

Anlage 1 zur Drucksache Nr. 12283-14

Nahverkehrsplan Dortmund 2013

Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
BV Aplerbeck	1	1	Die Bezirksvertretung Aplerbeck wünscht, dass die Trasse für die Stadtbahnlinie U 47 zum Flughafen aus dem Maßnahmenkatalog herausgenommen werden soll, da die grob abgeschätzten Mehrkosten für den Betreiber sich auf ca. 3,1 Mio € im Jahr belaufen würden und somit für einen wirtschaftlichen Betrieb zu hoch wären.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Anbindung des Flughafens ist in dem vom Rat beschlossenen Stadtbahnentwicklungskonzept als strategische Maßnahme (Trassensicherung) für die weitere Zukunft enthalten. Die Bandstruktur der vorsorglich freigehaltenen Stadtbahntrasse kann zudem auch als Radweg genutzt werden.
	1	2	Die Bezirksvertretung wünscht, dass in den Nahverkehrsplan Dortmund auch eine barrierefreie Herstellung des Bahnhofs Aplerbeck-Süd aufgenommen wird.	Die Anregung wird übernommen.
BV Brackel	2	1	Das Wohngebiet Hohenbuschei wird durch die Busse der Buslinie 436 angefahren. In dem Wohngebiet befinden sich mehrere Haltestellen, an denen die Busse halten können. Problematisch ist jedoch, dass montags bis samstags die letzten Busse dieses Wohngebiet um 20:01 Uhr anfahren. Danach endet die Buslinie 436 an der Haltestelle „Brackel Verwaltungsstelle“ am Brackeler Hellweg. Dies bedeutet für die Bewohner des Wohngebietes, dass sie danach das Wohngebiet nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln anfahren können. Sie sind daher gehalten, von der Haltestelle „Brackel Verwaltungsstelle“ oder „Scharnhorst Bahnhof“ zu Fuß den (erheblichen) Heimweg anzutreten oder auf die Nutzung eines privaten Kfz bzw. eines Taxis umzusteigen. Daher ergeben sich für die Bewohner nicht unerhebliche Einschränkungen bei der Teilhabe am städtischen Leben, da sie nur unter erschwerten Bedingungen ihr Wohngebiet abends verlassen können. Insbesondere die Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die weder über ein eigenes Kfz noch über finanzielle Mittel für ein Taxi verfügen, werden davon besonders hart getroffen. Um dieses Problem zu beheben, könnten die Busse der Linie 436 auch zu einem späteren Zeitpunkt -zumindest einmal stündlich- eine Haltestelle in der Nähe des Wohngebietes (z. B. „Heßlingsweg/Industriegebiet“) anfahren. Auch bei der Planung der Strecken für die Nachtbusse sollte das Wohngebiet Berücksichtigung finden.“	Die Anregung wird an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.
	2	2	Die Verwaltung wird gebeten, die Linienführung der Buslinie 428 dahingehend zu ändern, dass die Bereiche Gewerbegebiet Wickede-Süd, der Wickeder Friedhof und das Pappelstadion unter Berücksichtigung der Nahverkehrsanschlüsse der S 4 eingebunden werden können: Die angesprochenen Bereiche werden stark frequentiert, sind aber für „Nicht Autofahrer“ nur zu Fuß oder per Fahrrad zu erreichen. Aufgrund der starken Steigung sind jahreszeitlich bedingt bestimmte Bevölkerungsgruppen vom Besuch des Friedhofs und des Pappelstadions ausgeschlossen. Die Anbindung für Berufstätige des Gewerbegebietes ist ebenfalls wünschenswert.“	Die Anregung wird an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.
BV Eving	3	1	Keine Anregungen und Bedenken.	
BV Hörde	4	1	Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde kritisiert, dass die Bürgerbeteiligung in Hörde bereits im Jahre 2010 durchgeführt wurde und inzwischen überholt sein kann. Zum Zweiten kritisiert man, dass im Beschlussvorschlag der Vorlage ausgeführt ist, dass die Beratung in den Bezirksvertretungen zeitlich parallel zur Vorstellung und Diskussion des Entwurfs in den sachberührten Verbänden erfolgt. Dies stellt einen formellen Fehler dar, da die Bezirksvertretung damit keine Kenntnis über die Reaktion der Träger der öffentlichen Belange hat und damit auch nicht die Möglichkeit, ggf. darüber zu diskutieren. Die Bezirksvertretung Dortmund-Hörde fordert die Fachverwaltung deshalb auf, die zeitlichen Abläufe, die in der Vorlage vorgesehen sind, zu überdenken, die Ergebnisse der Diskussion mit den sachberührten Verbänden in den Bezirksvertretungen vorzustellen und das daraus resultierende Ergebnis der Beschlussfassung der Bezirksvertretungen in den Ratsbeschluss mit einfließen zu lassen.	Nahverkehrsplanung ist eine ständige Aufgabe, die als solche auch im NVP verankert ist (Seite 15 NVP). Danach werden alle nach dem Beschluss über den NVP eintretenden wesentlichen Abweichungen, Änderungen oder Weiterentwicklungen des öffentlichen Personennahverkehrs, die als eine Veränderung der „ausreichenden Verkehrsbedienungs“ zu bewerten sind, als Teilfortschreibung des NVP behandelt und bedürfen deshalb eines entsprechenden Ratsbeschlusses. Die Verwaltung wird Anregungen und Bedenken, die von den Bezirksvertretungen im Nachgang zur Beschlussfassung des NVP eingehen, ebenso behandeln wie Änderungs- und Ergänzungswünsche der Verkehrsunternehmen.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
BV Hombruch	5	1	In der Diskussion werden folgende Punkte genannt, die aus Sicht der SPD-Fraktion beim Entwurf des Nahverkehrsplans angemerkt werden sollten:	
	5	2	1. In Bezug zu der Aufgabe 4 „Nachfrageorientierte Gestaltung des Angebotes“ und Aufgabe 5 „Wirtschaftliche und effiziente Leistungserbringung (s. S. 131) sollte erneut der bisher seitens der H-Bahn21 abgelehnte Betrieb der H-Bahn an Samstagen angeregt werden. Es sei dabei der doppelte Abiturjahrgang und der inzwischen abgeschlossene Bau neuer Studentenwohnungen zu berücksichtigen.	Obwohl die H-Bahn-Gesellschaft und DSW21 im November 2010 entsprechende politische Anträge abgelehnt haben, wird die Verwaltung erneut Verhandlungen mit H-Bahn21/ DSW21 über einen Betrieb am Wochenende aufnehmen.
	5	3	2. Die Verlegung der Station Barop an die Stockumer Straße (s. S. 135) sollte vorangetrieben werden, die Vorplanung der Stadt nach HOAI, Leistungsphase 1 und 2 kurzfristig erfolgen.	Die Stadt hat einen Vorentwurf an DB Station und Service weitergegeben und verhandelt mit dem Bahnhofsmanagement Dortmund. Dort gibt es aber derzeit keine Finanzierungsmöglichkeit.
	5	4	Die CDU-Fraktion gibt zu Punkt 1 zu bedenken, dass die Verlängerung der Betriebszeiten schon mehrmals seitens der H-Bahn21 abgelehnt worden sei. Dies müsse an anderer Stelle gelöst werden. Außerdem gebe es zu bedenken, dass schon jetzt wieder Beschwerden aus der Bürgerschaft bzgl. der Fahrgeräusche der H-Bahn vorlägen.	Die Berechnungen zur Lärmsituation im Umfeld der H-Bahn zeigen, dass Immissionsschutzgrenzwerte nicht überschritten werden.
	5	5	Auf Anregung einiger Anwohnerinnen und Anwohner der H-Bahn sollen die Besteller/-innen des Spätverkehrs der H-Bahn (TU-Dortmund und Studentenwerk) um Prüfung gebeten werden, ob eine geringere Taktfolge des für die Zeit nach 21:00 Uhr bestellten Verkehrs ebenfalls zweckdienlich ist. Dabei sollen die Interessen der Fahrgäste und das Interesse an einer geringeren Geräuscheinwirkung durch Verminderung der Fahrhäufigkeit der Anwohner/-innen berücksichtigt werden.	Der Anregung wird im NVP nicht gefolgt. Auf die Sachlage wird im Rahmen der Auftrags- und Beschlussverfolgung als Antrag der Bezirksvertretung von der Verwaltung eingegangen. Die Berechnungen zur Lärmsituation im Umfeld der H-Bahn zeigen, dass Immissionsschutzgrenzwerte nicht überschritten werden.
	5	6	Auf der Strecke Witten-Dortmund (S 5) soll die Einrichtung eines Gleiswechselbetriebes mit Überleitung in DO-Barop zur Erhöhung der Flexibilität im Störfall vorgesehen werden.	Die Anregung wird an die Deutsche Bahn und den VRR weitergegeben.
	5	7	Die Fachverwaltung der Stadt Dortmund wird gebeten, die bereits durch das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt erarbeiteten Vorentwürfe zur Verlegung des DB Haltepunktes Barop zu Vorplanungen nach HOAI, Leistungsphase 1 und 2 weiter zu entwickeln und diese der Deutschen Bahn vorzulegen, damit diese sodann weiter in der Sache tätig werden kann.	Die Stadt hat einen Vorentwurf an DB Station und Service weitergegeben und verhandelt mit dem Bahnhofsmanagement Dortmund. Dort gibt es aber derzeit keine Finanzierungsmöglichkeit.
	5	8	Zudem wird die Verwaltung gebeten zu prüfen, ob ein Ankauf des Eckgrundstücks Stockumer Straße/ Ecke Ostenbergstraße (ehemaliges Matratzengeschäft/Gaststätte „Brückenkopf“) möglich erscheint, um dies für die Entwicklung eines adäquaten Bahnhofhaltepunktes zu nutzen.	Die Anregung wird derzeit geprüft. Es erfolgt Berichterstattung in der Bezirksvertretung.
	5	9	Die Bezirksvertretung Hombruch nimmt die Vorlage zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung, Wohnen und Immobilien, die Vorlage unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Anträge der Fraktionen zu beschließen.	z. K.
BV Huckarde	6	1	Herr Spineux (CDU-Fraktion) ist der Ansicht, dass Dortmund eine gute ÖPNV-Infrastruktur besitze. Er spreche sich dafür aus, die Pläne zum Bau der Stadtbahnlaufstrecke nach Kirchlinde aufzugeben und die hierfür vorgehaltenen Flächen anderweitig zu nutzen.	Die Trasse ist im Flächennutzungsplan gesichert. Derzeit gibt es keine Veranlassung zu dessen Änderung.
	6	2	Herr Knaebe (SPD-Fraktion) sieht einen Optimierungsbedarf für den Busbahnhof in Kirchlinde	Die Anregung wird geprüft und im Rahmen der Auftrags- und Beschlussverfolgung als Antrag der Bezirksvertretung behandelt.
	6	3	Herr Althoff (Fraktion Bündnis '90/Die Grünen) sieht den Ausbau des ÖPNV als unverzichtbaren Baustein von Klimaschutz und Daseinsvorsorge. Die Forderung nach einem Sozialticket für unter 30,- € Gewinne in einer Stadt mit den sozialen Problemen Dortmunds täglich an Bedeutung.	Für Tarifangelegenheiten ist der VRR zuständig. Änderungen der Tarifbestimmungen zum Sozialticket setzen eine erneute politische Initiative voraus. 2014 beträgt der Preis des Sozialtickets (MeinTicket) 29,90 Euro.
	6	4	Die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und der barrierefreie Ausbau von Haltestellen und Fahrzeugen sei weiter zu optimieren.	Die Anregung ist Bestandteil des NVP.
BV Innenstadt-Nord	7	1	Keine Anregungen und Bedenken.	
BV Innenstadt-Ost	8	1	Die Bezirksvertretung Innenstadt-Ost empfiehlt einstimmig dem Rat der Stadt Dortmund der Vorlage der Verwaltung mit folgender Ergänzung zu folgen: <u>1. Barrierefreie Haltestellen für die Ost-West-Strecke U 43</u> Die Haltestellen Von-der-Tann- und Berliner Straße müssen kurzfristig barrierefrei umgestaltet werden, da es sich hierbei um <u>erstens</u> Haltestellen mit sehr großem Fahrgastaufkommen handelt (Taktfrequenz tagsüber 5 Minuten) und somit <u>zweitens</u> insbesondere wegen der Nähe zur City viele gehbehinderte aber auch Mütter mit Kinderwagen zu waghalsigen Ein- und Ausstiegsprozeduren gezwungen werden. Die BV In-Ost erwartet kurzfristig, dass die auf Seite 143 beschriebenen „aufwärts-	Für die Hellwegachse erstellt das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt derzeit ein Konzept zur Gestaltung und zum Ausbau der Straße und der Stadtbahnhaltestellen. Die Barrierefreiheit der Haltestellen ist zentraler Bestandteil des Entwurfes.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			kompatiblen Lösungen“ zu nachvollziehbaren Planungen und somit baldigen neuen Haltestellen führen. Angesichts des weiter nicht absehbaren Umbaus der B 1 nebst ggf. neuer Semer-teichstraße erlaubt der fortschreitende demographische Wandel im Stadtbezirk Innen-stadt-Ost wie auch die öffentliche Forderung nach (praktischer) Inklusion keinen unnötigen Zeitverlust mehr. <i>drittens</i> der Ausstieg befindet sich auf der Fahrbahnseite und ist somit gefährlich	
	8	2	<u>2. Barrierefreie Haltestellen für die Strecke U 47 entlang der B 1</u> Die Haltestellen Kohlgartenstraße, Lübkestraße und Max-Eyth- Straße können aufgrund ihrer Insellage in der Mitte der B 1 und wegen fehlender Aufzüge und fehlender barrierefreier Zugänge von behinderten Menschen mit und ohne Rollatoren bzw. Eltern mit Kinderwagen überhaupt nicht erreicht werden. Der Hinweis auf Seite 145, dass Lösungsvorschläge ohne Angabe eines Zeitkorridors erarbeitet werden sollen, wird dem tatsächlichen Ausmaß dieser Problematik nicht gerecht.	Die Verwaltung verfolgt den Auftrag, des Rates, ein „Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit der B1-Haltestellen unter Berücksichtigung der Zuwegungssituation“ zu entwickeln. Daran wird in enger Abstimmung mit allen sachberührten Ämtern, DSW21 und Straßen.NRW gearbeitet.
	8	3	Hinsichtlich des Umbaus der Haltestelle Voßkuhle wird zwar der baldige stufenlose Ausbau ebenfalls dringend erwartet, jedoch auch erwartet die BV In-Ost hierfür einen verbindlichen Zeitplan statt einer vagen Ankündigung.	Grundlage der Haltestellenplanung stellt das „Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit der B1-Haltestellen unter Berücksichtigung der Zuwegungssituation“ dar. Dieses wird derzeit entwickelt und nach Fertigstellung diskutiert sowie politisch beraten werden. Ein verbindlicher Zeitplan kann daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden.
	8	4	<u>3. Nachrüstung der Haltestelle Märkische Straße mit Aufzügen</u> Wie die Haltestellen Kohlgartenstraße, Lübkestraße und Max-Eyth- Straße kann auch die stark frequentierte Haltestelle Märkische Straße nicht von behinderten Menschen mit und ohne Rollatoren bzw. Eltern mit Kinderwagen benutzt werden. Der auf Seite 143 benannte geplante Zeitpunkt der Umrüstung im Jahre 2018 ist wenig verbindlich und bedeutet, dass der miserable Ist-Zustand noch weitere vier Jahre bestehen soll. Aus Sicht der BV In-Ost ist dies untragbar und stattdessen werden Verwaltung und DSW 21 dringend aufgefordert, diese Maßnahme deutlich früher durchzuführen.	Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Märkische Straße stellt eine komplexe Kombinationsmaßnahme der Verkehrsträger Individual- und öffentlicher Verkehr in einem stark frequentierten Verkehrsraum dar. Derzeit wird die Vorplanung hierzu erarbeitet. Die Finanzierungsplanung folgt. Mit Vorliegen des Baurechts und der gesicherten Finanzierung wird die Umsetzung des Vorhaben sehr zeitnah erfolgen. Angesichts der Tieflage der Bahnsteige und der B1-Unterführung Märkische Straße gibt es nur wenige Stellen, an denen der Aufzug die Oberfläche erreichen kann. Diese liegen in Bereichen, die heute vom Kfz-Verkehr genutzt werden. Derzeit werden Entwürfe für den Knoten Märkische Str./B1 erstellt, die den Aufzug berücksichtigen. Dazu muss noch die Verkehrsprognose gerechnet werden.
BV Innenstadt-West	9	1	Keine Anregungen und Bedenken.	
BV Lütgendortmund	10	1	Keine Anregungen und Bedenken.	
BV Mengede	11	1	Frau B'90/Die Grünen-Fraktionsprecherin Knappmann weist darauf hin, dass ihre Fraktion mit dem Arbeitspapier von Herrn Hoch einen Vorschlag zur Verbesserung des Nahverkehrs im Stadtbezirk Mengede abgegeben hat (siehe letzte Sitzung) und leider noch keine Antwort erhalten hat. Sie stellt dar, dass für mobilitätseingeschränkte Personen mehr geschaffen werden muss; insbesondere an Wochenenden haben die Arbeitenden der dortigen Einrichtung der Lebenshilfe ein großes Problem von ihrem Wohnort zur Arbeit zu kommen, da es keine Angebote mit dem öffentlichen Nahverkehr gibt. Sie weist darauf hin, dass eine Buslinie am Friedhof in Bodelschwingh fehlt.	Dieser Auftrag wurde im Rahmen der Auftrags- und Beschlussverfolgung von der Verwaltung als Anfrage behandelt.
	11	2	Herr Bezirksbürgermeister Wisbar stellt dar, dass die o. g. Ergänzungen an die DSW 21 weitergeleitet werden. Somit empfiehlt die Bezirksvertretung Mengede einstimmig mit den o. g. Ergänzungen den Entwurf des Nahverkehrsplans Dortmund 2013.	z. K.
BV Scharnhorst	12	1	Die SPD-Fraktion weist nochmals auf ihren Beschluss bezüglich der Haltestelleneinrichtung Feuerwache Scharnhorst vom 18.09.2012 (Drucksache-Nr. 07221-12-E1) hin, die beiden Haltestellen wieder zu entfernen. Diese Haltestellen sind nicht auf Beschluss der Bezirksvertretung eingerichtet worden. Von Seiten der Verwaltung als auch der DEW ist bislang diesbezüglich keinerlei Reaktion erfolgt.	Das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt antwortet der Bezirksvertretung direkt als Geschäft der laufenden Verwaltung.
Behinder-tenpoliti-sches Netz-werk Erörterungs-termin aus der Sicht	13	1	Wird die Haltestelle Vahleweg der U47 barrierefrei gestaltet?	Die Haltestelle wird gem. Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach barrierefrei ausgebaut. Die Anhörung des Behindertenpolitischen Netzwerkes zur konkreten barrierefreien Ausbauplanung hat im Rahmen der Finanzierungsplanung am 21.03.2013

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
von Menschen mit Behinderungen am 22.01.2014				mit positivem Ergebnis stattgefunden.
	13	2	Am Bahnhof Hörde ist der 3. Aufzug mittlerweile vorhanden, steht aber des Öfteren. Ist die Stadt zuständig.	Nein, DB Station und Service (3-S-Zentrale) ist zuständig.
	13	3	Keine barrierefreie Nutzung des Nachtexpresses, insbesondere Haltestelle Reinoldikirche	Die zukünftige Gestaltung der Bushaltestellen an der Reinoldikirche ist beschlossen. Die Gestaltung der Flächen um den Pylon lässt keinen höhengleichen Einstieg zu.
	13	4	Benutzung der Klapprampen an den Bussen an allen Haltestellen, nicht nur an Haltestellen mit Hochbord. Die Schulung des Fahrpersonals muss auch Subunternehmer einbeziehen.	Voraussetzung für die Nutzung der Rampe ist das Vorhandensein eines Bordsteins, damit die zulässige Neigung nach EU-Busrichtlinie nicht überschritten wird.
	13	5	Beteiligung beim Fachbeitrag Barrierefreie Haltestellen? Nicht vorher Fakten schaffen. Es ging auch um die Fahrzeuge, da hier bereits in der Zeitung über die Neubeschaffung geschrieben wurde und Herr S. die Barrierefreiheit der Fahrzeuge auch inhaltlich im Fachbeitrag sieht und hier nach dem Zeitplan fragte.	Es ist nichts präjudiziert. Die Einbindung des Behindertenpolitischen Netzwerkes in den Planungsprozess ist vorgesehen. Bei der Infrastrukturplanung werden die einschlägigen Regelwerke berücksichtigt.
	13	6	Wie genau ist das Thema des Fachbeitrages? Bezieht sich der Fachbeitrag Barrierefreie Haltestelle auf Bus und Stadtbahn?	Der Fachbeitrag Barrierefreie Haltestellen bezieht sich auf die Bushaltestellen. Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen an den Stadtbahnlinie U43/U44 wird dies gerade erarbeitet und danach den politischen Gremien zur Beschlussfassung nach Einbindung des Behindertenpolitischen Netzwerkes und der Behindertenverbände vorgelegt. Die Verwaltung verfolgt darüber hinaus den Auftrag, des Rates, ein Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit der B1-Haltestellen unter Berücksichtigung der Zuwegungssituation zu entwickeln. Daran wird in enger Abstimmung mit allen sachberührten Ämtern, DSW21 und Straßen.NRW gearbeitet.
	13	7	E-Rolli zu schwer. E-Rolli zu groß, Mitnahme, wenn gleichzeitig auch ein Kinderwagen befördert werden soll? Fahrgäste mit Einkaufstrolleys stehen auf Rollstuhlplätzen.	Durch die Neugestaltung der Innenausstattung der ÖPNV-Fahrzeuge wird versucht, den Raumansprüchen von Rollstuhlfahrern sowie Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen möglichst weitgehend entgegenzukommen. Darüber hinaus schulen die Verkehrsunternehmer ihr Fahrdienst- und Servicepersonal im Umgang mit Behinderten. Außerdem gibt ein Faltblatt Auskunft über behindertenspezifische Belange. Davon unbenommen kommt es aber auch darauf an, wie sich Fahrgäste in den Fahrzeugen diesem Personenkreis gegenüber verhalten. Die Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, auch für dieses Thema eine Marketingaktion „füreinander/miteinander“ zu konzipieren.
	13	8	Die Qualität des Fahrpersonals in Richtung Service hat sich spürbar verbessert.	Danke.
	13	9	Wo gibt es Informationen über die Ausstattung von Bushaltestellen?	Auf der Internetseite von DSW21 Bus- und-Bahn.de. Suchworte „barrierefrei“ oder „Behindertenfahrdienst“.
	13	10	Nicht alles auf eine App setzen. Es gibt auch Bürger ohne Smartphone.	Die Anregung wird übernommen.
	13	11	Fahrdienst für Menschen mit Behinderungen fehlt im NVP (Ratsbeschluss aus den 70er Jahren)	Die Anregung wird aufgenommen.
	13	12	Begleitservice im NVP aufnehmen (Haftung, Befugnisse).	Die Anregung wird übernommen.
	13	13	Im Fachbeitrag Barrierefreie Haltestellen soll auch der Mobilitätsservice problematisiert werden.	Nein.
	13	14	NVP, S. 23: Welche Satzung ist gemeint?	Satzung über die Wahrung der Belange von Menschen mit Behinderung in der Stadt Dortmund vom 13.03.2006 (in der Fassung der Satzung zur Änderung der Satzung über die Wahrung der Belange von Menschen mit Be-

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
				hinderung in der Stadt Dortmund vom 18.12.2006) Drucksache Nr.16337-09. Die Satzung geht zurück auf den Beschluss des Rates vom 15.12.2005 „Der Rat der Stadt Dortmund beschließt die Satzung über die Wahrung der Belange der Menschen mit Behinderung in der Stadt Dortmund und die gleichzeitige Durchführung der Verfahren zur Benennung der Mitglieder des behindertenpolitischen Netzwerks und der Bestellung der/des Behindertenbeauftragten.“ (Drucksache Nr. 03402-05).
	13	15	An den Rollstuhlplätzen sollen Piktogramme am Boden auf Rollstuhlplätze hinweisen (z. B. mit Folie).	Die Anregung wird übernommen.
Frauen, Seniorinnen und Senioren sowie Integrationsrat Erörterungstermin am 12.02.2014	14 + 15 + 54	1	Der Behindertenfahrdienst fehlt im NVP. Wie funktioniert der Behindertenfahrdienst? Wer ist zuständig? Die Informationen hierüber sollten besser kommuniziert werden.	Die Anregung wird übernommen und der NVP entsprechend ergänzt. Der Fahrdienst kann täglich in der Zeit von 7:00 Uhr bis 24:00 Uhr für Fahrten im Stadtgebiet in Anspruch genommen werden. Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres mit Anspruch auf Kindergeld fahren umsonst. Erwachsene haben jährlich 26 Fahrten frei, für wirtschaftlich bedürftige Menschen kann das Freifahrtenkontingent auf 60 Freifahrten erhöht werden. Jede weitere Fahrt kostet dann 4,25 Euro (Stand 1.1.2013). Die Zulassung zum Fahrdienst und die Feststellung des Freifahrtenkontingents erteilt das Sozialamt der Stadt Dortmund.
	14 + 15 + 54	2	Es werden Informationen zu barrierefreien Haltestellen gewünscht.	Auf der Internetseite von DSW21 „Bus-und-Bahn.de“. Suchworte „barrierefrei“ oder „Behindertenfahrdienst“
	14 + 15 + 54	3	Es muss kurzfristig eine Lösung für Barrierefreiheit der Stadtbahn-Haltestellen Kohlgartenstraße, Voßkuhle, Lübkestraße, Max-Eyth-Straße und Stadtkrone Ost gefunden werden.	Die Verwaltung verfolgt den Auftrag, des Rates, ein „Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit der B1-Haltestellen unter Berücksichtigung der Zuwegungssituation“ zu entwickeln. Daran wird in enger Abstimmung mit allen sachberührten Ämtern, DSW21 und Straßen.NRW gearbeitet.
	14 + 15 + 54	4	Die langen Rolltreppen in der Haltestelle Märkische Straße sind für Rollstuhlfahrer nicht tauglich, des Weiteren stellen sie Angsträume für Senioren dar, und das wo gerade im Umfeld der Haltestelle drei Senioreneinrichtungen liegen.	Die langen Rolltreppen sind bedingt durch die Tieflage der Bahnsteige der Haltestelle in der –2-Ebene.
	14 + 15 + 54	5	Ist das Barenticket noch zeitgemäß? Wie sieht die Überarbeitung seitens des VRR aus? Befürchtung, dass dies ein 9-Uhr-Ticket werden könnte.	Tariffragen liegen in der Zuständigkeit des VRR.
	14 + 15 + 54	6	Beim Winterdienst müssen nicht nur die Bahnsteige, sondern auch die Zuwegungen (Brücken und Treppen) geräumt werden.	Ja, das erfolgt nach der Straßenreinigungssatzung der Stadt Dortmund. Auf öffentlichen Flächen ist dafür die EDG zuständig.
	14 + 15 + 54	7	Es wird eine Veranstaltung des Kundenforums von DSW21 extra für Seniorinnen und Senioren angeregt.	Die Anregung wird an DSW21 weitergegeben, jedoch sind heute bereits gut 80 % der Gäste des Kundenforums Seniorinnen und Senioren.
	14 + 15 + 54	8	Die Information über den aktuellen Betriebszustand (bzw. bei Störungen) soll schneller und ausführlicher sein, insbesondere im Fahrzeug.	Die Anregung wird an die Verkehrsunternehmen weitergegeben.
	14 + 15 + 54	9	Insbesondere bei Linien, die an den Schulen vorbeiführen, werden die Sitzplätze von den Schülern den Älteren nicht angeboten.	Bitte an DSW21, die Busfahrpersonal entsprechend zu sensibilisieren. Dies ist auch ein gesellschaftliches Problem, dem das Fahrpersonal nur bedingt begegnen kann.
	14 + 15 + 54	10	Die Aushangfahrpläne sind mit zu kleiner Schriftgröße gedruckt.	Das wird im Zusammenhang mit dem Fachbeitrag zur Barrierefreiheit geprüft.
	14 + 15 + 54	11	Das Rollatorentaining durch DSW21 ist eine gute Einrichtung.	Danke!
	14 + 15 + 54	12	In den Bussen sollen mehr Rollatoren und Kinderwagen untergebracht werden.	Die Anregung wird übernommen. Laut DSW21 wird dies bei der Beschaffung mittlerweile berücksichtigt,

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
				und so wird auf eine Sitzreihe zu Gunsten einer größeren Mehrzweckfläche verzichtet (2 Stellplätze). Durch die Neugestaltung der Innenausstattung der ÖPNV-Fahrzeuge wird versucht, den Raumanprüchen von Rollstuhlfahrern sowie Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen möglichst weitgehend entgegenzukommen. Darüber hinaus schulen die Verkehrsunternehmer ihr Fahrdienst- und Servicepersonal im Umgang mit Behinderten. Außerdem gibt ein Faltblatt Auskunft über behindertenspezifische Belange. Davon unbenommen kommt es aber auch darauf an, wie sich Fahrgäste in den Fahrzeugen diesem Personenkreis gegenüber verhalten. Die Verkehrsunternehmen werden aufgefordert, auch für dieses Thema eine Marketingaktion „füreinander/miteinander“ zu konzipieren.
	14 + 15 + 54	13	Die Rolltreppe vom Reisendentunnel der DB zur Stadtbahn-Haltestelle Hauptbahnhof steht häufig.	Bei den Planungen zur Erneuerung der DB-Verkehrsstation Dortmund Hbf sind eine Zwei-Richtungs-Rolltreppe und ein Aufzug berücksichtigt.
	14 + 15 + 54	14	Die Sitzflächen in den Stadtbahn-Wagen auf der U43/U44 sind zu schmal.	Eine Änderung ist erst bei der Neubeschaffung von Stadtbahn-Wagen für diese Linien möglich. Die Fahrzeuge stammen aus den Jahren 2007 bis 2010/2013 und werden mindestens 25 Jahre eingesetzt.
	14 + 15 + 54	15	Es sollte ein Begleitservice mit Abholung von zu Hause (siehe Stadt Essen) eingerichtet werden.	Die Stadt Dortmund wartet den Pilotversuch der Stadt Essen ab und überprüft dann die Übertragbarkeit auf Dortmunder Verhältnisse.
	14 + 15 + 54	16	Die Haltewunschtaaste in der Bahn ist problematisch zu erreichen, gerade, wenn die Bahn beim Fahren mal wieder ruckt.	Eine Verbesserung kann bei der Neukonzeption der Fahrzeuge berücksichtigt werden. Wird als Empfehlung an DSW21 weitergegeben.
	14 + 15 + 54	17	Die Sitzschalen an Haltestellen sind ungeeignet für Senioren. Hier wären Sitze mit Armlehnen erforderlich, da so das Aufstehen vereinfacht wird.	Die Anregung wird als Empfehlung bei der zukünftigen Haltestellengestaltung berücksichtigt.
	14 + 15 + 54	18	Die automatischen Haltestellenansagen der Haltestelle Stadtgarten sollten auch in anderen Haltestellen installiert werden.	Eine Übertragung auf andere Haltestellen ist von DSW21 vorgesehen.
	14 + 15 + 54	19	Lob für die persönliche Fahrplanauskunft. Lob für die Sauberkeit in Fahrzeugen.	Danke.
BOGESTRA	16	1	Kap. 7.2.4 Betriebsleitsystem, Dynamische Fahrgastinformation Eine Signalvorrechtigung an LSA ist aus Sicht der BOGESTRA sehr begrüßenswert. Ziel hierbei sollte sein, dass nicht nur verspätete Busse, sondern alle Busse eine Vorrangschaltung erhalten. Ziel hiervon sollte neben einer höheren Zuverlässigkeit auch eine Fahrzeitreduktion sein, damit attraktive Reisezeiten ermöglicht werden.	Die Anregung wird übernommen
	16	2	s. Tabelle redaktionelle Anmerkungen	
Busverkehr Ruhr-Sieg	17		Keine Stellungnahme abgegeben.	
DSW21	18	1	<u>Vorbemerkung</u> DSW21 begrüßt die mit der Neuaufstellung des NVP erneuerte und konkretisierte Zielsetzung der Stadt Dortmund, den ÖPNV als wesentlichen Baustein der städtischen Mobilität in seiner Funktion weiter zu stärken und qualitativ weiter zu entwickeln. DSW21 wird die entsprechenden Aktivitäten der Stadt Dortmund weiterhin konstruktiv begleiten und konkrete Umsetzungsmöglichkeiten anbieten. Zu dem vorliegenden Entwurf schlägt DSW21 an einigen Stellen Konkretisierungen und Ergänzungen vor, wie nachfolgend dargestellt.	
	18	2	<u>Selbsterbringung von Leistungen (Kapitel 1 und 7)</u> Im vorliegenden Entwurf sollte auch auf die Beschränkung des Anteils von Subunternehmerleistungen eingegangen werden. S.14: In der Aufzählung der Festlegungen bitten wir zu ergänzen: „* der Selbsterbringungsquote “ S.65, 3. Absatz: Der zweite Satz sollte ergänzt werden: „Diese führt auch den Großteil des Busverkehrs im Stadtgebiet durch, überwiegend mit eigenen Mitteln. “	Die Anregung wird übernommen
	18	3	<u>Definition „Ausreichende Verkehrsbedienung“ (Kapitel 7.8)</u> Aus rechtlichen Gründen sehen wir für den Abschnitt 7.8 eine worttreue Übernahme der Formulierungen aus den allgemeinen Vorschlägen des VRR für sehr bedeutsam an. Wir	Die Anregung wird übernommen

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			bitten daher, die Textfassung wie in der Anlage dargestellt und erläutert anzupassen.	
	18	4	<u>Allgemeine Ergänzungen und Aktualisierungen zum NVP-Entwurf</u> Wie u.a. in Abschnitt 8.2.2, Aufgabe 3 dargestellt, ist eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Angebotsqualität von besonderer Bedeutung. In diesem Sinne möchten wir darauf hinweisen, dass folgende Projekte zur Optimierung des Angebots derzeit in der Beschlussreife sind:	
	18	5	1. Ausbau Gleiskreuz Nette Durch anstehende Infrastrukturmaßnahmen von DB Netz (Einführung eines elektronischen Stellwerks) ergibt sich aktuell eine veränderte Bewertung der Möglichkeit, die vorhandene niveaugleiche Kreuzung zwischen Eisenbahn- und Stadtbahnstrecke durch eine niveaufreie Querung zu ersetzen. Neben der Beseitigung von Störquellen im Betriebsablauf würde die vorhandene Eingleisigkeit mit entsprechenden Fahrplaneinschränkungen ebenso entfallen können wie die derzeit notwendige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 5 km/h. Somit können Fahrzeiterparnisse und signifikante Verbesserungen der Angebotsqualität erreicht werden. Im Prognose-Null-Fall ist dagegen nach Einbindung in die neue Stellwerkstechnik der DB durch längere Schließzeiten und stärkere Streckenbelegung der DB-Strecke ein deutlich zunehmender Störeinfluss auf den Stadtbahnbetrieb zu erwarten. Diese bislang in „Korb 3“ des Stadtbahnentwicklungskonzepts gesicherte Maßnahme erhält daher eine deutlich höhere Priorität: Ziel von DSW21 ist es, dieses Projekt bis zur Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks umzusetzen, um die zu erwartenden Nachteile zu vermeiden.	Die Anregung wird übernommen.
	18	6	2. Leistungsanpassungen Auch in 2014 sind aufgrund der zwischenzeitlichen Erfahrungen im Betrieb und der Auswertungen von Fahrgastzahlen und Kundenresonanz Weiterentwicklungen im Leistungsangebot vorgesehen, die in den jetzt zur Beschlussfassung stehenden Entwurf des NVP noch nicht einfließen konnten. Hierzu gehören insbesondere Angebotsanpassungen in Zeiten und Räumen besonders schwacher Nachfrage mit dem Ziel einer Sicherung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Leistungsangebots. DSW21 wird hierzu in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger in separater Vorlage geeignete Maßnahmen vorschlagen und mit den betroffenen Gremien abstimmen.	Der Text wird in den NVP übernommen
	18	7	3. Fahrzeugkonzept Hochflur-Stadtbahn DSW21 hat zur Zukunftssicherung der Fahrzeugflotte der Hochflur-Stadtbahn ein Konzept entwickelt, das eine umfassende Modernisierung der vorhandenen Fahrzeuge „B80“ sowie die Beschaffung zusätzlicher Stadtbahnwagen vorsieht. Insgesamt soll der Bestand von zzt. 74 auf 84-90 Fahrzeuge erhöht werden, um der künftigen Bedarfsentwicklung gerecht zu werden. Mit Beschluss des Aufsichtsrates von DSW21 vom 7.12.2013 soll die Ausschreibung der neuen und Modernisierung der bestehenden Fahrzeuge nunmehr ab 2014 beginnen. Wir bitten darum, diese Punkte in der Weiterentwicklung des Entwurfs NVP entsprechend zu berücksichtigen und in die Beschlussfassung des NVP einfließen zu lassen.	Der Punkt „Aufstellung eines Fahrzeugbeschaffungsprogrammes“ in Kap. 11.9 des NVP, S. 170, ist mit der Entscheidung des Aufsichtsrates von DSW21 vom 07.12.2013 überholt. Der Auftrag in Kap. 11.9 wird wie folgt formuliert: Stadt und DSW21 fertigen auf der Grundlage des beschlossenen Fahrzeugbeschaffungsprogramms Konzepte für die Gestaltung von Haltestellen und Straßenräumen für die neue Fahrzeugflotte. DSW21 berücksichtigt bei der Gestaltung der Fahrzeuginnenräume die Belange der Barrierefreiheit gem. PBefG und beteiligt die Behindertenverbände vor Auftragsvergabe. Der Text wird in Tab. 46, S. 170 eingearbeitet.
Hagener Straßenbahn AG	19	1	Keine Stellungnahme	
H-Bahn21	20	1	H-Bahn21 wurde im Vorfeld eingebunden, deshalb gibt es keine grundsätzlichen Bedenken.	z. K.
HCR	21	1	s. Tabelle redaktionelle Anmerkungen	
VER	22	1	s. auch redaktionelle Anmerkungen.	
	22	2	Wie in den Unterlagen des Nahverkehrsplans erwähnt, prüft der VRR zurzeit Möglichkeiten für eine Taktumstellung im S-Bahn-Betrieb von einem 20-Minuten-Takt auf einen 15-/30-Minuten-Takt. Die angedachte Umstellung würde auch deutliche Auswirkungen auf das Verkehrsangebot der Linie 371 haben. Der Fahrplan der Linie ist heute in Oespel hauptsächlich auf die S1 in und aus Richtung Dortmund Hbf. ausgerichtet. Die Hauptfahrgastströme auf Dortmunder Stadtgebiet orientieren sich von Stockum (über Oespel) in Richtung Dortmund Innenstadt. Aus diesem Grund ist am S-Bahn-Haltepunkt eine angemessene Umstiegszeit zwischen der Linie 371 und der S1 vorzusehen. Da der Übergang zwischen einem 20-Minuten-Takt (Bus) und einem 15-/30-Minuten-Takt (SPNV) nicht bei jeder Fahrt funktionieren kann, sollte, bei einer möglichen Taktverschiebung auf der Schiene, gleichzeitig über die Anpassung der Taktlage auf der Buslinie nachgedacht werden. Dies muss in enger Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger, dem Ennepe-Ruhr-Kreis, erfolgen. Vorstellbar wäre beispielsweise eine Umstellung auf einen 30-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten mit der Einrichtung von zusätzlichen Verstärkerfahrten (15-Minuten-Takt) während der Hauptverkehrszeiten. Beim Ennepe-Ruhr-Kreis beginnen im Jahr 2014 die Vorarbeiten zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Geplante Veränderungen auf der Linie 371 sind uns zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt.	Ergänzungen und Anpassungen, die die VER vornimmt, sind mit dem Aufgabenträger Stadt Dortmund und DSW21 bereits in der Planungsphase abzustimmen.
	22	3	In den letzten Jahren kommt der ÖPNV-Anbindung an die Universität Dortmund eine immer stärkere Bedeutung zu. Wir möchten hiermit vorschlagen, im Rahmen der Fort-	Die Anregung wird übernommen.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			schreibung des Nahverkehrsplans eine Verlängerung der KOM-Linie 371 von Oespel S bis zur Universität als Prüfauftrag mit aufzunehmen. Uns ist bewusst, dass in Oespel Verbindungen mit den Linien S1, 440 und 465 in Richtung Universität gegeben sind und eine Verlängerung nur mit zusätzlichem Personal- und Fahrzeugeinsatz umsetzbar wäre.	
	22	4	Die VER wird ihren Fuhrpark ständig weiter modernisieren. Das gilt auch für die im Regelverkehr eingesetzten Busse unserer Subunternehmer. Bereits heute erfüllen die Busse auf der Linie 371 die Abgasnorm EEV. Der VER-Fuhrpark wird hauptsächlich im Ennepe-Ruhr-Kreis eingesetzt (96 %). Die Ausstattung der Neufahrzeuge orientiert sich deshalb an dem Anforderungskatalog, der im Nahverkehrsplan für den Ennepe-Ruhr-Kreis festgelegt ist. Die von der Stadt Dortmund bis zum Jahr 2022 geforderte Vorhaltung einer multifunktionalen Stellfläche für mindestens zwei Rollstuhlnutzer haben wir zur Kenntnis genommen. Unser aktueller Fuhrpark verfügt über eine multifunktionale Stellfläche für einen Rollstuhlnutzer. Diese Fläche wird bei den ab dem Jahr 2014 geplanten Neuanschaffungen jedoch vergrößert (Fläche: 1 Rollstuhlnutzer + 1 Kinderwagen). Für die im Jahr 2014 geplanten Neufahrzeuge ist erstmals die Anschaffung von automatischen Zählgeräten vorgesehen.	Die Anregung wird übernommen. S. s. Kap. 1 und 6.4.2/7.3.3
	22	5	Aufgrund des relativ geringen Leistungsvolumens in der Stadt Dortmund kommt der VER bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sicherlich eine untergeordnete Rolle zu. Wir möchten Sie bitten unsere Anregungen bei Ihren weiteren Überlegungen zu berücksichtigen. Bei möglichen etwaigen Veränderungen auf der Linie 371 (z.B. Taktumstellung) ist zusätzlich eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger Ennepe-Ruhr-Kreis vorzunehmen.	Ergänzung zu Kap. 11.7 neu: Anpassungen, die Verkehrsunternehmen benachbarter Aufgabenträger z. B. im Zusammenhang mit einer möglichen Umstellung des S-Bahn-Taktes vornehmen, werden mit dem Aufgabenträger Stadt Dortmund und DSW21 bereits in der Planungsphase abgestimmt.
Vestische	23	1	s. Tabelle Redaktionelle Änderungen	
VKU	24	1	Von Seiten der VKU gibt es keine Bedenken zu den Inhalten des Nahverkehrsplans. Im Zusammenhang mit der auf Seite 151 erwähnten Weiterentwicklung der Angebotsstruktur und –qualität beim Innenstadt-Busnetz weisen wir darauf hin, dass die heutige Führung der S30 in der Dortmunder Innenstadt betrieblich problematisch und für die Fahrgäste nicht zufriedenstellend ist. Wir hoffen hier, mit Unterstützung der Stadt Dortmund und in Abstimmung mit den DSW21 eine bessere Lösung entwickeln zu können.	Die Anregung wird übernommen.
	24	2	Zur geplanten Umsetzung des Qualitätsmanagementsystems wird zutreffenderweise auf den Abstimmungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern und die Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen hingewiesen. Diese Aussage möchten wir unter dem Gesichtspunkt der technischen Kompatibilität der Systeme unterstreichen.	Die benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen werden im Aufstellungsprozess beteiligt.
Stadt Bochum	25	1	Keine Anregungen und Bedenken.	
Ennepe-Ruhr-Kreis	26	1	Als einzigen Punkt Ihres Entwurf kann der Ennepe-Ruhr-Kreis Ihre Bitte an den VRR zur Vertaktung der Linien S5 und RE4 auf einen angenäherten 20-Min-Takt, Seite 134 (Korridor Dortmund - Witten - Hagen - Wuppertal - Düsseldorf), nicht unterstützen und bitten, eine Lösung mit zwei stündlichen Fahrten der S5 bis Hagen und als S8 darüber hinaus beim SPNV-Aufgabenträger zu unterstützen, da dann aus unserer Sicht die Linie RE4 in unabhängiger Taktlage zwischen Dortmund und Düsseldorf als "schnelle" Verbindung verkehren könnte.	Diese Anregung wird mit dem VRR als Aufgabenträger für den SPNV regional abgestimmt.
Stadt Hagen	27	1	Keine Stellungnahme abgegeben.	
Kreis Recklinghausen	28	1	Aus Sicht des Aufgabenträgers für den ÖPNV des Kreises Recklinghausen ergeben sich keine Anregungen oder Bedenken. Dabei gehe ich davon aus, dass sich bezüglich der ins Kreisgebiet führenden bzw. dort verkehrenden Linien durch die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Dortmund keine Leistungsänderungen ergeben. Sollte dies der Fall sein, bitte ich um ein Abstimmungsgespräch. Hinweisen möchte ich noch darauf, dass der Kreis Recklinghausen ebenfalls an der Fortschreibung seines Nahverkehrsplanes arbeitet. Zu gegebener Zeit werden wir Sie hierzu weiter informieren bzw. erforderliche Abstimmungen ebenfalls durchführen.	Die benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen werden im Aufstellungsprozess beteiligt.
Kreis Unna	29	1	Keine Anregungen und Bedenken	
RVR	30	1	<u>Verknüpfungen</u> Im Rahmen des Kapitels 7.2.2 „Verknüpfungen“ wäre ein Hinweis auf das öffentliche Fahrradverleihsystem metropolradruhr wünschenswert. Es wird angeregt, auf die Funktion des metropolradruhr im Rahmen der Mobilitätskette hinzuweisen: Das Projekt metropolradruhr steht für die enge Vernetzung von Fahrrad und ÖPNV. Ziel ist eine multimodale Mobilitätslösung mit einfachen Zugangsvoraussetzungen für Alle. Das metropolradruhr ist eine umweltfreundliche Ergänzung zu den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs. Mit VRR-Monatskarten bzw. VRR-Monatskarten im Abo kann das metropolradruhr täglich bis zu einer halben Stunde kostenlos genutzt werden. VRR-Abokunden erhalten darüber hinaus einen vergünstigten Ausleihertarif mittels RadCard, wenn sie die RadCard zu einem Preis von z. Zt. 1,50 Euro/Monat (normal 3 Euro/Monat) erwerben.	Die Anregung wird übernommen als Kap. 7.2.4.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
	30	2	<u>Zielkonzept</u> Im Rahmen des Kapitels 8 „Zielkonzept“ wäre aus Sicht des RVR die Einfügung einer dem aktuellen Planungsstand entsprechenden RRX-Netzgrafik wünschenswert. (Quelle: http://blog.vrr.de/wp-content/uploads/2012/12/uebermorgen-RRX.jpg) Bei den Maßnahmen im SPNV (Kapitel 8.4) sollte der Text zur Linie RB43 Emschertalbahn (s. 135) dahingehend angepasst werden, dass im Rahmen der Ausschreibung Sauerlandnetz durch die Zweckverbände VRR und NWL die DB Regio AG als zukünftiger Betreiber der Emschertalbahn hervorgegangen ist. Darüber hinaus wäre im Zusammenhang mit der Erläuterung der Modernisierung und der attraktiveren Gestaltung der Stationen der Hinweis auf die Notwendigkeit einer Optimierung der Verknüpfung zum Bus- und Stadtbahnangebot durch verbesserte Fahrgastinformationssysteme vor Ort, Haltestellenumbenennung sowie ggf. auch Verlegung wünschenswert. Dies entspricht den Ergebnissen des gemeinsam vom Regionalverband Ruhr, den Städten Dorsten, Bottrop, Gladbeck, Gelsenkirchen, Herne, Castrop-Rauxel und Dortmund sowie der Kreis Recklinghausen im Rahmen des Arbeitskreises RB43 Emschertalbahn erarbeiteten und vereinbarten Aktionsplans.	Die Anregung wird übernommen.
	30	3	<u>Maßnahmen Bus-System</u> Bei den „Maßnahmen Bus-System“ (Kapitel 8.7) sollte sich aus Sicht des RVR die Darstellung nicht ausschließlich auf die lokalen Dortmunder Linien beschränken. Auch ergänzend zum bestehenden Schienennetz bestehen relevante regionale Busangebote in die Nachbarstädte und -kreise (z. B. SB24, S30, C5, R51, 336, 371, 378), die für die Erreichbarkeit des Oberzentrums Dortmund von Bedeutung sind. Hier wäre eine Darstellung der Entwicklungsperspektiven für den regionalen Busverkehr über das bestehende Angebot hinaus wünschenswert.	Die Anregung wird übernommen, aber in Kap 7.1.3 S. 83 eingefügt.
	30	4	Der Nahverkehrsplan der Stadt Dortmund bietet aus Sicht des RVR eine positive Grundlage für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet Dortmund. Dabei berücksichtigt er auch die regionalen Verflechtungen des Oberzentrums Dortmund mit der Region und die Notwendigkeit der Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern des ÖPNV. Der Nahverkehrsplan für die Stadt Dortmund stellt einen wichtigen Baustein zur intermodalen Mobilitätsentwicklung in der gesamten Region dar.	Danke.
VRR AöR	31	1	Zu den Textpassagen, die den Bereich Finanzierung betreffen hat der VRR derzeit keine weiteren Anmerkungen. Vor dem Hintergrund einer möglichen Direktvergabe der Stadt Dortmund an DSW21 im Sinne eines internen Betreibers geben wir jedoch zu bedenken, dass möglicherweise die Notwendigkeit einer weiteren Prüfung bzw. Anpassung des Nahverkehrsplans auf Basis der bis dahin gewonnenen Erkenntnisse bestehen könnte.	Rechtsprechung und Gesetzeslage werden vom Aufgabenträger aufmerksam verfolgt. Aktuelle Gerichtsent-scheide werden im weiteren Vergabeverfahren berücksichtigt.
	31	2	S. auch Tabelle Redaktionelle Änderungen.	
NWL	32	1	S. 138, S-Bahnen: Für die S-Bahnlinie S4 sieht der NVP des NWL die Erhaltung des jetzigen Bedienungsangebots vor. Sollte es in Abstimmung mit dem VRR zur Umstellung der Taktung auf einen 30-Minuten-Takt auf der S4 kommen, so sind für die S4 zumindest zur HVZ 15-minütige Fahrten oder alternative Expressfahrten mit weniger Halten auf Dortmunder Stadtgebiet vorgesehen.	Die Anregung wird übernommen.
	32	2	Für den Bereich der Barrierefreiheit (Kapitel 3.4 und 8.4.3) möchten wir zudem auf die für SPNV-Fahrzeuge und -stationen von der Europäischen Kommission geforderte Einhaltung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) hinweisen. Für den Fahrgast ist insbesondere die TSI PRM (People with Reduced Mobility) zur Berücksichtigung von Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Personen von Bedeutung. Die in der TSI PRM beschriebenen Standards und Grenzwerte sind für Neufahrzeuge bei allen SPNV-Vergaben maßgeblich.	Die Anregung wird übernommen.
	32	3	s. auch Tabelle Redaktionelle Änderungen	
Bezirksregierung Arnsberg Dez. 25 Verkehr	33	1	Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes der Stadt Dortmund aus personenbeförderungsrechtlicher Sicht:	
	33	2	zu Nr. 3.1 Im zweiten Absatz sollte die Abgrenzung vom ÖPNV zum gesamten ÖPFV (einschließlich Straßenpersonenfernverkehr) entsprechend der Darstellung im Schaubild herausgehoben werden.	Die Anregung wird übernommen.
	33	3	zu Nr. 7.1.3, Tab. 17 In der Auflistung ist die Linie 468E zu ergänzen.	Die Anregung wird übernommen.
Bezirksregierung Arnsberg Dez. 53 Immissionsschutz	34	1	Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes der Stadt Dortmund aus Sicht der Luftreinhalteplanung:	
	34	2	Der Bereich Dortmund ist Teil des Luftreinhalteplans "Ruhrgebiet - TP Ost", der in der aktuellen Fassung seit 15.10.2011 in Kraft ist. Bezirksregierung Arnsberg Seite 2 von 4	
	34	3	Die über den genannten Luftreinhalteplan in Kraft gesetzte Umweltzone "Ruhrgebiet" erstreckt sich auch über das Gebiet der Stadt Dortmund. Durch die festgelegte Ver-	

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			schärfung der Einfahr Anforderung in die Umweltzone Ruhrgebiet sowie die getroffenen Ausnahmeregelungen, die jeweils auch für den Busverkehr gelten, wurden bereits weitreichende Regelungen zum Schutz vor Schadstoffbelastungen aus dem ÖPNV-Busverkehr getroffen.	
	34	4	Zusätzlich sind mindestens folgende, über den Luftreinhalteplan Ruhrgebiet weitere verbindlich festgeschriebene Maßnahmen in den Ausführungen und Vorgaben des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen:	
	34	5	D.19 Attraktivitätssteigerung ÖPNV Eine Vielzahl an Maßnahmen hat in den letzten Jahren zur weiteren Attraktivitätssteigerung des Dortmunder Nahverkehrs beigetragen. Die Dortmunder Stadtwerke AG (DSW 21) konnten die Fahrgastzahlen kontinuierlich steigern, von 105,3 Mio. in 2000 auf 135,1 Mio. in 2010 (+28,3 %). 2010 hat es zum Vorjahr einen Rückgang um rund 5 Mio. Fahrgäste gegeben. Dies ist auf die Rücknahme der Sozialtickets zurückzuführen. Die Zunahme der Fahrgäste hat sowohl mit Verbesserungen im Streckennetz (Eröffnung von Stadtbahnlinien, Einführung des Nachtbusnetzes), im Tariffsystem (Einführung von SchokoTicket etc.) als auch mit Verbesserungen im Komfort (neues Wagenmaterial, Busbeschleunigung etc.) zu tun. Diese Bemühungen sollen u. a. mit dem Ausbau der Informationssysteme und weiterer Netzverbesserungen fortgeführt werden. Die konkreten Maßnahmen hierzu definiert der Nahverkehrsplan, der in 2011 dem Rat zur Beschlussfassung vorgelegt werden wird.	Die Maßnahmen sind im NVP berücksichtigt. Die Beschlussfassung ist nunmehr für das Jahr 2014 vorgesehen.
	34	6	R.1 Mobilitätsmanagement als Beitrag zur Luftreinhaltung Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement bietet die Möglichkeit den Verkehr effizienter und umweltfreundlicher abzuwickeln, indem alternative Verkehrsmittel aufgezeigt und deren Nutzung so erleichtert werden, dass sie gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine ernstzunehmende Alternative darstellen. Dazu zählen u. a. 1. Förderung von Mobilitätsberatung in Betrieben und Kommunen 2. Angebotsverbesserung im Öffentlichen Nahverkehr 3. Förderung von Fahrradnutzung und Fußgängerverkehr 4. Förderung ressourcenschonender Individualmobilität (Car-Sharing, Elektromobilität) 5. internetbasiertes Fahrgemeinschaftsportal Mitpendler.de 6. Integration von E-Mobilität und ÖPNV 7. Entwicklung und Vermarktung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätsangebote Eine verstärkte Bewerbung ist notwendig.	Das Thema Gesamtmobilität, das hier in den Zusammenhang von Mobilitätsmanagement gestellt wird, diskutiert die Verwaltung mit den Nachbaraufgabenträgern, dem VRR, metropolradruhr, Carsharing-Unternehmen, Verkehrsunternehmen und Anderen, um Lösungen zu erarbeiten. Der NVP wird um einen entsprechenden textlichen Beitrag dazu ergänzt. 1.Nicht NVP relevant. 2.Sind im NVP dargestellt 3.Diese Anregung wird übernommen. 4.Diese Anregung wird übernommen. 5.Nicht NVP relevant. 6.Diese Anregung wird übernommen. 7.Diese Anregung wird übernommen.
	34	7	R.2 VRR-Tickets Im VRR Raum werden Tickets angeboten, die auf spezielle Nutzergruppen zugeschnitten sind und eine hohe Rabattierung bieten. Beispiele hierfür sind das SchokoTicket für Schüler, das Firmenticket für Arbeitnehmer oder das BärenTicket für Senioren. Diese Fahrausweise erhöhen den ÖPNV Anteil am Modal-Split deutlich und sollen beibehalten werden.	Statement.
	34	8	R.6 Anreize zur ÖPNV-Nutzung Die Städte prüfen mit dem jeweiligen Einzelhandelsverband die Einführung eines Modells, bei dem die Einzelhändler im Innenstadtbereich ihren Kunden die Kosten für ein ÖPNV-Ticket teilweise erstatten. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit R.5 zu prüfen.	Wird unterstützt und an die Verkehrsunternehmen weitergegeben.
	34	9	R.8 Neubeschaffung von Bussen ÖPNV Die Beschaffung von NO ₂ -emissionsarmen Bussen mit Erdgasantrieb, Hybridtechnik wird angestrebt. Die Beschaffung von neuen dieselgetriebenen Bussen soll sich am aktuellen Stand der Motoren- und Abgasbehandlungstechnik orientieren. Soweit am Markt verfügbar und wirtschaftlich vertretbar sollen EURO VI-Busse auch schon vor 2012 beschafft werden.	Die bereits erreichten Erfolge sind dargestellt. Die Forderung nach den höheren Standards wird bei künftigen Beschaffungen berücksichtigt.
	34	10	R.9 Vergabe von Fahrleistungen im ÖPNV und Schülerverkehr Bei der Vergabe von Fahrleistungen des ÖPNV und Schülerverkehrs in Bereichen, bei denen Grenzwertüberschreitungen für PM ₁₀ und NO ₂ im Rahmen der Luftreinhalteplanung identifiziert wurden, an Subunternehmen, werden bei allen neu abgeschlossenen Verträgen Mindestanforderungen (grüne Plakette) hinsichtlich der Emissionen der Fahrzeuge festgelegt, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist und entsprechende Anbieter am Markt sind.	Die Bestimmungen der Umweltzone werden durch den ÖPNV vollständig eingehalten. Dies gilt auch für die beauftragten Unternehmen.
ADAC	35	1	Keine Stellungnahme abgegeben.	
ADFC	36	1	Keine Stellungnahme abgegeben.	
ASTA TU Dortmund	37	1	Zum vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplans 2013 der Stadt Dortmund hat der ASTA der TU Dortmund folgende Anmerkungen, die sich vor allem auf Abschnitt 8, also das Zielkonzept, beziehen: Aus unserer Sicht kommt die H-Bahn deutlich zu kurz und es werden auch falsche Akzente gesetzt. Ob eine Verlängerung in das Weiße Feld, also eine Anbindung des erweiterten Technologiezentrums, wirklich sinnvoll ist, ist sehr fraglich. Weitaus mehr wird	Obwohl die H-Bahn-Gesellschaft und DSW21 im November 2010 entspre-

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			das System nämlich für die Universität und ihre beiden Standorte genutzt und auch gebraucht, und genau hier fehlt im NVP ein wichtiges Ziel: Die H-Bahn soll beide Standorte endlich auch am Wochenende verbinden. In Zeiten, in denen es zwar offiziell keinen Unibetrieb am Wochenende gibt, dieser z.B. durch Blockseminare doch real ist, müssen Campus Nord und Campus Süd untereinander erreichbar sein. Hier soll die H-Bahn weniger den Wechsel zwischen Veranstaltungsorten als vielmehr die Anreise erleichtern. Es gibt keine andere Möglichkeit, ohne großen Aufwand zwischen Campus Nord und Campus Süd zu pendeln. Wer von außerhalb kommt und zum Südcampus will oder von den Wohnheimen im Süden zu einem Seminar im Norden muss, benötigt zwingend die H-Bahn. Auch die Zentralbibliothek mit ihren vorbildlichen Öffnungszeiten auch am Wochenende würde dadurch besser erreichbar.	chende politische Anträge abgelehnt haben, wird die Verwaltung erneut Verhandlungen mit H-Bahn21 /DSW21 über einen Betrieb am Wochenende aufnehmen.
	37	2	Wir erwarten den weiteren Verlauf des Taktwechsels im S-Bahn-System mit Spannung. Auch wenn die Idee nicht Bestandteil des Planes der Stadt Dortmund ist, so hätte er Auswirkungen auf die Zubringerlinien. Wir verstehen die Planung so, dass die meisten Linien in der HVZ einen 15-Minuten-Takt erhalten, schwächer frequentierte Linien oder Teilabschnitte jedoch immer nur alle 30 Minuten bedient werden. Letzteres ist kaum noch ernsthaft S-Bahn-Verkehr zu nennen. Ein solcher Takt fördert die Entlastung der Bevölkerung vom MIV nicht, das würde eher ein engerer Takt schaffen. Weiter gehen wir davon aus, dass die S1 auf ihrem Laufweg in der HVZ einen 15-Minuten-Takt erhält. Zunächst ist das natürlich ein Gewinn, allerdings müssen die Anschlüsse auch passen. Weiter kann es dann wohl passieren, dass Buslinien ebenfalls das 15/30-Minuten-Konzept übernehmen und so einzelne Linien ausgedünnt werden, was denjenigen schadet, die mit dem Bus zur Uni fahren. Wir warten hier ab und werden uns an einer Diskussion über die Ausgestaltung beteiligen.	Die Anregung wird an den zuständigen SPNV-Aufgabenträger (VRR) weitergegeben.
	37	3	Es ist schade, dass der Haltepunkt Technologiezentrum in naher Zukunft nicht geplant bzw. realisierbar ist. Dieser wäre sicher auch ein Vorteil für die Studierenden gerade der Informatik, deren Gebäude sich im Technologiepark befinden.	An der Einrichtung dieses Haltepunktes wird seitens der Stadt weiter festgehalten. Allerdings ist eine Finanzierung derzeit nicht in Sicht. Zuständig ist der SPNV-Aufgabenträger VRR.
	37	4	Die Verlegung des Haltepunktes Barop an die Stockumer Straße brächte auch Vorteile für die Anfahrt zur Universität. Durch die im 10-Minuten-Takt verkehrende Linie 440 wäre der Südcampus sowie der Stadtteil Eichlinghofen, in dem extrem viele Studierende wohnen, gut an die Innenstadt und das S-Bahn-Netz angebunden. Auch Studierende aus Richtung Witten kämen so schneller an die Universität als momentan mit Umweg über Bochum. Nicht zu unterschätzen wäre auch der Effekt, den dieser Haltepunkt als Alternative bei Störungen der S1 hätte.	Die Stadt hat einen Vorentwurf an DB Station und Service weitergegeben. Dort gibt es aber derzeit keine Finanzierungsmöglichkeit.
	37	5	Eine enge Anbindung der Uni an Dortmund ist weiterhin nicht gegeben. Lediglich per S-Bahn kommt man schnell in die Innenstadt; eine Stadtbahnbindung fehlt, so fehlen Anreize, als StudierendeR speziell aus dem Ruhrgebiet nach Dortmund zu ziehen und es ist sogar oft günstiger, in Bochum an der S-Bahn-Strecke zu wohnen als in Dortmund, zum einen wegen der nicht ständig überfüllten Bahnen und zum anderen wegen der Nähe zur Uni. Nähe ist hier ein Begriff, der direkt über die Fahrzeit, danach noch über Umstiege, definiert wird. Bspw. braucht man aus der Innenstadt von Bochum 15 Minuten ohne Umstieg. Wohnt man im Kreuzviertel, dauert es genauso lange und man muss einmal umsteigen. Bei der Weiterentwicklung des Innenstadt-Busnetzes sollte man also auch über einen Direktanschluss Innenstadt-Universität nachdenken (auch hier als Alternative zu Störungen im S-Bahn-Verkehr).	Lösungen für die Anbindung des Uni-Campus mit kommunalen schienengebundenen Verkehrsmitteln an die Innenstadt wurden im Stadtbahnentwicklungskonzept untersucht, wegen Unwirtschaftlichkeit aber verworfen.
	37	6	Im Abschnitt 8.7.3 sollten unter den demografischen Entwicklungen auch die steigenden bzw. anhaltend hohen Studierendenzahlen genannt werden.	Die Anregung wird übernommen. (Kap. 8.7.3, Ziff. 5)
	37	7	Die Umbaumaßnahme der Bushaltestelle Universität ist gut. Besonders eine dynamische Fahrgastinformation ist von Vorteil für Studierende und für die Verkehrssituation, vor allem, da Busse von beiden Straßenseiten fast gleichzeitig zur Palmweide fahren. Die dynamische Fahrgastinformation kann optimalerweise erweitert werden auf die Haltestelle Klein-Barop. Hier stehen wegen der anliegenden Wohnheime oft viele Studis. Es gibt zwischen Palmweide und Universität auch ausreichend Busse, allerdings weiß man wegen des flexiblen Einsatzes der E-Wagen oft nicht, wie viele Busse fahren, so dass alle in den ersten Bus drängen, während weitere Busse nicht genutzt werden.	Der Baubeginn erfolgt noch 2014. Die Anregung bezüglich der Fahrgastinformation wird an DSW21 weitergeleitet.
ASTA FH Dortmund	38	1	Keine Stellungnahme abgegeben.	
BUND + VCD	39 + 48	1	<u>Allgemein</u> Aus unserer Sicht stellt der vorgelegte Entwurf eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Dortmund dar (vgl. Kap. 2, S. 11 ff.). Aufgrund der Haushaltssituation der Stadt Dortmund ist nachvollziehbar, dass nur wenige neue Großprojekte oder grundlegende Veränderungen angegangen werden sollen. Trotz knapper Kassen muss aber ein guter öffentlicher Nahverkehr gerade aus Gründen von Klimaschutz und Daseinsvorsorge eine hohe Bedeutung einnehmen. Wir freuen uns darüber, dass in Dortmund kein „Kahlschlag“ bevorsteht und auch für größere Zukunftsprojekte zumindest Flächen bzw. Trassen gesichert bleiben (vgl. Kap. 8, S. 125 ff.).	z. K.
	39 + 48	2	Wir wünschen uns aber eine stärkere Einbettung in die Landes- und Regionalplanung (Kap. 3.2). Auf Landesebene liegt ein Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans bereits seit Juni 2013 vor und für das Gebiet des Regionalverbands Ruhr ist ein neuer Regionalplan in Vorbereitung (vgl. Seite 32). Hier sollte sich der Nahverkehrsplan der Stadt Dortmund stärker mit den aktuellen Entwicklungen in Region und Land auseinandersetzen.	Die Anregung wird übernommen. Die Ziele des Landesentwicklungsplans NRW werden hinter Kap. 4.6 eingefügt.
	39 + 48	3	Der vorliegende Entwurf wird dem hohen Anspruch in Kapitel 1 (S. 9 f.) nicht vollständig gerecht. Verknüpfungen zu den Themen Stadtgestaltung und der Lebens- und Mobilitätsstruktur sind zwar erkennbar, der Nahverkehrsplan arbeitet aber in erster Linie den	Der NVP enthält genügend Aussagen zur Verknüpfung von ÖPNV und Stadtentwicklung (z. B. Kap. 8.7.3 o-

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			in Kapitel 2 genannten rechtlichen Auftrag ab. Eine integrierte Sichtweise im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung ist sehr sinnvoll und wir wünschen uns, dass der Nahverkehrsplan die Schnittstellen zur Entwicklung der Stadt Dortmund insgesamt klarer benennt.	der 5.9 Angebot von Wohnflächen). Das Thema wird im Rahmen des Geschäfts der laufenden Verwaltung berücksichtigt.
	39 + 48	4	Allen Bevölkerungsgruppen soll durch den vorgelegten Entwurf die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben durch eine kosten- und bedarfsgerechte Mobilität ermöglicht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss das Sozialticket in seiner ursprünglichen Form (ohne zeitliche Einschränkung) wieder angeboten werden.	Für Tarifeleistungen ist der VRR zuständig. Änderungen der Tarifbestimmungen zum Sozialticket setzen eine erneute politische Initiative voraus. Das VRR-Sozialticket (MeinTicket) ist zeitlich nicht begrenzt.
	39 + 48	5	<u>Demographischer Wandel und Frauenbild</u> Insgesamt regen wir an, möglichen Veränderungen aufgrund des demografischen Wandels mehr Gewicht einzuräumen. Dieser fließt relativ unspezifisch als Planungsauftrag (z. B. S. 29, 51, 116) oder als Auftrag für Verkehrsunternehmen und zukünftige Untersuchungen (z. B. S. 151) ein. Hier sollte aktiver mit Veränderungen geplant werden. Das fängt bei kleineren Dingen wie dem Lesen von Informationen und Fahrplänen für ältere Menschen an und geht bis hin zu nicht mehr notwendigen oder räumlich veränderten Schülerverkehren. Der ÖPNV muss sich zum umfassenden Mobilitätsdienstleister, auch und gerade für ältere Menschen, weiterentwickeln.	Das Zielkonzept, das u. a. auf den Aussagen zu den im Kap. 5.9.1 beschriebenen Entwicklungslinien aufbaut, enthält zahlreiche Aufträge zur Berücksichtigung und Umsetzung der genannten Forderung. Dies schließt Anpassungen des betrieblichen Angebotes auf rückläufige Nachfrage ein.
	39 + 48	6	Der vorliegende Entwurf sieht die Hauptnutzergruppe des ÖPNV in Frauen und Mädchen (Kap. 3.3.3, S. 24). Dieses überholte Frauenbild geht eher auf Workshopergebnisse von 1997 bzw. 1998 zurück als auf aktuelle Entwicklungen. Das Gesellschaftsbild der Frauen hat sich verändert und der Nahverkehrsplan sollte dieser Tatsache umfassender Rechnung tragen. Vielmehr gewinnt der ÖPNV für viele Bevölkerungsgruppen eine neue Bedeutung auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Wichtig erscheint uns aber, die Verkürzung von Wegstrecken und deren bessere Ausstattung (u. a. Beleuchtung) anzustreben, damit sie auch für Frauen in den Abend- und Nachtstunden attraktiv sind.	Das ÖPNV-Angebot ist im Hinblick auf räumliche Dichte und zeitliche Verfügbarkeit optimiert. Es gewährleistet generell ein nachfragegerechtes Angebot, auch für den Einkaufs- und Freizeitverkehr.
	39 + 48	7	Insgesamt gilt, dass in Bussen und Bahnen mehr Platz für Kinderwagen, Fahrräder und Rollatoren benötigt wird und auch die Ansprüche an die Ausstattung von Haltestellen steigen. Zusätzlich möchten wir anregen, die Erreichbarkeit und Beschilderung öffentlicher Toiletten an wichtigen Umsteigepunkten zu prüfen.	Die Anregungen werden übernommen. (Kap. 8.7.2).
	39 + 48	8	<u>Klimaschutz</u> Dortmund hat sich in den letzten Jahren intensiv mit dem Thema Klimaschutz auseinandergesetzt und Klima zum „Heimspiel“ erklärt. Aus unserer Sicht sollte der Nahverkehrsplan dieses Thema entsprechend gut aufgreifen. Im Entwurf findet sich lediglich im Ausblick ein Hinweis auf das Thema (S. 171). Der ÖPNV sollte im Rahmen des Nahverkehrsplans auch auf seinen Beitrag zum Klimaschutz überprüft werden und klar in seiner Rolle beim Erreichen der Klimaschutzziele gestärkt werden.	Die Anregung wird übernommen in Kap. 4 als Unterpunkt 4.3 oder 4.4.
	39 + 48	9	<u>Verknüpfung zu Nachbarstädten</u> Der Entwurf sieht an einigen Stellen Verbesserungen der Verknüpfungen in die Nachbarstädte vor. Wir wünschen uns, dass weiterhin geprüft wird, inwiefern zusätzliche Verbesserungen möglich sind, da die Lebenswelt vieler Menschen immer seltener an der Stadtgrenze endet und gerade hier viel Potenzial an das Auto verschenkt wird. Wir fordern beispielhaft einen Prüfauftrag für die Verbesserung von Verbindungen über Lütgendortmund nach Bochum, über Schanze nach Herdecke, über Grevel und Lanstrop Richtung Lünen sowie über Derne bis Lünen Süd. Als Ziel sollte in die Planung des Busnetzes aufgenommen werden, die Verbindungen in den Randbereichen sowie über die Stadtgrenze hinaus sowohl zum nächsten Stadtteilzentrum, aber insbesondere auch in die Innenstadt zu prüfen. Aus vielen Randbereichen sowie von nahegelegenen Teilen anderer Städte ist die Innenstadt nur mit zwei Umstiegen erreichbar (z. B. Herdecke), was keine attraktive Verbindung darstellt.	Die Anregung wird als Prüfauftrag in Kap. 11.8, Tab. 46 aufgenommen.
	39 + 48	10	<u>Bus-System (Kapitel 8.7.)</u> Oberstes Ziel beim Busnetz muss der barrierefreie Ausbau aller Bushaltestellen sein, zudem müssen sämtliche Haltestellen einen einheitlichen Standard aufweisen, damit ein hoher Wiedererkennungswert für die Fahrgäste gewährleistet ist – dieser Anspruch sollte weiterhin konsequent verfolgt werden.	Dieser Forderung wird in Kap. 11.8, Tab. 46 „Planung zur Herstellung einer barrierefreien Haltestelleninfrastruktur“ Rechnung getragen.
	39 + 48	11	Wir regen an, eine erweiterte Bedienungszeit des Nachtexpress-Verkehrs zu prüfen. In Städten vergleichbarer Größenordnung wie Essen existieren noch nach 1.00 Uhr letzte Abfahrten (innerhalb der Woche). Es sollte eine weitere Runde nach 0.45 Uhr um 1.45 Uhr ab Reinoldikirche geben. Ebenso bitten wir zu prüfen, inwiefern die Lücke am Sonntagvormittag zwischen letztem NE und erstem Busverkehr abseits der Stadtbahnlinien geschlossen werden kann.	Die Nachfrage in diesem Zeitintervall ist heute so gering, dass eine Erweiterung des Angebotes wirtschaftlich nicht darstellbar ist.
	39 + 48	12	In unseren Augen erscheint es nicht sinnvoll, dass es auch zukünftig keine konkreten Planungen für eine Erweiterung mit Busspuren geben wird (S. 150), gerade die wichtigen Buskorridore, die im 10-Minuten-Takt verkehren, haben eine vergleichbare verkehrliche Bedeutung wie die Stadtbahnlinien und müssen dementsprechend auch ein zuverlässiges Fahrplanangebot bieten – eine Verknüpfung mit dem Individualverkehr gerade an wichtigen Verkehrsknoten hingegen führt zu einer nicht zu kalkulierenden Verspätungsanfälligkeit für die Fahrgäste	Der NVP spricht sich nicht grundsätzlich gegen Busspuren aus. Wenn Erkenntnisse für die Sinnhaftigkeit von Busspuren vorliegen, werden diese geprüft.
	39 + 48	13	Wir vermissen weitergehende Informationen über zukünftige Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs, wie sie an der Linie 440 begonnen wurden. Der Nahverkehrsplan könnte hier klarer die Linien oder Bereiche benennen, in denen diese Maßnahmen sinnvoll sind.	Die Beschleunigung im Rahmen des rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBBL) wird kontinuierlich ausgebaut und fortgesetzt nach der Buslinie 440 mit den Buslinien 420 und 462.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
	39 + 48	14	Auch in Bezug auf das Busnetz halten wir es für unabdingbar, dass die kontinuierliche Erweiterung des Busnetzes (neue Wohnbaugebiete, Gewerbegebiete) weiter verfolgt wird (S. 151), um das Angebot entsprechend am Bedarf auszurichten.	Dieser Forderung wird im NVP in Abb. 19, S. 54, Zeile 2, Rechnung getragen. Danach sind Wohngebiete mit guter ÖV-Erreichbarkeit entlang von ÖPNV-Achsen vorrangig zu entwickeln.
	39 + 48	15	Das Innenstadt-Busnetz muss zeitnah überplant werden, wie es auch auf Seite 151 festgehalten ist, hier muss insbesondere die Anbindung des Dortmunder Hbf neu strukturiert werden. Dieses beinhaltet zum einen eine Bündelung aller Bushaltestellen an einem Standort sowie zum anderem eine deutliche Aufwertung der Haltestellenbereiche (größere überdachte Warteflächen etc.).	Die Anregung wird übernommen. Auch wenn in Kap. 8.7.3 bereits darauf hingewiesen wurde, wird der Punkt als Prüfauftrag in Kap. 11.8 übernommen.
	39 + 48	16	Der Bushaltestelle TU Dortmund kommt eine immer größere Bedeutung aufgrund wachsender Studentenzahlen zu - auf den derzeit in keiner Weise zufriedenstellenden Zustand haben wir bereits im Rahmen von mehreren Ortsterminen und Presseartikeln hingewiesen, von daher ist es in unseren Augen nur konsequent, aufgrund der erheblichen Defizite und der gleichzeitig hohen Bedeutung die Verbesserung der derzeitigen Situation als Einzelmaßnahme aufzuführen (S. 155). Wir werden die zeitnahe Fertigstellung aktiv verfolgen.	Der Baubeginn erfolgt noch 2014. Die Anregung bezüglich der Fahrgastinformation wird an DSW21 weitergeleitet.
	39 + 48	17	Wir wünschen uns eine Verlängerung der Linie 450 über Schanze hinaus bis nach Herdecke Mitte. Diese stadtübergreifende Verbindung hat eine hohe Bedeutung für eine attraktive Verbindung aus Herdecke in unser Stadtgebiet, da der 60min-Takt der RB52 nicht ausreicht. Wir regen an, eine Verlängerung der Linie 450 über die Westfalenhallen hinaus in die Innenstadt zu prüfen. Mögliche Endhaltestellen könnten Reinoldikirche oder Hauptbahnhof sein. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste würde der Verzicht auf den Umstieg die Erreichbarkeit der Innenstadt deutlich verbessern.	Diese Anregung wird im Rahmen des Prüfauftrages „Laufende Verbesserung des Angebotes“, Tab. 46, S. 170 abgearbeitet.
	39 + 48	18	Aus unserer Sicht geht aus dem Entwurf nicht klar hervor, warum der Erschließung des Wohnbaugebiets Brechtener Heide eine besondere Bedeutung beigemessen wird (S. 151). Es sollte darum gehen, alle Wohn- und Gewerbegebiete gut zu erschließen und auch auf Veränderungen bei der Lage und Verteilung von Wohn- und Arbeitsorten zu reagieren.	Der Forderung wird gefolgt (S. 151). Brechtener Heide ist als Beispiel genannt.
	39 + 48	19	Aufgrund der veränderten Nutzungsstruktur der Innenstadt im Bereich der Thier-Galerie regen wir an, die Nachfrage um den Wallring neu zu bewerten und die ÖPNV-Bedienung insbesondere des Bereichs an der Thier-Galerie zu verbessern. Hier existiert in unmittelbarer Nähe weder eine reguläre und tagsüber bediente Bus-, noch eine Stadtbahnhaltestelle, obwohl zu den Kliniken und der Thier-Galerie mit einer weiter steigenden Nachfrage zu rechnen ist.	Diese Anregung wird im Rahmen des Prüfauftrages „Laufende Verbesserung des Angebotes“, Tab. 46, S. 170 abgearbeitet.
	39 + 48	20	Außerdem wäre es sinnvoll, wieder eine Buslinie über Heiligegartenstraße und Steinstraße mit einer Haltestelle in Höhe des Steinplatzes fahren zu lassen. Dieser Bereich weist, ebenso wie der Bereich Ostwall, relativ hohe Wegstrecken zur nächsten Stadtbahnhaltestelle auf. Wir sind uns des Problems von Feinstaubbelastung und Parallelverkehren bewusst, bitten aber um Prüfung möglicher Verbesserungen.	Diese Anregung wird im Rahmen des Prüfauftrages „Laufende Verbesserung des Angebotes“, Tab. 46, S. 170 abgearbeitet.
	39 + 48	21	Wir halten es für dringend notwendig, die Haltestellensituation an der Reinoldikirche neu zu ordnen. In dem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob der Platz als einziger Knotenpunkt für alle Nachtexpress-Linien noch geeignet ist und ob alle Linien entweder direkt am Pylon halten können oder ggf. andere Linienwege Vorteile bringen. Beispielhaft genannt sei hier die S30, die nicht gut einsehbar auf der Kuckelke hält.	Diese Anregung wird im Rahmen des Prüfauftrages „Laufende Verbesserung des Angebotes“, Tab. 46, S. 170 abgearbeitet.
	39 + 48	22	<u>Stadtbahn</u> Auf den Ausbau der Haltestellen der U47 in Mittellage der B1 wird eingegangen. Nachdem der Baubeginn des B1-Tunnels auf unbestimmte Zeit verschoben worden ist, muss der barrierefreie Ausbau der Haltestellen aber zügig und unabhängig von dem B1-Ausbau erfolgen – in diesem Zusammenhang weisen wir weiterhin daraufhin, dass auch die Zuwegungssituation zu den Haltestellen überplant werden muss. Im Rahmen mehrerer Ortstermine haben wir festgestellt, dass die Zuwege über die Fußgängerbrücken aufgrund der Umwege für viele Fahrgäste keine Alternative darstellen, stattdessen wird derzeit oftmals verbotswidrig die Fahrbahn der B1 überquert. Wir fordern die Stadt Dortmund dazu auf, die Umsetzung umgehend anzugehen. Wir weisen hierzu auch auf die Ratsbeschlüsse vom 21.07.2011 (Drucksache 0 44 85-11) und vom 28.06.2012. Der Ratsbeschluss vom 28.06.2012 sagt sinngemäß: Die Verwaltung erarbeitet ein Konzept, das eine barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen der Haltestellen der U47 (Kohlgartenstrasse bis Stadtkrone Ost) ohne Tunnellösung auf der B1 ermöglicht.	Die Verwaltung verfolgt den Auftrag, des Rates, ein „Konzept zur Herstellung der Barrierefreiheit der B1-Haltestellen unter Berücksichtigung der Zuwegungssituation“ zu entwickeln. Daran wird in enger Abstimmung mit allen sachverhörten Ämtern, DSW21 und Straßen.NRW gearbeitet.
	39 + 48	23	Wir begrüßen die vorgesehenen Maßnahmen entlang der U43/U44 auf der Ost-West-Achse. Wir regen an, die Ampelschaltungen auf dieser Achse mit aufzunehmen und diese auf Optimierungspotenzial zu prüfen. Viele Ampelschaltungen, z. B. an der Rheinischen Straße oder der Lippestraße, sind für Fußgänger im Querverkehr und auf dem Weg zur Stadtbahn ungünstig geschaltet.	Die teilweise ungünstigen Schaltungen für Fußgänger an einigen Haltestellen der Ost-West-Achse sind Folge eines Straf- und eines Zivilverfahrens über mehrere Instanzen. Die Verwaltung sieht hier keine Möglichkeit für größere Änderungen. Darüber hinaus ist die stetige Prüfung der Optimierung der Signalschaltungen ein laufendes Geschäft der Verwaltung.
	39 + 48	24	Weiterhin fordern wir, dass neben dem eingleisigen Stück an der U 43 zwischen den Haltestellen In den Börtlen und Businkstraße (s. S. 143) auch das noch fehlende zweite Gleis an der Heiden-Rynsch-Straße zwischen den Haltestellen Poth und Auf dem Brümmer zur Erhöhung der Fahrplanstabilität errichtet werden muss.	Derzeit gibt es keine Fahrplanzwänge. Dennoch wird die Anregung übernommen.
	39 + 48	25	Wir begrüßen ebenso die geplante Verlängerung der U49 über die Endstelle Hacheneu hinaus (S. 146). Insbesondere positiv bewerten wir, dass sich die Stadt von einer Tunnellösung verabschiedet, die mit hohen Folgekosten verbunden wäre. Die Maßnahme	Die Planung wird gemäß der aktuellen Beschlusslage weiter qualifiziert.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			bleibt voraussichtlich unter der Kostengrenze für eine Finanzierung nach GVGF, weshalb sich die Stadt dringend mit der geplanten Finanzierung auseinandersetzen muss.	
	39 + 48	26	Der Umbau der Stadtbahnanlage Hauptbahnhof ist überfällig, die Aufnahme der Maßnahme auf S. 144 damit nur konsequent – zur Erhöhung der Kapazitäten bis zum Beginn der Baumaßnahme weisen wir auf unseren Vorschlag hin, durch das konsequente Nutzen der gesamten Bahnsteiglänge zwei Bahnen gleichzeitig den Halt zu ermöglichen; auch für die Zeit während der Baumaßnahme muss frühzeitig ein tragfähiges Betriebskonzept erarbeitet werden.	Ein Betriebskonzept für die Bauzeit liegt vor. Die Betriebsabwicklung obliegt DSW21.
	39 + 48	27	Grundsätzlich begrüßen wir es ausdrücklich, dass auch weiterhin im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung Trassensicherungen für die Stadtbahn etwa im Bereich Westfalenhütte oder Phoenix West vorgenommen werden, einzig die geplante Trassensicherung des Flughafens durch die Linie U47 (S. 148) halten wir aufgrund der ungewissen Zukunft für diskussionswürdig, zielführender ist in unseren Augen eine Verlängerung der Linie U47 bis zum Bahnhof Aplerbeck, um so neue Umsteigemöglichkeiten für die Fahrgäste zu schaffen.	Den Anregungen wird nicht gefolgt. Die Bandstruktur der Stadtbahntrasse kann auch als Radweg genutzt werden. Eine Trassensicherung ist somit in jedem Fall sinnvoll. Eine Verlängerung der Stadtbahn U47 zum Bahnhof Aplerbeck wurde im Stadtbahnentwicklungskonzept verworfen.
	39 + 48	28	Auch eine bessere Erschließung des Technologiezentrums an der TU Dortmund muss weiterhin oberste Priorität haben, sei es durch eine neue S-Bahn-Station, eine Verlängerung der H-Bahn oder wie von uns vorgeschlagen die Verlängerung der Linie U43 über die Wittener Straße. Durch die Erweiterung und den Neubau zahlreicher Dienstleistungsunternehmen im Bereich „Im Weißen Feld“ ist hier die Erschließung durch den ÖPNV nicht mehr adäquat gewährleistet.	Der Haltepunkt Technologiepark der S1 an der Straße Hauer wird weiterverfolgt. Die Finanzierung ist nicht gesichert. Die Verlängerung der U43 durch die Wittener Straße wird gemäß Stadtbahnentwicklungskonzept nicht weiterverfolgt. Eine Erschließung des Bereiches des Technologieparks mit der H-Bahn ist dagegen Bestandteil des Stadtbahnentwicklungskonzeptes.
	39 + 48	29	<u>Verknüpfung zum SPNV</u> Wir begrüßen die Integration von Verknüpfungen zur Entwicklung des Schienenverkehrs im Ruhrgebiet in den nächsten Jahren (u. a. RRX-Konzept, S. 133). Die Maßnahmenliste (S. 140) enthält eine Reihe von Maßnahmen, die aus unserer Sicht höchst dringlich sind, aber nur einen mittel- oder langfristigen Realisierungshorizont haben. Hierzu gehören u. a. die Vergrößerung der Kapazität im Regionalverkehr oder die attraktivere Gestaltung von Bahnhöfen entlang der RB43. Wir fordern die Stadt Dortmund dazu auf, alle genannten Maßnahmen gegenüber DB Regio, DB Netz AG, VRR und Bund/Land mit Nachdruck und kontinuierlich zu vertreten und die Realisierung einzufordern. Zusätzlich zum RRX-Konzept regen wir an, die Verbindungen über Hagen und die Wupper-Achse ebenfalls stärker mit in den Blick zu nehmen.	Der Anregung wird gefolgt.
	39 + 48	30	Wir teilen die Einschätzung der Stadt, dass die Infrastruktur und die Stationen der RB43 (Emschertalbahn) modernisiert werden müssen (S. 135), damit die Strecke langfristig für Fahrgäste attraktiver wird. Dies beinhaltet aber auch den Handlungsauftrag an die Stadt Dortmund, eine bessere Verknüpfung der Haltepunkte mit dem Dortmunder Busnetz (sowohl verkehrlich als auch über Beschilderungen) sicherzustellen – auch diese Maßnahme erhöht die Nutzerzahlen. Einen klaren Auftrag hierzu vermissen wir. Ein Beispiel: vom Bahnhof Huckarde Nord (RB43) zur Station Huckarde Bushof (unter anderem U 47) kommt man theoretisch relativ schnell. Eine Ausschilderung fehlt aber vollständig.	Der Anregung wird gefolgt.
	39 + 48	31	Wir fordern dazu auf, die Verknüpfungen der Nachtexpress-Linien zum Regional- und S-Bahn-Verkehr zu überprüfen. Die Abfahrtszeiten beispielsweise am Dortmunder Hbf passen in vielen Fällen nicht oder nur sehr knapp zu wichtigen Bahnverbindungen.	Das Thema wird mit den Verkehrsunternehmen behandelt.
	39 + 48	32	Wir vermissen im Nahverkehrsplan eine Auseinandersetzung mit möglichen Auswirkungen der Veränderung des Grundtakts der S-Bahn von 20/30 min auf 15/30 min. Hieraus ergeben sich gerade auf Dortmunder Gebiet durch viele im Takt angepasste Busverkehre potenziell große Veränderungsbedarfe, um Anschlüsse zu halten. Der Nahverkehrsplan enthält lediglich Prüfaufträge (S. 149, 151), sollte aber darüber hinausgehende qualitative und quantitative Aussagen treffen.	Sobald Fahrplankonzepte des VRR zu den Veränderungen des S-Bahn-Grundtaktes vorliegen, werden seitens der Stadt dazu konkrete Aussagen gemacht, die mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden.
	39 + 48	33	Wir können nicht nachvollziehen, dass die Anbindung der südlichen Bebauung an den Bahnhof Hörde nicht weiter verfolgt wird (S. 141). Ideal erscheint in unserer Sicht eine Anbindung auf die Fußgängerbrücke. Unverzichtbar ist aber grundsätzlich eine zweite Zugangsmöglichkeit aus Richtung Süden, da hier dicht besiedelte Stadtgebiete mit hohem Fahrgastpotenzial liegen.	Für die Anbindung der südlichen Bebauung an den Bahnhof Hörde bedarf es einer neuen politischen Initiative. Der Zugang von der Brücke ist aufgrund der schmalen Bahnsteige nicht richtlinienkonform und damit nicht genehmigungsfähig.
	39 + 48	34	Bei stadtübergreifenden SPNV-Verbindungen sollte zukünftig stärker auf sinnvolle und mögliche Direktverbindungen und gute Umsteigezeiten geachtet werden. Wir bieten hierzu an, die Stadt mit Ideen für die Zweckverbände und das Land NRW zu unterstützen.	Die Stadt wird Anregungen gerne aufnehmen.
	39 + 48	35	<u>Maßnahmen im SPNV</u> Analog zu unseren bisherigen Stellungnahmen sind wir weiterhin der Meinung, dass der Verlegung des Haltepunktes Dortmund-Barop an die Stockumer Straße eine hohe Priorität eingeräumt werden muss, insbesondere weil durch die dadurch entstehenden neuen Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus (Linie 440) in Richtung TU Dortmund Entlastungen in der morgendlichen Stoßzeit auf der S1 erwartet werden können. Auch die Verlegung des Haltepunktes Dortmund-Tierpark an die Mergelteichstr. war ein wesentliches Ergebnis unseres durchgeführten Bahnhofstests – hier fordern wir die Stadt auf, sich auf weiterhin mit allen Mitteln für eine Verlegung einzusetzen und die Maßnahme nicht nur vorzuschlagen, sondern aktiv einzufordern (S. 137).	Die Stadt verhandelt mit dem Bahnhofsmanagement Dortmund über die Realisierung beider Maßnahmen.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
	39 + 48	36	Wir können nicht nachvollziehen, dass viele der auch von uns vorgebrachten Anregungen aus der Beteiligung (S. 141) auch im jetzt vorliegenden Entwurf nicht weiterverfolgt werden. Hierzu zählen wir aus dem Bereich SPNV insbesondere die Verlängerung der S-Bahn-Linie S1 zum Brüggmannplatz sowie ein neuer Haltepunkt Dortmund-West auf der Linie S5. Die damit mögliche direkte Verknüpfung zur Linie S4 hätte einen großen Mehrwert für viele ÖPNV-Nutzer, die aus dem Süden kommen. Auch wenn eine Umsetzung vieler Maßnahmen derzeit nicht finanzierbar erscheint und andere Stellen zuständig sind, sollte sich die Stadt Dortmund hier aktiver für die Umsetzung dieser sinnvollen Maßnahmen einsetzen.	Angesichts eines auffallend hohen Missverhältnisses von Kosten und Nutzen kann die Realisierung des Haltepunktes Brüggmannplatz derzeit nicht mit Nachdruck betrieben werden. Die Verwaltung führt Verhandlungen mit dem VRR über die Realisierung des Verknüpfungspunktes Dortmund-West. Finanzierungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der Einführung des ITF oder der Fußball-WM sind gescheitert. Neue Finanzierungskonzepte liegen nicht vor. Im Übrigen handelt es sich hier um Maßnahmen, die nicht in den Regelungsbereich des NVP fallen (SPNV ist Zuständigkeit des VRR).
	39 + 48	37	<u>Winterdienst</u> Der Winterdienst an Bus- und Stadtbahnhaltestellen war in den vergangenen Jahren ein wichtiges Thema in Dortmund. Wir wünschen uns hierzu auch verbindliche und im Nahverkehrsplan festgehaltene Zielvorgaben und Lösungen.	Die vorhandenen Zuständigkeiten für Reinigung und Winterdienst sind in der Straßenreinigungssatzung der Stadt Dortmund festgelegt und im NVP auf S. 153 dargestellt. Änderungen der Situation können von den politischen Gremien jederzeit beschlossen werden.
	39 + 48	38	<u>Park & Ride-Konzept</u> Das vorgelegte Park&Ride-Konzept (S. 101) ist von 2006 und sollte überarbeitet werden um das „wilde Parken“ zu vermeiden und die Innenstadt zu entlasten. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel für die Nutzer würde so erleichtern und die Umweltbelastung der Anwohner (Lärm, Feinstaub, Schadstoffe) würden so verringert.	Gegen wildes Parken werden Einzelösungen angestrebt. Für eine Überarbeitung des P+R-Konzeptes wird derzeit keine Notwendigkeit gesehen. Mängel und Defizite an einzelnen Stationen werden beobachtet. Erforderlichenfalls wird im Rahmen der Möglichkeiten für Abhilfe gesorgt. Dies trifft auch auf B+R zu.
	39 + 48	39	<u>Tarif und Marketing</u> Die weiteren Betrachtungen zu Tarif, Haltestellen und Marketingmaßnahmen runden den Gesamteindruck gut und richtig in seiner thematischen Breite ab. Kaum eingegangen wird auf Entwicklungen im Bereich von Apps für Mobiltelefone, Handytickets und moderner Kommunikations- und Verkaufswege. Hier sollte der Nahverkehrsplan Aussagen treffen, aber auch die Belange von Menschen ohne Smartphone weiterhin ernst nehmen.	Der Hinweis, dass auch Menschen ohne Smartphone mit Fahrgastinformationen versorgt werden, wird an den VRR weitergegeben und in den NVP aufgenommen (S. 129, 155 und 167).
	39 + 48	40	<u>Fazit</u> Wichtig bleibt uns, dass – allem Haushaltsdruck zum Trotz – der ÖPNV in Dortmund weiter eine hohe Bedeutung einnimmt und sich die Stadt mit dem Nahverkehrsplan zu dessen Weiterentwicklung bekennt. In Teilen macht der Entwurf des Nahverkehrsplans den Eindruck eines gut ausformulierten Stadtfahrplans und sollte stärker seinem zukunftsgerichteten und planerischen Charakter entsprechen. Wir sehen allerdings auch die finanziellen Zwänge, unter denen Dortmund derzeit und voraussichtlich auch noch über die gesamte Laufzeit des Nahverkehrsplans steht. Wir unterstreichen die besondere Bedeutung des ÖPNV für den Klimaschutz und den demographischen Wandel und fordern dazu auf, die vorgesehenen Maßnahmen und Änderungen schnell umzusetzen oder, wenn Dritte beteiligt sind, sie fortlaufend und mit Nachdruck einzufordern und die notwendige Unterstützung bei der Umsetzung bereitzustellen.	Statement.
Einzelhandelsverband	40	1	Aus Sicht des Einzelhandelsverbandes ist bei der Planung des Nahverkehrs insbesondere auf vier Aspekte Wert zu legen:	
	40	2	1. Die veränderten Öffnungszeiten im Einzelhandel und die jeweils frühzeitig feststehenden Sonntagsöffnungen sollten -soweit nicht bereits geschehen- auch vom öffentlichen Nahverkehr eingeplant werden und zwar sowohl was das Kundenaufkommen anbelangt als auch was die An- und Rückfahrt des Personals anbelangt. Hier wäre es wünschenswert, wenn auch vor und nach Geschäftsschluss genügend Verkehrsverbindungen in die Vororte und angrenzenden Nachbarstädte angeboten werden würden.	Das betriebliche Angebot berücksichtigt sowohl die Fahrtwünsche der Kunden und Kundinnen als auch der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Anpassungen werden regelmäßig vorgenommen. Aus Sicht des Aufgabenträgers wird diese Anregung unterstützt.
	40	3	2. Die Nahversorgungssituation ist je nach Stadtbezirk unterschiedlich stark entwickelt. Einzelne Vororte haben nur noch wenige Einkaufsmöglichkeiten. Hier wäre es sinnvoll, wenn es der Bevölkerung, insbesondere den weniger mobilen Personen jeden Alters, ermöglicht werden könnte, die jeweils umliegenden Vororte und/oder Nebenzentren ohne größeren Kostenaufwand mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen zu können (Bsp.: Kurzstreckentarif in benachbarte Vororte). 3. Die Einkaufsentwicklung hat sich teils erheblich geändert, so dass sicherlich auch weiterhin der Schwerpunkt auf der Erreichbarkeit der City liegt, gleichermaßen aber auch die Erreichbarkeit unter den Vororten für viele Personen, sei es als Kunden, sei es als Verkaufspersonal, immer wichtiger wird. Daher sollte sichergestellt werden, dass möglichst viele Vororte auch untereinander direkt miteinander verkehrlich verbunden sind.	Die Verkehrsunternehmen reagieren auf neue oder veränderte Nachfrage durch regelmäßige Fortentwicklung des Leistungsangebotes. Das Ziel ist es, einen gleichermaßen attraktiven wie wirtschaftlichen Betrieb anzubieten. Mit dem Busnetz 2000 wurden zahlreiche Tangentialverbindungen eingeführt, die die genannten Fahrtbeziehungen abdecken. Dieser Aspekt wird auch bei der Weiterentwicklung des Netzes und der Fahrpläne von Aufgabenträger und Verkehrsun-

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
				ternehmen berücksichtigt.
	40	4	4. Die Innenstadt ist und bleibt das Oberzentrum der Region. Daher sollte es sowohl für die in die Stadt Dortmund einpendelnden als auch in die Nachbarstädte auspendelnden Personen in ausreichendem Maß öffentliche Nahverkehrsverbindungen geben.	Die Stadt wird sich auch weiterhin bei den zuständigen SPNV-Aufgabenträgern für den Erhalt der hohen Qualität des regionalen ÖPNV einsetzen.
FUSS e.V.	41	1	<u>Zugang zum ÖPNV</u> Ein wichtiger Aspekt ist der Zugang zum ÖPNV. Im Nahverkehrsplan wird jedoch übersehen, dass nicht nur der Bereich der eigentlichen Haltestelle von Relevanz ist, sondern auch der Nahbereich um die Haltestelle herum mit in den Fokus der Betrachtung rücken muss. Ein defizitärer Zugangsweg wird insbesondere für schwächere und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer_innen schnell zu einem Hindernis, so dass bei Planungen von Nahverkehrshaltestellen auch immer die Situation für Fußgänger_innen im räumlichen Umfeld zu berücksichtigen ist. Ein Konzept für den Nahverkehr muss also mit den Überlegungen zu einem Fußverkehrsnetz verknüpft werden, was in dem Entwurf nicht zum Ausdruck kommt.	Der Anregung wird gefolgt.
	41	2	Die Verlagerung der grundsätzlichen Entscheidungen im Bereich der Barrierefreiheit auf einen nachlaufenden Prozess (S. 130) sehen wir kritisch, da diese Entscheidungen nur noch von einem Teil der Betroffenen (Aufgabenträgerin, Verkehrsunternehmen, behindertenpolitisches Netzwerk) entschieden wird bei nicht unerheblichen Kosten und praktischen Konsequenzen für andere Nutzergruppen, für die entsprechende Einrichtungen auch von Nutzen sein können.	Die Anregung wird übernommen, der Teilnehmerkreis für die Abstimmung in nachgelagerten Aufgaben wird erweitert.
	41	3	Während „umfassende, kompetente Information über Betriebszustände von [...] Aufzügen und Fahrtreppen - auch über Festnetz, Smartfon [sic!] und Internet“ (S. 27) geplant werden, wird die Frage, ob Aufzügen und Fahrtreppen die optimale Lösung sind, ausgeklammert. Wir schlagen zur Aufnahme in den NVP vor, dass grundsätzlich zu erst geprüft wird, ob nicht der Zugang mit Rampen hergestellt werden kann, denn es gibt viele Aspekte, die für diese Entscheidung sprechen.	Die Anregung wird übernommen.
	41	4	Da nicht nur ortskundige Personen Haltestellen aufsuchen, sind Haltestellen in die Fußgängerwegweisung einzubinden, insbesondere wenn die Dortmunder Fußwegweisung über den City-Bereich hinaus ausgeweitet wird. Die bisherige Ausschilderung in der City begrüßt FUSS e. V. ausdrücklich.	Die Anregung wird übernommen.
	41	5	<u>Warten und Umsteigen</u> Desweiteren vermissen wir qualifizierte und nach Art der verkehrlichen Bedeutung differenzierte Überlegungen zu den Aspekten des Wartens an den Haltestellen (Wetterschutz, Sitzmöblierung, Anlehnbügel). Der Aspekt wird nur am Rande erwähnt in „3.4.2 Schwachstellenanalyse und Ansprüche“.	Die Anregung wird übernommen, aber nicht mehr im NVP umgesetzt.
	41	6	An zentralen Haltestellen sollten zudem rund um die Uhr verfügbare WC-Anlagen zum Ausstattungsstandard gehören. Dies ist in den NVP aufzunehmen.	Der Anregung wird gefolgt, allerdings müssen die Öffnungszeiten auf die Betriebsdauer an der jeweiligen Haltestelle angepasst werden.
	41	7	<u>Fahrradverkehr und Nahverkehr</u> Zudem vermissen wir qualifizierte Überlegung zum Thema Fahrradverkehr in Bezug auf den Nahverkehr, insbesondere was den Aspekt Abstellanlagen und Mitnahmekapazitäten der Fahrzeuge betrifft. Dabei sind sowohl kleinere Haltestellen zu berücksichtigen, an denen u. U. ein oder zwei Fahrradständer reichen, als auch größere Haltestellen und der Hauptbahnhof, bei dem bis heute eine der Funktion und Bedeutung auch als Nahverkehrsstation angemessenen Fahrradstation fehlt.	Das Thema B+R wird ausführlich behandelt. Auf Bürgerwünsche nach zusätzlichen Abstellmöglichkeiten wird flexibel eingegangen. Die Vorbereitung für die bauliche Erweiterung der Abstellanlage Hauptbahnhof haben begonnen. Z. Z. werden zwischen Stadt Dortmund und DSW21 Gespräche geführt mit dem Ziel ÖPNV-Haltestellen verstärkt mit B+R-Anlagen auszustatten.
	41	8	<u>Verteiler</u> Da die meisten Nutzer des Nahverkehrs ihre Wege von und zum Nahverkehr zu Fuß zurück legen, wundert es uns, dass FUSS e.V. nicht im Verteiler steht. FUSS e.V. begrüßt eindeutig eine breite Beteiligung, es ist jedoch verwunderlich, dass die Verwaltung sich Ratschläge vom ADAC und der Handwerkskammer Dortmund erhofft, obwohl die wenigsten Nutzer des Nahverkehrs in der Wegeketten das Auto einbinden und wohl kaum ein Handwerker sein Gewerbe mit dem Nahverkehr erledigt. Auch die Tatsache, dass mehrere Jahre nach der Umbenennung der Universität in Technische Universität der ASTA immer noch als ASTA der Universität bezeichnet wird und der ASTA der Fachhochschule nicht im Verteiler ist, spricht nicht für eine sorgfältige Erstellung des Verteilers, so dass die Gefahr besteht, dass wichtige Hinweise nicht mitgeteilt werden.	Der Anregung wird zukünftig gefolgt. Die ASTen der Technischen Universität Dortmund und der Fachhochschule Dortmund wurden beteiligt.
	41	9	Siehe auch Tabelle Redaktionelle Änderungen.	
IHK + Handwerkskammer + Kreis-handwerkerschaft Dortmund und Lünen	42 + 43 + 44	1	Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr ist von hohem Interesse für die örtliche Wirtschaft und ihre Beschäftigten. Der in seiner Entwurfsfassung vorliegende Landesentwicklungsplan NRW und die Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) fordern einen leistungsfähigen ÖPNV. Dieser muss eine gute Erreichbarkeit und Vernetzung zwischen Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitstandorten sicherstellen. Der ÖPNV ist umso attraktiver für die Nutzer, je schneller, direkter, pünktlicher und regelmäßiger die angebotenen Verbindungen sind. Vor diesem Hintergrund und unter den gegebenen Rahmenbedingungen der knappen öffentlichen Haushalte ist die strukturierte Planung im Rahmen eines Nahverkehrsplanes ausdrücklich zu begrüßen. Konkret regen wir folgende Änderungen und Ergänzungen an:	Statement.
	42 + 43 +	2	Zu 2.5 Der integrierten Planung kommt aus Sicht der Wirtschaft eine besondere Bedeutung für	Das Thema Gesamtmobilität wird von

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
	44		die Zukunft des ÖPNV zu. Die Berücksichtigung der integrierten Planung als Planungsgrundlage ist aus diesem Grund zu begrüßen. Allerdings wird dieser Grundsatz in den folgenden Ausführungen des Nahverkehrsplanes aus Sicht der Wirtschaft nicht mehr ausreichend berücksichtigt. Aus unserer Sicht sollten die Schnittstellen zum ÖPNV nicht dem Zufall überlassen bleiben, sondern integrierter Bestandteil der ÖPNV-Planung sein. Der Nahverkehrsplan sollte aus diesem Grund konkrete Überlegungen beinhalten, wie das Park&Ride-System durch die Schaffung weiterer Stellplätze gestärkt werden kann, wie zukünftige Carsharing- oder Mietangebote tariflich oder örtlich mit dem ÖPNV verknüpft werden können, wie der Radverkehr durch Radstationen, Abstellflächen und insbesondere das Metropoolrad Ruhr zu einem integrierten Bestandteil einer Wegeketten werden kann. Die vorgenannten Punkte sind im Nahverkehrsplan zwar enthalten, aber nicht in die aktive Verantwortung der ÖPNV-Planung gestellt.	der Verwaltung mit den Nachbargaufgabenträgern, dem VRR, metropolradruhr, Carsharing-Unternehmen, Verkehrsunternehmen und Anderen diskutiert, um Lösungen zu erarbeiten. Der NVP wird um einen entsprechenden textlichen Beitrag dazu ergänzt.
42 + 43 + 44	3		Grundsätzlich fehlen Überlegungen zu den Schnittstellen der Fernbuslinien, die als relativ neues Angebot in den nächsten Jahren deutliche Marktanteile hinzugewinnen werden. Die Gestaltung des Zu- und Abflusses der Reisenden zum Busbahnhof sollte Bestandteil der ÖPNV-Planung sein. In diesem Zusammenhang ist perspektivisch die Verlegung des Busbahnhofs an den geplanten Standort oberhalb des Nordausganges zu berücksichtigen.	Der Fernbusverkehr selbst wird im NVP nicht behandelt. Für die Lage von Busstationen und zentralen oder dezentralen Busbahnhöfen ist der ÖPNV-Anschluss von entscheidender Bedeutung. D. h. nicht der ÖPNV wird an den Fernbusverkehr angepasst, sondern die Stadt entscheidet in Absprache mit den Busunternehmen und der Genehmigungsbehörde über die Lage der Fernbusstation. Die Entwicklung des Fernbusverkehrs wird von der Stadt aufmerksam verfolgt und ist Grundlage für weitere Planungsüberlegungen (ggf. zweiten Standort u. a.).
42 + 43 + 44	4		Zu 3.1 Das Taxi wird als Teil des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs zwar aufgeführt, in den weiteren Ausführungen des Nahverkehrsplanes aber nicht mehr berücksichtigt. Die besonderen Leistungsmerkmale des Taxiverkehrs werden bereits für Taxi-Busse genutzt. Für eine perspektivische Planung im Rahmen eines Nahverkehrsplanes ist es wünschenswert, die Leistungsfähigkeit des Taxis aktiv durch die Prüfung weiterer Einsatzmöglichkeiten einzubeziehen.	Die Überprüfung von Einsatzmöglichkeiten für Taxis im ÖPNV gehört zu den ständigen Betriebsplanungen.
42 + 43 + 44	5		Zu 5. Die Bedarfsanalyse beschränkt sich auf die Analyse der Wohnbevölkerung. Zwar sind unter 5.5 Ausführungen zu den Pendlerzahlen enthalten, die aber nicht Gewerbegebiete oder große Arbeitgeber als Ziel bzw. Quelle der Pendlerströme erfassen. Beispielsweise hat der Nahverkehrsplan des Kreises Unna die Anbindung von Gewerbegebieten an den ÖPNV grundlegend analysiert und hat dabei auch die Leistungsfähigkeit des Angebotes in Abhängigkeit von den Arbeitszeiten der Betriebe einbezogen. Ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot für Berufspendler hat für die Wirtschaft oberste Priorität. Hierfür sollten sowohl Ziel als auch Endpunkt der Wegeketten und damit nicht nur der Wohnort, sondern auch die Anbindung der Arbeitsstätten betrachtet werden.	Mit der Umsetzung des Busnetzes 2000 und der ständigen Weiterentwicklung des Busnetzes seither wurde die Anbindung von Gewerbegebieten optimiert. Durch das dichte räumlich und zeitliche Angebot von Verkehrsdienstleistungen werden auch die Mehrzahl der Arbeitsplätze in Dortmund erreicht. Sonderlösungen, z. B. für das Gewerbegebiet Hannöversche Straße wurden umgesetzt. Soweit Defizite bekannt werden, wird die Netz- und Fahrplanentwicklung im Zuge des laufenden Geschäfts darauf eingehen.
42 + 43 + 44	6		Zu 8. Das Zielkonzept berücksichtigt an dieser Stelle den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit für die Erbringung von ÖPNV-Leistungen. Vor dem Hintergrund der beschränkten finanziellen Mittel der öffentlichen Haushalte ist die Kosteneffizienz aus Sicht der Wirtschaft von besonderer Bedeutung. Der Nahverkehrsplan enthält eine umfangreiche Beschreibung von Angebotsverbesserungen und Leistungserhöhungen in verschiedenen Bereichen. Damit entsteht der Eindruck, dass der Nahverkehrsplan unter dem Primat der Nachfragemaximierung steht. Um den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit angemessen zu berücksichtigen, wäre es aus unserer Sicht notwendig, die verschiedenen Maßnahmen unter den Rahmenbedingungen der knappen Mittel zu bewerten. Daher sollten die verschiedenen Maßnahmen stärker priorisiert werden, um bei zukünftigen Entscheidungen die Mittel zunächst in die Maßnahmen zu lenken, von denen der höchste Nutzen im Sinne des Zielkataloges zu erwarten ist. In diesem Zusammenhang wäre aus Sicht der Wirtschaft die für den Kunden spürbare Angebotsfrequenz und Pünktlichkeit höher zu gewichten, als die Optimierung der Stationsqualitäten.	Im NVP wird von der nachfragegerechten Entwicklung gesprochen. Dies kann im Einzelfall auch die Rücknahme im betrieblichen Leistungsangebot bedeuten. Im Stadtbahnentwicklungskonzept wurden alle Schienenprojekte einer Nutzen-Kosten-Bewertung unterworfen. Das Ergebnis ist die Gliederung der Maßnahmen in 3 Körbe, die auch eine Dringlichkeit zum Ausdruck bringt. Der Ausbau von Stationen erfolgt, wenn die Kapazitäten nicht mehr ausreichen oder der barrierefreie Zugang noch nicht vorhanden ist.
42 + 43 + 44	7		Zu 8.2.1 Der Nahverkehrsplan definiert vier Oberziele, die an zwei Stellen auch auf die Belange des ÖPNV für die Wirtschaft eingehen. Aus Sicht der Wirtschaft ist eine Stadt in gleicher Weise Raum für die Interessen des Wohnens, des Arbeitens sowie auch für Handel und Gastronomie im Sinne der Freizeitgestaltung. Um die wirtschaftlichen Belange im Zusammenhang mit dem ÖPNV angemessen zu berücksichtigen, sollte der ÖPNV als Dienstleistung für den Wirtschaftsraum in einem eigenen Oberziel gebündelt beschrieben werden.	Die Anregung wird übernommen.
42 + 43 + 44	8		Zu 8.4.1 Die geplante Taktumstellung der S-Bahnen auf einen 15-/30-Minuten-Takt ist aus Sicht der Wirtschaft zu begrüßen. Die durchschnittliche Auslastung der Züge gibt nur unzurei-	Statement.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			chend Auskunft darüber, dass zu den Hauptreisezeiten der Berufspendler die Platzkapazitäten häufig ausgeschöpft sind. Eine Taktverdichtung in den Morgen- und Nachmittagsstunden zu Lasten der Abendstunden berücksichtigt stärker die Spitzenlastzeiten.	
	42 + 43 + 44	9	Zu 8.5 Die Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes berücksichtigt u.a. die Umgestaltung von Haltestellen auf der Ost-West-Strecke. Im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung wäre es grundsätzlich wichtig, die Verbesserung des Verkehrsflusses für den MIV als Zielparameter mit in die Betrachtung aufzunehmen. Für den Umbau der Haltestellen auf dieser Strecke werden verschiedene Stufen vorgeschlagen. Hierbei sollte die Einstufung der Haltestelle „Oberdorfstraße“ noch einmal kritisch überprüft werden. Die Stärke des Stadtteils Brackel, die Entlastungsfunktion für die Haltestelle „Brackel Kirche“ sowie die Nutzung der aktuellen Haltestelle sollten im Vordergrund bei der Bewertung stehen, so dass eine deutliche Höherstufung für die Haltestelle „Oberdorfstraße“ gerechtfertigt ist.	Für die Gestaltung und den Ausbau der Hellwegachse wird derzeit ein Konzept entwickelt. Die Anregungen werden in den Planungsprozess eingehen.
	42 + 43 + 44	10	Zu 8.5.3 Die vorangegangenen Ausführungen haben bereits gezeigt, dass aus unserer Sicht die Belange der Wirtschaft eine stärkere Berücksichtigung in den Zielparametern finden sollten. Folgt man dieser Anregung, würden auch die Anbindung der Entwicklungsfläche „Phoenix-West“ sowie die Anbindung des Flughafens eine höhere Bedeutung erlangen. Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, ob bei beiden Maßnahmen eine Höherstufung in Maßnahmen des Korbes 2 oder 1 gerechtfertigt ist.	Planung und Organisation, Ausbau und Betrieb des ÖPNV werden nachfragegerecht weiterentwickelt.
	42 + 43 + 44	11	Zu 8.5.4/8.7.2 Bei der Beschaffung und Wartung sollten die Potenziale einer intensiveren Kooperation der Verkehrsunternehmen eine stärkere Berücksichtigung finden. Die Erfolge der Low-Cost-Airlines gehen im Wesentlichen darauf zurück, durch eine konsequente Standardisierung des Fuhrparks erhebliche Potenziale beim Einkauf und der Wartung ausschöpfen zu können.	Busse von DSW21 werden seit 1999 von der Kooperation östliches Ruhrgebiet (KÖR) schraubengleich beschafft. In der KÖR arbeiten DSW21, BOGESTRA, die HCR und die Vestische u. a. bei der Fahrzeugbeschaffung zusammen. Bei der Beschaffung der Stadtbahnfahrzeuge strebt DSW21 ebenfalls kosteneffiziente Lösungen an.
	42 + 43 + 44	12	Zu 8.6 Die H-Bahn hat sich als leistungsfähiges Verkehrsmittel für den Technologiepark und die Universität etabliert. Insbesondere die bisherigen Erfolge des Technologieparks zeigen die Notwendigkeit, den ÖPNV in diesem Gebiet auch in Zukunft zu stärken. Die Wirtschaft unterstützt daher die Vorschläge im Masterplan Wissenschaft Dortmund.	Danke.
	42 + 43 + 44	13	Zu 8.7.2/8.7.3 Die DSW21 setzt für die Erbringung von ÖPNV-Leistungen private Busunternehmen ein. Die Wirtschaft begrüßt die Berücksichtigung mittelständischer, regionaler Busunternehmen in diesem Zusammenhang und legt Wert darauf, dass deren Belange auch angemessen berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass die höher werdenden Qualitätsstandards, beispielsweise bei der Erbringung von Umweltnormen für die Fahrzeuge, die Leistungsfähigkeit der regionalen Unternehmen nicht überfordern. Als Grundsatz sollte hier zunächst gelten, dass die DSW in Bezug auf durchschnittliche Fahrzeugqualitäten und Übergangsfristen bei der Umrüstung von Fahrzeugflotten keine höheren Anforderungen an die privaten Auftragnehmer stellt, als an sich selbst für die eigene Flotte.	Diese Forderung wird eingehalten.
	42 + 43 + 44	14	Zu 11.7 Der Nahverkehrsplan stellt Überlegungen an, Senioren und Fahranfänger als Kundengruppen stärker zu umwerben. Aus Sicht der Wirtschaft sollte insbesondere das Jobticket-Angebot des VRR kritisch überprüft werden. Aus Sicht der Betriebe hat das Angebot des VRR noch erhebliches Verbesserungspotenzial. Zum einen ist die Rabattierung im Vergleich zu dem östlich angrenzenden Zweckverband eher unattraktiv. Weiterhin sollten Jobtickets aus Sicht der Wirtschaft auch für Unternehmen mit weniger als 50 Mitarbeitern ermöglicht werden. Die Wirtschaft hat sich durch das Beratungsprogramm Mobil.Pro.Fit. aktiv in das Thema des betrieblichen Mobilitätsmanagements eingebracht und gemeinsam mit der Stadt Dortmund weiterentwickelt. Die Erfahrungen haben wir in diese Stellungnahme einfließen lassen und wir würden uns freuen, das Thema auch in Zukunft gemeinsam mit der Stadt Dortmund vorantreiben zu können.	Die Anregungen werden unterstützt und mit dem für Tarife zuständigen VRR verhandelt.
Jugendring Dortmund	45	1	Keine Stellungnahme abgegeben.	
Polizeipräsidium Dortmund, Direktion Verkehr	46	1	Keine Stellungnahme abgegeben.	
Pro Bahn e.V.	47	1	<u>1. Aktueller Stand der SPNV-Planungen</u> Der NVP referiert sehr umfassend die Aussagen aus den entsprechenden Nahverkehrsplänen von VRR und ZRL. Inzwischen sind zahlreiche Entwicklungen eingetreten, die entsprechenden Passagen sollten unbedingt aktualisiert werden. So wird das RE-Konzept ab Dezember 2016 weiterentwickelt, entsprechende Verkehrsverträge sind bereits abgeschlossen bzw. in der Verhandlung. Dies betrifft sowohl die Linienführung von RE 1 und RE 11 als auch die Bedienung der Zwischenhalte auf der Strecke Dortmund - Hamm. Für das ab 2019 mögliche S-Bahn-Netz im 15-/30-Minuten-Takt gibt es inzwischen einen Netz- und Fahrplänenentwurf, für den zur Zeit eine Nachfrageuntersuchung läuft. Kürzlich hat der VRR seine Planungen für das Bahnsteigkonzept für das S-Bahn-Netz präsentiert, dies bestimmt auch die Fahrzeuganforderungen für die S-Bahn-Ausschreibungen ab 2019. Seit 2008 ist für den benachbarten Kreis Unna nicht mehr der	Die Anregung wird übernommen.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			Zweckverband SPNV Ruhr- Lippe (ZRL), sondern der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) SPNVAufgabenträger. Der NWL hat inzwischen auch einen NVP aufgestellt und beschlossen.	
	47	2	<u>2. Stadtgrenzüberschreitende Verkehre</u> Wir sehen im stadtgrenzüberschreitenden Busverkehr noch zahlreiche Mängel. An vielen Stellen führen Buslinien entsprechend den historisch bedingten Konzessionen nur bis knapp über die Stadtgrenze, wo in eine Linie des Nachbarbetriebs umgestiegen werden muss, anstatt die Linien mindestens bis zu wichtigen Umsteigeknoten zu führen. Dadurch ergeben sich für viele stadtgrenzüberschreitende Relationen unnötig häufige Umstiege. Beispiele hierfür sind die Linien C 4 und C 14 der VKU (Führung nur bis Lanstrop statt bis zur Stadtbahn nach Grevel), 450/518 (früher Gemeinschaftsverkehr von DSW21 und HST, jetzt muss immer in Herdecke Schanze umgestiegen werden), 320/448 (notwendiger Umstieg in Witten-Rüdinghausen, beide Linien fahren hier in schwer durchschaubaren Ringführungen). Auch Relationen innerhalb des DSW 21-Netzes sind verbesserungsbedürftig, so z. B. die Verbindung zwischen Castrop-Rauxel-Frohlinde und der Dortmunder Innenstadt. Die schnellste Fahrmöglichkeit wäre eine Durchbindung der Linie 480 auf die Linie 460 oder ein kürzerer Anschluss in Kirchlinde. Auch fehlt eine generelle Betrachtung der Nahverkehrspläne der benachbarten ÖPSV-Aufgabenträger bezüglich der Nachbarortsverkehre. Wir schlagen vor, die Nachbarortsrelationen gezielt zu überprüfen und entsprechende Maßnahmenpakete mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben zu erarbeiten.	Die Anregung wird übernommen und als Prüfauftrag in Tab. 46, S. 170 eingetragen.
	47	3	<u>3. Umstiegssituation Stadtbahn - Bus</u> An zahlreichen Verknüpfungshaltestellen zwischen der oberirdischen Stadtbahn und kreuzenden Buslinien, aber auch zwischen kreuzenden Buslinien ist die Umstiegssituation unbefriedigend. Die Bushaltestellen befinden sich teilweise versteckt in Nebenstraßen, oft recht weit von der Kreuzung entfernt. Eine paar Beispiele hierfür: Haltestelle Rüschebrinkstraße: U 43 hält an der Ecke Nußbaumweg, Buslinien 422 und 427 Richtung Norden in der Rüschebrinkstraße. Haltestellen Funkenburg (U 43) und Voßkuhle (U47): Kreuzende Busse halten in deutlichem Abstand zur Stadtbahnhaltestelle. Haltestellen Pulverstraße bzw. Baroper Heidestraße: Verknüpfung der Linien 440 und 446 mit Linie 447 fehlt. Wir schlagen vor, ein entsprechendes Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Verknüpfungen zu erarbeiten. Generell sollten Stadtbahnhaltestellen in Straßenlage von beiden Bahnsteigenden her zugänglich sein, z. B. U 43 Lippestraße, Funkenburg, Zehnthof.	Die Anregung wird übernommen und im laufenden Geschäft bei weiteren Planungen geprüft. Grundsätzlich werden neue Stadtbahnhaltestellen im öffentlichen Verkehrsraum an beiden Bahnsteigköpfen an das Wegenetz angebunden. Die planerische Abwägung aller projektrelevanten Randbedingungen und berührten Belange kommt auch in den formellen Verwaltungsverfahren zum Ausdruck. Im Ergebnis kann die Abwägung im Einzelfall dazu führen, dass von einem Grundsatz begründet und zulässig abgewichen werden muss bzw. darf.
	47	4	<u>4. AnrufSammelTaxi und TaxiBus</u> Auf Seite 89 werden AnrufSammelTaxi (AST) und TaxiBus als "sehr gute Ergänzung" des normalen Linienverkehrs bezeichnet. Diese Einschätzung können wir nicht teilen. Leider werden auch keinerlei Nutzungszahlen für diese Angebote genannt, die die verkehrliche Bedeutung der jeweiligen Linien erkennen lassen. Generell bildet die notwendige Voranmeldung der bedarfsgesteuerten immer eine Hürde zur Nutzung, beim AST kommt noch durch den speziellen AST-Tarif eine weitere hinzu. Wir schlagen vor, zu prüfen, ob häufig genutzte TaxiBus-Verbindungen an den Verknüpfungspunkten auch ohne Voranmeldung bereitstehen können. Dies wird z. B. in der Region Hannover (unter der Bezeichnung Rufbus) an vielen Stellen praktiziert.	Es handelt sich um nachfrageschwache Relationen mit sehr geringen Fahrgastzahlen. Gleichwohl wird die Anregung an DSW21 weitergegeben.
	47	5	<u>5. Anschlussgarantie</u> Wir begrüßen ausdrücklich die auf Seite 89 beschriebene "Anschlussgarantie" zur Vermeidung des Risikos von Anschlussverlusten, die ansonsten im Abend- und Spätverkehr bedingt durch längere Taktzeiten zu langen Wartezeiten führen würden. Leider sehen wir vorhandene Defizite sowohl in der Kommunikation dieses Angebotes als auch in der praktischen Durchführung. So ist zum Beispiel eine Nennung der Anschlussgarantie an die entsprechende Linie bei der Lautsprecherdurchsage der Haltestelle im Stadtbahnfahrzeug sinnvoll. Außerdem sollte die Beschreibung im Garantiefall konkretisiert werden, da beispielsweise anhand der knappen Beschreibung im Fahrplanbuch unklar bleibt, ob und wie der Kunde aktiv werden muss, um die Garantie zu nutzen.	Die Anregung wird übernommen und an die Verkehrsunternehmen weitergegeben.
	47	6	<u>6. Metropolrad Ruhr</u> Ein Leihfahrradsystem wird von uns als Ergänzung des ÖPNV-Angebots ausdrücklich begrüßt. Das bereits in einigen Stadtbezirken vorhandene System "metropolradruhr" wird im NVP nur am Rande (Seiten 15 und 155) erwähnt. Aus unserer Sicht sollte ein flächendeckender Ausbau mit Stationen mindestens an allen Stadtbezirks- und Ortsteilzentren angestrebt werden.	Die Anregung wird übernommen und in einem zusätzlichen Beitrag zur Gesamtmobilität im NVP untergebracht.
	47	7	<u>7. Pünktlichkeitsversprechen</u> Das seit über 2 Jahren von den Unternehmen der KöR und damit auch von den meisten auf Dortmund Stadtgebiet fahrenden Verkehrsunternehmen abgegebene "Pünktlichkeitsversprechen" findet im NVP leider keine Erwähnung. Aus unserer Sicht war die Einführung dieses Entschädigungsversprechens längst überfällig und hat sich bewährt: Zum einen erhält der Fahrgast bei bestimmten Ankunftsverspätungen eine Entschuldigung des VU in Form einer kleinen Entschädigung, zum anderen werden die VU so zusätzlich über Verspätungsschwerpunkte informiert. Die Stadt als Aufgabenträger sollte hierbei dafür eintreten, dass diese Entschädigung grundsätzlich von allen VRR-Verkehrsbetrieben und zu gleichen Bedingungen angeboten wird. Auch sollten Nutzer aller VRR-Tickets von dieser Entschädigung profitieren können, ggf. in gestaffelter Höhe. Zur Zeit wird z. B. Nutzern des SemesterTickets von einem Teil der Betriebe die Entschädigung gewährt, nicht aber bei den Unternehmen der KöR. Außerdem sollte diese Garantie perspektivisch zu einem echten Entschädigungsversprechen bei An-	Die Anregung wird an die Verkehrsunternehmen zur Stellungnahme weitergegeben.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			kunftsverspätungen (auch bei Anschlussverlusten) weiterentwickelt werden.	
	47	8	<u>8. Qualitätsmanagementsystem im ÖSPV</u> Wir begrüßen die geplante Einführung eines Qualitätsmanagementsystems (Seite 157) und erwarten in den nächsten Jahren eine konkrete Ausgestaltung von Qualitätsstandards und -zielen. Insgesamt versprechen wir uns davon eine Offenlegung von Schwachstellen wie z. B. Anschlussprobleme oder Verfrühungen von Bussen in Schwachverkehrszeiten und damit langfristig eine Beseitigung dieser Schwachstellen.	Statement.
	47	9	<u>9. Fahrplanangebot</u> Wir sind weitgehend mit dem Fahrplanangebot in den einzelnen Betriebszeiten zufrieden. Schwachstelle aus unserer Sicht ist allerdings der Nachtverkehr in der Woche. Durch die letzten Abfahrten der NE-Linien ab Reinoldikirche um 00:15 Uhr bzw. 00:45 Uhr können bei Zugankunft am Hauptbahnhof nach 00:00 Uhr einige Stadtteile nicht mehr erreicht werden, bei Ankunft nach 00:30 bzw. 00:45 Uhr sind fast keine Anschlüsse mehr möglich. Da noch zahlreiche Fern- und Regionalzüge bzw. S-Bahnen in diesen Zeiten ankommen, halten wir eine zweite Runde der NE-Linien um 00:15 Uhr bzw. 01:45 Uhr für angemessen. In der vergleichbaren Stadt Essen findet eine letzte Sternfahrt der NE-Linien in alle Richtungen um 01:30 Uhr ab Hauptbahnhof statt.	Die Nachfrage in diesem Zeitintervall ist heute so gering, dass eine Erweiterung des Angebotes wirtschaftlich nicht darstellbar ist.
	47	10	<u>10. Bewertung einzelner Maßnahmen</u> Auf Seite 59 ist die Einführung des Airport-Express im Jahre 2004 als zusätzliches Angebot außerhalb des VRR-Tarifs beschrieben. Wir halten die fehlende tarifliche Integration für problematisch und regen an, für diese Linie die Anwendung des VRR-Tarifs mit Zuschlag (VRR-ZusatzTicket) analog zur Casino-Linie 444 einzuführen. Eine ähnliche Lösung (VRS-Tarif mit Schnellbuszuschlag) wird bei der Schnellbuslinie SB 60 Bonn - Flughafen Köln/Bonn angewandt. Auch der Shuttlebus zwischen Flughafen und Holzwickede Bahnhof sollte in Absprache mit dem Aufgabenträger Kreis Unna in die Verbundtarife VRL und VRR integriert werden.	Die Anregungen werden aufgenommen. Die Tariffragen werden derzeit mit den Verkehrsunternehmen neu verhandelt, müssen aber vom VRR bzw. NWL/ZRL beschlossen werden.
	47	11	Wir teilen die Priorisierung der Verlegung des Haltepunktes Barop zur Stockumer Straße (Seite 135). Die Stadt sollte die von der DB geforderte Vorplanung nach HOAI Phase 1 und 2 veranlassen, sobald Finanzierungsperspektiven für den Bau vorliegen.	Statement.
	47	12	Die direkte Anbindung der südlich gelegenen Wohngebiete an den Bahnhof Hörde soll laut NVP nicht weiterverfolgt werden (Seite 141). Die geringe Zahl der Ein- und Aussteiger (1512 Ein- und Aussteiger bei 148 Zugabfahrten) zeigt auf, dass der Bahnhof auch als Umsteigeknoten nicht ausreichend angenommen wird, obwohl Fahrgäste aus dem Umland von hier aus viele Ziele z. B. in der südlichen Innenstadt schneller erreichen könnten. Wir halten weiterhin eine direkte Verbindung vom Bahnsteig zur Fußgängerüberführung für erstrebenswert. Hierdurch würde sowohl die Anbindung der südlichen Wohngebiete als auch die Verbindung zur Stadtbahn deutlich verbessert.	Die Anregung wird geprüft. Die Anbindung der Bahnsteige an die Brücke ist wegen der hier anzuwendenden Richtlinien der DB nicht genehmigungsfähig.
	47	13	Bei der Verlängerung der U 49 nach Wellingshofen (S. 146) begrüßt PRO BAHN die oberirdische Lösung bis zur Zillestraße, während wir der unterirdischen Weiterführung bis zur Godekinstraße insbesondere aufgrund der tunnelbedingten Betriebsmehrkosten skeptisch gegenüber stehen. Wir fordern, das Teilprojekt bis zur Zillestraße konkret auszuarbeiten und für eine Förderung nach § 12 ÖPNVG beim VRR anzumelden.	Die Planung wird gemäß der aktuellen Beschlusslage weiter qualifiziert.
	47	14	Auch aus unserer Sicht bedarf die Bushaltestelle Universität (Seite 155) einer Neugestaltung, sehen hierbei aber insbesondere Stadt und DSW21 in der Pflicht. Durch den BLB NRW sind bereits Querungshilfen auf dem Parkplatz geschaffen worden, der Umbau des Straßenquerschnitts inklusive der Haltestellen seitens der Stadt lässt hier noch auf sich warten. Die Installation eines Fahrgastinformationssystems ist für uns dringend notwendig.	Der Baubeginn erfolgt noch 2014. Die Anregung bezüglich der Fahrgastinformation wird an DSW21 weitergeleitet.
	47	15	Siehe auch Tabelle Redaktionelle Änderungen.	
Verkehrsclub Deutschland VCD	48		Gemeinsame Stellungnahme mit BUND (TÖB Nr. 39): siehe TÖB Nr. 39.	
MOBILE – Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V.	49	1	<u>eigener Hintergrund</u> Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) der Stadt Dortmund – Stand 31.10.2013 Stellung zu nehmen. (Seitenzahlen beziehen sich auf den NVP). Als Verein der Behindertenselbsthilfe beraten und begleiten wir seit inzwischen über dreißig Jahren behinderte Menschen bei der Verwirklichung eines selbstbestimmten Lebens, insbesondere in Fragen des Wohnens und der Mobilität. Seit September 2011 beschäftigt sich das u.a. bei uns angesiedelte Projekt „Kompetenzzentrum Selbstbestimmt Leben“ mit der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) in Nordrhein-Westfalen. Vor dem Hintergrund der UN-BRK ergeben sich neue Aspekte auch für den Bereich des kommunalen Nahverkehrs und die entsprechende Planung. Maßstab unserer Stellungnahme zu ausgewählten Punkten des NVP bilden daher sowohl die jahrzehntelange Beratungserfahrung des Vereins als auch die UN-BRK als aktuelle Leitlinie für ein selbstbestimmtes Leben behinderter Menschen.	Statement
	49	2	<u>Grundsätzliches</u> Wir begrüßen die grundsätzliche Feststellung im NVP, dass behinderte Menschen einen individuellen Anspruch auf gut zugängliche und leicht zu benutzende Verkehrsmittel haben und sie diese ohne Erschwernis und ohne fremde Hilfe nutzen können müssen (S. 9 unten). Indessen wird der NVP in der bisher vorliegenden Fassung dem Zweck, der ihm nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zukommen soll, in wesentlichen Punk-	Durch die „Satzung über die Wahrung der Belange von Menschen mit Behinderung in der Stadt Dortmund vom 13.03.2006“ ist sichergestellt, dass das behindertenpolitische Netzwerk frühzeitig bei allen Vorhaben und Maßnahmen beteiligt wird, die die Be-

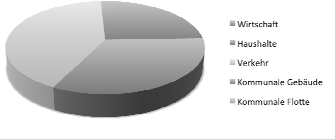

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			ten noch nicht gerecht. Zwar sind bei der Erstellung des NVP in der hier vorliegenden Fassung Menschen mit Behinderung beteiligt worden. Wesentliche Teile und Aussagen, die § 8 Abs. 3 PBefG einem Nahverkehrsplan zuweist, enthält der NVP allerdings bisher nicht. So hat ein Nahverkehrsplan gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG im Grundsatz das Ziel zu verfolgen, bis Ende 2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Von diesem Ziel kann in begründeten, im Nahverkehrsplan dargelegten Ausnahmefällen abgewichen werden (§ 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG).	lange von Menschen mit Behinderung berühren oder die Auswirkungen auf die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung haben. Satzung und Geschäftsordnung regeln die Zusammensetzung des behindertenpolitischen Netzwerkes. Damit ist gewährleistet, dass alle relevanten Gruppen von Menschen mit Behinderung in den Beratungs- und Entscheidungsprozess des behindertenpolitischen Netzwerkes eingebunden sind. Der Beteiligungsprozess des Nahverkehrsplans wird in gleicher Weise auch bei der Beratung der Themen „Fahrzeugbeschaffung“, „barrierefreier ÖPNV bis 2022“ oder „Qualitätsstandards“ fortgesetzt. In diesem Zusammenhang wird auch die Frage der Regelwerke und ihrer Anwendung erörtert.
	49	3	Da Details zur Umsetzung von Barrierefreiheit erst in einem im NVP mehrfach angekündigten „Fachbeitrag“ ausgeführt werden sollen (S. 12, 27, 154), ist hier eine eingehende Auseinandersetzung mit Einzelfragen (noch) nicht möglich. Insbesondere die Diskussion um mögliche Ausnahmen vom Ziel der Barrierefreiheit kann erst sinnvoll geführt werden, wenn entsprechende Planungsgrundlagen vorliegen. Gleiches gilt für Standards des Qualitätsmanagements, die ebenfalls einem eigenen Fachbeitrag vorbehalten bleiben sollen (vgl. S. 12, 157, 160, 171).	Die Behindertenverbände werden in die Erarbeitung des Fachbeitrages eingebunden.
	49	4	In diesem Zusammenhang ist weiterhin sicherzustellen, dass der Diskussionsprozess um Ausnahmen nicht von vorher oder parallel geschaffenen Fakten überholt bzw. erschwert wird. Ausschreibungen für die geplante Anschaffung neuer Bahnen dürfen z.B. erst nach Abschluss der Planungen zur Barrierefreiheit erfolgen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Bindungen im Ausschreibungsverfahren einer umfassenden Barrierefreiheit entgegengehalten werden.	Die Anregung wird aufgenommen.
	49	5	Es fällt auf, dass der NVP den Begriff der Barrierefreiheit stark aus der Perspektive von geh- bzw. körperlich beeinträchtigten Menschen, weniger aus der Perspektive der sinnesbeeinträchtigten Menschen und praktisch nicht aus der Perspektive der Menschen mit einer sogenannten geistigen Behinderung oder aus der Perspektive von Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen konkretisiert. Es liegt nahe, hier einen Zusammenhang zur fehlenden Beteiligung zu vermuten. Nachdem die praktische Ausgestaltung der Barrierefreiheit ohnehin einem entsprechenden „Fachbeitrag“ vorbehalten bleiben soll, sollte die insoweit auftretende Zeitverzögerung genutzt werden, ein umfassendes Beteiligungsverfahren mit Menschen verschiedener Beeinträchtigungsformen durchzuführen.	Die Verwaltung geht davon aus, dass im Behindertenpolitischen Netzwerk alle Behinderten, also auch Menschen mit einer geistigen Behinderung, vertreten sind und zu Wort kommen. Der Aufgabenträger wird auch zukünftig den Teilnehmerkreis mit dem Behindertenpolitischen Netzwerk abstimmen. Erster Schritt des Fachbeitrages wird sein, den Begriff „Barrierefreiheit“ umfassend zu definieren.
	49	6	In einem ersten Schritt sind die im NVP zitierten Handbücher und Regelwerke (insbesondere die DIN) als eine Konkretisierung des Begriffs „Barrierefreiheit“ umzusetzen. Es ist erforderlich, die einschlägigen DIN-Normen als festen, verbindlichen Bestandteil der Auftragsvergaben zu definieren. Eine Abfrage, was einzelne Behindertenverbände unter Barrierefreiheit verstehen – wie es der „direkte Kontakt mit den örtlichen Behindertenverbänden“ nahelegt – erscheint allenfalls ergänzend sinnvoll, nämlich in Bereichen, wo es keine DIN-Normen als Planungsgrundlage gibt oder wo aus bestimmten Gründen von einer vorhandenen DIN-Norm abgewichen werden muss.	Die Verwaltung geht davon aus, dass im Behindertenpolitischen Netzwerk alle Behinderten, also auch Menschen mit einer geistigen Behinderung, vertreten sind und zu Wort kommen. Der Aufgabenträger wird auch zukünftig den Teilnehmerkreis mit dem Behindertenpolitischen Netzwerk abstimmen.
	49	7	Bei Befragungen ergibt sich erfahrungsgemäß die Gefahr, Menschen mit einzelnen Beeinträchtigungsformen nur unzureichend zu berücksichtigen. Den Planungsverantwortlichen ist es insbesondere bisher nicht gelungen, Menschen mit sogenannter geistiger Behinderung angemessen zu beteiligen. Hier sind entsprechende Strukturen zu schaffen, um auch diesen Menschen Einwirkungsmöglichkeiten in Planungsverfahren zu ermöglichen.	Die einschlägigen Normen werden in allen Planungs- und Entscheidungsprozessen berücksichtigt. Die Verwaltung geht davon aus, dass im Behindertenpolitischen Netzwerk alle Behinderten, also auch Menschen mit einer geistigen Behinderung, vertreten sind und zu Wort kommen. Der Aufgabenträger wird auch zukünftig den Teilnehmerkreis mit dem Behindertenpolitischen Netzwerk abstimmen.
	49	8	Da Details zur Umsetzung von Barrierefreiheit erst im angekündigten „Fachbeitrag“ ausgeführt werden sollen, ist hier eine eingehende Auseinandersetzung mit Einzelfragen (noch) nicht möglich.	Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen.
Aktionskreis „der behinderte Mensch in Dortmund	50	1	Der Aktionskreis geht davon aus, dass der Nahverkehr barrierefrei im Sinne des BGG NRW und in unserem sein wird, wenn alle die Barrierefreiheit betreffenden DIN-Normen ohne Abstriche umgesetzt werden. Sollten im Einzelfall im Bestand die Normen nicht umsetzbar sein, ist der Aktionskreis gerne bereit über gleichwertige Alternativen zu diskutieren.	Bei der Infrastrukturplanung werden die einschlägigen Regelwerke berücksichtigt. Die Gesprächsbereitschaft wird gerne zur Kenntnis genommen.
Ver.di Bezirk Dortmund	51	1	Keine Anregungen und Bedenken.	

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
mund				
Stadt Dortmund Umweltamt 60/1-3 Klimaschutz	52	1	<p>Angesichts der Tatsache, dass in Dortmund die Schadstoffemissionen aus dem Verkehr an den Gesamtemissionen mehr als 40% erreichen und innerhalb dessen der Anteil des motorisierten Individualverkehrs fast 90% ausmacht, ist es erforderlich, dass der Klimaschutz im NVP mehr Bedeutung erhält.</p> <p>Die in 2013 fortgeschriebene CO₂-Bilanz für Dortmund zeigt deutlich den hohen Anteil der Treibhausgasemissionen für den Verkehr bzw. den motorisierten Individualverkehr.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Treibhausgasemissionen nach Sektoren 2010</p>  <p>Carsten Elkmann</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Modal Split des Personenverkehrs 2010</p>  <p>Carsten Elkmann</p> </div> </div>	Die Darstellungen werden zur Kenntnis genommen.
	52	2	Es bietet sich an, unter „NVP, 4. Leitbilder und Programme“ das Handlungsprogramm Klimaschutz 2020, das im März 2011 vom Rat der Stadt Dortmund beschlossen wurde, mit den entsprechenden Maßnahmen aufzuführen. Darüber hinaus gibt es weitere Anregungen, um den ÖPNV attraktiver bzw. den Klimaschutz effektiver zu machen.	Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen.
	52	3	Folgende Punkte sollten berücksichtigt werden (mit den Bezeichnungen KomStadt..., Mob... wird auf die Einzelmaßnahmen im Handlungsprogramm verwiesen, die dort ausführlicher beschrieben werden):	Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen.
	52	4	<p><u>Einsparung von Treibhausgasemissionen</u></p> <p>Mob 7: Verknüpfung von Umwelt- und Verkehrsplanung, der Masterplan Mobilität sollte unter dem Aspekt der Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen überprüft werden.</p> <p>Nicht nur im Masterplan Mobilität, sondern auch im NVP sollte besser herausgearbeitet werden, wieviel CO₂ durch die Nutzung des ÖPNV eingespart wird und wieviel CO₂-Einsparpotential beim Umstieg vom MIV auf ÖPNV noch drin steckt.</p>	Die Anregung wird übernommen.
	52	5	<p><u>Ökostrom</u></p> <p>KomStadt 9: Hochwertiger Ökostrom (öffentliche Gebäude, Straßenbeleuchtung, Verkehrsmittel)</p> <p>Nicht nur die Deutsche Bahn, auch die Stadtbahn muss mit (hochwertigem) Ökostrom fahren. Neben dem positiven Klima- ist hier auch der positive Marketingeffekt zu benennen.</p>	Die Stadtbahn, aber auch alle anderen Bereiche von DSW21 beziehen zu 100 % Ökostrom, der aus Wasserkraft erzeugt wird.
	52	6	<p><u>Fahrradparken und Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV</u></p> <p>Mob 2-2: Fahrradparken weiter ausbauen</p> <p>Mob c: Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV</p> <p>Im NVP wird auf den Ausbau der Fahrradparkplätze (Bike and Ride-Plätze) an Haltestellen verwiesen. Eine eingebaute Fahrradstation am Dortmunder HBF ist in Planung. Das HP 2020 gibt weitere Hinweise zur Verbesserung des Fahrradparkens</p> <ul style="list-style-type: none"> - weitere Einrichtungen von witterungsgeschützten Abstellanlagen an den aufkommensstarken Haltestellen. - Erarbeitung eines Fahrradparkkonzeptes speziell für ÖPNV-Haltestellen 	Die Anregungen werden übernommen (Tab. 46, S. 170 und Kap. 8.7.1 Zielkonzept Infrastruktur).
	52	7	<p>Hinweise für die Optimierung zur Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV aus dem HP 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung der kostenlosen Nutzung der Fahrradmitnahme im ÖPNV (z.B. auch mit Einzelticket) - Ausweitung der Nutzung der Fahrradmitnahme über die bisherigen zugelassenen Zeiten. Da diesem Vorhaben Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten entgegen stehen sollte bei der Modifizierung der Fahrzeugflotte überlegt werden, ob nicht eine Lösung wie in Berlin möglich ist. Berlin mit der „Flexy-Tram“, kauft z.B. Niederflurfahrzeuge mit großen Mehrzweckabteilen für Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle, etc. und bewirbt dies aktiv mit großen Bildern auf den Fahrzeugen. 	Die Anregungen werden übernommen und an den für Tarifangelegenheiten zuständigen VRR und die Verkehrsunternehmen weitergegeben.
	52	8	<p><u>Marketing</u></p> <p>-Mob 6 Marketing Umweltverbund</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit für Personen die bisher nicht den ÖPNV nutzen <p>Bündelung verschiedener Angebote und spezielles Marketing zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, z.B. Informationen über ÖPNV und Nutzung eines Leihfahrrades (auch Lastenräder) oder Leih-Autos auf einer Homepage, z.B. von DSW21.</p>	Die Anregung wird übernommen in Kap. 11.7, S. 169.
	52	9	<p>Weitere Vorschläge außerhalb des HP 2020, die aus Gründen des Klimaschutzes attraktiv sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unter 5.4.4 wird auf die Entwicklung der Schülerzahlen (rückläufig) eingegangen. Hierzu wird vorgeschlagen, Verkehrserziehung in Schulen zur Nutzung des ÖPNV durchzuführen. 	Von DSW21 wird u. a. für Grundschüler „Die Busschule“, für weiterführende Schulen Seminare für Arbeits- und Wirtschaftserziehung (z. B. die Rolle des ÖPNV) sowie die Bus- und Bahnshow angeboten. Zudem bildet DSW21 jugendliche Fahrzeugbegleiter aus. Die Anregung wird übernommen in Kap.11.7, S. 169.
	52	10	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Erhöhung der Taktfrequenzen des ÖPNV zur Uni und bessere Bewerbung des ÖPNV bei den Studenten könnte die Situation verbessern. 	Das Angebot wurde seitens DSW21 (ab Sommer 2013) und DB (zusätzli-

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Inhaltliche Aspekte

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
				che S-Bahn ab Vorlesungsbeginn 2013/14) verbessert. Verdichtung An der Palmweide - Universität
	52	11	<ul style="list-style-type: none"> - Einige Städte bzw. Gutachten zum NV verweisen auf den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsbeschränkungen im MIV auf Tempo 30 im innerstädtischen Bereich (auch auf den Hauptverkehrsadern) und dem damit verbundenen, vermehrten Umstieg auf ÖPNV. - Dies gilt auch für die Erhöhung der Parkgebühren - Eine Beschleunigung der Straßenbahn und Busse durch intelligente Vorrangampelschaltungen besteht zwar in einigen Bereichen, sollte aber konsequent weiterentwickelt werden. Außerdem fehlen Busspuren) - Eventuell Einführung einer Chipkarte (die Düsseldorfer Verkehrsbetriebe wollen dies etablieren) mit der alle Fahrten mit den unterschiedlichen Verkehrsträgern (Straßenbahn, Busse, Metrorad, carsharing etc.) am Monatsende abgerechnet werden können. Dies könnte die Attraktivität zur Nutzung des ÖPNV erheblich erhöhen und außerdem hohe Kosten für Kartenautomaten etc. verringern. 	<p>Die angesprochenen Themen werden als Geschäft der laufenden Verwaltung behandelt und von den politischen Gremien beschlossen.</p> <p>Dieser Ansatz wird vom VRR in regionaler Abstimmung weiterverfolgt</p>
	52	12	<p><u>Stellungnahme Immissionsschutz</u> Wir begrüßen ausdrücklich den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV.</p>	Danke.
	52	13	<p><u>Stadtbahnverkehr</u> Der ÖPNV ist ein wichtiges Instrument zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung und der Lärminderung, dennoch erhalten wir Beschwerden über eine mangelnde Gleispflege an den Stadtbahntrassen. Durch das regelmäßige An- oder Abschleifen der Gleise in Kurvenbereichen wird das „Kurvenquietschen“ reduziert bzw. unterbunden. Hier sollte die Aussage getroffen werden, dass man diesen (vermeidbaren) Schallemissionen durch die regelmäßige Gleispflege bzw. einem Pflegeplan entgegenwirkt. Ein entsprechender Pflegeplan wird sicherlich vorliegen.</p>	Die Anregung wird übernommen.
	52	14	<p><u>Busverkehr</u> Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen wird bereits auf schadstoffarme Fahrzeugtechnik geachtet, leider werden hier keine Aussagen über die Schallabstrahlung gemacht. Bitte nehmen Sie noch den Aspekt der „schallarmen Fahrzeugtechnik“ auf.</p>	Der Anregung wird gefolgt. Aufnahme in Kap. 8.7.2 Bussystem, S. 151.
Stadt Dortmund Agenda-Büro	53	1	Keine Stellungnahme abgegeben.	
Stadt Dortmund Gleichstellungsbeauftragte/ Frauenbüro	54	1	s. hierzu TÖB Nr. 14 und 15. Die Anregungen und Bedenken wurden im Rahmen der Veranstaltung für Frauen, Seniorinnen und Senioren sowie den Integrationsrat am 12.02.2014 geäußert.	
Runder Tisch zur Prävention von Kinderunfällen	55	1	Keine Stellungnahme abgegeben.	

Anlage 2 zur Drucksache Nr. 12283-14

Nahverkehrsplan Dortmund 2013

Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Redaktionelle Änderungen

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
BOGESTRA	16	1	6.4.2/7.3.3 Busverkehr/Teilsystem Bus Die Fahrzeugwerte anderer Verkehrsunternehmen (außer DSW21) wurden nicht dargestellt.	Die 7 anderen in Dortmund verkehrenden ÖPNV-Unternehmen unternehmen ähnliche Anstrengungen, um ihren Fuhrpark höchsten Umweltstandards anzupassen. Da diese Unternehmen nur einen Anteil von ca. 2 % an den Betriebsleistungen in Dortmund erbringen, wird auf die differenzierte Darstellung der Fahrzeugflotten dieser 7 Unternehmen verzichtet.
	16	2	7.1.3 Teilsystem Bus Bitte den Namen der BOGESTRA wie folgt schreiben: Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA)	Die Anregung wird übernommen.
	16	3	7.2.2 Verknüpfungspunkte Die S2 fährt von Dortmund Hbf bis zu den drei Endstellen Essen/Duisburg/Recklinghausen. Hier bitte die Ziele anpassen (Tab. 28).	Die Anregung wird übernommen.
	16	4	Bitte entspr. des ersten Absatzes auch den dritten Absatz auf die KÖR beziehen: Nach einer mehrjährigen Vorbereitungs- und Installationsphase hat die KÖR 2011 mit dem Regelbetrieb des Rechnergestützten Betriebsleitsystems begonnen.	Die Anregung wird übernommen
	16	5	7.4.3 Teilsystem Bus Die Buslinie 369 (DO-Lütgendortmund – BO-Langendreer) ist abends auf eine Bedienung durch AnrufSammelTaxi umgestellt worden.	Die Anregungen werden übernommen.
	16	6	Anhang <u>Bedienzeiten und Takte im Busverkehr II</u> <u>werktags:</u> Die Buslinie 369 in Fahrtrichtung BO-Langendreer fährt ab 7 Uhr im 30-Minuten-Takt, die Buslinie 378 in Fahrtrichtung Castrop-Rauxel fährt ab Betriebsbeginn im 20-Min.-Takt <u>samstags:</u> Die Buslinie 370 hat keinen 30-Minuten-Takt, im Taktbruch ergibt sich durch unterschiedliche Abfahrtszeiten lediglich einmal ein geringerer Zeitabstand zwischen zwei Fahrten. Die Buslinie 378 in Fahrtrichtung Castrop-Rauxel startet bereits um 4:30 Uhr. <u>sonn- und feiertags:</u> Die Buslinie 378 startet in Fahrtrichtung Castrop-Rauxel bereits um 6:30 Uhr.	Die Daten werden übernommen.
HCR	21	1	Als Verkehrsunternehmen, welches seinen betrieblichen Schwerpunkt nicht im Bereich des vorliegenden Nahverkehrsplanes Dortmund hat, möchten wir bzgl. des Qualitätsmanagements im ÖSPV der Stadt Dortmund (z.B. 9, Seite 157 ff.), Fahrzeugbeschaffung etc. auf folgenden Punkt hinweisen:	
	21	2	Für den ein- und ausbrechenden Verkehr von Verkehrsunternehmen, die sich nicht im Eigentum des unterzeichnenden Aufgabenträgers befinden, können abweichende Regelungen vereinbart werden.	Die Anregung wird übernommen.
	21	3	7.1.3, Seite 83: Der Firmenname lautet Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH, bitte korrigieren.	Die Anregung wird übernommen.
	21	4	7.2.1.3, Seite 96 Was ist mit dem Ausdruck „Liniplan“ gemeint? Handelt es sich hierbei um die Perlenschnur des Haltestellenfahrplanes mit dem Linienvverlauf und noch zu bedienende Haltestellen oder handelt es sich um eine geografische Karte? Wenn eine Karte gemeint sein sollte, welche Abmessungen und Inhalte sollte diese geografische Karten umfassen?	Es ist die Perlenschnur gemeint. Dies wird im Text konkretisiert.
	21	5	7.2.2, Seite 100 In der Tabelle 33 fehlt Hinweis auf den Verknüpfungspunkt DO- Nette/Oestrich S.	Die Anregung wird übernommen.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Redaktionelle Änderungen

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
	21	6	7.3.3, Seite 108 Die eingesetzten Fahrzeuge der Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH entsprechen den Anforderungen des Luftreinhalteplanes Ruhrgebiet Ost. Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen im Rahmen der Kooperation Östliches Ruhrgebiet (DSW21, BoGeStra, Vestische und HCR) werden die entsprechenden Anforderungen berücksichtigt.	Die Anregung wird übernommen.
	21	7	7.5.2.1, Seite 112 Auf den Fahrzeugen der Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel GmbH werden keine Tickets des VRL-Tarifes verkauft. Wir bitten um Umformulierung des entsprechenden Abschnittes.	Die Anregung wird übernommen.
	21	8	7.5.2.6, Seite 115 Die Anmerkung zur Dienstkleidung sollte so umformuliert werden, dass innerhalb des bedienenden Unternehmens eine abgestimmte Dienstkleidung gibt und nicht eine einheitliche Dienstkleidung für alle bedienenden Verkehrsunternehmen gemeint ist.	Die Anregung wird übernommen.
	21	9	8.2.2, Seite 130 Die Anmerkung zur Aufstellung von Finanzierungs-, Zeit- und Maßnahmenplänen bei der Fahrzeugbeschaffung sollte für Verkehrsunternehmen mit Betriebssitz außerhalb der Stadt Dortmund umformuliert werden.	Die benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen übernehmen diese Aufgaben im eigenen Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereich und stimmen die Ergebnisse mit dem Aufgabenträger Stadt Dortmund ab.
	21	10	8.7.3, Seite 152 Der im Text erwähnte Ruhrpilot ist 2014 in die Verkehrszentrale des Landesbetriebes Straßen.NRW mit Sitz in Leverkusen übergegangen.	Die Anregung wird übernommen.
	21	11	8.7.4, Seite 152/153 Zum Liniplan an der Haltestelle siehe unsere Anmerkung zu 7.2.13. Bezüglich der Ausstattungsmerkmale an den Haltestellen sollten diese für die jeweiligen Standorte weiter differenziert werden.	Es ist die Perlenschnur gemeint. Dies wird im Text konkretisiert.
	21	12	8.7.4, Seite 153 Wie sieht die Verantwortung für Bushaltestellen aus, wenn diese nicht von den DSW21 bedient werden? Der erwähnte Konzessionsvertrag Verkehr ist uns nicht bekannt	Mit den auswärtigen Verkehrsunternehmen, die auf Dortmunder Stadtgebiet fahren, werden im Einzelfall eigene Vereinbarungen getroffen. Für den Ausbau der Hst. sind die jeweiligen Verkehrsunternehmen zuständig.
	21	13	8.7.4, Seite 153/154 Die erwähnten Gliederungspunkte sollten deutlicher den Verkehrsmittel Bus, Stadtbahn und SPNV zugeordnet werden.	Einfügen: Mit den auswärtigen Verkehrsunternehmen, die auf Dortmunder Stadtgebiet fahren, werden im Einzelfall eigene Vereinbarungen getroffen.
	21	14	8.7.4, Seite 153/154 Die erwähnten Gliederungspunkte sollten deutlicher den Verkehrsmittel Bus, Stadtbahn und SPNV zugeordnet werden.	Vor Stadtbahn einfügen: Mit den auswärtigen Verkehrsunternehmen, die auf Dortmunder Stadtgebiet fahren, werden im Einzelfall eigene Vereinbarungen getroffen.
	21	15	11.2, Seite 167 Die Beschaffung von Neufahrzeugen erfolgt im Rahmen einer Gemeinschaftsbeschaffung der Kooperation Östliches Ruhrgebiet (DSW21, BoGeStra, Vestische und HCR) in der Form von baugleichen Fahrzeugen mit gleichen Ausstattungsmerkmalen.	Die Anregung wird übernommen.
	21	16	11.7, Seite 169 Gemäß eines Beschlusses der Kooperation Östliches Ruhrgebietes wird inzwischen bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen auf die Anbringung von Prospekthaltern verzichtet.	Die Anregung wird übernommen.
	21	17	Die Anhänge 5.1 – 5.2 sind für die Buslinie 361 in den Betriebszeiten anzupassen.	Die Anregung wird übernommen.
VER	22	1	Die VER bedient in Dortmund die KOM-Linie 371 von Witten Hbf. über Stockum nach Dortmund-Oespel. Am Verknüpfungspunkt Oespel bestehen Umsteigebeziehungen von und zur S-Bahn-Linie 1 sowie zu den Buslinien der DSW21. Durch das gewählte Liniennetz wird der Wittener Stadtteil Stockum an das übergeordnete SPNV-Netz sowie das Busnetz der Stadt Dortmund angebunden. Von Oespel bestehen u.a. Fahrmöglichkeiten in Richtung Dortmund Innenstadt, zur Universität sowie in einzelne Dortmunder Stadtteile (z.B. Barop).	Kommentierung des NVP-Textes.
	22	2	Die Linie 371 übernimmt eine wichtige Erschließungsfunktion für die ÖPNV-	

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Redaktionelle Änderungen

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			Verbindung zwischen Witten und Dortmund. Die Planung der Stadt Dortmund, das Leistungsangebot im Bestand unverändert fortzuschreiben, wird von uns ausdrücklich begrüßt. Den Fortbestand der Linie halten wir für einen wichtigen Bestandteil für die ÖPNV-Erschließung in der Region.	Kommentierung des NVP-Textes.
	22	3	Der Themenblock des Qualitätsmanagements halten wir für einen wichtigen Baustein für den gesamten ÖPNV. Die VER hat in den letzten Jahren erste Schritte zum Aufbau eines Qualitätssystems entwickelt. So wurde beispielsweise das Beschwerdemanagement reformiert. Gleichzeitig beteiligte sich das Unternehmen erstmals am ÖPNV-Kundenbarometer. Ein weiterer Meilenstein wird die für Anfang 2016 geplante Einführung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems sein.	Kommentierung des NVP-Textes.
	22	4	Der Aufbau eines Qualitätsmanagements ist in unserem Haus mittelfristig angelegt. Da etliche Daten (u.a. Verfügbarkeits-, Pünktlichkeitsstatistik) zurzeit von uns nur mit einem erheblichen Aufwand ermittelt und geliefert werden könnten, favorisieren wir, analog zu Ihrem Ansatz, einen Systemaufbau in mehreren Stufen. Genaue Auswertungen sind erst mit der Inbetriebnahme des RBL-Systems möglich. Gleiches gilt für die Ansteuerung der DFI-Anlage am S-Bahn-Haltepunkt Oespel (IST-Zeiten). Das von Ihnen geplante Berichtswesen sollte nach unserer Meinung ebenfalls stufenweise aufgebaut werden und mit der Zeit wachsen. Aufgrund teilweiser zurzeit noch nicht vorhandener Daten, muss hier zunächst mit anderen Hilfsmitteln gearbeitet werden. Der Aufwand sollte allerdings so gering wie möglich gehalten werden.	Kommentierung des NVP-Textes.
	22	5	Ein System zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen ist im Zusammenhang mit der Anschaffung des Betriebsleitsystems in der ersten Stufe nicht enthalten. Zurzeit könnten die Ampelanlagen im Ennepe-Ruhr-Kreis über ein solches System flächendeckend nicht angesteuert werden. Für die VER-Fahrzeuge wären somit hauptsächlich nur Beeinflussungen von Signalanlagen in den angrenzenden Oberzentren möglich. Aus wirtschaftlichen Gründen wird deshalb die Ausrüstung der Neufahrzeuge mit einem geeigneten System im Moment nicht weiter verfolgt. Aufgrund des relativ geringen Leistungsvolumens sowie der Verkehrsdichte wird die Ansteuerung der Signalanlage im Einmündungsbereich Ewald-Görshop-Straße/Steinsweg durch die Busse der Linie 371 von uns für nicht unbedingt erforderlich angesehen.	Kommentierung des NVP-Textes.
Vestische	23	1	<u>Seite 86 - Tabelle 21:</u> Da wir im Rahmen des Spätverkehrs-Netzes die Linie SB 24 überplant haben, gibt es keine abweichenden Betriebszeiten mehr. Aus diesem Grund kann der Verweis auf die Fußnote an entsprechender Stelle bei der Linie SB 24 gestrichen werden. An dieser Stelle möchten wir auch noch einmal darauf hinweisen, dass die Linie SB 24 mit Umsetzung des Spätverkehrsnetzes am 15. Juni 2014 Mo-Sa ab 22 Uhr bis ca. 1 Uhr und Sonn- und Feiertags ab 21 Uhr bis ca. 1 Uhr nur noch zwischen Dortmund-Mengede und Datteln verkehrt.	Die Anregung wird übernommen.
	23	2		
	23	3	<u>Seite 88 - Tabelle 24:</u> Unsere Nachtexpress-Linie NE14 wird ebenfalls im Zuge der Anpassungen des Spätverkehr-Netzes angepasst. Der in der Spalte „Linienweg“ beschriebene Weg ändert sich somit zum 15. Juni 2014 wie folgt: Dortmund-Mengede Bf – Waltrop Rathaus – Datteln Bus Bf – Oer-Erkenschwick Berliner Platz – Recklinghausen Hbf Ebenfalls ändern sich bei dieser Linie auch die Abfahrtszeiten in 1:17, 2:17 und 3:17 Uhr. Die beschriebenen Betriebszeiten /-tage bleiben gleich.	Die Anregung wird übernommen.
	23	4	Die Vestische Straßenbahn GmbH bittet um eine rechtzeitige Beteiligung im Aufstellungsprozess der Qualitätsvereinbarung.	Die benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen werden im Aufstellungsprozess beteiligt.
	23	5	<u>Seiten 193 bis 195 - Anhänge 5.1, 5.2 und 5.3</u> Die Betriebszeiten der Linie SB24 werden im Zusammenhang mit dem Spätverkehrs-Netz ab dem 15. Juni 2014 an allen Betriebstagen auf dem Linienabschnitt Recklinghausen - Mengede S bis ca. 1 Uhr im 60 Minuten Takt erweitert. In Gegenrichtung (Linienabschnitt Mengede S – Recklinghausen) wird die Betriebszeit an allen Tagen bis ca. 0:30 Uhr ebenfalls im 60 Minuten Takt erweitert. An den entsprechenden Stellen in den Anhängen ist dies bitte zu ändern.	Die Anregung wird übernommen.
RVR	30	1	Der Regionalverband Ruhr nimmt Stellung zu den Themen mit regionaler Relevanz „Leitbilder und Programme“, „Verknüpfungen“, „Zielkonzept“ und „Maßnahmen Bus - System“ (Reihenfolge gemäß Gliederung NVP) im Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Dortmund, da diese auch unter regionalen Aspekten von Bedeutung sind.	
	30	2	<u>Leitbilder und Programme</u> Im Kapitel 4.6 „ÖPNV-Planung und Regionalplanung in der Metropolregion Ruhr“ sollte der Begriff ‚Metropolregion Ruhr‘ in ‚Metropole Ruhr‘ geändert werden, da nach dem derzeit noch gültigen Landesentwicklungsplan eine Metropolregion Rhein-Ruhr	Die Ziele des Landesentwicklungsplans NRW werden nach Kap. 4.6

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Redaktionelle Änderungen

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			gesetzlich definiert ist. Der Aufstellungsbeschluss für den in diesem Kapitel angesprochenen Regionalplan Ruhr ist für das Jahr 2017 vorgesehen.	eingefügt.
	30	3	Gemäß § 8 (1) des ÖPNV-Gesetzes NRW sind „bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten“. Es wäre daher wünschenswert, dass im NVP auch die Ziele des Landesentwicklungsplans NRW zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sowie die diesbezüglichen Aussagen des Gebietsentwicklungsplans (GEP) Arnsberg, Teilabschnitt Dortmund/Kreis Unna/Hamm im Rahmen des NVP dargestellt und bezüglich ihrer Perspektiven für die Stadt Dortmund erläutert werden.	Die Anregung wird übernommen. Die Ziele des Landesentwicklungsplans NRW werden hinter Kap. 4.6 eingefügt. Siehe auch „Inhaltliche Änderungen“ BUND/VCD Anregung 2
	30	4	Der Verweis auf den „Nahverkehrsplan des Zweckverbandes SPNV Ruhr-Lippe 2007“ in Kapitel 4.7.2 sollte durch einen Verweis auf den Nahverkehrsplan des neuen SPNV-Aufgabenträgers Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe [„Erster Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL“, Mai 2011] ersetzt werden.	Die Anregung wird übernommen.
	30	5	Darüber hinaus sollte aufgrund der regionalen Verflechtungen der Stadt Dortmund ein Hinweis auf die Abstimmung bzw. die Berücksichtigung der Nahverkehrspläne benachbarter lokaler Aufgabenträger (kreisfreie Städte und Kreise) erfolgen, auf die auch im ÖPNV-Gesetz des Landes [§9 (3): Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen] hingewiesen wird.	Die Anregung wird übernommen.
VRR	31	1	Gemäß § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW ist der VRR sowohl für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV (Aufgabenträgerschaft für den SPNV) als auch für die integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV (Koordinierungs- bzw. Hinwirkungsaufgabe für den ÖPNV) zuständig. Die Stellungnahme des VRR beschränkt sich beim vorliegenden Nahverkehrsplan ausschließlich auf diese beiden Punkte.	
	31	2	<u>Zu Kapitel 3.4 (Barrierefreiheit im ÖPNV in Dortmund) in Verbindung mit Kapitel 8.2.1, Oberziel 4, Einzelziel 1 (Barrierefreie Haltestelleninfrastruktur) und Kapitel 11 (Handlungsprogramm):</u> Die am 01.01.2013 in Kraft getretenen Änderungen des PBefG beinhalten in § 8 Abs. 3 neue Vorschriften zur Barrierefreiheit der Personenbeförderung und erstmals eine zeitliche Frist für deren Umsetzung. Die Aufgabenträger für den ÖPNV werden nunmehr verpflichtet, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige und nicht nur – wie bisher – eine weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Wegen der eindeutigen gesetzlichen Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit müssen im Nahverkehrsplan die Ausnahmen von dieser Vorgabe angegeben sowie klar benannt und begründet werden. Diese Vorgabe unterstellt, dass – sofern keine sofortige Umsetzung der Barrierefreiheit möglich ist – ein Zeitplan aufgestellt wird, der die einzelnen Umsetzungsschritte hin zu einer vollständigen Barrierefreiheit beinhaltet und mit Fristen (Zeitstrahl) versieht. Sofern weder die Ausnahmetatbestände für die Umsetzung noch geeignete Umsetzungsschritte und Fristen zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit angegeben werden, können seitens der Behindertenverbände Ansprüche gegenüber der Stadt Dortmund geltend gemacht werden. Von daher begrüßen wir es, dass Sie zeitnah zur Verabschiedung des Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen einen Fachbeitrag zur Barrierefreiheit erarbeiten und als Teilfortschreibung des NVP Dortmund beschließen lassen wollen.	Ist im NVP berücksichtigt und wird im Fachbeitrag zur Barrierefreiheit zeitnah konkretisiert. Die Stadt Dortmund nimmt das Angebot des VRR an.
	31	3	<u>Zu Kapitel 7.2.3 (Parken und Reisen P+R):</u> Der VRR begrüßt, dass die Stadt Dortmund bezüglich der Erreichbarkeit von ÖPNV- und SPNV-Haltestellen – auch vor dem Hintergrund beschränkter Finanzmittel – den Fokus auf hochwertige B+R-Anlagen legt. In diesem Bereich kann der VRR der Stadt Dortmund seine fachliche und ggf. finanzielle Unterstützung (gemäß § 12 und § 13 ÖPNVG NRW) anbieten.	Die Stadt Dortmund nimmt das Angebot des VRR an.
	31	4	<u>Zu Kapitel 7.2.1.1 (Teilsystem Schienenpersonennahverkehr) in Verbindung mit Kapitel 8 (Zielkonzept – Aufgaben und Ableitung von Maßnahmen) und Kapitel 11 (Handlungsprogramm):</u> In der Zustandsbeschreibung (Kapitel 7.2.1.1) wird u. a. die Ausstattung der in der Stadt Dortmund liegenden SPNV-Stationen mit Anlagen zur Fahrgastinformation dargestellt. Die vom VRR regelmäßig durchgeführten Befragungen (Kundenzufriedenheitsmessung und Kundenbarometer) zeigen, dass die Fahrgastinformation im Regel- und insbesondere im Störfall eine hohe Bedeutung hat. Aus diesem Grund beteiligt sich der VRR an einem Pilotprojekt zur Verbesserung der Fahrgastinformation an zentralen Verknüpfungsstandorten durch die Einrichtung von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) in der Stadt Düsseldorf. Der VRR kann seine Expertise einbringen, wenn die Stadt Dortmund an Haltestellen (sofern diese Verknüpfungspunkte von SPNV und ÖSPV sind), entsprechende Systeme zur Dynamischen Fahrgastinformation installieren möchte. Darüber hinaus kann der VRR in seiner Funktion als Bewilligungsbehörde für Infrastrukturmaßnahmen gemäß § 12 und § 13 ÖPNVG NRW diese qualitätssteigernden Maßnahmen ggf. förderprogrammatisch unterstützen. Die in Kapitel 11.6 genannten SPNV-Stationen Aplerbeck, Hörde, Kley und Oespel	Die Stadt Dortmund nimmt das Angebot des VRR an.

Nahverkehrsplan Dortmund 2013 - Beteiligungsverfahren - Anregungen und Bedenken – Ergebnis der Abwägung

Redaktionelle Änderungen

Beteiligte Institution	TÖB Nr.	ES Nr.	Einzel-Stellungnahme (ES)	Abwägungsvorschlag
			(parallel zur Durchführung DB-seitigen Modernisierungsmaßnahmen) eignen sich nach unserer Einschätzung für die Anbringung von DFI-Anlagen.	
NWL	32	1	Aufgrund der geänderten Aufgabenträger-Strukturen im SPNV-Bereich ist zur Abstimmung kommunaler Nahverkehrspläne der Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe des NWL zugrunde zu legen. Dieser hat den NVP des ZRL im Jahr 2011 abgelöst. Der aktuelle Plan steht im Internet unter http://www.nwl-info.de/service/nwl-nahverkehrsplan.pdf zum Download bereit. Die Aussagen unter Punkt 4.7.2 müssten dementsprechend angepasst werden. Gleiches gilt für die Maßnahmenkonzepte im Bereich SPNV im Kapitel 8.4. Der NVP des NWL trifft hierzu streckenscharf detaillierte Aussagen zum künftig geplanten Bedienungsangebot. Konkret möchten wir für dieses Kapitel auf folgende Details eingehen: S. 133: Die Abbildung 24 (RRX-Netz) ist nicht auf dem letzten Stand, u. a. fehlt die geplante Verlängerung der Linie RRX 2 im Zweistundentakt über Hamm hinaus bis Kassel. Im folgenden Absatz sollte diese Relation neben den Endpunkten Münster und Minden erwähnt werden.	Alle Anregungen werden übernommen.
	32	2	S. 135, RB 43: Die Vergabe der Betriebsleistungen auf der Linie RB 43 ist zwischenzeitlich erfolgt. Ab Dezember 2015 übernimmt die DB Regio AG den Betrieb zwischen Dortmund und Dorsten im Rahmen des sog. Sauerland-Netzes. S. 136, Linien RB 50/RB 51: Die Firmenbezeichnung der DB Regio hat sich geändert. Korrekt muss es „DB Regio AG, Region NRW“ heißen. Im zweiten Absatz schlagen wir im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Lünen – Münster zudem die Erhöhung der Planungen zur Führung der Linie RRX 1 bis nach Münster vor. Ergänzend sieht der NVP des NWL perspektivisch die Ausweitung der Betriebszeiten der RB 51 bis 0 Uhr, am Wochenende bis 2 Uhr vor. S. 136, RB53: Bitte auch hier auf den NVP des NWL verweisen. S. 137, RB52: Der NVP des NWL sieht für diese Strecke die Ausweitung des Angebots in den Abendstunden und die Wiedereinführung des Stundentakts sonntags morgens vor. Perspektivisch ist zudem die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sowie die Verdichtung des Fahrplanangebots auf einen 30-Minuten-Takt vorgesehen (vgl. S. 261 ff NVP NWL). S. 137, RE57: Mit der Neuvergabe des Sauerland-Netzes (Linien RE 17, RE 57, RB 52, RB 53, RB 54 und RB 43) zum Dezember 2016 wird das Angebot auf der Oberen Ruhrtalbahn (KBS 435) und den abzweigenden Nebenstrecken neu geordnet. Die Linie RE 57 wird ab diesem Zeitpunkt täglich in der gleichen Taktlage verkehren, zudem wird es Verbesserungen im Abendverkehr geben. In Fröndenberg können mit einer Fahrplanumstellung auf der RB 54 neue Anschlüsse von Dortmund nach Neuenrade hergestellt werden. Im NVP des NWL ist zudem die Bedienung des Halts Dortmund Signal Iduna Park als Regelhalt der Linie RE 57 als Ziel formuliert. Weitere Einzelheiten vgl. auch S 266 ff des NVP NWL.	Alle Anregungen werden übernommen.
FUSS e.V.	41	1	<u>Sonstige Anmerkungen</u> <u>Zu Seite 9:</u> Die Überschrift „Hier wird der Nahverkehrsplan Beispiele nennen.“ ist als Überschrift unverständlich.	Es handelt sich hier um einen Ausblick auf den NVP-Inhalt als zusammenfassendes Ergebnis des vorangegangenen Absatzes.
	41	2	<u>Zu Seite 13:</u> Da die BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS) seit 1. November 2008 unter dem Angebotsnamen DB BAHN Westfalenbus auftritt, empfiehlt es sich „BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS)/DB BAHN Westfalenbus“ zu schreiben, um Eindeutigkeit herzustellen und Irritationen zu vermeiden. (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Busverkehr_Ruhr-Sieg) Jedoch ist auf dem Liniennetzplan http://www.busverkehr-ruhr-sieg.de/westfalenbus/view/fahrplan/liniennetzplaene.shtml keine Linie in Dortmund verzeichnet.	Redationeller Hinweis. Nach Rücksprache mit dem Verkehrsunternehmen wird die Schreibweise in DB BAHN Westfalenbus/BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH geändert. Anmerkung: Die Linie R50 verkehrt zwischen Schwerte und Dortmund-Lichtendorf/Sölderholz
	41	3	<u>Zu Seite 27:</u> Die einzige übliche Schreibweise ist Smartphone, nicht Smartfon.	Redaktioneller Hinweis wird übernommen.
Pro Bahn e.V.	47	1	<u>Redaktionelle Anmerkungen</u> Seite 66, Tabelle 13: Kurl wird nur zweimal stündlich bedient, Scharmhorst nur 1 bis 2 Mal. Seite 106, Tabelle 36: Der hier aufgeführte RE 2 ist für Dortmund nicht relevant. Seite 136: Die Formulierung: "des niedersächsischen Herstellers Alstom" ist irreführend. Die Fahrzeuge werden bei Alstom Transport Deutschland in Niedersachsen hergestellt, dieser Betrieb gehört dem französischen Alstom-Konzern.	z. K. Die Anregungen werden übernommen.