

Frank Bunte · Chefredakteur der Westfälischen Rundschau · Brüderweg 9 · 4600 Dortmund 1 · Ruf: 02·31 · 549 42 50-1

Frank Bunte · Chefredakteur der WR · Brüderweg 9 · 4600 Dortmund 1

Herrn Professor
Dr. Detlef Müller-Böling
Rektor der Universität Dortmund
Pf. 5o o5 oo

4600 Dortmund 5o



WV
Jen-Bo
17.03.

Dortmund, den 3o. Aug. 199o

Sehr geehrter Herr Professor,

auch im Namen unseres Herausgebers, Herrn Hammer, möchte ich Sie herzlich einladen zu einer Gesprächsrunde zum Thema "Verkehrspolitische Anbindung der Dortmunder Universität an die Stadt". Der Verkehrsminister des Landes, Franz-Josef Kniola, hat seine Teilnahme zugesagt. Eine Liste aller Beteiligten lege ich bei.

Ich danke Ihnen für die von Ihrem Büro bereits telefonisch gegebene Zusage. Das Gespräch findet statt am

U.V. !
Freitag, 19. Okt. 199o, um 19.3o Uhr im RUNDSCHAU-Haus,
Brüderweg 9, 3. OG.

Mit freundlichen Grüßen

F. Bunte

Anlage

Teilnehmer der Gesprächsrunde am 19. Okt. 1990

Dr. Klaus Anderbrügge

Prof. Dr. Reinhard Jünemann

Franz-Josef Kniola

Dr. Hans-Gerhard Koch

Lorenz Ladage

Prof. Dr. Müller-Böling

Sebastian Müller

Bernd Reiff

Dr. Eberhard Schrameyer

Prof. Dr. Paul Velsinger

Zinke
Heimann

Martens (SPD Fraktion)
18. Oktober 1990

DEZERNAT 6

1

VERKEHRSANBINDUNG DER UNIVERSITÄT

Vorbemerkungen

Seit 1984 gibt es eine Universitätsumlandplanung, die von einer Arbeitsgruppe und einer Lenkungsgruppe betreut wird. Ziel dieser Planung sollte u.a. die Verbesserung der Verkehrsanbindung der Universität sein.

Schon bald nach den ersten Sitzungen der Arbeitsgruppe wurde jedoch deutlich, daß es vor allem Ziel der Stadtplaner war, mit Unterstützung von Planern aus der Universität (FB Raumplanung) die Universität und ihr Umland zu begrünen sowie die baurechtlichen Voraussetzungen für den Techno-Park zu schaffen.

Verkehrsbedarfsberechnungen zur Ermittlung des notwendigen Straßennetzes wurden solange mit immer neuen Vorgaben wiederholt, bis das vom Planungsamt gewünschte Ergebnis herauskam. So ist auch das Ende -der Rückbau- der Universitätsstraße mit einer entsprechenden Begrünung versehen worden.

Insgesamt ist festzuhalten, das die Stadt zwar mit der Begrünung des Universitätsumlandes begonnen hat und der Techno-Park zu einem großen Teil fertiggestellt ist, von dem vorgesehenen Straßennetz ist jedoch noch kein Meter gebaut worden.

Viele Studierende der Universität Dortmund sind auf das Auto als Transportmittel angewiesen. Wenn man Öffnung der Hochschulen und Regionalbezug ernst meint, dann muß man akzeptieren, daß man nicht aus allen Teilen des Einzugsbereiches der Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren kann. Dadurch und durch die vielen neuen Arbeitsplätze im Techno-Park muß auch weiterhin mit einem erheblichen Anteil des Autoverkehrs gerechnet werden. Das wiederum bedingt einen gewissen Bedarf an zusätzlichen Straßenverbindungen.

Einengen des Straßenraums durch Rückbau von Bushaldebuchten erzeugt nur Verkehrsstaus, in denen dann letztlich auch der Busverkehr steckenbleibt. Dadurch wird auf Dauer niemand vom Auto auf den ÖPNV umsteigen.

Durstkredite

Pfg. Rechtssicherheit
Verfahrensmängel

Bewirtschaftung Parkplätze / Erschlösung

85-90

11,3% Steigerung

7.30 - 90

10,7%

15-1900

teilweise 50%

Kaerik

OKo-fahr-St.

30.000 Beschäftigt 90

25.000

" 85

A. Individualverkehr

Straßenanbindung von Osten

Die Straßenanbindung von Osten her erfolgt über die

-Palmweide/Vogelpothsweg

-Stockumer Straße

-Wittener Straße

Bei diesen Straßen handelt es sich um überlastete Dorfstraßen, die z.T. noch als Schleichwege für den überörtlichen Verkehr genutzt werden. Außerdem sollen diese Straßen teilweise durch Rückbau der Bushaltebuchten künstlich verengt werden und damit noch in ihrer Kapazität eingeschränkt werden.

Verbesserungen sind zu erreichen durch

-Ostanbindung B1/Emil-Figge-Straße

-Weiterbau der Universitätsstraße bis zum Krückenweg, wenigstens muß der Rückbaubeschluß aufgehoben werden und die Straße in ihrer jetzigen Länge erhalten bleiben mit einem Anschluß an den verlängerten Vogelpothsweg.

Zwar hat sich die Universität mit der Stadt darauf verständigt, auf einen Weiterbau der Universitätsstraße zu verzichten.

Voraussetzung für diesen Kompromiß war allerdings, daß eine Reihe von Ersatzmaßnahmen fertiggestellt werden und sich als bedarfsgerechte Lösungen bewährt haben. Zu diesen Ersatzmaßnahmen gehörten u.a. die Ostanbindung B1 und die Nord-Süd-Verbindung innerhalb der Universität. Die Realisierung beider Maßnahmen ist bisher noch keineswegs gesichert, da noch kein Baurecht vorhanden ist.

Wenn schon ein Weiterbau der Universitätsstraße zum Krückenweg nicht durchsetzbar ist, sollte doch als großzügige Lösung ein Anschluß der Universitätsstraße über den verlängerten Vogelpothsweg und die Emil-Figge-Straße zum Ostanschluß der B1 erfolgen. (siehe beiliegenden Plan)

Straßenanbindung von Westen

Die Straßenanbindung von Westen her ist bis auf einige notwendige Verbesserungen zufriedenstellend.

So muß zur Vermeidung eines unnötigen Rückstaus zwischen der Einmündung Emil-Figge-Straße/Hauert und der Auffahrt zur B1 unbedingt die an sich schon vorhandene, nur als Grünfläche gestaltete Linksabbiegerspur ausgebaut werden.

Außerdem muß die Ampelanlage an den Kreuzungen im Universitätsbereich durch eine Rechnersteuerung dem Verkehrsbedarf angepaßt werden.

Straßenverbindung zwischen Campus-Süd und Campus-Nord

Der zum Bau der Nord-Süd-Verbindung (Verlängerung Vogelpothsweg/Gardenkamp) notwendige Bebauungsplan wurde 1989 durch das Verwaltungsgericht aufgehoben. Dadurch verlängert sich der an sich untragbare Zustand der nicht vorhandenen Straßenverbindung zwischen den Universitätsteilen um wenigstens zwei bis drei weitere Jahre.

Zur Vorbereitung der Neuaufstellung des aufgehobenen Bebauungsplanes hat die Stadt im Mai 90 zweimal eine Verkehrszählung durchgeführt, deren Ergebnisse aber noch nicht bekannt sind.

Wir haben die Stadt zwar um Überlassung des unausgewerteten Zahlenwerkes gebeten, bisher jedoch ohne Reaktion von seiten des Planungsamtes.

Radwegenetz

Das vorhandene, teilweise relativ gut ausgebaute Radwegenetz muß an das überregionale Netz angeschlossen werden, außerdem ist eine Beschilderung mit Hinweisschildern (Richtungsschildern) notwendig.

Parkplätze

Wegen der nicht ausreichenden Zahl von Parkplätzen ist die derzeitige Situation als chaotisch zu bezeichnen. Eine letzte Zählung vom 18.10.1990 ergab, daß einem Parkplatzangebot von 5014 Plätzen insgesamt 6697 abgestellte Fahrzeuge gegenüberstanden, es fehlen also 1683 Parkplätze.

B. Öffentlicher Personennahverkehr

S-Bahn

Mit der S-Bahn-Anbindung direkt auf dem Campus besitzt die Universität Dortmund einen nicht zu unterschätzenden Standortvorteil.

Ein Problem ist die sog. Wabenproblematik, d.h., man benötigt für die Fahrt aus der Stadt eine Fahrkarte für 2 Waben, die Fahrkosten für die relativ kurze Fahrt betragen dadurch 2,60 DM anstelle von 2,00 DM bzw 1,50 DM für die Kurzstrecke.

In einem Gespräch im Mai 90 hat sich die Stadt bereit erklärt, zur besseren Erschließung vor allem des Techno-Parks bei der Bundesbahn den umgehenden Ausbau des Haltepunktes Hauert/Techno-Park zu beantragen.

Einbahn-
str.
Baroper

Bus

Die Anbindung der Universität während der normalen Tageszeit ist zufriedenstellend.

Verbesserungen sind vor allem in den Abendstunden notwendig, besonders wegen der längeren Nutzung der Hörsäle, wegen der verlängerten Öffnungszeiten der Bibliothek, aber auch wegen der Erweiterung der Wohnheimkapazität um ca. 400 Plätze.

Darüberhinaus ist eine bessere Erschließung des Campus-Nord im Westen zusammen mit dem Techno-Park erforderlich.

Auch eine bessere Verbindung in Richtung Witten wäre von Vorteil.

Stadt und Stadtwerke haben in einem Gespräch im Mai 90 diesen Bedarf auch grundsätzlich anerkannt, als erster Schritt wurde eine Befragung in der Universität und im Techno-Park durchgeführt, die die Grundlagen für eine Netzerweiterung bzw Netzverbesserung liefern soll.

Außerdem wurde in Aussicht gestellt, eine stärkere "Vertaktung" der Linie Parkhaus Barop/Universität/Dorstfeld sowie eine zusätzliche Linie durch den Techno-Park einzuführen.

H-Bahn

Die H-Bahn wird zur Zeit zur Stockumer Straße und zur S-Bahn-Station hin erweitert.

Darüberhinaus wird in Studien bzw Vorplanungen untersucht, wie ein Anschluß der Universität zum Parkhaus Barop erfolgen kann und ob eine Erschließung des Techno-Parks mit einer H-Bahn-Linie möglich ist.

Umweltticket

Viele Arbeitgeber gehen heute dazu über, ihren Mitarbeitern kostenlos ein Umweltticket zur Verfügung zu stellen, wenn diese sich dafür verpflichten, auf ihr Auto zu verzichten. Diesem Beispiel sollte das Land sich anschließen, denn dadurch wäre das Verkehrs- und Parkchaos im Universitätsbereich wenigstens teilweise zu beseitigen.