebracht wäre). Und jetzt ist - **drittens** - die zentrale Straße im Viertel dran: die Kaiserstraße wird stadteinwärts für den Radverkehr gesperrt. Die zuletzt mögliche langsame Fahrt gegen die Fahrtrichtung der Einbahnstraße entfällt nach einer Fachaufsichtsbeschwerde eines Bürgers. Aus dem „Gehweg - Radverkehr frei“ wird ein reiner Gehweg.

Die Pläne sind auch verwaltungsintern nicht unumstritten. Es gab aus

dem Umfeld der Nachbarschaftsinitiative Kaisern mehrere Vorschläge Richtung Politik und Verwaltung - bislang ergebnislos. Ein Grund sind auch hier die Parkplätze. Ganz gleich, ob der Radverkehr weiter über den Gehweg oder auf der Straße geführt werden sollte, immer würden Parkplätze entfallen. Im ersten Fall, weil Gastro-Flächen auf Stellplätze verlagert werden, im anderen Fall, weil Schräg- in Längsparkplätze umgewandelt werden müssten.

### Umbau derzeit nicht absehbar

Dabei ist die Kaiserstraße nicht nur für den Durchgangs-Radverkehr in Richtung nördliche City und Hauptbahnhof wichtig - wobei es hier eine (umwegige) Alternative gibt, die Fahrradstraße Arndtstraße. Wichtiger allerdings ist die Erreichbarkeit der zahlreichen Geschäfte und Gaststätten in der Straße. Die ist mit der Sperrung für den Radverkehr deutlich eingeschränkt. Ein größerer Umbau der Kaiserstraße in diesem Abschnitt ist zudem derzeit nicht absehbar. *lore*

## Kein Zug mehr bei Eis und Schnee

Ursache: Zu wenig Personal

**Auch im vergangenen Winter sind wieder viele Züge wetterbedingt nicht gefahren.**

Das Winterchaos bei der Bahn ist ein hausgemachtes Problem. Seit Gründung der Bahn AG 1994 ist die Unterhaltung der Weichen und Signale auf ein Minimum heruntergefahren worden. Obwohl die empfindlichen Weichen eine Heizung besitzen, kann es bei Schnee und Eis zu Funktionsstörungen kommen. Früher gab es Weichen-Wärter vor Ort, die die Weichen frei gemacht und aufgetaut haben. Heute gibt es nur noch mobile Bahntrupps, die gestörte Weichen und Signale erst zeitraubend auf dem Landweg erreichen müssen. Es wäre möglich, die Funktionsfähigkeit einer Weiche bei Schneefall als Test durch Umstellen aus ferngesteuerten Stellwerken zu überprüfen. Im besten Fall lässt sich so Schnee durch den Weichenschenkel wegschieben. Das Risiko besteht aber, dass dies nicht gelingt, und dann tatsächlich die Weiche mit Personal vor Ort schneefrei gemacht werden muss. Weil man das Risiko einer testbedingten Störung nicht eingehen will, testet man nicht.

### Bankrotterklärung

Früher galt das Berufsethos der Eisenbahner, den Betrieb bei jedem Wetter aufrechtzuerhalten. Heute entscheidet kurzerhand die Vorstandsetage, bei Eis und Schnee den Verkehr lieber einzustellen. Eine Bankrotterklärung! Würde die parallele Autobahn zur Bahnstrecke Dortmund-Hannover-Berlin, die A1, wegen Schneetreibens zwischen Hannover und Berlin ganztägig gesperrt? Hier sind natürlich Räumfahrzeuge unterwegs, um den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Bahn hätte den Betrieb auf dieser Hochgeschwindigkeitsstrecke beispielsweise durch das Zusammenziehen von Schneeräum-Fahrzeugen auch mit halber Geschwindigkeit aufrechterhalten können, allein schon aus Prestige Gründen. Es ist inakzeptabel, wenn nur wegen der ohnehin katastrophalen Pünktlichkeits-Statistik die Bahn nicht fährt.

*Jörg Drewenskus*

## Adressen + Termine

### Kreisverband Dortmund-Unna

Friedrichstraße 62, 44137 Dortmund

[www.vcd-dortmund.de](http://www.vcd-dortmund.de)

E-Mail: [mobil@vcd-dortmund.de](mailto:mobil@vcd-dortmund.de)

Instagram

Facebook



### Öffnungszeiten des Büros:

Dienstag und Donnerstag, 19-21 Uhr

### Mitgliederversammlung 2025

**Montag, 27. April, ab 19 Uhr.**

VCD-Ladenlokal, Friedrichstr. 62

**Jürgen Eichel** (VCD NRW) berichtet als Gastreferent über die Ergebnisse des bundesweiten Netzwerks Wohnen und Mobilität. Mitglieder und Interessierte sind herzlich eingeladen.

### E-Mail-Adressen

Der Kreisverband möchte die Kommunikation per E-Mail ausbauen, doch **leider fehlen uns weiterhin viele E-Mail-Adressen der Mitglieder, andere sind veraltet.** Teilen Sie uns bitte Ihre Mailadresse mit: [mobil@vcd-dortmund.de](mailto:mobil@vcd-dortmund.de)

### Aktiventreffen

Die VCD-Aktiven treffen sich jeden ersten Montag im Monat um 19 Uhr im VCD-Büro, Friedrichstraße 62. Darüber hinaus gibt es Arbeitsgruppen zu einzelnen Themen.

**Wer mitmachen will, ist herzlich willkommen! Bitte kurze Mail an: [mobil@vcd-dortmund.de](mailto:mobil@vcd-dortmund.de)**

### Vorstand:

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

### VCD-Landesverband NRW

Tel: 0211/16 49 497, [info@vcd-nrw.de](mailto:info@vcd-nrw.de)

### VCD-Bundesverband

Tel: 030/280 351-0, [mail@vcd.org](mailto:mail@vcd.org)

### Impressum

Stadtfairkehr für Dortmund und den Kreis Unna – Nr. 48– 2026  
Zeitschrift des VCD-Kreisverbandes  
Redaktion: Lorenz Redicker (v.i.S.d.P)  
Druck: Druckerei Stöcker, Dortmund  
Die Stadtfairkehr wird umweltfreundlich ausgeliefert.  
Auflage: 1000

# Ringbus mit Startschwierigkeiten

## Erstes Fazit: 400er ist noch kein Premium-Produkt

**Die neue Ringbuslinie 400/401 ist seit einem halben Jahr in Betrieb. Wir ziehen ein erstes Fazit.**

Der Ring wird tagsüber in beiden Richtungen alle 20 Minuten gefahren, in der Regel mit Gelenkbussen, die nach meinen Beobachtungen meist viele freie Plätze haben. Von der Funkenburg bis zum Stadthaus über Nordstadt, Hauptbahnhof, Dortmund West und Kreuzviertel wird ein 10 Minuten-Takt gefahren.

Es gibt zwei Äste zwischen Funkenburg und Hörde sowie zwischen Stadthaus und Märkische Straße, hier kamen in den vergangenen Monaten oft Solobusse zum Einsatz. Diese sind dann oft auf Teilstrecken sehr gut genutzt und teils überfüllt.

### Haltestellen meist (noch) nicht barrierefrei

Die Busse haben durchschnittlich etwa alle 350 Meter eine Haltestelle - meist nicht barrierefrei. Das passt nicht zum versprochenen Premium-Produkt. Viele Umsteigewege - etwa am Hauptbahnhof, in Hörde, am Stadthaus - sind 200 Meter lang oder länger, was nach subjektiver Beobachtung zu schlechter Nutzung der jeweiligen Umsteigerelationen führt. Ich habe zudem nie Fahrgäste mit Rollstuhl oder Reisegepäck in den Bussen beobachtet, mit Rollatoren oder Kinderwagen nur selten.

Klar, in Essen Hbf, in Köln Messe/Deutz und Bielefeld Hbf sind es auch 200 Meter zur Stadtbahn. Aber das lässt sich nicht vergleichen, denn diese Bahnen fahren vielfach 2 km in 5 Minuten. Der 400er dagegen benötigt 11 Minuten für die 2 Kilometer Luftlinie vom Hauptbahnhof zum Borsigplatz. Durch viele Zwischenhalte hält der Bus zwar oft wesentlich näher an den Wohnungen. Doch wer sich für den Bus entscheidet, weil dieser 200 Meter von der Wohnung entfernt hält, läuft nicht 300 Meter vom Zug zum Bus am Hauptbahnhof.

Leider bildet der 400er nur alle 20 Minuten einen richtigen Ring, weil der Abschnitt zwischen Funkenburg und Stadthaus (hier dann als Linie 401) durch das Kaiserviertel nur alle 20 Minuten gefahren wird. Allerdings würde ein 10-Minuten-Takt dort vermutlich nicht zu einer guten Auslastung führen.

### Würde eine andere Linienführung helfen?

Um den Ringbus eines Tages komplett im 10-Minuten-Takt mit einer angemessenen Nutzung zu betreiben, wäre vielleicht eine andere Linienführung nötig. Beispielsweise könnte der Ringbus über Stadthaus (Ruhrallee), Ostwall und Kaiserstraße (Gegenrichtung Hamburger Straße) fahren. An der Hamburger Straße könnte er an jeder Kreuzung halten, an der die U 43 nicht hält, zudem am Ostentor. An der Kaiserstraße wäre sogar ein Halt alle 200 Meter sinnvoll, denn dann hat man zu jedem Laden maximal 100 Meter Entfernung, das wäre sehr konkurrenzfähig gegenüber dem Auto. Es gibt aber auch andere Möglichkeiten, die eine angemessene Nachfrage für einen 10-Minuten-Takt versprechen.

Mehrfach konnte ich Busse beobachten, die eine Minute zu früh fahren, selbst an wichtigen Haltestellen. So etwas darf nicht passieren, denn es kann auch dazu führen, dass Leute 100 Meter vor der Haltestelle über rote Ampeln laufen, obwohl sie eigentlich zeitig unterwegs sind.

### Nur wenige Verspätungen

Doch es gibt auch Positives zu berichten: Zwar habe ich im Lauf der Zeit zwischen Funkenburg und Hörde einige verspätete Busse beobachtet, aber ansonsten sah das für die Verhältnisse einer solchen Linie gut aus. Das liegt daran, dass die Busse immer wieder Möglichkeiten haben, Verspätungen aufzuholen. Im Vergleich zu 2025 ist die Nutzung zudem erheblich gestiegen.

*Paul Niemann*