

# ARCHIVSPLITTER

erschienen in RUBENS Nr. 137 - 1. November 2009

---

## Mit der H-Bahn zur RUB?

Ein lang gehegter Traum! – Die Studierenden im Senat der RUB warfen dieses Thema jedenfalls unlängst wieder mit ihrem Antrag auf, die Realisierbarkeit einer H-Bahn-Verbindung zur RUB, genauer: die „Verlängerung der H-Bahn der TU Dortmund an allen Universitätsstandorten vorbei“, prüfen zu lassen. Ob ihnen bewusst war, dass es ein solches Ansinnen vor knapp zwei Jahrzehnten schon einmal gegeben hat, ist nicht bekannt. Wie dem auch sei – eine direkte Verkehrsverbindung zwischen den Hochschulen Duisburg-Essen, Bochum und Dortmund scheint ja nun gerade in Zeiten der Universitätsallianz Metropole Ruhr eine sinnvolle Einrichtung zu sein.

Die Dortmunder Hängebahn wurde 1984 als damals „weltweit erstes vollautomatisches, begleiterloses Verkehrsmittel“ in Betrieb genommen und verband zunächst Nord- und Südcampus der Universität. 1993 und 2003 wurde jeweils eine Streckenverlängerung in Betrieb genommen. In den Zusammenhang der ersten Erweiterung fiel auch die Überlegung, eine Linie bis zur Bochumer Uni zu führen. Angestoßen wurde diese nach Auskunft von leitenden H-Bahn-Mitarbeitern von einer „Idee“ des damaligen Verkehrsministers Kniola, der die sich abzeichnende Zusammenarbeit der Hochschulen „verkehrlich unterlegen“ wollte und auch Finanzmittel für eine Machbarkeitsstudie bereitgestellt habe.

Mit der Untersuchung beauftragte die H-Bahn-Gesellschaft die VCE Verkehrslogistik Consulting & Engineering GmbH Dortmund, die ihren Bericht schließlich im Juni 1992 vorlegte. Ziel der Studie war die Bestimmung des im Jahr 2000 zu erwartenden Verkehrsaufkommens, wobei auch die jeweilige Belastung der Linienteilstücke zu ermitteln war. Die (vorgegebene) Streckenführung schloss nämlich u. a. die Stadt Witten ein, die ihrerseits schon zwei Jahre zuvor eine H-Bahn in ihr „Konzept einer regionalen Entwicklungskette von

der Universität Dortmund über Witten zur Ruhruniversität“ (zit. nach der VCE-Untersuchung) einbezogen hatte. Wie Unterlagen im Wittener Stadtarchiv allerdings erweisen, war dabei die Stadt selbst ursprünglich gar nicht initiativ. Es war die VCE, die seit mindestens 1988 an dem Projekt arbeitete und ein Gemengelage von (teils vermeintlichen) Interessen und Bedürfnis-

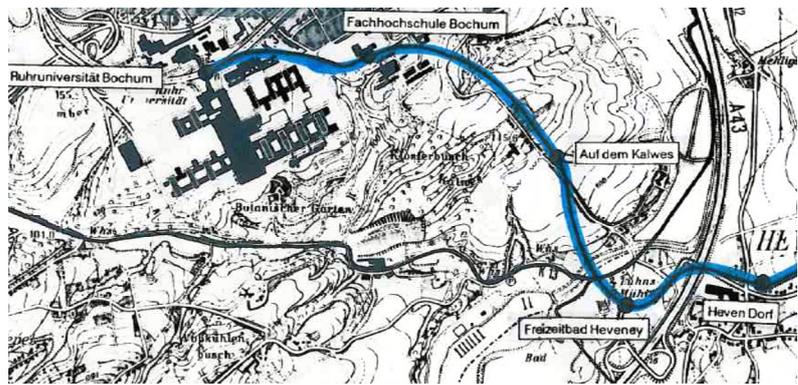


*Bild: TU Dortmund*

sen auszuloten suchte, die der angedachten H-Bahn-Linie Realisierungschancen hätten bieten können. Und so war die „Idee“ Minister Kniolas 1991/92 zumindest nicht neu. Wer jedoch wann Anstöße gab, bedürfte einer genaueren Recherche. Leider sind aber im Landesarchiv die entsprechenden Vorgänge (noch) nicht überliefert.

Für die Befürworter einer günstigen Verbindung zwischen den Universitäten war das Ergebnis der Studie von Juni 1992 ernüchternd. Die RUB, von der VCE zuvor um Auskunft gebeten, hatte im April 1992 auch nur von „bis zu 100 Studierenden“, die aufgrund einer Nebenfachvereinbarung mit Dortmund möglicherweise pendeln würden, berichten können; daneben bestanden Kooperationen im Rahmen von drei SFBs sowie eine „unbekannte aber wohl nicht geringe Zahl“ informeller Kontakte. Für die Untersuchung war bei solchen Angaben der „Personenaustausch zwischen den Universitäten ... als Bestimmungsgröße unbedeutend.“

Der geringe Bedarf an einer Verbindung zwischen den Universitäten schlug sich schließlich in dem prognostizierten Fahrgastaufkommen nieder: Während für den Bereich Witten eine Linienbelastung von 5236 Fahrten pro Tag (Durchschnittswert beider Richtungen) ausgemacht wurde, waren es auf den Teilstrecken



*In der Untersuchung blau markiert: der Verlauf der geplanten H-Bahnlinie im Bereich der RUB und letzte Haltstellen*

Uni Dortmund-Stockum und Heven-RUB nur 888 respektive 1584. Zu wenig für die H-Bahn-Gesellschaft, und vielleicht traute sie auch nicht dem von der VCE eingerechneten „Attraktivitätszuschlag“. Für die 17 km lange Fahrt zwischen den Universitäten hätte man immerhin 36,5 Minuten benötigt – kein Gewinn gegenüber sonstigen öffentlichen Verkehrsmitteln.

‘Weitergeträumt’ hat im Übrigen die Pressestelle der RUB, als sie im Jahr 2000, in einem Aprilscherz, im Zuge der Fusion der Universitäten Dortmund und Bochum die Vision einer H-Bahn-Verbindung erneut entwarf – nun gar, ganz auf Geschwindigkeit setzend, auf ein und derselben Trasse mit einem Transrapid!

*Jörg Lorenz, Universitätsarchiv*