



Dortmund & die Region – nach innen und außen vernetzte Stadt

Strategie ÖPNV und Vernetzung
des Masterplan Mobilität 2030

Impressum

Herausgeberin

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt,
Geschäftsbereich Mobilitätsplanung
Freistuhl 7
44137 Dortmund
Andreas Meißner (verantwortlich)

Redaktion

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
David Madden, Gregor Korte, Frederik Heyroth

Goudappel BV
Sören Bigalke, Erik Oerlemans

Konzept + Design

Stadt Dortmund, Marketing + Kommunikation

Druck

Stadt Dortmund, Betriebliches Arbeitsschutz- und
Gesundheitsmanagement, Print- und Mediacenter
02/2026

Der Umwelt zuliebe

Dieses Printprodukt wurde auf Recyclingpapier mit
der Umweltzertifizierung „Blauer Engel“ hergestellt

Inhalt

Bus, Bahn und vernetzte Mobilität als Teil des Masterplan Mobilität 2030	4
Einbindung der Stadtgesellschaft in die Erstellung des Teilkonzepts	6
Einsteigen: Stärken und Schwächen von Bus, Bahn und Angeboten der vernetzten Mobilität	7
Die Dortmunder Bevölkerung und ihr Mobilitätsverhalten	7
Netz, Angebot und Infrastruktur des ÖPNV in Dortmund	8
Erschließungsanalyse	11
Analyse der Angebote der vernetzten Mobilität	12
Fazit: So sind ÖPNV und vernetzte Mobilität in Dortmund aufgestellt	13
Umsteigen: Leitbild und Entwicklungsziele für Bus, Bahn und vernetzte Mobilität	14
Weiterfahren: Bus, Bahn und vernetzte Mobilität gezielt weiterentwickeln	18
Die Schiene als Rückgrat des ÖPNV –unabhängig, leistungsstark und komfortabel.....	18
Die kommunale Schiene als wichtiger innerstädtischer ÖPNV-Verkehrsträger – Netzerweiterungen in die Umsetzung bringen.....	21
Bedarfsverkehre in der Großstadt – für Flexibilität, Erschließung und Ergänzung.....	27
Stärkung von Mobilitätsknotenpunkten und Intermodalität – Bus, Bahn, Rad, Pkw und weiteres zusammen denken	28
Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit von Bus & Bahn im Straßenraum	32
Eine hohe Service- und Informationsqualität für den Regelbetrieb und Sonderfälle	34
Automatisierung im ÖPNV	34
Stadt- und ÖPNV-Entwicklung gemeinsam denken: Transit-oriented development als Dortmunder Planungsgrundsatz.....	35
Ankommen: Wirkungen des Konzepts, Finanzierungsoptionen und die nächsten Schritte	36
Finanzierung des ÖPNV in Dortmund.....	36
Wirkung des Teilkonzepts.....	37
Fazit.....	38
Anhang	39

Bus und Bahn sind in Dortmund wesentliche Säulen der Mobilität. Auch die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel ist in diesem Zusammenhang ein wichtiger Baustein, damit die Dortmunder*innen je nach Ziel und Zweck ihres Weges das passende Verkehrsmittel nutzen und einfach umsteigen können – auch zwischen den Verkehrsmitteln, etwa vom Fahrrad in die Stadtbahn. Mit dem Teilkonzept "Dortmund & die Region – nach innen und außen vernetzte Stadt" hat der Masterplan Mobilität nun auch diese zentralen Themen behandelt. Das Konzept bildet damit die Grundlage für die Zukunft des ÖPNV in Dortmund.

Stefan Szuggat, Dezernent für Umwelt, Planen und Wohnen der Stadt Dortmund

Bus, Bahn und vernetzte Mobilität als Teil des Masterplan Mobilität 2030

Die Stadt Dortmund stellt mit dem Masterplan Mobilität 2030 die Weichen der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die Zukunft. Ziel ist eine deutliche Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr), mit dem die Dortmunder*innen künftig mindestens zwei Drittel aller Wege absolvieren sollen. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die vernetzte Mobilität spielen dabei eine Schlüsselrolle für eine gerechte und umweltfreundliche Mobilität und die Erreichung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 – auch wenn der ÖPNV aktuell vor finanziellen Herausforderungen steht.

Im sogenannten Teilkonzept ÖPNV erfolgte zunächst eine Analyse aller Teilsysteme des ÖPNV und der vernetzten Mobilität. Anschließend wurde ein Leitbild mit zugehörigen Zielen zur ÖPNV-Entwicklung bis 2035/2040 entwickelt. Diesem folgen die erforderlichen Konzepte und Maßnahmen für alle Teilsysteme des ÖPNV und der vernetzten Mobilität und eine Wirkungsanalyse des Konzepts.

Dieser Kurzbericht stellt die Ergebnisse der Arbeiten zum Teilkonzept ÖPNV in komprimierter Fassung dar. Ergänzend ist ein ausführlicher Bericht mit allen Inhalten angefertigt worden. Dieser liegt der Verwaltung und DSW21 vor.

Das Teilkonzept ÖPNV steht – im Sinne des Masterplan Mobilität – als vorbereitendes, strategisches Planungsinstrument, das Ziele formuliert und die dafür erforderlichen Maßnahmen beschreibt. Dabei bildet das Teilkonzept ÖPNV die konzeptionelle Grundlage für die Neuauufstellung des Nahverkehrsplans und für das parallel erstellte Stadtbahnentwicklungskonzept. Ebenso adressiert dieses Konzept das Land Nordrhein-Westfalen, die SPNV-Aufgabenträgerschaft sowie die Infrastruktureigentümer der Schiene, vor allem DB InfraGO. Dabei werden weitere Prüfaufträge angestoßen, die zu einer Verbesserung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in, von und nach Dortmund beitragen können. So wird der Weg aufgezeigt, den Dortmund in den nächsten Jahren beim Ausbau von Bus und Bahn sowie deren Vernetzung gehen möchte.

Einbindung der Stadtgesellschaft in die Erstellung des Teilkonzepts

- » Der bewährte **Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität** begleitete auch das Teilkonzept ÖPNV. In diesem Rahmen beteiligten sich unter anderem Vertreter*innen der Stadt, der Politik, des Verkehrsunternehmens DSW21 und von Interessenverbänden. In drei Sitzungen wurden Stärken und Schwächen des ÖPNV, Ziele und Maßnahmen erarbeitet. Die Ergebnisse flossen in die Konzeptentwicklung ein.

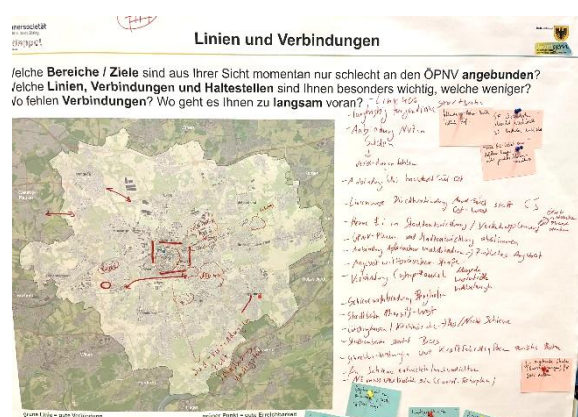


- » **Dialogveranstaltung:** Am 10. Juni 2024 fand in Dortmund-Hörde eine öffentliche Dialogveranstaltung statt, um Wünsche und Bedürfnisse zum ÖPNV zu sammeln. An vier Themenständen wurden Aspekte wie Sauberkeit, Sicherheit, Fahrgastinformation, Barrierefreiheit, Fahrradmitnahme, vernetzte Mobilität, Linienführung und Taktzeiten diskutiert.
- » **Online-Beteiligung:** Zwischen April und Juni 2025 wurde eine Online-Beteiligung zur ÖPNV-Entwicklung in Dortmund durchgeführt, an der sich über 2.300 Bürger*innen vollständig beteiligten. Dabei zeigte sich, dass viele Teilnehmende bereits zufrieden mit dem ÖPNV in Dortmund sind und vor allem das Stadtbahnnetz das vielgenutzte Rückgrat des ÖPNV ist, was sich neben positivem Feedback auch durch Rückmeldungen zu vollen Fahrzeugen zur Spitzenzeit äußert. Verbesserungswünsche betreffen häufig Bereiche, die über den Busverkehr angebunden sind und wo es zu längeren Fahrzeiten oder Umstiegen kommt. Von Seiten der Nutzer*innen wird zudem immer wieder die Bedeutung der Zuverlässigkeit des ÖPNV betont. Die den ÖPNV ergänzenden Mobilitätsangebote erfahren überwiegend noch keine breite Aufmerksamkeit.

Die Ergebnisse sowie viele einzelne Rückmeldungen stützen die gutachterlichen Untersuchungen. Spezifische Rückmeldungen können zudem in der konkreten Nahverkehrsplanung herangezogen werden.

- » **Akteursworkshops:** Im Rahmen der Konzeptentwicklung fanden sieben Workshops mit unterschiedlichen Akteursgruppen statt, um zentrale Themen zu vertiefen und den Austausch zu fördern. In diesem Rahmen erfolgt ein „Blick in die Region“ (SPNV-Entwicklung), ebenso ein „Blick in die Bezirke“ (Bezirkspolitik) sowie Diskussionen aus den Blickwinkeln von vernetzter Mobilität, Wirtschaft, Freizeit und Einzelhandel, Barrierefreiheit und Inklusion, On-Demand-Verkehr und Automatisierung im ÖPNV sowie eine Stadt-Umland-Abstimmung.

Die Workshops lieferten wertvolle Impulse für die Maßnahmenentwicklung und stärken die Zusammenarbeit für zukünftige Projekte.



Einsteigen: Stärken und Schwächen von Bus, Bahn und Angeboten der vernetzten Mobilität

Den inhaltlichen Einstieg bilden die Bestandsaufnahme und Analyse aller Teilsysteme des ÖPNV in Dortmund (SPNV, Stadtbahn, H-Bahn, Bus) sowie der Angebote der vernetzten Mobilität und die Bewertung der Qualität der Angebote. Die Analyse beruht auf Mobilitätsdaten und Planungsgrundlagen der Jahre 2019 bis 2024. Im ÖPNV sind regelmäßig Anpassungen möglich, sodass es auch während der Bearbeitungsphase zu einzelnen Änderungen gekommen ist (Beispiel: Umsetzung der Ringbuslinie 400 im Innenstadtbereich). Weiterhin handelt es sich bei den Analysen nicht um eine Evaluation des seit 2014 gültigen Nahverkehrsplans; zum Teil werden anderen Analysemethoden und -Maßstäbe angesetzt.

Die Dortmunder Bevölkerung und ihr Mobilitätsverhalten

Dortmund verzeichnet als neuntgrößte Stadt Deutschlands etwa 615.000 Einwohner*innen. Zuletzt ist die Einwohner*innenentwicklung leicht positiv verlaufen. Für die Zukunft ist von konstanten bis leicht steigenden Bevölkerungszahlen auszugehen. Bei der Bevölkerungsdichte zeigen sich innerhalb des Stadtgebiets deutliche Unterschiede.

Siedlungsstrukturell verfügen alle äußeren Stadtbezirke über eigenständige Zentren, die sich durch eine erhöhte Bevölkerungs- und Geschäftsdichte auszeichnen.

Gleichzeitig sind diese Bezirke auch durch dünn besiedelte Räume und Freiflächen geprägt. Aus dieser polyzentrischen Struktur ergeben sich vielfältige Verkehrsbeziehungen, sowohl innerhalb der einzelnen Stadtbezirke als auch zwischen den äußeren Bezirken und der Innenstadt.

Der Anteil des ÖPNV an allen Wegen der Dortmunder*innen liegt, auf Basis der Mobilitätsbefragung 2019, bei knapp 22 %. Für über die Hälfte der ÖPNV-Wege wird die Stadtbahn genutzt. Bei Wegen über die Stadtgrenze steigt der Anteil des ÖPNV auf gut 24 %. In den Innenstadtbezirken wird

- » Der ÖPNV macht bereits knapp 22 % aller Wege der Dortmunder*innen aus. Der Anteil reicht von ca. 17 % in Aplerbeck bis zu ca. 37 % in der Nordstadt.
- » Die Dortmunder*innen benötigen im Schnitt 15 Minuten zur nächsten Stadtbahnhaltestelle und 17 Minuten zum nächsten Bahnhof.
- » **Knapp 40 % der Dortmunder*innen nutzen den ÖPNV regelmäßig**, knapp 44 % hingegen (fast) nie. Derzeit nutzen rund 170.000 Dortmunder*innen das DeutschlandTicket.
- » **12 % der Dortmunder*innen** weisen einen **Schwerbehindertengrad** auf und sind verstärkt auf einen barrierefreien ÖPNV angewiesen.

der ÖPNV überdurchschnittlich stark genutzt, insbesondere bei den Menschen im Bezirk Innenstadt-Nord (Anteil 36,7%). Im Gegensatz dazu ist der Anteil des ÖPNV am Modal Split in Aplerbeck mit Abstand am geringsten. Insgesamt zeigt sich auch hier die soziodemografische Struktur sowie die Siedlungsstrukturen der jeweiligen Stadtbezirke in der ÖPNV-Nutzung – kompaktere Strukturen ermöglichen eine stärkere ÖPNV-Nutzung.

Vor dem Hintergrund der demografischen und soziostrukturellen Rahmenbedingungen kann das ÖPNV-Potenzial in Dortmund als überdurchschnittlich hoch eingeschätzt werden. Die Siedlungsstruktur und unterschiedliche Bevölkerungsdichte stellen den ÖPNV hingegen vor Herausforderungen.

Netz, Angebot und Infrastruktur des ÖPNV in Dortmund

Dortmund verfügt über einen vielfältigen ÖPNV mit SPNV, Stadtbahn, H-Bahn und einem umfangreichen Busnetz. Der SPNV wird vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) organisiert, während die Stadt Dortmund für Stadtbahn, H-Bahn, Bus und Bedarfsverkehr zuständig ist, bei denen der Betrieb durch die Dortmunder Stadtwerke (DSW21) erfolgt. Die Planung des ÖPNV erfolgt über den Nahverkehrsplan, in dem konkrete Qualitätsstandards und Linienangebote festgelegt werden. Der VRR hat 2025 seinen SPNV-Nahverkehrsplan beschlossen; der NVP der Stadt Dortmund soll im Anschluss an das Teilkonzept ÖPNV neu aufgestellt werden.

Regionale Anbindung durch den SPNV: RE, RB, S-Bahn

Auf der regionalen Ebene und zur äußeren Vernetzung Dortmunds ist der SPNV das relevante öffentliche Nahverkehrsangebot. Mit über 250.000 Berufspendelwegen bestehen starke Verflechtungen vor allem nach Bochum, Lünen, Essen sowie weiteren Städten wie Unna, Hagen und Witten. Bei vielen Pendelwegen ist der ÖPNV zwischen Innenstädten oft schneller als der Pkw, verliert jedoch bei Pendelwegen zwischen Vororten aufgrund des dichten Straßennetzes seinen Vorteil.

Dortmund wird von sieben Regionalexpress-, sieben Regionalbahn- und vier S-Bahn-Linien bedient, die an insgesamt 44 Bahnhöfen halten. Der Hauptbahnhof ist zentraler Knotenpunkt im Schienenverkehr. Auf den Hauptachsen gibt es ein gutes Angebot, mittlerweile fast rund um die Uhr. Schwächen zeigen sich bei langsamen und teils nur stündlich verkehrenden Regionalbahnlinien. Auf einigen Verbindungen fehlen Spät- und Nacht-Angebote.

Das S-Bahn-Angebot bietet ein grundsätzlich gutes Angebot auf der Ruhr-Hauptachse (S1), jedoch mit einem ausgedünnten Takt an Samstagen und im Abendverkehr. Die „Dortmunder“ Linie S4 verkehrt zeitweise nur alle 30 Minuten.

Insgesamt ist das Angebot im SPNV als gut zu bewerten. In den letzten Jahren ist die Zuverlässigkeit des Betriebs jedoch deutlich zurückgegangen; auch zukünftig ist hier unter anderem durch viele Baustellen im Schienennetz mit Einschränkungen zu rechnen.

Für die Zukunft bestehen gemäß dem SPNV-Zielnetz 2040 des VRR ambitionierte Ausbaumaßnahmen, die in den Maßnahmen aufgegriffen werden, aber zeitlich und finanziell noch nicht durchgeplant sind.

In Dortmund weisen 73 % der SPNV-Stationen in Bezug auf die Barrierefreiheit keinen oder nur einen geringfügigen Handlungsbedarf auf, während an rund 27 % der Stationen ein ho-

her Handlungsbedarf besteht. Hier fehlen beispielsweise höhengleiche Einstiege oder stufenfreie Zugänge zum Bahnsteig. Dennoch nutzen bereits über 95 % der Fahrgäste weitgehend barrierefreie Stationen.

Stadtbahn und H-Bahn

Die Stadtbahn bildet das Rückgrat des ÖPNV in Dortmund mit acht Linien auf drei Stammstrecken, einer Netzlänge von rund 75 km und 125 Haltestellen. Sie befördert jährlich über 80 Millionen Fahrgäste. Trotz hoher Bedeutung ist die Netzlänge im interkommunalen Vergleich eher gering; vor allem Teile des Dortmunder Südens sind nicht durch die Stadtbahn erschlossen.

Die radiale Netzstruktur basiert auf drei zentralen Umsteigepunkten zwischen den Stadtbahnlinien in der Innenstadt (Haltestellen Stadtgarten, Kampstraße, Reinoldikirche), der Hauptbahnhof gehört allerdings nicht dazu. Die 24 unterirdischen Stationen sind weitgehend barrierefrei und auf Drei-Wagen-Züge ausgelegt, wohingegen oberirdische Haltestellen überwiegend auf kürzere Zuglängen beschränkt sind.

Der Stadtbahn-Fuhrpark besteht derzeit aus 121 Stadtbahnwagen (Hoch- und Mittelflur), wobei eine Aufstockung auf 145 Fahrzeuge bereits in Umsetzung ist.



Die Linien U41, U42, U43, U44 und U47 sind die zum Teil stark ausgelasteten Durchmesserlinien, wohingegen kürzere Linien wie U45, U46, und U49 auch als Verstärker auf den Stammstrecken dienen und zumeist geringer ausgelastet sind. Das Taktschema folgt einheitlich dem 10-Minuten-Takt tagsüber und dem 15-Minuten-Takt abends und sonntags, mit Ausnahmen auf einzelnen Abschnitten. Durch Linienüberlagerungen werden im Innenstadtbereich teils deutlich dichtere Taktfolgen erreicht. Der Betrieb startet werktags bereits vor 4 Uhr morgens und endet in der Regel zwischen 24 und 1 Uhr. Rund 92 % aller Fahrten im Stadtbahnverkehr waren 2023 mit bis zu +3 Minuten pünktlich.

Im Dortmunder Stadtbahnnetz sind bereits 86 % aller Haltepositionen barrierefrei ausgebaut, ein Spitzenwert im VRR-Gebiet.

Die Dortmunder H-Bahn ist ein gut drei Kilometer langes eigenständiges und innovatives Nahverkehrssystem und verbindet den Campus Nord und Campus Süd der TU-Dortmund, die S-Bahn-Station DO-Universität, das Technologiezentrum und den Ortsteil Eichlinghofen. Eine Verlängerung zur Stadtbahnhaltestelle Theodor-Flieöner-Heim (U42) ist bereits beschlossen und in Vorbereitung. Alle H-Bahn-Stationen sind barrierefrei ausgebaut.



Bus

Der Busverkehr ergänzt die Stadtbahn und sichert die ÖPNV-Erschließung in Dortmund sowie die Anbindung angrenzender Kommunen. Das Netz umfasst 81 Buslinien mit rund 1.000 Kilometern Länge und 2.000 Haltepositionen. Betrieben wird das Angebot überwiegend durch DSW21 mit rund 190 Bussen. Im Jahr 2023 wurden etwa 37,5 Millionen Fahrgäste befördert. Die Linien haben unterschiedliche Funktionen. Tagsüber verkehren rund 60 Linien im 10-, 20-, 30- oder 60-Minuten-Takt. Auf einigen Linienabschnitten ergeben sich durch Überlagerung mehrerer Linien dichtere Takte. Die Buslinien weisen abends ein uneinheitliches Betriebsende zwischen 20:00 und 24:00 Uhr, zum Teil abweichende/verkürzte Linienwege und sonntags einen uneinheitlichen Betriebsstart auf, was die Erschließungsqualität sowie die einfache Merk- und Nutzbarkeit des Netzes stellenweise spürbar verringert.

Besonders stark nachgefragt sind die „Nuller“-Linien (410 bis 490), die überwiegend wichtige Tangentialverbindungen zwischen den äußeren Stadtteilen herstellen. Nachfrageschwerpunkte gibt es zudem zwischen Huckarde und Kirchlinde, zwischen Hörde und Lütgendortmund sowie von Hörde ausgehend Richtung Benninghofen und Höchsten sowie Richtung Wellingshofen (siehe auch Karte im Anhang). Gering ausgelastete Linien finden sich vor allem in nordwestlichen und östlichen kleinen Vororten.

Viele Linien dienen als Zu- und Abbringer von der Stadtbahn in die weiteren Vororte. So ergibt sich häufig auf längeren Wegen aus der City in Vororte ohne Stadtbahnanschluss oder zwischen den teils weitläufigen Siedlungsbereichen der äußeren Stadtbezirke die Notwendigkeit des Umstiegs.

Rund 83% aller Fahrten im Busverkehr waren 2023 mit bis zu +3 Minuten pünktlich, jedoch auch über 5% aller Fahrten mindestens eine Minute verfrüht.

Ergänzend verkehrt der Nachtexpress mit 17 DSW21-Linien sowie Linien anderer Verkehrsunternehmen teilweise mit einer Fahrt in Wochennächten sowie durchgehend in den Nächten auf Samstag, Sonntag und Feiertage. Die stündlichen Fahrten (NE3 halbstündlich) eignen sich vor allem für nächtliche Freizeitgäste der Innenstadt, jedoch weniger gut für Berufstätige und Freizeitziele außerhalb der City (lange Umwegfahrten, stellenweise Einrichtungsverkehre, die aus vielen Teilen der Stadt unzureichende Anbindung des Hauptbahnhofs). Zudem sind viele auch zentrale Haltestellen nicht barrierefrei. Die Stadt Dortmund und DSW21 zielen daher darauf ab, die Stadtbahn als zuverlässiges und bekanntes Verkehrsmittel zukünftig auch nachts einzusetzen, vor allem am Wochenende (Konzept „DO Night“).

Der interkommunale Busverkehr ist für Dortmunds äußere Stadtbezirke wichtig; vor allem in Richtung Bochum und Witten bestehen gute Verbindungen. Stellenweise gibt es jedoch Lücken, etwa zwischen Derne (Am Wittfeld) und Lünen-Preußen oder Westerfilde und Castrop-Rauxel Süd und weitere, wobei jeweils der grenzüberschreitende Bedarf untersucht werden muss. Einzelne Verbindungen wie die S30 oder die X13 bieten schnelle Verbindungen abseits der Schienenstrecken. Der VRR hat das sogenannte XBus-Konzept entwickelt,



um schienenferne Kommunen besser anzubinden; der weitere Ausbau ist hier bereits geplant.

Ergänzend gibt es in Dortmund Anrufsammeltaxi-Linien, die zur Schwachverkehrszeit die Anbindung von gering besiedelten Stadtbereichen sicherstellen. Einen On-Demand-Verkehr im neuen Verständnis gibt es bislang nicht.

Dortmund verfügt mit knapp 2.000 Bushaltestellenpositionen über die höchste Anzahl unter den Kommunen im VRR, davon sind bislang nur etwa 25 % barrierefrei ausgebaut. Aktuell erfolgt der Ausbau nach dem Fachbeitrag „Barrierefreie Bushaltestellen“ mit einer Steighöhe von 16 cm. Nach den geltenden Normen und Regelwerke sind höhere Steighöhen (bis zu 22cm) Stand der Technik, sofern die Anfahrbarkeit gewährleistet ist. Über 80 stark frequentierte Haltestellen mit über 1.000 Ein- und Aussteiger*innen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut. Darüber hinaus sind derzeit 37 % der Bussteige mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet. Der Anteil der Bussteige mit digitaler Fahrgastinformation liegt bei lediglich 3 %. Der Baustein Bushaltestellen hat daher hinsichtlich Barrierefreiheit und Ausstattung noch starken Nachholbedarf.

Erschließungsanalyse

Die Qualität des ÖPNV kann vor allem anhand der Qualität des Zugangs zum Angebot und der Konkurrenzfähigkeit zum privaten Pkw hinsichtlich der Fahrzeit/Geschwindigkeit bemessen werden. Dazu wurde unter anderem eine Erschließungsanalyse durchgeführt.

Dabei wird das Stadtgebiet wegegenau in sogenannte Güteklassen eingeteilt, welche anhand der Fußwegeentfernung zur Haltestelle, dem dort verfügbaren Nahverkehrsmittel (z. B. Zug, Stadtbahn oder Bus) und der Taktung an der Haltestelle gebildet werden. Güteklasse A bedeutet dabei die höchste Erschließungsqualität, Güteklasse G bedeutet, dass dieser Teil nicht erschlossen ist. Dies zeigt jedoch noch nicht auf, wieviele Einwohner*innen in welcher Güteklasse erschlossen sind. Daher sind die Ergebnisse zusätzlich mit den Bevölkerungsdaten verschnitten worden.

- » Tagsüber sind rund 85% der Einwohner*innen mindestens gut erschlossen (Klasse C oder besser). Schwachstellen bestehen vor allem in Gewerbegebieten wie Dorstfeld-West oder im Bereich Hannöversche Straße sowie in neuen Entwicklungsflächen (z. B. Phoenix West), wobei anzumerken ist, dass in diesen Gebieten ggf. besondere Mobilitätsbedürfnisse bestehen, welche in dieser Methodik nicht präzise abgebildet werden können.
- » Abends sinkt die Qualität: etwa 70 % der Einwohner*innen sind mit Güteklasse D erschlossen, besonders in Vororten ohne Stadtbahnanschluss sinkt die Erschließungsqualität.
- » In den Wochenendnächten bietet das Nachtexpress-Netz eine Basiserschließung (Klasse E oder besser) für rund 50 % der Einwohner*innen – etwa die Hälfte der Einwohner*innen werden allerdings auch den niedrigsten Güteklassen F und G zugeordnet. Grundsätzlich ist jedoch anzumerken, dass in den Nachtstunden eine geringere Qualitätsstufe (z. B. Güteklasse E) als ausreichend anzusehen ist, da die Nachfrage deutlich geringer ist.
- » An Wochentagen ungefähr im Zeitraum zwischen 1:00 und 4:00 Uhr sind ein Großteil aller

Dortmunder*innen nicht erschlossen. In dieser Zeit ist die Nachfrage mit Abstand am geringsten, nichtsdestotrotz gibt es auch zu diesen Zeiten Mobilitätsbedürfnisse.

Diese Analyse deckt sich mit Rückmeldungen aus dem Arbeitskreis, wo zudem die mangelnde Erreichbarkeit einiger Gewerbeflächen, insbesondere auch zu Schichtwechselzeiten, kritisch angemerkt wurde, und aus der Bevölkerung, die eine geringere Qualität spätabends und nachts kritisierte. Auch zeigt die Analyse, dass einige städtebauliche Entwicklungen der letzten Jahre nicht angemessen an den ÖPNV angeschlossen worden sind bzw. die Planung unzureichend am ÖPNV ausgerichtet wurde (z.B. Hohenbuschei, Phoenix West).

Die Karten und Daten zur Erschließungsanalyse befinden sich im Anhang.

Analyse der Angebote der vernetzten Mobilität

Die Mobilitätsangebote der vernetzten Mobilität umfassen die sogenannte Sharing-Mobility, also Bikesharing, Carsharing und E-Scooter-Sharing (weitere Sharing-Angebote gibt es in Dortmund derzeit nicht), sowie die Angebote, um zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln umzusteigen, also Bike + Ride und Park + Ride.

Beim Bikesharing (System metropolradruhr) stehen aktuell 97 Ausleihstationen mit rund 500 Fahrrädern überwiegend in der Innenstadt und an der Universität zur Verfügung. Die wichtigsten Wegeverbindungen im Bikesharing bestehen zwischen dem Hauptbahnhof und der Möllerbrücke sowie zwischen dem Borsigplatz und dem Amazon-Logistikzentrum. Es lässt sich zudem beobachten, dass Bikesharing insbesondere im Innenstadtbereich zur Nachtzeit als ÖPNV-Ersatz genutzt wird. Das Carsharing-Angebot in Dortmund ist bislang sehr begrenzt. In den vergangenen Jahren wurden 24 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ausgewiesen. Inzwischen hat die Stadt eine Carsharing-Strategie auf den Weg gebracht, mit der das Angebot deutlich verstärkt werden soll. Im Bereich des E-Scooter-Sharings sind derzeit vier eigenwirtschaftlich aktive Anbieter in Dortmund tätig, welche ihre Bedienungsgebiete nach und nach auch in viele Vororte ausgeweitet haben. Insgesamt stehen rund 3.650 E-Scooter zur Verfügung.



Das Angebot an Bike + Ride-Anlagen in Dortmund ist bislang begrenzt. Insgesamt stehen knapp 1.200 ungesicherte teilweise überdachte Abstellmöglichkeiten zur Verfügung, davon etwa 450 an Stadtbahnhaltestellen und 440 Stellplätze in einer Radstation am Hauptbahnhof. Darüber hinaus existieren lediglich zwei überdachte und gesicherte Anlagen des Systems „Dein Radschloss“ an den Stationen Bahnhof Mengede und Aplerbeck U.

Das Park + Ride-Angebot umfasst rund 30 Anlagen mit insgesamt etwa 2.500 Stellplätzen, in der Regel an Stadtbahnhaltestellen entlang der Einfallstraßen, teilweise auch an SPNV-Haltepunkten. Die P+R-Anlagen sind in das neue Parkleitsystem eingebunden. Teilweise ist die Nutzung und Anfahrbarekeit für Nutzer*innen nicht auf den ersten Blick eindeutig (Bsp. Westfalenpark). Park + Ride hat vor allem für die Pendler*innen aus den umliegenden Kommunen und damit außerhalb von Dortmund eine hohe Bedeutung. Anlagen gibt es an vielen Bahnhöfen in der Region.

Zwischenfazit: So sind ÖPNV und vernetzte Mobilität in Dortmund aufgestellt

Der ÖPNV in Dortmund bietet insgesamt eine gute Qualität und wird von der Bevölkerung bereits gut angenommen. Optimierungsbedarf wird vorrangig beim Angebot in den Randzeiten sowie bei Themen abseits des Angebots gesehen: Barrierefreiheit und Ausstattung von (Bus-)Haltestellen, ergänzende Vernetzung des ÖPNV mit dem Fahrrad und der Mikromobilität sowie der Informations- und Servicequalität.

Die konkrete Weiterentwicklung des Netzes und Angebots muss fortgeführt werden, da die Stadt in den letzten Jahren um mehrere Zehntausend Einwohner*innen – zumeist ÖPNV-affine Bevölkerungsgruppen – gewachsen ist. Durch verschiedene Konzepte und Planungen wie dem Zielnetz des VRR, der XBus-Konzeption sowie kommunalen Projekten (Innovationslinie 400, erste Stufe „DO-Night“, Verlängerung U44 Westfalahütte und H-Bahn Theodor Fliedner Heim) nimmt der Ausbau des ÖPNV allerdings mittlerweile wieder Fahrt auf. Hier schließen viele Maßnahmen unmittelbar an – was auch bedeutet, dass in finanziell herausfordernden Zeiten die Finanzierung des ÖPNV für die Zukunft auf sichere Beine gestellt werden muss.

Umsteigen: Leitbild und Entwicklungsziele für Bus, Bahn und vernetzte Mobilität

Das Leitbild skizziert die Entwicklung des ÖPNV in Dortmund bis 2035+ und definiert messbare Ziele. Grundlage sind die Prämissen des Masterplans Mobilität 2030 sowie nationale und europäische Ziele, die eine deutliche Verlagerung der Wege auf den Umweltverbund vorsehen. Der ÖPNV soll dabei eine zentrale Rolle übernehmen, um bezahlbare, barrierefreie und klimafreundliche Mobilität für alle zu gewährleisten.

Das **Oberziel ist die Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split von 22 % (2019) auf 28 % bis 2035**. Damit trägt der ÖPNV wesentlich zum Zielwert für den Anteil des Umweltverbunds von 67% bei. Dies bedeutet eine Steigerung der Fahrgastzahlen von derzeit ca. 120 Mio. auf 175–190 Mio. jährlich und damit verbunden den ambitionierten Ausbau von Infrastruktur, Fahrzeug- und Personalressourcen. Auf dieser Basis werden die folgenden Leitmotive mit den zugehörigen Zielen bis zum Jahr 2040 (blau hinterlegt) für Bus, Bahn und vernetzte Mobilität in Dortmund formuliert:

Starker SPNV und regionale Verbindungen

Dortmund ist im Fern- und Regionalverkehr bestens vernetzt. Ein leistungsfähiger SPNV sichert die Mobilität in der Region und übernimmt zudem Erschließungsaufgaben innerhalb der Stadt. Der Zugverkehr ist vollelektrifiziert, emissionsfrei und barrierefrei; Stationen bieten hohe Aufenthaltsqualität und sind mit dem öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV = kommunale Schiene und Bus) sowie Bike + Ride, Park + Ride und Sharing Angeboten optimal verknüpft.

- » Sicherung und Stärkung der regionalen ÖPNV-An- und -Einbindung von Dortmund
- » Verdopplung der Fahrgastzahlen im SPNV mit dem Zielnetz 2040 des VRR
- » Steigerung des ÖPNV-Anteils auf interkommunalen Wegen von 24 % auf 30 %
- » Angebotsausweitungen und bis zu sieben zusätzliche Stationen im SPNV
- » Förderung des Kommunalgrenzen überschreitenden ÖPNV

Ein klar gegliedertes Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz im städtischen ÖPNV für eine zielgerichtete Weiterentwicklung und Ausweitung des Angebots

Das ÖSPV-Hauptnetz bildet das Rückgrat des Dortmunder ÖPNV und bietet auf den nachfragestärksten Korridoren ein schnelles, komfortables Angebot, vor allem am Wochenende auch rund um die Uhr. Die Stadtbahn ist zentraler Bestandteil, vernetzt mit SPNV, Bus und Radverkehr, und wird zukunftsorientiert weiterentwickelt. Netzergänzungen erfolgen dort, wo neue Stadtteile oder SPNV-Verknüpfungen entstehen. Auch die H-Bahn wird weiter ausgebaut. Das Hauptnetz umfasst neben der kommunalen Schiene leistungsfähige Buslinien (XBus, Hauptbuslinien), die in dichtem Takt, mit Priorisierung im Straßenraum und hoher Geschwindigkeit verkehren. Ergänzend sorgt das Nebennetz für die Erschließung aller größeren Siedlungsbereiche und Umsteigeknoten. Das Ergänzungsnetz deckt nachfrageschwache Räume und Zeiten ab und sichert eine nahezu flächendeckende Versorgung; dabei kann On Demand Verkehr zum Einsatz kommen.

- » Sicherung und Ausweitung des Stadtbahn- und H-Bahn-Angebotes
- » Hierarchisierung des Busnetzes zur zielgerichteten und effizienten Angebotsausweitung sowie zur Steigerung der Attraktivität und Wahrnehmung
- » Optimierung im Bestand und Ausbau des Stadtbahnnetzes von 75 km auf langfristig 88 km mit bis zu 16 zusätzlichen Stationen (gemäß Stadtbahnentwicklungskonzept)
- » Schrittweise Steigerung des Leistungsangebots im Stadtbahn- und Busverkehr um insgesamt mindestens 20 %
- » Erhöhung der Fahrgastzahlen im Stadtbahnverkehr von 85 Mio. auf 135 Mio. und im Busverkehr von 38 Mio. auf 61 Mio.

Mobilitätsknotenpunkte zum einfachen und sicheren Umsteigen im ÖPNV und zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten

Zentrale Mobilitätsknotenpunkte ermöglichen einfaches und sicheres Umsteigen zwischen ÖPNV-Linien und weiteren Angeboten wie Fahrrad, Carsharing und Park + Ride. Große Knotenpunkte wie der Hauptbahnhof und wichtige Regional- und S-Bahnstationen bieten hohe Aufenthaltsqualität, barrierefreie Zugänge und ergänzende Services. Das Umsteigen wird durch umfangreiche, übersichtliche Informationen, sichere Anschlüsse und intuitive Reiseendenlenkung einfach möglich. Kleinere Knotenpunkte sind mit passenden, örtlich erforderlichen Mobilitätsangeboten ausgestattet und sichern die Verknüpfung zwischen Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz.

- » Stärkung der Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Mobilitätsformen
- » Ausbau von mindestens 45 Mobilstationen
- » Verdopplung der Zahl der Bikesharing-Räder
- » Verzehnfachung der Carsharing-Fahrzeuge im Stadtgebiet
- » Optimierung von Park + Ride-Anlagen
- » Mindestens Verdopplung der Anzahl der Bike + Ride-Abstellplätze

Barrierefreiheit, Zuverlässigkeit und Komfort als Grundprinzipien im ÖPNV

Das Hauptnetz ist vollständig barrierefrei nutzbar. Das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV, insbesondere der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, wird fokussiert vorangetrieben. Der ÖPNV ist durch moderne Fahrzeuge und Haltestellen mit umfangreicher Fahrgastinformation, eine sehr hohe Verlässlichkeit und ein modernes, attraktives Erscheinungsbild sowie gute Sichtbarkeit im Straßenraum noch einfacher und komfortabler nutzbar. Es gibt zudem wenig Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere ergänzen sich Fahrrad, Bus und Bahn in Dortmund gut.

- » Erhöhung der Erschließungsqualität, sodass für über 90 % der Einwohner*innen als Mindeststandard tagsüber eine Busverbindung alle 20 Minuten, abends alle 30 Minuten und in den Wochenendnächten alle 60 Minuten gilt
- » Messbare Steigerung der subjektiven und objektiven Sicherheit
- » 100 % barrierefreie SPNV- und Stadtbahnhaltestellen bis etwa 2040
- » 45 % barrierefreie Bushaltestellen bis 2030, mehr als 90 % bis 2040
- » Erhöhung des Komforts und der Zuverlässigkeit
- » Aufwertung von Haltestellen: mindestens 25 % mit Echtzeit-Fahrgastinformationen, mindestens 65 % mit Fahrgastunterständen
- » Beschleunigung, Beseitigung von Engstellen und bessere Abstimmung mit anderen Verkehrsmitteln im Straßenraum durch die Einführung eines ÖPNV-Vorrangnetzes und vermehrte LSA-Beschleunigung

Klimaneutralität im ÖPNV

Angesichts des fortschreitenden Klimawandels verfolgt Dortmund konsequent das Ziel der Klimaneutralität und schafft es, die Treibhausgasemissionen im Verkehr kontinuierlich und deutlich zu senken. Der ÖPNV ist dabei die zentrale Säule der Mobilitätswende und wird vollständig lokal emissionsfrei betrieben.

- » Dekarbonisierung des ÖPNV: Umstellung des Busverkehrs und des SPNV auf lokal emissionsfreie Antriebe bis 2040

Stadtplanung und ÖPNV

Stadtplanung und ÖPNV sind eng miteinander verknüpft: Der ÖPNV ist präsent, wo Menschen leben, arbeiten und ihre Freizeit gestalten. Neue Wohn- und Arbeitsstandorte entstehen vorrangig an ÖPNV-Achsen und verfügen von Beginn an über ein starkes Angebot. Alle städtebaulichen und verkehrlichen Planungen sind integriert und gut aufeinander abgestimmt.

- » Frühzeitige Planung und hochwertige Anbindung neuer Wohngebiete und Arbeitsplatzstandorte mit potenzieller ÖPNV-Nachfrage
- » Verbesserung der Sichtbarkeit und Wahrnehmung des ÖPNV im öffentlichen Raum: langfristig mindestens 10 Abfahrtsinformationen im öffentlichen Raum bzw. in öffentlichen Gebäuden je Bezirk
- » Verstetigung und Verbesserung der Kommunikation und Koordination bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen aller Verkehrsträger

Weiterfahren: Bus, Bahn und vernetzte Mobilität gezielt weiterentwickeln

Zur Erreichung der Ziele sind Maßnahmen entwickelt und mit dem Arbeitskreis, Fachakturen und der Stadtgesellschaft diskutiert worden. Sie betreffen alle ÖPNV-Systeme und richten sich nicht nur an die Stadt Dortmund, sondern auch an SPNV-Aufgabenträger (VRR, NWL), Bund, Land NRW, DB InfraGO sowie benachbarte Kommunen. Den Maßnahmen sind Umsetzungszeitpunkte zugeordnet worden die von kurzfristig (etwa 2027–2030) bis langfristig (teilweise nach 2040) reichen. Zusätzlich sind die Maßnahmen anhand der Kriterien Umsetzungszeitraum, Beitrag zur Zielerreichung, Verlagerungswirkung vom MIV, CO₂-Einsparpotenzial, Kosten, Förderfähigkeit und Aufwand priorisiert worden. Maßnahmen mit hohem Nutzen, schneller Realisierbarkeit und großem Beitrag zum Klimaschutz erhalten die höchste Priorität.

Somit sollen mit dem Teilkonzept ÖPNV sowohl kurzfristige Impulse gesetzt werden; zugleich dient es aber auch als Ideenspeicher für langfristige Projekte und als Grundlage für den neuen Nahverkehrsplan und Abstimmungen mit anderen Aufgabenträgern.

Nachfolgend sind die Maßnahmen kompakt wiedergegeben. Im Anhang finden sich ergänzende Maßnahmentabellen.

Die Schiene als Rückgrat des ÖPNV – unabhängig, leistungsstark und komfortabel

Das Schienennetz in Dortmund und der Region ist zentral für die Verkehrswende und bietet mit RRX, Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn leistungsfähige Angebote – teils auch für innerstädtische Verbindungen. Die Stadt Dortmund unterstützt den Ausbau des Netzes, insbesondere Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans, des Deutschlandtakts und des VRR-Zielnetzes 2040. Da Finanzmittel oft nur zeitweise verfügbar sind, ist eine frühzeitige Planung entscheidend. Die Stadt Dortmund wird die Umsetzung aktiv begleiten und sich auf allen Ebenen für die Realisierung einsetzen.

Rhein-Ruhr-Express, Regionalexpresse und Knoten Dortmund

- » **RRX und Ausbau DO Hbf.:** Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist das größte Landesprojekt im SPNV und sieht einen Viertelstundentakt zwischen Dortmund und Köln sowie drei stündliche Verbindungen nach Hamm vor. Dafür sind umfangreiche Ausbaumaßnahmen am Dortmunder Hauptbahnhof erforderlich, darunter neue Gleis- und Weichenanlagen, Brückenbauwerke sowie zusätzliche Bahnsteige zur Entlastung des Knotens. Für die Bauphasen des RRX müssen Konzepte entwickelt werden, um den SPNV-Betrieb aufrechtzuerhalten, z. B. Umleitungen über alternative Strecken oder die Nutzung von Bahnhöfen

als temporäre Endpunkte (DO–Dorstfeld, DO–Hörde).

- » **Gezielte Ausweitungen im Regionalverkehr:** Neben dem RRX-Ausbau sollen weitere Angebotslücken im Regionalverkehr geschlossen werden. Dazu gehören zusätzliche Spätfahrten nach Mitternacht zwischen Hamm und Dortmund sowie Dortmund und Wuppertal, ein erweitertes Nachtangebot am Wochenende (u. a. Richtung Schwerte, Unna/Soest, Lünen/Münster) und die Prüfung einer möglichen zusätzlichen Verbindung Dortmund–Köln über den Wupperkorridor zur Entlastung der Hauptachse und besseren Anbindung der Region Wuppertal / Bergisches Land.

Regionalbahn – Ausbau von Infrastruktur und Dekarbonisierung

Der Ausbau der Regionalbahnlinien im Dortmunder Raum umfasst die zentralen Maßnahmen Angebotsausbau, Barrierefreiheit und Dekarbonisierung. Insbesondere sollen die Linien des Sauerlandnetzes (RB43, RB52, RB53, RE57) sowie die Verbindung Richtung Lünen/Münster (RB50, RBR51) aufgewertet werden.

- » **Sauerland-Netz: Angebotsausbau, Barrierefreiheit, Dekarbonisierung:** Bei der RB43 ist ein Halbstundentakt mit batterieelektrischen Zügen (BEMU) vorgesehen, verbunden mit dem barrierefreien Ausbau und der Verlängerung der Bahnsteige. Langfristig wird die Aufwertung zur S-Bahn im Viertelstundentakt zwischen Wanne-Eickel und Dortmund angestrebt. Zusätzlich wird eine neue Station zur Anbindung der Entwicklungsfläche der ehemaligen Hoesch Spundwand GmbH (sogenanntes HSP-Gelände) und des neuen ICE-Betriebswerks geprüft.

Die Strecke der RB52 soll durch zusätzliche Stationen aufgewertet werden, um die Erschließungsfunktion zu stärken. Zu prüfen sind die Verlegung der Stationen DO Tierpark und DO-Kirchhörde sowie der Errichtung neuer Stationen. Die höchste Priorität haben der Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen und die Einführung eines Halbstundentakts.

- » **Weitere Angebotsmaßnahmen:** Ein weiterer Vorschlag ist eine durchgehende Verbindung auf der Hellwegachse Bochum – DO–Hörde – Unna, um neue Direktverbindungen zu schaffen und Reisezeiten zu verkürzen.

Das VRR-Zielnetz und die Konzepte des NWL sehen zudem eine Taktverdichtung zwischen Dortmund und Lünen auf vier Fahrten pro Stunde vor. Langfristig wird ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Lünen–Münster angestrebt, um insbesondere eine zweite stündliche Verbindung nach Münster, zu ermöglichen. Ergänzend soll in diesem Zuge eine neue Station Borsigstraße/Nordstadt geprüft werden.

S-Bahn – Vernetzung nach innen und mit den umliegenden Städten

- » **Schließung von Taktlücken und Taktverdichtungen:** Im S-Bahn-Angebot im Raum Dortmund werden auf den Linien S1, S2 und S4 eine Ausweitung des Viertelstundentakts auf die Samstage sowie bei den Linien S2 und S4 auch wochentags (Schließung der vormittäglichen Taktlücken) angestrebt. Eine Verdichtung auf den S-Bahn-typischen 15/30-Minuten-Takt könnte auch auf den Regionalbahnlinien Richtung Schwerte und Unna/Soest geprüft werden.
- » **S-Bahn-Ausbau Richtung Hamm:** Ein großes Vorhaben betrifft den Ausbau der S-Bahn Richtung Kamen/Hamm mit den neuen Stationen Brügmannplatz und Im Spähenfelde. Dafür ist ein Streckenausbau auf drei bis vier Gleise erforderlich, der im Rahmen

des Deutschland-Taktes vorgesehen ist. In einer ersten Stufe könnte in einem kürzeren Zeitraum bereits eine Verlängerung bis Brüggmannplatz mit einer Verknüpfung zur Stadtbahn entstehen.

- » **Neue S-Bahn-Stationen für Dortmund:** Als weitere neue Stationen sind die Haltepunkte Kronprinzenstraße (S4) und Technologiezentrum (S1) sowie die Verlegung der Station Barop (S5) zum ÖPNV-Knotenpunkt Barop Parkhaus geplant. Zusätzlich wird weiterhin eine neue Verknüpfungsstation DO West (S4, S5, ggf. RB) angestrebt, welche jedoch zusätzliche Gleisinfrastruktur erfordert.
- » **Herstellung der Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz:** Alle Stationen der S-Bahn-Linien S1, S2, S4 und S5 sollen auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm angepasst werden. Um jahrelange wiederkehrende Einschränkungen zu vermeiden, sollte ein Vorgehen im Sinne einer Generalsanierung (gesamthafter Umbau mit einer längeren Sperrphase) geprüft werden.

Infrastruktur: Stationen, Strecken und Flächen für den SPNV in Dortmund

- » **100% barrierefreie SPNV-Stationen in Dortmund:** Der Großteil der Dortmunder SPNV-Stationen ist bereits barrierefrei, Ziel bleibt jedoch die vollständige Barrierefreiheit. Noch nicht stufenfrei zugängliche Stationen sollen sukzessive in den kommenden Jahren ausgebaut werden.
- » **„Zukunftsbahnhöfe“ für einen attraktiven und integrierten SPNV:** Mit dem Programm „Zukunftsbahnhöfe“ verfolgt die Deutsche Bahn die Aufwertung von Stationen hinsichtlich Barrierefreiheit, Gestaltung und Komfort. Erste Maßnahmen wurden in Marten, Aplerbeck und Aplerbeck Süd umgesetzt. Perspektivisch sollen weitere Stationen ganzheitlich aufgewertet werden; dabei wird das Bahnhofsumfeld im Hinblick auf die Attraktivität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln miteinbezogen. Eine gut abgestimmte Zusammenarbeit zwischen DB InfraGO und Stadt Dortmund ist dabei essenziell. Zudem sollen wichtige Regionalbahnhöfe wie DO-Hörde in ihrer Erreichbarkeit und Wahrnehmbarkeit verbessert werden (z.B. verbesserte Zugänglichkeit).
- » **Flächensicherung für den Bahnausbau (Deutschland-Takt und mehr):** Schienenprojekte erfordern lange Umsetzungszeiträume. Daher ist die frühzeitige Sicherung von Flächen entlang der Bahnstrecken und die ausreichende Dimensionierung von Brückenbauwerken entscheidend, um spätere Gleiserweiterungen zu ermöglichen, vor allem entlang der Hauptstrecke Bochum–Dortmund–Hamm, wo zusätzliche Gleise und Vorratsbauten notwendig sind, sowie Richtung Hörde. Eine enge Abstimmung zwischen Stadt Dortmund und DB InfraGO ist erforderlich, um verkehrliche und städtebauliche Anforderungen in Einklang zu bringen. Bund und Land müssen grundsätzlich für eine solide Finanzierung und beschleunigte Genehmigungsverfahren sorgen.

Überblick: Die zentralen Themen im Regionalverkehr

- » Ausbaumaßnahmen für den Rhein-Ruhr-Express und Deutschland-Takt
- » Gezielte Ausweitung des Angebots im Regional- und S-Bahn-Verkehr
- » S-Bahn-Ausbau in Richtung Hamm sowie neue Stationen
- » Herstellung von Barrierefreiheit und Aufwertung von Stationen

Die kommunale Schiene als wichtiger innerstädtischer ÖPNV-Verkehrsträger – Netzerweiterungen in die Umsetzung bringen

Die Stadtbahn ist der essenzielle Verkehrsträger im kommunalen Verkehr und besonders beliebt. Der Ausbau ist wesentlich, um die Ziele hinsichtlich der Klimaneutralität und der Verkehrswende zu erreichen.

Netzerweiterungen und Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stadtbahnnetzes

- » **Netzerweiterungen gemäß Stadtbahnentwicklungskonzept:** Das Stadtbahnentwicklungskonzept bildet die Grundlage für den zukünftigen Streckenausbau der Stadtbahn. Positiv vorgeprüfte Projekte sollten konsequent weitergeplant und in die Umsetzung geführt werden. Ziel ist ein schrittweiser, kontinuierlicher Ausbau bis über das Jahr 2040 hinaus. Dies sollte vor allem die folgenden Projekte betreffen:
 - Verlängerung der U44 auf das Gelände der Westfalahütte
 - Neue Haltestelle „Energiecampus“ an der U47 in Huckarde, abgestimmt mit der städtebaulichen Entwicklung
 - Streckenerweiterungen in dicht besiedelte Stadtteile ohne Stadtbahnanbindung:
 - Korridor Huckarde – Kirchlinde (höchste Einsteigerzahlen im Busnetz)
 - Korridor Hacheney – Wellinghofen
 - Korridor Hörde – Benninghofen
 - Ausbau von Ergänzungslinien (U46, U49) zur besseren Auslastung, z. B. Verlängerung der U49 Richtung Kirchlinde und Wellinghofen
 - Trassenfreihaltung für potenzielle Ausbaumaßnahmen mit geringerer Priorität
 - Abgleich mit Siedlungsflächenpotenzialen zur Verbesserung des volkswirtschaftlichen Nutzens und Sicherung von Trassen
 - Prüfung interkommunaler Stadt-/Straßenbahnpotenziale, insb. Richtung Bochum
- » **Verknüpfung von SPNV und Stadtbahn:** Im Zuge des SPNV- und Stadtbahnausbaus ist auf eine bessere Verknüpfung von SPNV und Stadtbahn hinzuwirken, z. B. durch die S-Bahn-Verlängerung Richtung Brüggmannplatz und die Verlegung der Station DO-Barop Richtung Barop Parkhaus.
- » **Erweiterung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit im bestehenden Stadtbahnnetz:** Dies umfasst Bahnsteigverlängerungen für längere Züge (Strecke Richtung Grevel sowie in den Bereichen Marten und Borsigplatz) und den weiteren zweigleisigen Ausbau (Bereiche Wickede, Marten und Aplerbeck). Zudem muss primär die Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur berücksichtigt werden.

Netzerweiterungen und Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stadtbahnnetzes

Die meisten Haltestellen im Stadtbahnnetz sind bereits barrierefrei, weitere Maßnahmen sind jedoch erforderlich. Ziel ist die möglichst barrierefreie Nutzung der Stadtbahn. Für alle Maßnahmen gilt, dass eine Umsetzung so zeitnah wie möglich erfolgen sollte:

- U47: Kohlgartenstraße – Stadtkrone Ost (Umbau eingeleitet, Abschluss bis 2030)
- U43/U44: Ottostraße/Ofenstraße (derzeit Planungsphase)
- U44: Enscheder Straße – Vincenzheim (inkl. Neubau der stark frequentierten Haltestelle Borsigplatz, derzeit Planungsphase)
- U43: Östlicher Hellweg (Planungen für den ersten Abschnitt Funkenburg – Rüschebrinkstraße sind eingeleitet, danach folgt der Abschnitt Brackel – Wickede)

Zusätzlich sind weitere Verbesserungen an bestehenden Stationen notwendig:

- Taktile Leitstreifen an zahlreichen Haltestellen, auch im Stammstreckenbereich
- Barrierefreie Aufzüge an den Haltestellen Märkische Straße und Münsterstraße
- Teilweise Nachrüstung der Bahnsteigausstattung (DFI, Notrufsäulen, Ansagen)
- Barrierefreie Straßenquerungen an allen Haltestellen

Sicherung, Optimierung und Ausweitung des Angebots im Stadtbahnverkehr

Das Stadtbahnangebot ist die Basis für die bereits gute Nutzung und den Erfolg des Systems. Anpassungen sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans geprüft und konkretisiert werden.

- » **Erhalt und zielgerichtete Ausweitung des Tagesangebots:** Dazu gehört die Beibehaltung des 10-Minuten-Grundtakts mindestens zwischen 6 und 20 Uhr sowie eine Taktverdichtung zwischen der City und Hörde sowie Fredenbaum. Mittelfristig sollte auch eine Taktverdichtung/Kapazitätsausweitung Richtung Eving und Hombruch geprüft werden.
- » **Erhalt des Abendverkehrs und Ausweitung des Nachtverkehrs:** Dazu gehört die Beibehaltung des 15-Minuten-Grundtakts mindestens zwischen 20 und etwa 1 Uhr. Insbesondere für die Wochenendnächte ist künftig der durchgängige Einsatz der wichtigsten Stadtbahnlinien vorzusehen (U41, U42, U43, U44, U47) und das Nachtnetz entsprechend zu überplanen. Dies muss mit nächtlichen Instandhaltungsmaßnahmen im Schienennetz koordiniert werden.

Die H-Bahn als ergänzendes Verkehrsmittel für besondere Aufgaben

Die H-Bahn hat sich im Bereich der Universität bewährt und eignet sich als Zu- und Abbringer für SPNV- und Stadtbahnstationen, für Tangentialverbindungen mit schwieriger Topografie sowie für Stadtbereiche mit besonderen Verkehrsaufgaben (Universität, Stadion, Messe, große Arbeitsplatzstandorte). In diesem Sinne sind folgende mögliche Erweiterungen zu verfolgen. Die Umsetzung hängt von den Voruntersuchungen im Stadtbahnentwicklungskonzept ab.

- Campus Nord über Barop bis Theodor-Fliedner-Heim (Umsetzung bis 2030).

- Optionale Tangenten: Dorstfeld – Hafen – Fredenbaum sowie Theodor-Fliedner-Heim – Westfalenstadion/Westfalenpark – Phoenix West – Hörde Bf.

Überblick: Die zentralen Themen im Stadtbahn- und H-Bahn-Verkehr

- » Steigerung der Leistungsfähigkeit und Ausbau des Stadtbahnnetzes gemäß Stadtbahnentwicklungskonzept
- » Sicherung des aktuellen Angebots mit einzelnen Taktverdichtungen und Ausweitung des Nachtverkehrs
- » Zügige Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtbahnnetz
- » Ausbau des H-Bahn-Netzes auf geeigneten Korridoren

Gezielte Weiterentwicklung des Busnetzes – effizient, nachfragegerecht und vielfältig

Der Busverkehr in Dortmund funktioniert vielerorts gut und soll daher aus dem Bestand heraus optimiert werden. Ziel ist es, erfolgreiche Achsen und Verbindungen zu stärken, und die Wahrnehmbarkeit und Nutzung zu fördern. Sichere Stadtbahnanschlüsse und nahtlose Übergänge sind besonders wichtig.

- » **Hierarchisierung des Busverkehrs in ein Haupt-, Neben-, und Ergänzungsnetz:** Aktuell fehlt eine klare Kommunikation der Angebotsvielfalt. Wichtige Linien sind nicht gesondert vermarktet, obwohl sie die wesentlichen radialen (z. B. 450, 460) und tangentialen (z. B. 420, 440, 470) Verbindungen bedienen. Eine Hierarchisierung des Busnetzes ist daher eine der zentralen Maßnahmen. Hieraus sollen künftig ein Hauptnetz, ein Nebennetz und ein Ergänzungsnetz hervorgehen. Eine endgültige Festlegung (z. B. in Bezug auf einzelne Strecken und Linien) soll im Nahverkehrsplan getroffen werden.
 - Das **Hauptnetz** besteht aus Premium-Linien (künftig mit eigener Bezeichnung und Qualität), den wichtigsten weiteren Buslinien sowie den XBus-Linien. Überwiegend sind dies Linien mit Verbindungsfunktion, die schnelle und direkte Verbindung zwischen einzelnen Stadtteilen, auf Tangentialkorridoren oder von schienenfernen Bereichen in die City bzw. zum nächsten großen Knotenpunkt schaffen. Im Hauptnetz ist die Angebotsqualität mit einem Mindesttakt von 20 Minuten am höchsten. Weiterhin soll das Hauptnetz als ergänzendes Priorisierungskriterium für den barrierefreien Haltestellenausbau sowie für die Beschleunigung dienen. Das Bus-Hauptnetz ist Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes und erhält so eine hohe Bedeutung bei der Gestaltung des Straßenraums erhalten. Mit dem Bus-Hauptnetz und Stadtbahnnetz könnten künftig bereits über 80 % der Einwohner*innen erschlossen werden.
 - Das **Nebennetz**, besteht aus Stadtteillinien und ergänzenden Verbindungslinien, und sollte aus dem Bestand heraus definiert und weiterentwickelt werden. Hier ist zudem besonders die Anschlusssicherung (SPNV, Stadtbahn, Hauptnetz) zu beachten. Als Mindest-Qualität ist ein 30-Minuten-Takt anzusetzen.
 - Das **Ergänzungsnetz** besteht aus Linien, die die Feinerschließung und die Anbindung von ländlicheren Gebieten sicherstellen. Wichtig sind auch hier gesicherte Anschlüsse an höhere Netzebenen und Knotenpunkte. Als Mindest-Qualität sollte ein 30-Minuten-Takt angestrebt werden; 60-Minuten-Takte sollten in Dortmund künftig vermieden werden. Bestehende Linien, die dieser Netzebene zugeordnet werden, sollten auf ihre Effizienz überprüft werden.
- » **Einführung eines städtischen Premium-Produkts im Busverkehr:** Um den Busverkehr attraktiver zu machen und, wie häufig gewünscht, die Tangentialverbindungen zu stärken, wird die Einführung eines städtischen Premium-Produkts vorgeschlagen. Dieses Premium-Busangebot soll insbesondere die folgenden Aufgaben erfüllen:
 - Direkte und dichte Bedienung zentraler Tangentialachsen
 - Anbindung von größeren Stadtteilen ohne Stadtbahn an die City
 - Abbringer von Stadtbahnknoten

Die vorgesehenen Aufgaben entsprechen weitgehend den heutigen „Nuller“-Linien, die durch eine Aufwertung zu z.B. Metrobus-Linien deutlich an Qualität gewinnen sollen.

Das neue Premium-Produkt soll sich durch schnelle, direkte Linienführungen ohne Feinerschließung, die Nutzung des ÖPNV-Vorrangnetzes, eine gute Anbindung an den Schienenverkehr, dichte Takte mit langen Betriebszeiten (analog Stadtbahn) und hohen Komfort auszeichnen.

- » **Stärkung weiterer Schnellbus-/XBus-Verbindungen:** Schnelle Busverbindungen sind notwendig, um schienenferne Relationen besser anzubinden und Pkw-konkurrenzfähige Direktverbindungen zu schaffen. Im Fokus stehen weitere Linien des VRR-XBus-Konzepts, insbesondere die XII. Dafür sind enge Abstimmungen mit VRR, NWL und benachbarten Aufgabenträgern notwendig, inklusive einer gesicherten Finanzierung auf Landes- bzw. Verbundebene, da diese Linien regionale, schienenähnliche Aufgaben übernehmen.

Zusätzlich sollen weitere Schnellbus-Optionen geprüft werden, etwa tangentiale Verbindungen wie Holzwickede – Scharnhorst – Lünen-Preußen oder Expressfahrten entlang besonders stark nachgefragter Achsen (z.B. Hörde – Lütgendortmund).

- » **Bessere Stadtgrenzen überschreitende Verbindungen:** Es bestehen vor allem kleinteilig vereinzelte Lücken zwischen benachbarten Kommunen und Dortmunder Stadtteilen. Im Nahverkehrsplan soll geprüft werden, ob Lücken ein Nachfragepotenzial für neue umsteigefreie Verbindungen haben. Beispiele sind Verbindungen wie Westerfilde – Castrop-Rauxel, Lanstrop – Lünen, Eving/Derne – Lünen-Süd oder Kirchhörde – Herdecke Mitte.

- » **Anpassung des Nachtverkehrs im Busverkehr:** Das Ziel, die Stadtbahn in den Wochenend-Nachtverkehr einzubinden und damit die Qualität des ÖPNV-Angebots in Dortmund deutlich zu verbessern, erfordert Anpassungen im nächtlichen Busverkehr. Das derzeitige Nachtexpress-Netz sollte umfassend reformiert und anhand der folgenden Aufgaben neu konzipiert werden:

- Abbringerverkehr von Stadtbahn- und/oder SPNV-Knoten in Stadtteile ohne Schienenanbindung (z. B. von Hörde Bf.), ggf. auch als On-Demand-Angebot
- Bedienung von Busverkehrsverbindungen mit auch in der Nacht ausreichender Nachfrage, insb. die wichtigen Tangentialverbindungen
- Anbindung von Stadtteilen ohne Schienenanbindung an die City, wenn keine sinnvolle Teilstrecke auf der Schiene zurückgelegt werden kann

Damit decken sich die Aufgaben weitgehend mit den Aufgaben eines künftigen Premium-Busangebots, sodass vorrangig diese Linien für den nächtlichen Betrieb in Frage kommen können.

- » **Vereinheitlichung von Bedienungsstandards:** Der Nahverkehrsplan soll einheitliche Bedienungsstandards für Betriebszeiten und Takte festlegen, da bislang stark unterschiedliche Linienstart- und -endzeiten zu einem unübersichtlichen Angebot führen. Ziel ist ein klar strukturiertes Zeitfenster in den jeweiligen Netzebenen (Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz). Sonderfälle, z.B. in Gewerbegebieten, bleiben möglich. Dies sorgt für mehr Transparenz und ein ausgewogeneres Angebot im Stadtgebiet.

Barrierefreiheit, Informationen und Aufenthaltsqualität: Bushaltestellen als attraktiver Einstiegspunkt

- » Barrierefreier Ausbau von mindestens 60 bis 70 Bushaltestellen jährlich

Mehr als 1.500 Bushaltestellen entsprechen nicht den aktuellen Standards der Barrierefreiheit. Es soll zukünftig mehr Tempo beim Ausbau erfolgen. Dabei helfen die derzeit hohen Fördersummen sowie die Möglichkeit der Übernahme von Planungsleistung durch den VRR. Hiervon sollte die Stadt Dortmund Gebrauch machen, um ab sofort mindestens 60 bis 70 Haltestellen jährlich barrierefrei ausbauen zu können. Diese Zielgröße muss erreicht werden, damit in einem überschaubaren Zeitraum bis 2035 zumindest 70 % der Haltestellen barrierefrei nutzbar sein können. Im Zielzustand sollten mehr als 90 % der Haltestellen barrierefrei sein. Folgende Ziele werden für den Umbau angestrebt:

- Ausbau der Haltestellen der höchsten Prioritätsstufen 1 und 2 der gültigen Prioritätenliste bis Ende 2027 (entspricht rund 120 Haltestellen)
- Ausbau aller Haltestellen der Prioritätsstufen 1-4 bis Ende 2030 ($\geq 45\%$)
- Ausbau aller Haltestellen der Prioritätsstufen 1-6 bis Ende 2035 ($\geq 70\%$)
- Ausbau aller Haltestellen mit mindestens 3 Einsteigenden/Werktag bis Ende 2040 ($\geq 90\%$ aller Haltestellen)

Im Rahmen des Ausbaus sollen Haltestellen künftig verstärkt als Buskap oder Fahrbahnrandhaltestelle ausgebaut sowie bei Haltestellen im Knotenpunktbereich die Einrichtung einer bevorrechtigten Ausfahrt geprüft werden.

- » **Informationsqualität verbessern: DFI und DFI-Light sowie QR-Codes an den Haltestellen:** Die Beteiligung zeigt einen deutlichen Wunsch nach besser ausgestatteten Haltestellen und verlässlicher Echtzeit-Information. Aktuell werden bereits an jedem neuen Fahrplanaushang QR-Codes bereitgestellt, die zu Live-Daten führen. Mittel- bis langfristig sind barrierefreie dynamische Fahrgastinformationen (DFI) an Haltestellen mit über 400 täglichen Ein-/Ausstiegen vorzusehen. Ergänzend soll ein kurzfristiges Programm für mindestens 100 kostengünstige DFI-Light-Standorte auf den Weg gebracht werden.
- » **Pilotprojekt Zukunftshaltestelle:** Künftig soll bei den Dortmunder Bushaltestellen ein einladendes, klares Design im Rahmen der VRR-Standards angestrebt werden, um die teilweise eingeschränkte Aufenthalts- und Wartequalität zu verbessern. Als Pilotprojekt wird eine „Zukunftshaltestelle“ vorgeschlagen, angelehnt an die DB-„Zukunftsbahnhöfe“, um Informations-, Aufenthalts- und Gestaltungsqualität deutlich zu steigern. Zwei stark genutzte Haltestellen – etwa eine innenstadtnah und eine in einem Außenbezirk – sollen hierfür ausgebaut und anschließend hinsichtlich Nutzung und Zufriedenheit evaluiert werden. Neben der Barrierefreiheit sollen zusätzliche Elemente wie eine besondere städtebauliche Integration und Gestaltung, Begrünung, Photovoltaik, technische Ausstattung oder Aufenthaltsangebote eingesetzt werden.

Strategie zur Dekarbonisierung des Busverkehrs

Für klimaneutralen Verkehr braucht es neben dem Modal Shift eine vollständige Antriebswende im Busverkehr. In Dortmund fahren seit 2023 erste Elektrobusse, doch eine komplette Umstellung bis 2035 gilt aufgrund der Kosten und Fahrzeuglebensdauern als unrealistisch.

Für einen emissionsfreien Fuhrpark bis 2040 müssten ab etwa 2028 ausschließlich E-Busse beschafft werden. Es ist absehbar, dass Anschaffungskosten und Reichweitenprobleme durch technischen Fortschritt künftig deutlich sinken. Nichtsdestotrotz sind kurz- bis mittelfristig weiter gesicherte Fördermöglichkeiten notwendig, um die Emissionsfreiheit im Busverkehr zu beschleunigen. Parallel müssen Betriebshöfe und ggf. dezentrale Standorte mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden. Auch sollten Subunternehmer künftig zum Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge verpflichtet werden.

Bedarfsverkehre in der Großstadt – für Flexibilität, Erschließung und Ergänzung

On-Demand-Verkehre sind flexible, digital gesteuerte ÖPNV-Angebote mit kleineren Fahrzeugen, die Fahrtwünsche bündeln und vor allem in Zeiten oder Gebieten mit geringer Nachfrage eingesetzt werden. Erfahrungen zeigen jedoch nur begrenzte Effizienzgewinne, weshalb On-Demand-Verkehr überwiegend nur ergänzend, nicht als Ersatz für den klassischen Linienverkehr geeignet ist. Sinnvolle Einsatzfelder in Dortmund bestehen im Nachtverkehr als Abbringer von Stadtbahnknoten, zur Erschließung dünn besiedelter oder schwierig anbindbarer Gebiete sowie in interkommunalen Randbereichen. Im Nahverkehrsplan sollen Einsatzmöglichkeiten und Potenzialräume identifiziert und Wirtschaftlichkeit, Klimawirkung sowie Mobilitätsteilhabe geprüft werden. Eine Umsetzung sollte in Kooperation mit lokalen Akteuren und ggf. auch den Nachbarkommunen erfolgen.

Überblick: Die zentralen Themen im Busverkehr

- » Hierarchisierung des Busnetzes in Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz zur zielgerichteten Festlegung und Vereinheitlichung der Angebotsqualität
- » Einführung eines Premium-Produkts im Busverkehr
- » Beschleunigter barrierefreier Ausbau sowie qualitative Aufwertung von Bushaltestellen
- » Stärkung von Stadtgrenzen überschreitenden Verbindungen und des X-Bus-Angebots
- » Prüfung der Einsatzpotenziale von On-Demand-Verkehr
- » Dekarbonisierung der Busflotte

Stärkung von Mobilitätsknotenpunkten – Bus, Bahn, Rad, Pkw und weiteres zusammen denken

Die Vernetzung der verschiedenen ÖPNV-Systeme, aber auch des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln, um intermodale Wegeketten zu stärken und multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern, sind essenzielle Bausteine für die Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbunds.

Schwerpunktthema: sicheres Fahrradparken

Sicheres Abstellen von Fahrrädern wird durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes immer wichtiger. Der VRR reagiert mit dem System „DeinRadschloss“, das digital buchbare Fahrradboxen und Sammelanlagen bietet. In Dortmund existieren bislang zwei Anlagen (Mengede Bf., Aplerbeck U). Künftig soll gesichertes Fahrradparken ein zentrales Element aller Mobilstationen werden. Priorität haben zunächst regionale Verknüpfungspunkte, danach wichtige Knoten im Stadtbahn- und Busnetz. Die Dimensionierung richtet sich nach dem Potenzial, der Netzanbindung und der Flächenverfügbarkeit. Die Umsetzung sollte eng mit dem Ausbau der Mobilstationen verzahnt werden. Zunächst muss eine Detailprüfung der verfügbaren Flächen erfolgen.

Es empfiehlt sich die vollständige Umsetzung der Kategorien 1 und 2 sowie ein schrittweises Vorgehen in den Kategorien 3 und 4.

Kategorie	kurzfristig umzusetzen	mittelfristig umzusetzen
1 > 20 Abstellplätze	Hauptbahnhof (mind. 500 Abstellplätze), Hörde Bf.	–
2 12–20 Abstellplätze	Dorstfeld S, Kruckel S, Kurl Bf., Lütgendortmund S, Marten Süd S, Möllerbrücke S U, Stadthaus S U, Wickede S, Wittichstraße U	Aplerbeck Markt/ Bahnhof, Barop Parkhaus U, Brackel S, Derne Bf., Dorstfeld Süd S, Germania S, Huckarde S, Kirchhörde Bf., Kley S, Körne West S, Nette/Oestrich S, Oespel S, Scharnhorst Bf., Signal Iduna Park Bf., Sölde Bf., Somborn S, Universität S, Wickede West S
3 6–12 Abstellplätze	Schulte Rödding U	Am Beilstück U, An der Palmweide U, Asseln Aplerbecker Straße, Berliner Straße, Brackel Kirche, Brechten Zentrum U, Brunnenstraße U, Fredenbaum U, Funkenburg, Grävingholz U, Grevel U, Grotenbachstraße U, Hacheney U, Hafen U, Hauptfriedhof U, Huckarde Bushof U, Kirchlinde Zentrum, Leopoldstraße U, Markgrafenstraße U, Märkische Straße U, Scharnhorst Zentrum U, Schützenstraße U, Städtische Klinken U, Unionstraße U, Westfalenhallen U, Wittener Straße, Zeche Minister Stein U
4 6–12 Abstellplätze (Boxen)	Westerfilde S U	Aplerbeck Süd Bf., Asseln Mitte S, Bövinghausen Bf., Brünninghausen, Höchsten, Huckarde Nord Bf. (siehe Huckarde Bushof in Kategorie 3), Kirchderne Bf., Kirchhörde Bf., Körne S, Löttringhausen Bf., Lütgendortmund Nord Bf., Marten Bf., Rahm Bf., Scharnhorst Bf., Tierpark Bf. (potenzielle Verlegung beachten), West S, Wischlingen S

Weiterentwicklung des Bikesharing-Angebots

Im Jahr 2025 wurde das regionale, stationsbasierte Bikesharing-System mit dem Markennamen metropolradruhr neu vergeben, welches seit etwa 15 Jahren in Dortmund erfolgreich ist. In diesem Zuge können die knapp 100 bestehenden Stationen im Stadtgebiet um ca. 50 zusätzliche Stationen ergänzt werden. Das System soll nun zunehmend in die äußeren Stadtbezirke getragen werden. Wichtig ist dabei, dass nicht nur die Mobilitätsknoten/ Mobilstationen mit Leihrädern ausgestattet werden, sondern das System auch am Start/Ziel der Wegekette, z. B. in verdichteten Wohngebieten, an größeren Arbeitsplatzstandorten und bedeutenden Freizeitzielen in Dortmund verfügbar ist. Eine weitere Aufgabe des Bikesharings kann die Ersatzmobilität im Falle von größeren Straßen-/ÖPNV-Baustellen sein, sodass anlassbezogen im Bereich der Baustelle ein größeres Angebot bereitgestellt wird. Im Rahmen von Kooperationen mit großen Arbeitgebern, Ausbildungszentren oder öffentlichen Einrichtungen, von Neubaugebieten oder größeren Neubauvorhaben sollen weitere Stationen ermöglicht werden. Durch die finanzielle Beteiligung Dritter können so weitere Stationen hinzukommen. An ausgewählten Stationen sollten künftig zudem Pedelecs und Lasten-Pedelecs verfügbar gemacht werden. Das Ziel ist, dass sich die Anzahl der verfügbaren Räder langfristig mindestens verdoppelt.

Weiterentwicklung des Carsharing-Angebots und weiterer Sharing Mobility

Die Stadt Dortmund verfolgt seit 2025 eine Strategie zum deutlichen Ausbau des Carsharing-Angebots. In Stadtbereichen mit Nutzungspotenzial können Anbieter sich um jeweils mehrere Stellplätze bewerben; erste Plätze entstehen ab 2026. Perspektivisch soll auch Ladeinfrastruktur integriert werden. Ergänzend soll die Einbindung in Mobilstationen an ÖPNV-Knoten erfolgen. Zudem sollte geprüft werden, ob große Arbeitgeber oder Wohnungsunternehmen als Ankermieter zur wirtschaftlicheren Auslastung beitragen können. Zudem reguliert die Stadt die rund 3.500 E-Tretroller: In der Innenstadt sind bestimmte Abstellflächen vorgesehen, während in Außenbezirken weiterhin das free-floating-Prinzip gilt. Mobilstationen sollen ebenso Abstellzonen bieten. Weitere Sharing-Formate, etwa Moped-Sharing, sollen offen geprüft und in die Gesamtstrategie integriert werden.

Weiterentwicklung des Park + Ride-Angebots

Die Strategie zur Weiterentwicklung von P+R bezieht sich auf die Optimierung der Nutzung der bestehenden P+R-Anlagen (z. B. bessere Beschilderung, Wegeführung und Bewerbung des Angebots). Neue Anlagen werden an den S-Bahn-Haltestellen Kruckel und Wickede geplant, darüber hinaus besteht kaum Potenzial für neue P+R-Anlagen. Mögliche sinnvolle Erweiterungen könnten bei gut nutzenden Anlagen langfristig geprüft werden.

Bündelung der Mobilitätsangebote in Mobilstationen

Die zuvor aufgeführten Mobilitätsangebote sollen sinnvoll mit dem ÖPNV verknüpft werden. Hier entstehen dann die sogenannten Mobilstationen. Zu den typischen Ausstattungsmerkmalen einer Mobilstation in Dortmund zählt der ÖPNV-Anschluss, gesichertes und freies Fahrradparken, Bikesharing, Scootersharing eine Info-Steile und Fahrgastinformation. Nach örtlichem Bedarf können weitere Ausstattungsmerkmale hinzukommen. Die zuletzt vom VRR und der Stadt Dortmund identifizierten Standorte sollen sukzessive umgesetzt werden. Auf

Basis der bereits vorhandenen Ausstattungselemente sowie der Fahrgastzahlen der jeweiligen Haltestelle soll die Umsetzung anhand der folgenden Priorisierung erfolgen. Die praktische Umsetzung ist vor allem abhängig von finanziellen Mitteln und Flächenverfügbarkeiten. Dadurch kann es zu einzelnen Anpassungen von Ausstattungsmerkmalen oder der Umsetzungsreihenfolge kommen.

Stufe 1: kurzfristig umzusetzen	mindestens zu ergänzende Ausstattungselemente	Stufe 2: mittelfristig umzusetzen	mindestens zu ergänzende Ausstattungselemente
Aplerbeck U	Stele, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing	Aplerbeck Markt / Bf.	Stele, gesichertes Fahrradparken, Bikesharing, DFI
Dorstfeld S	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, DFI	Barop Parkhaus U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze
Hauptbahnhof Nord	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze	Brackel Kirche	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze
Hörde Bf.	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze	Brechten Zentrum U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing, DFI Bus
Huckarde Bushof U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, DFI	Brunnenstraße U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing, DFI
Kurl Bf.	Stele, gesichertes Fahrradparken, Bikesharing, DFI	Fredenbaum U	Stele, gesichertes Fahrradparken Bikesharing
Marten Süd	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing	Grotenbachstraße U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing, DFI
Mengede Bf.	Stele, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing	Kampstraße U	Stele (ggf. gesichertes Fahrradparken)
Reinoldi-kirche U	Stele, Bikesharing (ggf. gesichertes Fahrradparken)	Lütgendortmund S	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze
Scharnhorst Zentrum U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing	Mengede Markt	Stele, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing (ggf. gesichertes Fahrradparken)
Schulte Röd-ding U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze	Möllerbrücke S U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze
Stadthaus S U	Stele, gesichertes Fahrradparken, DFI (Hainallee)	Oespel S	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing
Unionstraße U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, DFI	Schützenstraße U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, DFI
Universität S	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze	Wickede S	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing
Westerfilde S U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesharing, DFI	Wittener Straße	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze

Weitere Standorte für Mobilstationen, die einer 3. Stufe zugeordnet und somit mittel- bis langfristig zur Umsetzung anstehen werden, sind Zeche Minister Stein U, Am Beilstück U, An der Palmweide U, Aplerbeck Süd Bf., Stadtgarten U, Hacheney U, Markgrafenstraße U, Funkenburg, Nette/Oestrich S, Märkische Straße U, Scharnhorst Bf., Grevel U, Städtische Kliniken U, Brackel S, Leopoldstraße U, Derne Bf., Hauptfriedhof U, Kirchlinde Zentrum, Asseln Aplerbecker Straße, Germania S, Westfalenhallen U, Brünninghausen, Hafen U, Huckarde S, Kirchderne Bf., Berliner Straße, Körne West S, Kirchhörde Bf., Grävingholz und Höchsten.

Überblick: Die zentralen Themen bei der vernetzten Mobilität

- » Schwerpunkt sicheres Fahrradparken: Ausbau sicherer Bike + Ride-Anlagen an Haltestellen
- » Weiterentwicklung des Bikesharing- und Carsharing-Angebots
- » Weiterentwicklung des Park + Ride-Angebots
- » Bündelung der Mobilitätsangebote in Mobilstationen

Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit von Bus & Bahn im Straßenraum

Der Busverkehr und teilweise auch die Stadtbahn nutzen gemeinsam mit dem Kfz- und Radverkehr die Straßeninfrastruktur in Dortmund. Hier kann der ÖPNV nur durch gesonderte Maßnahmen im Straßenraum einen Zeitvorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) generieren und Fahrpläne verlässlich einhalten.

Definition und Umsetzung eines ÖPNV-Vorrangnetzes

Die Stadt Dortmund verfügt bereits über ein Kfz-Vorbehaltsnetz sowie ein Radzielnetz, das den jeweiligen Verkehrsträgern Prioritäten zuweist. Für den ÖPNV existiert jedoch bislang kein eigenes straßengebundenes Vorrangnetz. Um schnelle, zuverlässige und effiziente Bus- und Stadtbahnverbindungen zu sichern, soll ein ÖPNV-Vorrangnetz definiert werden. Es umfasst Premium- und XBus-Linien, Hauptbuslinien und straßenbündige Stadtbahnabschnitte. Ziel sind hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten (mind. 18 km/h im Premium-/XBus-Netz, 15 km/h im übrigen Hauptnetz). Dafür sind im ÖPNV-Vorrangnetz die folgenden Kriterien besonders wichtig und mit Priorität herzustellen oder zu erhalten:

- LSA-Bevorrechtigung
- Barrierefreie Haltestellen mit schnellen Ein-/Ausfahrten, Pulkführerschaft
- Eine getrennte Führung von Fahrrad und ÖPNV (abschnittsweise Ausnahmen für Gefällestrecken auf gemeinsamen Vorrangspuren sind möglich, gilt für Bus- und Radverkehr)
- Sorgfältige Abwägungen bei Tempo-30-Anordnungen – nur nachrangig auf raum-/streckenbezogenen Abschnitten mit entsprechender Begründung. Dabei sind auch Kompromisslösungen (z.B. Tempo 40, Umsetzung alternativer ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen) zu prüfen.

Da sich in einem ersten Entwurf ÖPNV-, Kfz- und Rad-Vorrangnetz oft überschneiden (siehe Abbildung im Anhang), müssen Prioritäten gesetzt und Flächenkonflikte je nach Bedeutung des jeweiligen Verkehrsträgers entschieden werden. Auch wenn an vielen Stellen weiterhin ergebnisoffene Einzelfallentscheidungen erforderlich sind, ist die Bevorrechtigung des Umweltverbunds als vorrangiges Ziel zu beachten.

Beschleunigung des Busverkehrs

Der Busverkehr ist im dichten Stadtverkehr aufgrund von Rückstaus, Ampeln und beim Wiedereinfädeln aus Haltestellen in den fließenden Verkehr häufig durch Stop-and-Go beeinträchtigt. Die Beschleunigung des Busverkehrs ist daher zentral, um Reisezeiten zu verkürzen, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu erhöhen und den Betrieb wirtschaftlich und effizient zu gestalten. Im ÖPNV-Vorrangnetz sollen Beschleunigungsmaßnahmen möglichst korridorbezogen auf Netzabschnitten mit dichtem Takt und/oder hoher Nachfrage sowie an verspätungsanfälligen Abschnitten anhand folgender möglicher Maßnahmen erfolgen:

- Bevorrechtigung an lichtsignalisierten Knotenpunkten durch Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage (LSA). Dabei ständige Berücksichtigung im Rahmen der Erneuerung oder Reparatur von LSA.
- Eigene Trassen/Fahrspuren: v. a. Prüfung von Bussonderfahrstreifen, wo der Straßen-

raum dies ermöglicht (mehrspurige Straßen, weite Kreuzungsbereiche)

- Bevorrechtigte Ausfahrt aus Haltestellen
- Umbau von Haltestellen zu Buskaps oder Fahrbahnrandhaltestellen
- Busschleusen
- Effektive Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs

Vermeidung von Konflikten zwischen Radverkehr und ÖPNV im Straßenraum

In den vielfach beengten Straßenräumen gibt es die meisten Konflikte zwar zwischen Kfz und Bussen/Stadtbahnen, es zeigen sich jedoch zunehmend auch Konflikte zwischen dem zunehmenden Radverkehr und dem ÖPNV. Häufig konkurrieren Radhauptnetz und ÖPNV-Vorrangnetz um dieselben Flächen. Kritisch sind zudem Haltestellen, in denen Radwege durch Wartebereiche führen. Je nach örtlicher Situation sind zwei Lösungen sinnvoll: eine sichere Führung im Seitenraum hinter dem Wartebereich mit klarer Abgrenzung oder eine markierte Führung auf der Fahrbahn (Überholkonflikte sind zu beachten).

ÖPNV und Baustellen: Beeinträchtigungen minimieren, Änderungen kommunizieren

Eine gute Kommunikation vor und während Baustellen ist entscheidend, um Betriebsstörungen zu minimieren und Fahrgäste zuverlässig zu informieren. Geplante Baustellen sollen durch den Auslöser frühzeitig abgestimmt, spontane Einschränkungen möglichst schnell koordiniert werden. Bei längerfristigen Maßnahmen sollten Umleitungsstrecken frei von weiteren Baustellen gehalten und der Verkehrsfluss z. B. durch temporäre Parkregelungen oder Ampeln gesichert werden. Die Nutzung öffentlicher Flächen durch private Baustellen sollte stärker gesteuert werden. Zudem sind eigene Busspuren, barrierefreie und qualitativ hochwertige Haltestellen für den Ersatzverkehr sowie ergänzende Mobilitätsangebote wie Leihroller oder Scooter sinnvoll. Alle Änderungen und Alternativen müssen sowohl online als auch direkt an den Haltestellen klar kommuniziert werden.

Überblick: Die zentralen Themen zum ÖPNV im Straßenraum

- » Definition und Umsetzung eines ÖPNV-Vorrangnetzes zur zielgerichteten Beschleunigung des ÖPNV im Straßenraum
- » Verringerung von Konfliktpotenzialen zwischen Radverkehr und Busverkehr
- » Minimierung von Beeinträchtigungen durch Baustellen

Eine hohe Service- und Informationsqualität für den Regelbetrieb und Sonderfälle

Besonderes Potenzial besteht in Dortmund vorrangig beim Ausbau der digitalen Informationsmöglichkeiten an Haltestellen durch Echtzeit-Fahrgastinformationen und akustischen Ansagen, aber auch an einem stärkeren Marketingauftritt in Bezug auf die Optik der Haltestellen.

Digitale Anzeigen sollten zudem an zentralen Zielorten mit hohem Publikumsverkehr wie in der Innenstadt, größeren Freizeiteinrichtungen oder an Verwaltungsstandorten eingesetzt werden, um Sichtbarkeit und Orientierung zu verbessern. Hier kann auch die Kooperation mit privatwirtschaftlichen Akteuren gesucht werden.

Herausfordernd ist zudem die uneinheitliche Informationslandschaft in der Region. Empfohlen wird ein gemeinsamer digitaler Netzplan mit Echtzeitdaten, abgestimmt über alle Kommunen und Verkehrsunternehmen im Ruhrgebiet.

Weiteres Optimierungspotenzial ergibt sich bei Großveranstaltungen in Dortmund, etwa zu BVB-Spielen – vom SPNV bis hin zum Busverkehr. Dieses sollte gemeinsam von den Akteuren Stadt Dortmund, VRR, Deutsche Bahn und Verkehrsunternehmen untersucht werden.

Überblick: Die zentralen Themen zur Service- und Informationsqualität

- » Verstärkter Einsatz von dynamischer Fahrgastinformation und digitalen Anzeigen im öffentlichen Raum
- » Entwicklung eines ruhrgebietsweiten digitalen Netzplans
- » Optimierung des ÖPNV rund um Veranstaltungsverkehre

Automatisierung im ÖPNV

Automatisiertes Fahren wird langfristig auch den ÖPNV stark verändern, wenngleich rechtliche Hürden und technische Herausforderungen eine breite Umsetzung im Straßenverkehr noch verzögern. Vollautomatisierte Systeme sind im Schienenverkehr bereits etabliert, automatisierter Busbetrieb befindet sich dagegen noch in der Testphase. Die vollautomatisiert verkehrende H-Bahn soll weiter ausgebaut und perspektivisch für zusätzliche Strecken geprüft werden. Im Stadtbahnnetz eignen sich vor allem die weitgehend unabhängigen Linien U45, U46 und U49 für eine schrittweise Vorbereitung auf Automatisierung, etwa im Zuge von Fahrzeug- und Streckenerneuerungen. Zunächst könnten Betriebsstrecken für Testbetriebe ausgerüstet werden. Automatisierter Busverkehr wäre technisch bereits möglich, erfordert jedoch klare rechtliche Regelungen. Ein späterer Pilotbetrieb – etwa im Gebiet Phoenix West – ist denkbar. Langfristig bestehen hier große Potenziale, den ÖPNV effizient und wirtschaftlich zu gestalten.

Überblick: Die zentralen Themen zur Automatisierung im ÖPNV

- » Weiterer Ausbau der H-Bahn
- » Prüfung von Einsatzmöglichkeiten eines weitgehend automatisierten Verkehrs im Stadtbahnverkehr und im Rahmen von Pilotprojekten im Busverkehr

Stadt- und ÖPNV-Entwicklung gemeinsam denken: Transit-oriented development als Dortmunder Planungsgrundsatz

- » **Transit-oriented development als wichtigen Planungsgrundsatz etablieren:** Das große Potenzial der 44 Bahnhöfe im Stadtgebiet für die Verkehrs- und Stadtentwicklung, zu denen sich 125 Stadtbahn-Haltestellen addieren, wird noch nicht voll ausgeschöpft. Der Planungsgrundsatz des Planens, Entwickelns und Bauens an der Schiene, der als transit-oriented development (TOD) bezeichnet wird, bedeutet konkret, die städtebauliche Struktur an der Station auszurichten, die städtebauliche Dichte und Funktionsmischung zur Station hin zu verstärken und dabei die Erreichbarkeit von Stationen für den Fuß- und Radverkehr in den Mittelpunkt zu stellen. Diese Planungsprinzipien sollen in Dortmund künftig verstärkt verfolgt werden, wenn es Projektansätze und städtebauliche Ideen gibt.

- » **Prüfung von Impulsprojekten zur Entwicklung und Aufwertung von Haltestellenumfeldern:** Potenziale für TOD-Projekte könnten sich u. a. an den folgenden Stationen ergeben, welche auf Impulsprojekte geprüft werden könnten: Geplanter S-Bahn-Halt Kronprinzenstraße, geplante Stadtbahnhaltestelle Energiecampus, Entwicklung des Hbf-Nordumfelds, Dorstfeld S, Germania S, Lütgendortmund Nord Bf., bei der Entwicklung des sogenannten HSP-Geländes und bei der Verlängerung von Stadtbahn-Linien.

An mehreren insbesondere SPNV-Stationen könnten zudem Potenziale zur Nachverdichtung und/oder städtebaulichen Aufwertung bestehen, z. B. an den Stationen DO-Derne, DO-Aplerbeck, DO-Wickede West, DO-Nette/Oestrich, DO-Oespel.

- » **Sicherstellung der hochwertigen ÖPNV-Anbindung neuer Wohngebiete und Arbeitsplatzstandorte:** Grundsätzlich gilt, dass neue Wohn- und Gewerbeentwicklungen gut an den ÖPNV angebunden werden sollen. Dies ist frühzeitig im Planungsprozess zu berücksichtigen bzw. nach Möglichkeit diesen an den ÖPNV auszurichten oder die Optimierung der ÖPNV-Anbindung auszuschöpfen. Für neue städtebauliche Entwicklungen mit hoher Nutzungsdichte sollte gemäß den ÖV-Güteklassen der Erschließungsanalyse die Mindest-Anforderung Qualitätsstufe C gelten, für Gebiete mit mittlerer Nutzungsdichte mindestens Qualitätsstufe D.

Überblick: Die zentralen Themen bei der Stadt- und ÖPNV-Entwicklung

- » Anwendung von Transit-oriented development als Planungsgrundsatz
- » Sicherstellung einer hochwertigen ÖPNV-Anbindung von Neubaugebieten

Ankommen: Wirkungen des Konzepts, Finanzierungsoptionen und nächste Schritte

Das ambitionierte Teilkonzept ÖPNV des Masterplan Mobilität ist zwar mitentscheidend für die Erreichung der Verkehrs- und Klimaziele, erfordert jedoch auch einen langen planerischen Atem, kontinuierliche politische Unterstützung und eine sichere und dynamisierte Finanzierung.

Finanzierung des ÖPNV in Dortmund

Der ÖPNV in Dortmund ist – wie in den meisten Städten – ein Zuschussbetrieb. Neben hohen Investitionskosten für Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeuge treiben vor allem Personalkosten die Betriebsausgaben in die Höhe. Das Defizit in Dortmund lag 2024 bei knapp 100 Mio. Euro. Schon die Aufrechterhaltung des heutigen Niveaus wird zunehmend teurer; ein umfassender Ausbau des Angebots ist mit der aktuellen Finanzierung kaum zu stemmen. Im Jahr 2024 wurden 63 % der Betriebskosten durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt, der Rest wird innerhalb des DSW21-Verbunds quersubventioniert. Langfristig ist diese Finanzierung nicht mehr gesichert. Daher sind zusätzliche Finanzierungswege zu diskutieren und zu erschließen. Zu den Ansätzen gehören:

- Eine Beteiligung an den Kosten aus dem öffentlichen Haushalt, wie in vielen anderen Städten üblich; Finanzierung über Einnahmen im verkehrlichen Kontext (großes Steigerungspotenzial bei der Parkraumbewirtschaftung) sowie weitere stetige Einnahmeposten; neuen Finanzierungsquellen, z.B. eine City-Maut, werden derzeit u.a. aufgrund der Rechtslage keine Erfolgchancen eingeräumt.
- Stärkere Beteiligung der Nutznießer*innen: Bürger*innenabgaben (z.B. im Sinne eines Mobilitätspasses), Arbeitgeber*innen (vor allem über mehr Jobticket-Angebote) und vor allem Immobilieneigentümer*innen und Projektentwickler*innen, die von einer hochwertigen ÖPNV-Anbindung finanziell profitieren (durch höhere Grundstücks- werte, Miet- oder Kaufpreise oder verringerte Stellplatzzahlen) z.B. im Rahmen einer Erschließungsabgabe, die an die ÖPNV-Qualität gekoppelt ist.

Die Etablierung einer breiten lokalen Finanzierungsstruktur aus Quersubventionierung im Stadtwerke-Verbund, Haushaltsmitteln und zugleich zweckgebundenen Stärkung der Einnahmeseite (Parkraumbewirtschaftung, Erschließungsabgabe etc.) erscheint am sinnvollsten und wahrscheinlichsten realisierbar.

Für investive Maßnahmen existieren umfangreiche Förderprogramme mit hohen Förderquoten, die bisher oft mangels Planungskapazitäten nicht ausgeschöpft werden. Ausbauprojekte, z.B. im Stadtbahnbereich, können daher mit der großen Sicherheit vorangetrieben

werden, bei positivem volkswirtschaftlichen Nutzen zu hohen Teilen (bis zu 95 %) gefördert zu werden. Die Stadt Dortmund sollte daher ihre Ausbaupläne aktiv und offensiv gegenüber VRR und Land NRW vertreten und vorantreiben, um einen Abfluss von Fördermitteln in andere Regionen zu verhindern. Dabei liegt der Fokus auf der Qualifizierung des Bestands und anschließend auf neuen Projekten.

Wirkung des Teilkonzepts

Die übergeordneten Ziele sind der Modal Shift, also die Verlagerung vom MIV zum ÖPNV, sowie die Reduzierung von verkehrsbedingten CO₂-Emissionen durch Verkehrsverlagerung und Dekarbonisierung. Daher wurde neben der Verlagerungswirkung auch das CO₂-Einsparpotenzial der Maßnahmen des Teilkonzepts ÖPNV untersucht. Die Voraussetzung für die Verlagerungen ist, dass die Maßnahmen im Rahmen wie zuvor beschrieben in den angegebenen Zeiträumen realisiert werden, was sowohl politisches Commitment als auch die entsprechenden personellen und finanziellen Ressourcen erfordert.

- » **Wirkung auf den Modal Split:** Ausgehend von den Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2019 wurde die Wirkung der Maßnahmen auf den Modal Split abgeschätzt. Anhand der kurzfristig realisierbaren Maßnahmen (betrifft vor allem Maßnahmen im Busnetz und zur vernetzten Mobilität) könnte bis etwa 2030 ein Modal Shift von ca. 2,1 Prozentpunkten zum ÖPNV erreicht werden. Im Zeitraum bis 2035, der in der ÖPNV-Planung als mittelfristig betrachtet wird, könnte eine Verlagerung um insgesamt etwa 4,7 Prozentpunkte zum ÖPNV erreicht werden. Unter Einbezug der langfristigen Maßnahmen, also insbesondere SPNV- und Stadtbahnausbau, die sich noch 15 oder mehr Jahre hinziehen werden, könnte nach 2040 eine Verlagerung von insgesamt etwa 9 Prozentpunkten zum ÖPNV erreicht werden, sodass sich der ÖPNV-Anteil am Modal Split dann auf über 30 % beläuft. Es ist dabei darauf hinzuwirken, dass die Verlagerung vom MIV zum ÖPNV erfolgt und sich der Umweltverbund nicht gegenseitig kannibalisiert. Dies wird durch die Gesamtstrategie Masterplan Mobilität mit Push- und Pull-Maßnahmen verfolgt.

Unter der Annahme, dass der Anteil des Radverkehrs von derzeit 10 % auf 20 % steigt und der Anteil des Fußverkehrs leicht auf 22 % zunimmt, könnte der Anteil des Umweltverbunds bis 2035 auf mindestens 2/3 steigen und der Anteil des MIV auf etwa 1/3 zurückgehen. Dies würde bedeuten, dass das Ziel des Masterplans Mobilität bis 2035 erreichbar wird.

- » **Verlagerungswirkung:** Steigerung des ÖPNV-Anteils auf etwa 24 % bis 2030, 26,5 % bis 2035 und auf über 30 % nach 2040 möglich
- » **Emissionseinsparung:** 48.200 Tonnen CO₂ bis 2030, 119.000 Tonnen bis 2035 und 267.100 Tonnen nach 2040 möglich

- » **Wirkung auf die Klimabilanz:** Durch die kurzfristig wirksamen Maßnahmen können im Jahr 2030 etwa 16.000 Tonnen CO₂-Äquivalente Emissionen (CO₂e) jährlich eingespart werden. Im Jahr 2035 können jährlich etwa 23.600 Tonnen eingespart werden. Langfristig ergeben sich noch einmal größere Einsparpotenziale, wenn die SPNV-Ausbaumaßnahmen wie der RRX wirken und vor allem auch längere Kfz-Wege verlagert werden können. Es wäre eine jährliche Einsparung von etwa 49.400 Tonnen CO₂e im Zieljahr 2040 möglich. Bis 2040 könnten kumuliert 267.100 Tonnen CO₂e eingespart werden.

- » **Wirkung auf die Stadtgesellschaft:** Der ÖPNV-Ausbau stärkt nicht nur Klimaschutz und Modal Shift, sondern auch Mobilitätsteilhabe, Barrierefreiheit, Lebensqualität und ein gutes Miteinander im Verkehr in Dortmund. Darüber hinaus steigert ein starker ÖPNV u. a. Wirtschaft, Innenstadt und Nachtleben und reduziert die Verkehrsbelastung auf den Straßen, was wiederum positive Folgen mit sich bringt.
- » Die **volle Wirkung** des ÖPNV wird erst entfaltet, wenn **auch Push-Maßnahmen gegenüber dem MIV** umgesetzt werden, insbesondere in den Innenstadtbezirken, wozu parallel die weiteren Teilkonzepte des Masterplan Mobilität (insb. zum ruhenden Verkehr sowie zum Fuß- und Radverkehr) umgesetzt werden sollen. Der Masterplan Mobilität soll auch weiterhin dem gemeinsamen und abgestimmten Ausbau von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr unter Einbezug einer Flächentransformation weg vom MIV dienen (Gesamtstrategie mit Push- und Pull-Maßnahmen). Anders wird der ÖPNV seinen strukturellen Nachteil kaum ausgleichen können. Dies betreffen das polyzentrale Ruhrgebiet und Dortmund als Flächenstadt besonders.

Fazit

Das Teilkonzept ist ein strategischer Baustein des Masterplan Mobilität 2030. Es bündelt die Ziele und Maßnahmen für ein leistungsfähiges, vernetztes und klimaneutrales ÖPNV-System. Viele Projekte benötigen einen längeren Planungsvorlauf und zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen, daher sind klare Prioritäten und eine konsequente Umsetzung, wo möglich, nötig.

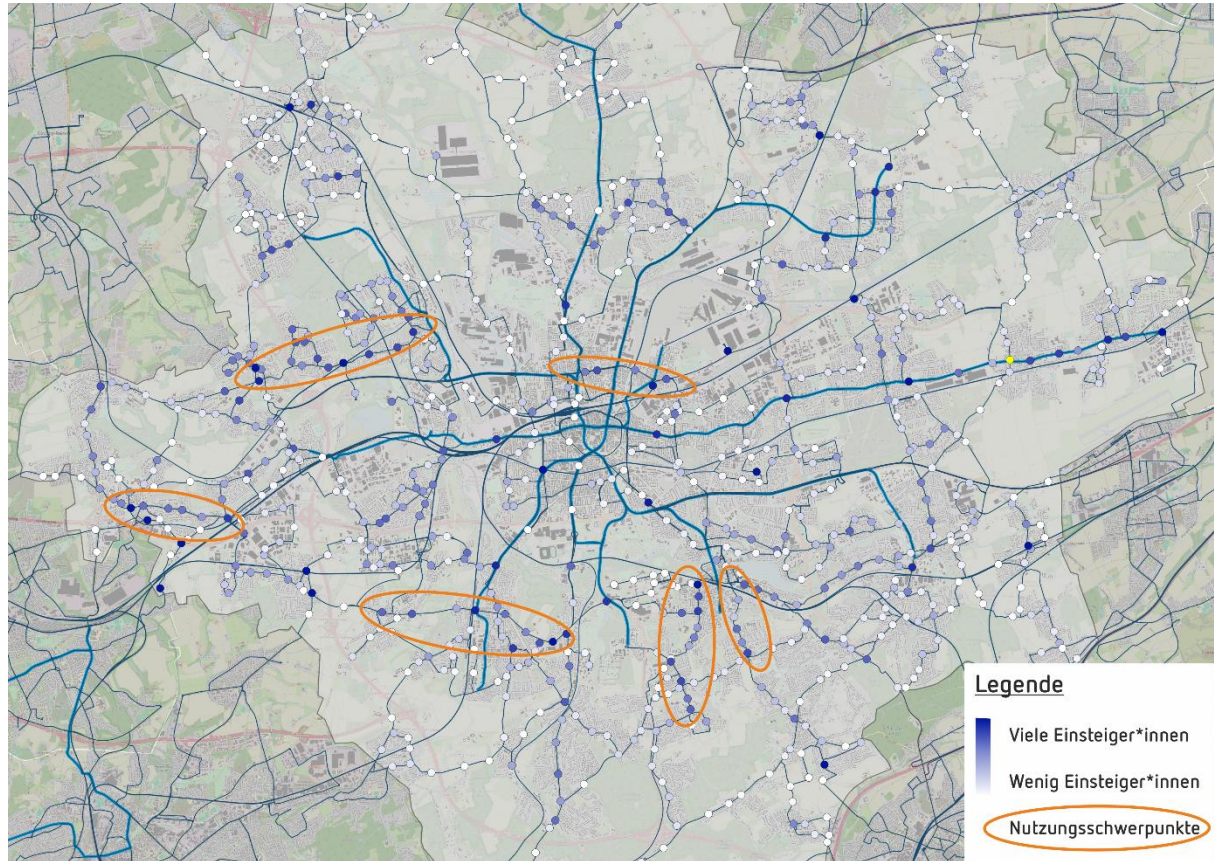
Zentrale Voraussetzungen für die Realisierung sind:

- Eine **gesicherte und dynamisierte Finanzierung** sowohl für Betrieb als auch für Instandhaltung und Ausbau – unter Einbindung aller Aufgabenträger, Fördermöglichkeiten und neuer Einnahmequellen
- **Ausreichend Personal** in Betrieb, Planung und Verwaltung
- Beschleunigte Planungsverfahren
- Eine **starke Positionierung Dortmunds** beim Land NRW und VRR in SPNV-Fragen
- Eine weiterhin enge und konstruktive **Zusammenarbeit mit DSW21**
- Eine zügige **Erstellung eines neuen Nahverkehrsplans**, der das Teilkonzept konkretisiert und viele Inhalte in die Umsetzung überführt.

In Dortmund ist der ÖPNV im Grundsatz bereits gut aufgestellt und wird positiv angenommen. Zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende und im Klimaschutz müssen Bus und Bahn aber eine noch größere Rolle einnehmen. Als Kern des Umweltverbunds ist der ÖPNV entscheidend für die Mobilität der Menschen, den Klimaschutz, die Lebensqualität, die soziale Teilhabe und auch die städtische Entwicklung. Dortmund ist auch im ÖPNV „die Einzige Ihrer Art“. Dieser Weg sollte konsequent auch beim Ausbau von SPNV, Stadtbahn, H-Bahn und Bus in der Stadt und darüber hinaus mit all seinen Potenzialen aufgegriffen und konsequent weiterverfolgt werden – für eine nach innen und außen vernetzte Stadt.

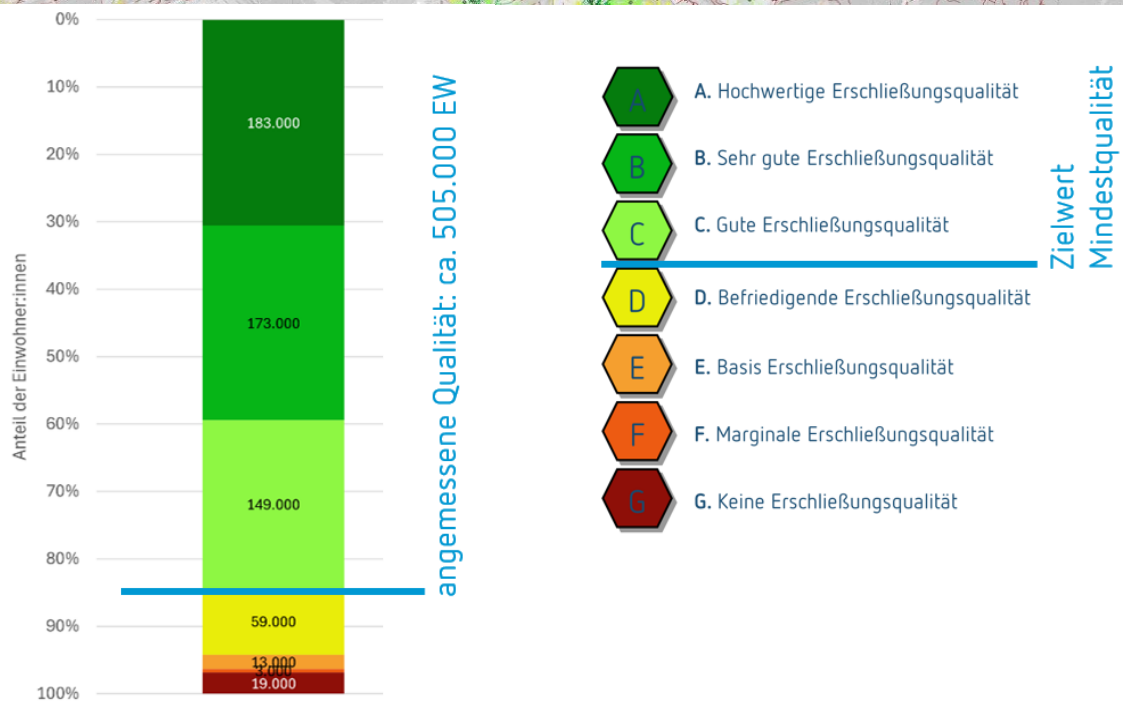
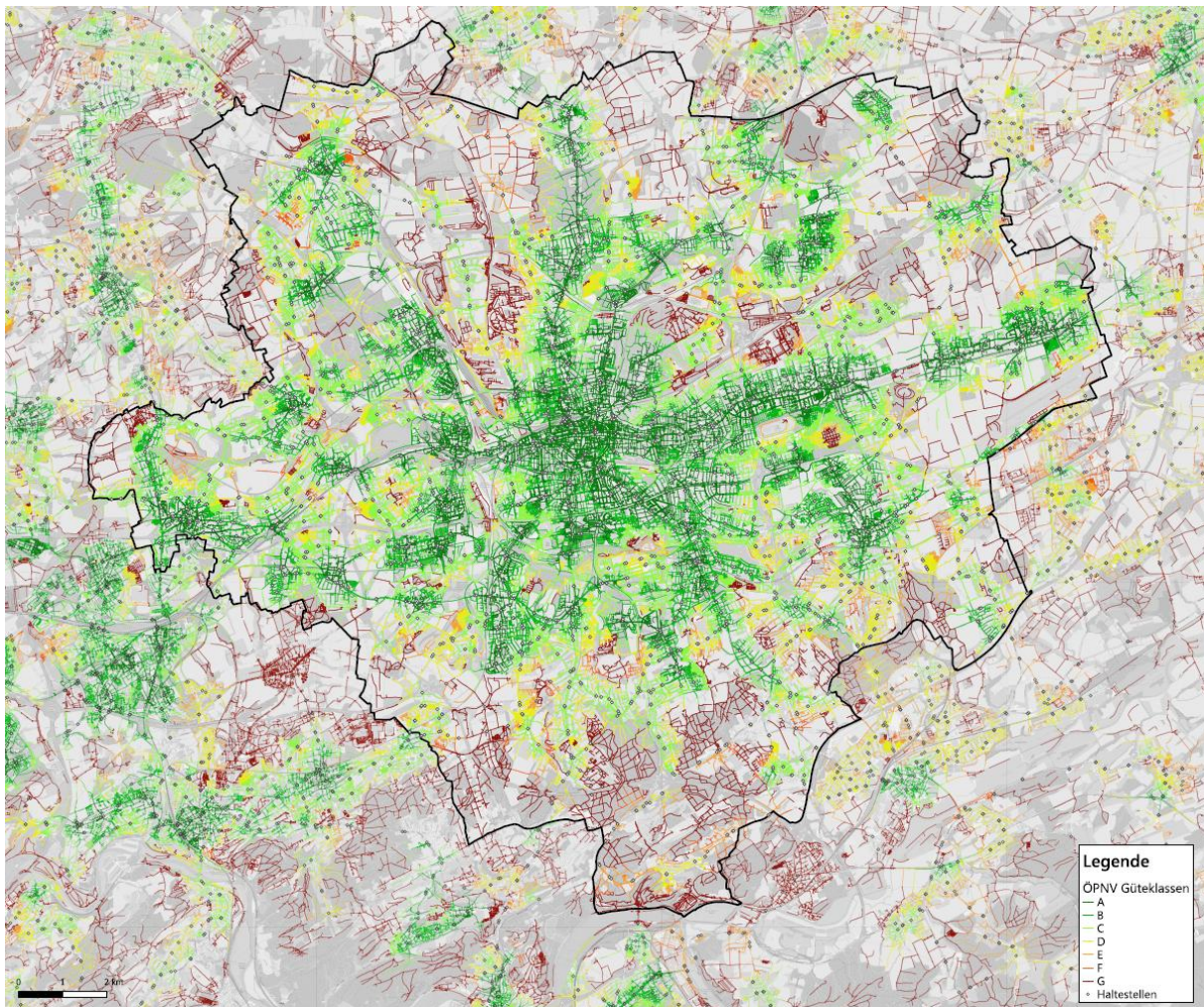
Anhang

Nachfrageschwerpunkte im Busverkehr

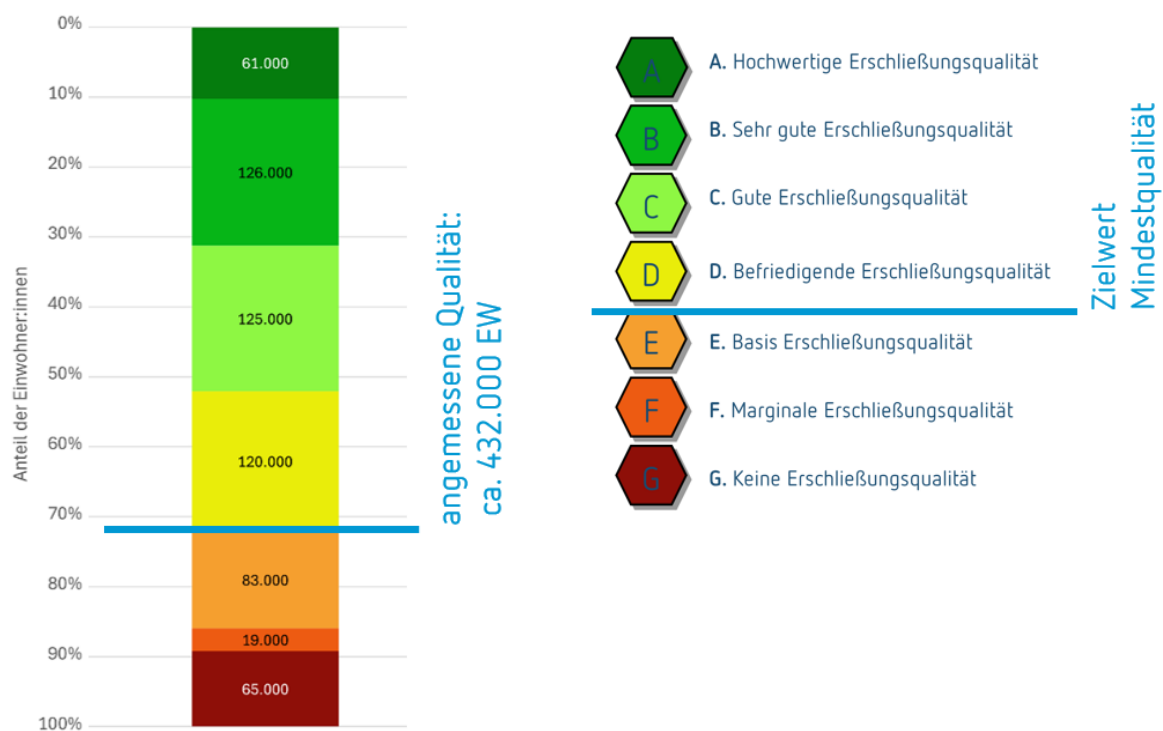
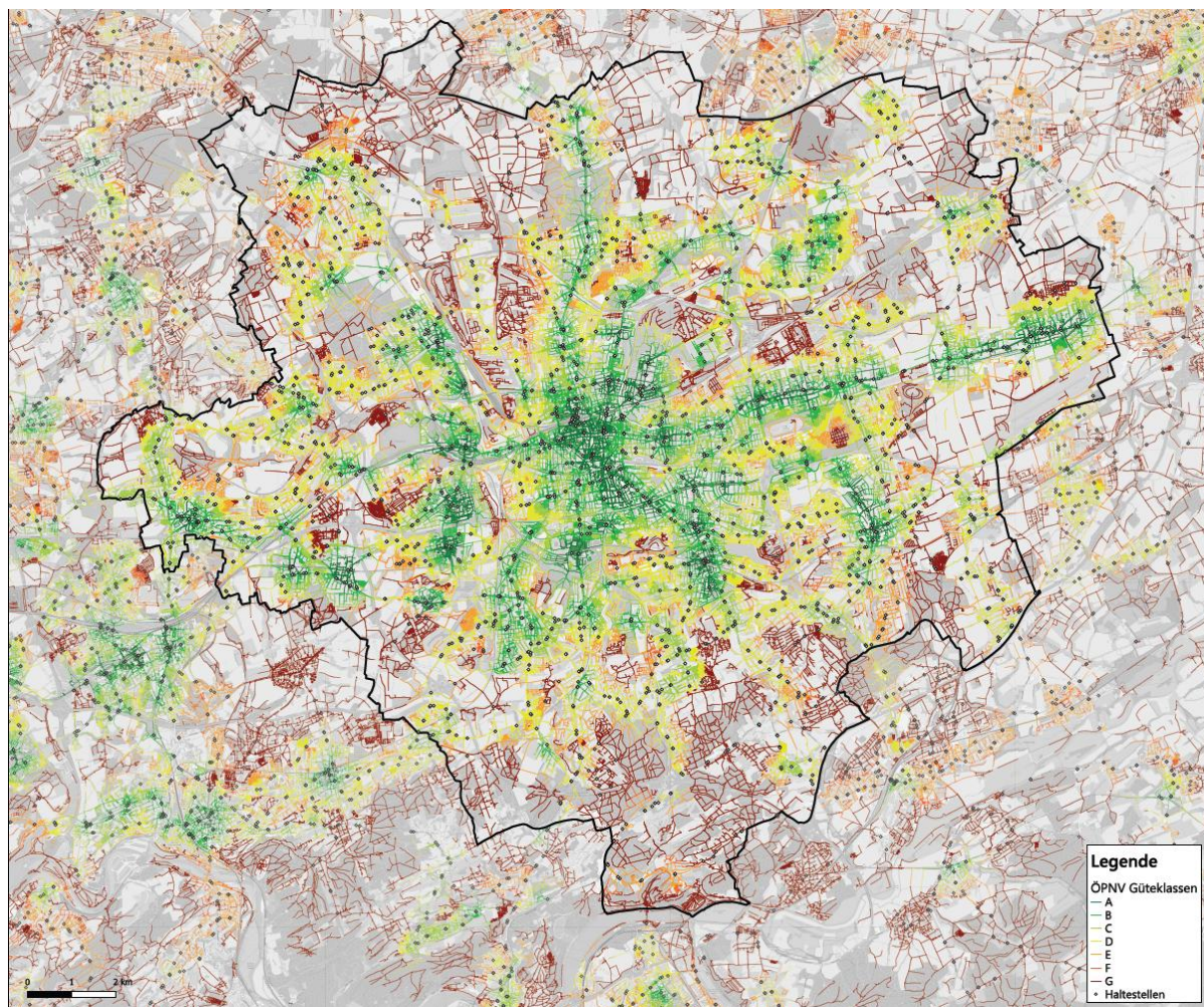


Erschließungsqualität: Analyse und Zielwerte

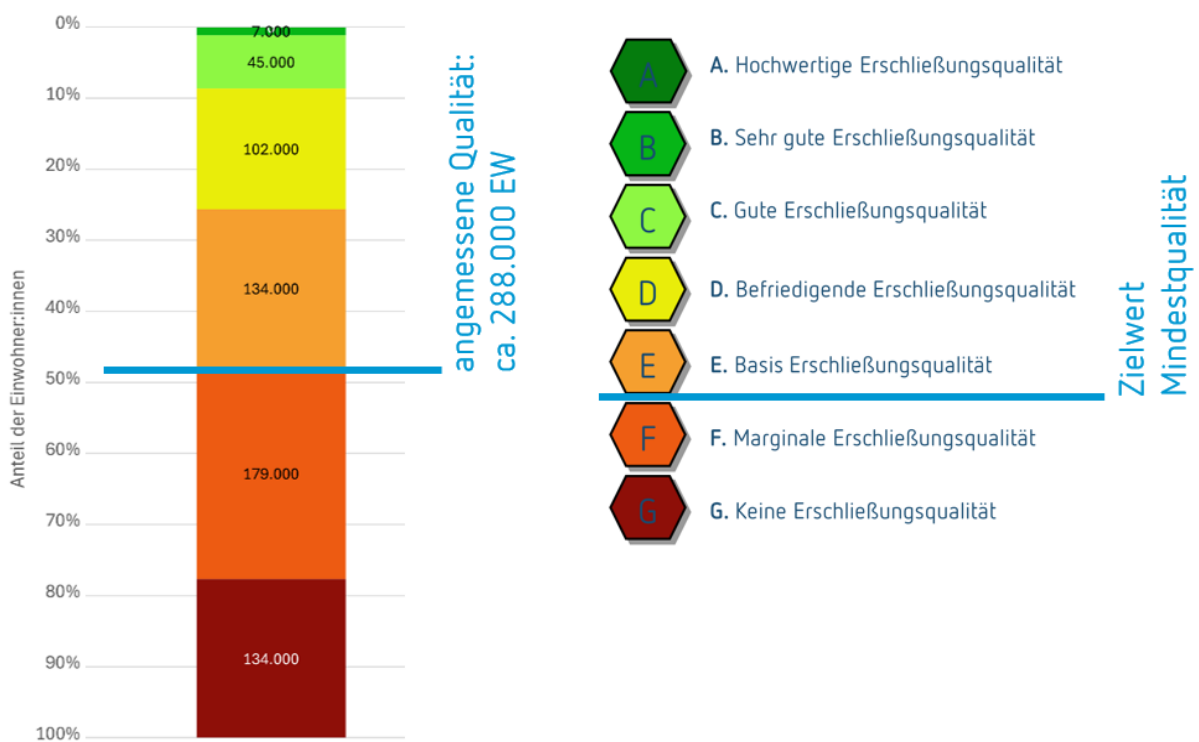
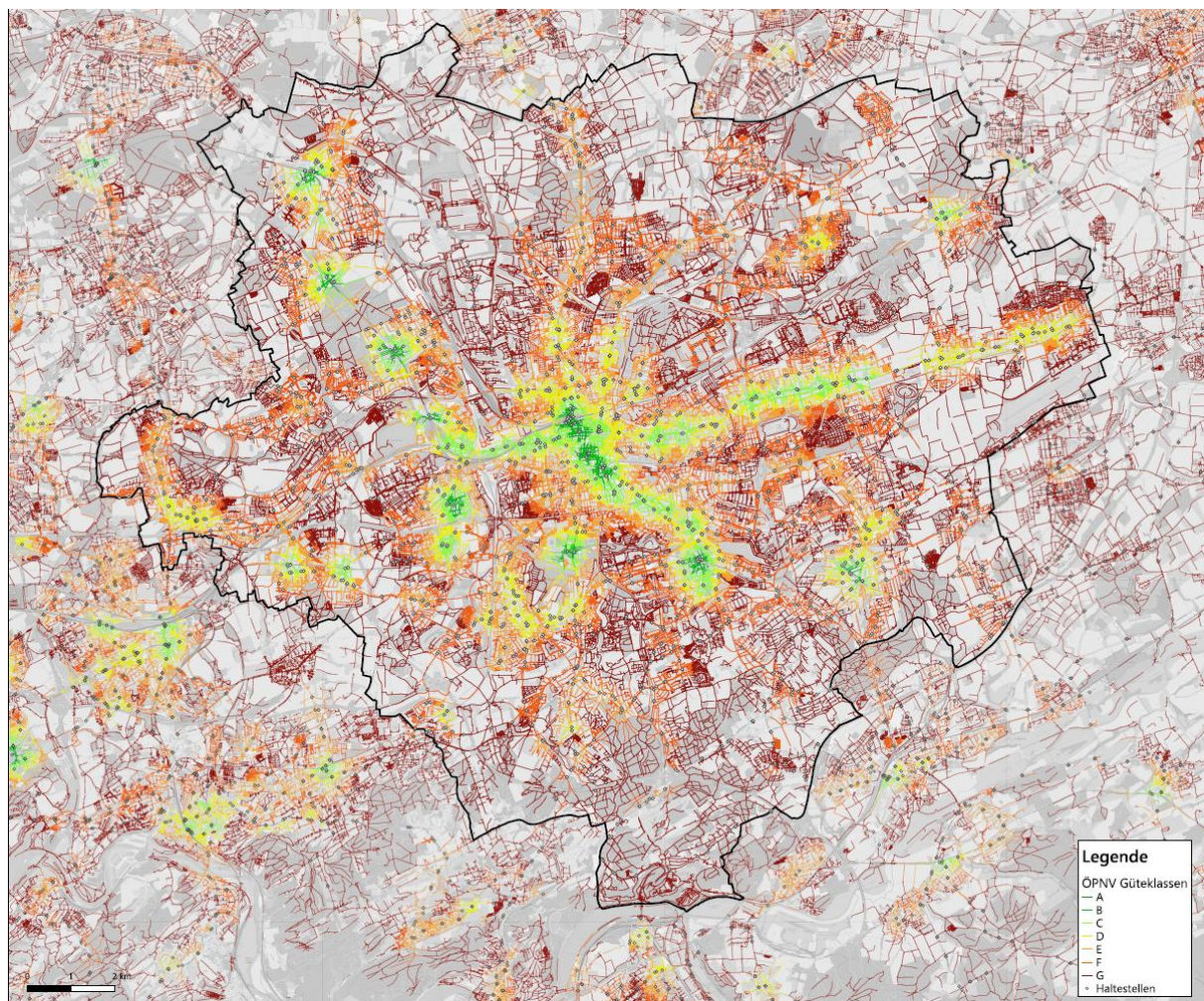
Erschließungsqualität werktags tagsüber ca. 6–20 Uhr



Erschließungsqualität werktags abends ca. 22–24 Uhr



Erschließungsqualität nachts am Wochenende etwa 0-4 Uhr



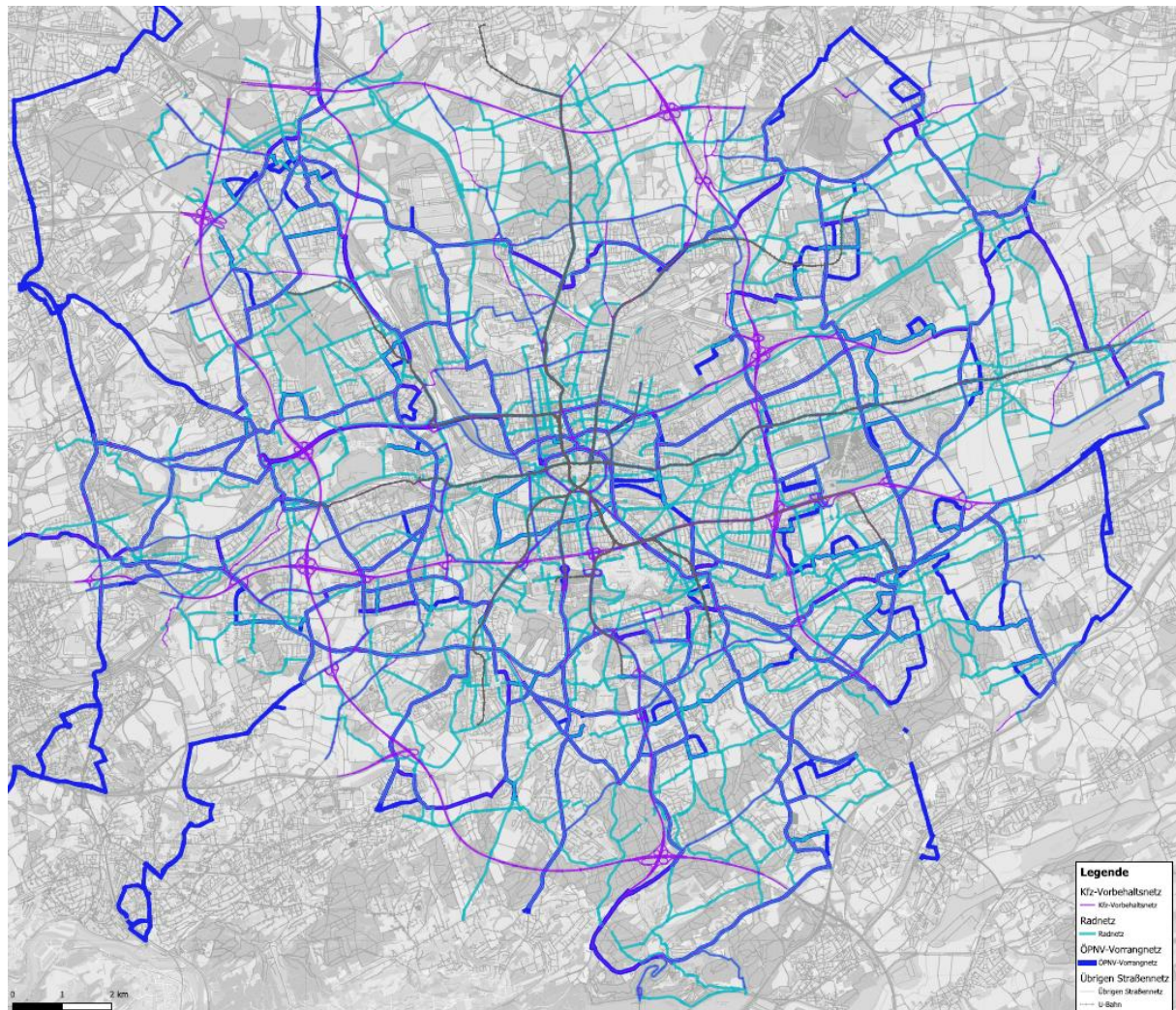
Bestimmung Güteklassen für Bushaltestellen

Taktfrequenz	Entfernung zur Haltestelle		
Taktfrequenz an Haltestelle	≤ 300 m	300 m - ≤ 500 m	> 500 m
≤ 5 min	A	B	G
5 - ≤ 10 min	B	C	G
10 - ≤ 20 min	C	D	G
20 - ≤ 40 min	D	E	G
40 - ≤ 60 min	E	F	G
60 - ≤ 120 min	F	G	G
> 120 min	G	G	G

Bestimmung Güteklassen für SPNV- und Stadtbahnhaltestellen

Taktfrequenz	Entfernung zur Haltestelle				
Taktfrequenz an Haltestelle	≤ 300 m	300 m - ≤ 500 m	500 m - ≤ 750 m	750 m - ≤ 1000 m	> 1000 m
≤ 5 min	A	A	B	C	G
5 - ≤ 10 min	A	B	C	D	G
10 - ≤ 20 min	B	C	D	E	G
20 - ≤ 40 min	C	D	E	F	G
40 - ≤ 60 min	D	E	F	G	G
60 - ≤ 120 min	E	F	G	G	G
> 120 min	G	G	G	G	G

Erster Entwurf für ein ÖPNV-Vorrangnetz



Zusammenfassung: Maßnahmen im SPNV

Maßnahme im SPNV	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
RRX-Ausbaumaßnahmen und -Betrieb	DB InfraGO, Land NRW, VRR	bis 2040	hoch
Gezielte Angebotsausweitungen im Regionalverkehr - Angebotsverbesserungen Richtung Hamm, Wuppertal, Unna/Soest, Schwerte - Ausweitung Nachtverkehr Richtung Unna/Soest, Schwerte/Iserlohn, Lünen/Münster, Wuppertal	VRR, NWL	bis etwa 2035	hoch – sehr hoch
RB 43, RB 52 und Sauerlandnetz: Angebotsausbau, Barrierefreiheit und Dekarbonisierung, Prüfung von zusätzlichen Stationen bzw. Verlegung	VRR, NWL	bis etwa 2030/2035	hoch – sehr hoch
Angebotsausweitung auf den Strecken Unna – DO-Hörde – DO-Dorstfeld – Bochum sowie Richtung Lünen/Münster, Prüfung zusätzlicher Station Borsigstraße/Nordstadt	VRR, NWL	bis etwa 2035	mittel – hoch
S-Bahn: Schließung von Taktlücken und Taktverdichtungen	VRR	bis etwa 2030	hoch
S-Bahn-Ausbau in Richtung Hamm - Stufe 1 bis Brüggmannplatz - Stufe 2 bis Hamm	VRR, NWL, DB InfraGO	Stufe 1 bis etwa 2035	hoch
		Stufe 2 nach 2040	
Neue S-Bahn-Stationen für Dortmund: Umsetzung neuer bzw. zu verlegender Stationen Barop, Spähenfelde, Kronprinzenstraße, Technologiezentrum	DB InfraGO, VRR	bis etwa 2040	mittel
Herstellung der Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz	DB InfraGO	bis etwa 2035	hoch
100 % barrierefreie SPNV-Stationen	DB InfraGO	bis etwa 2035	hoch
Attraktivierung und Aufwertung von Stationen: Zukunftsbahnhöfe für einen attraktiven und integrierten SPNV	DB InfraGO, Stadt DO	Daueraufgabe	hoch
Deutschland-Takt & mehr: Flächensicherung für den Bahnausbau	DB InfraGO, Stadt DO	Daueraufgabe	hoch

Zusammenfassung: Maßnahmen für Stadtbahn/H-Bahn

Maßnahme des Teilsystems Stadtbahn/ H-Bahn	Federfüh- rende Ak- teure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
Prüfung und Umsetzung von Netzerweite- rungen gemäß Stadtbahnentwicklungskon- zept	Tiefbauamt, Verkehrs- wendebüro, DSW21		hoch
- Umsetzung U44 Westfalenhütte		- bis 2030	
- Verlängerung von Strecken entlang stark nachgefragter Busachsen oder in Stadtteile mit hoher Siedlungs- dichte ohne leistungsfähige Stadt- bahnanbindung		- nach posi- tiver Prü- fung suk- zessive bis 2035, 2040 oder nach 2040	
- Ausbau von Stadtbahnergänzungsli- nien			
- Verknüpfung von Stadtbahn und SPNV			
- neue Station Energiecampus			
Stärkere Verknüpfung von SPNV und Stadt- bahn: Prüfung und bei positivem Ergebnis Umsetzung	VRR, DB In- fraGO, Tief- bauamt, Verkehrs- wendebüro, DSW21		hoch
- Barop Parkhaus (S5, U42)		bis etwa 2030	
- Brüggmannplatz (S-Bahn, U42/U46/U44)		bis etwa 2035	
Prüfung interkommunaler Stadt-/ Straßenbahnpotenziale	Dortmund und weitere Kommunen	bis 2035	hoch
Erweiterung der Leistungsfähigkeit und Zu- verlässigkeit im bestehenden Stadtbahn- netz	Tiefbauamt, Verkehrs- wendebüro, DSW21		mittel
- Bahnsteigverlängerungen U44 (60 m)		bis etwa 2035	
- Bahnsteigverlängerungen Bereich Bornstraße sowie Grevel (75 m)		bis etwa 2040	
- Ausbau Ost-West-Strecke für 2,65 m- Fahrzeuge und zweigleisiger Ausbau		bis etwa 2040	
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtbahnnetz	Tiefbauamt, DSW21		mittel – sehr hoch

Maßnahme des Teilsystems Stadtbahn/ H-Bahn	Federfüh- rende Ak- teure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
- U47-Abschnitt B1 - U44 Bereich Borsigplatz - U43/U44 Bereich Rheinische Straße - U43 Bereich östlicher Hellweg		bis etwa 2035	
- U43 Bereich Brackel/Wickede		bis etwa 2040	
- Nachrüstung taktile Leitstreifen und Bahnsteigausstattung - Nachrüstung von barrierefreien Aufzügen: Münsterstraße, Märkische Straße - Ergänzung barrierefreier Straßenquerungen		bis etwa 2030	
Erhalt und zielgerichtete Ausweitung des Tagesangebots	Stadtplanungsamt, DSW21		
- 5-Minuten-Takt bis Hörde, Hafen, Fredenbaum		bis 2030	- hoch
- 5-Minuten-Takt U42 - 5-Minuten-Takt U41 Eving		bis etwa 2035	- hoch - mittel
Erhalt des Abendverkehrs und Ausweitung des Nachtverkehrs: Stadtbahn im Wochenend-Nachtverkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	hoch
H-Bahn als ergänzendes Verkehrsmittel für besondere Aufgaben	Tiefbauamt, Verkehrswendebüro, DSW21		
- Ausbau Universität – Theodor-Fliedner-Heim		in Umsetzung	- hoch
- langfristige Perspektiven (z.B. Theodor-Fliedner-Heim – Phoenix-West – Hörde oder Verlängerung Richtung Hafen und Fredenbaum)		nach 2040	- mittel

Zusammenfassung: Maßnahmen im Busverkehr

Maßnahme des Teilsystems Bus	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
Hierarchisierung des Busverkehrs in ein Haupt-, Neben-, und Ergänzungsnetz	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	sehr hoch
Einführung eines städtisches Premium-Produkts im Busverkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	sehr hoch
Stärkung weiterer Schnellbus-/XBus-Verbindungen	VRR, Kommunen	Daueraufgabe	mittel
ÖPNV im interkommunalen Kontext: Bessere Stadtgrenzen-überschreitende Verbindungen	Kommunen	Daueraufgabe	mittel
Anpassung des Nachtverkehrs im Busverkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	sehr hoch
Prüfung des Taktschemas im Busverkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	hoch
Vereinheitlichung von Bedienungsstandards	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	hoch
Beschleunigter barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen: mindestens 60 bis 70 Haltepositionen jährlich	Tiefbauamt	Daueraufgabe	hoch
Informations- und Haltestellenqualität verbessern			
- Aktionsprogramm 100 DFI Light	DSW21	bis 2030	- sehr hoch
- Ergänzung von DFI an Haltestellen mit >400 Ein-/Aussteigenden	DSW21	bis etwa 2040	- mittel
- QR-Codes an allen Haltestellen	DSW21	in Umsetzung	- hoch
- Pilotprojekt „Zukunftshaltestelle“ an zwei Haltestellen	Tiefbauamt, DSW21	bis etwa 2030	- hoch
Strategie zur Dekarbonisierung des Busverkehrs	DSW21	bis etwa 2040	hoch
Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von On-Demand-Verkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	hoch

Zusammenfassung: Maßnahmen der vernetzten Mobilität

Maßnahme aus dem Bereich der vernetzten Mobilität	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
Schwerpunktthema sicheres Fahrrad-parken	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt		hoch
- kurzfristige Umsetzung von etwa 15 Anlagen		bis etwa 2030	
- mittelfristige Umsetzung von etwa weiteren 15 Anlagen		bis etwa 2035	
- langfristige Umsetzung weiterer mindestens 15 Anlagen		bis etwa 2040	
Weiterentwicklung des Bikesharing-Angebots:	Stadtplanungsamt		
- kurzfristig mindestens 50 zusätzliche Stationen sowie stellenweise Bereitstellung von Lastenrädern und Pedelecs		bis etwa 2030	- hoch
- langfristig Ausbau des Angebots auf eine Zielgröße von mind. 1.200 Rädern		bis etwa 2040	- mittel
Weiterentwicklung des Carsharing-Angebots: Umsetzung der Carsharing-Strategie und Bündelung an Mobilitätsknoten	Stadtplanungsamt	bis etwa 2035	sehr hoch
Berücksichtigung weiterer Sharing Mobility in Dortmund: E-Tretroller-Sharing und Weiteres	Stadtplanungsamt	Daueraufgabe	mittel
Bündelung der Mobilitätsangebote in Mobilstationen	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt		mittel
- kurzfristige Einrichtung von etwa 15 Mobilstationen		bis etwa 2030	
- mittelfristige Einrichtung von etwa weiteren 15 Mobilstationen		bis etwa 2035	
- langfristige Umsetzung weiterer mindestens 20 Mobilstationen		bis etwa 2040	

Zusammenfassung: Maßnahmen zum ÖPNV im Straßenraum

Maßnahmen aus dem Bereich ÖPNV im Straßenraum	Federführende Akteure	Umsetzung/Fertigstellung	Priorität
Definition und Umsetzung eines ÖPNV-Vorrangnetzes	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	sehr hoch
Beschleunigung des Busverkehrs, insb.: - Beschleunigung an LSA - Buskaps/Fahrbahnrandhaltestellen - Prüfung von Bussonderfahrstreifen - Freihalten der Fahrwege von ruhendem Verkehr - bevorrechtigte Haltestellenausfahrt	Tiefbauamt, DSW21	Daueraufgabe	hoch
Vermeidung von Konflikten zwischen Radverkehr und ÖPNV im Straßenraum	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, DSW21	Daueraufgabe	hoch
ÖPNV und Baustellen: Beeinträchtigungen minimieren, Änderungen kommunizieren	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, DSW21	Daueraufgabe	hoch

Zusammenfassung: Maßnahmen zur Service- und Informationsqualität

Maßnahmen aus dem Bereich Service- und Informationsqualität	Federführende Akteure	Umsetzung/Fertigstellung	Priorität
Ausweitung von digitalen Informationsanzeigen im öffentlichen Raum und in öffentlichen Einrichtungen	Stadtplanungsamt	sukzessive bis 2035	hoch
Entwicklung eines verbundweiten digitalen Liniennetzplans	VRR, Kommunen/Kreise	bis etwa 2030	hoch
Untersuchung des Optimierungspotenzials im ÖPNV bei Großveranstaltungen in Dortmund	Stadt Dortmund, VRR, Verkehrsunternehmen	Daueraufgabe	mittel

Zusammenfassung: Maßnahmen zur gemeinsamen Stadt- und ÖPNV-Entwicklung

Maßnahme aus dem Bereich ÖPNV und Stadtentwicklung	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
Transit-oriented development als wichtigen Planungsgrundsatz etablieren	Stadtplanungsamt	Daueraufgabe	hoch
Prüfung von Impulsprojekten zur städtebaulichen Entwicklung und Aufwertung von Haltestellenumfeldern	Stadtplanungsamt	Prüfung bis etwa 2030, Entwicklung nach 2030	hoch
Sicherstellung der hochwertigen ÖPNV-Anbindung neuer Wohngebiet und Arbeitsplatzstandorte	Stadtplanungsamt	Daueraufgabe	hoch