



Masterplan Mobilität Dortmund 2030

Strategie ÖPNV und Vernetzung

Teilkonzept „Dortmund & die Region –

Nach innen und außen vernetzte Stadt“

Stadt Dortmund

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Geschäftsbereich Mobilitätsplanung

Auftragnehmer

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Str. 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Frederik Heyroth
Gregor Korte
David Madden (Projektleitung)

**im Auftrag der Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Geschäftsbe-
reich Mobilitätsplanung**



Goudappel
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer (NL)

www.goudappel.nl

Sören Bigalke
Erik Oerlemans
Alina Prey

Bildnachweis

Titelseite: Philipp Haltermann (links), eigenes
Foto (rechts)

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Konzepts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung: Bus, Bahn und vernetzte Mobilität als Teil des Masterplan Mobilität	9
2	Einbindung der Stadtgesellschaft in die Konzepterstellung	11
2.1	Arbeitskreis	11
2.2	Bürger*innen-Beteiligung	15
2.3	Akteursworkshops	21
3	Einsteigen: Stärken und Schwächen von Bus, Bahn und Angeboten der vernetzten Mobilität	24
3.1	Die Dortmunder Bevölkerung und ihr Mobilitätsverhalten	24
3.2	Netz, Angebot und Infrastruktur des ÖPNV in Dortmund	34
3.2.1	Regionale Anbindung durch den SPNV: RE, RB, S-Bahn	35
3.2.2	Stadtbahn	40
3.2.3	H-Bahn	44
3.2.4	Bus	44
3.3	Erschließungs- und Verbindungsanalysen	54
3.3.1	Erschließungsanalyse	54
3.3.2	Verbindungsanalyse	60
3.4	Analyse der Angebote der vernetzten Mobilität	63
3.4.1	Bikesharing: <i>metropolradruhr</i>	63
3.4.2	Bike + Ride und Park + Ride	65
3.4.3	Park + Ride in den umliegenden Kommunen	67
3.4.4	E-Tretroller-Sharing	67
3.4.5	Carsharing	67
3.4.6	Sonstige Sharing-Angebote	68
3.4.7	Zwischenfazit	68
3.5	Qualität, Information und Service	68
3.6	Fazit Bestandsaufnahme und Analyse	70
4	Umsteigen: Leitbild und Entwicklungsziele für Bus, Bahn und vernetzte Mobilität	72
4.1	Starker SPNV und regionale Vernetzung	73
4.2	Ein klar gegliedertes Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz im ÖSPV für eine zielgerichtete Weiterentwicklung und Ausweitung des Angebots	74
4.3	Mobilitätsknotenpunkte zum einfachen und sicheren Umsteigen im ÖPNV und zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten	77
4.4	Barrierefreiheit, Zuverlässigkeit und Komfort als Grundprinzipien im ÖPNV	79
4.5	Klimaneutralität im ÖPNV	81
4.6	Stadtplanung und ÖPNV	82
5	Weiterfahren: Nahverkehr und vernetzte Mobilität gezielt weiterentwickeln	84

5.1	Die Schiene als Rückgrat des ÖPNV – unabhängig, leistungsstark und komfortabel	86
5.1.1	Rhein Ruhr Express, Regionalexpresse und Knoten Dortmund	87
5.1.2	Regionalbahn – Ausbau von Infrastrukturen und Angebot	89
5.1.3	S-Bahn: Vernetzung nach innen und mit den umliegenden Städten	93
5.1.4	Infrastruktur: Stationen, Strecken und Flächen für den SPNV in Dortmund	95
5.1.5	Zusammenfassung: Maßnahmen im SPNV	97
5.2	Die kommunale Schiene als wichtigster innerstädtischer ÖPNV-Verkehrsträger – Netzerweiterungen in die Umsetzung bringen	98
5.2.1	Netzerweiterungen und Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stadtbahnnetzes	98
5.2.2	Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtbahnnetz	101
5.2.3	Sicherung, Optimierung und Ausweitung des Angebots im Stadtbahnverkehr	102
5.2.4	H-Bahn als ergänzendes Verkehrsmittel für besondere Aufgaben	103
5.2.5	Zusammenfassung: Maßnahmen Stadtbahn und H-Bahn	104
5.3	Gezielte Weiterentwicklung des Busnetzes – effizient, nachfragegerecht und vielfältig	105
5.3.1	Gezielte Weiterentwicklung des Busnetzes und -angebots – effizient, nachfragegerecht und vielfältig	106
5.3.2	Barrierefreiheit, Informationen und Aufenthaltsqualität: Bushaltestellen als attraktiver Einstiegspunkt	112
5.3.3	Strategie zur Dekarbonisierung des Busverkehrs	116
5.3.4	Zusammenfassung: Maßnahmen Busverkehr	117
5.4	Bedarfsverkehre in der Großstadt – für Flexibilität, Erschließung und Ergänzung	118
5.5	Stärkung von Mobilitätsknotenpunkten und Intermodalität – Bus, Bahn, Rad, Pkw und weiteres zusammen denken	119
5.5.1	Schwerpunktthema: sicheres Fahrradparken	120
5.5.2	Weiterentwicklung des Bikesharing-Angebots	124
5.5.3	Weiterentwicklung des Carsharing-Angebots	126
5.5.4	Berücksichtigung weiterer Sharing Mobility in Dortmund	127
5.5.5	Weiterentwicklung des Park + Ride-Angebots	127
5.5.6	Bündelung der Mobilitätsangebote in Mobilstationen	127
5.5.7	Zusammenfassung: Maßnahmen der vernetzten Mobilität	131
5.6	Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit von Bus & Bahn im Straßenraum	132
5.6.1	Definition und Umsetzung eines ÖPNV-Vorrangnetzes	132
5.6.2	Beschleunigung des Busverkehrs	134
5.6.3	Vermeidung von Konflikten zwischen Radverkehr und ÖPNV im Straßenraum	136
5.6.4	ÖPNV und Baustellen: Beeinträchtigungen minimieren, Änderungen kommunizieren	137
5.6.5	Zusammenfassung: Maßnahmen ÖPNV im Straßenraum	138
5.7	Eine hohe Service- und Informationsqualität für den Regelbetrieb und Sonderfälle	139
5.8	Automatisierung im ÖPNV	140

5.9	Stadt- und ÖPNV-Entwicklung gemeinsam denken: Transit-oriented development als Dortmunder Planungsgrundsatz	142
5.9.1	Zusammenfassung: Maßnahmen ÖPNV und Stadtentwicklung	145
6	Finanzierung des ÖSPV in Dortmund zur Sicherstellung von Angebot & Ausbau	146
7	Ankommen: ÖPNV und vernetzte Mobilität als Instrumente für die Klimaneutralität und Mobilitätswende	151
7.1	Wirkung des Teilkonzepts	151
7.2	Fazit und nächste Schritte	153

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zielkonzept des Masterplan Mobilität 2030	9
Abbildung 2: Priorisierung von ÖPNV-Themen im 2. Arbeitskreis	13
Abbildung 3: Herausforderungen des ÖPNV nach Einschätzung des Arbeitskreises	13
Abbildung 4: Diskussionen im Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität.....	15
Abbildung 5: Impressionen der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung	17
Abbildung 6: Online-Beteiligung Nutzung des ÖPNV je Angebot/Verkehrsmittel.....	18
Abbildung 7: Online-Beteiligung Bewertung des ÖPNV innerhalb Dortmund nach Schulnoten	19
Abbildung 8: Online-Beteiligung Bewertung weiterer Verkehrsmittel innerhalb Dortmund nach Schulnoten	19
Abbildung 9: Online-Beteiligung Priorisierung von Maßnahmen	20
Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dortmund	25
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung in den Stadtbezirken	25
Abbildung 12: Bevölkerungsdichte der Stadtbezirke	26
Abbildung 13: Modal Split der Dortmunder Bevölkerung (nach Wegen, 2019).....	27
Abbildung 14: Tagesganglinie der ÖPNV-Nutzung (2019).....	29
Abbildung 15: Wegeverflechtungen innerhalb Dortmunds gesamt (2019)	30
Abbildung 16: ÖPNV-Wegeverflechtungen in Dortmund (2019)	31
Abbildung 17: ÖPNV-Anteil zwischen Stadtbezirken am Gesamtwegeaufkommen	31
Abbildung 18: ÖPNV-Netz in Dortmund und der Umgebung.....	34
Abbildung 19: Bedeutendste Ein-/Auspendelkommunen.....	36
Abbildung 20: Stadtbahnverkehr oberirdisch (U49, Rombergpark) und unterirdisch (U42, Stadtgarten).....	43
Abbildung 21: H-Bahn-System an der TU Dortmund	44
Abbildung 22: Uneinheitlichkeit in Fahrplänen und Linienwegen am Beispiel der Linien 445 und 410.....	46
Abbildung 23: DSW21-Bus sowie ungünstig bzw. nicht ausgebaute Haltestellen im Stadtgebiet	47
Abbildung 24: Nutzung der Bushaltestellen (Einsteiger*innen).....	49
Abbildung 25: Meistfrequentierte Bushaltestellen ohne Stadtbahnverknüpfung Mo-Fr	50
Abbildung 26: Definition Barrierefreiheit beim Einstieg an einer Bushaltestelle.....	52
Abbildung 27: Barrierefreiheit am Beispiel des Rhein-Main-Verkehrsverbundes.....	53
Abbildung 28: ÖV-Güteklassen zur Bewertung der Erschließungsqualität	54
Abbildung 29: Erschließungsqualität werktags ca. 6:00-20:00 Uhr.....	56
Abbildung 30: Erschließungsqualität werktags ca. 22:00-24:00 Uhr.....	57
Abbildung 31: Erschließungsqualität Nacht auf Sonntag ca. 0:00-4:00 Uhr.....	58
Abbildung 32: Erschließungsqualität in Bezug auf die Anzahl der Einwohner*innen	59
Abbildung 33: Belegung der metropolradruhr-Stationen Borsigplatz und Nordmarkt frühmorgens/nachts	64
Abbildung 34: Nutzungsintensität von metropolradruhr (1. Jahreshälfte 2024)	64
Abbildung 35: Bike + Ride sowie Sharing Mobility in Dortmund (Stadthaus / Hörde Bf.).....	65
Abbildung 36: Bike + Ride-Anlagen sowie Bikesharing-Stationen und Carsharing-Standorte.....	66
Abbildung 37: Park + Ride-Anlagen in Dortmund und Umland.....	66
Abbildung 38: Bedienungsgebiete E-Tretroller-Sharing (Stand: Ende 2024).....	67
Abbildung 39: Räumliches ÖPNV-Leitbild	76
Abbildung 40: SPNV-Zielnetz 2040 für das mittlere und östliche Ruhrgebiet.....	87
Abbildung 41: RRX-Zielkonfiguration	88
Abbildung 42: Zielkonzept für die RB43/S43.....	90
Abbildung 43: Zielkonzept für die RB52/RB55	91
Abbildung 44: Zielkonzept für Verbindungen Richtung Sauerland	92
Abbildung 45: Zielkonzept Korridor Dortmund - Lünen	93
Abbildung 46: Zielkonzept S-Bahn-Ausbau Richtung Dortmund - Hamm	94
Abbildung 47: Vollkostenvergleich unterschiedlicher Antriebe im Busverkehr (in Mio. EUR)	117
Abbildung 48: Beispielhafte Darstellung einer intermodalen Wegekette.....	120
Abbildung 49: Beispielhafte Darstellung eines multimodalen Mobilitätsverhaltens	120
Abbildung 50: Zusätzliche Ausleihstationen für Bikesharing.....	125
Abbildung 51: Beispielhafte Darstellung einer Mobilstation	128
Abbildung 52: Ausbau von Mobilstationen im Stadtgebiet.....	130
Abbildung 53: Entwurf des ÖPNV-Vorrangnetzes und Überlagerung mit Kfz-Vorbehaltsnetz und Rad-Hauptnetz ..	134
Abbildung 54: Schema der Busbeschleunigung durch bevorrechtigte Ausfahrt aus Busbuch vor dem Knoten	136
Abbildung 55: Maßnahmen ÖPNV im Straßenraum	138
Abbildung 56: Maßnahmen Service- und Informationsqualität.....	140
Abbildung 57: TOD: 500m-Radius um SPNV- und Stadtbahn-Haltestellen in Dortmund.....	143
Abbildung 58: Kostendeckungsgrad des ÖSPV in Dortmund	146
Abbildung 59: Finanzdefizit des ÖSPV-Betriebs	147

Abbildung 60: Wirkung des Teilkonzepts ÖPNV auf die CO₂-Emissionen und auf den Modal Shift..... 152

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Priorisierung des Arbeitskreises von Maßnahmen	14
Tabelle 2: ÖPNV-Nutzung nach Stadtbezirk	28
Tabelle 3: Übersicht über die in Dortmund verkehrenden SPNV-Linien	37
Tabelle 4: Zustand Barrierefreiheit der SPNV-Stationen in Dortmund	39
Tabelle 5: Stadtbahnlinien in Dortmund	42
Tabelle 6: Am stärksten ausgelastete Buslinien Mo-Fr	48
Tabelle 7: Am geringsten ausgelastete Buslinien Mo-Fr	48
Tabelle 8: interkommunale Busverbindungen, Stand: August 2025	50
Tabelle 9: Linienübersicht XBus-Konzeption VRR.....	51
Tabelle 10: 80%-Wert ÖPNV-Reisezeit werktags 7:30 – 8:30 Uhr.....	61
Tabelle 11: 80%-Wert ÖPNV-Reisezeit werktags 12:00 – 13:00 Uhr.....	61
Tabelle 12: 80%-Wert ÖPNV-Reisezeit werktags 21:00 – 22:00 Uhr.....	62
Tabelle 13: Pünktlichkeitswerte im ÖSPV 2023	70
Tabelle 14: Zusammenfassung der Bestandsanalyse	71
Tabelle 15: Zielsetzungen ‚Starker SPNV und regionale Vernetzung‘	74
Tabelle 16: Zielsetzungen ‚Ein klar gegliedertes Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz im ÖSPV für eine zielgerichtete Weiterentwicklung und Ausweitung des Angebots‘	77
Tabelle 17: Zielsetzungen ‚Mobilitätsknotenpunkte zum einfachen und sicheren Umsteigen im ÖPNV und zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten‘	79
Tabelle 18: Zielsetzung ‚Barrierefreiheit, Zuverlässigkeit und Komfort als Grundprinzipien im ÖPNV‘	80
Tabelle 19: Zielsetzung ‚Klimaneutralität im ÖPNV‘	82
Tabelle 20: Zielsetzung ‚Stadtplanung und ÖPNV‘	83
Tabelle 21: Maßnahmen im SPNV.....	97
Tabelle 22: Maßnahmen Stadtbahn und H-Bahn.....	104
Tabelle 23: Geeignete Takte im Busverkehr	111
Tabelle 24: Zielgrößen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltepositionen	113
Tabelle 25: Maßnahmen im Busverkehr	117
Tabelle 26: Maßnahmen im Bedarfsverkehr	119
Tabelle 27: Kategorisierung von Stationen und Haltestellen im Hinblick auf gesichertes Fahrradparken.....	121
Tabelle 28: Ergänzung von Bike + Ride: Bedarf und Prioritäten	123
Tabelle 29: Haltestellen mit Ausbau zur Mobilstation	129
Tabelle 30: Maßnahmen der vernetzten Mobilität.....	131
Tabelle 31: Maßnahmen Automatisierung im ÖPNV	141
Tabelle 32: Maßnahmen ÖPNV und Stadtentwicklung	145

Abkürzungsverzeichnis

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

BDA – Bund Deutscher Architektinnen und Architekten

BEMU – battery-electric multiple unit (batterieelektrische Triebzüge)

B+R – Bike + Ride

CO₂e – Kohlenstoffdioxid-Äquivalent

DSW21 – Dortmunder Stadtwerke AG

HSP-Gelände – Gelände der ehemaligen Hoesch Spundwand und Profil GmbH

Kfz – Kraftfahrzeug

MIV – Motorisierter Individualverkehr

Nutz-Zug-km / Nutz-Wagen-km – Nutz-Zug-Kilometer (Fahrleistung je Zug bzw. je Fahrzeug im Linieneinsatz)

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

ÖV – Öffentlicher Verkehr

P+R – Park + Ride

RE – Regional-Express

RB – Regionalbahn

RRX – Rhein-Ruhr-Express

S (z. B. S4, S5) – S-Bahn-Linie

SPNV – Schienenpersonennahverkehr

STEK – Stadtbahnentwicklungskonzept

TK ÖPNV – Teilkonzept ÖPNV

TOD – Transit-oriented Development

U (z. B. U42, U49) – Stadtbahnlinie in Dortmund

VCD – Verkehrsclub Deutschland

VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

1 Einleitung: Bus, Bahn und vernetzte Mobilität als Teil des Masterplan Mobilität

Die Stadt Dortmund stellt mit dem Masterplan Mobilität 2030 die Weichen der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die Zukunft. Der Masterplan Mobilität bildet mit seinen zwei Stufen den Rahmen für die Weiterentwicklung aller Verkehrsträger und Mobilitätsansprüche in der Stadt. In der ersten Stufe hat der Rat der Stadt Dortmund das Zielkonzept beschlossen – insbesondere soll der Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) künftig auf zwei Dritteln aller Wege genutzt werden, der MIV bei einem Drittel. Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und einer verkehrlich gut vernetzten Stadt kommen zentrale Rollen zur Erreichung der verkehrlichen Ziele sowie dem Ziel der Klimaneutralität bis 2035 zu – auch wenn der ÖPNV aktuell vor finanziellen Herausforderungen steht.

Aus dem Zielkonzept der ersten Stufe ergeben sich vielfältige Aufgaben für das sogenannte Teilkonzept ÖPNV. Neben der Förderung des Umweltverbunds aus Fuß-, Radverkehr und ÖPNV leisten Busse und Bahnen auch einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung negativer Umweltwirkungen des Verkehrs. Schon heute verfügt der ÖPNV über eine sehr gute Klimabilanz, die sich mit der zunehmenden Dekarbonisierung weiter verbessern wird. Aktives Umsteigen auf den ÖPNV kommt der Stadt, den Menschen und nicht zuletzt dem Klima entgegen: Verkehr wird auf klimafreundliche Verkehrsmittel verlagert, im Individualverkehr werden Fahrten vermieden und die Mobilität wird verträglich abgewickelt. Der Ausbau des ÖPNV kommt schlussendlich auch weiteren Teilzielen entgegen: Die Erreichbarkeit Dortmunds wird gesichert und verbessert und durch gute, schnelle Angebote mit hoher Erreichbarkeit kann sich Dortmund auch als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln. Weiterhin bedeuten Bus und Bahn auch gleichberechtigte Teilhabe: Durch ein barrierefreies, bezahlbares und alle erreichendes Verkehrssystem entsteht eine wesentliche Grundlage für eine gerechte, umweltfreundliche und freie Mobilität.

Abbildung 1: Zielkonzept des Masterplan Mobilität 2030



Zu diesen Themen liegt hiermit die Strategie zur Entwicklung des ÖPNV und der vernetzten Mobilität in Dortmund vor – das Teilkonzept „Dortmund & die Region – nach innen und außen vernetzte Stadt“. Dieses wird nachfolgend verkürzt als „Teilkonzept ÖPNV“ bezeichnet, auch wenn die vernetzte Mobilität einen wichtigen Teil des Konzepts einnimmt. Neben den bisherigen Strategien zum Radverkehr, ruhenden Verkehr, öffentlichen Raum, Barrierefreiheit, Fußverkehr und Verkehrssicherheit bildet die Strategie zum Thema ÖPNV und Vernetzung die konzeptionelle Basis für die Weiterentwicklung des ÖPNV sowie dessen Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln – für multimodale Angebote und intermodale Wegekette. Das Teilkonzept ÖPNV enthält

- eine Analyse aller Teilsysteme des ÖPNV und der vernetzten Mobilität in Dortmund
- ein Leitbild und Ziele zur ÖPNV-Entwicklung bis 2035/2040
- die erforderlichen Konzepte und Maßnahmen für alle Teilsysteme des ÖPNV und der vernetzten Mobilität, um das Leitbild zu verfolgen und die Ziele zu erreichen
- die möglichen Wirkungen des Konzepts auf die übergeordneten Ziele der Verkehrswende und Klimaneutralität.

Dieser Bericht stellt das Ergebnis der Arbeiten zum Teilkonzept ÖPNV in Gänze dar. Ergänzend sind zwei Kurzfassungen angefertigt worden. Viele Kartendarstellungen in diesem Bericht sind zudem in größerem Format in einem ergänzenden Kartenband zusammengefasst.

Die Erarbeitung des Teilkonzepts ÖPNV erfolgte durch die Stadt Dortmund in Zusammenarbeit mit einem externen Gutachterteam. Der Planungsprozess belief sich auf etwa 1,5 Jahre und beinhaltete eine umfassende Beteiligung der Bürger*innen und Stadtgesellschaft. Dafür wurden unterschiedliche Partizipationsformate durchgeführt, welche ausführlich dokumentiert worden sind. So hat u.a. auch der bewährte Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität in drei Veranstaltungen zum Konzept beigetragen. Die Diskussionen und Ergebnisse haben den Planungsprozess bereichert und den Blick für die wesentlichen Themen und Aufgaben in der Dortmunder ÖPNV-Entwicklung geschärft.

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 Neuaufstellung des Nahverkehrsplans der Stadt Dortmund und für das Stadtbahnentwicklungskonzept, das parallel zu diesem Prozess erarbeitet wird. Ebenso adressiert dieses Konzept das Land Nordrhein-Westfalen und die SPNV-Aufgabenträgerschaft. Hier setzt sich die Stadt Dortmund dafür ein, dass bestehende Planungen weiterverfolgt, vertieft, Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden und eine Umsetzung erfolgen kann. Zudem stößt dieses Konzept weitere Prüfaufträge an, die zu einer Verbesserung des SPNV-Angebots 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.

2 Einbindung der Stadtgesellschaft in die Konzepterstellung

Das Teilkonzept ÖPNV ist unter breiter Beteiligung der Dortmunder Stadtgesellschaft erarbeitet worden. Der Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität, der den Gesamtprozess seit der Stufe 1 kontinuierlich begleitet, hat in drei Veranstaltungen zum Konzept beigetragen. Die Bürger*innen der Stadt konnten in zwei verschiedenen Formaten ihre Meinungen und Wünsche einbringen. Viele Themenfelder wurden fachlich intensiv in Akteursworkshops vertieft. Alle Formate haben die Bearbeitung und die Inhalte des Teilkonzepts positiv geprägt und den Blick für die wesentlichen Aspekte geschärft.

2.1 Arbeitskreis

Der bewährte Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität, welcher den Prozess bereits seit Beginn der Stufe 1 begleitet, tagte auch bei diesem Teilkonzept. Er setzt sich zusammen aus Vertreter*innen der Stadtverwaltung, der Politik sowie von thematisch berührten Institutionen und Interessensverbänden und wird in seiner Besetzung auf den Inhalt des Teilkonzepts zugeschnitten. Zu den teilnehmenden Akteur*innen gehörten:

- Stadt Dortmund: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Tiefbauamt, Dezernat 6, Büro des Oberbürgermeisters
- DSW21
- VRR
- Behindertenpolitisches Netzwerk
- Seniorenbeirat
- Integrationsrat
- Inklusionsbeauftragte der Stadt Dortmund
- Pro Bahn NRW
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Bund Deutscher Architektinnen und Architekten (BDA)
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Kreisverband Dortmund e. V. (ADFC)
- Runder Tisch zur Prävention von Kinderunfällen
- Handelsverband NRW Westfalen-Münsterland
- Vertreter*innen der politischen Ratsfraktionen

Es wurden drei Veranstaltungen durchgeführt, die die drei wesentlichen Planungsphasen (Analyse, Zielfindung, Konzepte und Maßnahmen) abbildeten. Alle Ergebnisse wurden protokolliert und, wo möglich, bei der Konzepterstellung, berücksichtigt.

1. Veranstaltung: Ergänzung der Analyse und wichtige zu beachtende Themen

In der ersten Veranstaltung wurden zu Beginn das Projekt und das Planungsteam vorgestellt. In einer ersten Diskussionsrunde wurden in zwei Kleingruppen Stärken und Chancen sowie Schwächen und Risiken besprochen. Es wird deutlich gemacht, dass es bereits ein gutes Grundangebot im ÖPNV gebe, insbesondere im Stadtbahnbereich. Erwähnt wird hier eine teils unausgewogene Angebotsqualität. Verbesserungspotenziale werden weiterhin vor allem im Bereich des Spät-/Nachtverkehrs, im Freizeitverkehr sowie teilweise im Busverkehr und im SPNV gesehen. Auch sei das Dortmunder Netz auf häufiges Umsteigen ausgelegt. Die Nahversorgungszentren seien in der Regel gut angebunden. Ein Dauerthema sei die noch fehlende Barrierefreiheit. Auch die Informationsqualität (an den Haltestellen und online) wird überwiegend negativ bewertet. Insbesondere der Busverkehr würde derzeit zudem häufig durch Straßenbaustellen ausgebremst. Im Bereich der vernetzten Mobilität wird das gute Basisangebot im Bikesharing durch metropolradruhr hervorgehoben, welches jedoch stärker in der Fläche vertreten sein müsste. An den Haltestellen fehle es zumeist an guten intermodalen Angeboten. Hier fehle noch ein Konzept, um dieses Angebot in Dortmund noch stärker zu etablieren.

Zwei weitere Gruppen sammelten Erwartungen und Wünsche an den ÖPNV und das Konzept. Vieles drehte sich um den Aspekt der Bewusstseinsbildung für den ÖPNV in der Stadt; dazu gehörten auch Image, Sichtbarkeit, eine einfache Nutzung, Vernetzung, neue Ideen und Pilotprojekte sowie Qualitäten, die Nicht-Nutzer*innen ansprechen würden. Für das Konzept wurde eine Priorisierung von Themen und der Aspekt der Finanzierung wichtig gesehen. Es dürfe zudem keine konkurrierende Betrachtung verschiedener Verkehrsträger geben. Zudem werden Unsicherheiten in Bezug auf Finanzierung und Personal, aber auch lange Planungsverfahren bemerkt. Dennoch sei ein Blick in die Zukunft notwendig, um den bestehenden Status quo weiter zu verbessern und mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen. Wichtig sei es, nun in die Umsetzung zu gehen – mit pragmatischen Ansätzen und klaren politischen Entscheidungen. In Bezug auf den regionalen Verkehr (SPNV) solle die Stadt in den entsprechenden Gremien selbstbewusst auftreten und die Dortmunder Belange stärken, indem sie Wünsche klar äußert.

2. Veranstaltung: Zielfindung und die Frage: Was ist möglich?

In der zweiten Veranstaltung wurden zu Beginn die Ergebnisse der Bestandsanalyse auf Plakaten ausgestellt und später in der großen Runde nochmals besprochen. Als Eingangsfrage beantworteten die Teilnehmenden zwei Fragen zur Priorisierung von Entwicklungsthemen und zu den Herausforderungen bei der Umsetzung.

Abbildung 2: Priorisierung von ÖPNV-Themen im 2. Arbeitskreis

Bitte priorisieren Sie: Welche Themen sind für die ÖPNV-Entwicklung in Dortmund von größter Bedeutung?



Abbildung 3: Herausforderungen des ÖPNV nach Einschätzung des Arbeitskreises

Aus Ihrer Sicht: Was sind die größten Herausforderungen, die beim Ausbau des ÖPNV in den kommenden Jahren zu überwinden sind?

48 Antworten



Anschließend wurden im sogenannten Fishbowl-Prinzip Ziele für die ÖPNV-Entwicklung diskutiert. Nach den Diskussionsrunden wurde durch die Teilnehmenden Einschätzung darüber abgegeben, ob die Ziele passend, zu ambitioniert oder nicht ambitioniert genug sind.

- Die Teilnehmenden sind mit den Zielen zum Thema „Starker SPNV, regionale Vernetzung“ überwiegend einverstanden, knapp ein Drittel wünscht sich hier mehr Ambitionen. Bedenken werden bezüglich realistischer Umsetzungszeitpläne und fehlender Einflussmöglichkeit der Stadt Dortmund geäußert.
- Die Ziele zum Thema „Stadtbahn und H-Bahn als zentrale Bestandteile des Hauptnetzes“ werden von etwa der Hälfte der Teilnehmenden als zu ambitioniert eingeschätzt, auch wiederum mit der Sorge, dass Realisierungszeiträume nicht gehalten werden können und das System aktuell und kurzfristig keine größeren Steigerungen der Fahrgastzahlen vertragen könne. Etwa ein Drittel der Teilnehmenden findet die Ziele richtig formuliert.

- Die Ziele zum Thema „Knotenpunkte und Mobilstationen“ werden zu gleichen Teilen mit „einverstanden“ und „nicht ambitioniert genug“ bewertet. Vor allem bei den Aspekten der First-/Last-Mile-Mobilität sowie beim Fahrradparken gebe es noch viel Potenzial.
- Die Ziele zum Thema „ÖPNV als Mobilitätsangebot für alle Menschen: barrierefrei, zuverlässig, komfortabel“ finden überwiegend so Zustimmung, etwa ein Drittel der Teilnehmenden wünscht sich hier auch mehr Ambitionen, vor allem mit dem Hinweis auf die gesetzliche Pflicht der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit.
- Die Ziele zu den Themen „Klimaneutralität im ÖPNV“ sowie „Stadtplanung und ÖPNV“ werden weit überwiegend unterstützt, versehen mit dem Hinweis, dass anhand der aktuellen Fahrzeugbeschaffung von DSW21 die Klimaneutralität im ÖPNV bis 2035 nicht erreichbar sei (aufgrund fehlender Förderung bei gleichzeitig höheren Mehrkosten je Fahrzeug werden derzeit weiterhin auch Dieselsebusse beschafft).

3. Veranstaltung Konzepte, Maßnahmen und deren Priorität für Dortmund

In der dritten Sitzung wurden Ideen, Maßnahmen und die Priorisierung von Themen diskutiert. In einer ersten Abfrage wurden die Maßnahmenfelder mehr Direktverbindungen, dichtere Takte und mehr Barrierefreiheit als eher wichtig eingestuft, während eine bessere Verknüpfung von Verkehrsmitteln an Mobilstationen als weniger wichtig bewertet wurde. Unter der Prämisse eines begrenzten Budgets wählten viele Teilnehmende den Ausbau des bestehenden Netzes, den barrierefreien Ausbau sowie eine verbesserte Ausstattung von Haltestellen; neue Buslinien, mehr Fahrten abends/nachts sowie die Verlängerung von Stadtbahnlinien wurden ebenfalls häufiger gewählt. Der H-Bahn-Ausbau sowie der Ausbau von Park + Ride und Bike + Ride wurden kaum gewählt.

Anschließend wurden an Plakatwänden eine große Sammlung von Maßnahmen und Themen vorgestellt und diskutiert. Am Ende priorisierten die Teilnehmenden die Maßnahmen mit Punkten. Die Maßnahmen, die die Teilnehmenden am höchsten priorisierten, sind nachfolgend aufgeführt. Die Bewertung durch die Teilnehmenden wurde bei der Zusammenstellung des Konzepts entsprechend berücksichtigt.

Tabelle 1: Priorisierung des Arbeitskreises von Maßnahmen

Handlungsfeld		Maßnahme	Punkte
1	SPNV-Entwicklung in Dortmund	Umsetzung des VRR-Zielnetzes 2040	17
2	Weiterentwicklung des Stadtbahn- und H-Bahn-Netzes	Ausbau des Stadtbahnnetzes auf Grundlage des Stadtbahnentwicklungskonzepts	20
		Herstellung von Barrierefreiheit im Stadtbahnnetz	16
3	Weiterentwicklung des Busverkehrs	Schaffung eines Premium-Produkts im Busverkehr („Metrobus“)	15
		Überprüfung der Potenziale für On-Demand-Verkehr	14

Handlungsfeld		Maßnahme	Punkte
		Beschleunigter barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen	14
4	Ausbau der vernetzten Mobilität	Umsetzung von Mobilstationen	9
5	ÖPNV im Straßenraum	Definition eines ÖPNV-Vorrangnetzes	15
6	ÖPNV und Städtebau	Entwickeln und Bauen im Umfeld von SPNV- und Stadtbahnhaltestellen: Transit-oriented development	16
		Frühzeitige Berücksichtigung und Ausrichtung neuer Wohn- und Arbeitsplatzstandorte/Wirtschaftsflächengebiete an der ÖPNV-Erschließung	17

Abschließend wurde kurz die aktuelle Situation und die kommenden Herausforderungen der ÖPNV-Finanzierung beleuchtet. Aufgrund steigender Kosten (Personal, Energie etc.) und fehlendem finanziellen Ausgleich der Mindereinnahmen durch das Deutschland-Ticket sind – auch ohne Angebotsausweitung – weiter steigende Kosten zu erwarten. Es ist abzusehen, dass das ÖPNV-Defizit künftig nicht vollständig über den Querverbund (innerhalb des DSW21-Konzerns) ausgeglichen werden kann, insbesondere, wenn das Angebot ausgeweitet werden soll. Daher sind weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu untersuchen.

Abbildung 4: Diskussionen im Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität



Eigene Fotos

2.2 Bürger*innen-Beteiligung

Öffentlichkeitsveranstaltung vor Ort

Am Montag, den 10. Juni 2024 fand die erste Dialogveranstaltung für die allgemeine Öffentlichkeit in der Bezirksverwaltungsstelle Hörde statt. Rund 40 Menschen folgten der Einladung und brachten

ihre Wünsche und Bedürfnisse zum ÖPNV in Dortmund ein. Gemeinsam wurden an Marktständen verschiedene Themen diskutiert. Alle Anmerkungen wurden auf Karten festgehalten, dokumentiert und für die Konzeptentwicklung herangezogen.

Marktstand „Qualität und Zugänglichkeit“

An diesem Stand wurden verschiedene Aspekte der Sauberkeit und Sicherheit an Haltestellen sowie Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln besprochen. Zudem wurde die Ausgestaltung der Fahrgastinformation sowie die bessere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel – insbesondere des Fahrrads mit dem öffentlichen Personennahverkehr – erörtert. Dabei standen sowohl die Möglichkeiten der Fahrradabstellung an Haltestellen als auch die Mitnahme von Fahrrädern in den Fahrzeugen im Fokus der Diskussion. Als eine starke Zugangsbarriere zum ÖPNV wurde der Preis als zentraler Punkt genannt, auch wenn das Deutschland-Ticket den ÖPNV einfacher und günstiger nutzbar macht.

Marktstand „Regionale und vernetzte Mobilität“

Ein großes Diskussionsthema an diesem Stand war die Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV und weitere Angebote im Bereich der vernetzten Mobilität. Auch die Barrierefreiheit an Haltestellen und Reglementierungen für E-Scooter waren Gegenstand von Diskussionen. Weiterhin ging es um die Auslastung des ÖPNV bei Großveranstaltungen sowie die Optimierung von Umstiegen. Auch die Barrierefreiheit sowie ein stärkerer Stadtbahnverkehr wurde an diesem Themenstand angesprochen.

Marktstand „Linien und Verbindungen“

Am Themenstand „Linien und Verbindungen“ wurden zu Beginn fehlende Verbindungen zu Arbeitsplatzstandorten genannt. Daran anschließend wurde generell das Thema der Verknüpfung von Stadtplanung und ÖPNV-Planung diskutiert. Häufig wurde zudem der Busverkehr kritisiert, welcher nicht schnell genug und nicht konkurrenzfähig zu direkten Verbindungen mit dem Auto sei. Gerade tangentielle Verbindungen sowie Schnellverbindungen aus den Außenbereichen müssten besser werden. Im Süden fehle zudem die Stadtbahn.

Diskussionsergebnisse Themenstand „Takte und Zeiten“

An diesem Themenstand stand u. a. der Betriebszeitraum der Stadtbahn im Mittelpunkt der Diskussionen. Auch im Busverkehr wurden generell sowie auf bestimmten Verbindungen für dichtere Takte plädiert. Das Nachtexpressnetz wurde mehrfach kritisiert. Ebenso wurde eine bessere Verknüpfung der Takte von Busverkehr und Schienenverkehr angemerkt.

Abbildung 5: Impressionen der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung



Eigene Fotos

Online-Beteiligung

Im Zeitraum von April bis Juni 2025 wurden die Bürger*innen über ein Online-Tool zu ihren Wünschen und Ideen sowie zur Einschätzung und Priorisierung erster Themen und Maßnahmen befragt. Die Beteiligung an der Umfrage war äußerst erfolgreich und lässt sich auf die gezielte Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Dortmund und DSW21 zurückführen. Insgesamt beteiligten sich über 2.300 Menschen vollständig an der Umfrage, dennoch ist die Umfrage nicht repräsentativ. Die Befragung umfasste u. a. die Nutzung und Bewertung verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel sowie Mobilitätsangebote, ergänzt durch Einschätzungen zur Relevanz und Priorisierung zentraler Themen- und Maßnahmenfelder. Darüber hinaus nutzten zahlreiche Teilnehmende die Möglichkeit, in einem offenen Antwortfeld weiterführende Anmerkungen zu machen, wodurch eine Vielzahl differenzierter Perspektiven erfasst werden konnte. Die wesentlichen Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst, die ausführliche Dokumentation liegt der Stadt Dortmund vor – viele Einzelkommentare können auch für spätere ÖPNV-Planungen, z. B. den Nahverkehrsplan, genutzt werden.

Demographie

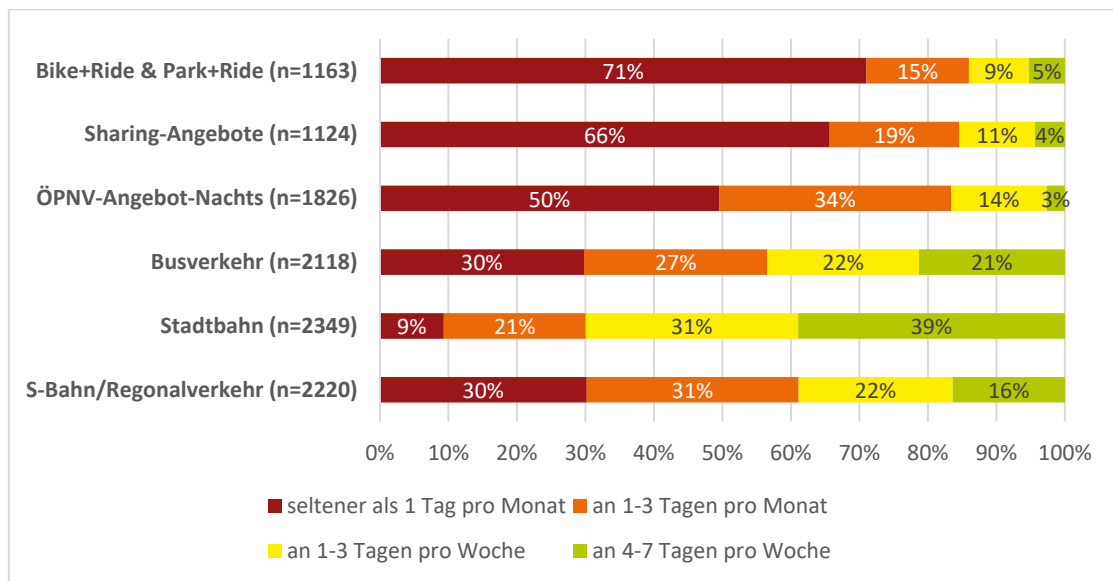
Die demografische Zusammensetzung der Teilnehmenden an der Umfrage zeigt eine weitgehend ausgeglichene Geschlechterverteilung. Hinsichtlich der Altersstruktur lässt sich feststellen, dass vor allem Personen im Alter zwischen 25 und 64 Jahren an der Befragung teilgenommen haben, während jüngere sowie insbesondere ältere Bevölkerungsgruppen deutlich unterrepräsentiert waren.

Die räumliche Verteilung der Rückmeldungen erstreckt sich über sämtliche Postleitzahlgebiete Dortmunds, wobei die Innenstadtbereiche mit den Postleitzahlen 44139 und 44137 besonders stark vertreten waren. Auch in den Stadtbezirken Brackel, Hombruch und Eving war die Beteiligung vergleichsweise hoch. Darüber hinaus beteiligten sich auch Personen aus sämtlichen Umlandkommunen Dortmunds an der Umfrage.

Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel

Die Analyse der Wege zur Haltestelle zeigt, dass rund 90 % der Teilnehmenden zur Einstiegshaltestelle laufen. Alternative Formen der Zubringermobilität wie das Fahrrad oder Angebote der Sharing Mobility spielen hingegen eine deutlich geringere Rolle und werden nur von einem sehr kleinen Teil der Teilnehmenden genutzt.

Abbildung 6: Online-Beteiligung | Nutzung des ÖPNV je Angebot/Verkehrsmittel



Rund 70 Prozent der Teilnehmenden nutzen die Stadtbahn mindestens einmal innerhalb der Woche. Somit wird dieses Verkehrsmittel als Rückgrat des ÖPNV in Dortmund wahrgenommen. Im Vergleich dazu liegt die regelmäßige Nutzung innerhalb der Woche des S-Bahn- und Regionalverkehrs sowie des Busverkehrs bei etwa 40%. Angebote wie der Nachtverkehr, Sharing-Dienste sowie Bike- und Park-and-Ride-Systeme werden insgesamt deutlich seltener in Anspruch genommen. Dennoch zeigt sich, dass der Nachtverkehr eine gewisse Relevanz besitzt, da etwa jede zweite befragte Person angab, diesen mindestens einmal pro Monat zu nutzen.

Bewertung des ÖPNV

Anschließend konnten insgesamt elf ÖPNV-Kriterien anhand des Schulnotensystems bewertet werden. Am besten wurde die Entfernung zur nächsten Haltestelle mit der Note 2,2 bewertet. Auch das Taktangebot wurde mit einer noch guten Note von 2,7 bewertet. Deutlich kritischer wurden hingegen mehrere zentrale Qualitätsmerkmale beurteilt. Mit einer Note von 3,5 schnitten insbesondere die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Mobilitätsangeboten, die Attraktivität, der Zustand und die Sauberkeit der Verkehrsmittel, die Pünktlichkeit und der störungsfreie Betrieb sowie die Informationslage bei Störungen und Änderungen vergleichsweise am schlechtesten ab.

In einer Gesamtbewertung konnten dann die einzelnen ÖPNV-Teilsysteme benotet werden. Die Stadtbahn schnitt mit der Note 2,1 am besten ab, aber auch der Busverkehr und der SPNV erhielten mit 2,7 bzw. 2,8 noch gute Noten. Im Vergleich zu anderen Angeboten wird das nächtliche ÖPNV-Angebot und Sharing-Angebote mit einer Note von 3,3 eher kritischer bewertet. Noch schlechter schneiden die Bike-and-Ride- sowie Park-and-Ride-Angebote ab, die mit einer durchschnittlichen Note von 3,6 beurteilt wurden. Mehr als die Hälfte der Teilnehmenden machten jedoch bei der Bewertung des Nachtverkehrs und der Sharing-Angebote keine Angaben.

Teilnehmende, die die jeweiligen Verkehrsmittel regelmäßig nutzen, bewerten diese tendenziell etwas besser als Personen, die sie selten oder gar nicht in Anspruch nehmen. Besonders deutlich wird dieser Unterschied bei der Stadtbahn, die von den Nutzenden mit einer durchschnittlichen Note von 2,0 ein insgesamt positives Ergebnis erzielt.

Abbildung 7: Online-Beteiligung | Bewertung des ÖPNV innerhalb Dortmund nach Schulnoten

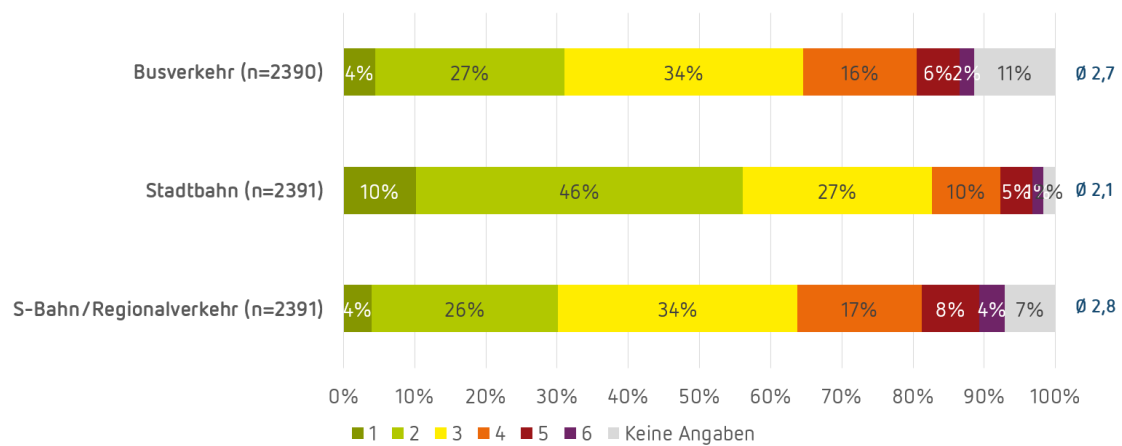
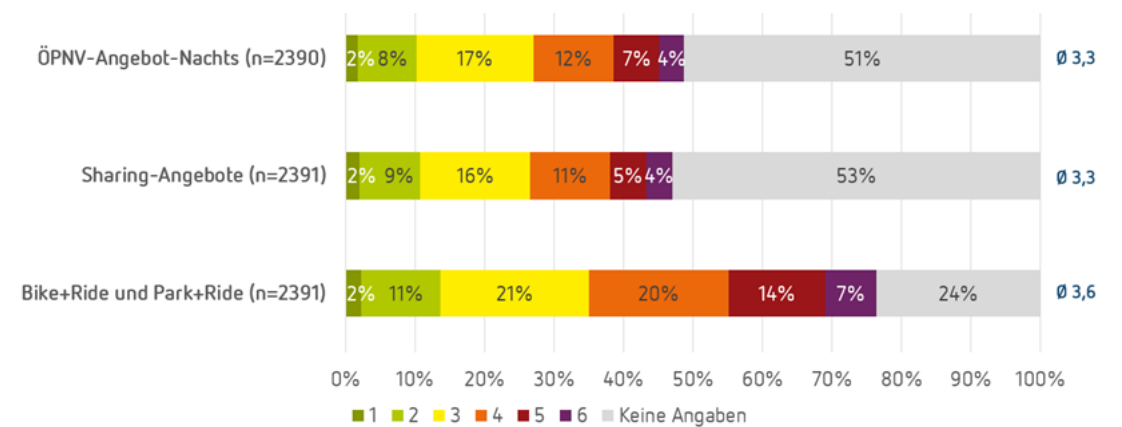


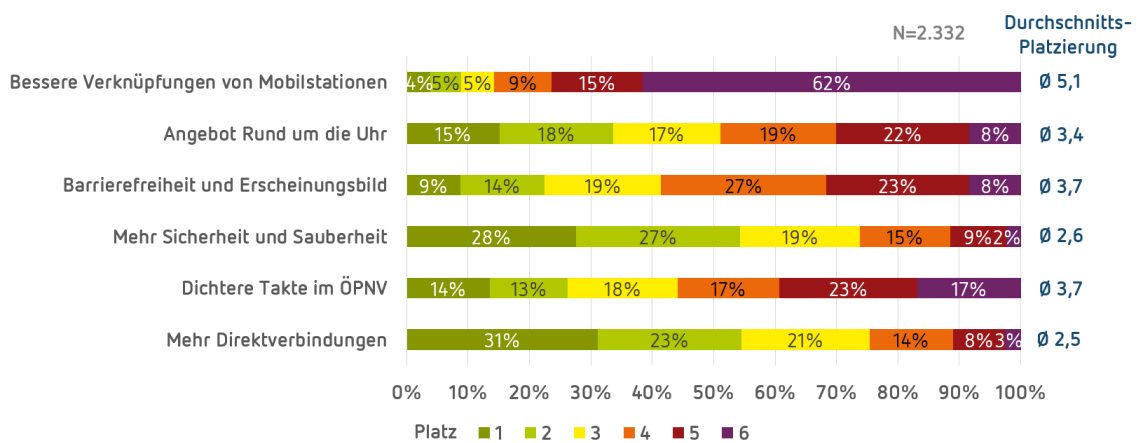
Abbildung 8: Online-Beteiligung | Bewertung weiterer Verkehrsmittel innerhalb Dortmund nach Schulnoten



Priorisierung von Themen und Maßnahmen

Abgefragt wurde weiterhin die Bedeutung von vorgegebenen Maßnahmen durch Angabe einer Reihenfolge von Platz 1 bis Platz 6. Den Teilnehmenden sind mehr Direktverbindungen sowie mehr Sicherheit und Sauberkeit besonders wichtig. Über die Hälfte setzen diese Maßnahmen auf Platz 1 oder 2. Mit Abstand am unwichtigsten ist den Teilnehmenden eine bessere Verknüpfung von Mobilitätsangeboten an Mobilstationen. Mehr als sechs von zehn Teilnehmenden setzen diese Maßnahme auf den letzten Platz. In einem weiteren Schritt konnten die Teilnehmenden Themen und Maßnahmen in Abhängigkeit von ihrem (finanziellen) Aufwand auswählen. Häufig werden Maßnahmen zum Stadtbahnausbau gewählt, auch wenn diese besonders aufwändig sind. Wichtig sind den Teilnehmenden ebenfalls neue Buslinien und mehr Fahrten im Abendnetz. Am meisten gewählt wird jedoch die vergleichsweise günstige Maßnahme der verbesserten Ausstattung von Haltestellen. Weniger relevant ist für die Teilnehmenden der H-Bahn-Ausbau sowie Mobilstationen.

Abbildung 9: Online-Beteiligung | Priorisierung von Maßnahmen



Freie Antwortmöglichkeit

Im abschließenden Teil der Umfrage hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, eine freie Rückmeldung zu geben, wovon 1.114 Personen Gebrauch machten. Die eingegangenen Antworten wurden thematisch ausgewertet und in neun übergeordnete Themenfelder kategorisiert. Besonders häufig wurden linienbezogene Hinweise und Forderungen geäußert, die sich einzelnen Stadtbahn- und Buslinien zuordnen lassen. Erwartungsgemäß betrafen viele Rückmeldungen stark frequentierte Stadtbahnlinien wie die U43, U47 und U42 sowie die Buslinien 440 und 450. Häufig wurde dabei der Wunsch nach einer höheren Taktfrequenz, insbesondere in den Abendstunden und während der Hauptverkehrszeiten, sowie die Problematik der hohen Auslastung thematisiert. Im Bereich des SPNV konzentrierten sich viele Rückmeldungen auf die Zuverlässigkeit der Verbindungen. Auch stadtteilbezogene Hinweise wurden zahlreich eingebracht, wobei besonders häufig eine bessere Anbindung des Areals Phoenix West gefordert wurde. Weitere Anmerkungen bezogen sich auf verbesserte Fahrtbeziehungen, zuverlässige Umsteigemöglichkeiten und eine Vielzahl thematisch unterschiedlicher Anliegen. Neben kritischen Rückmeldungen wurden auch zahlreiche positive Einschätzungen geäußert. So wurde das insgesamt gute Niveau des ÖPNV in Dortmund hervorgehoben, insbesondere im Vergleich zu anderen Städten im Ruhrgebiet. Die Stadtbahn erhielt dabei besonders viel Lob. Darüber hinaus wurde die Möglichkeit zur Bürger*innenbeteiligung im Rahmen der ÖPNV-Entwicklung ausdrücklich gewürdigt und mit Hoffnung sowie Zuversicht in Bezug auf zukünftige Verbesserungen verbunden.

Die zahlreichen, teils umfangreichen Antworten liegen der Stadt Dortmund vor und können wertvolle Impulse für die folgenden Arbeiten insbesondere am Nahverkehrsplan geben. Außerdem spiegeln die Ergebnisse aufgrund der hohen Teilnehmendenzahl ein zwar nicht repräsentatives, aber sehr umfassendes Bild über die Sicht der Bürger*innen auf den ÖPNV in Dortmund wider, das es seit langer Zeit so nicht mehr gegeben hat.

Fazit zur Bürger*innen-Beteiligung

Durch die umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung konnte ein breites und differenziertes Bild der Sichtweise der Bürger*innen zum ÖPNV und damit der Nutzer*innen des Systems gewonnen werden. So zeigt 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 notwendigen 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, sodass viele Aspekte auch im Rahmen der Maßnahmenvorschläge aufgegriffen werden konnten und das Konzept so auch den Eindruck der Bürger*innen widerspiegelt. Spezifische Rückmeldungen können zudem in der konkreten Nahverkehrsplanung herangezogen werden.

2.3 Akteursworkshops

Im Rahmen der Erarbeitung wurden insgesamt sieben Workshops mit verschiedenen Akteuren, die bestimmte Themen repräsentieren, durchgeführt. So konnten einzelne Themen nochmals vertieft diskutiert werden. Außerdem hat sich gezeigt, dass der Austausch selbst viele Gesprächsanstöße und intensivere Zusammenarbeit in der Zukunft initiieren konnte. Es fanden Workshops zu folgenden Themen statt:

Workshop 1 „Blick in die Region“: SPNV-Entwicklung im Raum Dortmund

Im ersten Workshop kamen die Akteure der SPNV-Aufgabenträger von VRR und NWL und Vertreter*innen der DB InfraGO mit der Stadt Dortmund und dem Planungsteam zusammen und besprachen die regionalen Themen mit Wirkung auf Dortmund. Dabei wurde vor allem die große Bedeutung des Dortmunder Hauptbahnhofs als Nah- und Fernverkehrsknoten mit noch bevorstehenden Ausbauplänen im Zuge von RRX- und Deutschlandtakt-Ausbau hervorgehoben. Da dieser im Kontext der Bauarbeiten voraussichtlich über Monate gesperrt werden wird, wurde angeregt frühzeitig Überlegungen zu Alternativkonzepten aufzustellen. Dazu gehören Umfahrungen über Güterverkehrsstrecken genauso wie die Ertüchtigung von Ersatzstationen wie Dorstfeld, Hörde oder Mengede. Auch darüber hinaus wurde das Potenzial zur weiteren Entwicklung von Regionalbahnhöfen als Knotenpunkte und zur besseren Vernetzung von SPNV und ÖSPV gesehen. Ein weiteres Thema betraf die Planungsphilosophie – auch in finanziell angespannten Zeiten sei es wichtig, einen Plan mit klaren Zielen, Ideen und Maßnahmen bereitzuhalten und vorbereitet zu sein, wenn sich die Option zur Umsetzung ergibt. Außerdem brauche sich Dortmund als Oberzentrum und Anziehungspunkt einer großen Region nicht zu verstecken – Ziele, Ansprüche und Impulse sollten deutlich formuliert werden.

Workshop 2 „Blick in die Bezirke“: Lokale Hinweise aus der Bezirkspolitik

In diesem Workshop wurde der Fokus auf die lokalen ÖPNV-Ansprüche in den Dortmunder Stadtbezirken gelegt. Politische Vertreter*innen der Stadtbezirke brachten Defizite und Verbesserungsvorschläge ein. Dabei wurden verschiedene Themen angesprochen – von der besseren Anbindung einzelner Stadtgebiete (z. B. der Dortmunder Süden) über die Attraktivität und Barrierefreiheit von Bahnhöfen und Haltestellen (z. B. DO-Kurl Bf.) bis hin zu grenzüberschreitenden Verbindungen (z. B.

Richtung Schwerte) wurden viele Details gesammelt. Grundsätzlich wurde aus vielen Bezirken aber auch eine Zufriedenheit mit dem ÖPNV in Dortmund geäußert.

Workshop 3 ÖPNV im Kontext von Stadtgesellschaft, Wirtschaft, Einzelhandel, Freizeit und Kultur

In einer großen Runde wurde im dritten Workshop über ein breites Themenfeld im ÖPNV diskutiert, welches die Anbindung der Arbeitsplatzstandorte, die Erreichbarkeit der Innenstadt und Freizeitziele auch in Randzeiten und die Attraktivität des ÖPNV im Stadtraum und als Verkehrsträger allgemein umfasste. Hierzu diskutierten Vertreter*innen aus der Dortmunder Wirtschaft, dem Einzelhandel, dem Freizeitsektor und dem Stadtmarketing miteinander. Dabei wurde z. B. über die Anbindung einzelner Freizeitstandorte gesprochen, aber auch die Bedeutung eines sicheren Weges von der / zur Station in den Abend-/Nachtstunden. Weiterhin wurde konstatiert, dass der ÖPNV so attraktiv sein sollte, dass er gern genutzt wird und ein gut funktionierendes Angebot wichtiger sei als reine Imagekampagnen.

Workshop 4 Vernetzte Mobilität

Zu diesem Workshop kam eine breite Akteursrunde aus VRR, RVR, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, der DB InfraGO, DSW21 und städtischen Fachämtern zusammen. Im Fokus standen der systematische Ausbau von Bike + Ride sowie die Neuausschreibung des Bikeshaaring-Systems im Ruhrgebiet. Auch wurde darüber gesprochen, wie Mobilstationen einen Mehrwert bringen können. Diskutiert wurden ferner die Einsatzmöglichkeiten und -grenzen von Park + Ride und Mobilitätsapps. Außerdem stellte die Stadt Dortmund das Vorgehen im Rahmen der Dortmunder Carsharing-Strategie vor, was einen wichtigen Teil der vernetzten Mobilität darstellt.

Workshop 5 ÖPNV für alle - Barrierefreiheit und Inklusion

Im fünften Workshop wurden die Themen Barrierefreiheit, Inklusion, Sicherheit und Einbindung der Bedürfnisse junger und alter Menschen in die ÖPNV-Planung besprochen. Es wurde insbesondere noch einmal deutlich, welchen Stellenwert die barrierefreie und sichere Nutzung des ÖPNV einnehmen muss – vom Ausbau der Haltestellen über das subjektive Sicherheitsgefühl an Haltestellen und in Fahrzeugen bis hin zum Mitdenken im Rahmen von Schienenersatzverkehr. Es wurde deutlich: Barrierefreiheit im ÖPNV ist für mehr als 10% der Dortmunder*innen unerlässlich, für 30% notwendig und für alle eine Verbesserung.

Workshop 6 Stadt und Umland - Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen

Die Themen und Inhalte des Dortmunder Teilkonzepts ÖPNV wurden in diesem Workshop mit Vertreter*innen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen der benachbarten Kommunen Dortmunds besprochen. Hier zeigte sich, dass ÖPNV-Planung vielerorts in überschaubaren, NVP-typischen Zyklen gedacht wird, was mit den aktuellen, üblichen Herausforderungen im ÖPNV zusammenhängt. Eine Strategie zur Weiterentwicklung des ÖPNV wird als positiv und besonders gesehen – Dortmund ist hier aktuell Vorreiter in der Region. Darüber hinaus wurde konstruktiv über mögliche Projekte und Entwicklungen diskutiert – bspw. eine neue XBus-Linie von Castrop-Rauxel

zur TU Dortmund (X11) oder Verbindungen in den Kreis Unna. Prägend bei allen Wünschen und Ideen zur Verbesserung ist aktuell jedoch der steigende Finanzbedarf – allein schon zur Aufrechterhaltung des bestehenden Angebotsniveaus.

Workshop 7 On Demand Verkehr und automatisiertes Fahren

Der letzte Workshop befasste sich mit zwei Zukunftsthemen für den Dortmunder ÖPNV. So wurde On Demand Verkehr als sinnvolle Ergänzung im Mobilitätsangebot gesehen. Es wurde verdeutlicht, dass ein On Demand Angebot mit einer klaren Zielrichtung entwickelt werden sollte: Verkehrsaufgaben, Einsatzzwecke und -gebiete sollten klar definiert werden, um Parallelverkehre zu vermeiden und das zumeist wirtschaftlich aufwändige Angebot effizient einzusetzen. Zudem sollte das Angebot von lokalen Akteuren betrieben werden.

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

Den inhaltlichen Einstieg bildet die Bestandsaufnahme aller Teilsysteme des ÖPNV in Dortmund (SPNV, Stadtbahn, H-Bahn, Bus) sowie der Angebote der vernetzten Mobilität und die Bewertung der Qualität der Angebote, insbesondere anhand von Verbindungs- und Erschließungsanalysen und auf Basis des Mobilitätsverhaltens der Dortmunder*innen in Bezug auf den ÖPNV und vernetzte Mobilität. 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 ist anzumerken, dass es sich bei den Analysen nicht um eine Evaluation des seit 2014 gültigen Nahverkehrsplan handelt, da zum Teil andere Analysemethoden und -maßstäbe angesetzt werden. Die Analyse, Zielsetzung und Maßnahmenkonzeption erfolgt auf der strategischen Ebene des Masterplan Mobilität.

3.1 Die Dortmunder Bevölkerung und ihr Mobilitätsverhalten

Ein wesentlicher Indikator für die Qualität von Mobilitätsangeboten ist die Nutzung und Akzeptanz der Bürger*innen, sodass nachfolgend zunächst die Dortmunder Bevölkerung und ihr Mobilitätsverhalten in Bezug zum ÖPNV und der vernetzten Mobilität dargestellt wird.

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl Dortmunds ist in den vergangenen Jahren überwiegend gewachsen. Ende 2024 hatte Dortmund eine Bevölkerung von 614.495 Einwohner*innen. Der Zensus 2022 weist für Dortmund im Mai eine Einwohnerzahl von 598.255 aus, die bis Ende 2024 auf 603.462 anstieg. Die Stadt ist nach Zeiten des Bevölkerungsrückgangs in den letzten Jahren wieder deutlich gewachsen. Das Wachstum erstreckt sich auf alle zwölf Stadtbezirke, insbesondere aber die Innenstadt Nord, Innenstadt Ost, Hörde, Eving und Scharnhorst. Besonders stark angestiegen sind die Bevölkerungszahlen in den Altersgruppen der unter 18-Jährigen sowie der über 80-Jährigen. Auch die Zahl der Personen mit Migrationshintergrund und der nichtdeutschen Staatsangehörigkeit hat zugenommen. Während das Wanderungssaldo positiv ausfällt, ist das natürliche Bevölkerungssaldo negativ geblieben. Damit ist Dortmund zuletzt stärker gewachsen als vorausberechnet, was insbesondere durch die internationalen Migrationsströme begründet ist.

IT.NRW prognostiziert mit Stand 2021 mit einer bis 2050 weitgehend stabilen Entwicklung. Die Stadt Dortmund rechnet für 2035 mit einem möglichen Entwicklungskorridor zwischen 570.000 und 650.000; in einem mittleren Szenario bleibt die Bevölkerungszahl relativ konstant.

Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Dortmund

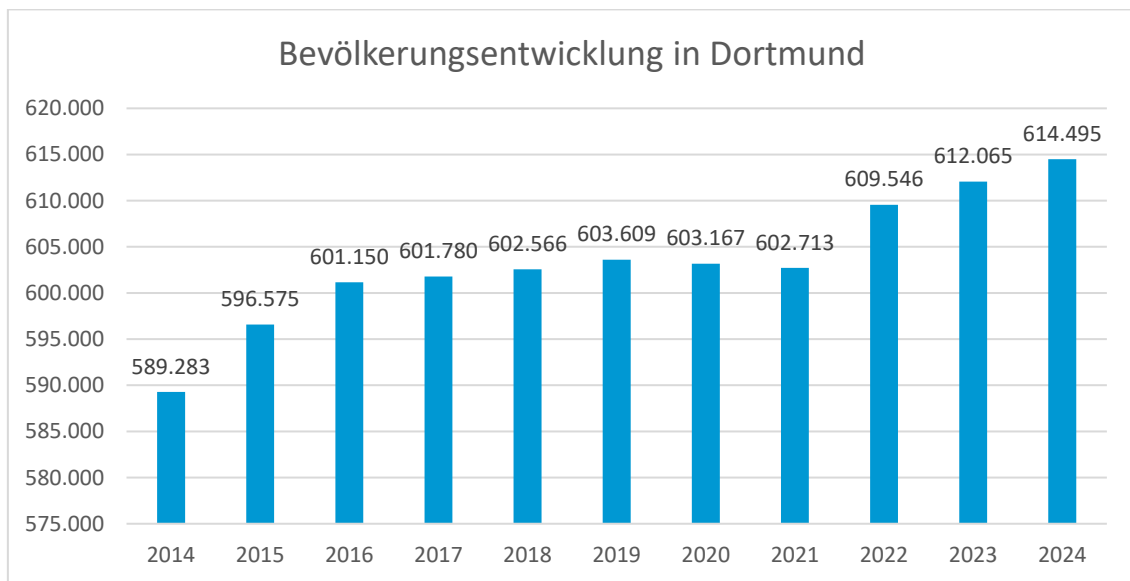
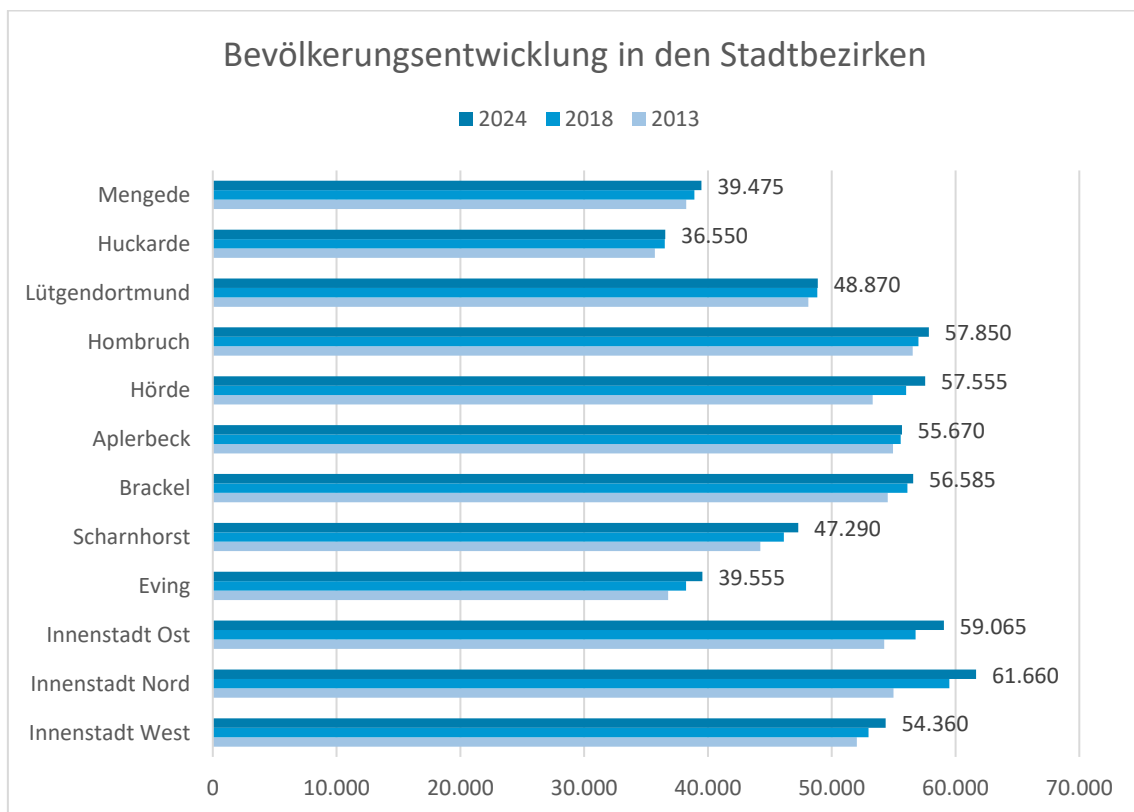


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung in den Stadtbezirken



Eigene Darstellung, Datengrundlage Stadt Dortmund

Bevölkerungsverteilung

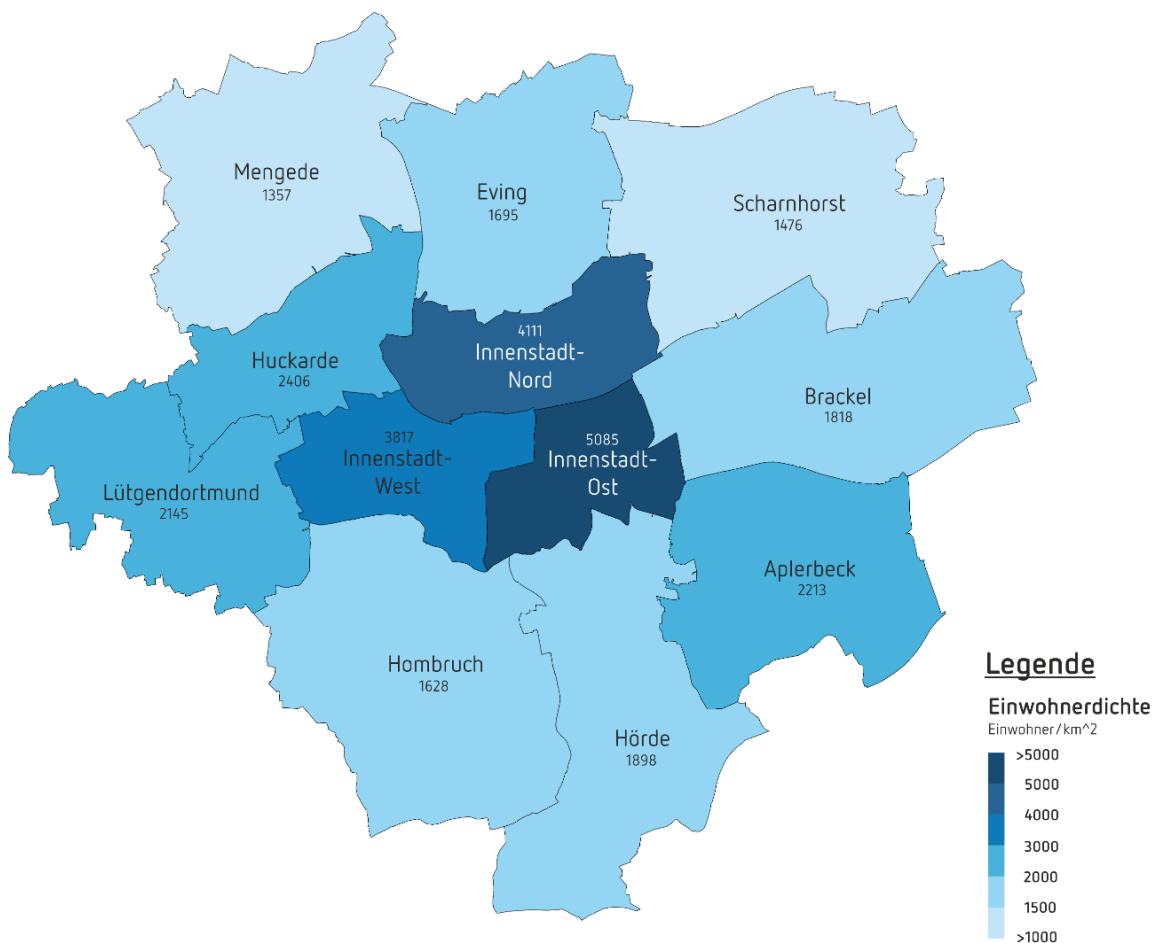
Dortmund weist eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von etwa 2.180 EW/km² auf. Im Vergleich zu den 15 größten deutschen Städten ist diese Dichte relativ gering. Innerhalb des Stadtgebiets zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede. Die Innenstadtbezirke sind deutlich dichter besie-

delt und erreichen Einwohner*innendichten von 3.800 bis 5.100 EW/km², während die äußeren Stadtbezirke eine maximale Dichte von 2.500 EW/km² aufweisen.

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. Die nördlichen Bezirke Mengede und Scharnhorst verzeichnen die geringste Bevölkerungsdichte im Stadtgebiet. Insbesondere der Bezirk Scharnhorst weist jedoch einen stärker verdichteten Siedlungsbereich sowie größere Freiflächen auf. Diese Siedlungstypologie ist vermehrt im äußeren Bereich Dortmunds zu finden, wo sich häufig historische Ortskerne im Laufe der Zeit industriell/gewerblich und durch anschließende Siedlungserweiterung ausgeweitet haben, teilweise aber immer noch eigenständige Kerne bilden (wie z. B. Bövinghausen). Es sind jedoch auch neue Stadtteile im Außenbereich entstanden (z. B. Scharnhorst-Ost). In den Zwischen- und Außenräumen sind dann teilweise größere Freiflächen vorhanden.

Unterhalb der Ebene der Stadtbezirkszentren existiert eine Vielzahl an Nahversorgungszentren, wie etwa Asseln und Wickede im Stadtbezirk Brackel, die jeweils eigene funktionale Zielorte darstellen. Aus dieser polyzentrischen Struktur ergeben sich vielfältige Verkehrsbeziehungen, sowohl innerhalb der einzelnen Stadtbezirke als auch zwischen den äußeren Bezirken und der Innenstadt.

Abbildung 12: Bevölkerungsdichte der Stadtbezirke



Eigene Darstellung, Datengrundlage Stadt Dortmund

Modal Split der Dortmunder Bevölkerung¹

Das Mobilitätsverhalten der Dortmunder Bevölkerung ist zuletzt im Jahr 2019 erfasst worden. Im Jahr 2025 ist eine erneute Befragung durchgeführt worden, die Ergebnisse lagen jedoch zum Bearbeitungszeitpunkt noch nicht vor. Über eine Befragung der Haushalte wurde neben soziodemografischen Daten unter anderem die Verkehrsmittelverfügbarkeit und die Verkehrsmittelnutzung erfasst. Die Ergebnisse sind gesamtstädtisch und auf Stadtbezirksebene aggregiert.

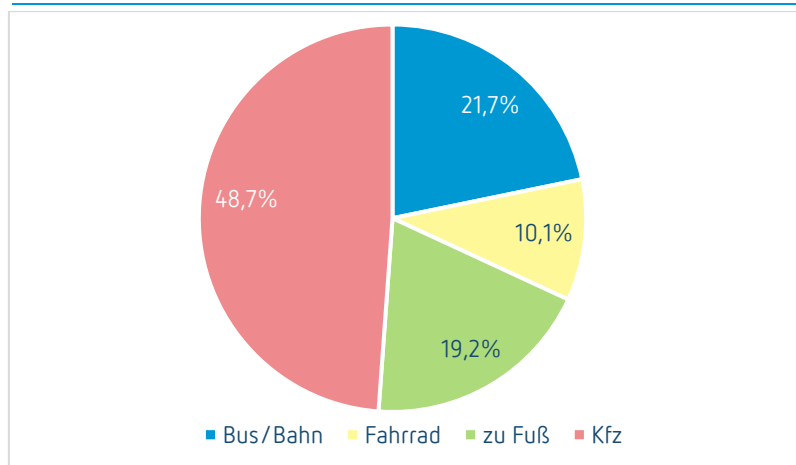
Der Anteil des ÖPNV an allen Wegen der Dortmunder*innen liegt bei knapp 22 % und zeigt sich seit 2005 relativ stabil, mit einem leichten Anstieg in den letzten Jahren. Innerhalb des ÖPNV entfallen etwa 55 % der Wege auf die Stadtbahn, 28 % auf den Bus und 17 % auf den SPNV.

Bei Wegen über die Stadtgrenze steigt der Anteil des ÖPNV auf gut 24 %. Dieser Wert setzt sich aus gut 45 % SPNV, 30 % Fernverkehr, 15 % Bus- und knapp 10 % Stadtbahnnutzung zusammen.

Je nach Betrachtungsweise variiert der Modal Split in Dortmund deutlich. Betrachtet man die Verkehrsleistung, liegt der Anteil des ÖPNV an den zurückgelegten km bei 30,7 %, während der MIV mit 62,1 % dominiert.

Auch der Wegezweck beeinflusst die Nutzung des ÖPNV. Besonders stark ist die Nutzung im Bereich Ausbildung, wo knapp 54 % der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Bei Arbeitswegen beträgt der Anteil etwa 23 %, beim Einkaufen rund 15 % und bei Freizeitwegen etwa 19,5 %. Geringere Anteile finden sich bei Dienstwegen sowie bei Begleit- und Bring-/Holwegen, die zwischen 6 und 13 % liegen. In der absoluten Betrachtung entfallen 57 % aller ÖPNV-Wege auf die Bereiche Arbeit und Ausbildung, weitere 25 % auf Freizeitaktivitäten und private Erledigungen.

Abbildung 13: Modal Split der Dortmunder Bevölkerung (nach Wegen, 2019)



Eigene Darstellung, Grundlage Stadt Dortmund (2019)

Räumliche und zeitliche Nutzung

Die Innenstadtbezirke weisen eine deutlich höhere ÖPNV-Nutzung auf. Hier gibt es einen geringeren Pkw-Besitz, und auch soziodemografische Faktoren können eine Rolle spielen (untere Einkom-

¹ Alle hier genannten Werte beziehen sich auf die Mobilitätsbefragung 2019. Die Daten der Befragung 2025 lagen zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht vor.

mensklassen, Lebensphase der Bewohner*innen etc.). Dies zeigt sich besonders in der Innenstadt-Nord mit einem vergleichsweise niedrigen Pkw-Besitz von 0,6 Fahrzeugen pro Haushalt. Im Gegensatz dazu ist der Anteil des ÖPNV am Modal Split in Aplerbeck mit Abstand am geringsten, auch im Vergleich zu anderen Stadtbezirken mit geringer Stadtbahnerschließung wie Hörde. Insgesamt zeigt sich auch hier die soziodemografische Struktur sowie die Siedlungsstrukturen – kompaktere Strukturen ermöglichen eine stärkere ÖPNV-Nutzung – der jeweiligen Stadtbezirke in der ÖPNV-Nutzung.

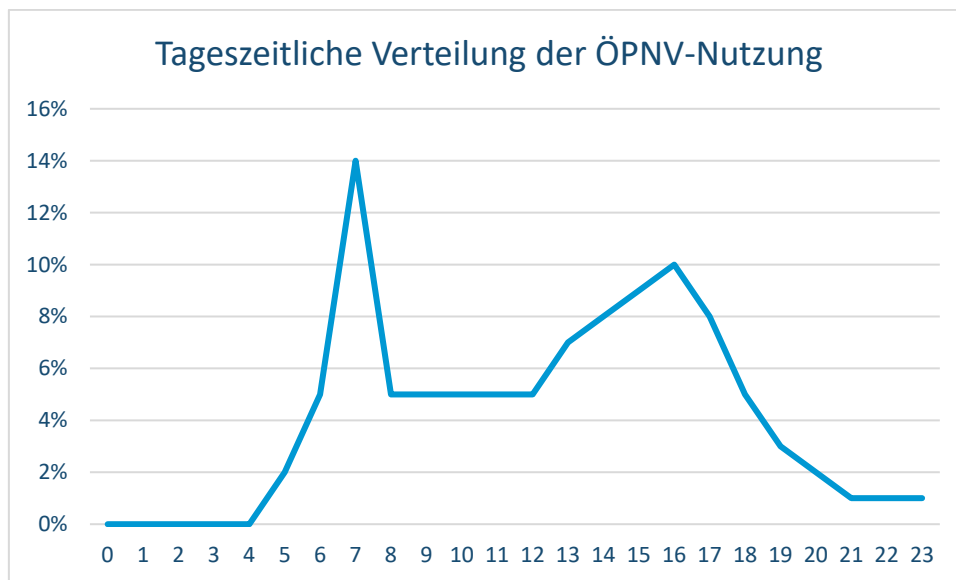
Die Stadtbezirke Lütgendortmund und Mengede sind durch lange Distanzen zur nächsten Stadtbahnhaltestelle gekennzeichnet; die Zentren dieser Stadtbezirke verfügen über keinen Stadtbahnanschluss. Allerdings besteht in beiden Bezirken eine gute Anbindung an den SPNV, was die Erreichbarkeit überregionaler und städtischer Ziele sicherstellt.

Tabelle 2: ÖPNV-Nutzung nach Stadtbezirk

Stadtbezirk	Pkw/Haushalt	ÖV-Anteil*	Dauer zur nächsten Stadtbahn-Haltestelle	Dauer zur nächsten SPNV-Haltestelle
Aplerbeck	1,2	16,9%	21	20
Brackel	1,3	22,6%	11	15
Eving	1,4	19,8%	9	26
Hombruch	1,3	19,9%	19	17
Huckarde	1,4	24,5%	20	20
Hörde	1,3	20,9%	21	25
In-Nord	0,6	36,7%	6	15
In-Ost	1,0	25,8%	6	14
In-West	0,9	26,1%	8	10
Lütgendortmund	1,4	19,1%	22	12
Mengede	1,3	25,0%	21	16
Scharnhorst	1,3	24,5%	19	20
Dortmund	1,2	21,7% (23,6% unkorrigiert)	15	17

Die zeitliche Nutzung zeigt den Peak zur morgendlichen Hauptverkehrszeit, der beim ÖPNV zumeist noch stärker ausfällt als bei anderen Verkehrsträgern. Hier kommen Schüler*innen- und Arbeitswege in einem engen Zeitraum zusammen. Die Nachmittagsspitze beginnt im ÖPNV schon mittags mit Schulschluss und erstreckt sich über einen längeren Zeitraum, ist aber insgesamt nicht so stark ausgeprägt wie die Morgenspitze. Nach etwa 19:00 Uhr und nochmals nach 21:00 Uhr nimmt die ÖPNV-Nutzung deutlich ab.

Abbildung 14: Tagesganglinie der ÖPNV-Nutzung (2019)



Eigene Darstellung, Grundlage Stadt Dortmund (2019)

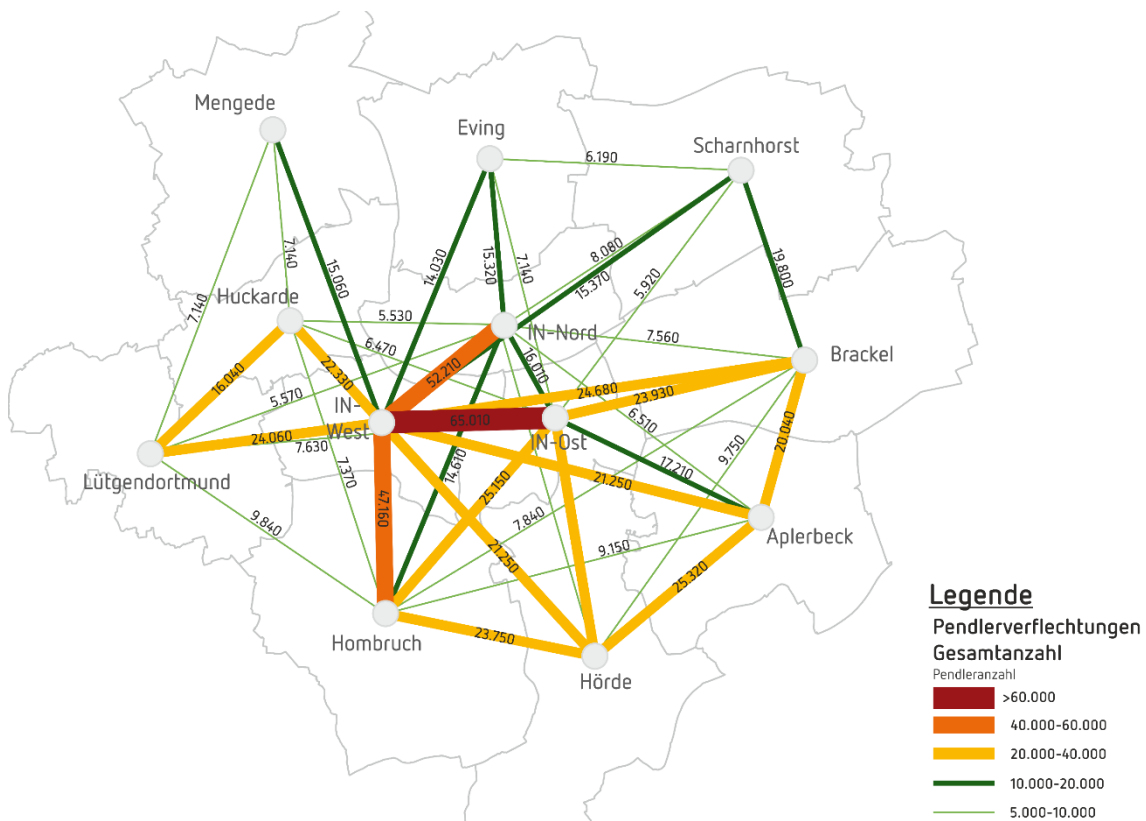
Wegestrukturen im ÖPNV innerhalb Dortmunds

Die meisten Wege innerhalb Dortmunds werden von und zur Innenstadt-West zurückgelegt. Dieser Stadtbezirk umfasst den Innenstadtkern sowie den Hauptbahnhof und bildet damit das zentrale Ziel- und Ausgangsgebiet für den städtischen Verkehr.

Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen zwischen der Innenstadt-West und den angrenzenden Bezirken Innenstadt-Ost, Innenstadt-Nord sowie dem südwestlich gelegenen Stadtbezirk Hombruch. Diese Relationen verzeichnen täglich etwa 47.000 bis 65.000 Pendelnde. Besonders Hombruch sticht unter den äußeren Stadtbezirken hervor – vor allem durch die dort ansässige Technische Universität Dortmund, die ein bedeutendes Ziel für Pendler*innen darstellt.

Weitere relevante Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den südlichen Stadtbezirken untereinander sowie zwischen diesen und der Innenstadt. Im Gegensatz dazu sind die Pendlerverflechtungen zwischen den nördlichen Stadtbezirken und der Innenstadt deutlich schwächer ausgeprägt.

Abbildung 15: Wegeverflechtungen innerhalb Dortmunds gesamt (2019)



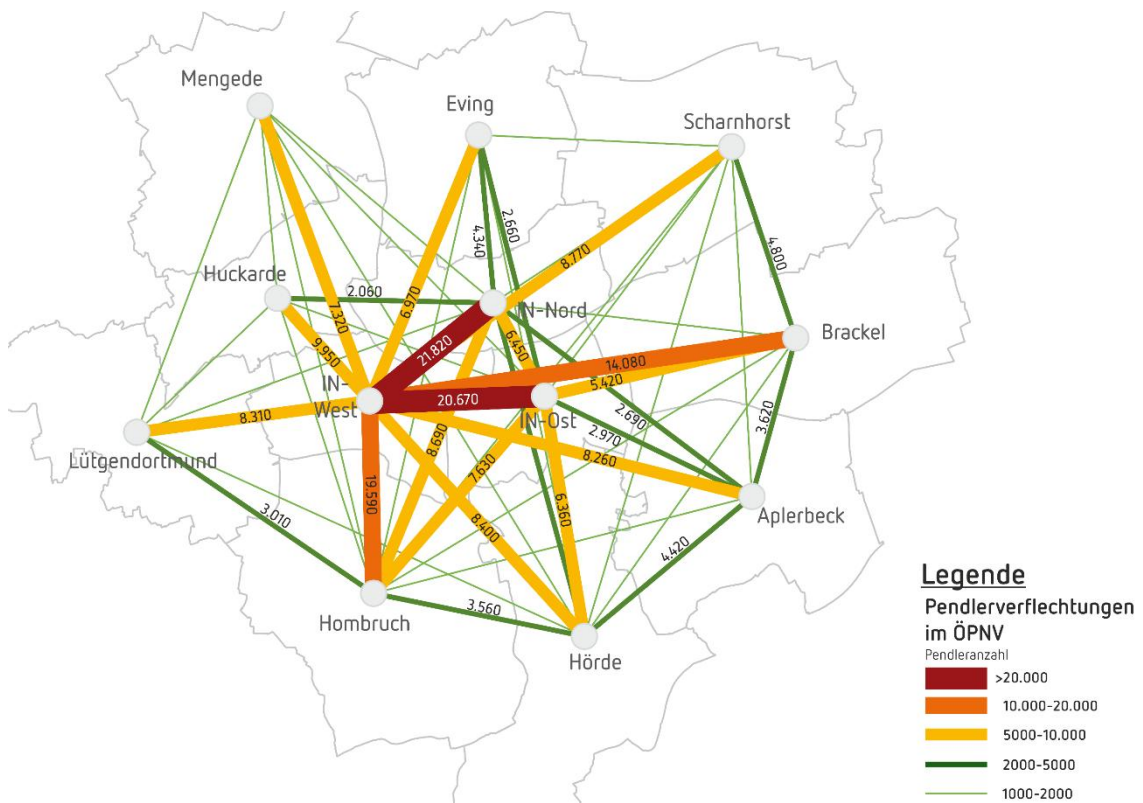
Eigene Darstellung, Grundlage Stadt Dortmund (2019)

Auch im ÖPNV zeigen sich die stärksten Relationen von der Innenstadt-West in die Innenstadt-Nord, in die Innenstadt-Ost und nach Hombruch. Das Stadtbahnnetz ermöglicht aus allen Stadtbezirken direkte Verbindungen in die Innenstadt, was sich in der hohen Zahl an Pendelnden widerspiegelt.

Bei diesen Relationen ist die Verbindung zwischen der Innenstadt-West und Brackel hervorzuheben. Die Pendlerverflechtungen zwischen den äußeren Stadtbezirken untereinander sind nur schwach ausgeprägt.

Vergleicht man die Gesamtpendlerverflechtung mit der spezifischen Nutzung des ÖPNV, zeigt sich insbesondere die Relation Hombruch–Hörde–Aplerbeck als unterdurchschnittlich durch den ÖPNV genutzt.

Abbildung 16: ÖPNV-Wegeverflechtungen in Dortmund (2019)



Eigene Darstellung, Grundlage Stadt Dortmund (2019)

Abbildung 17: ÖPNV-Anteil zwischen Stadtbezirken am Gesamtaufkommen

	Eving	Scharnh.	Brackel	Aplerbeck	Hörde	Hombruch	Lütgend.	Huckarde	Mengede	In-West	In-Nord
Eving											
Scharnhorst	21,2%										
Brackel	-	24,2%									
Aplerbeck	-	-	18,1%								
Hörde	37,4%	-	17,6%	17,5%							
Hombruch	-	-	15,3%	14,6%	15,0%						
Lütgend.	-	-	-	-	-	30,6%					
Huckarde	-	-	-	-	-	22,0%	19,1%				
Mengede	-	-	-	-	-	32,5%	26,2%	18,5%			
In-West	49,7%	57,1%	57,1%	38,9%	35,9%	41,5%	34,5%	44,6%	48,6%		
In-Nord	28,3%	20,7%	25,1%	41,3%	34,0%	59,5%	23,7%	37,3%	30,1%	41,8%	
In-Ost	31,7%	22,6%	22,6%	17,3%	27,7%	30,3%	24,2%	-	48,7%	31,8%	40,3%

Eigene Darstellung, Grundlage Mobilitätsbefragung 2019

Aus den Differenzen zwischen der Gesamtanzahl der Wege und der Anzahl der ÖPNV-Wege, wie sie in der Mobilitätsbefragung 2019 erhoben wurden, lässt sich der Anteil des ÖPNV berechnen. Für einige Relationen konnte aufgrund fehlender Werte (< 1.000 Wege) keine Berechnung durchgeführt werden, anzunehmen sind hier aber zumeist eher geringe ÖPNV-Anteile.

Der ermittelte ÖPNV-Anteil variiert zwischen knapp 15 % (für Wege zwischen Hombruch und Aplerbeck) und rund 60 % (für Wege zwischen Innenstadt-Nord und Hombruch). Relationen aus bzw. in die Innenstadt-West weisen durchgehend hohe ÖPNV-Anteile auf. Zwischen Stadtbezirken, bei denen keine direkte ÖPNV-Verbindung oder diese nur eingeschränkt vorhanden ist, sinkt der Anteil deutlich – beispielsweise zwischen Innenstadt-Nord und Brackel.

Auf Relationen, die ausschließlich durch Buslinien bedient werden (z. B. Hombruch – Hörde – Aplerbeck oder Hörde – Brackel), ist der ÖPNV-Anteil signifikant geringer als auf Relationen mit Stadtbahn- oder S-Bahn-Anbindung.

Auffällige negative Ausreißer zeigen sich zwischen Innenstadt-West und Innenstadt-Ost (vermutlich bedingt durch einen hohen Anteil des Fuß- und Radverkehrs) sowie zwischen Innenstadt-Ost und Aplerbeck. Positiv hervorzuheben sind hingegen die Relationen Scharnhorst – Brackel sowie Lütgendortmund – Mengede und Lütgendortmund – Hombruch, die trotz überwiegenden Busanbindungen einen ÖPNV-Anteil von über 25 % aufweisen. Auf den wichtigen Verbindungen zwischen diesen Stadtbezirken sind direkte, umsteigefreie Busverbindungen vorhanden.

ÖPNV-Nutzung verschiedener Bevölkerungsgruppen²

In Dortmund leben rund 105.000 unter 18-Jährige und über 123.000 Menschen über 65 Jahre. Beide Gruppen wachsen und sind besonders auf den ÖPNV angewiesen, da sie häufig keinen Pkw nutzen können. Auch die rund 49.000 Studierenden in Dortmund sind aufgrund des Semestertickets und ihrer finanziellen Lage stark ÖPNV-affin. Viele von ihnen pendeln und benötigen gute regionale Anbindungen.

Die stärkste Nutzung zeigt sich bei den 10- bis 24-Jährigen mit etwa 75 % regelmäßiger Nutzung, während die 45- bis 75-Jährigen den ÖPNV nur zu rund 30 % regelmäßig nutzen. In der Altersgruppe der 10- bis 24-Jährigen erreicht der ÖPNV einen Anteil von etwa 50 % am Modal Split. Es folgt die Gruppe der über 65-Jährigen mit einem Anteil von gut 26 %. Deutlich geringer fällt die Nutzung bei den 45- bis 64-Jährigen aus, die den ÖPNV lediglich für 14,5 % ihrer Wege in Anspruch nehmen.

Schüler, Studierende und Teilzeitbeschäftigte greifen häufiger auf den ÖPNV zurück als Vollzeit-erwerbstätige. Um diese Nutzergruppen langfristig zu binden, muss die Attraktivität auch nach Abschluss der Ausbildung gegeben sein.

Etwa 12 % der Bevölkerung weisen einen Schwerbehindertengrad (ab einem Grad der Behinderung von 50 %) auf und sind dauerhaft auf barrierefreie Angebote angewiesen. Hinzu kommen viele temporär mobilitätseingeschränkte Personen. Barrierefreiheit ist daher ein zentraler Faktor für die Mobilität breiter Bevölkerungsgruppen.

Rund 103.000 Menschen beziehen Mindestsicherungsleistungen, die Armutsgefährdungsquote liegt bei etwa 22 %. Diese Gruppen nutzen den ÖPNV besonders häufig und sind auf kostengünstige Mobilität angewiesen. Die Angebotsstruktur ist jedoch stark auf Vollzeit-erwerbstätige ausgerichtet, während andere Gruppen wie Schichtarbeitende oder Nicht-Erwerbstätige weniger berücksichtigt werden.

² Einige der hier genannten Werte beziehen sich auf die Mobilitätsbefragung 2019. Die Daten der Befragung 2025 lagen zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht vor.

Stamm- und Nie-Nutzer*innen³

Im Jahr 2019 war in Dortmund in etwa 30 % der Haushalte ein ÖPNV-Zeitticket vorhanden. Das entspricht rund 100.000 Haushalten, die somit als Stammnutzende gelten können. In Haushalten ohne Pkw liegt die Besitzrate höher. Dies ist vergleichbar mit anderen deutschen Großstädten ähnlicher Größe, jedoch ist der Wert höher als im bundesweiten Durchschnitt, wo 15 % der Bürger*innen über 14 Jahren ein Zeitticket besitzen.

43,6 % der Dortmunder Bevölkerung nutzen den ÖPNV (fast) nie, während 39,6 % ihn regelmäßig nutzen. Das entspricht etwa 240.000 regelmäßigen Nutzer*innen gegenüber rund 265.000 Personen, die den ÖPNV nicht nutzen.

Der Anteil des ÖPNV an allen Wegen liegt bei 21,7 %. Das ist mehr als doppelt so viel wie der nationale Durchschnitt von 10 % und etwas mehr als der Durchschnitt vergleichbarer Metropolregionen mit 20 %. Die Anteile in den Dortmunder Stadtbezirken liegen dabei zwischen 16,9 % in Aplerbeck und 36,7 % in der Nordstadt.

Die tatsächliche Nutzung des ÖPNV lässt sich auch am Netz und Angebotsniveau ablesen, das wiederum die Siedlungs- und Arbeitsplatzstruktur sowie deren Dichte widerspiegelt. Es zeigt sich, dass auch in äußeren Stadtbezirken mit teilweise geringerer Besiedlungsdichte ein ÖPNV-Anteil von 20 Prozent und mehr erreicht werden kann.

Fazit

Der ÖPNV wird in Dortmund bereits vergleichsweise stark genutzt. Dabei zeigen sich die typischen Nutzer*innengruppen, die auch in anderen urbanen Räumen eine hohe Affinität zum ÖPNV aufweisen. Vor dem Hintergrund der demografischen und soziostrukturellen Rahmenbedingungen kann das ÖPNV-Potenzial in Dortmund als überdurchschnittlich hoch eingeschätzt werden.

Dabei muss der ÖPNV noch stärker auf die Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen, insbesondere marginalisierte Gruppen, eingehen. Dies betreffen u.a. die tageszeitliche Verfügbarkeit, die Erreichbarkeit des Angebots sowie das Sicherheitsniveau in Fahrzeugen und an Haltestellen. Verbesserungen im Angebot sollten darüber hinaus gezielt mobilitätseingeschränkten Personen sowie Teilzeitbeschäftigten, Schichtarbeitenden und nicht erwerbstätigen Personen zugutekommen. Diese Aspekte sollten in der ÖPNV-Planung verstärkt berücksichtigt werden.

Darüber hinaus muss der ÖPNV für wahlfreie Menschen noch attraktiver gegenüber dem Pkw werden. Dies sind die Personen, die über einen Pkw verfügen und sich trotzdem für den ÖPNV entscheiden, beispielsweise weil dieser auf einem Weg ähnlich oder gleichwertig attraktiv ist. Als neue Nutzer*innengruppen gelten insbesondere Vollzeitbeschäftigte im mittleren Alter. Diese sind aufgrund hoher Pkw-Verfügbarkeit und -affinität sowie entsprechender Mobilitäts- und Wegemuster als Wahlfreie nur durch die verkehrliche und finanzielle Konkurrenzfähigkeit zum MIV zu erreichen.

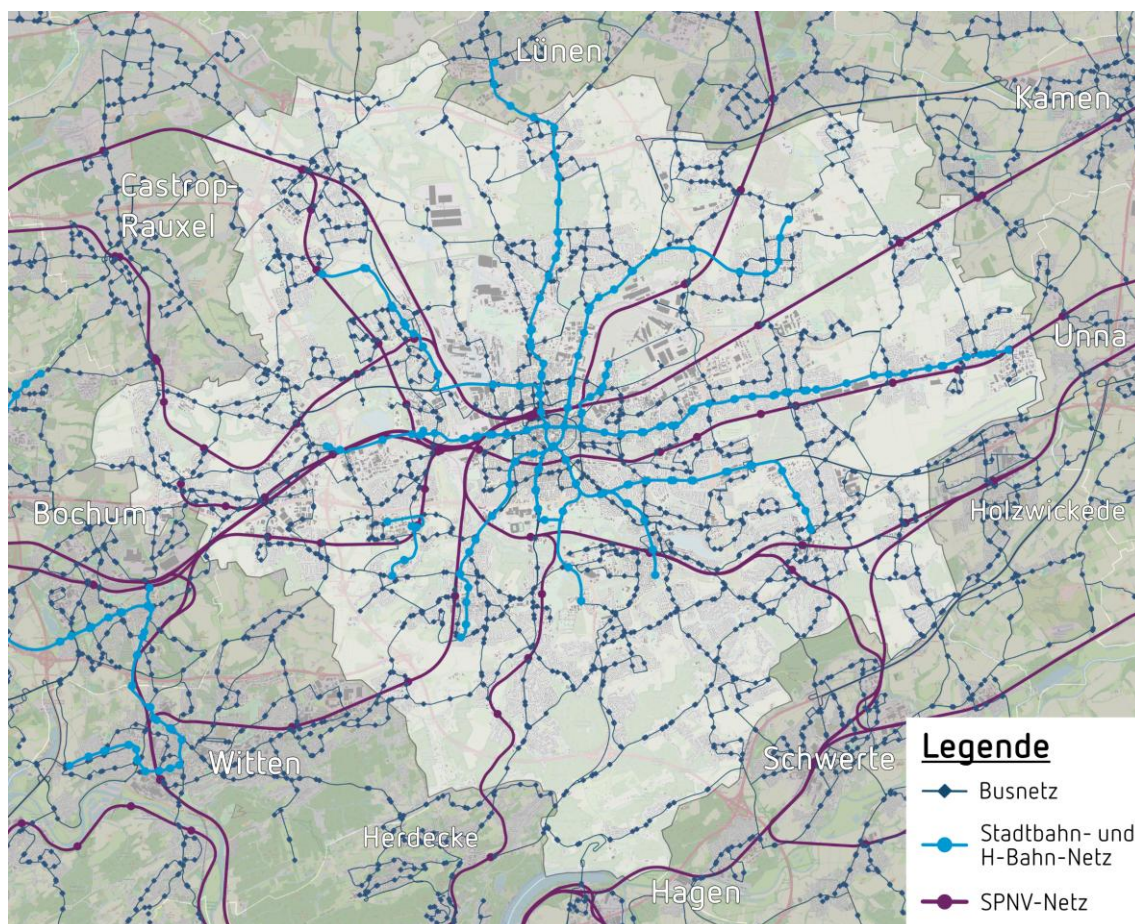
³ Alle hier genannten Werte beziehen sich auf die Mobilitätsbefragung 2019. Die Daten der Befragung 2025 lagen zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht vor.

3.2 Netz, Angebot und Infrastruktur des ÖPNV in Dortmund

Die Stadt Dortmund verfügt über ein umfangreiches öffentliches Verkehrsnetz, das verschiedene Ebenen des ÖPNV umfasst. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Regionalexpress- (RE), Regionalbahn- (RB) und S-Bahn-Verbindungen ermöglicht eine überregionale Anbindung an das deutsche Eisenbahnnetz und stellt somit eine wichtige Verbindung über die Stadtgrenzen hinaus dar.

Innerhalb des Stadtgebiets ist das Stadtbahnnetz das Rückgrat eines leistungsfähigen ÖPNV. Sie verbindet die Innenstadt mit den äußeren Stadtteilen und trägt wesentlich zur innerstädtischen Mobilität bei. An der Technischen Universität Dortmund befindet sich mit der H-Bahn ein weiteres Mobilitätsangebot in Dortmund. Ergänzt wird dieses Angebot durch ein dichtes Netz an Buslinien, die sowohl die einzelnen Stadtteile miteinander verknüpfen und Stadtteile im Detail erschließen als auch bedeutende Querverbindungen innerhalb des Stadtgebiets bedienen. Abbildung 18 zeigt das ÖPNV-Netz mit Stand 2024. Bereits zu diesem Zeitpunkt beschlossen, aber noch nicht umgesetzt ist sind innerhalb Dortmunds die Linie 400 und die Neukonzeptionierung des Netzes des Kreis Unna.

Abbildung 18: ÖPNV-Netz in Dortmund und der Umgebung



Eigene Darstellung, Kartengrundlage OpenStreetMap-Mitwirkende

Der SPNV auf Dortmunder Stadtgebiet sowie in der Region Rhein-Ruhr wird durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) organisiert und bestellt. Die Stadt Dortmund ist Aufgabenträgerin für den

öffentlichen Straßenpersonenverkehr, also das Stadtbahn-, H-Bahn- und Busnetz sowie Bedarfsverkehr. Der Betrieb dieser Netze ist per Direktvergabe nach EU-Recht an die Dortmunder Stadtwerke (DSW21) vergeben. Die konkrete ÖPNV-Planung (i. d. R. für die kommenden fünf Jahre) wird in den regionalen und kommunalen Nahverkehrsplänen festgelegt. Diese definieren konkrete Qualitätsstandards und das linien- bzw. netzscharfe ÖPNV-Angebot. Der VRR hat 2025 seinen SPNV-Nahverkehrsplan beschlossen. Der Nahverkehrsplan der Stadt Dortmund ist aus dem Jahr 2014 mit ergänzenden und aktualisierenden Teilfortschreibungen und bedarf im Anschluss an das Teilkonzept ÖPNV einer Neuaufstellung.

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

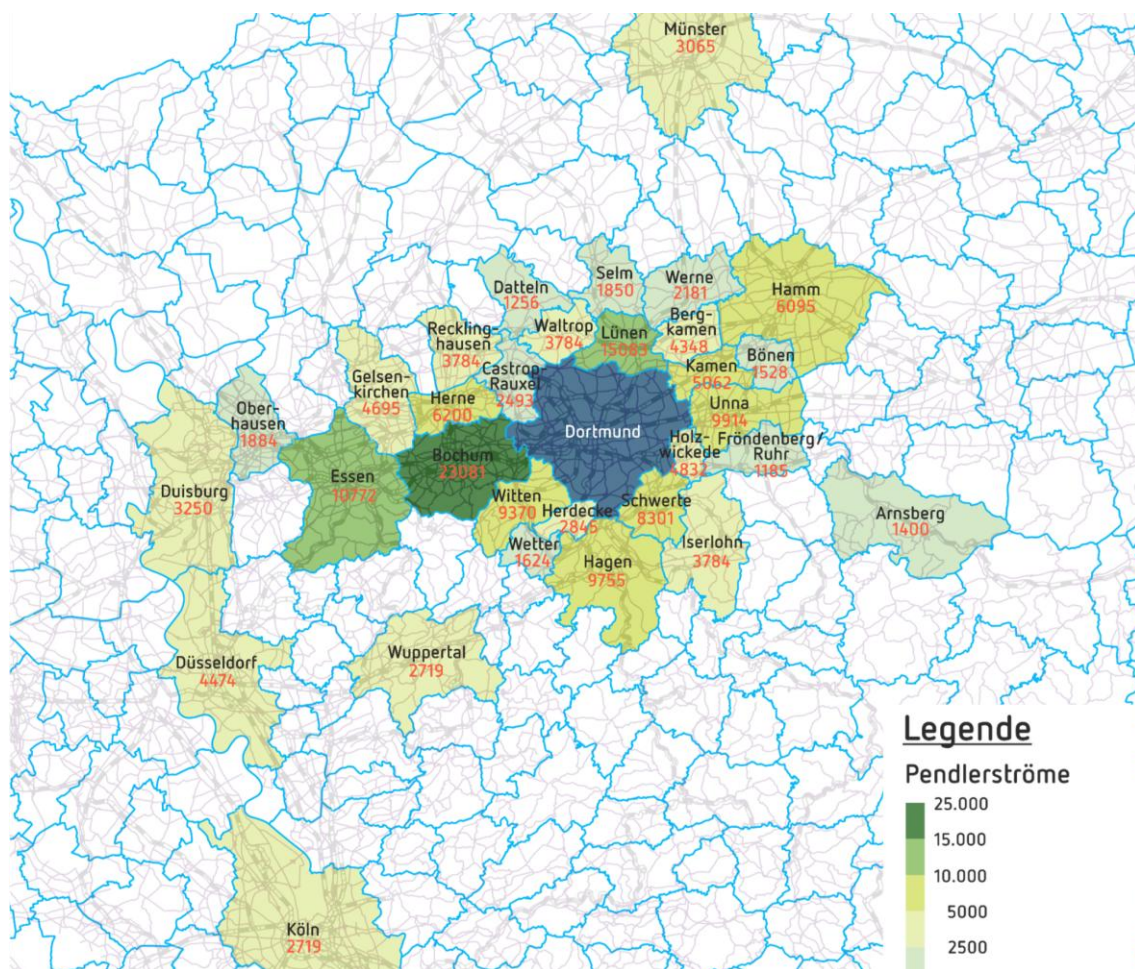
Auf der regionalen Ebene und zur äußeren Vernetzung Dortmunds ist der SPNV das relevante öffentliche Nahverkehrsangebot. Insbesondere im polyzentralen Ballungsraum des Ruhrgebiets, aber auch zur Anbindung Dortmund als wichtiges Oberzentrum für Regionen wie das Sauerland nimmt der SPNV eine wichtige Rolle ein.

Pendelbeziehungen

Die regionale Anbindung Dortmunds ist durch ein hohes Pendelaufkommen über die Stadtgrenzen hinweg gekennzeichnet. Insgesamt wurden 2023 gemäß Pendleratlas IT.NRW 251.988 Berufspendelwege gezählt. Die stärksten Pendelverflechtungen bestehen zwischen Dortmund und Bochum mit 23.081 Personen. Auch die Nachbarstadt Lünen mit 15.083 Pendelnden sowie Essen mit 10.772 weisen eine hohe Zahl an täglichen Verbindungen auf. Weitere relevante Pendelbeziehungen bestehen zu den Städten Unna, Hagen und Witten, die jeweils knapp unter 10.000 Pendelnde verzeichnen.

Ein Großteil der Pendelwege entfällt auf das direkte Umland Dortmunds. Darüber hinaus bestehen auch längere Pendelverbindungen, u.a. nach Münster, Düsseldorf, Duisburg, Wuppertal und Köln.

Abbildung 19: Bedeutendste Ein-/Auspendelkommunen



Eigene Darstellung auf Grundlage von Pendleratlas Deutschland (2023)

Reisezeitvergleich

Auf regionalen Verbindungen wurde für Relationen zwischen den einzelnen Hauptbahnhöfen eine vereinfachte Reisezeitanalyse durchgeführt. Der ÖPNV ist insbesondere dann konkurrenzfähig, wenn Start- und Zielpunkte bahnhofsnahe liegen und die Fahrzeit durch direkte Schienenverbindungen deutlich kürzer ausfällt. Für Dortmund trifft dies auf zahlreiche Kommunen zu, u.a. Bochum, Lünen, Essen, Wetter oder Fröndenberg/Ruhr. In vielen weiteren Fällen ist der ÖPNV geringfügig schneller als der MIV. Bei den Verbindungen nach Iserlohn, Waltrop, Köln und Datteln ist der MIV das schnellste Verkehrsmittel.

Beim Reisezeitvergleich zwischen dem Dortmunder Hauptbahnhof und den Bahnhöfen anderer Städte muss bedacht werden, dass Pendelwege in der Praxis häufig nicht von Bahnhof zu Bahnhof verlaufen. Aus diesem Grund ist die Gesamtpendelzeit mit dem motorisierten Individualverkehr in vielen Fällen kürzer als mit dem öffentlichen Verkehr. Im Ruhrgebiet sind die Widerstände im MIV durch das engmaschige Schnellstraßennetz sehr gering. Während bei Fahrten zwischen den jeweiligen Zentren die Schiene das schnellere Angebot darstellt, entfällt dieser Reisezeitvorteil, sobald zwischen Vororten gependelt wird. So liegt beispielsweise zwischen den Innenstädten von Dortmund und Bochum ganz klar die Schiene vorne – vom Dortmunder Süden (z. B. Hörde) in den Bo-

chumer Süden (z. B. Weitmar, Linden, Dahlhausen) ist der ÖPNV hingegen nicht konkurrenzfähig zum Pkw.

SPNV-Netzstruktur

In Dortmund gibt es ein umfangreiches Netz im SPNV, bestehend aus sieben RE-Linien, sieben RB-Linien und vier S-Bahnlinien. Der Dortmunder Hauptbahnhof fungiert dabei als zentraler Verkehrsknotenpunkt sowohl innerhalb Nordrhein-Westfalens als auch im bundesweiten Bahnnetz. Insgesamt werden 44 Bahnhöfe im Dortmunder Stadtgebiet bedient. Im Bundesvergleich steht Dortmund damit an dritter Stelle (und z. B. vor München, Köln oder Frankfurt).

Die Angebotsqualität auf den Hauptachsen und in der Region ist differenziert zu bewerten. Auf der stark nachgefragten Ruhr-Hauptachse (Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf) gewährleisten die Linien RE1, RE6 und RE11 im Rahmen des RRX-Vorlaufbetriebs ein gut ausgebautes Angebot. Eine vierte stündliche Verbindung ist mittel- bis langfristig vorgesehen. Auch in Richtung Hamm besteht mit den Linien RE1, RE3, RE6 und RE11 ein sehr gutes Angebot, wobei werktags Spätverbindungen von Hamm nach Dortmund nach 23:45 Uhr fehlen. Die nördliche Ruhrgebietsachse (Dortmund-Mengede – Herne – Gelsenkirchen – Oberhausen) ist durch die Linien RE3, RB32 und S2 ebenfalls sehr gut erschlossen.

In Richtung Schwerte und Sauerland (RB53, RE57), Lünen (RB50, RB51) sowie Unna (RB59, S4) bestehen grundsätzlich gute Verbindungen. Allerdings zeigen sich Defizite im Freizeitverkehr, Spät- und Nachtverkehr, insbesondere am Wochenende, obwohl eine hohe saisonale Nachfrage v. a. in Richtung Sauerland besteht. Die Verbindung nach Witten ist durch RE4, RE34 und S5 gut abgedeckt, während Richtung Hagen und Wuppertal lediglich eine stündliche RE-Leistung besteht. Zudem fehlen Spät- und Nachtverkehre nach 23:15 Uhr, insbesondere auf der Linie RE4.

Das S-Bahn-Angebot ist ebenfalls differenziert zu betrachten. Die Linie S1 bietet ein grundsätzlich gutes Angebot auf der Ruhr-Hauptachse, jedoch mit einem ausgedünnten 30-Minuten-Takt an Samstagen und im Abendverkehr. Die „Dortmunder“ Linie S4 (Dortmund-Lütgendortmund – Dortmund-Stadthaus – Dortmund-Wickede – Unna) ist tagsüber bedarfsgerecht ausgebaut, weist jedoch kein Nachtverkehrsangebot auf und beendet den Betrieb bereits gegen Mitternacht.

Trotz des insgesamt guten Netzes bestehen einige Angebotslücken und Schwächen. So bieten die RB-Linien RB43 und RB52 lediglich stündliche und langsame Verbindungen, was die Angebotsqualität einschränkt. Die Direktverbindung nach Münster (RB50) ist ebenfalls nur stündlich verfügbar und leidet unter einem unzureichenden Streckenausbau. Darüber hinaus sind die Städte Bergkamen (ca. 50.000 Einwohnende) und Waltrop (ca. 30.000 Einwohnende) als relevante Umlandgemeinden derzeit nicht an das Schienennetz angebunden.

Tabelle 3: Übersicht über die in Dortmund verkehrenden SPNV-Linien

Linie	Ziele	Grundtakt	Regelbedienungszeit	Nacht (WE)	Anmerkungen
RE1	HAM - BO - E - DU - D - K - AC	60	durchgehend	durchgehend	1 Taktlücke Richtung Düsseldorf um 1:45 Uhr Hamm > Dortmund wochentags nur bis ca. 23:45 Uhr

Linie	Ziele	Grund- takt	Regelbedie- nungszeit	Nacht (WE)	Anmerkungen
RE3	HAM - CAS - HER - GE - OB - D	60	ca. 5:00-23:00 Uhr	Ja	nach Hamm nur bis ca. 20:00 Uhr 3 zusätzliche Fahrten in Wo- chenendnächten
RE4	WIT - HA - W - D - AC	60	ca. 6:00-23:00 Uhr	Nein	
RE6	MI - BI - GT - HAM - BO - E - D - K/Fl.	60	ca. 5:15-1:15 Uhr	Nein	
RE11	KS - PB - SO - HAM - BO - E - DU - D	60	ca. 4:30-21:30 Uhr	Nein	
RE34	WIT - SI	120	ca. 6:00-22:00 Uhr	Nein	
RE57	HSK	60	ca. 6:45-23:30 Uhr	teils	2 zusätzliche Fahrten in Wo- chenendnächten
RB32	DO-Mengede - CAS - HER - GE - DU	60	ca. 4:30-0:30 Uhr	Ja	durchgehend in Wochenend- nächten
RB43	DO Northwest - CAS - Dorsten	60	ca. 5:30-22:30 Uhr	Nein	
RB50	LÜN - MS	60	ca. 4:30-23:30 Uhr	teils	2 zusätzliche Fahrten in Wo- chenendnächten
RB51	LÜN - COE - En- schede (NL)	60 (+60*)	ca. 5:15-0:00 Uhr	Nein	*Stündlicher Pendelverkehr DO – LÜN, mit RB50 3 F/Std.
RB52	Herdecke - HA - MK	60	ca. 4:30-23:30 Uhr	Nein	
RB53	Schwerte - Iser- lohn	30	ca. 5:30-23:30 Uhr	teils	3 zusätzliche Fahrten in Wo- chenendnächten
RB59	Holzwickede - UN - SO	30	ca. 5:00-0:00 Uhr	teils	2 zusätzliche Fahrten in Wo- chenendnächten
S1	DO Hbf. - DO Uni - BO - E (- DU - D - SG)	15	ca. 3:15-1:15	Ja	durchgehend in Wochenend- nächten
S2	DO Hbf. - DO Northwest - CAS - HER (- RE/- E)	15/30	ca. 4:15-2:15	Ja	durchgehend in Wochenend- nächten
S4	DO- Lütgendortmund - DO Stadthaus - UN	15/30	ca. 4:30-0:00	Nein	

Linie	Ziele	Grundtakt	Regelbedienungszeit	Nacht (WE)	Anmerkungen
S5	DO Hbf. - DO-Barop - WIT - Wetter - HA	30	ca. 4:30-0:30	Ja	durchgehend in Wochenendenächten

Barrierefreiheit der Dortmunder SPNV-Stationen

In Dortmund weisen nach den Erhebungen des VRR (Stationsbericht 2024) derzeit zehn SPNV-Stationen – rund 23 % aller Stationen – keinen Handlungsbedarf hinsichtlich der Barrierefreiheit auf. Etwa die Hälfte der Stationen ist mit einem geringfügigen Handlungsbedarf klassifiziert, während bei rund 27 % der Stationen ein sehr hoher Handlungsbedarf besteht. Bezogen auf die Fahrgastnachfrage stehen bereits heute über 95 % der Fahrgäste vollständig bzw. weitreichend barrierefreie Stationen zur Verfügung. Die noch nicht ausgebauten Zugangspunkte haben eine eher geringe Nachfrage und summieren sich auf unter 4 % der SPNV-Nutzenden von/nach/innerhalb von Dortmund.

Die Stationen mit geringfügigem Handlungsbedarf sind überwiegend dem S-Bahn-Netz zuzuordnen. Trotzdem besteht hier perspektivisch Handlungsbedarf. Das S-Bahnnetz in Rhein-Ruhr ist geprägt von zwei Bahnsteighöhen: 96 cm, die ursprüngliche „Zielsteighöhe“ für die S-Bahn und 76 cm als Regelhöhe für alle anderen SPNV-Linien. Durch zunehmende Mischverkehre von RE-/RB- und S-Bahn-Linien auf gleichen Strecken hat sich der VRR entschieden, zukünftig an allen Stationen auf 76 cm hohe Bahnsteigkanten zu setzen. Perspektivisch müssen somit auch die Stationen der Linien S1 und S4 umgebaut werden und es wird eine längere Übergangszeit ohne stufenfreien Einstieg in die entsprechenden Linien entstehen.

Die Stationen mit sehr hohem Handlungsbedarf werden vorrangig von Regionalbahnen angefahren. Betroffen sind vor allem die Linien RB43, RB50, RB51, RB52, RB53, RB59 sowie als einzige S-Bahnstationen Dorstfeld Süd entlang der S1 (Bahnsteig nicht barrierefrei erreichbar).

Tabelle 4: Zustand Barrierefreiheit der SPNV-Stationen in Dortmund

„kein Handlungsbedarf“	„geringfügiger Handlungsbedarf“	„erhöhter“ oder „sehr hoher Handlungsbedarf“
- Aplerbeck (Linie RB59) - Hörde (RB53, RE57, RB59) - Kurl (RE1, RE3) - Lütgendortmund (S4) - Marten (RB43) - Marten Süd (S4) - Möllerbrücke (S4) - Scharnhorst (RE1, RE3) - Signal Iduna Park (RB52, RB53, RB59) - Somborn (S4) ➔ 10 von 44 Stationen; 23% ➔ 11,6 % aller Ein- und Aus-	- Asseln Mitte (S4) - Brackel (S4) - Dorstfeld (S1, S2, S4) - Germania (S4) - Hauptbahnhof (S-Bahn-Fahrzeuge z.T. nicht barrierefrei erreichbar) - Huckarde (S2) - Kley (S1) - Knappschaftskrankenhaus (S4) - Körne (S4) - Körne West (S4) - Kruckel (S5) - Löttringhausen (RB52)	- Aplerbeck Süd (RB53); (im September 2025 fertiggestellt) - Barop (S5); in Planung (Verlegung) - Bövinghausen (RB43) - Derne (RB50, RB51): in Planung - Dorstfeld Süd (S1) - Huckarde Nord (RB43) - Kirchderne (RB50, RB51); in Planung - Kirchhörde (RB52) - Lütgendortmund Nord (RB43); in Planung

„kein Handlungsbedarf“	„geringfügiger Handlungsbedarf“	„erhöhter“ oder „sehr hoher Handlungsbedarf“
teigenden	• Mengede (S2, RE3, RB32); im Bau • Nette/Oestrich (S2) • Oespel (S1) • Stadthaus (S4) • Universität (S1) • West (S4) • Westerfilde (S2) • Wickede (S4) • Wickede West (S4) • Wischlingen (S2) ➔ 22 von 44 Stationen; 50 % ➔ 84,6% aller Ein- und Aussteigenden	• Rahm (RB43) • Sölde (RB59); in Planung • Tierpark (RB52) ➔ 12 von 44 Stationen; 27% ➔ davon 1 im Bau, 8 in Planung, 3 ohne Planung mit Schwerpunkt auf Linien RB43 und RB52 ➔ 3,8% aller Ein- und Aussteigenden

Eigene Darstellung auf Grundlage von VRR 2024: Stationsbericht

Zielnetz für den SPNV 2040 (VRR)

Die Zielnetzplanungen des Verkehrsverbunds VRR für die Jahre 2032 und 2040 sehen Erweiterungen in sämtlichen Produktbereichen des SPNV vor. Dabei bleibt Dortmund ein wichtiger Knotenpunkt im Osten des Ruhrgebiets. Eine Darstellung des Zielnetzes ist in Kapitel 5.1 enthalten. Maßnahmen, die Dortmund betreffen, sind insbesondere eine Verlängerung der S-Bahn-Linie 1 und die Einführung der S-Bahn-Linie 21 über den Dortmunder Hauptbahnhof hinaus in Richtung Hamm, die Einführung weiterer neuer Linien – beispielsweise in Richtung Siegen sowie eine deutliche Aufwertung der Emschertalbahn (RB43) zur S-Bahn S43. Ein konkreter Plan für den dafür erforderlichen Infrastrukturausbau sowie zur Finanzierung liegt bislang jedoch nicht vor. Ein bislang diskutierter möglicher neuer Haltepunkt Dortmund West an der Linie S5 ist aus betrieblichen Gründen kein Bestandteil des Zielnetzes, obwohl dieser planerisch sinnvoll wäre.

3.2.2 Stadtbahn

Die Stadtbahn als kommunales Schienenverkehrssystem ist die Basis des ÖPNV in Dortmund und ist bedient viele besonderes nachfragestarke Verkehrsbeziehungen in der Stadt. Nachfolgend wird das Netz, Angebot und die Barrierefreiheit des Systems analysiert.

Stadtbahn – Netz und Infrastruktur

Das Stadtbahnnetz Dortmunds umfasst insgesamt acht Linien, die auf drei Stammstrecken verlaufen. Davon werden die Stammstrecke West-Ost mit Mittelflurfahrzeugen und die beiden Nord-Süd-Stammstrecken mit Hochflurfahrzeugen bedient. Mit einer Netzlänge von rund 75 Kilometern und 125 Haltestellen stellt die Stadtbahn das Rückgrat des städtischen ÖPNV dar. Die jährlichen Fahrgastzahlen liegen bei über 80 Millionen. Die Netzgröße ist im interkommunalen Vergleich als eher gering einzustufen, insbesondere vor dem Hintergrund des flächengroßen Stadtgebiets. Vor allem im Süden Dortmunds ist das Stadtbahnnetz, teils aus historischen Gründen, nur gering ausgeprägt.

Mit Eröffnung des Innenstadttunnels der Linien U43/44 im April 2008 ist der innerstädtische Stadtbahnbau vorerst abgeschlossen worden. Seitdem hat es keine Netzerweiterungen mehr gegeben, obwohl mit dem Stadtbahnentwicklungskonzept 2008 bereits mehrere sinnvolle Vorhaben aufgezeigt worden sind. Ein Fokus der letzten Jahre lag auf dem Ausbau des Bestandsnetz, z. B. die Untertunnelung der Bundesstraße 1 (künftig als Autobahn) im Bereich Marsbruchstraße (Linie U47), der Erweiterung der Stadtbahnstation Hauptbahnhof, dem barrierefreie Ausbau von Haltestellen oder weiteren, kleineren Maßnahmen.

Die ursprüngliche Netzkonzeption der Stadtbahn basiert auf drei zentralen Umsteigehaltestellen in der Innenstadt. Diese Struktur ermöglicht zwar eine vollständige Befahrung des Netzes mit maximal einem Umstieg, erfordert jedoch im Umkehrschluss auf vielen Relationen einen Umstieg und eine Fahrt über eine der drei stark ausgelasteten Innenstadthaltestellen. Eine strukturelle Schwäche ergibt sich daraus, dass der Dortmunder Hauptbahnhof nicht als Umsteigepunkt im Stadtbahnnetz dient und somit von vier der acht Stadtbahnlinien nur mit Umstieg erreichbar ist. Das Netz ist demnach vollständig auf die Innenstadt ausgerichtet; Tangentialstrecken sind nicht vorhanden.

Die 24 unterirdischen Stadtbahnhaltestellen zeichnen sich durch einen hohen Ausbaustandard aus. Sie verfügen über Kapazitäten für Langzüge, sind weitestgehend barrierefrei und bieten eine gute Ausstattung. Der Ausbaustandard im oberirdischen Netz ist verglichen dazu geringer vorangeschritten. So sind die Haltestellen auf den Linien U47, U41 Richtung Brechten sowie einzelne Haltepunkte der U42 im Bereich Bornstraße und Grevel auf eine Zuglänge von 60 Metern begrenzt. Auf der Linie U42 in Richtung Hombruch sind hingegen 80-Meter-Züge möglich. Die Ost-West-Linien sind größtenteils auf 60-Meter-Züge beschränkt, wobei einzelne Haltestellen im Bereich Marten und Borsigplatz lediglich für 30-Meter-Züge ausgelegt sind. Eine effiziente Ausweitung der Kapazitäten ist dort ohne infrastrukturelle Maßnahmen nicht realisierbar.

Der Stadtbahn-Fuhrpark besteht derzeit aus 121 Hoch- und Mittelflur-Stadtbahnwagen, wobei eine Aufstockung auf 145 Fahrzeuge bereits in Umsetzung ist. Dazu zählen 34 Hochflurwagen des Typs „Vamos Dortmund“, die sich derzeit in der Auslieferung befinden. Die Flotte umfasst zudem 64 Hochflurwagen des Typs „B-Wagen“, die ebenfalls auf den technischen Stand des „Vamos“-Typs gebracht werden sollen. Ergänzt wird der Fuhrpark durch 47 Mittelflurwagen des Typs NGT8, welche auf den Linien U43 und U44 zum Einsatz kommen.

Stadtbahn – Angebot

Das Stadtbahnangebot in Dortmund weist eine differenzierte räumliche Abdeckung auf. Im Norden der Stadt sind die Stadtbezirke Eving, Scharnhorst und Huckarde gut durch die Stadtbahn angebunden, ebenso der östliche Bezirk Brackel. Der Stadtbezirk Mengede hingegen verfügt über keine Stadtbahnanbindung, wird jedoch durch ein SPNV-Angebot über das Schienennetz angebunden. Im Süden Dortmunds sind insbesondere die Stadtbezirke Hörde und Aplerbeck im südlichen Bereich nicht durch die Stadtbahn erschlossen. Über die Stadtgrenzen hinaus ist die Stadt Lünen mit der U41, die bis Lünen-Brambauer verkehrt, an das Dortmunder Stadtbahnnetz angeschlossen. Insgesamt können rund 218.000 Einwohner*innen – etwa 36 % der Dortmunder Bevölkerung – innerhalb eines 500-Meter-Radius' zu Fuß eine Stadtbahnhaltestelle erreichen.

Die Liniennetzkonzeption führt zu einer ungleichen Auslastung der einzelnen Linien: Die vier langlaufenden Durchmesserlinien U41, U42, U43 und U47 sind stark frequentiert und in den verkehrli-

chen Spitzenstunden stellenweise an der Kapazitätsgrenze angelangt, während die kürzeren Linien U45, U46 und U49 eine deutlich geringere Auslastung aufweisen und teilweise als Taktverstärker auf den Stammstrecken fungieren. Die Linie U44 ist dazwischen einzuordnen.

Das Taktschema ist grundsätzlich einheitlich und folgt einem etablierten und gut merkbaren 10- bzw. 15-Minuten-Takt. Ausnahmen bestehen auf einzelnen Abschnitten der Linie U43, wo zeitweise ein 3-/7-Minuten-Takt gefahren wird und dem Abschnitt zwischen Brechten und Lünen-Brambauer (U41 alle 20/30 Minuten).

Der Betriebsbeginn erfolgt montags bis freitags teilweise bereits vor 4:00 Uhr morgens, wohingegen sonntags ein besonders später Betriebsstart zwischen 7:00 und 8:00 Uhr üblich ist. Unabhängig vom Wochentag endete der Betrieb bislang vergleichsweise früh – in der Regel gegen Mitternacht, auch freitags und samstags. Seit 2024/2025 werden auf den meisten Linien ein bis zwei zusätzliche Fahrten nach 24:00 Uhr angeboten (Konzept „DO Night“).

Tabelle 5: Stadtbahnlinien in Dortmund

Linie	Ziele	Grundtakt	Tag(e)	Regelbedienungszeit (voller Linienweg)
U41	Lünen-Brambauer – Brechten – Eving – Fredenbaum – Nordstadt – City – Hörde	10/15 (Brechten – Brambauer 20/30)	Mo-Fr Sa So	ca. 3:30 – 0:45 ca. 4:30 – 0:45 ca. 8:00 – 0:45
U42	Grevel – Scharnhorst – Schulte Rödding – Nordstadt – City – Kreuzviertel – Barop – Hombruch	10/15	Mo-Fr Sa So	ca. 4:00 – 0:15 ca. 5:00 – 0:15 ca. 7:30 – 0:15
U43	Dorstfeld – City – Körne – Brackel – Asseln – Wickede	10/15 (Westentor – Brackel 5/15)	Mo-Fr Sa So	ca. 3:30 – 0:45 ca. 4:30 – 0:45 ca. 7:30 – 0:15
U44	Marten – Dorstfeld – City – Borsigplatz – Westfalenhütte	10/15	Mo-Fr Sa So	ca. 4:00 – 0:30 ca. 5:00 – 0:30 ca. 8:00 – 0:30
U45	(Fredenbaum –)Hauptbahnhof – Westfalenhallen	10/15	Mo-Fr Sa So	ca. 4:30 – 0:45 ca. 5:00 – 0:45 ca. 8:00 – 0:15
U46	Brunnenstraße – Westfalenhallen	10/15	Mo-Fr Sa So	ca. 4:00 – 0:30 ca. 5:00 – 0:30 ca. 8:00 – 0:30
U47	Westerfilde – Huckarde – Hafen – City – Gartenstadt – Stadtkrone Ost – Aplerbeck	10/15	Mo-Fr Sa So	ca. 4:00 – 0:45 ca. 5:00 – 0:45 ca. 7:30 – 0:45
U49	Hafen – Hauptbahnhof – Hacheney	10/15	Mo-Fr Sa So	ca. 4:30 – 23:30 ca. 5:30 – 23:30 ca. 8:00 – 23:30

Abbildung 20: Stadtbahnverkehr oberirdisch (U49, Rombergpark) und unterirdisch (U42, Stadtgarten)



Eigene Fotos

Barrierefreiheit Dortmunder Stadtbahnstationen

Im Vergleich innerhalb des VRR kann Dortmund einen Spitzenwert beim barrierefreien Ausbau der Stationen im Teilsystem kommunale Schiene aufweisen. Laut einer Abfrage des VRR aus dem Jahr 2022 verfügt Dortmund über 257 Steige, von denen überdurchschnittliche 86 % barrierefrei ausgebaut sind. Düsseldorf mit 537 Steige, davon 54 % barrierefrei und Essen mit 279 Steige, davon 47 % barrierefrei, weisen eine größere Gesamtzahl, jedoch mit einem geringeren Anteil barrierefreier Stationen auf.

Eine höhere Verfügbarkeit barrierefreier Stationen findet sich lediglich in Städten und Kreisen mit deutlich weniger Stationen und maximal ein bis zwei Linien im kommunalen Schienenverkehr. Beispiele hierfür sind Herne mit 32 Stationen, davon 94 % barrierefrei, sowie Oberhausen (14 Stationen), der Kreis Mettmann (10 Stationen) und die Schwebebahn in Wuppertal (40 Stationen), welche zu 100 % barrierefrei ausgebaut sind.

Die Grundlage für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnstationen in Dortmund bildet der Fachbeitrag „Barrierefreie Stadtbahnhaltestellen“, eine Teilfortschreibung des NVP von 2014. Dieser beschreibt allgemeine Anforderungen an die Barrierefreiheit und skizziert das weitere Vorgehen. Konkrete technische Vorgaben, wie detaillierte Bemaßungen oder Ausstattungselemente der Haltestellen, die üblicherweise Bestandteil solcher Planungsdokumente sind, werden jedoch nicht genannt.

Zu den größeren Vorhaben zählen u.a. die vollständige Herstellung der Barrierefreiheit durch Erneuerung des Oberbaus sowie die Ergänzung von Leitelementen an bereits weitgehend ausgebauten Stationen ab dem Jahr 2023. Ab 2026 ist der Bau von Hochbahnsteigen an fünf Stationen der Linie U47 entlang der B1 in Richtung Aplerbeck vorgesehen. Des Weiteren sollen die Bahnsteige der Linien U43 und U44 neu errichtet werden, darunter die Stationen Ottostraße, Ofenstraße, Borsigplatz und Vincenzheim. In einem weiteren Schritt folgen die Stationen Auf dem Brümmer und Poth.

Ab 2028 ist die Nachrüstung von Aufzügen an den Stationen Münsterstraße und Märkische Straße geplant. Für die östliche Hellwegachse ist bei insgesamt 11 Haltestellen der vollständige barrierefreie Ausbau geplant. Die Realisierung ist in der Dekade der 2030er Jahre abschnittsweise vorgesehen. Die drei Abschnitte entlang des Hellwegs teilen sich nach den Stadtteilen Innenstadt-Ost, Brackel und Wickede auf.

3.2.3 H-Bahn

Die Dortmunder H-Bahn stellt ein eigenständiges und innovatives Verkehrssystem innerhalb des städtischen Nahverkehrs dar. Mit einer Streckenlänge von 3,1 Kilometern, fünf Haltestellen und fünf Fahrzeugen verbindet sie die den Campus Süd der TU-Dortmund mit dem Campus Nord und der dortigen S-Bahn-Station „Dortmund Universität“ sowie mit dem Technologiezentrum und dem Ortsteil Eichlinghofen. Damit übernimmt sie eine wichtige Funktion in der Erschließung des Hochschulcampus und der Anbindung an das regionale SPNV-Netz. Eine Verlängerung der H-Bahn bis zur Stadtbahnhaltestelle Theodor-Fliedner-Heim (U42) ist bereits beschlossen, was die Netzverknüpfung und die Erreichbarkeit des südwestlichen Stadtgebiets weiter verbessern soll. Neben der Hauptlinie verkehren drei weitere, an die Nachfrage angepasste, Linien innerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Besonders hervorzuheben ist, dass alle H-Bahn-Stationen barrierefrei gestaltet sind. So wird ein uneingeschränkter Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen an den beiden Teilstandorten der TU Dortmund sichergestellt.

Abbildung 21: H-Bahn-System an der TU Dortmund



Wikimedia Commons / Marku1988, Chin tin tin

3.2.4 Bus

Der Busverkehr ergänzt das Stadtbahnangebot in Dortmund und bietet einen ÖPNV-Anschluss in der Fläche sowie eine Vernetzung mit an Dortmund angrenzenden Kommunen. Die Analyse umfasst das Netz, das Angebot, die Nachfrage und die Barrierefreiheit des Systems.

Busverkehr: Netz und Tages- Abend-Angebot

Der Busverkehr spielt in Dortmund aufgrund der weitläufigen Siedlungsstruktur und der großen Flächenausdehnung eine zentrale Rolle im ÖSPV. Das Netz umfasst insgesamt 81 Buslinien mit einer Länge von rund 1.000 Kilometern und etwa 2.000 Haltepositionen. Betrieben wird das Angebot

überwiegend durch DSW21 mit rund 190 eigenen Fahrzeugen, ergänzt durch Leistungen von Subunternehmen. Im Jahr 2023 wurden etwa 37,5 Millionen Fahrgäste befördert.

Das Busnetz ist gekennzeichnet durch Linien mit unterschiedlichen Verkehrsaufgaben. So gibt es Linien, die mehrere Stadtteile miteinander verbinden (z. B. die Linien 420 und 440), Linien mit lokalen Erschließungsaufgaben (z. B. die Linien 461 und 471) und Linien, die beide Aufgaben miteinander kombinieren (z. B. die Linien 436 und 439). Aus der Liniennummer oder Produktbezeichnung wird die Funktion allerdings nicht ersichtlich. Die Liniennummern orientieren sich räumlich – so verkehren im Norden und Osten überwiegend Linien mit Nummern im 410er- und 420er-Bereich, im Südosten und Süden die Liniennummern im 430-, 440er- und 450er-Bereich sowie im Westen die Liniennummern im 460er-, 470er- und 480er-Bereich. Die Linien mit der Endziffer „0“ (410, 420, 430, 440, 450, 460, 470, 480, 490) gehören meist zu den fahrgaststärksten Linien und übernehmen wichtige Tangentialverbindungen zwischen den äußeren Stadtteilen (ausgenommen sind die Rollen der Linien 460 und 490). Einige Linien verbinden äußere Stadtteile ohne Schienenanbindung direkt mit der Innenstadt (Linie 453 Schüren – Hbf., Linie 460 Kirchlinde – Reinoldikirche, Linie 475 Mengede – Deusen – Hbf.). Darüber hinaus spielt der Busverkehr im direkten Citybereich nur eine untergeordnete Rolle. Mit der Linie 400 wird ab 2025 die ringförmige Verbindung der drei Innenstadtbirke gestärkt. Ansonsten orientieren sich viele Linien an zentralen Stadtbahnhaltestellen in den äußeren Stadtbezirken und fungieren dort als Zu- und Abbringer von der Stadtbahn in die weiteren Vororte (z. B. die Linien 432/433/434 und 441/442 ab Hörde Bf., die Linien 461/462 ab Huckarde Bushof). 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.

Insgesamt umfasst das Linienangebot rund 60 tagsüber verkehrende Linien sowie 17 Nachtlinien. Montags bis freitags besteht tagsüber ein weitgehend einheitlicher Angebotsstandard im 10-, 20- oder 30-Minuten-Takt. Die nachfragestarken Linien auf den wichtigen Verbindungen verkehren in der Regel alle 20 Minuten, die Linien 440 und 450 alle 10 Minuten. Auf einigen Linienabschnitten ergibt sich durch Überlagerung zweier oder dreier Linien ebenfalls ein 10-Minuten-Takt (z. B. 427/436, 432/433/434, 410/411/415), an anderen Stellen durch zwei Takt-30-Linien ein 15-Minuten-Takt (z. B. 430/439). Mit dem sogenannten Busnetz 2000, der letzten tiefgreifenden Änderung im Busverkehr vor rund 25 Jahren, sind abends stellenweise neue Linien oder veränderte Linienführungen eingesetzt worden (Abendnetz); dies ist in den letzten Jahren jedoch teilweise wieder zurückentwickelt worden. Daher gibt es aktuell bei den Buslinien ein uneinheitliches Betriebsende zwischen 20:00 und 24:00 Uhr sowie zum Teil abweichende/verkürzte Linienwege. Samstags wird das Angebot auf einigen Linien ausgedünnt – beispielsweise durch einen Wechsel vom 20- auf einen 30-Minuten-Takt. Sonntags ist das Angebot teils deutlich reduziert, wenn, mit Ausnahme der Linie 440, maximal ein 30-Minuten-Takt gefahren wird oder Buslinien gar nicht verkehren (z. B. Linie 451). Sonntagvormittags starten einige Buslinien erst nach 10 Uhr, sodass zwischen Nachtexpress und Tageslinien teilweise über mehrere Stunden gar kein Angebot besteht (z. B. Linien 412, 434, 438, 474). Die Erschließungsdichte und -qualität sowie die einfache Merk- und Nutzbarkeit des Angebots sinkt demnach abends und sonntags spürbar.

Abbildung 22: Uneinheitlichkeit in Fahrplänen und Linienwegen am Beispiel der Linien 445 und 410

montags - freitags			samstags			sonn- und feiertags		
Uhr			Uhr			Uhr		
7	34	44 ^c 54						
8	04	24 44						
9	04	24 44						
14	44 ^b	44 ^a						
15	44							
16	44							
17	44							
18	44		18	15 ^a 45 ^a		18	18 ^a 48 ^a	
19	44 ^a		19	15 ^a 45 ^a		19	18 ^a 49 ^a	
20	18 ^a 48 ^a		20	18 ^a 48 ^a		20	18 ^a 48 ^a	
21	18 ^a 48 ^a		21	18 ^a 48 ^a		21	18 ^a 48 ^a	
22	18 ^a 48 ^a		22	18 ^a 48 ^a		22	18 ^a 48 ^a	
23	18 ^a 48 ^a		23	18 ^a 48 ^a		23	18 ^a 48 ^a	
			0	18 ^a				

410		montags bis freitags									
Haltestellen		Abfahrtszeiten									
Fredenbaum											
Lütje Hedestraße											
Topferstraße											
Kolberger Straße											
Lindenhorst Kirche											
Lindenhorst Friedhof											
DO-Mengede Bl	6:36	18:06									
Mengede Markt	38	08									
Mengeder Schulstraße	39	09									
Hausemannstr.	40	10									
Gut Altmengede	41	11									
Roonheide	42	12									
Gut Königsmühle	43	13									
Elinghausen GVZ / IKEA	44	14									
Lindenhorst	47	17									
Taurogenstraße	48	18	18:48	19:18	19:48	20:28	20:58	21:28	21:58	22:28	22:58
Belle-Alliance-Straße	49	19	49	19:49	20:19	20:49	21:19	21:49	22:19	22:49	23:19
Friesenstraße	50	20	50	20:50	21:20	21:50	22:20	22:50	23:20	23:50	24:20
Zeche Minister Stein	52	22	52	22:52	23:22	23:52	24:22	24:52	25:22	25:52	26:22
Eving GewerbePark	54	24	54	24:54	25:24	25:54	26:24	26:54	27:24	27:54	28:24
Eving Markt	57	30	27	57	27:57	28:27	28:57	29:27	29:57	30:27	30:57
Bredheimer Straße	58	Min.	28	58	28:58	29:28	29:58	30:28	30:58	31:28	31:58
Grüne Tanne	7:01	31	19:01	31:20	31:50	32:20	32:50	33:20	33:50	34:20	34:50
Schulte Rödding	an	7:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:36	21:06	21:36	22:06	22:36
Schulte Rödding	ab	7:08	18:38	19:08	19:38	20:08	20:38	21:08	21:38	22:08	22:38
Kirchdeme Kirche	11	41	11	41	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41
Hostedder Berg	13	43	13	43	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43
DO-Derne Bl	16	46	16	46	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46
Körtingsweg	18	48	18	48	18:48	19:18	19:48	20:18	20:48	21:18	21:48
Pieperbrink	19	49	19	49	19:49	20:19	20:49	21:19	21:49	22:19	22:49
Häfer-Vörde	an	7:22	18:52	19:22	19:52	20:22	20:52	21:22	21:52	22:22	22:52
Häfer-Vörde	ab	7:22	18:52	19:22	19:52	20:22	20:52	21:22	21:52	22:22	22:52
Derne Kippshof											
Derne Am Witfeld	an	7:25	18:55	19:25	19:55	20:25	20:55	21:25	21:55	22:25	22:55

Fahrplandarstellungen DSW21

Nachtexpress-Netz

Neben dem Tagnetz und dem Abendnetz wird in den Nächten auf Samstag, Sonntag und Feiertage ein spezielles Nachtnetz gefahren. Dieses Netz wurde bislang zudem wochentags für ein bis zwei Fahrten nach Betriebsschluss der Stadtbahn eingesetzt, ist jedoch mittlerweile aufgrund der längeren Stadtbahn-Betriebszeiten angepasst worden. Die Linien werden als Nachtexpress (NE) bezeichnet, starten bis auf wenige Ausnahmen alle in der City an der Haltestelle Reinoldikirche (Radialnetz) und fahren dann in die Vororte (NE1 bis NE13). Einige Linien sind ergänzend auf den stärksten tangentialen Verbindungen oder in den Vororten unterwegs (NE20, NE24, NE25, NE40).

Außerhalb der Innenstadt verkehren die Linien häufig als große Ringlinie im Einrichtungsverkehr, wodurch sich für die Fahrgäste lange Umwege und uneinheitliche Linienwege ergeben oder wichtige nächtliche Zielorte nur in eine Fahrtrichtung (z. T. entgegen der Lastrichtung) erschlossen sind. Dadurch ist das Netz für viele Fahrgäste nicht sinnvoll nutzbar und vorwiegend als Punkt-zu-Punkt-Verbindung von der City in die Vorortzentren geeignet. Dies zeigt sich auch an den äußerst geringen Unterwegs-Ein- und -Aussteigenden. Durch die Konzeption als Radialnetz mit Startpunkt City ist das Netz vor allem als Abbringer für nächtliche Freizeitgäste der Innenstadt gedacht, für Berufstätige oder Freizeitnutzende außerhalb der Innenstadt (in Dortmund ist das Freizeitangebot nicht auf den Innenstadtbereich konzentriert, auch viele relevante Arbeitsorte wie Krankenhäuser sind über die Stadt verteilt) ist das Netz nur eingeschränkt sinnvoll nutzbar. Kritisch ist weiterhin die nur geringe Anbindung des Hauptbahnhofs durch wenige Linien, obwohl das SPNV-Angebot in den letzten Jahren nachts deutlich ausgeweitet worden ist. So gibt es, Stand 2025, bspw. an einem Wochentag zwischen 0:00 und 2:00 Uhr rund 40 Ankünfte und Abfahrten im Fernverkehr und SPNV, die kaum bzw. gar nicht an den kommunalen ÖPNV angeschlossen sind. Insbesondere Fahrgäste mit den Zielen Hombruch und Kirchhörde, Scharnhorst, Aplerbeck, Asseln und Wickede, Eving und Brechten, Kreuzviertel und Borsigplatz sowie südliche Vororte wie Hacheney, Wellinghofen und Berghofen sind betroffen.

Die Linien verkehren zumeist stündlich, der NE3 halbstündlich, und überlagern sich auf den am stärksten nachgefragten Streckenabschnitten zum 30-Minuten-Takt. Durch den Stundentakt treffen sich die Linien stündlich oder halbstündlich zu den Minuten :15 oder :45 an der Haltestelle Reinol-

dikirche, wodurch sich für einige Relationen Umsteigebeziehungen ergeben, für andere wiederum nicht.

Eine weitere große Schwäche ist die fehlende Barrierefreiheit des Netzes. Die Haltestellen, die exklusiv vom Nachtexpress in der Nähe der entsprechenden Stadtbahnhaltestellen angefahren werden, sind nicht barrierefrei, nicht beleuchtet und weisen häufig lediglich einen Haltestellenmasten hinter parkenden Kfz auf. Das Sicherheitsniveau ist dementsprechend gering. Größter Kritikpunkt ist jedoch die fehlende Barrierefreiheit der zentralen Haltestelle Reinoldikirche. Hier fehlt es zudem an Platz, Ordnung und Fahrgastinformation; es ergeben sich häufig unklare und risikoreiche Fahrwege der Busse zwischen Fahrgästen, durch Fußgängerbereiche und über Gehwege.

Im Fazit kann festgehalten werden, dass das Nachtexpress-Netz in der derzeitigen Form nicht attraktiv und zukunftsfähig ist. Viel Fahrgastpotenzial im nächtlichen Verkehr kann so nicht abgerufen werden. Die Stadt Dortmund und DSW21 haben dies erkannt und zielen darauf ab, die Stadtbahn als zuverlässiges und bekanntes Netz zukünftig auch nachts einzusetzen, vor allem am Wochenende (Konzept „DO Night“). Eine erste Betriebsverlängerung mit ein bis zwei zusätzlichen Fahrten nach 24:00 Uhr ist in den Jahren 2024/2025 bereits umgesetzt worden.

Abbildung 23: DSW21-Bus sowie ungünstig bzw. nicht ausgebaute Haltestellen im Stadtgebiet



Eigene Fotos; links: Eichlinghofen H-Bahn; rechts: NachtExpress-Haltestelle Borsigplatz

Nachfrage

Besonders stark nachgefragt sind viele sogenannte „Nuller“-Buslinien (410, 420, 430, 440, 450, 460, 470, 480), die nahezu durchweg zu den am stärksten genutzten Linien im Stadtgebiet zählen. Darüber hinaus gibt es gut nachgefragte stadtbahnferne Querverbindungen, etwa durch die Linien 462, 475 und 455, sowie direkte Stadtbahn-Abbringer und -Verlängerungen wie die Linien 432, 433 und 434.

Gering ausgelastete Linien finden sich überwiegend in den nordwestlichen und östlichen Vororten. Sie sichern dort das Grundangebot in Wohngebieten und ländlich geprägten Räumen. Einige stark frequentierte Linien wie die Linien 430 sowie 455/456 (stark ausgelasteter Abschnitt zwischen Borsigplatz und Hbf.) werden vollständig und andere Linien wie 432/433/434/441/442, 440 und 450 teilweise – auch zur Hauptverkehrszeit – nur mit Standard-Linienbussen bedient, was auf eine zu geringe Verfügbarkeit von Gelenkbussen hindeutet.

Tabelle 6: Am stärksten ausgelastete Buslinien Mo-Fr

Linie	Ø Fahrt	Max/Fahrt Ø
470	14,5	19,1
462	13,2	20,4
420	12,3	19,4
475	12,1	16,4
460	11,7	16,0
480	11,7	21,4
440	11,6	20,3
455	10,0	17,7
430	9,8	15,4
482	9,8	19,7

Dargestellt ist die durchschnittliche Besetzung über alle täglichen Fahrten und Haltestellen am Linienweg sowie die maximale durchschnittliche Besetzung an der stärksten besetzten Stelle im Linienweg über alle täglichen Fahrten. Daher ist die Besetzung zur Hauptverkehrszeit nochmals deutlich höher anzunehmen, in Randzeiten hingegen auch geringer. Außerdem können einzelne Linienabschnitte deutlich stärker besetzt sein. (Datenstand 2023)

Tabelle 7: Am geringsten ausgelastete Buslinien Mo-Fr

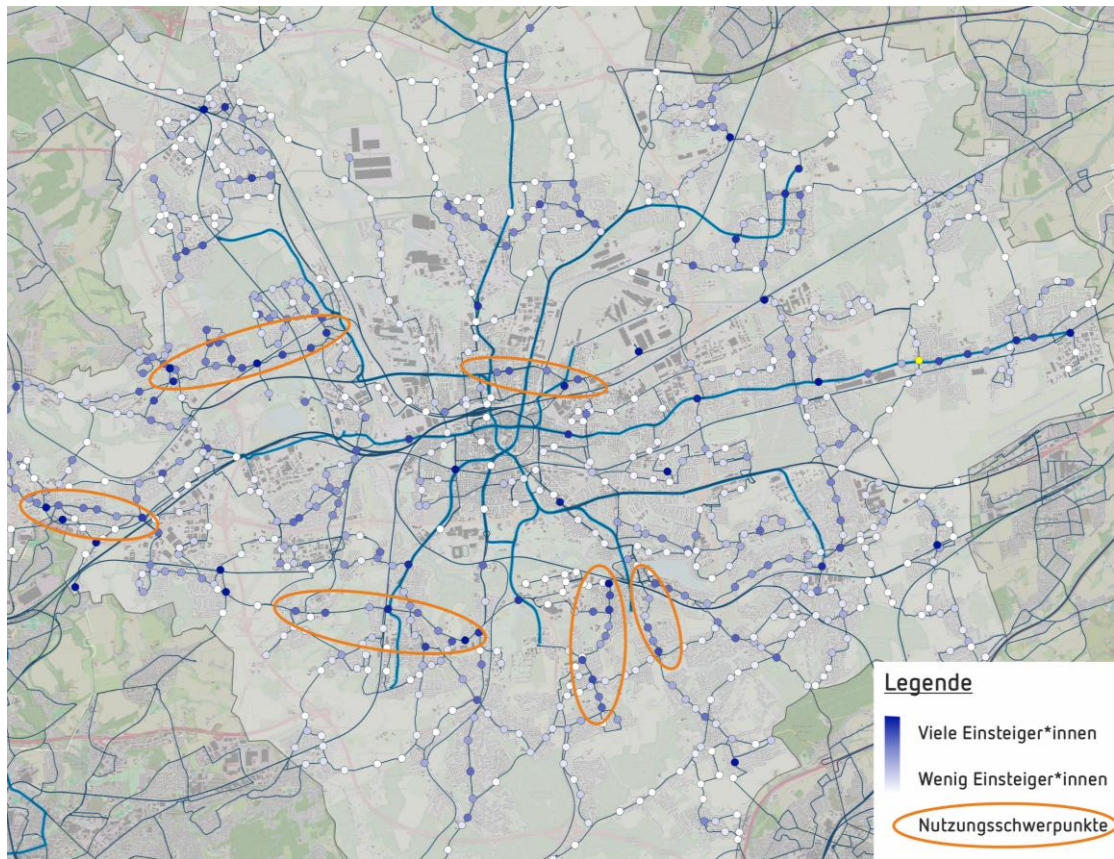
Linie	Ø Fahrt	Max/Fahrt Ø
451	1,3	2,5
426	1,4	2,6
417	1,6	2,3
474	2,1	3,9
476	2,1	3,9
477	2,2	3,7
466	3,6	6,2
443	3,7	6,9
422	3,8	7,9
449	4,0	7,4

Dargestellt ist die durchschnittliche Besetzung über alle täglichen Fahrten und Haltestellen am Linienweg sowie die maximale durchschnittliche Besetzung an der stärksten besetzten Stelle im Linienweg über alle täglichen Fahrten. Daher ist die Besetzung zur Hauptverkehrszeit nochmals deutlich höher anzunehmen, in Randzeiten hingegen auch geringer. Außerdem können einzelne Linienabschnitte deutlich stärker besetzt sein. (Datenstand 2023)

In Dortmund lassen sich bestimmte Korridore und Räume mit besonders hoher Busnutzung identifizieren. Dazu zählen die Linienführungen der Buslinien 470, 440 und 420 sowie die Verbindung zwischen Hörde, Overgünne und Höchsten, die durch die Linien 432, 433 und 434 bedient wird. Auch die Relation Hörde bis Wellinghofen mit den Linien 441 und 442 sowie die Verbindung zwischen Huckarde und Kirchlinde mit den Linien 461 und 462 weisen eine hohe Nachfrage auf. Ebenso stark frequentiert sind die Strecken vom Hauptbahnhof über Nordmarkt bis zum Borsigplatz mit den Linien 455 und 456. Weitere stark genutzte Räume sind der Bereich Germania und Lütgendortmund sowie Hombruch und Brüninghausen (siehe markierte Bereiche in Abbildung 24). Demgegenüber stehen Räume mit geringerer Busnutzung. Dazu zählen insbesondere Mengede Nord, Brechten, Aplerbeck Süd und Berghofen sowie die südlich gelegenen Stadtteile Holzen und Syburg. Auffällig ist, dass stark genutzte Bushaltestellen ohne direkte Verknüpfung zur S-Bahn oder Stadtbahn häufig im

Westen und Nordwesten Dortmunds liegen. Besonders betroffen sind hier die Linienwege der Buslinien 440, 462 und 470.

Abbildung 24: Nutzung der Bushaltestellen (Einsteiger*innen)



Eigene Darstellung, Grundlage OpenStreetMap-Mitwirkende, Daten von DSW21

Abbildung 25: Meistfrequentierte Bushaltestellen ohne Stadtbahnverknüpfung Mo-Fr

Haltestelle	Einsteiger	Linie(n)
Kirchlinde Zentrum	2.374	460, 462, 470, 480, weitere
Universität S	1.541	445, 447, 462, X13
Aplerbeck Markt	1.459	420, 431, 436, 438, 439, 440
Mengede Markt	1.382	415, 470, X13, weitere
Brünninghausen	1.252	440, 450
Lütgendortmund S	1.142	440, 462, 470, 369, 378, weitere
Castrop-Rauxel Hbf	1.060	480, 481, 482, weitere
Huckarde Markt	1.035	447, 462, 465, X13, weitere
Germania S	929	440, 462, 470
Gablonzstraße	897	447, 448, weitere
Hördemannshof	880	470, weitere
Teutonenstraße	872	440, 441, 442
Oespel S	842	440, 465, 470, 371
Mengede Bf	827	415, 470, X13, SB24, weitere
Aspeystraße	596	462, weitere
Konradstraße	534	460, 470, 480
Wellinghofen	529	441, 442, 443, 447
Overgünne	527	432, 433, 434, 438
Tejaweg	503	462, weitere

Dargestellt sind alle Bushaltestellen >500 Einsteiger ohne Verknüpfung zur Stadtbahn. Aussteiger sind nicht erfasst. (Datenstand 2023)

Interkommunaler Busverkehr

Der interkommunale Busverkehr spielt in Dortmund insbesondere für die äußeren Stadtbezirke eine wichtige Rolle. Dennoch bestehen in manchen Bereichen des Stadtgebiets keine direkten ÖPNV-Verbindungen zu benachbarten Kommunen bzw. deren Stadtteilen. In Derne enden beispielsweise die Buslinien 410, 411 und 420 an der Stadtgrenze ca. 1,6 km entfernt vom Bahnhof Preußen in Lünen. Auch zwischen Dortmund-Westerfilde und Castrop-Rauxel Süd sowie Castrop-Schwerin existiert keine direkte Verbindung. Weitere Verbindungsdefizite gibt es zwischen Schwerte und DO-Holzen sowie Lünen und DO-Lanstrop.

Tabelle 8: interkommunale Busverbindungen, Stand: August 2025

Linie	Linienverlauf
C4/14	Lanstrop Hinnenberg – Schulz. Brusenkamp
C5	Schulte-Rödding U – Lünen ZOB
C31	Holzen Heideweg – Schwerte Schwerterheide
C41	Dortmund Airport – Unna Bf.
R50	Hengsen – Schwerte Bf.
R51	Opherdicke – Unna Bf.
S30	Dortmund Hbf. – Bergkamen Busbf.
SB24	Mengede Bf. – Recklinghausen Hbf.

Linie	Linienverlauf
X13	Datteln – Waltrop – DO-Mengede – DO-Huckarde – DO-Dorstfeld – DO Universität
289	Mengede Bf. – Waltrop Am Moselbach
336	Lütgendortmund S – Bochum Hbf.
361	Mengede Markt – Castrop Münsterplatz
369	Lütgendortmund S – Langendreer S – Lütgendortmund S
370	Lütgendortmund S – Bochum Stiepeler Dorfkirche
371	Oespel S – Witten Hbf - DO Universität
378	Ruhr-Universität U – Castrop Münsterplatz
430	Hörde Bf. – Schwerte ZOB
435	Hörde Bf. – Schwerte ZOB
448	Witten Auf dem Wellerskamp – Kruckel S
450	Westfalahallen U – Herdecke Schanze
474	Bayerische Str. – Mengede Bf.
480	Marten Süd S+U – Castrop-Rauxel Ickern Nord
482	Mengede Bf. – Castrop-Rauxel Schwerin Seniorenheim

Bergkamen, das über keinen Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr verfügt, ist über die stündlich verkehrende Schnellbuslinie S30 direkt mit dem Dortmunder Zentrum verbunden. Der Nahverkehrsplan des Kreises Unna sieht hier künftig die Linie X6 vor, die halbstündlich an der U42-Endstelle in Grevel enden soll; eine stündliche Durchbindung zum Dortmunder Hbf. wird zunächst probeweise fortgeführt. Eine mögliche SPNV-Anbindung Bergkamens wird derzeit weiter untersucht. Waltrop, ebenfalls ohne SPNV-Anschluss, ist über Dortmund-Mengede nur mit Umstieg an das Dortmunder Zentrum angebunden. Die Schnellbuslinie X13 verbindet Waltrop und Datteln u. a. mit der Technischen Universität Dortmund.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr plant mit dem sogenannten XBus-Konzept den Ausbau weiterer interkommunaler Schnellbusverbindungen. Ziel ist es, regionale Verbindungen zu beschleunigen und insbesondere schienenferne Kommunen besser anzubinden. In Richtung Bergkamen ergeben sich dabei Überschneidungen mit den Planungen des Nahverkehrsplans des Kreises Unna.

Tabelle 9: Linienübersicht XBus-Konzeption VRR

Linie	Linienweg	Stand
X13	Datteln – Waltrop – DO-Mengede – DO-Huckarde – DO-Dorstfeld – DO Universität	In Betrieb seit 12/22
X11	Datteln – Castrop-Rauxel – DO-Marten – DO Universität	In Planung Kurzfristiges Maßnahmenpaket
X59	Waltrop – DO-Mengede – Castrop-Rauxel	In Planung Mittelfristiges Maßnahmenpaket

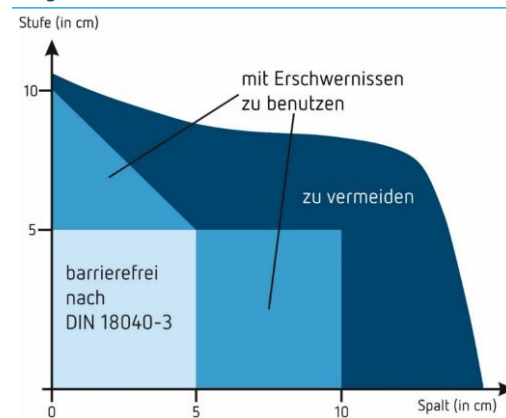
Linie	Linienweg	Stand
X66	DO Hbf. – Bergkamen Busbf. (entspricht heutiger S30)	In Planung Mittelfristiges Maßnahmenpaket Kreis Unna plant aktuell neue X6 Bergkamen – Grevel als Ersatz für S30/X66
X67	DO Universität – DO-Kirchhörde – Herdecke – Hagen – Breckerfeld	In Planung Mittelfristiges Maßnahmenpaket
X91	Lünen – DO-Derne – DO-Scharnhorst – DO-Brackel – DO-Aplerbeck – Schwerte	In Planung Mittelfristiges Maßnahmenpaket
X93	Hagen Stadtmitte – Schwerte-Westhofen – DO-Holzen – DO-Höchst – DO-Hörde	In Planung Mittelfristiges Maßnahmenpaket

Barrierefreiheit der Dortmunder Bushaltestellen

Im Vergleich mit anderen Städten im VRR (Abfrage beim VRR 2022) verfügt Dortmund mit 1.903 Haltepositionen über die höchste Anzahl an Bushaltestellen unter den VRR-Städten. Diese verfügen im Durchschnitt nur über 929 Haltepositionen. Düsseldorf, mit 1.306 Haltepositionen von der Anzahl zweitplatziert, liegt hier nochmal deutlich hinter Dortmund. In Dortmund sind 457 Haltepositionen barrierefrei, was lediglich 24 % entspricht.

Relativ und absolut betrachtet haben andere Städte bislang mehr Haltepositionen barrierefrei ausgebaut. Dazu zählen Bochum mit 526 ausgebauten Steigen und einem Anteil von 49 %, Düsseldorf mit 718 und 55 %, Krefeld mit 460 und 75 % sowie Oberhausen mit 683 und 93 %. Vergleichbar sind in diesem Zusammenhang auch die Kreise im VRR, die im Durchschnitt über 1.678 Bussteige verfügen. Sechs von sieben Kreisen erreichen bereits einen höheren Anteil barrierefreier Bushaltestellen als Dortmund. Zum Zeitpunkt der Abfrage waren in Dortmund 30 weitere Haltestellen zur Förderung beim VRR eingeplant.

Abbildung 26: Definition Barrierefreiheit beim Einstieg an einer Bushaltestelle



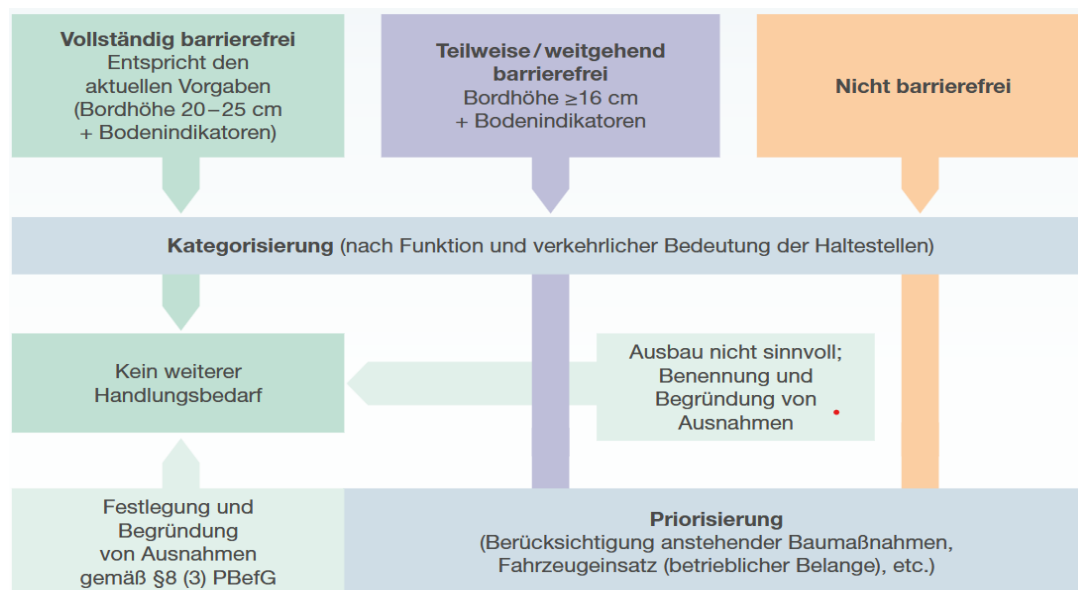
Planersocietät nach VDV (2012)

Die Grundlage für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in Dortmund bildet der Fachbeitrag Barrierefreie Bushaltestellen. Diese Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans beschreibt die Anforderungen an die Barrierefreiheit u.a. anhand einer Prinzipskizze und legt das weitere Vorgehen dar. Der hier verfolgte Ausbauzustand mit einem 16 cm hohen Bussteig entspricht allerdings nicht dem aktuellen „technischen Standard“ zum Ausbau von Bushaltestellen in Deutschland. Grundlage für die notwendige Steighöhe stellt die DIN 18040-3 dar. Diese Norm enthält als Zielwerte die Begrenzung von Restspalt und Reststufe jeweils max. 5cm. Nach § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes definiert sich Barrierefreiheit durch die Prämisse, dass die entsprechenden Anlagen „grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind“ (§4 BGG).

Die Ziele von DIN und BGG sind mit 16 cm nicht zu erreichen, auch nicht mit 18 cm, die als Regelhöhe in den meisten anderen Kommunen im Ruhrgebiet umgesetzt werden. Insbesondere für Rollstuhlfahrende ist weiterhin der Einsatz einer Klapprampe notwendig. In der Praxis haben sich daher Steighöhen von 22 cm mit Fahrzeug-schonenden Busbordsteinen und dem Kneeling der Fahrzeuge als zielführend gezeigt (u. a.: Schweiz, Hessen, Saarland, Schleswig-Holstein, große Teile Niedersachsens und Großstädte wie Berlin, Dresden oder Erfurt). Zwingend notwendig ist dafür die geradlinige Anfahrbarkeit der Haltestelle.

Der Fachbeitrag konkretisiert darüber hinaus die Zahlen des VRR mit Stand März 2020. Demnach sind 450 Haltepositionen vollständig barrierefrei und etwa 200 bedingt barrierefrei, wobei hier insbesondere taktile Elemente fehlen. Die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung noch auszubauenden 1.226 Bussteige wurden bewertet und hinsichtlich ihres Ausbaus priorisiert. Der Fachbeitrag enthält stadtbezirksscharfe Karten, die die Priorisierungsstufe jeder einzelnen Bushaltestelle darstellen. Aufgrund der erheblichen finanziellen und personellen Ressourcen, die für den vollständigen Ausbau erforderlich sind, ist eine konkrete Zeitplanung zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit bislang nicht möglich gewesen.

Abbildung 27: Barrierefreiheit am Beispiel des Rhein-Main-Verkehrsverbundes



RMV (2019): S. 11

Aktuell sind in Dortmund noch über 80 Bushaltestellen mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger*innen pro Werktag nicht barrierefrei ausgebaut. Dazu zählen u.a. die Haltestellen Reinoldikirche, Schulte Rödding, Funkenburg, Huckarde Bushof, jeweils mit Verknüpfung zur Stadtbahn, sowie Kirchlinde Zentrum. 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.

3.3 Erschließungs- und Verbindungsanalysen

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. Diese Aspekte werden nachfolgend mit der Erschließungs- und Verbindungsanalyse untersucht.

3.3.1 Erschließungsanalyse

Zur Ermittlung, in welchem Umfang Einwohner*innen Zugang zu qualitativ hochwertigem ÖPNV in ihrer Umgebung haben, wurde eine Analyse der Erschließungsqualität durchgeführt. Sie zeigt, wie viele Einwohner*innen in Wohnortnähe ein gutes ÖPNV-Angebot vorfinden. Im Gegensatz zu den im Nahverkehrsplan Dortmund verwendeten Luftlinienradien kommen bei dieser Methodik Isochrone auf Basis realer Fußwegelängen zum Einsatz. Dies lässt bei der Betrachtung auch die Berücksichtigung von räumlichen Barrieren (z. B. Straßen, Schienen, Flüsse) zu und zeichnet somit ein realistischeres Bild der Erreichbarkeit des Dortmunder ÖPNV. Zur Bewertung der Qualität fließen neben der Haltestelle weitere angebotsorientierte Kriterien ein, wie das angebotene Verkehrsmittel (z. B. Bus oder Stadtbahn) oder der Bedienungsgrad der Haltestelle, gemessen an der Taktfrequenz der Abfahrten in einem definierten Zeitraum. Grundlage hierfür ist die Annahme, dass Fußwege zu einer Haltestelle in Abhängigkeit von deren Attraktivität zurückgelegt werden.

Aus der Kombination dieser Faktoren ergibt sich eine ÖPNV-Gütekategorie, die farblich kodiert und mit den Buchstaben A bis G ausgewiesen wird. Die folgenden Tabellen zeigen die zugrunde gelegte Einteilung der ÖPNV-Gütekategorien.

Abbildung 28: ÖV-Gütekategorien zur Bewertung der Erschließungsqualität

ÖV-Gütekategorien für ICE/IC, Regio-, S-Bahn & Stadtbahn						ÖV-Gütekategorien für den Busverkehr			
Taktfrequenz	Entfernung zur Haltestelle					Taktfrequenz	Entfernung zur Haltestelle		
Taktfrequenz an Haltestelle	≤ 300 m	300 m - ≤ 500 m	500 m - ≤ 750 m	750 m - ≤ 1000 m	> 1000 m	Taktfrequenz an Haltestelle	≤ 300 m	300 m - ≤ 500 m	> 500 m
≤ 5 min	A	A	B	C	G	≤ 5 min	A	B	G
5 - ≤ 10 min	A	B	C	D	G	5 - ≤ 10 min	B	C	G
10 - ≤ 20 min	B	C	D	E	G	10 - ≤ 20 min	C	D	G
20 - ≤ 40 min	C	D	E	F	G	20 - ≤ 40 min	D	E	G
40 - ≤ 60 min	D	E	F	G	G	40 - ≤ 60 min	E	F	G
60 - ≤ 120 min	E	F	G	G	G	60 - ≤ 120 min	F	G	G
> 120 min	G	G	G	G	G	> 120 min	G	G	G

Die ÖPNV-Gütekategorien A–G lassen sich wie folgt interpretieren:



Die Erschließungsanalyse wurde für drei Zeitfenster durchgeführt (Referenztag – Dienstag):

- Werktags (Dienstag), tagsüber: 6:00–20:00 Uhr
- Werktags (Dienstag), abends: 22:00–24:00 Uhr
- Wochenendnacht: Freitag/Samstag, 0:00–4:00 Uhr

Die Ergebnisse sind für jedes Zeitfenster in den nachfolgenden Karten dargestellt.

Abbildung 29: Erschließungsqualität werktags ca. 6:00-20:00 Uhr

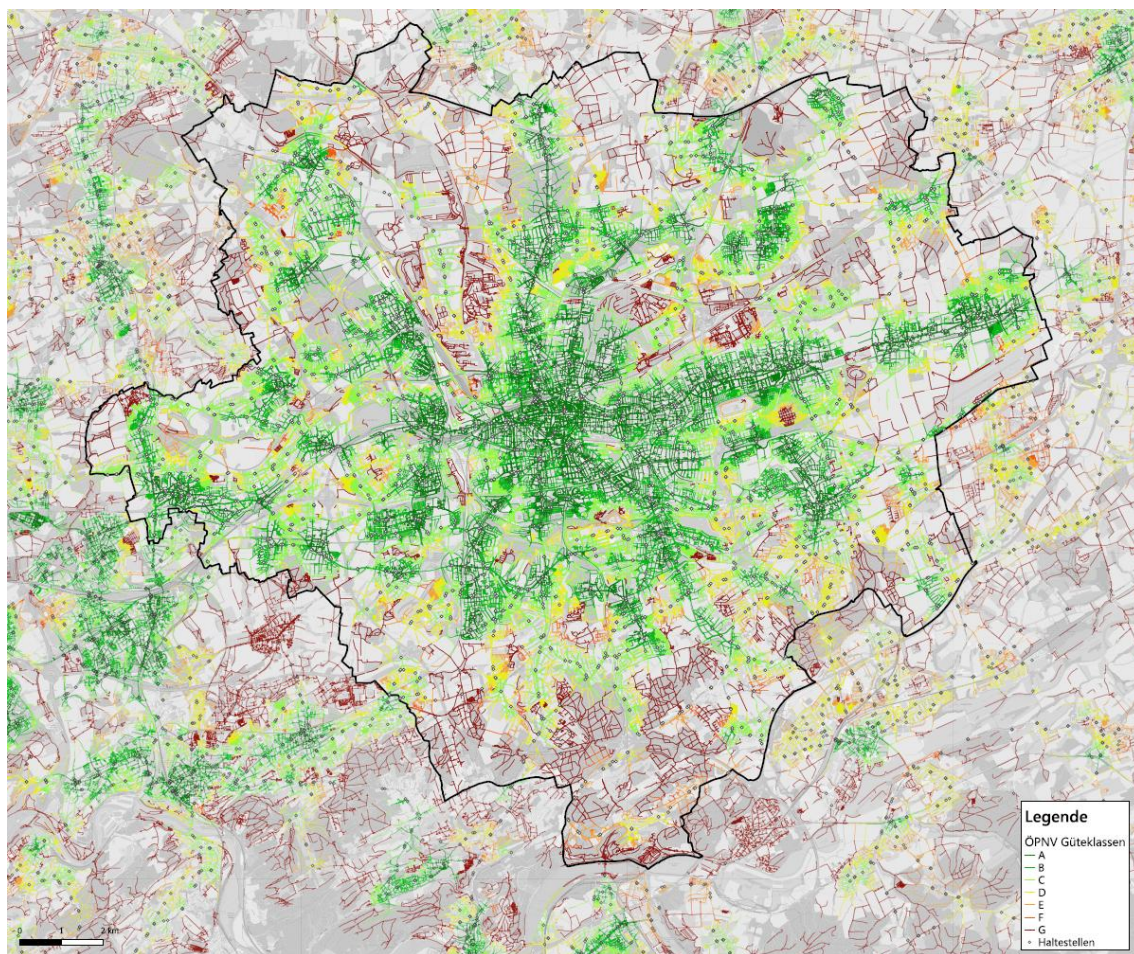


Abbildung 30: Erschließungsqualität werktags ca. 22:00-24:00 Uhr

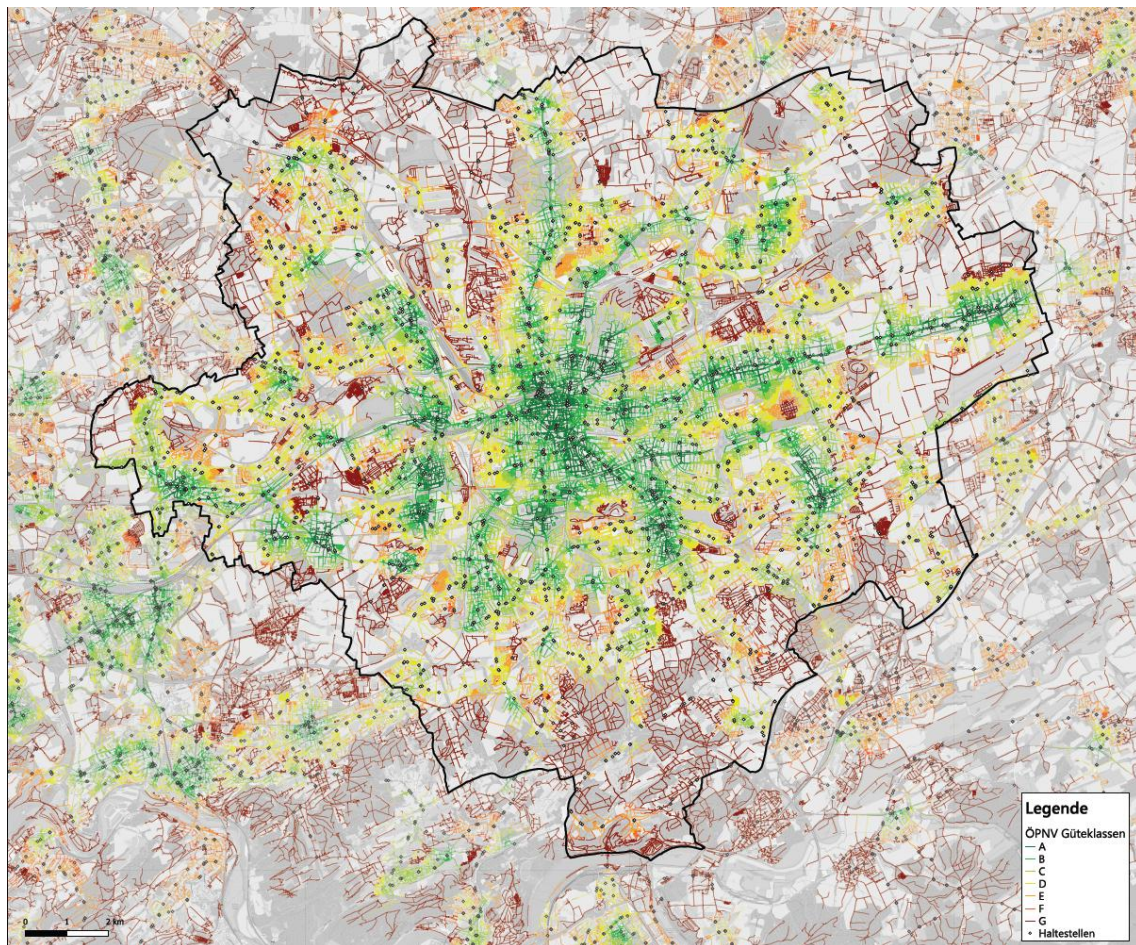
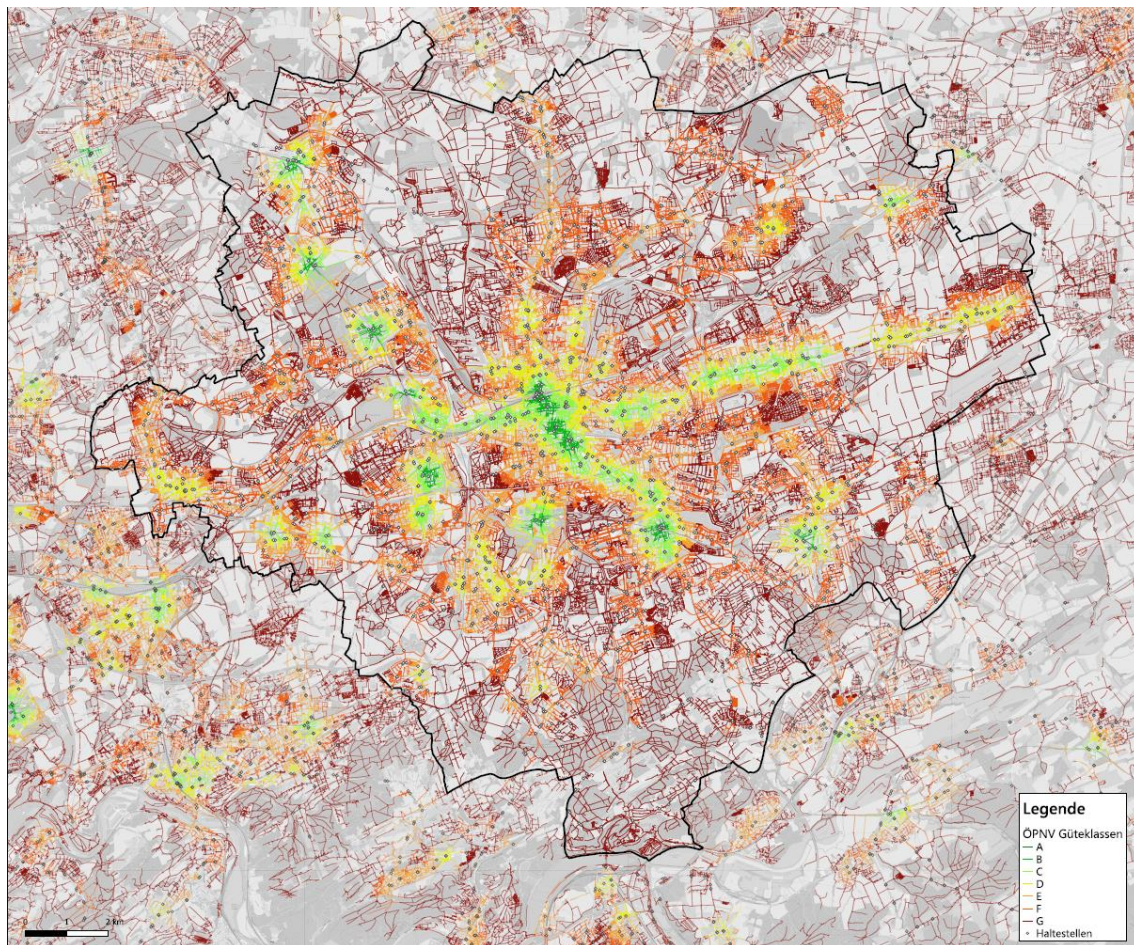


Abbildung 31: Erschließungsqualität Nacht auf Sonntag ca. 0:00-4:00 Uhr



Eigene Darstellungen

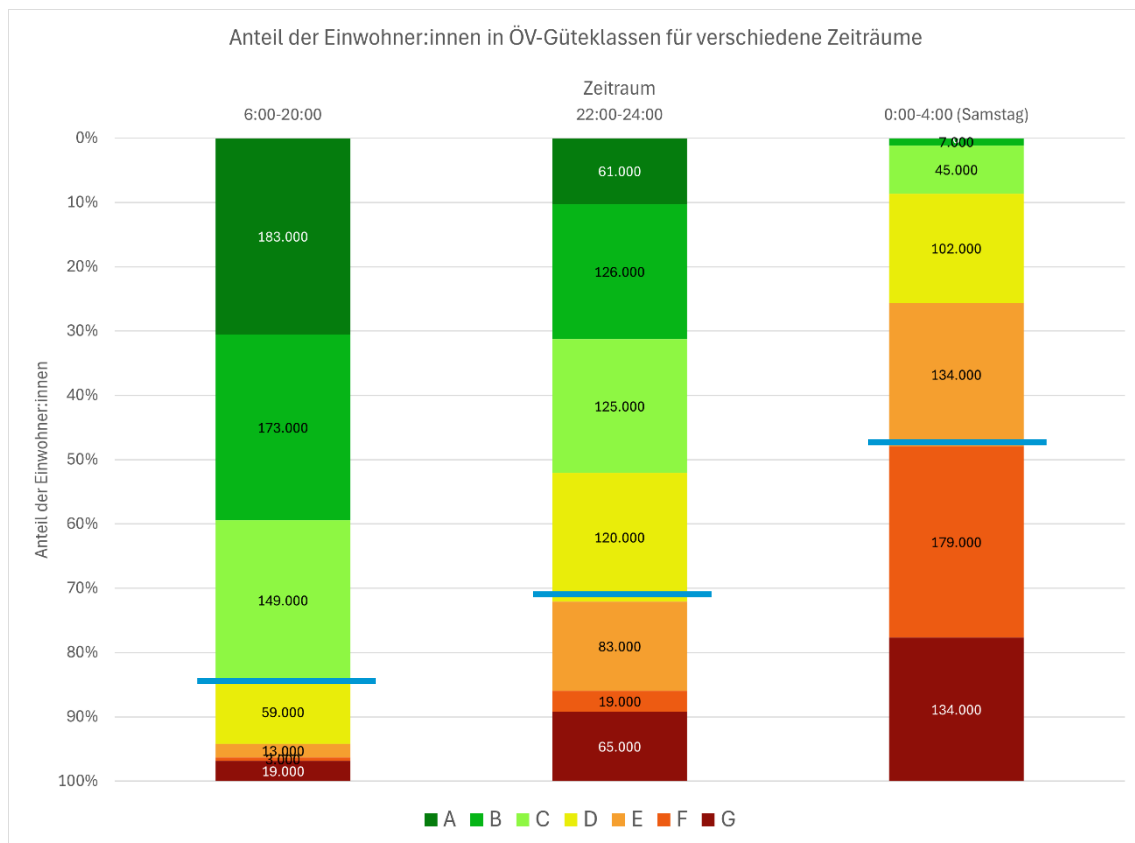
Methodik der Bevölkerungsabschätzung je ÖPNV-Güteklasse

Die ÖPNV-Güteklassen wurden auf Straßenabschnittsebene ermittelt. Zusätzlich liegen für Dortmund statistische Bevölkerungsdichteklassen je Gebiet vor. Für jedes Gebiet wurde der Anteil des Straßennetzes je ÖPNV-Güteklasse am gesamten Straßennetz des Gebiets bestimmt.

Dieser Anteil wurde anschließend mit der mittleren Bevölkerungsdichte der jeweiligen Dichteklasse verknüpft, um abzuschätzen, wie viele Einwohner*innen eine bestimmte ÖPNV-Güteklasse vorfinden. Dabei wird angenommen, dass die Bevölkerung eines Gebiets gleichmäßig entlang des Straßennetzes verteilt ist.

Die Kombination der Kenngrößen ergibt für die betrachteten Zeitfenster ein Bild der Bevölkerungsreichweite je ÖPNV-Güteklasse. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Abbildung 32: Erschließungsqualität in Bezug auf die Anzahl der Einwohner*innen



Eigene Darstellung

Es zeigt sich, dass wochentags tagsüber große Teile Dortmund gut, sehr gut oder hochwertig erschlossen sind, insbesondere entlang des Stadtbahnnetzes sowie im Umfeld der S-Bahn-Haltestellen. Ebenso zeigen sich hier die Busachsen mit gutem Angebot. Rund 85 % der Einwohner*innen wohnen in mindestens guter Entfernung zu einer häufig bedienten Haltestelle (Qualität C oder besser). Eine befriedigende oder schlechtere Qualität zeigt sich nur dort, wo die Wege zur Haltestelle länger sind oder eine Buslinie maximal alle 30 Minuten verkehrt. Schlecht bzw. gar nicht erschlossen sind hingegen einige Arbeitsplatzstandorte, z. B. Teile des Dortmunder Hafens, Teile der Hannöverschen Straße oder das Gewerbegebiet Dorstfeld-West. Diese Analyse deckt sich mit Rückmeldungen aus dem Arbeitskreis, wo die mangelnde Erreichbarkeit einiger Gewerbeflächen, insbesondere auch zu Schichtwechselzeiten, kritisch angemerkt wurde. Grundsätzlich ist anzumerken, 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).

Werktags abends (ab 22:00 Uhr) sinkt die Erschließungsqualität in Dortmund deutlich und ist räumlich unterschiedlich ausgeprägt, was mit dem uneinheitlichen Betriebsende vieler Buslinien zusammenhängt. Besonders in vielen Vororten und abseits der Stadtbahn wird nur noch eine befriedigende bis Basis-Qualität erreicht. Rund 50 % der Einwohner*innen wohnen noch in mindestens guter Entfernung zu einer häufig bedienten Haltestelle (Qualität C oder besser), etwa 70 % erreichen noch die Qualitätsstufe D.

In der Wochenendnacht zeigt sich das eingeschränkte ÖPNV-Angebot. Eine gute Qualität wird nur in der City, im Einzugsbereich einiger SPNV-Stationen mit nächtlichem Angebot sowie entlang der Hauptachsen des Nachtexpresses (Bedienung alle 30 Minuten) erreicht. Ansonsten sorgt das Nachtexpress-Netz noch für 50% der Einwohner*innen für mindestens eine Basiserschließung. Die Hälfte aller Einwohner*innen, und damit über 300.000 Personen, sind nachts am Wochenende nur marginal oder gar nicht an den ÖPNV angeschlossen. Da es an Wochentagen abgesehen vom SPNV ungefähr im Zeitraum zwischen 0:45 und 4:00 Uhr kein ÖPNV-Angebot in Dortmund gibt, sind in dieser Zeit ein Großteil aller Dortmunder*innen nicht erschlossen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass in den Abend- und Nachtstunden eine geringere Qualitätsstufe als ausreichend anzusehen ist. Das anzustrebende Niveau der Erschließungsqualität ist in den Zielen des Konzepts (vgl. Kapitel 4.2) grob berücksichtigt und zudem Gegenstand des Nahverkehrsplans.

3.3.2 Verbindungsanalyse

Um die Qualität der ÖPNV-Verbindungen in Dortmund zu überprüfen, wurde eine Verbindungsanalyse durchgeführt, in der die Fahrzeiten zwischen verschiedenen Gebieten und wichtigen Zielorten in Dortmund untersucht wurden. Die Grundlage bilden die Fahrzeiten von Standort zu Standort mit ÖPNV innerhalb Dortmunds. Die Standorte bestehen aus den Stadtbezirkszentren Dortmunds und verkehrsaufkommensstarken Zielorten: Flughafen, Indupark, städtische Kliniken Mitte und Nord, Universität sowie Stadion/Westfalenhallen. Drei verschiedene Tageszeiten wurden analysiert:

- Morgens (Hauptverkehrszeit): 7:30–8:30 Uhr
- Tagsüber: 12:00–13:00 Uhr
- Abends: 21:00–22:00 Uhr

Methodik der Reisezeitermittlung:

Die Ermittlung erfolgt über eine automatisierte Routenwahl. Für jede Minute innerhalb der betrachteten Stunde wird die jeweils gültige Reisezeit berechnet. Berücksichtigt sind Fußwege zur Haltestelle und Umsteigezeiten. Alle Haltestellen in einem definierten Zentrumsbereich der Stadtbezirke (i. d. R. auf Basis der Nahversorgungszentren gemäß Einzelhandelsentwicklungskonzept) fließen in die Bewertung ein (im Zentrum Hombruch z. B. die Haltestellen Barop S, Harkortbogen, Harkortstraße U und Gablonzstraße). In Dortmund sind für eine Fahrt zwischen verschiedenen Zentren oder Zielorten häufig ein oder mehrere Umstiege erforderlich. Diese Umsteigezeit wurde in dieser Analyse in die gemessene Fahrzeit einbezogen und spiegelt die Gesamt-Fahrzeit wider.

Die ausgewiesene Reisezeit entspricht dem 80%-Quantil: Bei einer zufälligen Abfahrt innerhalb der Stunde liegt die tatsächliche Reisezeit in 80% der Fälle bei diesem Wert oder darunter und in 20% der Fälle darüber. Bei weniger frequenten Linien richtet sich die tatsächliche Abfahrtszeit stärker nach dem Fahrplanangebot; Abfahrten erfolgen daher nicht beliebig, sondern in Abhängigkeit von den angebotenen Taktlagen. Die Ergebnisse sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Dabei weist eine grün hinterlegte Zahl auf eine kürzere Fahrzeit und eine orange/rot hinterlegte Zahl auf eine längere Fahrzeit hin.

Tabelle 10: 80%-Wert ÖPNV-Reisezeit werktags 7:30 – 8:30 Uhr

Durchschnittliche Fahrzeit für alle Verbindungen: 46 min.	'Aplerbeck'	'Brackel'	'Eving'	'Flughafen'	'Hombbruch'	'Hörde'	'Huckarde'	'Indupark'	'Innenstadt Nord'	'Innenstadt West'	'Lütgendortmund'	'Mengede'	'Scharnhorst'	'Städtische Kliniken (mitte)'	'Städtische Kliniken (nord)'	'Stadtkrone Ost'	'Universität'	'Westfalenstadion & Westfalenhallen'
'Aplerbeck'	0	30	50	33	48	24	46	64	41	36	69	62	44	43	43	24	59	47
'Brackel'	26	0	46	52	44	39	48	62	37	26	63	58	31	32	39	35	54	44
'Eving'	49	50	0	71	45	37	41	63	29	30	64	46	40	37	22	46	58	49
'Flughafen'	33	45	73	0	67	46	68	81	62	58	90	76	59	64	66	54	78	62
'Hombbruch'	44	45	42	66	0	41	48	45	36	27	57	56	42	26	35	41	36	30
'Hörde'	26	41	35	54	33	0	41	50	29	25	54	52	45	28	28	31	45	31
'Huckarde'	46	48	43	68	42	44	0	57	29	29	45	40	54	36	37	43	47	46
'Indupark'	65	63	60	85	42	54	60	0	52	47	32	62	64	48	53	62	36	52
'Innenstadt Nord'	40	36	28	61	35	30	29	51	0	18	49	46	36	27	21	37	45	35
'Innenstadt West'	35	27	28	56	27	25	28	45	18	0	45	42	32	18	21	32	39	28
'Lütgendortmund'	65	57	58	87	51	53	47	32	50	44	0	57	68	46	51	62	40	58
'Mengede'	62	61	49	86	54	54	42	59	44	44	58	0	68	48	49	60	52	59
'Scharnhorst'	43	31	30	68	40	42	48	64	34	31	71	64	0	35	43	45	56	47
'Städtische Kliniken (mitte)'	39	33	37	62	26	32	35	49	27	17	49	48	37	0	30	36	41	32
'Städtische Kliniken (nord)'	42	43	20	64	38	30	35	55	22	23	51	46	47	30	0	39	50	42
'Stadtkrone Ost'	24	42	47	52	45	32	43	66	38	33	66	61	50	40	40	0	60	49
'Universität'	59	54	56	84	35	49	49	36	46	40	41	53	57	41	49	56	0	45
'Westfalenstadion & Westfalenhallen'	45	43	44	67	30	31	45	55	35	27	63	58	48	31	37	43	46	0

Tabelle 11: 80%-Wert ÖPNV-Reisezeit werktags 12:00 – 13:00 Uhr

Durchschnittliche Fahrzeit für alle Verbindungen: 46 min.	'Aplerbeck'	'Brackel'	'Eving'	'Flughafen'	'Hombbruch'	'Hörde'	'Huckarde'	'Indupark'	'Innenstadt Nord'	'Innenstadt West'	'Lütgendortmund'	'Mengede'	'Scharnhorst'	'Städtische Kliniken (mitte)'	'Städtische Kliniken (nord)'	'Stadtkrone Ost'	'Universität'	'Westfalenstadion & Westfalenhallen'
'Aplerbeck'	0	30	50	33	48	24	46	64	41	36	69	62	44	43	41	24	61	48
'Brackel'	26	0	46	53	44	39	48	62	36	26	65	60	31	32	37	35	56	44
'Eving'	49	51	0	71	45	37	41	63	29	30	64	46	40	37	22	46	58	49
'Flughafen'	33	45	73	0	67	46	68	81	62	58	89	76	59	64	64	54	80	62
'Hombbruch'	44	46	42	67	0	42	48	45	34	27	57	56	42	26	33	41	36	30
'Hörde'	26	41	35	54	33	0	41	50	29	25	58	52	45	28	28	31	46	32
'Huckarde'	46	48	43	68	42	44	0	57	29	29	48	40	54	36	35	43	47	46
'Indupark'	65	63	60	85	42	54	61	0	51	47	32	67	64	48	51	62	36	52
'Innenstadt Nord'	40	36	28	61	34	30	29	49	0	18	53	45	36	27	19	37	45	35
'Innenstadt West'	35	27	28	56	27	25	28	45	17	0	49	42	32	18	19	32	39	28
'Lütgendortmund'	69	62	62	98	54	57	52	33	52	46	0	59	69	49	52	66	41	63
'Mengede'	62	61	49	86	56	54	42	66	44	44	59	0	68	48	47	60	53	59
'Scharnhorst'	43	31	30	68	40	42	48	64	34	31	71	64	0	35	42	45	56	47
'Städtische Kliniken (mitte)'	39	33	37	63	26	32	35	49	26	17	53	49	37	0	28	36	41	32
'Städtische Kliniken (nord)'	42	41	20	63	35	30	32	52	19	20	56	46	45	27	0	39	47	39
'Stadtkrone Ost'	24	42	47	52	45	32	43	66	38	33	66	61	50	40	38	0	60	49
'Universität'	59	54	56	84	35	50	49	36	46	40	41	53	57	41	47	56	0	45
'Westfalenstadion & Westfalenhallen'	45	43	44	67	30	31	45	55	34	27	65	58	48	31	35	43	46	0

Tabelle 12: 80%-Wert ÖPNV-Reisezeit werktags 21:00 – 22:00 Uhr

Durchschnittliche Fahrzeit für alle Verbindungen: 52 min.	'Aplerbeck'	'Brackel'	'Eving'	'Flughafen'	'Hombbruch'	'Hörde'	'Huckarde'	'Indupark'	'Innenstadt Nord'	'Innenstadt West'	'Lütgendortmund'	'Mengede'	'Scharnhorst'	'Städtische Kliniken (mitte)'	'Städtische Kliniken (nord)'	'Stadtkrone Ost'	'Universität'	'Westfalenstadion & Westfalenhallen'
'Aplerbeck'	0	29	54	42	49	31	50	76	43	38	75	64	49	44	47	28	70	49
'Brackel'	30	0	49	56	54	44	58	69	43	34	68	65	38	39	42	45	63	48
'Eving'	55	50	0	80	47	40	50	65	32	33	76	66	51	41	25	52	56	53
'Flughafen'	40	57	71	0	69	51	74	94	63	58	93	78	69	66	64	57	94	70
'Hombbruch'	55	52	45	73	0	35	52	53	38	31	63	59	46	30	38	51	40	34
'Hörde'	32	44	42	51	35	0	47	63	34	28	66	58	53	36	35	31	53	38
'Huckarde'	50	58	51	76	53	50	0	59	33	33	54	41	53	40	44	47	55	50
'Indupark'	82	73	69	103	58	68	58	0	63	57	34	67	84	60	62	79	46	73
'Innenstadt Nord'	44	43	32	65	39	34	33	59	0	18	61	48	40	28	23	41	48	39
'Innenstadt West'	39	34	32	61	30	29	32	53	18	0	55	45	36	18	25	36	44	29
'Lütgendortmund'	75	67	67	91	59	64	53	34	56	53	0	62	78	56	60	72	48	68
'Mengede'	64	68	67	101	68	62	43	71	48	47	64	0	69	50	60	63	67	62
'Scharnhorst'	48	37	49	67	53	53	64	76	38	38	84	74	0	45	49	48	70	53
'Städtische Kliniken (mitte)'	46	39	40	67	30	38	39	58	28	18	56	49	41	0	33	43	49	34
'Städtische Kliniken (nord)'	49	44	24	74	41	34	43	59	23	27	70	59	52	35	0	46	50	47
'Stadtkrone Ost'	28	42	53	68	54	31	47	74	42	37	73	63	49	43	46	0	68	51
'Universität'	71	63	60	88	44	59	50	45	51	49	53	61	73	52	53	68	0	60
'Westfalenstadion & Westfalenhallen'	45	50	49	78	35	36	50	69	38	29	67	59	52	34	42	45	57	0

Eigene Darstellungen

Aus den Ergebnissen der Analyse folgt, dass sich tagsüber (mittags) lediglich geringfügige Verlängerungen der Reisezeiten gegenüber der Hauptverkehrszeit zeigen. Abends sind die ÖPNV-Reisezeiten sowohl gegenüber der Hauptverkehrszeit als auch gegenüber dem Tageszeitfenster tagsüber erhöht—insbesondere in den Teilräumen Indupark, Scharnhorst, Universität und Lütgendortmund. Es zeigt sich, dass dort, wo umgestiegen werden muss, die Reisezeiten deutlich höher sind, auch wenn die räumliche Distanz dies nicht so widerspiegelt (vgl. z. B. die Verbindung Scharnhorst – Flughafen). Hinzu kommt, dass der Umstieg für die betrachteten Verbindungen in beide Richtungen nicht immer gleich ist: der Fahrplan ist bei einigen Verbindungen so gestaltet, dass ein Umsteigen in einer Fahrtrichtung günstig ist, in der anderen Richtung jedoch nicht. Da die Reisezeit anhand der Möglichkeiten innerhalb eines bestehenden Fahrplans ermittelt wurde, verläuft die Reise in einer Richtung dann eventuell auch über eine andere Strecke als in der anderen Richtung, was sich auch auf die gemessene Reisezeit auswirkt.

Es lässt sich allerdings auch ablesen, dass der Citybereich von Dortmund (Innenstadt West) aus nahezu allen Stadtgebieten tagsüber in einer Zeit von unter 30 Minuten, abends in unter 40 Minuten erreichen lässt. Von den Sonderzielen ist vor allem der Flughafen nur umständlich mit dem ÖPNV zu erreichen; die städtischen Kliniken hingegen können aus vielen Bereichen in überschaubarer Zeit erreicht werden.

3.4 Analyse der Angebote der vernetzten Mobilität

Bei den Angeboten der vernetzten Mobilität in Dortmund standen zum Zeitpunkt der Analyse mehrere Änderungen bevor. Zum einen ist das Bikesharing-System im Ruhrgebiet neu ausgeschrieben worden, wodurch sich die Zahl der Stationen und Fahrräder in Dortmund erhöhen wird. Zum anderen hat die Stadt Dortmund im Jahr 2025 ein Konzept zur Förderung des Carsharings auf den Weg gebracht. Die nachfolgenden Analysen beziehen sich auf den Zustand vor diesen Änderungen (Stand 2024).

3.4.1 Bikesharing: *metropolradruhr*

Das Bikesharing-Angebot in Dortmund wird durch das System metropolradruhr betrieben, welches auf der Plattform von nextbike basiert. Aktuell stehen 97 Ausleihstationen mit rund 500 Fahrrädern zur Verfügung. Die Stationen befinden sich überwiegend im Innenstadtbereich sowie an der Technischen Universität Dortmund und in den Stadtteilen Hörde und Hombruch. Die nördlichen Stadtbezirke sind bislang nicht in das Netz einbezogen. Besonders auffällig ist die vergleichsweise geringe Stationsdichte in der Innenstadt-Nord, obwohl dort eine hohe Nutzungsintensität besteht.

Studierende sowie Abokund*innen des ÖPNV können die Fahrräder für die ersten 30 Minuten kostenfrei nutzen. Danach fällt ein Entgelt von einem Euro pro 15 Minuten an. Ein Free-Floating-System, bei dem Fahrräder unabhängig von festen Stationen ausgeliehen und zurückgegeben werden können, ist in Dortmund nicht verfügbar.

Der Hauptbahnhof stellt mit über 30.000 Ausleihen und Rückgaben im ersten Halbjahr 2024 den am stärksten frequentierten Standort im Stadtgebiet dar. Die Stationen an der Möllerbrücke und am Borsigplatz sind die nächst-wichtigen im Netz. Auch das Amazon-Logistikzentrum zählt zu den besonders relevanten Standorten und ist zugleich ein institutioneller Kunde von nextbike.

Weitere stark genutzte Stationen befinden sich in der Nordstadt, im Kaiserviertel und im Kreuzviertel. Außerhalb der Innenstadt sind insbesondere die Stationen im Umfeld der Universität von Bedeutung. Auch hier besteht eine institutionelle Nutzung durch die Hochschulen.

Die wichtigsten Wegeverbindungen im Bikesharing bestehen zwischen dem Hauptbahnhof und der Möllerbrücke sowie zwischen dem Borsigplatz und dem Amazon-Logistikzentrum. Darüber hinaus wird das System für viele Wege zwischen dem Hauptbahnhof und Stadtteilen mit unzureichender oder nicht vorhandener ÖPNV-Direktverbindung zum Hauptbahnhof genutzt, beispielsweise zu den Bereichen Kaiserviertel, Unionviertel und Möllerbrücke. Außerhalb des Stadtkerns sind insbesondere die Verbindungen von der Universität ins Kreuzviertel sowie zur Stadtbahnlinie U42 an den Stationen Barop-Parkhaus und An der Palmenweide von Bedeutung.

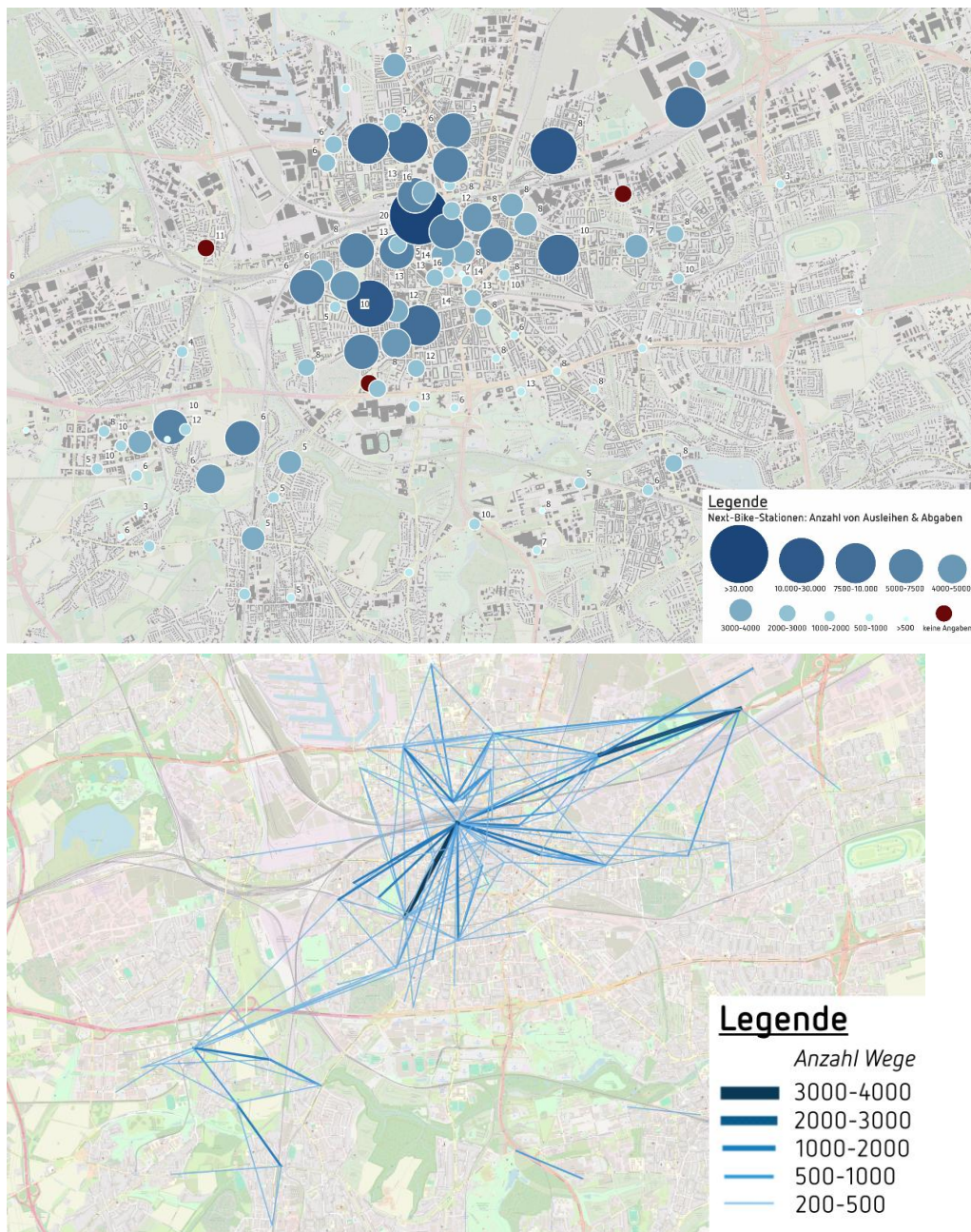
Es lässt sich zudem beobachten, dass Bikesharing insbesondere im Innenstadtbereich zur Nachtzeit als ÖPNV-Ersatz genutzt wird. So sind nachts bspw. am Hauptbahnhof selbst häufig keine Räder mehr verfügbar, während Stationen wie Borsigplatz stark überbelegt sind. Dies deutet ebenfalls auf eine unzureichende nächtliche ÖSPV-Anbindung der Innenstadt bzw. des Hauptbahnhofes hin.

Abbildung 33: Belegung der metropolradruhr-Stationen Borsigplatz und Nordmarkt frühmorgens/nachts



Eigene Fotos

Abbildung 34: Nutzungsintensität von metropolradruhr (1. Jahreshälfte 2024)



Eigene Darstellung, Grundlage OpenStreetMap-Mitwirkende und Daten von nextbike

3.4.2 Bike + Ride und Park + Ride

Das Angebot an Bike + Ride-Anlagen in Dortmund ist bislang begrenzt. Einige Stadtbahnhaltestellen sowie wenige Bushaltestellen und S-Bahn-Haltepunkte sind mit ungesicherten, teilweise überdachten Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Insgesamt stehen knapp 1.200 Abstellmöglichkeiten zur Verfügung, davon etwa 450 an Stadtbahnhaltestellen. Eine erkennbare Systematik besteht entlang der südlichen Haltestellen der Linien U42 und U47, darüber hinaus ist keine flächendeckende Struktur erkennbar.

Abbildung 35: Bike + Ride sowie Sharing Mobility in Dortmund (Stadthaus/Hörde Bf.)

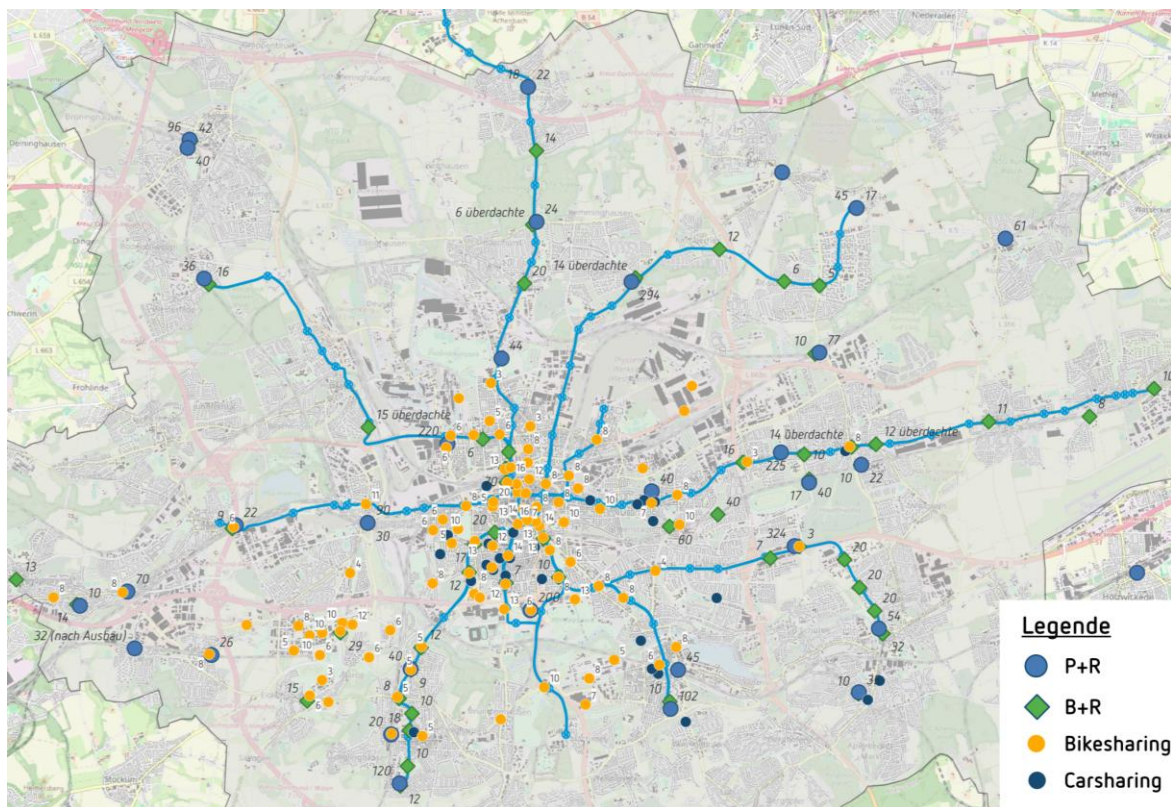


Eigene Fotos

Am Hauptbahnhof befindet sich eine Fahrradstation mit 440 Stellplätzen. Langfristig ist eine Erweiterung auf der Nordseite im Rahmen des Umbaus des Hauptbahnhofs vorgesehen. Die Umsetzung einer temporären Mobilstation ist im Jahr 2026 geplant. Darüber hinaus existieren lediglich zwei überdachte und gesicherte Anlagen des Systems „Dein Radschloss“ an den Stationen Bahnhof Mengede und Aplerbeck U. Dies ist insofern auffällig, als „Dein Radschloss“ in anderen Städten und Kreisen des VRR in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut wurde.

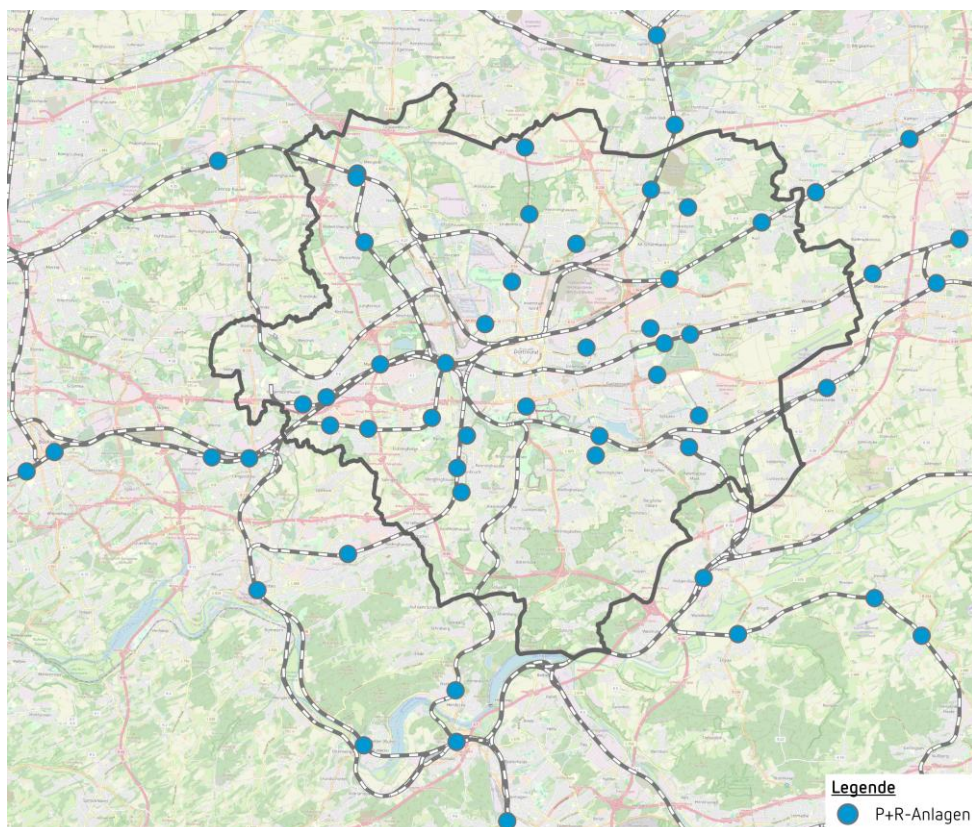
Das Park + Ride-Angebot umfasst rund 30 Anlagen mit insgesamt rund 3.000 Stellplätzen. Davon entfallen 225 Stellplätze auf die Anlage Westfalenpark. Weitere größere Anlagen befinden sich am Hauptfriedhof, Schulte Rödding, Hafen, Pothecke und Westfalenpark mit jeweils 200 bis 300 Stellplätzen. Die Anlagen liegen in der Regel an Stadtbahnhaltestellen entlang größerer Einfallstraßen, teilweise auch an SPNV-Haltepunkten wie Dortmund-Kley. Die P+R-Anlagen sind in das neue Parkleitsystem eingebunden, das Informationen zu freien Kapazitäten und den nächsten Abfahrten bereitstellt. Teilweise ist die Nutzung und Anfahrbarkeit für Nutzer*innen nicht auf den ersten Blick eindeutig (Bsp. Westfalenpark).

Abbildung 36: Bike + Ride-Anlagen sowie Bikesharing-Stationen und Carsharing-Standorte



Eigene Darstellung, Grundlage OpenStreetMap-Mitwirkende

Abbildung 37: Park + Ride-Anlagen in Dortmund und Umland



Eigene Darstellung, Grundlage OpenStreetMap-Mitwirkende

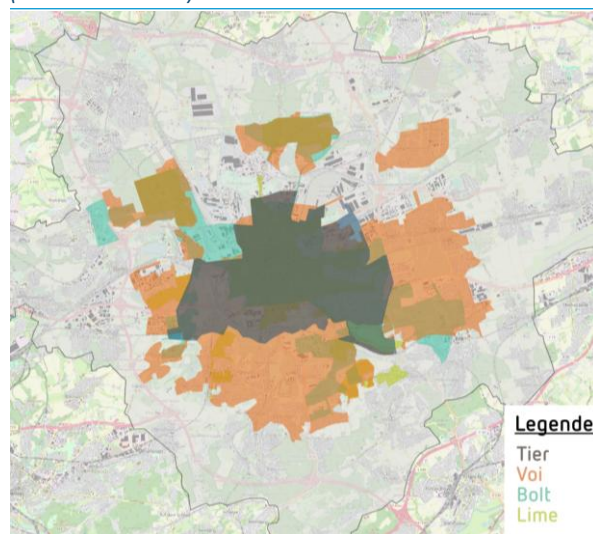
3.4.3 Park + Ride in den umliegenden Kommunen

Park + Ride- und Bike + Ride-Angebote in den umliegenden Kommunen haben insbesondere für Personen, die regelmäßig aus benachbarten Städten nach Dortmund pendeln, eine hohe Relevanz. Sie ermöglichen es, bereits früh auf dem Weg in die Stadt auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen. Die entsprechenden Anlagen befinden sich in der Regel an den Bahnhöfen und Haltepunkten der Nachbarstädte. Die SPNV-Stationen in diesen Städten mit den höchsten Auspendler*innen-Zahlen nach Dortmund sind in der Regel mit Park + Ride-Anlagen ausgestattet. In Bochum sind dies u.a. die Stationen Wattenscheid, Wattenscheid-Höntrop, Bochum-Ehrenfeld, Bochum-Langendreer West, Bochum-Langendreer und Bochum-Dahlhausen. In Castrop-Rauxel ist der Hauptbahnhof angebunden, in Lünen der Bahnhof Lünen-Preußen. In Kamen bestehen Anlagen am Bahnhof Kamen und am Bahnhof Kamen-Methler. In Unna sind die Stationen Unna-West, Massen, Lünern und Unna-Königsborn ausgestattet. Holzwickede verfügt über eine Anlage am Bahnhof Holzwickede, Schwerte über die Stationen Schwerte und Schwerte-Ergste. In Hagen sind die Stationen Hagen-Heubing, Hagen-Vorhalle, Hagen-Dahl und Hagen-Rummenohl relevant. Weitere Anlagen bestehen in Herdecke am Bahnhof Herdecke sowie in Witten an der Station Witten-Annen Nord.

3.4.4 E-Tretroller-Sharing

Im Bereich des E-Tretroller-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. Aufgrund von Problemen mit störenden Fehlabbestellungen werden im Innenstadtbereich derzeit feste Abstellzonen ausgewiesen, um eine geordnete Nutzung im öffentlichen Raum zu gewährleisten. Auch am Phoenix-See gibt es seit 2021 einen definierten Abstellbereich.

Abbildung 38: Bedienungsgebiete E-Tretroller-Sharing
(Stand: Ende 2024)



3.4.5 Carsharing

Das Carsharing-Angebot in Dortmund ist bislang sehr begrenzt. In den vergangenen Jahren wurden 24 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ausgewiesen, überwiegend in der südlichen und östlichen Innenstadt sowie in Hörde. Aktive Anbieter sind derzeit Cambio und Willmobil. Im Städtevergleich belegte Dortmund im Jahr 2022 nur den 142. Platz von 153 untersuchten Städten. Mit 0,08 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner liegt Dortmund deutlich hinter den führenden Städten, in denen zwischen einem und vier Fahrzeuge je 1.000 Personen verfügbar sind. Inzwischen hat die Stadt eine Carsharing-Strategie auf den Weg gebracht, mit dem das Angebot in

Stadtbereichen mit hohem Nutzungspotenzial, aber auch in der Fläche, deutlich verstärkt werden soll.

3.4.6 Sonstige Sharing-Angebote

Weitere Sharing-Angebote sind bislang kaum vorhanden. Es existiert ein E-Lastenradsharing mit vier Rädern an zwei Innenstadtstandorten, betrieben durch die Firma sigo, sowie wenige Lastenradstationen innerhalb des metropolradruhr-Systems, die durch Wohnungsbauunternehmen gefördert werden. Andere Sharing-Formate wie Elektro-Roller oder E-Bikes, die in vielen anderen Großstädten bereits etabliert sind, sind in Dortmund derzeit nicht verfügbar.

3.4.7 Zwischenfazit

Im Zwischenfazit lässt sich festhalten, dass Dortmund über ein gutes Bikesharing-Angebot verfügt, das sich etabliert hat und Potenzial zur Ausweitung bietet. Das Carsharing-Angebot ist hingegen noch sehr gering ausgeprägt. Beide Systeme werden im Rahmen der geltenden Beschlüsse ausgeweitet werden. Eine systematische, gekennzeichnete Bündelung der Sharing-Angebote in Mobilitätsstationen oder an ÖPNV-Haltestellen findet bislang nicht statt. Das Park + Ride-Angebot ist grundsätzlich gut, kann sein volles Potenzial jedoch erst durch eine gezielte Verknappung und Verteuerung von Parkraum im Innenstadtbereich entfalten. Im Bereich Bike + Ride besteht insbesondere beim sicheren Fahrradparken, etwa durch Radboxen oder Sammelanlagen, ein deutlicher Ausbaubedarf.

3.5 Qualität, Information und Service

Die Qualität des ÖPNV bemisst sich auch an der Zuverlässigkeit, dem Informationsniveau und dem Service. Häufig ist fehlende Verlässlichkeit für Nicht-Nutzende ein Hinderungsgrund.

Informationsangebot und -qualität, Haltestellenqualität

Informationen über Fahrpläne und Änderungen werden sowohl an den Haltestellen als auch online und auch noch über Printmedien kommuniziert. Jede Haltestelle ist mindestens mit einem Auswahlfahrplan ausgestattet. Wenige Bushaltestellen (3 % aller Haltestellen), vor allem die großen Knotenpunkte, weisen auch eine dynamische Fahrgastinformation auf, mit der aktuelle Änderungen, Verspätungen etc. angezeigt werden können. Auch sind noch nicht alle Stadtbahnhaltestellen mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet. Hingegen sind in den letzten Jahren erste digitale Abfahrtstafeln im Innenstadtbereich (Fußgängerzone, Plätze) aufgestellt worden, welche die Sichtbarkeit des ÖPNV im öffentlichen Raum verbessern und auf das gute Angebot hinweisen.

Online wird sowohl über die Website www.bus-und-bahn.de als auch über die Apps von DSW21 und VRR über Netz, Linien, Fahrpläne und Änderungen informiert. Weitere Apps können ebenfalls zur Fahrplanauskunft genutzt werden (z. B. DB Navigator, mobil.nrw). Die DSW21-App hat inzwi-

schen Pünktlichkeitsdaten (tatsächliche Abfahrtszeit in Ergänzung zur Soll-Abfahrt) integriert. Weitere Funktionen umfassen das Hinzufügen von Verbindungen und Linien als Favoriten mit Push-Nachrichten im Fall einer Änderung auf diesen Linien/Verbindungen. Ebenfalls können Verbindungen unter Hinzunahme von Bikesharing angezeigt werden. Eine Buchung unterschiedlicher Mobilitätsangebote (ÖPNV, Bikesharing, Carsharing, Radboxen etc.) in einer App ist aktuell nicht möglich.

Informationen zu Baustellen und anderen größeren Störungen erfolgen über die DSW21-Website und -App sowie teilweise durch Aushänge an Haltestellen (jedoch nicht konsequent). Baustellenbedingte Umleitungen oder Ausfälle im Busverkehr werden nicht immer in die EFA eingetragen. Ad-hoc-Informationen (Verspätungen, kurzfristige Fahrtausfälle oder Störungen im Netz) werden über Lautsprecher und DFI (wo vorhanden) bekanntgegeben. Online sind ad-hoc-Störungen nicht immer ersichtlich. Verfrühungen sind weiterhin ein Problem im Busverkehr und werden grundsätzlich nicht angezeigt.

Kritische Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit betreffen vor allem die Kommunikation im Störfall. So wird häufig auf fehlende oder uneindeutige Ansagen und Aushänge sowie späte Informationsbereitstellung hingewiesen.

Positiv hervorzuheben ist die Darstellung der ÖPNV-Netze in Dortmund, vor allem auch im Vergleich zu anderen Kommunen im VRR. Es gibt sowohl schematische als auch geografische Liniennetzpläne, Stadtbezirkspläne und einen digitalen Netzplan. Sämtliche Netz-, Linien-, Aushang- und Verbindungsfahrpläne können über die Website abgerufen und individuell erstellt werden. Ebenfalls können hier Informationen über barrierefreie Haltestellen (in Plan und Liste) abgerufen werden.

Die Fahrgastinformation und Innenausstattung in den Fahrzeugen entsprechen den Branchenstandards. Kritisch ist zu erwähnen, dass es im Bus keine Infomonitore für entgegen der Fahrtrichtung sitzende Fahrgäste – häufig Mobilitätseingeschränkte – gibt und keine akustische Außeninformation am Bus bzw. an der Bushaltestelle verfügbar ist. An den zentralen Stadtbahnhaltestellen im Innenstadtbereich gibt es eine akustische Ansage zur nächsten einfahrenden Bahn.

Aus baulicher Sicht sind die Bushaltestellen nicht einheitlich erkennbar und ausgebaut (unterschiedlicher Bodenbelag). Das unterschiedliche Haltestellendesign im Stadtbahnbereich, das z. T. individuelle architektonische Gestaltungen aufweist, fällt hingegen positiv auf (vgl. U41-Haltestellen Bereich Eving, U47-Haltestelle Hauptfriedhof). Die unterirdischen Haltestellen haben seit den 1990er Jahren zudem städtebaulich prägnante Überdachungen der Eingänge erhalten (z. B. U42 Südast, U46), bei den Haltestellen der ersten Generation ist dies zum Teil noch nicht der Fall (z. B. Markgrafenstraße, Münsterstraße).

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit wird im Sinne des vorgeschriebenen Qualitätsmanagements gemäß NVP gemessen und jährlich ausgewertet. Daraus geht hervor, dass es grundsätzlich im Stadtbahn- und Busbetrieb eine hohe Zuverlässigkeit gibt. Diese ist aktuell spürbar besser als zum Vergleich im SPNV. Die Ausfallquote ist sowohl im Stadtbahn- als auch im Busbereich sehr gering. Rund 92 % aller Fahrten im Stadtbahnverkehr waren 2023 mit bis zu +3 Minuten pünktlich. Im Busverkehr lag die Pünktlichkeitsquote im Jahr 2023 bei rund 83 %, wobei Fahrten mit einer Ver-

spätung von bis zu drei Minuten berücksichtigt wurden. Es gibt hier jedoch deutlich mehr äußere Einflüsse, wie öffentliche und private Baustellen, dichte Verkehrslage und Unfälle, die zu Abweichungen führen können. Umso wichtiger ist ein hohes Informationsniveau im Busbereich. Über 5 % der Abfahrten an Bushaltestellen erfolgen zudem signifikant (mindestens 1 Minute) zu früh, was bedeutet, dass für viele Fahrgäste diese Fahrt als Ausfall wahrgenommen werden kann. Dies ist eine zumeist vermeidbare Problematik und schwächt das Vertrauen in das System Bus.

Alles in allem ist das Zuverlässigkeitsniveau im Dortmunder ÖSPV, insbesondere auch im Vergleich zu anderen Großstädten (z. B. Köln), als gut einzuschätzen.

Tabelle 13: Pünktlichkeitswerte im ÖSPV 2023

	Ausfallquote	Verspätung (über + 3:00 min)	Verfrühung (über -0:59 min)
Bus	0,25 %	16,8 %	5,3 %
Stadtbahn	0,28 %	8,2 %	2,4 %

3.6 Fazit Bestandsaufnahme und Analyse

Die Bestandsaufnahme zeigt, dass die Qualität des ÖPNV in Dortmund grundsätzlich ein gutes Niveau aufweist und die Bevölkerung das Angebot annimmt. Optimierungsbedarf wird vorrangig beim Angebot in den Randzeiten (abends/frühmorgens und nachts) 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. Zuvor war Dortmund in vielerlei Hinsicht Spitzenreiter im Ruhrgebiet bei der Entwicklung eines attraktiven Netzes. Durch verschiedene Konzepte und Planungen wie dem Zielnetz VRR, der XBus-Konzeption sowie kommunaler Projekte (Innovationslinie 400, erste Stufe „DO-Night“, Fortführung Planung Verlängerung U44 Westfalenhütte und H-Bahn Theodor Fliedner Heim) nimmt der Ausbau des ÖPNV allerdings mittlerweile wieder Fahrt auf. Von hoher Bedeutung ist es daher, die vorliegenden Konzepte aktiv weiterzuverfolgen, um konkrete, teils schon lange positiv geprüfte Projekte, in die Umsetzung zu bringen. Als Grundlage werden daher im folgenden Kapitel das grundsätzliche Leitbild sowie die dazugehörigen Entwicklungsziele für den Dortmunder ÖPNV skizziert.

Tabelle 14: Zusammenfassung der Bestandsanalyse

Kriterium	Einschätzung
Angebotsqualität SPNV	↗
Angebotsqualität und Zuverlässigkeit Stadtbahn tags/abends	↗
Angebotsqualität und Zuverlässigkeit Bus tags/abends	→
Angebotsqualität und Zuverlässigkeit nachts	↘
Verbindungsqualität innerstädtisch	→
Verbindungsqualität interkommunal	→/↗
Erschließungsqualität tagsüber	↗
Erschließungsqualität abends	→
Erschließungsqualität nachts	↘
Infrastruktur und Haltestellen Schiene	↗
Infrastruktur und Haltestellen Straße	↘
Inter- und multimodale Mobilitätsangebote, Vernetzung mit dem ÖPNV	→
Informationsqualität und Service	→
aktive, bedürfnisorientierte ÖPNV-Planung	↘

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

Das Leitbild zeigt auf, wie sich der ÖPNV in Dortmund mit dem Zielhorizont 2035+ entwickelt und stellt eine Zukunftsvision dar. Hieraus ergeben sich konkrete Ziele, wie das Leitbild erreicht werden kann. Sie werden durch Indikatoren messbar, sodass die ÖPNV-Entwicklung in den kommenden Jahren nachvollziehbar und die Zielerreichung überprüfbar ist. Die einleitenden Prämissen bilden die Voraussetzungen für die Entwicklung des ÖPNV in Dortmund, welcher sich im Zielzustand 2035+ gemäß den Zielen darstellt.

Einleitung und Prämissen

Die grundlegenden Ziele für die Mobilitätsentwicklung in Dortmund sind mit der Stufe 1 des Masterplans Mobilität 2030 bereits beschlossen. Sie wirken in mehreren Zielfeldern auf den ÖPNV. Der Anteil der zurückgelegten Wege soll deutlich auf den Umweltverbund und damit auch den ÖPNV verlagert werden. Auf europäischer, Bundes- und Landesebene deuten die Klimaziele und Verkehrsentwicklungsstrategien ebenfalls auf eine stärkere Rolle des ÖPNV hin. Die Bundesinvestitionen in die Schiene werden verstärkt, was zugleich vermehrt Baustellen und zeitlich begrenzte Engpässe im Netz mit sich bringt. Der Dortmunder Hauptbahnhof ist als Großknoten im Fernverkehrsnetz eine zentrale Drehscheibe für den Schienenverkehr in Deutschland und wird kapazitativ und qualitativ weiter ausgebaut. Das Land NRW und die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) treiben den Ausbau des SPNV weiter voran, u.a. durch das Großprojekt Rhein-Ruhr-Express (RRX). So hat der VRR, gemeinsam mit den SPNV-Aufgabenträgern in NRW, dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes sowie dem Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan NRW das Zielnetz 2040 entwickelt, welches einen starken Angebotsausbau vorsieht, mit dem Ziel, die Zahl der Fahrgäste zu verdoppeln. Gleichwohl bleibt die notwendige Finanzierung für den SPNV und damit die Steigerung der für den SPNV wichtigen Regionalisierungsmittel eine Herausforderung. Für einen Angebotsausbau im Zugverkehr muss zudem das Personal zur Verfügung stehen. Ebenso werden viele Maßnahmen aufgrund langer Planungs- und Bauzeiträume erst mittel- oder langfristig wirksam.

Auf dem Weg zu einer **klimaneutralen Mobilität** spielt jedoch der ÖPNV in Dortmund eine zentrale Rolle. Mit einem optimierten Angebot und hohen Kapazitäten bieten Bus und Bahn beste Möglichkeiten, um vom Auto umzusteigen, sodass sich viele, insbesondere längere Wege auf den ÖPNV verlagern können.

Zudem bietet der **ÖPNV ein Mobilitätsangebot für alle Menschen** in der Stadt und in der Region. Durch den ÖPNV werden bezahlbare und selbstbestimmte Mobilität und die Teilhabe am städtischen Leben gewährleistet. Dafür ist der ÖPNV auf die Bedürfnisse der Menschen in Dortmund in ihrer Vielfalt ausgerichtet.

Durch die **Digitalisierung des Verkehrs** wird der ÖPNV noch effizienter und einfacher nutzbar – vor allem für eine einfache Zugänglichkeit, hohe Informationsqualität und ein übersichtliches Ticketing. Außerdem werden die Chancen zur Beschleunigung und Automatisierung des ÖPNV genutzt.

Oberziel: Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split auf 28 %

Der ÖPNV nimmt im Modal Split – gemessen an allen Wegen – bereits einen verhältnismäßig hohen Wert von 21,7 % ein (Datenstand 2019), was die wichtige Rolle dieses Verkehrsträgers bereits widerspiegelt. Das Ziel für diesen Modal Split für das Jahr 2035 ist bereits im Rahmen der ersten Stufe des Masterplan Mobilität vom Rat der Stadt beschlossen worden: Der Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) soll von derzeit etwa 51 % auf 67 % steigen, der MIV-Anteil entsprechend auf 33 % zurückgehen. Für den Radverkehr ist in der städtischen Radverkehrsstrategie auf dieser Basis ebenfalls ein quantitatives Ziel gesteckt worden: Der Radverkehrsanteil soll sich von 10 % auf 20 % verdoppeln. Zudem soll der Anteil des Fußverkehrs um zwei Prozentpunkte auf 21 % steigen.

Mit dem Teilkonzept ÖPNV wird an dieser Stelle ein quantitatives Ziel für den ÖPNV hergeleitet und definiert. **Um die Ziele des Masterplan Mobilität zu erreichen und eine ambitionierte, aber – unter Anstrengungen – realisierbare ÖPNV-Entwicklung zu skizzieren, wird das Ziel formuliert, dass der Anteil des ÖPNV am Modal Split – gemessen an allen Wegen – von 21,7 % auf 28 % ab 2035 steigen soll.** Diese Zielrichtung ist auch notwendig, um dem ebenfalls bereits politisch beschlossenen Ziel der Klimaneutralität bedeutend näher zu kommen. Zudem bedeutet dieses Ziel auch eine Steigerung der Fahrgastzahlen – in Abhängigkeit von Parametern der Stadtentwicklung (z. B. Einwohner*innen- und Pendler*innenzahlen) in einer Größenordnung von derzeit ca. 120 Mio. pro Jahr auf etwa 175-190 Mio. Fahrgäste im ÖSPV im Jahr 2035. Dies wird mit dem bestehenden, in Teilen bereits guten Angebot nicht zu realisieren sein, sondern muss Verbesserungen und Ausbau der Infrastruktur, des Angebots und der Qualität nach sich ziehen. Dies wiederum erfordert u. a. zusätzliche Stadtbahnen und Busse und entsprechendes Fahrpersonal. Letztendlich ist eine stärkere Finanzierung des ÖPNV zur Erreichung der Ziele mit allen begleitenden Aspekten erforderlich.

4.1 Starker SPNV und regionale Vernetzung

Leitbild

Dortmund ist im Fern- und Regionalverkehr im Zugverkehr bestens vernetzt. Auf den Hauptachsen sorgen **Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien** mit einem **leistungsfähigen Angebot rund um die Uhr** für die regionale Mobilität. Das Angebot trägt den starken Verkehrsströmen und vielfältigen Verkehrsverflechtungen in der Region Rhein-Ruhr und in Richtung Westfalen Rechnung. Der SPNV, insbesondere die S-Bahn und die Regionalbahn, ist zudem ein **wichtiger Teil des ÖPNV innerhalb Dortmunds** und übernimmt bedeutende Erschließungsaufgaben. Der Zugverkehr ist durch infrastrukturelle oder fahrzeugseitige Lösungen vollelektrifiziert und erfolgt ohne Emissionen vor Ort. Bahnhöfe und Fahrzeuge sind barrierefrei zugänglich. Der SPNV ist mit den Dortmunder Stadtbahnen, H-Bahnen sowie Bussen, dem sogenannten öffentlichen straßengebundenen Personenverkehr (ÖSPV), bestens vernetzt. Die Stationen des SPNV verfügen über eine hohe Aufenthaltsqualität und bieten ein vielfältiges Angebot mit Bike+Ride, Park+Ride, Sharing-Angeboten sowie einem bedarfsgerechten Service.

Zielsetzungen

Der SPNV und dessen Weiterentwicklung haben für die Stadt Dortmund aufgrund der vielfältigen regionalen Verflechtungen eine hohe Bedeutung. Da die Aufgabenträgerschaft nicht bei der Stadt Dortmund liegt, sind die Einflussmöglichkeiten begrenzt. Die Stadt Dortmund begrüßt daher deutlich die Planungen zum Zielnetz 2040 und sieht diese als wesentliche Grundlage für die Mobilitätswende und den Weg zur Klimaneutralität an. Mit dem Erhalt und Ausbau des SPNV-Netzes gemäß Zielnetzvision sowie der Weiterentwicklung interkommunaler Schienen- und Busverbindungen strebt die Stadt Dortmund daher eine deutliche Verschiebung des Modal Splits im ÖPNV bei interkommunalen Verkehren an. Dieser soll von aktuell etwa 24 % auf mindestens 30 % im Jahr 2040 ansteigen. Um dies zu erreichen ist die Umsetzung der im Zielnetz notwendigen Angebotsoptimierungen unausweichlich. Daher werden bis 2040 sieben ergänzende Stationen sowie zusätzlich zur S-Bahnlinie 1 fünf weitere SPNV-Linien mit einem werktags durchgehenden Viertelstundentakt angestrebt. Im Rahmen des Nahverkehrsplans soll ergänzend dazu das interkommunale ÖSPV-Netz qualitativ gestärkt werden durch Lückenschlüsse oder Angebotsverbesserungen.

Tabelle 15: Zielsetzungen „Starker SPNV und regionale Vernetzung“

Ziel	Indikator	IST-Wert	Zielwert 2030	Zielwert 2035	Zielwert 2040+
Sicherung und Stärkung der regionalen ÖPNV-An- und -Einbindung von Dortmund	ÖV-Anteil interkommunaler Wege	24 %	26 %	30 %	> 30 %
Ausbau und Stärkung des SPNV als wichtiger Bestandteil des Dortmunder ÖPNV	neue/optimierte SPNV-Haltestellen	-	3	5	7
Förderung des Kommunalgrenzen-überschreitenden ÖPNV insbesondere auf Relationen mit bedeutenden Verkehrsbeziehungen	Anzahl S-Bahn/RB-Linien im durchgängigen 15-Minuten-Takt	1	3	4	6

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

Leitbild

Das **ÖSPV-Hauptnetz** ist das Rückgrat des Dortmunder ÖPNV und bietet, weitgehend rund um die Uhr, auf den nachfragestärksten Korridoren ein **hochwertiges, schnelles und komfortables Angebot**. Die **Stadtbahn** ist zentraler Bestandteil des Hauptnetzes. Sie ist bestens vernetzt mit dem SPNV, dem Busverkehr sowie mit dem Radverkehr und punktuell über Park and Ride auch mit dem Pkw-Verkehr. Das Angebot ist gesichert und wird **zukunftsorientiert weiterentwickelt**, sodass z. B. die Stadtbahn auch nachts verkehrt; dies gilt vor allem für die Wochenendnächte. Wo es verkehrlich sinnvoll ist, ist das Netz erweitert worden und wird auch weiterhin ausgebaut, um vor allem

neue Stadtteile an die Stadtbahn anzuschließen, Verknüpfungen mit dem SPNV herzustellen und die Kapazität der Strecken zu steigern. Die Qualität des Angebots ist auch bei steigender Nachfrage gesichert.

Auch die **H-Bahn** ist in das Hauptnetz eingebunden und wird weiter ausgebaut. Sie übernimmt wichtige Verbindungs- und Erschließungsaufgaben insbesondere dort, wo das System aufgrund **spezieller Nachfrage und räumlicher Situationen** seinen Vorteil ausspielen kann.

Das Hauptnetz besteht neben der Schiene aus einem herausgehobenen kommunalen Busangebot, **XBus- und Hauptbuslinien**. Diese verkehren je nach Rolle der Linie **in dichtem Takt, mit ausgedehnten Betriebszeiten oder schnell und direkt geführt**. Sie bedienen die Nachfrage auf verkehrsreichen Tangentialverbindungen, auf nachfragestarken Stadtbahn-fernen Korridoren oder als möglicher Stadtbahn-Vorlaufbetrieb. In ihrer Angebotsqualität und Geschwindigkeit sind sie konkurrenzfähig zum Individualverkehr. Das Hauptnetz wird im Straßenraum mit hoher Priorität durch Beschleunigungsmaßnahmen und durchgehende Bevorrechtigung an Knotenpunkten behandelt. Dafür sind die Fahrzeuge und Lichtsignalanlagen entsprechend ausgerüstet.

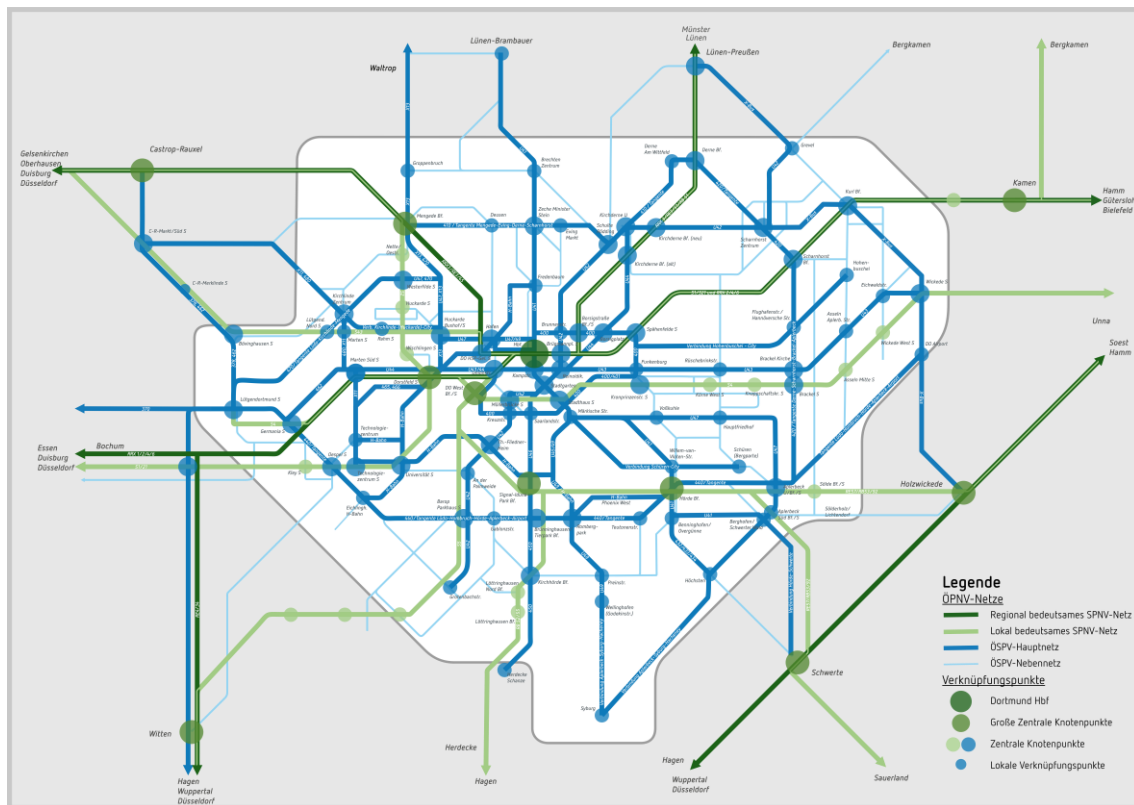
Das ÖSPV-Hauptnetz ist um ein **Nebennetz** ergänzt. Dieses bilden die **Stadtbuslinien mit Erschließungsfunktion**, welche Verbindungen zwischen Stadtbezirken, Nahversorgungszentren sowie innerhalb der Stadtteile bedienen und ein **attraktives Angebot in der Fläche** bieten. **Alle größeren Siedlungsbereiche und verkehrlich relevanten Ziele Dortmunds sind mindestens an das Nebennetz angebunden**. Das Nebennetz bietet an attraktiven Umsteigeknoten Übergang zum SPNV oder ÖSPV-Hauptnetz.

Das **Ergänzungsnetz** erschließt nachfrageschwache Orte mit weniger Einwohner*innen und Arbeitsplätzen und kann darüber hinaus auch als Basisnetz zu nachfrageschwachen Zeiten, wie nachts, abseits des ÖPNV-Hauptnetzes verkehren. Dabei stellt es eine **nahezu flächendeckende ÖPNV-Abdeckung Dortmunds** sicher. Diese Linien fahren zumeist mit reduziertem Angebot oder nach Bedarf (On-Demand-Verkehr).

Räumliches Leitbild

Als Ergänzung wurden die zuvor ausgeführten Inhalte in einem räumlichen Leitbild visualisiert. Das räumliche Leitbild zeigt als Zukunftsvision die wesentlichen Inhalte als schematische Abbildung. Dabei werden u.a. die drei Netzebenen dargestellt. Diese umfasst das Netz des SPNV mit vorwiegend regionaler Funktion und vor allem lokal bedeutsamen Strecken. Ergänzend ist das ÖSPV-Hauptnetz abgebildet, das, unabhängig vom Verkehrsmittel, die Strecken mit der größten Bedeutung und dem besten Angebot darstellt. Das ÖSPV-Nebennetz ist in einer vereinfachten Form und Ansätzen visualisiert und in seinem Umfang nicht vollständig abgebildet.

Abbildung 39: Räumliches ÖPNV-Leitbild



Eigene Darstellung

Zielsetzungen

Auf den Hauptachsen bildet die Stadtbahn das Rückgrat des ÖPNV. Die letzte große Erweiterung fand im Jahr 2008 durch Eröffnung des Ost-West-Tunnels der Linien U43/U44 statt. Um die übergeordneten Zielsetzungen zu erreichen ist die Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes von essenzieller Bedeutung. Nur die Stadtbahn kann die entsprechend notwendigen Kapazitäten betriebswirtschaftlich sinnvoll und fahrgastseitig komfortabel zur Verfügung stellen. Dazu gehört der Ausbau des Bestandsnetzes sowie die Erweiterung der kommunalen Schiene in weitere Stadtteile und die Optimierung der Verknüpfung mit dem SPNV. Bis zum Jahr 2040 soll die Anzahl der Fahrgäste im Teilsystem Stadtbahn von rund 85 Mio. auf 135 Mio. erhöht werden. Dies geht nur mit einer entsprechenden Erweiterung des Netzes. Bis 2040 soll das Netz von 75 km auf 88 km erweitert werden, analog dazu die Anzahl der Stationen von 129 auf ca. 145 steigen. Zugleich soll das Leistungsangebot schrittweise um mindestens 20 % gesteigert werden

Auch der Busverkehr soll in Dortmund hierarchisiert und gestärkt werden, um durch gezielte Angebotsverbesserungen mehr Fahrgäste zu gewinnen. Die Zahl der Fahrgäste soll von derzeit 37,6 Mio. auf langfristig 61 Mio. steigen. Um diese neuen Fahrgäste zu erreichen und abwickeln zu können, soll das Leistungsangebot schrittweise um mindestens 27 % ausgeweitet werden.

Tabelle 16: Zielsetzungen ‚Ein klar gegliedertes Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz im ÖSPV für eine zielgerichtete Weiterentwicklung und Ausweitung des Angebots‘

Ziel	Indikator	IST-Wert	Zielwert 2030	Zielwert 2035	Zielwert 2040+
Sicherung und Ausweitung des Stadtbahn- und H-Bahn-Angebotes, insbesondere auf den nachfragestarken Korridoren und im Nachtverkehr	Anzahl Fahrgäste Stadtbahn + H-Bahn	85,2 Mio.	105 Mio.	120 Mio.	135 Mio.
	Leistungsangebot Stadtbahn (Nutz-Zug-km)	6,6 Mio. km	7,0 Mio. km	7,5 Mio. km	>8,0 Mio. km
Modernisierung und Ausbau des Stadtbahn- und H-Bahn-Netzes auf nachfragestarken und wirtschaftlichen Relationen, Prüfung des Ausbaus auf zusätzlichen Relationen gemäß Stadtbahnentwicklungskonzept	Länge Streckennetz Stadtbahn und H-Bahn	75 km	79 km	83 km	88 km
	Anzahl Stadtbahn-/H-Bahn-Haltestellen	129	133	138	145
Hierarchisierung des Busnetzes zur zielgerichteten Angebotsausweitung, zur effizienten und nachfragegerechten Angebotsgestaltung sowie zur Attraktivierung und besseren Wahrnehmung des Busverkehrs	Anzahl Fahrgäste Bus	37,6 Mio.	48 Mio.	56 Mio.	61 Mio.
	Leistungsangebot Bus (Nutz-Wagen-km)	15,3 Mio. km	16,5 Mio. km	18 Mio. km	>19,5 Mio. km

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

Leitbild

Zentrale Knotenpunkte im ÖPNV-Netz ermöglichen den Fahrgästen ein einfaches Umsteigen innerhalb Dortmunds sowie zwischen den Verkehrsmitteln und stellen so schnelle Verbindungen in der Stadt und in die Region sicher. Die **ÖPNV-Qualität und das weitere Mobilitätsangebot sind hier besonders hoch**. Das Umsteigen wird durch umfangreiche, übersichtliche Informationen, sichere Anschlüsse und intuitive Reisendenlenkung einfach möglich. Auch ist es einfach und sicher möglich, mit dem Fahrrad oder Angeboten der Shared-Mobility zu den zentralen Knoten zu gelangen und von dort mit dem ÖPNV weiterzufahren. An vielen zentralen Knotenpunkten, vor allem an SPNV- und ergänzend an Stadtbahnstationen, vorrangig am Stadtrand, stehen Park+Ride-Angebote für Pendler*innen und Besucher*innen zur Verfügung. Zu den großen zentralen Knotenpunkten zählen neben dem Hauptbahnhof vor allem die wichtigsten Regional- und S-Bahnhöfe, an denen mehrere Linien und Netze miteinander verknüpft werden.

Kleinere Knotenpunkte im Netz sind mit **passenden, örtlich erforderlichen Mobilitätsangeboten** gut ausgestattet. Je nach Lage und verkehrlichen Anforderungen stehen hier Carsharing-Angebote oder ein Fahrradverleihsystem sowie Bike-and-Ride-Anlagen zum Umstieg bereit. Kleine Knotenpunkte unterstützen durch ihre Barrierefreiheit und eine gute Orientierung den Wechsel zwischen Haupt-, Neben- oder Ergänzungsnetz. Zu den kleineren Knotenpunkten zählen beispielsweise viele Übergänge zwischen Stadtbahn- und Busnetz sowie auch zentrale Bushaltestellen in den Vororten.

Räumliches Leitbild

Das räumliche Leitbild (siehe oben) differenziert zwischen Knotenpunkten unterschiedlicher Bedeutung. Besonders hervorgehoben wird der Dortmunder Hauptbahnhof, der als zentrales Drehkreuz nicht nur den Fernverkehr integriert, sondern auch eine herausragende Verbindungsfunktion innerhalb der Region erfüllt. An zweiter Stelle stehen die großen zentralen Knotenpunkte, die zumeist bedeutende Regionalbahnhöfe mit Schnittstellen zwischen regionalen und innerstädtischen Linien umfassen. Diese Knotenpunkte spielen eine wesentliche Rolle für den Wechsel zwischen den drei Netzebenen: SPNV, ÖSPV-Haupt- und ÖSPV-Nebennetz. Dazu gibt es weitere zentrale Knotenpunkte, die vor allem die Verknüpfungspunkte zwischen den ÖSPV-Netzen hervorheben. Die kleinste Kategorie bildet kleinere Knotenpunkte ab, an denen in der Regel der Wechsel zwischen Haupt- und Neben-netz möglich ist. Alternativ kann dieser Knotenpunkt auch eine Mobilstation oder besondere räumliche Situationen (z.B. Park and Ride) symbolisieren. Hierbei handelt es sich häufig um wichtige Haltestellen in den Stadtteilen oder um Endstellen im Hauptnetz. Auch die Bedeutung der umliegenden Städte mit den wichtigen Verbindungen und Verknüpfungspunkten wird im räumlichen Leitbild dargestellt.

Zielsetzungen

Grundsätzlich gilt es, die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV vor allem im Hinblick auf die Reisezeit zu verbessern. Dies kann nur funktionieren, wenn es gute Verbindungen und dort, wo notwendig, reibungslose Umstiege zwischen Linien und unterschiedlichen Mobilitätsangeboten gibt. Dafür sollen in Dortmund große, zentrale Knotenpunkte genauso wie kleine, lokale Knotenpunkte qualifiziert werden, indem Umsteigewege optimiert werden, hochwertige Bike + Ride-Abstellplätze ausgebaut werden und ergänzende Mobilitätsangebote gefördert werden. Diese werden vorzugsweise an den Knoten als Mobilstation bedarfsgerecht, gut sichtbar und einfach nutzbar bereitgestellt. Park + Ride-Anlagen sollen optimiert und einfacher nutzbar werden. Wo das Potenzial besteht, sollen weitere Anlagen und Stellplätze ergänzt werden. Die Anzahl der verfügbaren Bike-sharing-Räder im Stadtgebiet soll sich etwa verdoppeln; die Anzahl der Carsharing-Fahrzeuge im Stadtgebiet soll sich mindestens verzehnfachen. Auch zusätzliche Serviceangebote wie bspw. Packstationen sollen dazu dienen, die Attraktivität der Nutzung von Mobilstationen zu erhöhen.

Tabelle 17: Zielsetzungen ‚Mobilitätsknotenpunkte zum einfachen und sicheren Umsteigen im ÖPNV und zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten‘

Ziel	Indikator	IST-Wert	Zielwert 2030	Zielwert 2035	Zielwert 2040+
Stärkung der Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Mobilitätsformen: Ausbau von Bike and Ride und Optimierung der Nutzung von Park and Ride	Anzahl B+R-Abstellplätze	ca. 1.200	1.600	2.100	>2.500
	Qualifizierung von P+R-Anlagen	-	1	3	mind. 5
Verbesserung des Umsteigens an Knotenpunkten: Qualifizierung und Aufwertung großer und kleiner Knotenpunkte	Anzahl Mobilstationen	0	15	30	>45
Förderung zusätzlicher Mobilitätsangebote als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV	Carsharing-Fahrzeuge je 1.000 EW	0,06	0,2	0,6	0,8
	Bikesharing-Räder je 1.000 EW	ca. 1,2	1,6	2,0	>2,0
	Anzahl E-Tretroller im Stadtgebiet	ca. 3.650	≥ 3.650	≥ 3.650	≥ 3.650

4.4 Barrierefreiheit, Zuverlässigkeit und Komfort als Grundprinzipien im ÖPNV

Leitbild

Das Hauptnetz ist vollständig barrierefrei nutzbar. Das **Ziel der vollständigen Barrierefreiheit** im ÖPNV, insbesondere der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, wird fokussiert vorangetrieben. So sind zunächst stärker frequentierte Haltestellen, kleine Knotenpunkte und Haltestellen an Zielen mit erhöhtem Bedarf für mobilitätseingeschränkte Personen ausgebaut worden.

Der ÖPNV ist für die Fahrgäste noch **einfacher und komfortabler nutzbar**. Dafür sorgen moderne Fahrzeuge und Haltestellen mit umfangreicher Fahrgastinformation digital und in Echtzeit, eine sehr hohe Verlässlichkeit und ein **modernes, attraktives Erscheinungsbild** sowie gute Sichtbarkeit im Stadt- und Straßenraum. Es gibt zudem wenig Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere ergänzen sich Fahrrad, Bus und Bahn in Dortmund gut.

Zielsetzung

Die Herstellung von Barrierefreiheit muss eine hohe Priorität haben und ambitionierten Zielen folgen, um den gesetzlichen Vorgaben zu folgen und die Mobilitätsteilhabe in Dortmund zu verbessern. Dafür soll die Anzahl der barrierefreien Bushaltestellen schrittweise auf 45 % bis 2030, 70 % bis 2035 und über 90 % bis 2040 steigen. Für die SPNV- und Stadtbahnhaltestellen ist eine hundertprozentige Barrierefreiheit das Ziel. Hier steht die Deutsche Bahn in der Pflicht. Zum Ausbau der

Stadtbahn- und Bushaltestellen zählt auch eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen und eine hochwertige Erschließung des Stadtgebietes, sodass im Zielzustand mehr als 90 % der Einwohner*innen tagsüber ein gutes Angebot in kurzer Entfernung vorfinden. Auch abends und nachts soll eine hochwertige Erschließung gewährleistet werden. Hierdurch sollen das Sicherheitsgefühl und die Zufriedenheit der Fahrgäste merklich gesteigert werden. Ein weiteres Ziel ist die Aufwertung von Haltestellen hinsichtlich der Informations- und Aufenthaltsqualität, um verlässliche Echtzeit-Informationen zu bieten und die Nutzungshürden zu verringern.

Die Zuverlässigkeit des ÖPNV soll zudem durch die Beschleunigung und Beseitigung von Eng- und Schwachstellen im Netz sowie durch eine bessere Abstimmung mit anderen Verkehrsmitteln im Straßenraum erreicht werden. So kann das Netz nicht nur pünktlicher und schneller, sondern auch wirtschaftlich effizienter betrieben werden.

Tabelle 18: Zielsetzung „Barrierefreiheit, Zuverlässigkeit und Komfort als Grundprinzipien im ÖPNV“

Ziel	Indikator	IST-Wert	Zielwert 2030	Zielwert 2035	Zielwert 2040+
Erhöhung der Erschließungsqualität	Erschließung tagsüber: Mindeststandard Busverbindung alle 20 Minuten	85 % der EW	87 % der EW	90 % der EW	>90 % der EW
	Erschließung abends: Mindeststandard Busverbindung alle 30 Minuten	70 % der EW	80 % der EW	85 % der EW	90 % der EW
	Erschließung nachts (Wochenende): Mindeststandard Busverbindung / on demand alle 60 Minuten	50 % der EW	60 % der EW	70 % der EW	>70 % der EW
Steigerung der subjektiven und objektiven Sicherheit im ÖPNV	Zufriedenheit der Fahrgäste im Tagesdurchschnitt an Haltestellen und in Fahrzeugen (Qualitätsberichte DSW21)	71,7 %	75 %	78 %	>80 %
Zielgerichtete und beschleunigte Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV	Anteil der SPNV-Haltestellen mit keinem/geringem Handlungsbedarf beim Merkmal Barrierefreiheit (Stationsbericht VRR)	70 %	80 %	86 %	100 %
	Anteil barrierefreier Haltestellen Stadtbahn	86 %	93 %	97 %	100 %
	Anteil barrierefreier Haltepositionen Bus	24 %	45 %	70 %	>90 %

Ziel	Indikator	IST-Wert	Zielwert 2030	Zielwert 2035	Zielwert 2040+
Erhöhung des Komforts und der Zuverlässigkeit des ÖPNV, insb. hinsichtlich Informationsqualität, Pünktlichkeit und Sauberkeit	Gesamtzufriedenheit (Skala 1-5) (Qualitätsberichte DSW21)	2,66	2,4	2,2	<2,0
Aufwertung von Haltestellen, insbesondere Bushaltestellen, hinsichtlich der Informations- und Aufenthaltsqualität	Anteil von Haltepositionen mit DFI	3 %	10 %	15 %	25 %
	Anteil von Haltepositionen mit Fahrgastunterstand	37 %	45 %	55 %	65 %
Beschleunigung, Beseitigung von Eng- und Schwachstellen und bessere Abstimmung mit anderen Verkehrsmitteln im Straßenraum	Einführung eines ÖPNV-Vorrangnetzes	nicht vorh.	eingeführt	verbessert	verbessert
	Anteil von LSA im ÖPNV-Hauptnetz mit ÖPNV-Bevorrechtigung	offen	Steigerung	deutliche Steigerung	deutliche Steigerung

4.5 Klimaneutralität im ÖPNV

Leitbild

Angesichts des fortschreitenden Klimawandels ist die deutliche Reduzierung von Treibhausgasemissionen in allen Sektoren eine zentrale Aufgabe der Gesellschaft. Der Verkehrssektor hat in den letzten Jahren seinen Beitrag dazu nicht geleistet, insofern sind hier besonders große Anstrengungen nötig. Durch eine **konsequente Mobilitäts- und Verkehrswende** mit einem **starken ÖPNV als Mobilitätsbasis** schafft Dortmund es, **die Treibhausgasemissionen kontinuierlich und deutlich zu senken**. Das vom Rat der Stadt **beschlossene Ziel der Klimaneutralität wird konsequent verfolgt** und die ÖPNV-Entwicklung an diesem Ziel ausgerichtet.

Zielsetzung

Um die Klimaneutralität im Verkehrssektor erreichen zu können, ist das Ziel, dass der ÖPNV auf allen Ebenen lokal emissionsfrei betrieben wird. Dafür müssen SPNV-Linien, die noch mit Dieselfahrzeugen verkehren und die klassischerweise dieselbetriebenen Busse auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Dieses Ziel soll schrittweise umgesetzt und bis 2040 bestenfalls erreicht werden. Die Stadtbahn verkehrt bereits emissionsfrei.

Tabelle 19: Zielsetzung ‚Klimaneutralität im ÖPNV‘

Ziel	Indikator	IST-Wert	Zielwert 2030	Zielwert 2035	Zielwert 2040+
Klimaneutralität im ÖPNV	Dekarbonisierung des ÖPNV: Umstellung des Busverkehrs und des SPNV auf lokal emissionsfreie Antriebe (saubere Fahrzeuge)	Anzahl SPNV-Linien mit Dieselselbetrieb	5	4	0
		Anteil emissionsfreier Busse im Einsatz	11 %	25 %	>50 %

4.6 Stadtplanung und ÖPNV

Leitbild

Stadtplanung und ÖPNV folgen und ergänzen einander: Der **ÖPNV ist präsent, wo Menschen leben, arbeiten und ihre Freizeit gestalten**. Umgekehrt konzentriert sich die räumliche Entwicklung um große Knotenpunkte, Mobilitätsstationen und das Hauptnetz des ÖPNV. Neue Wohn- und Arbeitsplatzstandorte werden vorrangig an bestehenden ÖPNV-Achsen geplant und umgesetzt und verfügen bei ihrer Realisierung von Beginn an über ein starkes ÖPNV-Angebot. Alle städtebaulichen und verkehrlichen Planungen sind gut aufeinander abgestimmt.

Zielsetzung

So ist es ein wichtiges Ziel, die Stadtentwicklung grundsätzlich stärker mit dem ÖPNV zu verknüpfen und neue Wohngebiete, Arbeits- und Ausbildungsplatzstandorte mit potenzieller ÖPNV-Nachfrage mit hoher Qualität an den ÖPNV anzubinden. Dies sollte bei allen Planungen frühzeitig berücksichtigt werden. Analog zur Erschließungsanalyse soll die Mindestqualität der Erschließung für Planungen mit hoher Nutzungsdichte die Qualitätsstufe C sein. Dies soll kurzfristig für mindestens 85 % und langfristig für mindestens 95 % aller städtebaulichen Entwicklungen erfüllt werden.

Ergänzend gilt es, den ÖPNV im Stadt- und Straßenraum besser und attraktiv sichtbar zu machen, sodass die Wahrnehmbarkeit und Informationsqualität erhöht werden. Gemessen werden kann dies am Vorhandensein von Abfahrtsinformationen an Orten der Stadt mit hohem (potenziellen) Verkehrsaufkommen, z. B. in der City, den Stadtbezirks- und Nahversorgungszentren oder öffentlichen Einrichtungen mit viel Besucher*innen-Verkehr. Diese sollen schrittweise in der City und allen Bezirken ausgeweitet werden.

Als Teil der integrierten Planung ist auch das Ziel der Verstetigung und Verbesserung der Kommunikation zwischen unterschiedlichen Fachämtern sowie zwischen Aufgabenträger und Auftragnehmer zu sehen. So soll die Planung und Umsetzung von Maßnahmen aller Verkehrsträger und Baustellen besser koordiniert und frühzeitig kommuniziert und abgestimmt werden.

Tabelle 20: Zielsetzung ,Stadtplanung und ÖPNV‘

Ziel	Indikator	IST-Wert	Zielwert 2030	Zielwert 2035	Zielwert 2040+
Stärkere Verknüpfung von Stadtentwicklung und ÖPNV: Frühzeitige Planung und Anbindung neuer Wohngebiet und Arbeitsplatzstandorte mit potenzieller ÖPNV-Nachfrage	Erschließungsqualität neuer Siedlungsgebiete mit hoher bis sehr hoher Nutzungsdichte (>300 EAA/km ²) ⁴ mind. mit Qualitätsstufe C, ab mittlerer Nutzungsdichte (>150 EAA/km ²) mind. Qualitätsstufe D ⁵	-	>85 %	>90 %	>95 %
Verbesserung der Sichtbarkeit und Wahrnehmung des ÖPNV im öffentlichen Raum	Abfahrtsinformationen an wesentlichen Zielorten im öffentlichen Raum und in öffentlichen Gebäuden	6 in der City	1-2 je Bezirk	>5 je Bezirk	>10 je Bezirk
Verstetigung und Verbesserung der Kommunikation und Koordination bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen aller Verkehrsträger	Übersichtliches Baustellenportal mit frühzeitigen ÖPNV-Informationen	nicht/ unzureichend vorh.	eingeführt	verbessert	verbessert

⁴ EAA: Einwohner und/oder Arbeitsplätze und/oder Ausbildungsplätze

⁵ in Anlehnung an VDV 2019: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität in Verbindung mit FGSV 2010: Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

5 Weiterfahren: Nahverkehr und vernetzte Mobilität gezielt weiterentwickeln

Aufbauend auf die Analyse und den Öffentlichkeitsbeteiligungen sind im folgenden Kapitel die Maßnahmen dargestellt, die zur Erreichung der im Leitbild genannten Ziele geeignet sind. Grundsätzlich werden mit dem Teilkonzept die aus Dortmunder Sicht wesentlichen Maßnahmen in allen ÖPNV-Systemen angesprochen. Daher adressieren die Maßnahmen nicht allein die Stadt Dortmund als Aufgabenträgerin des städtischen ÖSPV, sondern auch die Aufgabenträger im SPNV (VRR, NWL) oder z. B. für infrastrukturelle Maßnahmen Bund, Land NRW oder die DB InfraGO. Außerdem betreffen einige Themen die Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern. Aufgrund der Bandbreite der Themen variieren die Zeithorizonte bis zur Umsetzung teils deutlich; vor allem infrastrukturelle Maßnahmen sind häufig erst mittel- bis langfristig, also auch erst nach 2035, umsetzbar. Das Teilkonzept dient hier jedoch auch als Ideen- und Themenspeicher für Zukunftsthemen.

Viele angebotsseitige Maßnahmen sind im Detail in den verbindlichen Nahverkehrsplänen zu regeln. Der Dortmunder Nahverkehrsplan, zuletzt aus dem Jahr 2014, soll im Anschluss an das Teilkonzept ÖPNV neu aufgestellt werden.

Methodik der Maßnahmandarstellung und -priorisierung

Nachfolgend werden die Maßnahmen in den jeweiligen ÖPNV-Systemen und Themenfeldern hergeleitet und erläutert. Am Ende der Kapitel erfolgt eine zusammenfassende Übersicht der Maßnahmen in Tabellenform. Hier werden zusätzlich die federführenden und relevanten Akteure benannt, die im Zusammenhang bzw. in Zuständigkeit der Maßnahme stehen. Weiterhin wird eine grobe zeitliche Einschätzung zur Umsetzung der Maßnahme angegeben. Diese bezieht sich auf aktuelle Sach- und Wissensstände und kann sich im weiteren Planungsverlauf aufgrund vieler Faktoren ändern. Grundsätzlich erfolgt die zeitliche Einteilung in vier Stufen:

- **Umsetzung bis etwa 2030:** Dieser Zeitraum ist als kurzfristig zu bezeichnen, sodass dieser Zeitraum Maßnahmen umfasst, die weitgehend mit bestehenden oder kurzfristig verfügbaren Personal-, Finanz- und/oder Fahrzeugressourcen umgesetzt werden können. Ebenso sind viele rein planerische Maßnahmen diesen Zeitraum zugeordnet.
- **Umsetzung bis etwa 2035:** Dieser Zeitraum gilt für mittelfristig realisierbare Maßnahmen, die noch größeren Planungs- und Abstimmungsvorlauf benötigen, größere bauliche Eingriffe erfordern oder bei denen die Finanzierung und/oder praktische/betriebliche Durchführung noch nicht gesichert ist. Aufgrund der Planungszeiträume sind erste Schritte ggf. bereits kurzfristig einzuleiten.
- **Umsetzung bis etwa 2040 bzw. nach 2040:** Dieser Zeitraum gilt vor allem für große infrastrukturelle Maßnahmen, die zunächst nur grob umrissen sind, die aufwendige Planverfahren erfordern und für die die Finanzierung und/oder praktische/betriebliche Durchführung noch nicht gesichert ist. Großprojekte in einem ersten Ideenstadium sind auch zunächst als Themenspeicher für eine langfristige Umsetzung nach 2040 aufgenommen worden.

- Daueraufgabe: Diese Angabe bezieht sich auf dauerhaft durchzuführende bzw. zu leistende Maßnahmen/Aufgaben, die sukzessive abgearbeitet bzw. laufend verbessert werden können, ohne dass ein fixer Zielzeitpunkt realistisch oder sinnvoll anzugeben ist.

Abschließend ist jeder Maßnahme eine Prioritätsstufe zwischen „mittel“ und „sehr hoch“ zugewiesen worden, welche sich aus den folgenden Einzelbewertungen zusammensetzt:

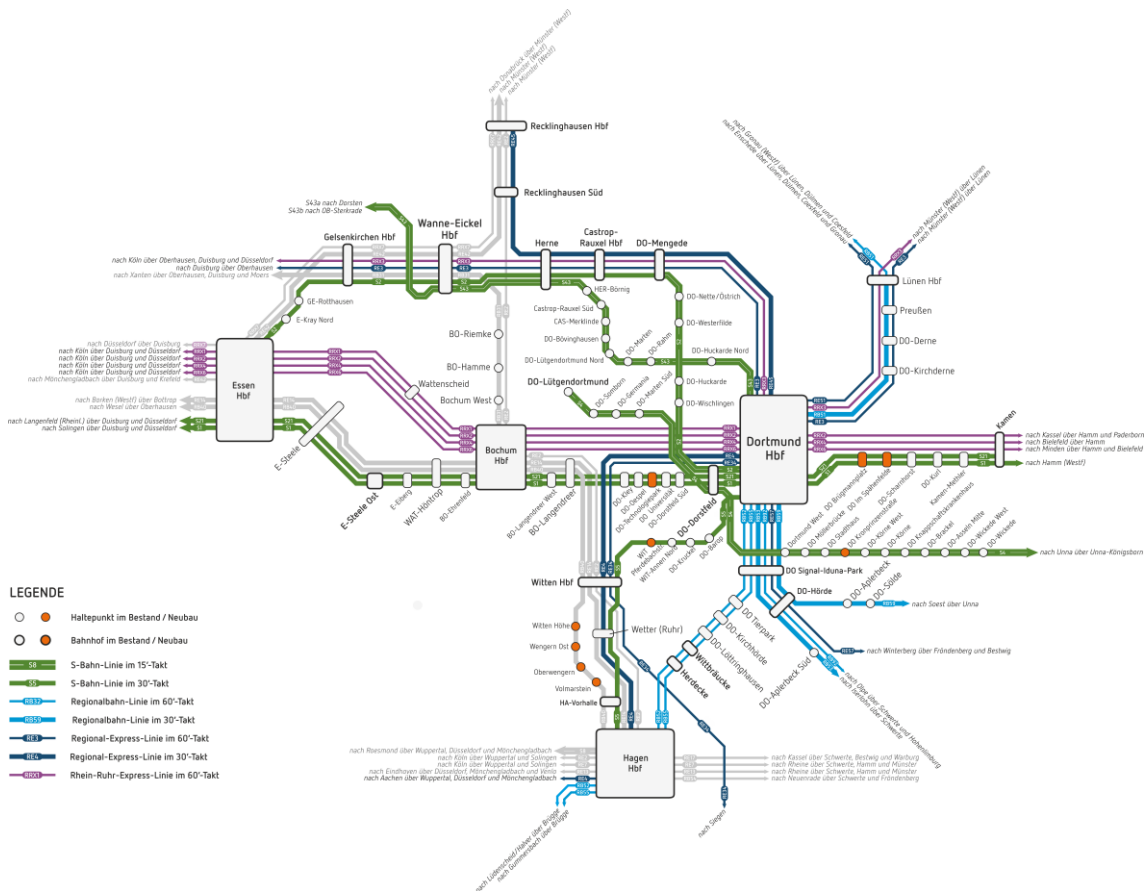
- Umsetzungszeitraum: Eine in einem kürzeren Zeitraum realisierbare Maßnahme wird höher gewertet als sehr langfristige Maßnahmen. Die Einteilung erfolgt nach den zuvor beschriebenen Zeitstufen. So soll das Konzept bereits kurz- und mittelfristig wirksam werden und zu den Zielen beitragen.
- Beitrag zur Zielerreichung: Trägt eine Maßnahme besonders zur Erreichung von einem oder gar mehreren Zielen (Kapitel 4) bei, wird diese höher bewertet als Maßnahmen, die eine geringere Auswirkung auf die Zielerreichung haben oder Zielkonflikte hervorrufen können. Dieses Kriterium ist von erhöhter Bedeutung.
- Verlagerungswirkung vom MIV zum ÖPNV: Ist eine Maßnahme geeignet, eine große Verlagerung vom MIV zum ÖPNV zu bewirken, wird diese deutlich höher bewertet. Dies betrifft insbesondere angebotsseitige Maßnahmen. Dieses Kriterium ist von erhöhter Bedeutung.
- CO₂-Einsparpotenzial: Trägt eine Maßnahme stärker zur Einsparung von Treibhausgasen (CO₂-Äquivalente) bei, wird diese höher bewertet. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen, die eine Verkehrsverlagerung bewirken, aber auch die Dekarbonisierung im ÖPNV selbst. Dieses Kriterium ist von erhöhter Bedeutung.
- Kosten: Die Kosten einer Maßnahmen werden, unterteilt in investive und konsumtive Kosten der Stadt Dortmund und/oder DSW21 sowie Kosten von Dritten, in Kostenklassen („keine Kosten“ bis „sehr hoch“) eingeordnet. Eine verlässliche Angabe von konkreten jährlichen oder Gesamtkosten ist zu diesem Planungszeitpunkt in der Regel nicht möglich. Kostengünstigere Maßnahmen werden etwas höher bewertet.
- Förderung: Die Wahrscheinlichkeit einer Förderung ist bei vielen investiven ÖPNV-Maßnahmen gegeben. Eine Förderung mit Aussicht auf hohe Fördersätze wird höher bewertet als die geringe oder nicht vorhandene Aussicht auf Fördermittel.
- Aufwand/Komplexität: Ebenfalls fließt der Aufwand einer Maßnahme in die Priorisierung ein. Der Aufwand wird sowohl betrieblich/personell als auch baulich bewertet. Maßnahmen, die mit geringerem Aufwand umgesetzt werden können, werden höher bewertet.

Die Kriterien der Priorisierung werden gewichtet und zusammengeführt. Hieraus ergibt sich die Einstufung der Priorität einer Maßnahme.

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

Das umfangreiche Schienennetz in Dortmund und in der Region ist ein großer Treiber der Verkehrswende und das Rückgrat des schnellen regionalen Nahverkehrs. Dazu gehören die Zugprodukte RRX, Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn, welche im Regelbetrieb leistungsfähige Angebote darstellen. Der Blick auf den SPNV im Raum Dortmund zeigt auch, dass der SPNV für innerstädtische Verbindungen relevant ist und viele SPNV-Stationen im Stadtgebiet vorhanden sind. Der SPNV ist daher für die innere und äußere Vernetzung der Stadt relevant. Die Stadt Dortmund unterstützt daher ausdrücklich die aktuellen Planungen von Bund, Land und VRR/NWL zum Ausbau des Schienennetzes. Dazu gehören Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans und des Deutschlandtakts (u. a. RRX, DO – Münster, DO – Hamm) sowie des ambitionierten Zielnetzes 2040. Dieses beinhaltet auch im Raum Dortmund zahlreiche Ausbaumaßnahmen, die in den nachfolgenden Kapiteln aufgeschlüsselt sind. Die entsprechenden Vorhaben sollten mit hoher Relevanz vorangetrieben und in die Umsetzung gebracht werden. Da finanzielle Mittel für Vorhaben oft nur zyklisch vorhanden sind, müssen Planungen weiter vorangebracht werden, um in finanziell günstigen Zeiten in die Umsetzung gehen zu können. Das Vorgehen des VRR bezüglich einer visionären Strategie, die von den Zielen der Verkehrswende und nachhaltigen Mobilität geleitet ist und durch den aktuellen NVP des VRR bestätigt wird, ist hier zukunftsweisend. Jetzt geht es darum, in vielen Schritten den Weg zum Deutschlandtakt und Zielnetz 2040 einzuschlagen, die konkret erforderlichen Ausbaumaßnahmen zu fixieren und diese Stück für Stück umzusetzen. Hierzu ist von hoher Bedeutung, dass die Stadt Dortmund und ihre Vertreter*innen die Umsetzung konstruktiv begleiten und auf Bundes- und Landesebene sowie bei NWL und VRR sich aktiv für die Umsetzung einsetzen.

Abbildung 40: SPNV-Zielnetz 2040 für das mittlere und östliche Ruhrgebiet



Eigene Darstellung auf Grundlage VRR (2023)

5.1.1 Rhein Ruhr Express, Regionalexpresse und Knoten Dortmund

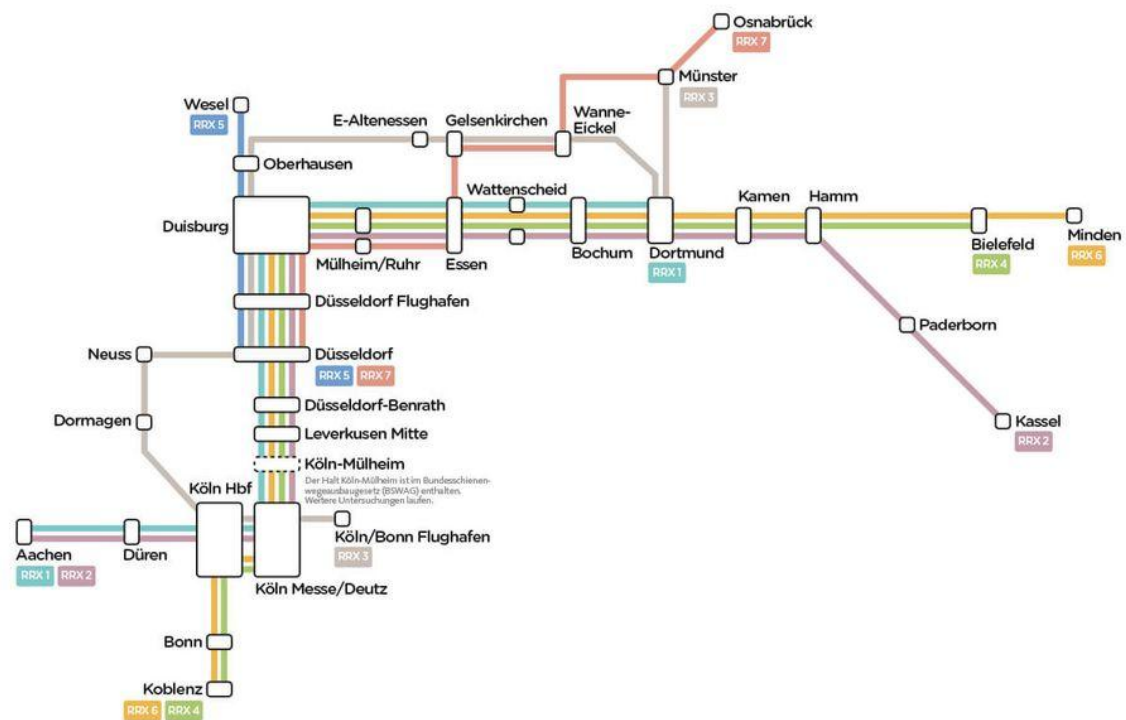
» Rhein-Ruhr-Express: Ausbaumaßnahmen und Betrieb

Der RRX ist das größte Landesprojekt im SPNV und sieht einen Viertelstundentakt zwischen Dortmund und Düsseldorf/Köln sowie drei stündliche Verbindungen zwischen Dortmund und Hamm vor. Die bestehende RE-Linie von Herne soll als RRX nach Münster durchgebunden werden. Dafür sind erhebliche infrastrukturelle Maßnahmen durchzuführen. Dazu gehören im Wesentlichen die Ausbaumaßnahmen im Bereich Dortmund Hauptbahnhof, u. a. Arbeiten an Gleis- und Weichenanlagen im Vorfeld des Hauptbahnhofs, der Neubau von zentralen Eisenbahnbrücken im Bahnhofsumfeld (z. B. Burgtor), ein Überwerfungsbauwerk für kreuzungsfreie Fahrten in Richtung Lünen und weitere Arbeiten an den Bahnsteiganlagen. Im Hinblick auf die Zielkonzepte muss auch der ange-dachte Bahnsteig an Gleis 1 sowie ggf. ein weiterer, nördlich gelegener Bahnsteig (32) im Kontext des RRX-Ausbaus zur Stabilisierung der Verkehre geplant und umgesetzt werden. Schon heute stehen Züge aus Richtung Bochum und/oder Sauerland vor dem Dortmunder Hauptbahnhof im Stau, da nicht genügend Bahnsteige verfügbar sind. Ein ebenfalls tangierendes Projekt ist das dritte Gleis Richtung Dortmund West. Diese und weitere Projekte müssen in den kommenden Jahren mit einer entsprechenden Finanzierung versehen werden, um die Infrastruktur des bundesweit bedeutenden Knotens Dortmund langfristig vollumfänglich an die wachsenden Bedarfe anzupassen.

Neben der Optimierung des Angebots im Zielzustand (langfristig) müssen hier auch schon für die Ausbauphase gute und fahrbare Konzepte entwickelt, geprüft und vertieft werden, damit Dortmund aufgrund der erheblichen Arbeiten nicht monatelang vom SPNV abgeschnitten wird. Hierzu sollten die beteiligten Akteure DB InfraGO, VRR und Stadt Dortmund frühzeitig mögliche Maßnahmen abstimmen, deren (infrastrukturelle) Umsetzung ebenfalls vorbereitet werden muss. Bedeutsam ist dabei, dass der kommunale ÖSPV dann teilweise Aufgaben des SPNV übernehmen muss. Dazu können als Maßnahmen gehören:

- Anfahrt von S-Bahnhöfen und SPNV-Stationen durch den Regionalverkehr als temporäre Endstationen, z. B. DO-Hörde, DO-Dorstfeld oder DO-Mengede
- Umleitungen des Fern- und Regionalverkehrs zwischen DO-Scharnhorst und DO-Mengede oder zwischen BO-Langendreer und Hamm via DO-Hörde → ggf. Anpassungen der Strecken zur Geschwindigkeitserhöhung

Abbildung 41: RRX-Zielkonfiguration



RRX.de (2025)

» **Gezielte Angebotsausweitungen im Regionalexpressverkehr**

In den letzten Jahren hat der VRR das Angebot auf den starken regionalen Achsen sukzessive erweitert, sodass z. B. auf der Ruhrgebiets-Hauptstrecke und dem Emscherkorridor mittlerweile nahezu ein 24-Stunden-Betrieb besteht. Hier gilt es, vor dem Hintergrund von Personalengpässen, das Angebotsniveau aufrechtzuerhalten und die Qualität des Angebots – vor allem die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – weiter (bzw. wieder) zu steigern.

Auf einigen Verbindungen bestehen jedoch noch Angebotslücken, die weder den Qualitätsstandards des VRR noch den Vorstellungen der Stadt Dortmund entsprechen und in der Analyse be-

nannt worden sind. Hier sollte beim VRR darauf hingewirkt werden, diese Lücken zu schließen und gezielte Ausweitungen vorzunehmen:

- Zusätzliche Spätfahrten nach 24:00 Uhr zwischen Hamm und Dortmund
- Zusätzliche RE-Spätfahrten nach 23:00 Uhr und im Nachtverkehr am Wochenende zwischen Wuppertal und Dortmund
- Ausweitung des Nachtverkehrs, insbesondere am Wochenende, zwischen Dortmund und Schwerte/Iserlohn, Unna/Soest, Lünen/Münster und Wuppertal
- Prüfung einer zusätzlichen RE- oder RB-Verbindung zwischen Dortmund und Köln über den Wupperkorridor zur Entlastung der Ruhrgebiets-Hauptachse, als zweite stündliche RE-Leistung zwischen Dortmund und Wuppertal sowie bestenfalls zur Fahrzeitverkürzung zwischen Dortmund und Köln. Dies könnte auch durch die Verlängerung einer bestehenden Linie wie RE7 oder RB48 bis Dortmund geprüft werden.

5.1.2 Regionalbahn – Ausbau von Infrastrukturen und Angebot

» **RB 43, RB 52 und Sauerlandnetz: Angebotsausbau, Barrierefreiheit und Dekarbonisierung**

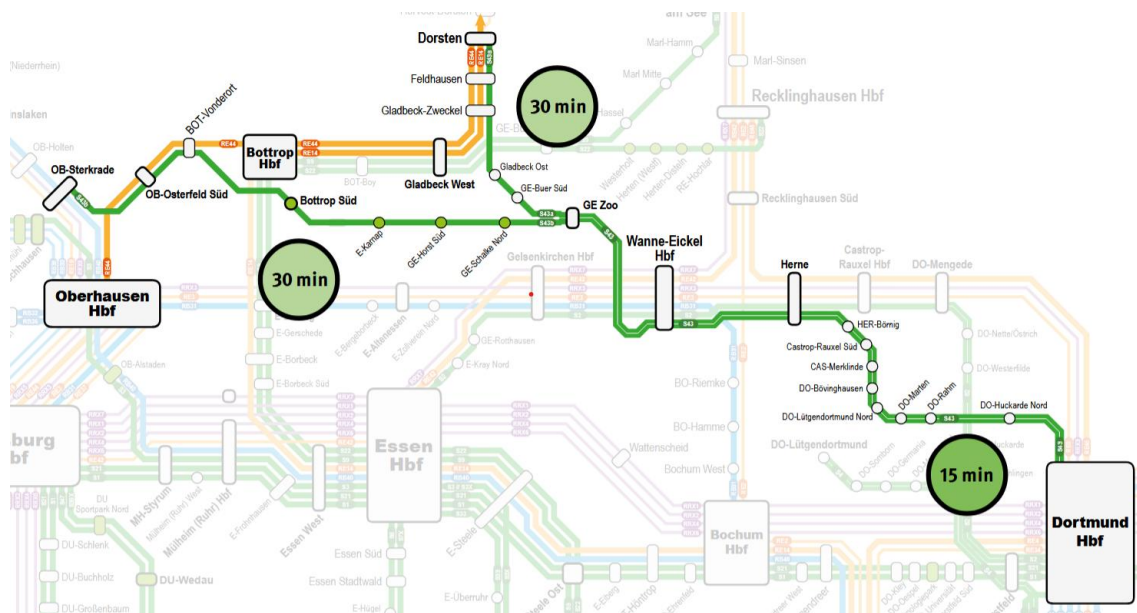
Der barrierefreie Ausbau der Stationen sowie die Dekarbonisierung des SPNV sind wesentliche Bausteine, die mittelfristig als erste Maßnahmen des Zielnetzes konkret angegangen werden. Hierzu gehören insbesondere die Attraktivierung der heutigen Regionalbahnlinien 43 und 52. Diese spielen mit vielen Stationen im Stadtgebiet auch lokal eine wichtige Rolle, schöpfen durch eine geringe Angebotsqualität, geringe Geschwindigkeit und hinsichtlich Lage und Ausstattung unattraktiver Stationen heute noch nicht ihre Potenziale aus.

Auf der RB43 sollen vor 2030 ein Halbstundentakt und batterieelektrische Züge (BEMU) zum Einsatz kommen. Für die neuen, längeren Fahrzeuge sollen dann auch konkret die Haltepunkte entlang der Strecke barrierefrei ausgebaut und entsprechend verlängert werden. Darüber hinaus setzt sich die Stadt Dortmund für das Zielkonzept im Emscher-Korridor ein. Dieses umfasst die Aufwertung der RB43 zur einer S-Bahn im Viertelstundentakt zwischen Wanne-Eickel und Dortmund sowie eine neue Direktverbindung einer Zweigstrecke dieser S-Bahn über Gelsenkirchen, den Essener Norden, Bottrop nach Oberhausen. Dazu gehört auch die infrastrukturell notwendige Ertüchtigung der Strecke zwischen Herne und Dortmund mit der Wiederherstellung von Zweigleisigkeit und Kreuzungsbahnhöfen. Hierbei ist der erhebliche Mehrwert der Reaktivierung zwischen Gelsenkirchen und Oberhausen hervorzuheben. Für das Ruhrgebiet stellt diese Verbindung einen „Hidden Champion“ dar, weil diese zusätzliche Ost-West-Strecke einerseits dichte Siedlungsgebiete miteinander verknüpft und dabei noch optimal mit diversen Nord-Süd-Stadtbahn-/Straßenbahn-/Busverbindungen verknüpft wäre. Dies lässt deutliche Reisezeitverkürzungen erwarten. Da die Finanzen begrenzt sind, schlägt die Stadt Dortmund nach Möglichkeit die Prüfung eines dreistufigen Vorgehens vor: Vorstellbar wäre – nach der geplanten Taktverdichtung bis Wanne-Eickel – die Verlängerung des Taktverstärkers nach Oberhausen und im dritten Schritt eine nochmalige Taktverdichtung zur S-Bahn im Zielzustand.

Im Rahmen der Stadtentwicklung soll an der RB43/S43 die Station HSP-Gelände auf Höhe der gleichnamigen städtebaulichen Entwicklungsfläche und zur ÖPNV-Anbindung des in Bau befindlichen ICE-Betriebswerks geprüft werden.

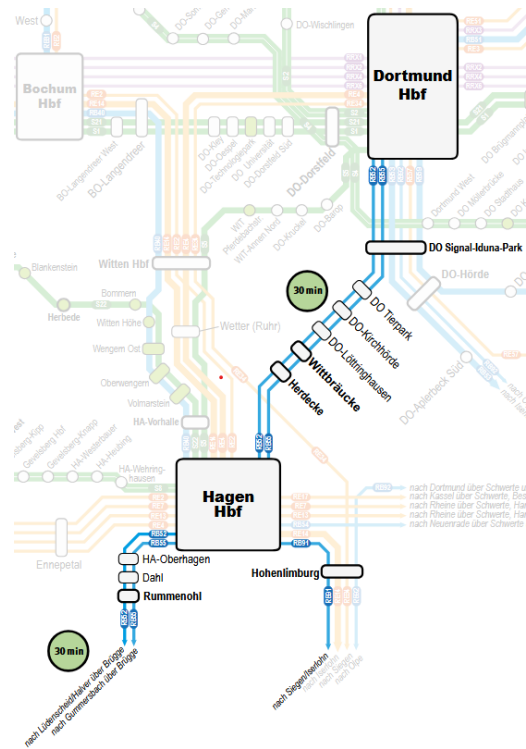
Als weitere Optimierung enthält das Zielnetz Angebotsverbesserungen auf der Achse über DO-Mengede, u. a. durch einen halbstündlich fahrenden Regionalexpress nach Recklinghausen. Die S2 kann stattdessen im dichteren Takt nach Essen via Wanne-Eickel und Gelsenkirchen fahren.

Abbildung 42: Zielkonzept für die RB43/S43



VRR (2023): S. 19

Abbildung 43: Zielkonzept für die RB52/RB55

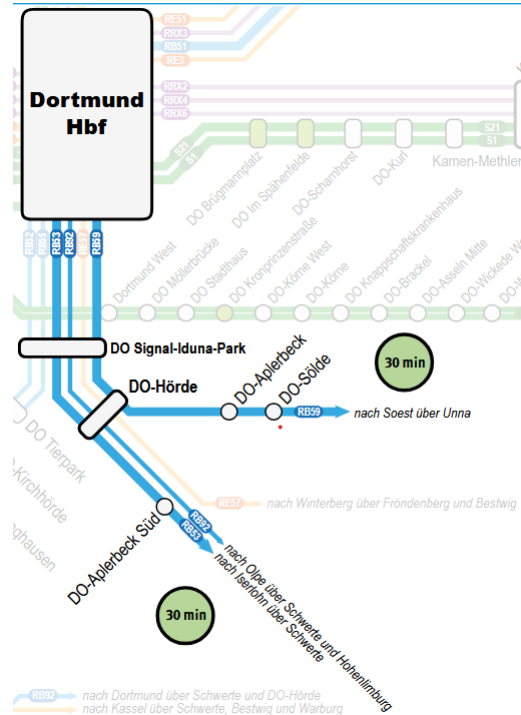


- Verlegung der heute versteckt liegenden Station DO Tierpark an die Mergelteichstraße zur besseren Anbindung der umliegenden öffentlichen Einrichtungen (Zoo, Schulzentrum, Seniorenheim)
- Zusätzliche Station auf Höhe der Max-Brandes-Straße zur Erschließung des suboptimal angebundenen Siedlungsgebiet Löttringhausen Nord
- Zusätzliche Station in Herdecke in Höhe der Wetterstraße zur Anbindung des eigentlichen Zentrums von Herdecke und Stärkung interkommunaler Verbindungen zwischen der Nachbarstadt und Dortmund

Planersocietät

Das sogenannte Sauerlandnetz mit den heute noch dieselbetriebenen Linien soll mittelfristig ebenfalls mit BEMU befahren werden. Nicht barrierefreie Bahnsteige sollen in diesem Kontext ausgebaut werden. Dies ist im Sinne der Klimaneutralität und der Nutzbarkeit zu begrüßen. Auch in Richtung Sauerland sollen nach Zielnetzkonzeption die Angebotsqualität verbessert und neue Direktverbindungen umgesetzt werden. Dazu gehören neben dem Halbstundentakt zwischen Dortmund und Hagen über Herdecke mit einer neuen Regionalbahn nach Halver eine neue Verbindung nach Olpe über Schwerte, Letmathe und Finnentrop.

Abbildung 44: Zielkonzept für Verbindungen Richtung Sauerland



VRR (2023): S. 26

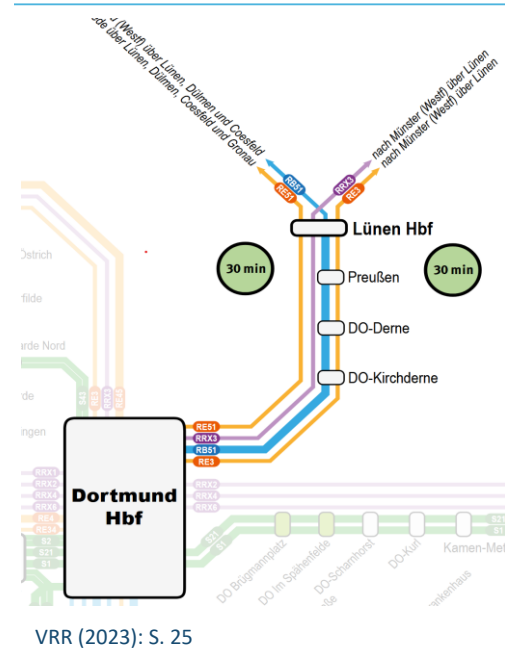
» Neue Direktverbindung Unna – Dortmund-Hörde – Dortmund-Dorstfeld - Bochum

Zur Verkürzung von Reisezeiten setzt sich die Stadt Dortmund für die Prüfung einer erweiterten Hellwegachse als Regionalbahn oder S-Bahn ein. Diese Verbindung wurde zuletzt als – gut genutzter – Umleitungsverkehr des RE11 über eine Güterverkehrsstrecke angeboten und ermöglicht direkte Fahrten aus dem Dortmunder Süden in Richtung mittleres Ruhrgebiet. VRR und NWL werden gebeten, eine entsprechende Verbindung Bochum – Dortmund-Dorstfeld (mit Bahnsteig und Verknüpfung zur S-Bahn) – Dortmund-Hörde – Kreis Unna auf ihr Potenzial und fahrplantechnische Realisierbarkeit zu prüfen. Bei einer Umsetzung müssten die vorhandenen Güterverkehrsgleise für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut werden.

» Angebotsausbau auf der Strecke Richtung Lünen und Münster

In Richtung Lünen, Gronau und Münster soll das Angebot ebenfalls erweitert werden, was sowohl das VRR-Zielnetz als auch das Konzept der S-Bahn Münsterland vorsieht. Die Stadt Dortmund unterstützt eine Taktverdichtung zwischen Dortmund und Lünen auf vier Fahrten pro Stunde und im weiteren Verlauf insbesondere auch einen zweigleisigen Ausbau der Strecke Lünen – Münster zur Ermöglichung der geplanten Zusatzverkehre, insbesondere einer zweiten stündlichen Verbindung nach Münster. Zudem soll eine ergänzende Station Borsigstraße/Nordstadt auf Höhe der EÜ Borsigstraße mit mehr als 10.000 Einwohner*innen im näheren Erschließungskreis und aktiven städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld (Karlsquartier, Westfalenhütte, Bahn-Betriebswerke) weiterhin auf Umsetzbarkeit geprüft werden.

Abbildung 45: Zielkonzept Korridor Dortmund - Lünen



5.1.3 S-Bahn: Vernetzung nach innen und mit den umliegenden Städten

» Schließung von Taktlücken und Taktverdichtungen

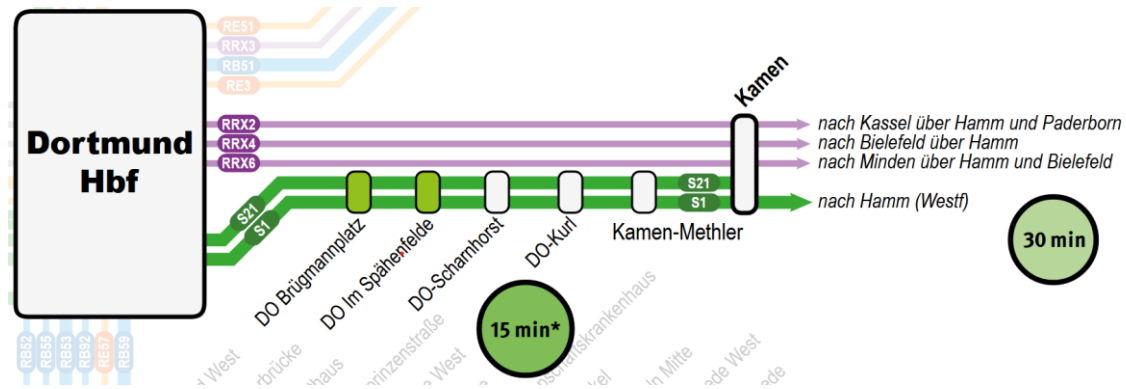
Im S-Bahnbereich steht vorrangig die Ausweitung des Viertelstundentakts auf weiteren Strecken im Fokus. Dazu gehört zunächst die Schließung von Taktlücken am Vormittag auf den Linien S2 und S4 sowie die mittelfristigen Taktverdichtungen auf der S5 und der RB43 (siehe oben). Weiterhin sollte zumindest auf der S1 auch an Samstagen tagsüber der Viertelstundentakt eingeführt werden. Ferner anzustreben sind dichtere Angebote bzw. Viertelstundentakte auf den Verbindungen nach Lünen (RB50, RB51, siehe oben), nach Unna/Soest (RB59) oder nach Schwerte (RB53), welche bereits S-Bahn-ähnliche Verkehrsaufgaben übernehmen und eine hohe Nachfrage aufweisen.

» S-Bahn-Ausbau in Richtung Hamm

Von großer Bedeutung für die Stadt Dortmund ist die von den SPNV-Aufgabenträgern angedachte S-Bahn-Verbindung nach Hamm mit den neuen Stationen Brümannplatz und Spähenfelde. Dieses Vorhaben entflechtet die Fern- und Regional-Verkehre auf der überlasteten Strecke nach Hamm und ermöglicht zudem die Beschleunigung des RRX und eine intuitivere Fahrplangestaltung für die bestehenden Stationen Scharnhorst und Kurl (klare Trennung von Schnell- und Langsam-Verkehren). Maßgebliche infrastrukturelle Voraussetzung für dieses Vorhaben ist die für den Deutschlandtakt vorgesehene Drei- bzw. Viergleisigkeit der Strecke. Aus Sicht der Stadt Dortmund ist diese Verlängerung der S-Bahnlinie 1 bzw. der neuen S21 eine wichtige Maßnahme und die weiteren Planungen zeitnah in die Wege zu leiten. Ein besonderer Gewinn dieser Maßnahme ist die neue Station Brümannplatz, die eine direkte Verknüpfung zwischen SPNV und den Stadtbahnlinien U42 und

U46 (heute nicht direkt an den SPNV im Bereich Hauptbahnhof angeschlossen) ermöglicht und damit einen besonders hohen Nutzen aufweist. Aus planerischer Sicht sollte die Verlängerung vom Hauptbahnhof zur einer neuen Station Brüggmannplatz als erste Betriebsstufe und Abschnitt geplant und bereits zu einem früheren Zeitpunkt als der aufwändige Ausbau der weiteren Strecke bis Hamm umgesetzt werden.

Abbildung 46: Zielkonzept S-Bahn-Ausbau Richtung Dortmund - Hamm



VRR (2023): S.24

» Neue S-Bahn-Stationen für Dortmund

Neue Stationen entlang der S-Bahn-Strecken können weitere Potenziale im Bereich des kommunalen ÖPNV heben, Stadtentwicklungsprojekte anstoßen und auch Verbindungen ermöglichen. Dazu gehören neben den neuen Stationen Brüggmannplatz und Spähenfelde auch die Verlegung der Station Barop zum kommunalen ÖPNV-Knotenpunkt Barop Parkhaus, eine neue Station Kronprinzenstraße entlang der S4 (mit dem Potenzial des transit-oriented development, vgl. Kapitel 5.9) und eine Station an der S1 in Höhe des Technologieparks. Wünschenswert aus Sicht der Stadt Dortmund sind auch die angedachten Stationen in den angrenzenden Kommunen wie die Station Pferdebachstraße entlang der S5. Aus planerischer Sicht sollte ebenfalls eine Umsteigestation DO West zwischen S4 (bestehend) und S5 (neu) weiterhin berücksichtigt und untersucht werden. Eine Herausforderung bildet dabei der dichte Zugverkehr an dieser Stelle mit gleichzeitig begrenzter Zweigleisigkeit – die S5 würde bei einem Halt die anderen hier fahrenden Linien blockieren und alle Strecken instabiler werden lassen. Daher müsste hier voraussichtlich ein Bahnhof mit 3-4 Bahnsteigkanten errichtet werden. Es müsste betrieblich untersucht werden, unter welchen Rahmenbedingungen eine solche Station umsetzbar wäre und inwiefern auch weitere Linien des Sauerlandnetzes an einem solchen Knoten halten könnten. Essenziell ist die Wiederinbetriebnahme des sogenannten Tremonia-Gleises, wodurch mindestens eine Dreigleisigkeit entstehen könnte.

» Herstellung der Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz

Der perspektivische Ausbau von Stationen der S1 und S4 auf die vom VRR angestrebte Zielsteighöhe von 76 cm erfordert eine umfassende bauliche Anpassung sämtlicher Stationen entlang dieser Linien, um die Barrierefreiheit sicherzustellen. Die Stadt Dortmund erwartet vom VRR, dass die Stationsmaßnahmen auf den Linien S2 und S5, auf denen bereits auf 76 cm hohe Bahnsteige ausgebaute Fahrzeuge verkehren, zeitnah umgesetzt werden und auf beiden Linien ein durchgehend barrierefreies Angebot entsteht. Ebenso wird im Hinblick auf das Migrationskonzept zur Anpassung

der S-Bahnsteige der S1 und S4 um ein planvolles Vorgehen gebeten, das für die Fahrgäste möglichst wenig Einschränkungen mit sich bringt – auch hinsichtlich der Dauer der Beeinträchtigung. Dies könnte im Sinne einer „Generalsanierung“ der Strecke(n) bestehen, bei dem in wenigen Monaten alle Bahnsteige auf die entsprechende Zielsteighöhe angepasst werden und die S-Bahn nur für wenige Monate anstatt wiederkehrend über Jahre nicht zur Verfügung steht.

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

» 100% barrierefreie SPNV-Stationen

Wie in Kapitel 3.2.1 erläutert, ist der Großteil der SPNV-Stationen auf Dortmunder Stadtgebiet sowohl von der Anzahl auch im Kontext der Fahrgäste bereits barrierefrei im Sinne eines stufenfreien Einstiegs und einer stufenfreien Bahnsteigerreichbarkeit. Ziel bleibt die vollständige Barrierefreiheit aller Stationen. Noch nicht barrierefrei zugängliche Stationen sollten, vor dem Hintergrund der rechtlichen Vorgaben und zur Förderung der Mobilitätsteilhabe, mit hoher Priorität barrierefrei umgebaut werden. Neben dem S-Bahn-Migrationskonzept (s. o.), der Aufwertung der Strecken der RB43 (Bövinghausen, Huckarde Nord, Lütgendortmund Nord, Rahm) und RB52 (Kirchhörde, Tierpark bzw. Verlegung dieser Station) sowie der Verlegung von DO-Barop (S5) ist der Ausbau der Stationen Derne und Kirchderne (RB50/RB51), Dorstfeld Süd (S1) und Sölde (RB59) aktiv zur Zielerreichung voranzubringen.

» Attraktivierung und Aufwertung von Stationen: Zukunftsbahnhöfe für einen attraktiven und integrierten SPNV

Die Deutsche Bahn hat mit dem Projekt Zukunftsbahnhöfe ein Programm gestartet, um SPNV-Stationen nicht nur barrierefrei auszubauen, sondern auch hinsichtlich Gestaltung, Ausstattung und Komfort zu attraktivieren. Dazu gehören bessere Informationen, Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Erste Stationen in Dortmund wurden und werden mit Marten, Aplerbeck und Aplerbeck Süd bereits umgesetzt. Perspektivisch und in Abhängigkeit der verfügbaren finanziellen Mittel sollen alle Stationen in Deutschland zu Zukunftsbahnhöfen aufgewertet werden.

Das Projekt der Zukunftsbahnhöfe leistet einen wesentlichen Beitrag zur Aufwertung der Dortmunder Stationen. Ein Fokus sollte auf Stationen gelegt werden, die noch nicht barrierefrei ausgebaut wurden (siehe 100% barrierefreie SPNV-Stationen), auf Stationen mit Ausbaubedarf zu Mobilstationen (siehe hierzu Kapitel 5.5) und auf die unterirdischen S-Bahnstationen der Linien S1 und S4 in Dorstfeld und Lütgendortmund, die von ihrer Gestaltung nicht mehr zeitgemäß sind und durchaus als Angsträume wahrgenommen werden können. Vergleichbare Umgestaltungen von S-Bahnstationen wurden zuletzt beispielsweise in Frankfurt (Main) umgesetzt und wären auch für Dortmund wünschenswert. Bezüglich der Mobilstationen bietet es sich an, dass DB und Stadt Dortmund die Entwicklung der Zukunftsbahnhöfe gemeinsam angehen und ihre Aktivitäten abstimmen, um Stationen und ihre Umfelder aufzuwerten.

Neben den Zukunftsbahnhöfen liegt viel Potenzial in der Weiterentwicklung der Dortmunder Regionalbahnhöfe. Dazu gehören z.B. Aplerbeck, Hörde und Mengede. Beim Ausbau von Stationen ist auch die jeweilige fußläufige Erreichbarkeit zu überprüfen und zu optimieren. Manche Dortmunder Stationen sind nur umwegig erreichbar, zeitgleich ist deren Wahrnehmung im Stadtgebiet gering. SPNV-Stationen sollten daher nicht nur im Status Quo ausgebaut werden, sondern deren Erreichbarkeit verbessert werden. Dazu gehören direkte Zugänge von allen Seiten. Ein Beispiel bildet hier der Bahnhof Hörde, dessen Bahnsteige nur über einen Tunnel nach Norden erreichbar sind. Auch Stationen wie Kirchhörde oder Aplerbeck Süd sind nur von einer Seite zugänglich und von der anderen Seite der Gleise nur umwegig zu erreichen. Ist die Situation vor Ort baulich nicht zu optimieren, empfehlen sich Maßnahmen zur besseren Sichtbarkeit von Stationen (z.B. Beschilderung).

Im Sinne eines transit-oriented development sollte die Stadtplanung sich noch viel stärker an den bestehenden Stationen des SPNV orientieren und genau dort Stadtentwicklung vorantreiben. Dazu gehört neben der jeweiligen Entwicklung zum Zukunftsbahnhof mit hoher Priorität die Umfeldentwicklung. Ausführlich beschäftigt sich Kapitel 5.7 mit dieser Thematik.

» **Deutschland-Takt & mehr: Flächensicherung für den Bahnausbau**

Von der Idee über die zahlreichen Planungsebenen, die Sicherstellung der Finanzierung bis hin zu Bau und Inbetriebnahme benötigen vor allem Vorhaben im Schienenverkehr in der Regel einen sehr langen Zeitraum. Viele der oben beschriebenen Maßnahmen sind bereits seit Jahren oder Jahrzehnten angedacht. Mittlerweile sind einige Projekte finanziell abgesichert oder bereits in der Umsetzung. Bei anderen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass diese im Zieljahr 2040 dieser Strategie noch nicht in Betrieb sind. Daher ist es umso wichtiger, bei Vorhaben der Schiene einen langen Atem zu bewahren, sinnvolle Maßnahmen auch über Jahrzehnte weiterzuverfolgen und solche Vorhaben auch dann mitzudenken, wenn diese noch nicht konkret sind. Dies betrifft zum einen die Freihaltung von Raum entlang der Bahnstrecken und zum anderen die ausreichende Dimensionierung von Brückenbauwerken über Bahnstrecken, damit langfristige Ergänzungen von Gleisanlagen ohne Anpassung der Brücken nachträglich erfolgen können (Vorratsplanung). Beispielhaft ist hier die Hauptstrecke Bochum – Dortmund – Hamm zu nennen. Hier sind erhebliche Flächenbedarfe in Bezug auf den Ausbau des Knotens Dortmund der Strecke nach Bochum und dem Abzweig Richtung Witten und Westfalenstadion zu erwarten. Als Beispiel für notwendige Vorratsbauten sind hier die Brücken der Rheinischen Straße und der Lange Straße zu nennen, die bei einem Neubau ausreichend breit dimensioniert werden müssen, um zusätzliche Gleise zu ermöglichen. Das dort liegende Tremonia-Gleis weist in Bezug auf notwendige Gleisabstände nicht den heutigen Stand der Regelwerke auf – eine für den Mehrverkehr notwendige Reaktivierung wird daher mehr Platz benötigen. Ein Neubau der Brücke darf die perspektivisch benötigten Flächen nicht verbauen. Um im Schienennetz wieder eine hohe Zuverlässigkeit zu erreichen, ist die Entflechtung von langsamen und schnellen Verkehren essenziell. Dafür wird Infrastruktur benötigt, die wiederum Fläche bedarf. Insofern ist es von hoher Bedeutung, dass die Stadt Dortmund und die zuständige Abteilung für „Langfristige Planung“ der DB InfraGO ihren Kontakt verstetigen, um bei Projekten entlang von Bahnstrecken zwingend und frühzeitig Betroffenheiten zu erkennen und Bedarfe abzuleiten. Falsch dimensionierte Brücken, Stützwände oder zu nah gelegene städtebauliche Vorhaben dürfen den langfristigen bis perspektivischen Ausbau nicht verhindern. Insgesamt muss immer der Gesamtzusammenhang aus verkehrlichen und städtebaulichen Fragestellungen in Einklang gebracht werden.

Eine Finanzierung von Mehrkosten, die durch Vorratsplanungen an kommunalen Projekten entstehen, sollte aufgrund des hohen Nutzens auf überregionaler Ebene durch das Land und/oder den Bund erfolgen.

Als zwingend wird eine deutliche Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungszeiträume sowie eine solide finanzielle Ausstattung für Vorhaben und spätere Betriebskosten des SPNV gesehen. Hier stehen Bund und Land in der Pflicht.

5.1.5 Zusammenfassung: Maßnahmen im SPNV

Nachfolgend sind alle Maßnahmen aus dem Bereich Schiene zusammenfassend aufgeführt. Aufgrund der häufig hohen Wirkung auf die CO₂-Emissionen (Substituierung von langen Pkw-Fahrten) und dem hohen Fahrgastnutzen sind viele der vorgesehenen und unterstützten Maßnahmen mit hoher oder sehr hoher Priorität zu bewerten.

Tabelle 21: Maßnahmen im SPNV

Maßnahme im SPNV	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
5.1.1: RRX-Ausbaumaßnahmen und -Betrieb	DB InfraGO, Land NRW, VRR	bis 2040	hoch
5.1.1: 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
5.1.2: RB 43, RB 52 und Sauerlandnetz: Angebotsausbau, Barrierefreiheit und Dekarbonisierung, Prüfung von zusätzlichen Stationen	VRR, NWL	bis etwa 2030/2035	hoch – sehr hoch
5.1.2: 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
5.1.3: S-Bahn: Schließung von Taktlücken und Taktverdichtungen	VRR	bis etwa 2030	hoch
5.1.3: S-Bahn-Ausbau in Richtung Hamm	VRR, NWL, DB InfraGO		hoch
- Stufe 1 bis Brüggmannplatz		- Stufe 1 bis etwa 2035	
- Stufe 2 bis Hamm		- Stufe 2 nach 2040	

Maßnahme im SPNV	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
5.1.3: Neue S-Bahn-Stationen für Dortmund: Umsetzung neuer bzw. zu verlegender Stationen Barrop, Spähenfelde, Kronprinzenstraße, Technologiezentrum	DB InfraGO, VRR	bis etwa 2040	mittel
5.1.4: Herstellung der Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz	DB InfraGO	bis etwa 2035	hoch
5.1.4: 100 % barrierefreie SPNV-Stationen	DB InfraGO	bis etwa 2035	hoch
5.1.4: Attraktivierung und Aufwertung von Stationen: Zukunftsbahnhöfe für einen attraktiven und integrierten SPNV	DB InfraGO, Stadt DO	Daueraufgabe	hoch
5.1.4: Deutschland-Takt & mehr: Flächensicherung für den Bahnausbau	DB InfraGO, Stadt DO	Daueraufgabe	hoch

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

Die Stadtbahn ist das bekannteste, beliebteste und am meisten genutzte öffentliche Verkehrsmittel in Dortmund und somit der essenzielle Verkehrsträger im kommunalen ÖPNV. Es zeigt sich in der Analyse, dass das System gut funktioniert und von vielen Menschen genutzt und positiv bewertet wird. Der Ausbau ist daher wesentlich, um die ambitionierten Ziele der Stadt Dortmund hinsichtlich Klimaneutralität und Verkehrswende zu erreichen.

5.2.1 Netzerweiterungen und Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stadtbahnnetzes

Derzeit werden im Rahmen des Stadtbahnentwicklungskonzeptes alte und neue Planungsideen zur Erweiterung des Stadtbahnnetzes auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft sowie priorisiert. Dieses Konzept bildet künftig die Grundlage für den Streckenausbau. Im Anschluss muss es darum gehen, die erfolversprechenden Projekte in die Umsetzung zu bringen.

» Netzerweiterungen gemäß Stadtbahnentwicklungskonzept

Da Planungs- und Genehmigungszeiträume auch bei der Umsetzung von Stadtbahnvorhaben langwierig sind, ist es umso wichtiger, auch Projekte planungsseitig voranzutreiben und auch bei konkreter Priorisierung die Projekte der zweiten und dritten Reihe nicht zu vernachlässigen. Ziel sollte es sein, alle positiv geprüften Vorhaben des Stadtbahnentwicklungskonzept perspektivisch in die

Detailplanung und anschließend in die Umsetzung zu bringen. Dies wird voraussichtlich über das Jahr 2040 hinaus andauern. Im Stadtbahnentwicklungskonzept befinden sich mit Verbindungen nach Kirchlinde, Wellinghofen und Benninghofen viele bekannte Maßnahmen vergangener Konzepte, die – bei erneuter positiver Prüfung – nun konkretisiert werden sollten. Die hier dargestellten Maßnahmen sind abhängig von der detaillierten Prüfung, die innerhalb des Stadtbahnentwicklungskonzepts durchgeführt wird. Positive Aussagen an dieser Stelle ersetzen keine detaillierte Kosten-Nutzen-Untersuchung oder Machbarkeitsprüfung.

Der Ausbau des Teilsystems Stadtbahn sollte unter verschiedenen Prämissen geprüft werden:

- Umsetzung der bereits eingeleiteten Planungen zur Verlängerung der U44 auf das Gelände der Westfalenhütte
- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle „Energiecampus“ entlang der U47 in Huckarde im Rahmen der dortigen städtebaulichen Entwicklung, bestenfalls zeitlich abgestimmt.
- Verlängerung von Strecken entlang stark nachgefragter oder in Stadtteile mit hoher Siedlungsdichte ohne leistungsfähige Stadtbahnanbindung: Verschiedene Stadtteile mit mittlerer bis hoher Siedlungsdichte sind aktuell nicht an das Stadtbahnnetz angeschlossen. In wenigen Fällen, wie beim Stadtteil Kirchlinde, existieren Bus-Direktverbindungen in die Innenstadt. In den meisten Fällen ist die Reisekette durch einen Umstieg vom Bus auf die Stadtbahn geprägt. Dies trifft beispielsweise auf Lindenhorst, Eving (Markt), Lanstrop und große Teile des Dortmunder Südens wie Berghofen, Benninghofen, Höchsten, Wellinghofen zu. Gemessen an den Einsteigerzahlen des Teilsystems Bus lassen sich besonders starke Korridore und/oder Teilzentren erkennen, die sich zur Prüfung für den Ausbau des Stadtbahnnetzes anbieten:
 - Korridor Huckarde – Kirchlinde (die Haltestelle Kirchlinde Zentrum weist derzeit die höchsten Einsteigerzahlen einer reinen Bushaltestelle in Dortmund auf; auch auf dem Linienweg befinden sich mehrere Top-20-Bushaltestellen)
 - Korridor Hacheney – Wellinghofen
 - Korridor Hörde – Benninghofen
- Ausbau von Stadtbahnergängungslinien (z. B. Linien U46, U49): Neben den fünf Hauptlinien, die außerhalb der Stammstrecke Streckenabschnitte exklusiv befahren, gibt es mit den Linien U46 und U49 zwei Linien mit überwiegendem Ergänzungscharakter, die noch besser ausgelastet und so im Zusammenhang mit dem Ausbau des Stadtbahnnetzes genutzt werden können. Insbesondere in der Linie U49 wird ein hohes Potenzial gesehen, diese durch Verlängerung in Richtung Kirchlinde (nordwestlich) und Wellinghofen (südlich) besser auszulasten und den Nutzen der Linie (volks-) wirtschaftlich deutlich zu steigern. Gleichzeitig könnte im Busbereich eingespart werden.
- Für weitere potenzielle Ausbaumaßnahmen – auch solche, die im Stadtbahnentwicklungskonzept mit geringerer Priorität bewertet werden – sollen, wie schon in der Vergangenheit, auch in Zukunft Trassensicherungen vorgenommen werden.
- Prüfung und Abgleich der Siedlungsflächenpotenziale (z. B. bisher nicht entwickelte Wohn-

baufächenpotenziale im Flächennutzungsplan) mit Maßnahmen zur Netzerweiterung, einerseits, um den volkswirtschaftlichen Nutzen von Stadtbahnprojekten zu verbessern (vgl. hierzu auch Kapitel 5.9) und andererseits, um potenzielle Trassen freizuhalten.

- Wie bislang sollte auch in Zukunft eine Trassenfreihaltung mindestens für diejenigen Projekte erfolgen, die in der ersten Stufe des Stadtbahnentwicklungskonzepts als grundsätzlich sinnvoll, jedoch nicht als prioritär eingestuft worden sind. Ergänzend sollte auch für eine mögliche Stadtbahnverlängerung von Grevel nach Lanstrop eine grundsätzliche Trassenoption freigehalten werden.

» **Verknüpfung von SPNV und Stadtbahn**

Obwohl SPNV und Stadtbahn eine ähnlich hohe Bedeutung für den Dortmunder ÖPNV haben und für schnelle Verbindungen sorgen können, sind diese bislang nur unzureichend miteinander vernetzt. Direkte Umsteigemöglichkeiten existieren derzeit nur am Hauptbahnhof, Möllerbrücke und Stadthaus sowie in DO-Westerfild, Huckarde Bushof, DO-Wickede, DO-Hörde und DO-Marten Süd. An einigen Stellen kreuzen sich SPNV-Strecken und Stadtbahn, allerdings ohne Umsteigemöglichkeit. Mit der großen Anzahl an SPNV-Stationen im Stadtgebiet ergibt sich hier noch ungenutztes Potenzial. Zur besseren Vernetzung – auch, um den Hauptbahnhof und die Stammstrecken in der City zu entlasten – bietet sich die Prüfung einer besseren Verzahnung zwischen Stadtbahn und SPNV an. Dazu gehören insbesondere eine neue Station Brüggmannplatz, die durch Verlängerung der S-Bahn entstehen könnte (siehe oben) sowie die geplante Verlegung des Bahnhofs Barop zum Knotenpunkt Barop Parkhaus. Analog einer entsprechenden Siedlungsentwicklung vor Ort und damit einer vertiefenden städtebaulichen Untersuchung bestehen Potenziale für eine Vernetzung an der Station Marten durch Verlängerung der U44 sowie im Bereich Dorstfeld zwischen den Linien U43 und den S-Bahnlinien 1, 2 und 4.

» **Ergänzend zum Stadtbahnentwicklungskonzept: Prüfung interkommunaler Stadt-/Straßenbahnpotenziale**

Interkommunale Verbindungen sind bislang nicht Teil des Stadtbahnentwicklungskonzepts. Während Zentrum-zu-Zentrum-Verbindungen durch den Regionalverkehr gut abgedeckt werden, gibt es im unmittelbar Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr Qualitätsdefizite im ÖPNV. Auf stark genutzten Buskorridore und -achsen bieten sich hier Untersuchungen gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern an, um grenzüberschreitende Potenziale im kommunalen Schienenverkehr auszuloten. Dazu kommen vorrangig Verbindungen in Richtung Castrop-Rauxel (Korridor Kirchlinde – Frohlinde – Castrop) und Bochum (Lütgendortmund – Werne – Ruhrpark – Bochum Mitte und Lütgendortmund – Langendreer) in Betracht. Bezogen auf Castrop-Rauxel erscheint eine Anbindung aus dem Dortmunder Netz (aus einer zu verlängernden U44 oder U49) sinnvoll. Das bereits als hoch einzuschätzende Potenzial einer Stadtbahn nach Kirchlinde könnte durch eine entsprechende Erweiterung somit nochmals erhöht werden. Für Lütgendortmund bietet sich eine Erweiterung des Bochumer Straßenbahnnetzes an (Linien 306/308/316/318 von Bochum Hbf. via Werne bzw. 302/305/310 von BO-Langendreer).

» Erweiterung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit im bestehenden Stadtbahnnetz

Neben der Netzerweiterung ist nicht zu vergessen, dass das bestehende Netz nicht nur zunehmend instandgehalten werden muss, sondern weiterhin infrastrukturelle Optimierungsmöglichkeiten aufweist. Durch die folgenden Maßnahmen soll das Netz ertüchtigt werden, um langfristig größere Kapazitäten anbieten zu können:

- Bahnsteigverlängerungen im Borsigplatzviertel und Dorstfeld – Marten für den Einsatz von 60-Meter-Zügen auf der Linie U44
- Bahnsteigverlängerungen der Stationen im Raum Bornstraße (Glückaufstraße bis Franz-Zimmer-Siedlung) sowie Grevel für den möglichen Einsatz von 75-Meter-Zügen (Doppeltraktion 38m-B-Wagen) auf der Linie U42
- Gleis- und Bahnsteigarbeiten zur Ermöglichung eines Einsatzes von 2,65 m breiten Wagen auf den Linien U43/U44

Von hoher Bedeutung ist zudem der zweigleisige Ausbau bislang eingleisiger Abschnitte. Betroffen sind Abschnitte der Linien U43 (Bereich Wickede), U44 (Bereich Dorstfeld – Marten) und U47 (Bereich Aplerbeck): Ein entsprechender Ausbau bringt erhebliche verkehrliche Verbesserungen. Durch die zweigleisige Führung entfallen Wartezeiten auf Gegenzüge, was die Linienkapazität und Betriebskapazität deutlich erhöht und eine höhere Taktdichte ermöglicht.

5.2.2 Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtbahnnetz

Die Haltestellen im Stadtbahnnetz sind zu großen Teilen im Sinne eines höhengleichen Einstiegs und stufenfreier Erreichbarkeit der Bahnsteige barrierefrei. Mit der Erweiterung und Modernisierung des Stadtbahn-Fuhrparks wird zudem die fahrzeugseitige Barrierefreiheit weiter optimiert. Auf einzelnen Streckenabschnitten steht der barrierefreie Ausbau von Haltestellen noch aus. In den meisten Fällen sind zumindest die Planungen angelaufen; der barrierefreie Ausbau der Haltestellen in B1-Lage steht unmittelbar bevor. Für alle Maßnahmen im Bereich Barrierefreiheit gilt es, den Umsetzungszeitpunkt so kurzfristig wie möglich zu forcieren. Insgesamt sind folgende Streckenabschnitte betroffen:

- U47-Abschnitt zwischen Kohlgartenstraße und Stadtkrone Ost. Der Umbau ist bereits eingeleitet und soll bis 2030 abgeschlossen sein.
- U43/U44-Abschnitt Ottostraße/Ofenstraße. Planungen bestehen bereits seit langem und sind ebenfalls umzusetzen.
- U44-Abschnitt zwischen Enscheder Straße und Vincenzheim. Hier ist insbesondere der kurzfristige barrierefreie Neubau der stark frequentierten Haltestelle Borsigplatz durchzuführen.
- U43-Abschnitte entlang des östlichen Hellwegs. Die Herausforderung ist hier, dass der gesamte Straßenraum einer Umgestaltung unterzogen werden muss. In einem ersten Abschnitt wird der barrierefreie Aus- und Umbau der Strecke und Haltestellen zwischen Funkenburg und Rüschebrinkstraße geplant und voraussichtlich in den 2030er Jahren reali-

siert. Anschließend werden die beiden Abschnitte Brackel und Wickede in die Umsetzung gehen

Über diese noch ausstehenden Großmaßnahmen sind weitere Maßnahmen an bestehenden Stationen zur Verbesserung der Barrierefreiheit erforderlich. Dazu zählen Maßnahmen wie die

- Nachrüstung von taktilen Leitstreifen an zahlreichen Haltestellen, auch im Stammstrecken-Bereich
- Ergänzung von barrierefreien Aufzügen an den unterirdischen Haltestellen Märkische Straße und Münsterstraße
- Nachrüstung der Bahnsteigausstattung z. B. mit dynamischer Fahrgastinformation, Notrufsäulen und akustischen Ansagen (mindestens dort, wo mehr als eine Linie verkehrt)
- Ergänzung von barrierefreien Straßenquerungen an den Haltestellen, wo diese noch nicht vorhanden sind. Dazu zählen die Haltestellen Zugstraße, Wickede Post, Wickede S, Enscheder Straße, Vincenzheim und Walbertstraße.

5.2.3 Sicherung, Optimierung und Ausweitung des Angebots im Stadtbahnverkehr

Das Fahrplanangebot im Stadtbahnverkehr ist die Basis für die bereits jetzt gute Nutzung und den Erfolg des Systems. Das konkrete Leistungsangebot wird im städtischen Nahverkehrsplan festgeschrieben. Mit dem Teilkonzept werden Hinweise auf mögliche sinnvolle Anpassungen und Ergänzungen zur Prüfung in den nachfolgenden NVP-Prozess gegeben.

» Erhalt und zielgerichtete Ausweitung des Tagesangebots

Der 10-Minuten-Grundtakt hat sich als nachfragegerechter und gut merkbarer Standard zwischen ca. 6:00 und 20:00 Uhr etabliert. Der 10-min.-Takt der Stadtbahn in der Normalverkehrszeit harmonisiert grundsätzlich zu den 15/30/60-min.-Takten des SPNV. Im Kontext des NVP wäre auch eine Prüfung für das Stadtbahnnetz möglich – denkbar wäre eine Umstellung der Stadtbahn-Hauptlinien auf einen 7,5-Minuten-Takt und ein 15-Minuten-Takt der Stadtbahnergängungslinien mit Taktverstärkern zur Hauptverkehrszeit. Der Fokus für die Umsetzung der 15/30/60-min.-Takten des SPNV liegt auf dem Teilsystem Bus (siehe Kapitel 5.3.1).

Auch unter der Annahme der Beibehaltung des derzeitigen Taktschemas sind zielgerichtete Angebotsausweitungen sinnvoll. Dazu gehört als erste und wichtigste Maßnahme eine Taktverdichtungen auf der Linie mit den höchsten Fahrgastzahlen, der U41. Der Südast bis Hörde soll in einen 5-Minuten-Takt bedient werden, sobald die Fahrzeuge dafür zur Verfügung stehen. Durch eine Überlagerung der Linien U47/U49 sowie U41/U45 soll dann auch zwischen dem Hauptbahnhof und Hafen bzw. Fredenbaum ein 5-Minuten-Takt entstehen (vgl. Drucksache DS 37413-25). Mittelfristig ist eine Taktverdichtung bis Eving (U41 Grävingholz und U42 Schulte-Rödding) sowie Hombruch (U42) zu prüfen. Auf den weiteren Linien ist die Angebotsqualität künftig mindestens auf dem bestehenden Niveau zu erhalten; auf den Linien U44 und U47 könnte langfristig ebenfalls eine Angebotsausweitung geprüft werden (U44 auch durch längere Fahrzeuge/Züge).

Im Rahmen des Nahverkehrsplan sollen vordringlich die Ausweitung von Angeboten in Randzeiten geprüft werden. Dies betrifft insbesondere den Wochenendnachtverkehr und den Sonntagmorgen, an dem der Stadtbahnverkehr erst relativ spät startet.

» **Erhalt des Abendverkehrs und Ausweitung des Nachtverkehrs**

Auch der 15-Minuten-Grundtakt im Abendverkehr zwischen ca. 20:00 und 24:00 Uhr ist als nachfragegerecht und angemessen zu bewerten. Dieser soll grundsätzlich beibehalten werden; eine Verlängerung des Tagesangebots auf den stark nachgefragten Linien U41, U42 und U43 bis 21:00 Uhr könnte im NVP überprüft werden, ebenso die Verlängerung des Bedienungszeitraums bis 01:00 Uhr.

Ein besonderer Schwerpunkt bildet die Überarbeitung des Nachtnetzes, bei denen statt Nachtexpressbussen vermehrt auch die Stadtbahn eingesetzt werden soll. Ein Start wurde mit der ersten Stufe des Konzepts „DO Night“ im Jahr 2024 vollzogen. Hieran anknüpfend ist eine weitere schrittweise Ausweitung der Betriebszeiten zu prüfen. Ziel ist es, vor allem in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen den Stadtbahnbetrieb nachts auszuweiten. Konkret wird dies für die Linien U41, U42, U43/U44 und U47 empfohlen. Auf diese Weise können viele Defizite des derzeitigen Nachtexpress-Netzes (z. B. fehlende Barrierefreiheit, fehlende Durchmesserverbindungen, Anbindung des Hbf.) behoben werden. Außerdem ist davon auszugehen, dass allein durch die Umstellung auf den Schienenverkehr ein höheres Fahrgastpotenzial abgerufen werden kann, was bereits die 2024 und 2025 umgesetzten Ausweitungen des Stadtbahnverkehrs zwischen 24:00 und 1:00 Uhr zeigt (sogenannter Schienenbonus).

Neben einer Änderung von Betriebsabläufen in der Nacht ist die größte Herausforderung das Fehlen eines zentralen Knotens zum Umsteigen zwischen den drei Stammstrecken. Der Nachtverkehr auf der Stadtbahn sollte daher mindestens einen 30-Min.-Grundtakt je Linie und ein möglichst abgestimmtes Umsteigekonzept beinhalten. Ergänzend dazu sollen, wie bereits heute teilweise praktiziert, an zentralen Endstellen wie Hörde Bf. Umsteigemöglichkeiten auf Nachtexpress-Busse oder Bedarfsverkehre bestehen. So wird das Nachtangebot vor allem auf den starken Achsen deutlich attraktiver und auch in der Fläche durch den Wegfall von Einrichtungsverkehren verbessert. Außerdem werden durch die Elektrifizierung Lärm- und Luftschadstoffemissionen vermieden. Alle Angebotsmaßnahmen sind im Nahverkehrsplan zu konkretisieren.

5.2.4 H-Bahn als ergänzendes Verkehrsmittel für besondere Aufgaben

Die H-Bahn hat sich in Dortmund im Bereich der Universität bewährt. Sie ist vor allem als Zu- und Abbringer von Stationen des SPNV und der Stadtbahn, für Tangentialverbindungen mit herausfordernden geografischen Anforderungen sowie für Stadtbereiche mit besonderen Verkehrsaufgaben (Universität, Stadion/Messegelände, Arbeitsplatzstandorte) geeignet. Als unabhängiges und autonomes Verkehrsmittel weist die H-Bahn eine hohe Qualität und Zukunftsfähigkeit auf. Aktiv geplant wird derzeit die Verlängerung vom Campus über Barop zum Theodor Fliedner Heim. In Abhängigkeit der städtebaulichen Entwicklungen ist eine Erweiterung der H-Bahn als Querverbindung Dorstfeld – Hafen – Fredenbaum ebenso denkbar wie eine Verbindung Theodor Fliedner Heim – Westfa-

lenstadion/Westfalenpark – Phoenix West – Hörde Bf. (und weiter ostwärts). Eine Umsetzung ist abhängig von der entsprechenden Voruntersuchung im Stadtbahnentwicklungskonzept.

5.2.5 Zusammenfassung: Maßnahmen Stadtbahn und H-Bahn

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Systems Stadtbahn/H-Bahn zusammenfassend aufgeführt. Aufgrund der häufig hohen Verlagerungswirkung vom MIV zum ÖPNV und dem hohen Fahrgastnutzen sind viele der vorgesehenen und unterstützten Maßnahmen mit hoher oder sehr hoher Priorität zu bewerten. Zu berücksichtigen sind insbesondere bei infrastrukturellen Maßnahmen die lange Realisierungszeiträume sowie die hohen Kosten, für die jedoch bei positivem Nutzen eine Förderung zu erwarten ist.

Tabelle 22: Maßnahmen Stadtbahn und H-Bahn

Maßnahme des Teilsystems Stadtbahn/ H-Bahn	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
5.2.1: Prüfung und Umsetzung von Netzerweiterungen gemäß Stadtbahnentwicklungskonzept	Tiefbauamt, Verkehrswendebüro, DSW21		hoch
- Umsetzung U44 Westfalehütte		- bis 2030	
- Verlängerung von Strecken entlang stark nachgefragter Busachsen oder in Stadtteile mit hoher Siedlungsdichte ohne leistungsfähige Stadtbahnbindung		- nach positiver Prüfung sukzessive bis 2035/bis 2040/nach 2040	
- Ausbau von Stadtbahnergängungslinien			
- Verknüpfung von Stadtbahn und SPNV	VRR, DB InfraGO, Tiefbauamt, Verkehrswendebüro, DSW21		hoch
- neue Station Energiecampus			
5.2.1: Stärkere Verknüpfung von SPNV und Stadtbahn: Prüfung und bei positivem Ergebnis Umsetzung			
- Barop Parkhaus (S5, U42)		- bis etwa 2030	
- Brüggmannplatz (S-Bahn, U42/U46/U44)		- bis etwa 2035	
- Dorstfeld S (S1, S2, S4, U43)		- nach positiver Prüfung sukzessive bis 2035/40	
5.2.1: Prüfung interkommunaler Stadt-/ Straßenbahnpotenziale	Städte Dortmund und Bochum, Kreis Recklinghausen	bis 2035	hoch
5.2.1: Erweiterung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit im bestehenden Stadtbahnnetz	Tiefbauamt, Verkehrswendebüro, DSW21		mittel
- Bahnsteigverlängerungen U44 (60 m)		- bis etwa 2035	
- Bahnsteigverlängerungen Bereich Bornstraße sowie Grevel (75 m)		- bis etwa 2040	

Maßnahme des Teilsystems Stadtbahn/ H-Bahn	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
- Ausbau Ost-West-Strecke für 2,65 m-Fahrzeuge und zweigleisiger Ausbau		- bis etwa 2040	
5.2.2: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtbahnnetz			
- U47-Abschnitt B1	Tiefbauamt, DSW21	- bis etwa 2035	mittel – sehr hoch
- U44 Bereich Borsigplatz			
- U43/U44 Bereich Rheinische Straße			
- U43 Bereich östlicher Hellweg			
- U43 Bereich Brackel/Wickede		- bis etwa 2040	
- Nachrüstung taktile Leitstreifen und Bahnsteigausstattung		- bis etwa 2030	
- Nachrüstung von barrierefreien Aufzügen: Münsterstraße, Märkische Straße			
- Ergänzung barrierefreier Straßenquerungen			
5.2.3: Erhalt und zielgerichtete Ausweitung des Tagesangebots			
- 5-Minuten-Takt bis Hörde, Hafen, Fredenbaum	Stadtplanungsamt, DSW21	- bis 2030	- hoch
- 5-Minuten-Takt U42		- bis etwa 2035	- hoch
- 5-Minuten-Takt U41 Eving			- mittel
5.2.3: Erhalt des Abendverkehrs und Ausweitung des Nachtverkehrs: Stadtbahn im Wochenend-Nachtverkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	hoch
5.2.4: H-Bahn als ergänzendes Verkehrsmittel für besondere Aufgaben			
- Ausbau Universität – Theodor-Fliedner-Heim	Tiefbauamt, Verkehrswendebüro, DSW21	- in Umsetzung	- hoch
- langfristige Perspektiven (z. B. Theodor-Fliedner-Heim – Phoenix-West – Hörde oder Verlängerung Richtung Hafen und Fredenbaum)		- nach 2040	- mittel

5.3 Gezielte Weiterentwicklung des Busnetzes – effizient, nachfragegerecht und vielfältig

Der Busverkehr in Dortmund, der an vielen Stellen bereits gut funktioniert, sollte aus dem Bestand heraus weiterentwickelt werden. Es geht darum, das Netz in seinen Grundstrukturen zu optimieren. Erfolgreiche Achsen und Verbindungen sollten erhalten und gestärkt werden, im Bereich der Ergänzungslinien kann der Betrieb auch auf Effizienz geprüft werden. Da es auch weiterhin auf Umstiege und die Vernetzung mit der Stadtbahn und dem SPNV ankommt, spielen sichere Anschlüsse und nahtlose Übergänge eine wichtige Rolle. Insgesamt gilt es mit den folgenden Maßnahmen, den

Busverkehr für viele Noch-Nicht-Nutzer*innen attraktiver, einladender und zuverlässiger zu gestalten und die Infrastruktur im Busnetz auf einen modernen, barrierefreien Stand zu bringen.

5.3.1 Gezielte Weiterentwicklung des Busnetzes und -angebots – effizient, nachfragegerecht und vielfältig

Die Schiene ist in Dortmund auf vielen starken Achsen das Rückgrat des ÖPNV, dem Busverkehr kommt für die Erschließung der Fläche, als Stadtbahnvorlaufbetrieb oder für Verkehrsachsen mit mittlerem Fahrgastpotenzial eine wichtige und vielseitige Rolle in Dortmund zu. Gerade im Hinblick auf das große Stadtgebiet mit vielen eigenen Siedlungskernen übernimmt der Busverkehr mit zahlreichen Linien viele Nahverkehrsaufgaben. So vielfältig wie das Angebot auf unterschiedliche Nachfrage reagieren muss, so wenig wird diese Vielfalt aktuell nach außen kommuniziert. Häufig verkehrende „Premium“-Buslinien haben keine gesonderte Kennzeichnung bzw. ein Marketing. Für ÖPNV-affine Menschen sind diese in Dortmund als Zehner-Nummernlinien zu erkennen. Diese Linien übernehmen heute wichtige radiale (z. B. 450, 460) oder tangentielle (z. B. 420, 440) Aufgaben abseits der Stadtbahn.

Eine deutlichere Hierarchisierung des Busverkehrs und die Herausbildung eines Premium-Angebots ist aus mehreren Gründen eine wichtige und sinnvolle Maßnahme. Einerseits soll so das bestehende Angebot im Busverkehr – schnelle und direkte Linien wie auch Linien für die Feinerschließung – den Bürger*innen besser vermittelt werden, sodass die unterschiedlichen Funktionen und Qualitäten besser hervorgehoben werden. Die Verlässlichkeit für den Fahrgast steigt, wenn z. B. die Angebotsqualität (Takt, Betriebszeitraum, direkter Linienweg) bereits durch das Produkt erkennbar ist. Andererseits soll eine Hierarchisierung helfen, zielgerichtet Qualitätsstandards und Optimierungen auf der Ebene des Nahverkehrsplans festzulegen und die Effizienz des Busverkehrs zu steigern. Auf dieser Basis können dann zielgerichtet Optimierungen im Detail umgesetzt werden, etwa die Taktichte und Betriebszeit oder auch die Beschleunigung einzelner Strecken.

» Hierarchisierung des Busverkehrs in ein Haupt-, Neben-, und Ergänzungnetz

Im Rahmen des Nahverkehrsplans sollte daher das bisherige Netz entsprechend der Bedeutung der Linien hierarchisiert werden: Welche Linie hat welche Bedeutung für das Netz? Welche Linien übernimmt welche Funktionen? Wie effizient sind die einzelnen Linien des Netzes? Diese Hierarchisierung des Netzes soll dazu beitragen, einerseits einheitliche Angebotsqualitäten zu definieren und andererseits das bereits bestehende „Premium“-Netz und entsprechende Linien im Rahmen der Richtlinie Kommunale Produkte des VRR mit einer speziellen Produktbezeichnung zu versehen. Für die Hierarchisierung werden folgende Vorschläge eingebracht:

- Entwicklung eines Hauptnetzes: Das Hauptnetz soll aus Premium-Linien (künftig mit eigener Bezeichnung und Qualität), den wichtigsten weiteren Buslinien sowie den XBus-Linien bestehen. 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. Entsprechend ist im Hauptnetz die Angebotsqualität am höchsten; der Mindest-Takt sollte tagsüber ein 20-Minuten-Takt sein.. Auf vielen Linien/Korridoren kann auch ein 10-oder 7,5-

Minuten-Takt angemessen sein. Die entsprechenden Takte sind durch einzelne Linien oder durch Linienüberlagerungen erreichbar. Davon abweichend werden die XBus-Linien gemäß VRR-Konzept in der Regel im 30-Minuten-Takt bedient. Weiterhin soll das Hauptnetz als ergänzendes Priorisierungskriterium für den barrierefreien Haltestellenausbau sowie für die effektive Beschleunigung von Linien dienen. Das Bus-Hauptnetz würde – gemeinsam mit dem Stadtbahnnetz – das ÖPNV-Vorrangnetz darstellen und so eine hohe Bedeutung bei der Gestaltung des Straßenraums (nach Möglichkeit Busbeschleunigung, siehe Kapitel 5.6) erhalten. Auf Basis ihrer Verkehrsfunktion sowie der Fahrgastzahlen kommen für das Hauptnetz aus dem bestehenden Netz die Linien 400, 410/415, 420, 423, 430, 440, 450, 460, 470, 480, 490, 427, 431, 432, 433, 436, 438, 439, 441, 447, 462, 465, die XBus-Linie X13, die Stadtgrenzen überschreitenden Verbindungen 336, 370, 371 und 378 sowie künftige weitere XBus-Linien und Premium-Buslinien in Betracht. Diese Linien/Verbindungen erschließen (inkl. Stadtbahn) bereits über 80% der Dortmunder Einwohner*innen und sollten daher künftig im Fokus stehen. Die vorstehende Aufzählung ist dabei nicht abschließend und ergibt sich aus dem bestehenden Netz. Eine endgültige Festlegung sollte im NVP getroffen werden, dort wird die Funktion und Einordnung jeder Linie diskutiert.

- Weiterentwicklung eines Nebennetzes: Das in Teilen bereits vorhandene Nebennetz, bestehend aus Stadtteillinien und ergänzenden Verbindungslinien, sollte aus dem Bestand heraus definiert und weiterentwickelt werden. Hier ist zudem besonders die Anschlusssicherung (SPNV, Stadtbahn, Hauptnetz) zu beachten, da diese Linien häufig als Abbringer von zentralen Achsen/Haltestellen dienen. Als Mindest-Qualität ist ein 30-Minuten-Takt anzusetzen, es können auch 15- oder 20-Minuten-Takte angemessen sein. Aus dem bestehenden Netz können beispielhaft die Linien 361, 369, 411, 412, 428, 437, 438, 442, 448, 471 und 474 genannt werden. Die Aufzählung ist an dieser Stelle beispielhaft; eine endgültige Festlegung sollte im NVP getroffen werden (s. o.).
- Weiterentwicklung eines Ergänzungsnetzes: Das in Teilen bereits vorhandene Ergänzungsnetz besteht aus Linien, die die Feinerschließung von kleineren Siedlungsbereichen und die Anbindung von ländlicheren Gebieten Dortmund sicherstellen. Wichtig sind auch hier gesicherte Anschlüsse an höhere Netzebenen und Knotenpunkte. Das Ergänzungsnetz sollte aus dem Bestand heraus definiert und weiterentwickelt werden. 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. Es sind beispielhaft die Linien 463 oder 473 zu benennen. Eine endgültige Festlegung sollte im NVP getroffen werden.

» Einführung eines städtischen Premium-Produkts im Busverkehr

Ein häufig kritizierter Punkt im Dortmunder ÖPNV ist die Fokussierung des Netzes auf die City und der häufige Umsteigezwang. Auch im Rahmen der Bürger*innen-Beteiligung wurden fehlende schnelle tangentialen Verbindungen häufig benannt. Dies deckt sich mit einer ausbaufähigen Nutzung und Bekanntheit des Busverkehrsangebots, das in der Flächenstadt Dortmund mit stark nachgefragten tangentialen Achsen eine wichtige Rolle einnehmen muss. Um mehr Menschen auch für die Nutzung des Busses zu gewinnen, müssen Zuverlässigkeit, Komfort und Angebotsqualität ge-

steigert und auch vermarktet werden. Dafür eignet sich die Einführung eines Premium-Produkts im Busverkehr, welches diese Kriterien in besonderem Maße abdeckt. Dieses Premium-Produkt soll konkret die folgenden Aufgaben erfüllen:

- Bedienung der wichtigsten Tangentialverbindungen, z. B.:
 - Flughafen – Aplerbeck – Hörde – Hombruch – Lütgendortmund
 - Lütgendortmund – Kirchlinde – Mengede
 - Mengede – Eving – Derne (mit Prüfung einer Verlängerung bis Lünen Preußen oder DO-Lanstrop)
 - Derne – Scharnhorst – Brackel – Aplerbeck (mit Prüfung einer Verlängerung bis Lünen Preußen)
- Direktverbindung von Stadtteilen ohne Stadtbahnangebot in die City, z. B.:
 - Kirchlinde – City (Hbf.)
 - Schüren – City (Hbf.)
 - (Husen/Kurl –) Hohenbuschei – City (Hbf.)
 - Mengede – Deusen – City (Hbf.)
- Abbringer von Stadtbahnknoten/-endstellen auf starken Achsen, z. T. hier als Stadtbahnvorlaufbetrieb, z. B.:
 - Hörde – Schwerte
 - Westfalenhallen – Kirchhörde – Herdecke

Diese Aufgaben decken sich überwiegend mit den heutigen Angeboten der sogenannten „Nuller“-Linien (410, 420, 430, 440, 450, 460, 470, 480, 490) und stellen somit eine Aufwertung der bereits überwiegend gut ausgebauten Verbindungen dar. Hierzu bieten sich – je nach Funktion, Bedeutung und Zweck der Linie – die Produkte MetroBus oder CityExpress an. Bei beiden Produkten handelt es sich um beschleunigte und im Falle des MetroBusses auch um Verkehre mit ausgedehnten Betriebszeiten und Takten. Insbesondere aus Vermarktungsgründen ist daher die Bezeichnung MetroBus anzustreben, zumal die VRR-Beschreibung des Produkts (*„Der MetroBus ist das Premiumprodukt im Verkehr zwischen Stadtteilen. Er zeichnet sich dabei insbesondere durch seine beschleunigte Betriebsabwicklung, sowohl hinsichtlich der Linienführung als auch beim Fahrgastwechsel, aus.“*) den zuvor aufgeführten Zielen und Aufgaben der entsprechenden Produktrichtlinie des VRR entspricht. Ein Vorbild hinsichtlich Einsatzzwecke und Betrieb stellt auch das Berliner Metrobus-System dar.

Die Aufwertung zu einem Premium-Produkt soll, neben den direkten Verbindungen auf den starken Achsen, durch folgende Merkmale umgesetzt werden:

- schnelle und direkte Linienführung, keine Feinerschließung, Nutzung des ÖPNV-Vorrangnetzes
- Anbindung an den Schienenverkehr (Anschlussbildung, etc.)

- dichte Takte und ausgedehnte Betriebszeiten (anzustreben ist auf den meisten Achsen ein Betriebsangebot analog zur Stadtbahn sowie zur Linie 400 im 7,5-/10-/15-Minuten-Takt-schema)
- hoher Komfort (Informationsqualität und Ausstattung, angelehnt an den kommunalen Schienenverkehr)
- Beschleunigung durch kurzes Halten mit Ein-/Ausstieg an allen Türen sowie infrastrukturelle Maßnahmen (LSA-Bevorrechtigung, Busspuren etc.)

» **Stärkung weiterer Schnellbus-/XBus-Verbindungen**

Des Weiteren wird auch die Stärkung von schnellen Verkehren auf schienenfernen Relationen angeregt, um Fahrgästen umsteigearme, direkt geführte und zum Pkw konkurrenzfähige Verbindungen anzubieten. Hier rücken insbesondere eine schnelle und direkte Anbindung von Umland-Kommunen, die über keine Schienenanbindung an Dortmund verfügen in den Fokus, z. B. Waltrop und Bergkamen. Dafür hat der VRR mit Mitteln des Landes NRW das Produkt der XBus-Linien eingeführt; mit der Linie X13 ist eine erste Linie erfolgreich in Dortmund etabliert. Der Kreis Unna wird im Zuge seines Nahverkehrsplan die heutige Schnellbuslinie S30 zur X6 (eigene Bezeichnung, kein Zusammenhang mit VRR-XBus-Konzept) optimieren, auf einen Halbstundentakt verdichtet, allerdings im Verlauf auf Bergkamen – Grevel eingekürzt. Als Probetrieb erfolgt eine stündliche Verlängerung zum Hauptbahnhof. Folgende Maßnahmen stehen beim Produkt XBus und SchnellBus im Fokus:

- Umsetzung der Linie X11 Datteln – Castrop-Rauxel – Dortmund-Marten – Dortmund Universität des VRR-XBus-Konzepts
- Prüfung weiterer Maßnahmen aus dem VRR-XBus-Konzept:
 - X59 Waltrop – Dortmund-Mengede – Castrop-Rauxel Münsterplatz/Süd
 - X67 Dortmund Technologiepark – Dortmund-Universität – Campus Süd – Dortmund-Kirchhörde – Herdecke – Hagen – Breckerfeld
 - X91 Lünen – Dortmund-Derne – Dortmund-Scharnhorst – Dortmund-Brackel – Dortmund-Aplerbeck – Dortmund-Schwerter Wald – B236 – Schwerte
 - X93 Hagen Hbf.– Westhofen – Dortmund-Holzen – Dortmund-Höchstes – Dortmund-Hörde Bf.– Dortmund Phoenix-West

Hierzu sind Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern und dem VRR und NWL zu führen. Die Finanzierung muss überwiegend landes- bzw. verbundseitig erfolgen – grundsätzlich ist auf übergeordneter Ebene die Finanzierung von Busprodukten zu diskutieren, welche schienenähnliche regionale Aufgaben übernehmen.

- Prüfung weiterer schneller Verbindungen auf ihr Potenzial (Produkt „SchnellBus“):
 - Holzwickede – Wickede – Kurl – (Scharnhorst –) Lanstrop – Lünen-Preußen (ggf. als Alternative zur X91)
 - Expressfahrten mit Auslassung von Haltestellen bzw. Halt nur an zentralen Knoten

als Zusatzangebot auf Hautverbindungen (auch dies betrifft vorrangig Relationen der heutigen „Nuller“-Linien, z.B. die 440 im Abschnitt Hörde – Lütgendortmund)

- Prüfung der Weiterführung der neuen Linie X6 Bergkamen – Grevel des Kreises Unna zur Übernahme städtischer Aufgaben mit Schnellbuscharakter zum Dortmunder Hbf. auf einer stadtbahnfernen Relation mit Erschließungs-/Anbindungspotenzial, z.B. via Hannöversche Straße (aktuell keine direkte Bedienung)

» **ÖPNV im interkommunalen Kontext: Bessere Stadtgrenzen überschreitende Verbindungen**

Das grundsätzlich gute SPNV-Angebot stellt in der Region Rhein-Ruhr eine angemessene regionale Vernetzung sicher. Neben den interregionalen Verbindungen (siehe SPNV, XBus und SchnellBus) gibt auch einen kleinräumigen Bedarf für eine bessere Vernetzung im ÖPNV, insbesondere in Bezug auf die direkten Nachbarkommunen, manchmal auch nur auf unmittelbar aneinandergrenzende Stadtteile unterschiedlicher Kommunen. Bereits der Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 hat grenzüberschreitende Lücken im ÖPNV-Netz identifiziert, auch die Analyse zeigt vorhandene und fehlende Verbindungen auf. In Dortmund handelt es sich dabei überwiegend um Relationen mit geringem Nachfragepotenzial, die im Sinne eines Gesamtnetzes allerdings eine Detailprüfung erfordern. Hier ist im Rahmen des NVP zu untersuchen, ob und wenn ja welches Angebot bedarfsgerecht die entsprechenden Lücken schließen kann. Dabei handelt es sich um folgende Relationen (nicht abschließend):

- Westerfilde – Castrop-Rauxel
- (Grevel –) Lanstrop – Lünen-Niederaden bzw. Bahnhof Preußen
- Eving/Derne – Lünen-Süd / Bahnhof Preußen
- Zukünftiger Umgang mit eigenwirtschaftlichem AirportShuttle Holzwickede – Dortmund Flughafen
- Lichtendorf – Schwerterheide – Sommerberg
- Linienverlängerung der heutigen Linie 450 von Herdecke-Schanze nach Herdecke Mitte

Weitere mögliche Lückenschlüsse ergeben sich aus den oben aufgezählten Maßnahmen im Produktnetz.

» **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, das zwar eine umfangreiche Grundabdeckung des Stadtgebiets bietet, jedoch darüber hinaus zahlreiche Schwächen aufweist, sollte umfassend reformiert und neu konzipiert werden. Dem Busverkehr soll zukünftig im Nachtverkehr folgende Hauptaufgaben zukommen:

- Abbringerverkehr von Stadtbahn- und/oder SPNV-Knoten in Stadtteile ohne Schienenanbindung (z. B. von Hörde Bf. nach Berghofen, Benninghofen oder Wellinghofen)

- Bedienung von Busverkehrsverbindungen mit auch in der Nacht ausreichender Nachfrage, insbesondere die wichtigen Tangentialverbindungen (z. B. Aplerbeck – Lütgendortmund – Mengede)
- Anbindung von Stadtteilen ohne Schienenanbindung (SPNV oder Stadtbahn) an die City, insbesondere den Hauptbahnhof (z. B. Kirchlinde), 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.

Ergänzend wird vorgeschlagen, den Einsatz eines On-Demand-Angebots als Abbringer von Stadtbahnknoten zu prüfen, bspw. von Hörde in den Dortmunder Süden oder von Huckarde in Richtung Deusen. So können auch zahlenmäßig geringe und diversifizierte Fahrtwünsche effizient bedient und die Flächenerschließung mindestens auf dem Stand des derzeitigen Nachtexpress-Netzes erhalten werden.

» **Prüfung des Taktschemas im Busverkehr**

Der SPNV verkehrt in Dortmund und der Region überwiegend im 15/30/60er-Takt. In Bezug auf Anschlüsse zum lokalen ÖSPV sind insbesondere 20er-Takte im Busbereich schwierig, bieten sie in der Regel nur einen Anschluss je Stunde. Je häufiger die übergeordnete Linie fährt, desto tolerierbarer ist es, wenn nicht alle Fahrten aufeinander anschließen. Da jede Linie individuelle Aufgaben erfüllt und an den meisten Stellen in Dortmund ein Anschluss auf den 10er-Grundtakt der Stadtbahn relevanter ist, ist eine pauschale Taktumstellung mit Ausrichtung auf den SPNV nicht zu empfehlen, es besteht allerdings weiterer Untersuchungsbedarf, der im Rahmen des Nahverkehrsplan erfolgen soll. Hier soll je nach Teilnetz geprüft werden, welches Taktschema zukünftig gelten soll. Diese Festlegung ist eng verknüpft mit der oben beschriebenen Hierarchisierung des Busnetzes:

- In welcher Netzebene befindet sich die Linie? Welche primäre Aufgabe hat sie?
- Auf welche SPNV-/Stadtbahn- oder Busverbindung ist bzw. soll die Linie ausgerichtet werden? In welchem Takt verkehrt die entsprechend übergeordnete Verbindung?
- An welchen Knoten ist die Linie mit anderen verknüpft? Welches Taktschema ist vor Ort überwiegend vorherrschend?

Tabelle 23: Geeignete Takte im Busverkehr

Takt übergeordnete Linie/ Vorherrschender Takt an Knoten	Zu empfehlender Takt untergeordnete Linie
	Passend mit Einschränkungen zu vermeiden
5	5; 7,5; 10; 15; 20; 30; 60
7,5	7,5; 10; 15; 20; 30; 60
10	10; 15; 20; 30; 60
15	15; 20; 30; 60
20	20; 30; 60

30	30; 60
60	60

» **Vereinheitlichung von Bedienungsstandards**

Der Nahverkehrsplan legt u.a. Standards für Bedienzeiten und Takte fest. In der Vergangenheit hat es in Dortmund vor allem in Bezug auf die Bedienzeiten (Start- und Endzeiten einer Linie oder eines Produkts) keine einheitliche Regelung gegeben; diese wurde linienbezogen und anhand der Nachfrage festgesetzt, was zum Beispiel dazu führt, dass einige Linien gegen 20:00 Uhr, andere gegen 22:00 Uhr und wieder andere gegen 24:00 Uhr enden oder samstags-/sonntagsmorgens zu unterschiedlichen Zeiten oder auch gar nicht starten. Dies führt einerseits dazu, dass die Fahrgäste das Angebot als undurchsichtig wahrnehmen. Andererseits sind hierdurch einige Stadtbereiche besser versorgt als andere. Mit dem neuen Nahverkehrsplan soll, angepasst an ein festgelegtes Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz, stärker auf einheitliche Bedienungsstandards gesetzt werden, sodass klar wird, in welchem Zeitfenster Haupt-, Neben- und Ergänzungslinien verkehren. Ausnahmen bzw. Sonderfälle z. B. für spezielle Linien zur Erschließung von Gewerbegebieten werden dabei berücksichtigt.

Grundsätzlich sollten gemäß § 8 ÖPNVG NRW im kommenden Dortmunder Nahverkehrsplan folgenden Qualitätsstandards als Mindestanforderungen auf der Netzebene definiert werden (linienscharfe Definition optional möglich):

- Betriebszeiten
- Takte/Taktschema
- Anschlüsse
- Fahrzeug- und Personalstandards

5.3.2 Barrierefreiheit, Informationen und Aufenthaltsqualität: Bushaltestellen als attraktiver Einstiegspunkt

» **Beschleunigter barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen: mindestens 60 bis 70 Haltepositionen jährlich**

In Dortmund besteht großer Nachholbedarf beim barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen. Mehr als 1.500 Bushaltepositionen entsprechen nicht den aktuellen Standards der Barrierefreiheit. Um die Vorgaben des PBefG zu erfüllen und die Mobilitätsteilhabe zu gewährleisten, soll zukünftig mehr Tempo beim Ausbau erfolgen. Dabei helfen die derzeit hohen Fördersummen (bis zu 100%) sowie die Möglichkeit der Übernahme von Planungsleistung durch den VRR. Hiervon sollte die Stadt Dortmund Gebrauch machen, um kurzfristig mindestens 60 bis 70 Haltepositionen jährlich barrierefrei ausbauen zu können. Diese Zielgröße muss erreicht werden, damit in einem überschaubaren Zeitraum bis 2035 zumindest 70% der Haltepositionen barrierefrei nutzbar sein können. Dies umfasst alle Haltestellen mit mehr als 15 Einsteigenden an einem Werktag. Im Zielzustand sollten mehr als 90% der Haltepositionen barrierefrei sein, was alle Haltestellen mit mindestens drei Ein-

steigenden werktags umfassen würde. Bei einzelnen Haltepositionen, wo der Ausbau räumlich oder technisch einen besonderen Aufwand bedeutet sowie äußerst niedrige Fahrgastzahlen vorherrschen, kann es möglich sein, auf einen barrierefreien Ausbau zu verzichten oder Haltepositionen grundsätzlich oder am Standort zu hinterfragen.

Tabelle 24: Zielgrößen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltepositionen

Zielgrößen für den barrierefreie Ausbau von Bushaltepositionen		
bis Ende 2027	Haltepositionen der Prioritätsstufen 1 und 2 der gültigen Prioritätenliste	entspricht rund 120 Haltepositionen
bis Ende 2030	≥ 45 % aller Haltepositionen	- entspricht dem Umbau von mindestens 60-70 Haltepositionen jährlich - umfasst etwa alle Haltestellen mit mind. 50 Einsteigenden pro Werktag - umfasst die Prioritätsstufen 1-4 der gültigen Prioritätenliste
bis Ende 2035	≥ 70 % aller Haltepositionen	- entspricht dem Umbau von mindestens 60-70 Haltepositionen jährlich - umfasst etwa alle Haltestellen mit mind. 15 Einsteigenden pro Werktag - umfasst die Prioritätsstufen 1-6 der gültigen Prioritätenliste
bis Ende 2040	≥ 90 % aller Haltepositionen	- entspricht dem Umbau von mindestens 60-70 Haltepositionen jährlich - umfasst etwa alle Haltestellen mit mind. 3 Einsteigenden pro Werktag

Folgendes ist beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen in Dortmund grundsätzlich zu beachten:

- Die Stadt Dortmund hat in der Teilfortschreibung des gültigen NVP eine Prioritätenliste für den barrierefreien Ausbau festgelegt, welche sich u. a. an den Fahrgastzahlen und an der Bedürftigkeit im Umfeld einer Haltestelle orientiert. Diese Prioritätenliste sollte für den beschriebenen Ausbaupfad weiter zugrunde gelegt werden und ggf. im kommenden NVP einer Prüfung unterzogen werden.
- Steighöhe: Im Rahmen des neu aufzustellenden NVP werden die derzeitigen baulichen Standards einer Prüfung unterzogen und analog zu den Erkenntnissen und Erfahrungen aus anderen Kommunen aktualisiert. Grundsatz ist die Erfüllung der DIN 18040-3 zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit. Kurzfristig wird empfohlen, die Regelsteighöhe von Bushaltestellen auf die im Ruhrgebiet sonst üblichen 18 cm zu erhöhen.
- Viele Bushaltestellen erfordern eine individuelle Betrachtung entsprechend der konkreten

räumlichen Verhältnisse, sodass eine standardisierte Planung in vielen Fällen nicht möglich ist. Daher werden – auch bei Übernahme vieler Leistungen und Kosten – weiterhin angemessene Personalressourcen benötigt. Es empfiehlt sich die kurzfristige Einrichtung einer Taskforce „barrierefreie Bushaltestellen“.

- Insbesondere bei den Bushaltepositionen im Vorrangnetz (Bus-Hauptnetz und Premium-Busangebot) ist bei jedem Ausbau die Prüfung des Ausbaus als Buskap oder Fahrbahnrandhaltestelle sowie bei Haltepositionen im Knotenpunktbereich die Einrichtung einer bevorrechtigten Ausfahrt zu prüfen, sofern noch nicht vorhanden.
- Busbuchten sollen zukünftig im Regelfall nur aus betrieblichen Gründen (Stand-/Liegezeiten) eingerichtet/erhalten werden. Dabei sind die gängigen Entwicklungslängen (88 m für Busbuchten, die durch Solobusse angefahren werden) für die Erreichung der Barrierefreiheit einzuhalten. Beim barrierefreien Ausbau soll daher ein Rückbau bisheriger Busbuchten geprüft werden. Regelformen für den barrierefreien und zügigen Fahrgastwechsel sind Fahrbahnrandhaltestellen und Buskaps. Diese dienen auch dazu, die Pulkführerschaft durch den Busverkehr im Hauptnetz zu sichern.
- Es ist auf eine sichere Führung des Radverkehrs im Haltebereich zu achten. Im Zweifelsfall ist die Führung im Rahmen des Umbaus anzupassen. Eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum durch den unmittelbaren Wartebereich ist zu vermeiden (siehe auch Kapitel 5.6.3).

Besonders hervorzuheben sind aufgrund der Fahrgastzahlen und Netzbedeutung folgende noch nicht barrierefreie Haltestellen. Diese sollten in einer kurzfristigen Umsetzung dringend Berücksichtigung finden:

- Kirchlinde Zentrum, Universität S, Huckarde Bushof U, Scharnhorst Zentrum U, Schulte Rödning U, Germania S, Lütgendortmund S, Dorstfeld S, Derne Bf., Aspeystraße, Overgünne, Hafen U, Westerfilde U, Haltestellen entlang der Linie 400 (Borsigplatz, Nordmarkt, Brunnenstraße, Funkenburg, Vinckeplatz und weitere)

» Informationsqualität verbessern: DFI und DFI-Light sowie QR-Codes

Die Bürger*innen-Beteiligung hat noch einmal deutlich gezeigt, dass eine gut ausgestattete Haltestelle den Menschen wichtig ist und den Abbau einer ersten Einstiegshürde bedeutet. Auch kann so die häufig kritisierte Informationsqualität gesteigert werden. Hier liegt Dortmund gerade im interkommunalen Vergleich weit zurück. Daher ist ein verstärkter Einsatz von Echtzeit-Fahrgastinformationen an Bushaltestellen vorzusehen. Dies sollte an Haltestellen mit hoher Nutzung und Netzbedeutung, vor allem aber am Übergang zwischen verschiedenen Netzebenen (SPNV <> ÖSPV, Stadtbahn <> Bus), aus klassischen dynamischen Fahrgastinformationsanlagen (DFI) und an weiteren Haltestellen mit mittlerer bis hoher Nutzung durch sogenannte DFI Light (platzsparend, autark ohne externe Stromversorgung) gewährleistet werden. Als ergänzende Maßnahme können an jeder Haltestelle durch einen QR-Code auf dem Fahrplanaushang die Echtzeit-Informationen barrierefrei online abrufbar gemacht werden. Das Online-Angebot sollte barrierefrei gestaltet und erreichbar sein. Konkret wird vorgeschlagen,

- mittel- bis langfristig alle Bushaltestellen mit über 400 Ein- und Aussteigenden täglich so-

wie mit Netzbedeutung (Knotenpunktfunktion, Umsteigemöglichkeiten) mit einer dynamischen Fahrgastinformation auszustatten,

- bereits kurzfristig ein Aktionsprogramm für mindestens 100 DFI-Light-Anlagen zu starten und diese an den Haltestellen z. B. von stark genutzten Linien und/oder der neuen Linie 400 einzusetzen,
- auf Fahrplanaushängen weiterhin einen QR-Code bereitzustellen, der auf die Live-Abfahrtsdaten der jeweiligen Haltestelle verweist (EFA).

» Pilotprojekt Zukunftshaltestelle

Die Haltestellen sind der Erst-Kontakt der Nutzer*innen mit dem System ÖPNV. Aktuell haben die Dortmunder Bushaltestellen im Gegensatz zur Stadtbahn keine besondere und einheitliche Gestaltung. Selbst die Art der Haltestellenschild-Masten unterscheiden sich. Grundsätzlich wird daher angeregt in Dortmund zukünftig einen stärkeren Fokus auf die Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen zu legen. Dazu gehören ein einheitliches Grund-Design (Haltestellenmast und spezielle Pflasterungen, vgl. Bogestra oder Rheinbahn) sowie eine komfortable und bedarfsgerechte Ausstattung auf Basis der VRR-Haltestellenrichtlinie.

Als weitere Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs wird das Pilotprojekt „Zukunftshaltestelle“ vorgeschlagen. Dieses lehnt sich an das Programm „Zukunftsbahnhöfe“ der DB InfraGO AG an, mit welchem eine ganzheitliche Aufwertung und Attraktivitätssteigerungen von Stationen erfolgt. Den Menschen in Dortmund soll das System Bus so attraktiv wie möglich präsentiert und Einstiegshürden so gering wie möglich gehalten werden. Daher sollten Haltestellen nicht nur nach technisch-funktionalen und barrierefreien Gesichtspunkten, sondern auch hinsichtlich der Informations- und Aufenthaltsqualität bewertet werden. Wohlfühlcharakter, städtebauliche Integration und Identifikation sind weitere Kriterien, um das System vor allem den Einwohner*innen näher zu bringen. DSW21 hat als ähnliches Projekt bereits einmal mehrere Fahrzeuge als sogenannte „Stadtteilbusse“ gestaltet, welche die Besonderheiten und Eigenschaften der Stadtbezirke abgebildet haben.

So wird vorgeschlagen, zunächst bestimmte Haltestellen als „Zukunftshaltestelle“ auszubauen und zu labeln. Hierfür könnte ein sowieso anstehender barrierefreier Ausbau genutzt werden, ggf. gekoppelt mit einer Einbindung der Bezirkspolitik oder lokalen Bürger*innen. Vor diesem Hintergrund werden zwei stärker frequentierte Bushaltestellen in verschiedenen räumlichen Kontexten (z. B. je eine Haltestelle in einem Innenstadt- und einem Außenstadtbezirk), z. B. ‚Kirchlinde Zentrum‘ als geeignete Standorte für das Pilotprojekt vorgeschlagen. Nach Umsetzung kann das Projekt hinsichtlich der Resonanz aus der Bevölkerung, des Zusatznutzens oder sogar der Fahrgastzahlen evaluiert und auf dieser Basis entschieden werden, das Projekt auf weitere Haltestellen auszuweiten.

Neben der Standard-Ausstattung einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle gemäß VRR-Haltestellenrichtlinie u. a. mit Unterstand, DFI und Sitzmöglichkeiten werden folgende weitere Elemente zur Prüfung vorgeschlagen:

- besondere städtebauliche Integration: Aufgreifen des Charakters des umliegenden Stadtraums z. B. hinsichtlich Farbe, Materialität oder Raumzuschnitt; lokale identitätsstiftende Merkmale (vgl. die ehemaligen Stadtteilbusse); Prüfung, ob die Aufwertung des unmittel-

bar umgebenden öffentlichen Raums gleichfalls sinnvoll ist

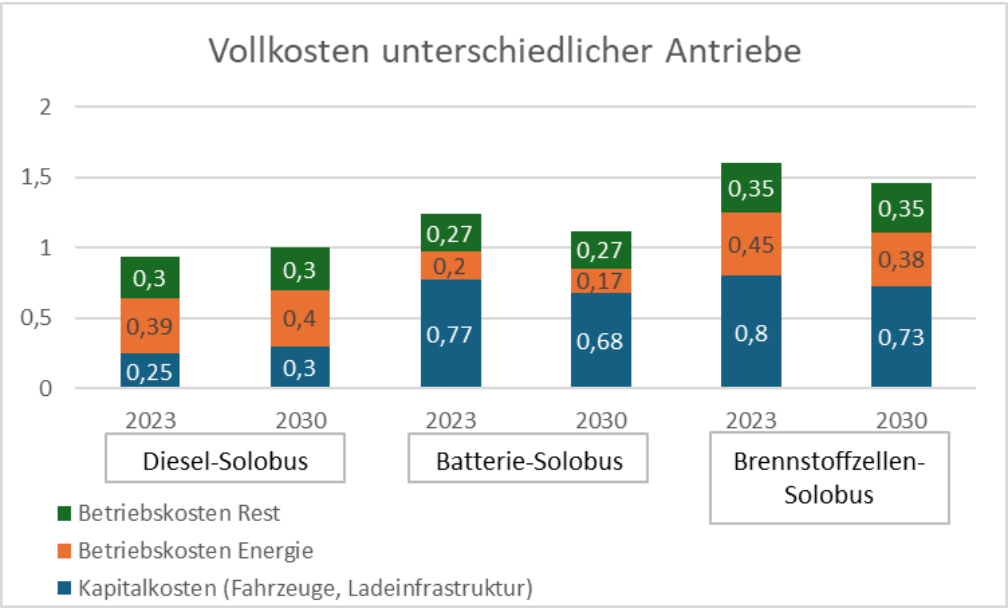
- Fokus auf Klimaschutz und -anpassung: Begrünung (Bäume, Gründach, vertikale Bepflanzungen), Photovoltaik (für DFI/Unterstandsbeleuchtung), nachhaltige Materialien
- Technische Ausstattung: Möglichkeit zum Laden elektronischer Devices, ggf. WLAN
- Möglichkeiten, sich die Wartezeit zu vertreiben: Bücherschrank, digitaler barrierefreier Infoscreen, spielerische Elemente etc.

5.3.3 Strategie zur Dekarbonisierung des Busverkehrs

Um die Klimaneutralität im Verkehr zu erreichen, ist neben dem Modal Shift auch die Antriebswende des auch zukünftig bestehenden Straßenverkehrs unabdingbar. Emissionsfreie Antriebe etablieren sich im Busbereich gerade; immer größere Teile von Busflotten werden lokal emissionsfrei betrieben – zumeist durch Elektromotoren, teilweise auch durch Brennstoffzellen- oder Biogasantriebe. In Dortmund haben die DSW21 seit 2023 die ersten 30 Elektro-Busse in Betrieb und damit die Grundlage für die zukünftige Technologie gelegt. Eine vollständige Umstellung des gesamten Fuhrparks der in Dortmund fahrenden Auftragnehmer bis 2035 wird als kaum erreichbar eingeschätzt, zumal die DSW21 auch 2025 weitere Dieselfahrzeuge neu beschafft hat. Um bis 2040 einen vollständig lokal emissionsfreien Fuhrpark zu betreiben, dürften – typische Einsatzdauern von 12 Jahren zugrunde gelegt – ab dem Jahr 2028 nur mehr emissionsfreie Busse beschafft werden. Ob dies gelingt, ist in hohem Maße auch von den Möglichkeiten zur Finanzierung abhängig. Ursprünglich vorhandene Bundesfördermittel sind für die Zukunft nicht gesichert. Bei einem Elektrobus ist mit Stand 2025 mit Mehrkosten in der Anschaffung von dem doppelten bis dreifachen Preis gegenüber einem dieselbetriebenen Bus zu rechnen, zudem wird die entsprechende Ladeinfrastruktur benötigt. Noch können diese Kosten über den Lebenszyklus nicht ausgeglichen werden.

Es ist jedoch absehbar, dass die Mehrkosten von E-Bussen gegenüber Dieselbussen künftig deutlich sinken und mittelfristig nicht mehr vorhanden sein werden (z. B. durch steigende Kraftstoffpreise, emissionsrechtliche Vorgaben mit Folgekosten für Verbrennermotoren, fehlende Notwendigkeit des Batteriewechsels etc.). Zudem ist davon auszugehen, dass etwaige Reichweitenprobleme – analog zu Elektro-Pkw – durch den technischen Fortschritt künftig keine Rolle mehr spielen werden. Allein zwischen 2020 und 2023 ist die durchschnittliche Batteriekapazität von Solobussen um 35 % gestiegen. Dies deutet auf einen künftig stärkeren Hochlauf bei der Anschaffung von E-Bussen hin. Nichtsdestotrotz sind kurz- bis mittelfristig weiter gesicherte Fördermöglichkeiten hilfreich, um die Emissionsfreiheit im Busverkehr zu beschleunigen.

Abbildung 47: Vollkostenvergleich unterschiedlicher Antriebe im Busverkehr (in Mio. EUR)



Quelle: PWC (2024): S. 12

Neben der Fahrzeugbeschaffung ist die Ausstattung der Betriebshöfe mit Lademöglichkeiten mitzudenken, wobei sowohl die Optionen der reinen Depotladung als auch der Ladung an Unterwegs- oder Endhaltestellen weiter zu prüfen ist. In Bezug auf die aktuellen Standorte der Busbetriebshöfe können dezentrale Lademöglichkeiten (insb. bei den nordöstlichen Linien) stellenweise sinnvoll sein.

Auch beim Einsatz von Subunternehmen ist auf die Ziele der Emissionsfreiheit im ÖPNV hinzuwirken und davon künftig ggf. Aufträge abhängig zu machen.

5.3.4 Zusammenfassung: Maßnahmen Busverkehr

Nachfolgend sind alle Maßnahmen des Systems Bus aufgeführt. Viele Maßnahmen und Vorschläge sind im neu aufzustellenden NVP vertieft zu untersuchen und festzulegen. Bei Maßnahmen im Busverkehr, die über die Stadtgrenze hinaus reichen, sind regelmäßige Abstimmungen mit den benachbarten Kommunen sowie ggf. mit dem VRR und RVR durchzuführen. Viele Maßnahmen werden durch verkehrstechnische Maßnahmen im Straßenraum (Busbeschleunigung, siehe Kapitel 5.6) gestützt.

Tabelle 25: Maßnahmen im Busverkehr

Maßnahme des Teilsystems Bus	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
5.3.1: Hierarchisierung des Busverkehrs in ein Haupt-, Neben-, und Ergänzungsnetz	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	sehr hoch
5.3.1: Einführung eines städtisches Premium-Produkts im Busverkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	sehr hoch

Maßnahme des Teilsystems Bus	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
5.3.1: Stärkung weiterer Schnellbus-/XBus-Verbindungen	VRR, Kommunen	Daueraufgabe	mittel
5.3.1: ÖPNV im interkommunalen Kontext: Bessere Stadtgrenzen-überschreitende Verbindungen	Kommunen	Daueraufgabe	mittel
5.3.1: Anpassung des Nachtverkehrs im Busverkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	sehr hoch
5.3.1: Prüfung des Taktschemas im Busverkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	hoch
5.3.1: Vereinheitlichung von Bedienungsstandards	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	hoch
5.3.2: Beschleunigter barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen: mindestens 60 bis 70 Haltepositionen jährlich	Tiefbauamt	Daueraufgabe	hoch
5.3.2: 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
5.3.3: Strategie zur Dekarbonisierung des Busverkehrs	DSW21	bis etwa 2040	hoch

5.4 Bedarfsverkehre in der Großstadt – für Flexibilität, Erschließung und Ergänzung

On-Demand-Verkehr beschreibt ein modernes flexibles und auf konkrete Nachfrage abgestimmtes und digitales ÖPNV-Angebot, das mit kleineren Fahrzeugen einzelne Fahrtwünsche zu einem effizienten Linienweg bündelt und dabei auf ein bestimmtes Bedienungsgebiet (häufig dort, wo nicht genügend Nachfrage für eine gebündelte Linienbedienung erreicht werden kann) oder auf eine bestimmte Bedienungszeit (häufig zur SVZ) beschränkt ist. Ein nicht digitales On-Demand-Angebot ist in Form des Anrufsammeltaxis bereits heute in Dortmund vorhanden, ein On-Demand-Angebot in seiner modernen Definition besteht in Dortmund jedoch noch nicht.

On-Demand-Verkehre werden derzeit zumeist als Pilotprojekte mit besonderer finanzieller Förderung in unterschiedlichen räumlichen Kontexten betrieben. Erste Evaluationen zeigen, dass einige der gewünschten Effekte, wie ein effizienterer Betrieb und zugleich eine Beibehaltung oder Steigerung der ÖPNV-Nutzung, nicht eintreten. On-Demand-Verkehr kann daher nur eine Ergänzung, kein Ersatz für den klassischen Busverkehr darstellen. In Dortmund ist daher ein Einsatz für entweder zeitlich oder räumlich besondere Situationen zur Prüfung sinnvoll:

- im Nachtverkehr als Abbringer von definierten Knoten zur Erschließung äußerer Stadtteile (z. B. ab Hörde in Richtung Syburg, ab Huckarde in Richtung Deusen, ab Grevel in Richtung Lanstrop)
- zur Erschließung sehr dünn besiedelter, infrastrukturell für konventionellen Busverkehr nicht ausgelegt oder nicht sinnvoll in den Linienverkehr einbindbarer Stadtteile und Straßenräume (z. B. Holthausen/Schwieringhausen oder Berghofen/Loh/Höchst/Holzen/Wichlinghofen)
- als interkommunales Ergänzungsangebot zur Abdeckung von Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrsbedürfnissen in zumeist dünn besiedelten Gebieten
- als Digitalisierung der bestehenden Anrufsammeltaxis und deren weitere Flexibilisierung

Vor diesem Hintergrund sollen Einsatzmöglichkeiten und Potenzialräume im NVP identifiziert werden. Dabei ist jedoch eine gründliche Prüfung der Zielkonformität (insb. Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV sowie Reduktion der CO₂-Emissionen) und Wirtschaftlichkeit, aber auch vor dem Hintergrund der Mobilitätsteilhabe und Erschließungsqualität, durchzuführen. Ein On Demand Angebot ist nach Möglichkeit mit lokalen Akteuren und Partnern zu etablieren (z. B. Einbindung des Taxigewerbes in den Fahrbetrieb, Steuerung durch DSW21). Explizit sollen hier auch gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen grenzüberschreitende Projekte gemeinsam geprüft werden, da insbesondere die Grenzüräume strukturell dünner besiedelt sind und daher ein Busangebot häufig nicht wirtschaftlich ist.

Tabelle 26: Maßnahmen im Bedarfsverkehr

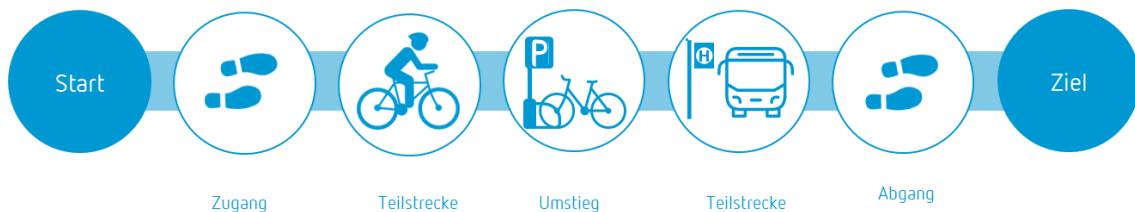
Maßnahme des Teilsystems Bedarfsverkehr	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
5.4: Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von On-Demand-Verkehr	Stadtplanungsamt, DSW21	bis etwa 2030	hoch

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

Die Kombination von mehreren Verkehrsmitteln im Alltag gewinnt auch durch deren integrierte Planung an Bedeutung. Die Vernetzung der verschiedenen ÖPNV-Systeme, aber auch des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln, um intermodale Wegeketten zu stärken und multimodales Mobilitätsver-

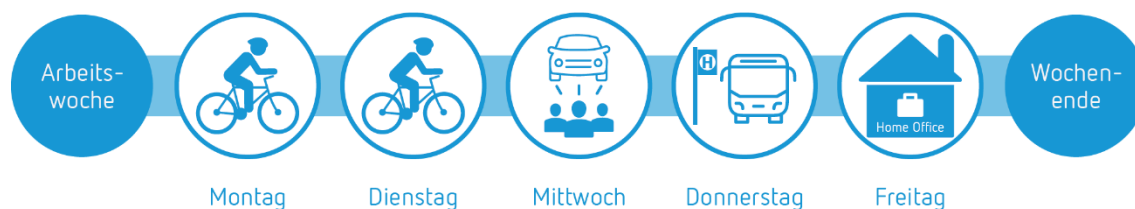
halten zu fördern, sind daher essenzielle Bausteine für die Stärkung des ÖPNV und des Umweltverbunds insgesamt.

Abbildung 48: Beispielhafte Darstellung einer intermodalen Wegekette



Eigene Darstellung

Abbildung 49: Beispielhafte Darstellung eines multimodalen Mobilitätsverhaltens



Eigene Darstellung

Die Maßnahmen mit dem Schwerpunkt Vernetzung sind dabei höchst individuell und sowohl einzeln als auch gemeinsam zu denken. An einzelnen Stellen können entsprechende Elemente auch singulär für sich stehen. Mit Blick auf den ÖPNV steht vor allem die Zu-/ und Abbringerfunktion bei der Vernetzung im Vordergrund, die sogenannte ‚letzte Meile‘. Während an Stationen, bei denen die Zubringerfunktion überwiegt (Wohnen > Haltestelle) vor allem Park+Ride sowie Bike+Ride im Vordergrund stehen, bieten sich an Haltestellen mit Abbringerfunktion (Haltestelle > Arbeiten oder Haltestelle > Freizeit) vordergründig Sharing-Elemente an. Dabei ist zu beachten, dass z.B. Carsharing auch für den Einkauf auf der Rückfahrt in Betracht kommt, somit also auch an der Zubringerhaltestelle wichtig sein kann. An anderen Stellen mit hoher Nachfrage bzw. hohem Potenzial sollten verschiedene Angebote daher gemeinsam umgesetzt werden. Diese Bündelung verschiedener Einzelbausteine an zentralen Stationen und Haltestellen des ÖPNV wird als Mobilstation bezeichnet. Zunächst wird daher auf wesentliche Einzelelemente eingegangen und zusammenführend in Kapitel 5.5.6 konkret zu bündelnden Angeboten je Station/Haltestelle aufgeführt. Für dieses Thema sind die Ausarbeitungen des Zukunftsnetz NRW zu beachten, insbesondere das Handbuch Mobilstationen NRW (aktuell in 3. Auflage von 2022) sowie der Gestaltungsleitfaden (derzeit: 4.0) von mobil.NRW. Hier werden auch die jeweiligen Einzelausstattungen im Detail behandelt.

5.5.1 Schwerpunktthema: sicheres Fahrradparken

Das gesicherte Abstellen von (hochwertigen) Rädern nimmt u.a. durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs und E-Bikes einen immer höheren Stellenwert ein. Der VRR hat hier mit dem bundesweit vorhandenen System DeinRadschloss reagiert. In digital zu öffnenden bzw. abschließbaren

Fahrradboxen, Sammelabstellanlagen oder Radstationen können für einen günstigen Preis Fahrräder abgestellt und die Reise mit Bahn und Bus fortgesetzt werden. In Dortmund wurden bislang zwei Sammelabstellanlagen umgesetzt (Mengede Bf. und Aplerbeck U). Aus diesem Grund soll das gesicherte Fahrradparken künftig eine Schlüsselrolle im Rahmen der Ausbildung von Mobilstationen (siehe Kapitel 5.5.6) einnehmen. Bei der Umsetzung einer Mobilstation sollte daher grundsätzlich die Errichtung oder Nachrüstung eines DeinRadschloss-Standorts umgesetzt werden.

Sicheres Fahrradparken hat zunächst Priorität auf regionalen Verbindungen, die allein mit dem Rad nicht zu bewältigen sind. Als zweiter Baustein folgen zentrale Knoten im Stadtbahnnetz bzw. in den Stadtteilen, gefolgt von allen weiteren Dortmund SPNV-Stationen. Im Idealfall sollte jede Dortmunder SPNV-Station perspektivisch mit sicherem Fahrradparken ausgestattet werden. Die beiden letzten Bausteine dienen weniger der Verknüpfung mit dem ÖPNV, sondern bieten vielmehr ein Angebot in Innenstadt und den Quartieren für ein direktes Fahren und Ankommen. Daher wird folgende Schwerpunktsetzung empfohlen:

Tabelle 27: Kategorisierung von Stationen und Haltestellen im Hinblick auf gesichertes Fahrradparken

Kategorie	Standort	Potenziale
1	Große SPNV-Stationen	• Überregionales bis regionales Angebot • Aufkommensstarker ÖPNV-Knoten (SPNV/Stadtbahn/Bus) • Hohe Ein- und Aussteigerzahlen • Hohes intermodales Potenzial durch großes Einzugsgebiet für den Radverkehr mit Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV
2	Mittlere SPNV-Stationen	• Regionales Angebot • ÖPNV-Knoten (SPNV/Stadtbahn/Bus) • Mittlere Ein- und Aussteigerzahlen • Hohes intermodales Potenzial durch großes Einzugsgebiet für den Radverkehr mit Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV
3	Stadtbahnstationen und bedeutende Bushaltestellen	• Lokales Angebot • Hohe Ein- und Aussteigerzahlen • Zentrale ÖPNV-Knoten (Stadtbahn/Bus) oder Endhaltestellen • Mittleres intermodales Potenzial durch lokales Einzugsgebiet für den Radverkehr mit Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV • Ziele (in der Regel Innenstadt/Bahnhof) rechtfertigen einen Umstieg von Fahrrad auf Stadtbahn/Bus (günstiges Reisezeitverhältnis ggü. reiner Fahrt mit dem Fahrrad) → i.d.R. nicht zentrumsnah
4	Kleine SPNV-Stationen	• Regionales oder lokales Angebot • Niedrige Ein- und Aussteigerzahlen • Zwischenstation mit geringer Vernetzung (Stadtbahn/Bus) • Mittleres intermodales Potenzial durch lokales Einzugsgebiet für den Radverkehr mit Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV
5*	Innenstadt (innerhalb des Walls)	• Vernetzung mit dem ÖPNV untergeordnet, Radverkehr vorrangig als Zielverkehr (ohne Weiterfahrt mit dem ÖPNV) • Positionierung an zentralen Haltestellen (Reinoldikirche,

Kategorie	Standort	Potenziale
		Stadtgarten, Kampstraße) möglich
6*	Quartiere	- Vernetzung mit dem ÖPNV untergeordnet, Radverkehr vorrangig als Zielverkehr (ohne Weiterfahrt mit dem ÖPNV) - Positionierung ggf. an lokalen Bushaltestellen; Fokus auf urbane Quartiere wie Kreuzviertel (z.B. am Vinckeplatz), Nordstadt (z.B. am Borsigplatz) und Kaiserviertel (z.B. am Kaiserbrunnen) oder zentralen Haltestellen in den Stadtteilen (z.B. Mengede Markt) - Referenzbeispiel: DeinRadschuppen Oberhausen
7*	Weiterführende/berufsbildende Schulen	- Vernetzung unabhängig vom ÖPNV - Radverkehr als Zielverkehr

*Die Kategorien 5-7 werden innerhalb dieses Konzepts nicht weiter vertieft.

Die Art des sicheren Fahrradparkens hängt maßgeblich von den Platzverhältnissen vor Ort und dem tatsächlichen Bedarf ab. Während Sammelabstellanlagen hinsichtlich der Kosten effizienter sind, zeigt sich in einer 2023 vom VRR beauftragten Evaluation von DeinRadschloss, dass Fahrradboxen besser nachgefragt werden als Sammelabstellanlagen. In ebendieser Evaluation wird daher beim weiteren Ausbau empfohlen Boxen gegenüber Sammelabstellanlagen aufgrund der höheren Akzeptanz der Nutzer*innen zu priorisieren. Schlussendlich hängt die Entscheidung von weiteren Faktoren, wie dem Potenzial oder den vorhandenen bzw. begrenzten Platzverhältnissen vor Ort ab.

Die Dimensionierung/Anzahl der Abstellmöglichkeiten ergibt sich aus unterschiedlichen Kriterien, wie der Qualität der Bedienung, der Anzahl der möglichen Ziele, der Nähe zu weiteren Angeboten, dem Nutzendenpotenzial vor Ort (Potenzial für intermodale Reiseketten versus reinen Zielverkehr), Qualität der Radverkehrsanlagen und bedarf ggf. einer Detailuntersuchung. Das wichtigste Kriterium stellt jedoch immer das vorhandene Platzangebot dar. Gerade im innerstädtischen Bereich stehen meistens kaum Flächen zur Verfügung, die sich im Eigentum der Stadt Dortmund befinden. Pauschal werden je Baustein in Anlehnung an bestehende Anlagen von DeinRadschloss folgende Größenordnungen empfohlen:

- Kategorie 1: 20-40 Stellplätze in Boxen oder einer Sammelabstellanlage. Am Dortmunder Hauptbahnhof werden mindestens 500 Abstellplätze in digitalisierter Radstation, ergänzenden Boxen und/oder Sammelabstellanlagen empfohlen
- Kategorie 2: 12-20 Abstellplätze in Boxen oder einer Sammelabstellanlage
- Kategorie 3: 6-12 Abstellplätze in Boxen oder einer Sammelabstellanlage
- Kategorie 4: 6-12 Abstellplätze in Boxen

Für eine Realisierung wird angeregt, diese möglichst mit dem bereits vorgesehenen Ausbau von Standorten zu Mobilstationen zu koppeln. Darüber hinaus empfiehlt sich die vollständige Umsetzung der Bausteine 1+2 sowie ein schrittweises Vorgehen in den Bausteinen 3+4. Die grün hinterlegten Standorte sollten kurzfristig, die und die rot hinterlegten Standorte in einem mittelfristigen Zeitraum realisiert werden. Bei vorhandenen Ressourcen sind auch die weiteren Standorte zu realisieren. Zu beachten sind weitere mögliche Standorte der Kategorien 5-7 (siehe Beispiele in Tabelle 27) wie Reinoldikirche, Kampstraße, Stadtgarten oder Mengede Markt. Die Empfehlungsliste ba-

siert auf einer Bewertung hinsichtlich der Netzbedeutung von Dortmunder Stationen und Haltestellen. Für die weitere Planung bedarf es einer Detailbetrachtung, insbesondere im Kontext von Flächenverfügbarkeiten.

Tabelle 28: Ergänzung von Bike + Ride: Bedarf und Prioritäten

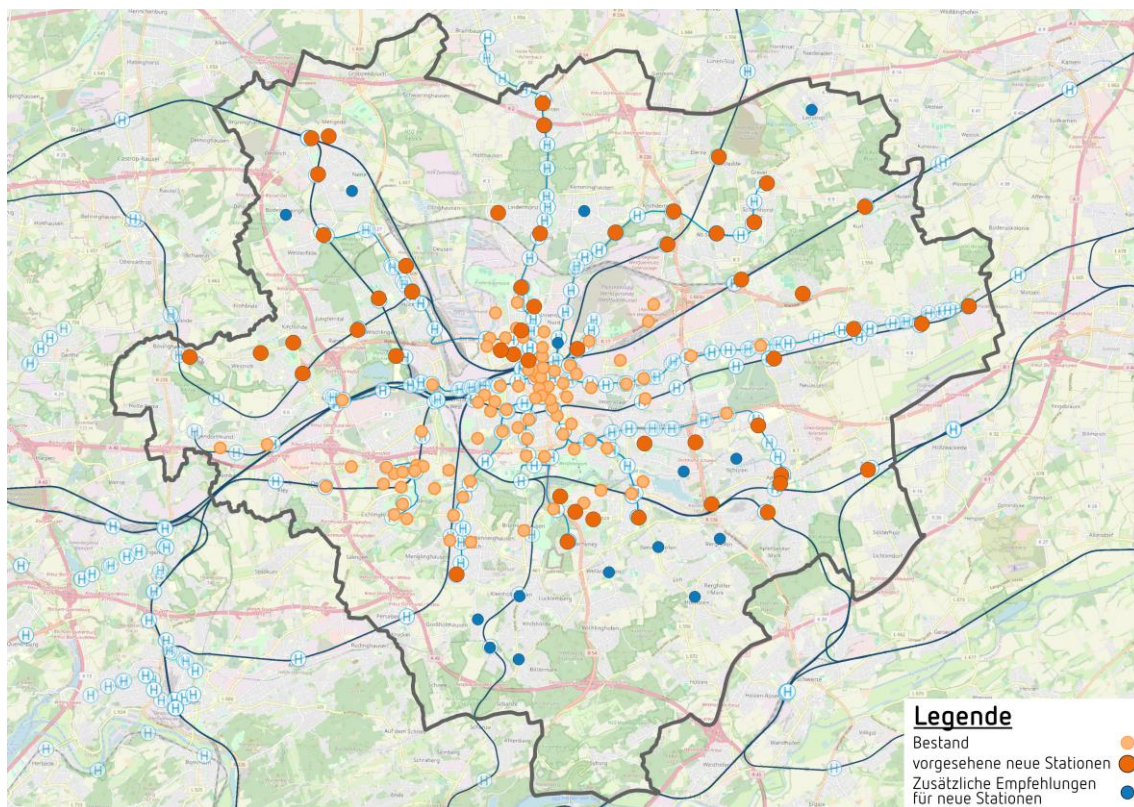
Kategorie			
1 > 20 Abstell- plätze	2 12-20 Abstellplätze	3 6-12 Abstellplätze	4 6-12 Abstellplätze (Boxen)
Hauptbahnhof	Dorstfeld S	Schulte Rödding U	Westerfilde S U
Hörde Bf.	Kruckel S	Am Beilstück U	Aplerbeck Süd Bf.
	Kurl Bf.	An der Palmweide U	Asseln Mitte S
	Lütgendortmund S	Asseln Aplerbecker Straße	Bövinghausen Bf.
	Marten Süd S	Berliner Straße	Brünninghausen
	Möllerbrücke S U	Brackel Kirche	Höchstes
	Stadthaus	Brechten Zentrum U	Huckarde Nord Bf. (siehe Huckarde Bushof in Baustein 3)
	Wickede S	Brunnenstraße U	Kirchderne Bf.
	Wittichstraße U	Fredenbaum U	Kirchhörde Bf.
	Aplerbeck Markt/ Bahn- hof	Funkenburg	Körne S
	Barop Parkhaus U	Grävingholz U	Löttringhausen Bf.
	Brackel S	Grevel U	Lütgendortmund Nord Bf.
	Derne Bf.	Grotenbachstraße U	Marten Bf.
	Dorstfeld Süd S	Hacheneu U	Rahm Bf.
	Germania S	Hafen U	Scharnhorst Bf.
	Huckarde S	Hauptfriedhof U	Tierpark Bf. (potenzielle Verle- gung beachten)
	Kirchhörde Bf.	Huckarde Bushof U	West S
	Kley S	Kirchlinde Zentrum	Wischlingen S
	Körne West S	Leopoldstraße U	
	Nette/Oestrich S	Markgrafenstraße U	
	Oespel S	Märkische Straße U	
	Scharnhorst Bf.	Scharnhorst Zentrum U	
	Signal Iduna Park Bf.	Schützenstraße U	

Kategorie			
1	2	3	4
> 20 Abstellplätze	12-20 Abstellplätze	6-12 Abstellplätze	6-12 Abstellplätze (Boxen)
	Sölde Bf.	Städtische Klinken U	
	Somborn S	Unionstraße U	
	Universität S	Westfalahallen U	
	Wickede West S	Wittener Straße	
		Zeche Minister Stein U	

5.5.2 Weiterentwicklung des Bikesharing-Angebots

Im Jahr 2025 findet die Neuvergabe des regionalen, stationsbasierten Bikesharing-Systems mit dem Markennamen metropolradruhr statt, das 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. Aufgrund der hohen Stationsdichte in den Innenstadtbezirken soll das System nun zunehmend in die äußeren Stadtbezirke getragen werden. Wichtig ist dabei, dass nicht nur die Mobilitätsknoten/Mobilstationen mit Stationen ausgestattet werden, sondern das System auch am Start/Ziel der Wegekette verfügbar ist. Daher sind auch z. B. verdichtete Wohngebiete, größere Arbeitsplatzstandorte und bedeutende Freizeitziele in Dortmund zu berücksichtigen. Für die First-/Last-Mile-Mobilität ist zudem die Anbindung peripherer Lagen, in denen Nachfrage generiert werden kann, mit Anbindung an die nächsten SPNV-/Stadtbahn-Knoten sinnvoll. Eine weitere Aufgabe des Bikesharings kann die Ersatzmobilität im Falle von größeren Straßen-/ÖPNV-Baustellen sein (z. B. Sperrung eines Stadtbahn-Teilabschnitts), sodass anlassbezogen im Bereich der Baustelle ein größeres Angebot bereitgestellt wird.

Abbildung 50: Zusätzliche Ausleihstationen für Bikesharing



Eigene Darstellung, Grundlage OpenStreetMap-Mitwirkende

Auf dieser Basis sind die zusätzlichen Standorte konzeptionell im Stadtgebiet Karte verortet.

- Stadtbezirk Aplerbeck: U47 Endstelle Aplerbeck, U47 Allerstraße/LWL-Klinik, Aplerbeck Süd Bf., Sölde Bf., Schürferstraße/B236, Aplerbeck Marktplatz, Pariser Bogen
- Stadtbezirk Brackel: Scharnhorst Bf., Wickede S, Wickede West S, Brackel S, Asseln Aplerbecker Straße, Hohenbuschei
- Stadtbezirk Eving: P+R Schulte Rödding U, Zeche Minister Stein U, Wittichstraße U, Brechten Zentrum U, Lindenhorst
- Stadtbezirk Hombruch: Grotenbachstraße U
- Stadtbezirk Hörde: Hacheneu U, Clarenberg U, Firma Wilo, Firma Materna
- Stadtbezirk Huckarde: Huckarde Bf., Rahm Bf., Huckarde Bushof U, Kokerei Hansa, Revierpark Wischlingen
- Stadtbezirk Innenstadt Nord: Ersatzstation HBf.Nordseite, Friedenbaum U, Gneisenaustraße/Feldherrenstraße, Schützenstraße/Kirchenstraße, Uhlandstraße/Mozartstraße, Gut-Heil-Straße/Magdeburger Straße, Oestermarsch/Lütgenholz
- Stadtbezirk Innenstadt Ost: Gesamtschule Gartenstadt
- Stadtbezirk Lütgendortmund: Marten Bf., Zeche Zollern, Bockenfelder Straße/Buntspechtweg

- Stadtbezirk Mengede: Mengede Bf., Westerfilde S, Nette/Oestrich S, Mengede Markt
- Stadtbezirk Scharnhorst: Derne Bf., Kirchderne Bf., Kurl Bf., Scharnhorst Zentrum U, Grevel U, Kirchderne U, Gleiwitzstraße U

Der jeweils genaue Standort ist abhängig von der Flächenverfügbarkeit. Außerdem soll die Übersicht nicht abschließend gelten. Im Rahmen von Kooperationen mit großen Arbeitgebern, Ausbildungszentren oder öffentlichen Einrichtungen von Neubaugebieten oder größeren Neubauvorhaben sollen weitere metropolradruhr-Stationen regelmäßig geprüft und z. B. über standortbezogene Mobilitätskonzepte ermöglicht werden. Durch die finanzielle Beteiligung Dritter können so weitere Stationen hinzukommen. Das Ziel ist, dass sich die Anzahl der verfügbaren Räder langfristig mindestens verdoppelt und das System möglichst stadtweit genutzt werden kann.

Standortspezifisch sollten künftig zudem Pedelecs und Lasten-Pedelecs an ausgewählten Stationen verfügbar gemacht werden. Gerade im Dortmunder Süden ist die Topografie ein Hindernis für die Nutzung klassischer Fahrräder; dort sollten vermehrt Pedelecs bereitgestellt werden. In den Innenstadtbereichen, in denen die Abhängigkeit vom privaten Pkw grundsätzlich als niedriger eingeschätzt wird, sind Lastenräder eine weitere wirksame Mobilitätsalternative und möglicherweise der Hebel für die Abschaffung des eigenen Autos. Als Verkehrsmittel für den periodischen Einsatz (z. B. für größere Einkäufe) eignen sich diese besonders als öffentliche Leih-Angebot. Eine erste Testphase in der Innenstadt West verlief vor einigen Jahren bereits außerordentlich positiv.

Langfristig sind weitere Ausbaupotenziale zu prüfen, insbesondere, um das Angebot flächendeckend in Dortmund verfügbar zu machen. Eine Zielgröße von mindestens 1.200 Leih-Rädern sollte verfolgt werden.

5.5.3 Weiterentwicklung des Carsharing-Angebots

Die Stadt Dortmund hat im Mai 2025 eine Strategie zur Ausweitung des Carsharing-Angebots auf den Weg gebracht. Mit dieser können zukünftig bis zu 1.500 zusätzliche Carsharing-Standorte entstehen. In Stadtbereichen mit hohem Carsharing-Potenzial (188 sogenannte Zellen im 500x500m-Raster) werden je Zelle bis zu acht Carsharing-Stellplätze an Anbieter vergeben, welche sich darauf bewerben. Die ersten Stellplätze werden ab 2026 zur Verfügung stehen. Eine Wiederholung des Vergabeverfahrens ist angedacht. In Zukunft soll auch die Elektrifizierung der Carsharing-Fahrzeuge gefördert werden, indem Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stellplätzen berücksichtigt wird. Auf diese Weise soll Carsharing in Dortmund möglichst flächendeckend im Stadtgebiet verfügbar werden. Wichtig ist allerdings auch, das Angebot an den Mobilitäts- bzw. ÖPNV-Knoten im Rahmen von Mobilstationen bereitzustellen, um Anlaufstellen für multimodale Mobilität zu schaffen.

Um stärkere Anreize für die eigenwirtschaftlich operierenden Carsharing-Anbieter zu stellen, sollte geprüft werden, ob große Arbeitgeber, wie die Stadtverwaltung Dortmund selbst, oder Wohnungsbauunternehmen als Ankermieter von Carsharing-Fahrzeugen auftreten können, um so die Nutzung über den Tag verteilt wirtschaftlicher zu gestalten. Im Rahmen von standortbezogenen Mobilitätskonzepten im Neubau sollte Carsharing mitgeprüft und gefördert werden.

5.5.4 Berücksichtigung weiterer Sharing Mobility in Dortmund

Derzeit sind vier Anbieter für Leih-E-Tretroller in Dortmund aktiv. Nach den Phasen der Auftakteuphorie und der Marktbereinigung hat sich die Anzahl verfügbarer Roller auf derzeit etwa 3.500 eingependelt. Diese sollen in den Innenstadtbezirken und am Phoenix-See zukünftig ausschließlich auf ausgewiesenen Parkflächen abgestellt werden, welche in einem engmaschigen Netz bereitgestellt werden. In den äußeren Stadtbezirken gilt weiterhin das free floating Modell. Im Rahmen von Mobilstationen können zukünftig auch weitere definierte Abstellzonen bereitgestellt werden, um das Angebot zu bündeln.

Neben den Leih-Rollern haben sich mittlerweile E-Tretroller auch als privates Verkehrsmittel etabliert. Im Sinne der Stärkung der First-/Last-Mile-Mobilität ist weiterhin darauf hinzuwirken, dass diese Tretroller zusammengeklappt als Gepäckstück in Bussen und Bahnen mitgenommen werden können.

Sharing Mobility mit anderen Verkehrsmitteln, z. B. Mofas, ist in Dortmund noch nicht vorhanden. Solchen Angeboten sollte die Stadt Dortmund in Zukunft offen gegenüberstehen und, eingebettet in die Gesamtstrategie, fördern.

5.5.5 Weiterentwicklung des Park + Ride-Angebots

An vielen Stellen in Dortmund hat sich das Park + Ride-Angebot gut etabliert, bspw. an den Haltestellen Hauptfriedhof, Hafen, Schulte Rödding und Grevel. An anderen Stellen, vor allem Westfalenpark, kann der vorhandene Parkplatz noch besser ausgelastet werden. Daher sind vor allem kleinere Maßnahmen für eine einfache und komfortable Nutzung dieses und weiterer Parkplätze zu schaffen, wie eine bessere Beschilderung, Wegeführung und Bewerbung des Angebots. Neue Anlagen könnten kurz- bis mittelfristig an den S-Bahn-Haltestellen Kruckel und Wickede entstehen. Darüber hinaus besteht kaum Potenzial für neue Park + Ride-Anlagen. Es gilt vielmehr, die Nutzung der bestehenden Anlagen zu beobachten und ggf. zu optimieren, mögliche sinnvolle Erweiterungen könnten bei gut funktionierenden Anlagen langfristig geprüft werden.

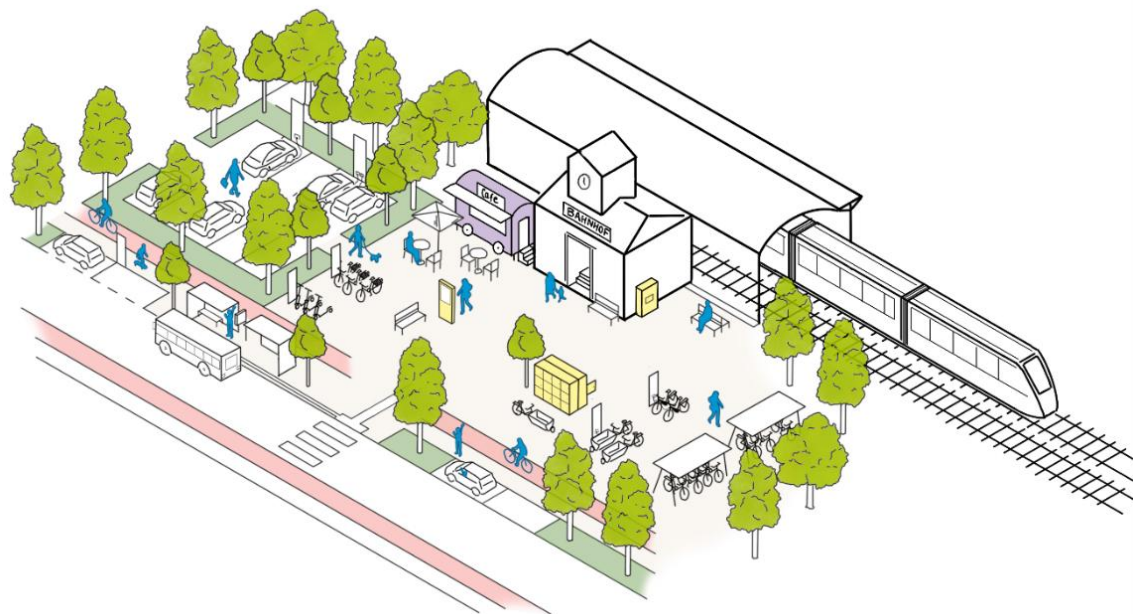
5.5.6 Bündelung der Mobilitätsangebote in Mobilstationen

Die zuvor aufgeführten Mobilitätsangebote sollen sinnvoll mit dem ÖPNV verknüpft werden. Dazu soll eine Bündelung an Mobilitätsknoten erfolgen. Hier entstehen dann die sogenannten Mobilstationen. Typische Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation in Dortmund sollen sein:

- ÖPNV-Anschluss
- gesichertes Fahrradparken, freies Fahrradparken
- Bikesharing
- Scootersharing
- Informations-Steile und Fahrgastinformation

Nach örtlichem Bedarf können weitere Ausstattungsmerkmale hinzukommen, beispielsweise Park+Ride-Stellplätze, Taxistellplätze, eine Fahrrad-Reparaturstation oder weitere serviceorientierte Angebote. Packstationen stellen ebenfalls ein zentrales Ausstattungsmerkmal von Mobilstationen dar. Die Stadt Dortmund verfolgt das Ziel, die Zahl der Packstationen im Stadtgebiet zu erhöhen. So ließe sich der Lieferverkehr, der gerade in den hochverdichteten Innenstadtbereichen aufgrund der zunehmenden Liefermengen mit Kapazitätsengpässen konfrontiert ist, deutlich verringern. Mobilstationen bieten sich als Standorte an, da hier bereits viele unterschiedliche Services an einem Standort gebündelt sind und täglich von vielen Personen besucht bzw. genutzt werden.

Abbildung 51: Beispielhafte Darstellung einer Mobilstation



Eigene Darstellung

Der VRR hat in einem verbundweiten Konzept 52 Standorte für potenzielle Mobilstationen in Dortmund identifiziert, welche viele SPNV- und Stadtbahnhaltestellen als größere Knoten umfassen. Die Stadt Dortmund hat acht weitere Standorte ermittelt. Diese sollen nun sukzessive umgesetzt werden. Auf Basis der bereits vorhandenen Ausstattungselemente sowie der Fahrgastzahlen der jeweiligen Haltestelle soll die Umsetzung anhand folgender Priorisierung erfolgen. Die praktische Umsetzung ist abhängig von finanziellen Mitteln, Flächenverfügbarkeiten und weiteren Details der Fachplanung, die sich erst nach einer konkreten Prüfung ermitteln lassen. Dadurch kann es zu einzelnen Anpassungen von Ausstattungsmerkmalen, aber auch punktuell der Umsetzungsreihenfolge kommen.

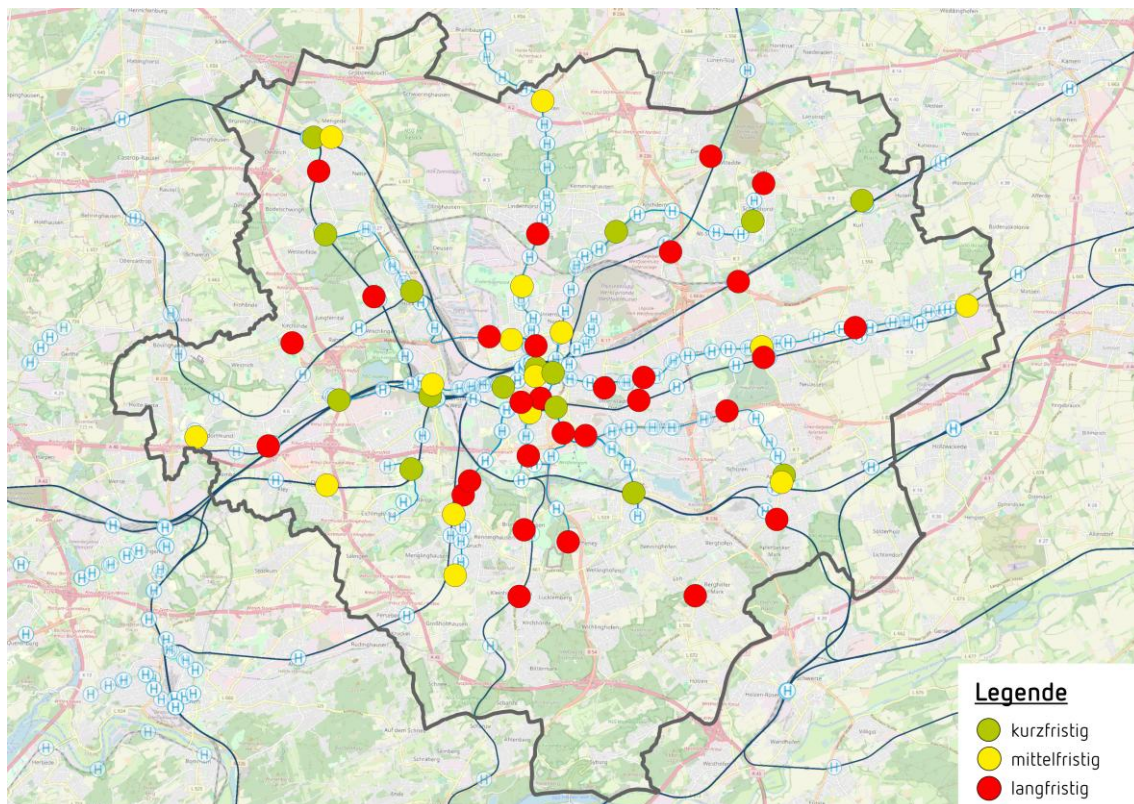
Tabelle 29: Haltestellen mit Ausbau zur Mobilstation

Stufe 1: kurzfristig umzusetzen	mindestens zu ergänzende Ausstattungs-elemente	Stufe 2: mittelfristig umzusetzen	mindestens zu ergänzende Ausstattungs-elemente
Aplerbeck U	Stele, Carsharing-Stellplätze, Bikesha-ring	Aplerbeck Markt / Bf.	Stele, gesichertes Fahrradparken, Bikesha-ring, 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, Bikesha-ring, DFI Bus
Huckarde Bus-hof U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, DFI	Brunnenstraße U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesha-ring, DFI
Kurl Bf.	Stele, gesichertes Fahrradparken, Bikesha-ring, DFI	Fredenbaum U	Stele, gesichertes Fahrradparken Bikesha-ring
Marten Süd	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesha-ring	Grotenbach-straße U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesha-ring, DFI
Mengede Bf.	Stele, Carsharing-Stellplätze, Bikesha-ring	Kampstraße U	Stele (ggf. gesichertes Fahrradparken im Rahmen der Kat. 5, siehe Tabelle 27)
Reinoldikirche U	Stele, Bikesha-ring (ggf. gesichertes Fahrradparken im Rahmen der Kat. 5, siehe Tabelle 27)	Lütgendortmund S	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze
Scharnhorst Zentrum U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesha-ring	Mengede Markt	Stele, Carsharing-Stellplätze, Bikesha-ring (ggf. gesichertes Fahrradparken im Rahmen der Kat. 6, siehe Tabelle 27)
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, Bikesha-ring
Unionstraße U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, DFI	Schützen-straße U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, DFI

Stufe 1: kurzfristig umzusetzen	mindestens zu ergänzende Ausstattungs-elemente	Stufe 2: mittelfristig umzusetzen	mindestens zu ergänzende Ausstattungs-elemente
Universität S	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze	Wickede S	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesha- ring
Westerfilde S U	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze, Bikesha- ring, DFI	Wittener Straße	Stele, gesichertes Fahrradparken, Carsharing-Stellplätze

Weitere Standorte für Mobilstationen, die einer 3. Stufe zugeordnet und somit mittel- bis langfris-
tig zur Umsetzung anstehen werden, sind Zeche Minister Stein U, Am Beilstück U, An der Palm-
weide U, Aplerbeck Süd Bf., Stadtgarten U, Hacheneu 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, Ger-
mania S, Westfalenhallen U, Brünninghausen, Hafen U, Huckarde S, Kirchderne Bf., Berliner Straße,
Körne West S, Kirchhörde Bf., Grävingholz und Höchsten.

Abbildung 52: Ausbau von Mobilstationen im Stadtgebiet



Eigene Darstellung, Grundlage OpenStreetMap-Mitwirkende

5.5.7 Zusammenfassung: Maßnahmen der vernetzten Mobilität

Nachfolgend sind alle Maßnahmen aus dem Bereich der vernetzten Mobilität aufgeführt. Der Schwerpunkt sollte kurzfristig vor allem bei der Etablierung des sicheren Fahrradparkens an Haltestellen und Standorten mit hohem Nachfragepotenzial liegen. Daneben ist die weitere Etablierung von Sharing Mobility und die sichtbare Bündelung von Mobilitätsangeboten zu forcieren.

Tabelle 30: Maßnahmen der vernetzten Mobilität

Maßnahme aus dem Bereich der vernetzten Mobilität	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
5.5.1: Schwerpunktthema sicheres Fahrradparken	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	
5.5.2: 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
5.5.3: Weiterentwicklung des Carsharing-Angebots: Umsetzung der Carsharing-Strategie und Bündelung an Mobilitätsknoten	Stadtplanungsamt	bis etwa 2035	sehr hoch
5.5.4: Berücksichtigung weiterer Sharing Mobility in Dortmund: E-Tretroller-Sharing und Weiteres	Stadtplanungsamt	Daueraufgabe	mittel
5.5.6: 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	

5.6 Beschleunigung und Erhöhung der Zuverlässigkeit von Bus & Bahn im Straßenraum

Der Busverkehr und teilweise auch der Stadtverkehr nutzen gemeinsam mit dem Kfz- und Radverkehr die Straßeninfrastruktur in Dortmund. So bemisst sich die Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit des Systems hier am Verkehrsfluss und den Wartezeiten an Knotenpunkten. Hier kann der ÖPNV nur durch gesonderte Maßnahmen im Straßenraum einen Zeitvorteil gegenüber dem MIV generieren und gerade in Sondersituationen (z. B. Baustellen) die Fahrpläne verlässlich einhalten.

5.6.1 Definition und Umsetzung eines ÖPNV-Vorrangnetzes

Die Stadt Dortmund hat sowohl für den Kfz-Verkehr als auch den Radverkehr eine Netzplanung vorgenommen. Für den Kfz-Verkehr besteht das sogenannte Vorbehaltsnetz, das Straßen mit verbindendem Charakter zur Bündelung des MIV enthält und so zugleich die Grundlage für die Verkehrsberuhigung abseits dieses Netzes bildet. Im Kfz-Vorbehaltsnetz ist vor dem Hintergrund der StVO weiterhin Tempo 50 die grundsätzlich vorzusehende zulässige Höchstgeschwindigkeit, örtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen vor sensiblen Einrichtungen und aus anderen Gründen ausgenommen. Die verhältnismäßig hohe Geschwindigkeit kommt auch dem Busverkehr, der auf diesem Netz unterwegs ist, zugute. Weiterhin ist im Rahmen der Radverkehrsstrategie des Masterplan Mobilität ein Radzielnetz entwickelt worden, welches den Radschnellweg 1 (RS1) und Velorouten als höchste Ebene sowie Hauptrouten, Nebenrouten und Freizeitrouten definiert. Auf dem RS1 sowie den Velorouten hat der Radverkehr höchste Priorität und auch auf den Hauptrouten wird der Radverkehr mit hoher Priorität im Straßenraum behandelt.

Ein straßengebundene Netzplanung für den ÖPNV, welche entsprechend dem ÖPNV-Netz die für den ÖPNV wichtigen Straßenverbindungen festlegt, besteht jedoch nicht. Zur Sicherung eines leistungsfähigen, effizienten und schnellen straßengebundenen ÖPNV (Bus und abschnittsweise auch Stadtbahn) ist es sinnvoll, ein ÖPNV-Vorrangnetz zu definieren. Dieses soll die bedeutende Rolle des ÖPNV auf den im Vorrangnetz enthaltenen Straßen betonen und als Argumentationsgrundlage für planerische Maßnahmen in diesem Netz dienen.

Das ÖPNV-Vorrangnetz soll das Liniennetz des zukünftigen Premium-Busnetzes, der XBus-Linien, der Hauptbuslinien sowie der Stadtbahnlinien im Straßenraum umfassen. Die übergeordnete Zielstellung für dieses Netz sollte sein, dass die Fahrzeuge möglichst nur an Haltestellen zum Halten kommen und ansonsten möglichst gleichmäßig und zügig verkehren können. Es ist eine möglichst hohe Durchschnittsgeschwindigkeit anzustreben – im Premium- und XBus-Netz mindestens 18 km/h, für die weiteren Hauptlinien mindestens 15 km/h (inkl. Halten). Dafür sind im ÖPNV-Vorrangnetz die folgenden Kriterien besonders wichtig und nach Möglichkeit herzustellen oder zu erhalten:

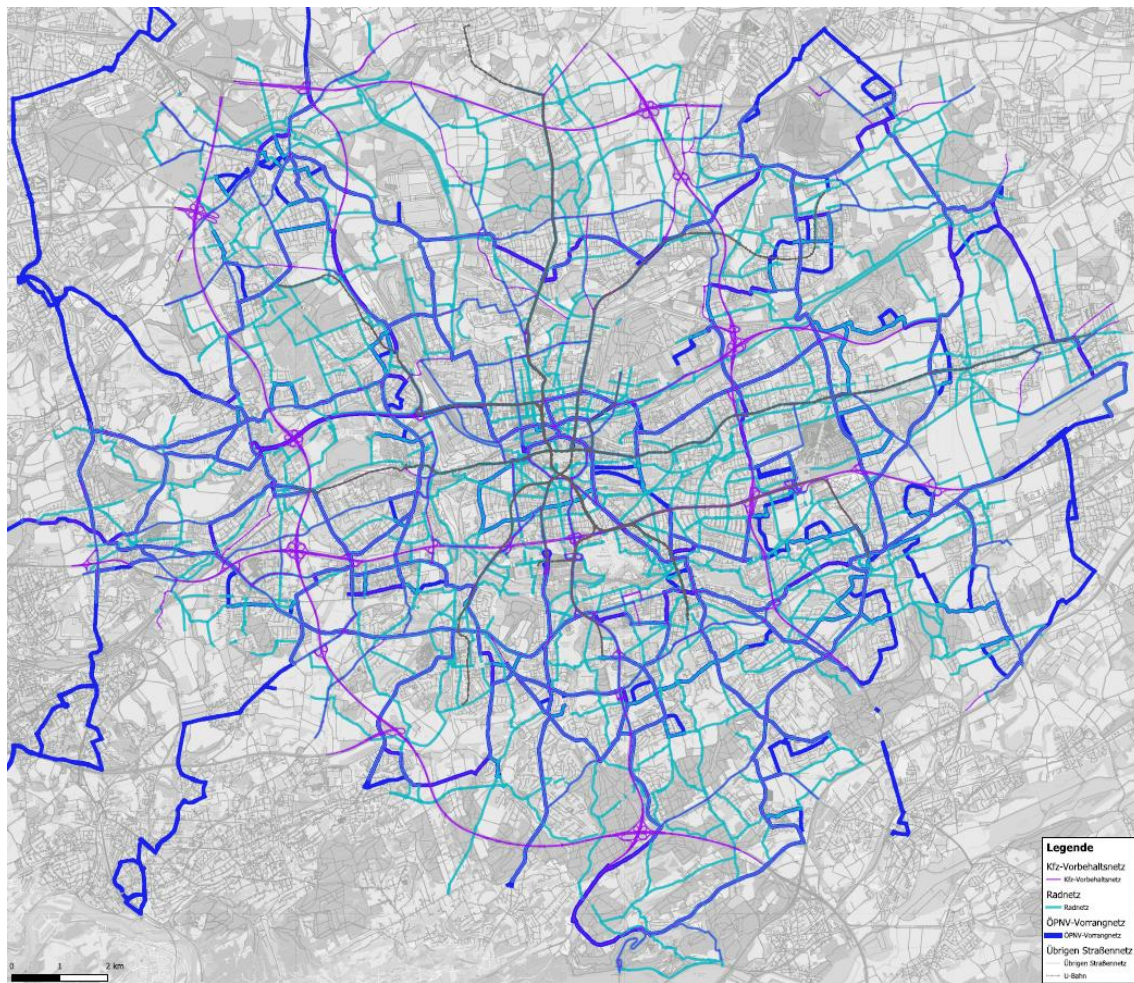
- Priorisierung des Stadtbahn- und Busverkehrs an Lichtsignalanlagen (LSA)
- bevorzugter barrierefreier Haltestellenumbau mit Prüfung der Umgestaltung zur Fahrbahrand- oder Kap-Haltestelle bzw. alternativ der bevorrechtigten Ausfahrt aus der Haltestelle (z. B. über eigene Vorsignalisierung)

- gesicherte Pulkführerschaft der Bahnen und Busse, z. B. durch Schleusen und entsprechende Anordnung von Haltestellen vor Knoten
- getrennte Führung von Radverkehr und ÖPNV (abschnittsweise Ausnahmen für Gefällestrecken bergab und auf gemeinsamen Vorrangspuren sind möglich, gilt für Bus- und Radverkehr)
- Anordnung von Tempo 30 nur nachrangig auf raum-/streckenbezogenen Abschnitten mit entsprechender Begründung (z. B. sensible Einrichtung, Lärminderung). Die Möglichkeiten der Anordnung von Tempo 30 ist mit der letzten Novelle der Straßenverkehrsordnung vereinfacht worden; zudem gibt es häufig Forderungen aus Gesellschaft und Politik für mehr Tempo 30. Bei der Anordnung müssen immer die spezifisch vorherrschenden, verschiedenen Belange berücksichtigt werden, dazu gehören auch die Belange des Busverkehrs, speziell im Vorrangnetz. Diese müssen entsprechend gewichtet und abgewogen werden. Dabei sind auch Kompromisslösungen (z. B. Tempo 40, Tempo 30 bei gleichzeitiger Umsetzung anderer Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr gemäß Kapitel 5.6.2) zu prüfen bzw. kritische Fahrzeitverluste durch andere Maßnahmen zu kompensieren (vgl. Kapitel 5.6.2).

In einem ersten Konzept zeigt sich bereits, dass sich an vielen Stellen das Kfz-Vorrangnetz, das Radhauptnetz und ein mögliches ÖPNV-Vorrangnetz überschneiden. Dies war so zu erwarten, da für alle drei Verkehrsträger die entsprechenden Straßen die Verbindungsfunktion erfüllen. Insbesondere dort, wo die Verkehrsflächen begrenzt sind, können möglicherweise nicht für alle drei Verkehrsmittel gleichermaßen hohe Standards umgesetzt werden. Demnach ist dort abzuwägen, an welchen Stellen welcher Verkehrsträger mit höherem Gewicht in eine Planung einfließt. ÖPNV und Radverkehr sind hier entsprechend zu bewerten und bei Veränderungen im Straßenraum auch zwingend die Belange bzw. Folgen für Busse und Bahnen in die Abwägung miteinzubeziehen. Im Sinne der beschlossenen Zielsetzung des Masterplan Mobilität sollten dabei die Verkehrsmittel des Umweltverbundes höher priorisiert werden. Eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Busverkehr auf denselben Verkehrsflächen sollte, insbesondere bergauf und über längere Strecken, unbedingt vermieden werden. Gemeinsame Vorrangspuren (Umweltspuren, Bussonderfahrstreifen mit Radverkehrsfreigabe oder Radfahrstreifen mit Busverkehrsfreigabe) können in Ausnahmefällen (siehe oben) zum Einsatz kommen. Auch wenn an vielen Stellen weiterhin ergebnisoffene Einzelfallentscheidungen erforderlich sind, sollte dabei der Umweltverbund als vorrangiges Ziel besonders beachtet werden.

Nachfolgend ist ein Entwurf des ÖPNV-Vorrangnetz und die Überlappung mit dem Kfz-Vorbehaltsnetz und Rad-Hauptnetz dargestellt. So können die wichtigen Straßen in Dortmund für den ÖPNV-Betrieb sowie potenzielle Konfliktstellen identifiziert werden.

Abbildung 53: Entwurf des ÖPNV-Vorrangnetzes und Überlagerung mit Kfz-Vorbehaltsnetz und Rad-Hauptnetz



Eigene Darstellung, Grundlage OpenStreetMap-Mitwirkende

5.6.2 Beschleunigung des Busverkehrs

Die Beschleunigung des Busverkehrs ist aus mehreren Gründen ein wichtiges Maßnahmenfeld zur Attraktivierung des Busverkehrs. Die Nachteile des Busverkehrs – ständiges Stop-and-Go durch lichtsignalgeregelte Knotenpunkte, Rückstauungen und beim Wiedereinfädeln aus Haltestellen in den fließenden Verkehr – mindern die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Systems. Zudem ist zu beachten, dass der ÖPNV nicht auf siedlungsferne Straßen ausweichen kann und daher auf die Nutzung zentraler Routen angewiesen ist, um die Erschließungs- und Verbindungsfunktion zu erfüllen.

Durch die Beschleunigung des Busverkehrs kann erstens so das Defizit im Reisezeitverhältnis zum MIV verringert werden. Zweitens geht mit der Beschleunigung in der Regel auch eine höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit einher. Und nicht zuletzt geht es darum, den Busverkehr so wirtschaftlich wie möglich durchzuführen, Fahrpläne und Umläufe zu optimieren, um Fahrzeuge und Personal effizient einsetzen zu können und Ressourcen für Leistungen an anderer Stelle zu gewinnen. Die Zielsetzung für die Busbeschleunigung ist mit den Kriterien für das ÖPNV-Vorrangnetz definiert, sodass für Premium- bzw. XBus-Linien eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 18 km/h und für weitere Hauptlinien von mindestens 15 km/h erreicht werden kann. Im ÖPNV-

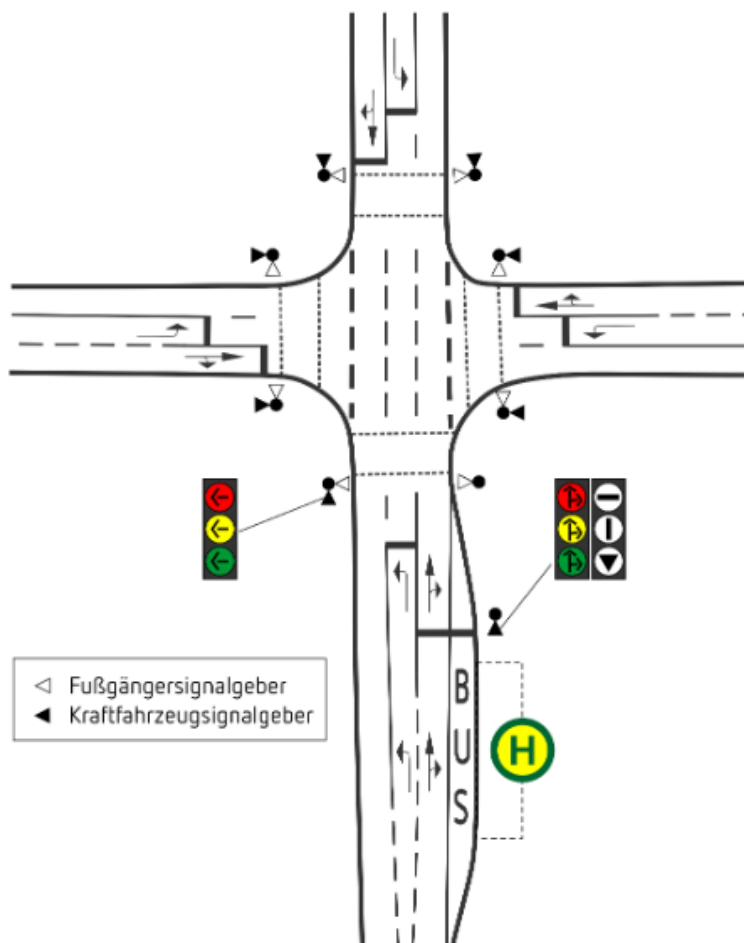
Vorrangnetz sollen Beschleunigungsmaßnahmen sukzessive und planvoll umgesetzt werden. Kriterien dafür sollten sein:

- Fokussierung auf verspätungsanfällige Netzabschnitte oder Linien mit knappen Umlaufzeiten
- Korridorbezogene Beschleunigung auf Netzabschnitten mit hoher Fahrtenfolge und/oder hoher Fahrgastnachfrage
- Ständige Berücksichtigung im Rahmen der Erneuerung oder Reparatur von LSA

Zur Beschleunigung kommen folgende infrastrukturellen Maßnahmen in Betracht:

- Bevorrechtigung an (lichtsignalisierten) Knotenpunkten durch Kommunikation zwischen Fahrzeug und LSA. Der Bus wird an der LSA angemeldet, beim Eintreffen wird eine Grünphase ermöglicht oder verlängert. Dies ist die zentrale Maßnahme zur umfangreichen Beschleunigung im Straßenraum und entsprechend den zuvor genannten Kriterien zu prüfen.
- Eigene Trassen bzw. Fahrspuren: Werden in Dortmund bislang nur selten genutzt. Die Einsatzmöglichkeiten sind mit der letzten StVO-Novelle vereinfacht worden. Daher sind dort, wo der Straßenraum im ÖPNV-Vorrangnetz dies ermöglicht, Bussonderfahrstreifen zu prüfen. In Frage kommen dafür zumeist noch Straßen mit vier oder mehr Kfz-Fahrstreifen oder kurze Abschnitte in groß aufgeweiteten Knotenpunktbereichen. Die Führung des Radverkehrs ist zu beachten.
- Bevorrechtigung bei der Ausfahrt aus einer Haltestelle vor allem an Haltestellen im Vor- oder Nachlauf eines Knotenpunktes
- Umbau von Bushaltestellen zu Buskaps oder Fahrbahnrandhaltestellen
- Busschleusen
- Freihaltung der Fahrwege des Busverkehrs von ruhendem Verkehr: Gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen sind Störungen im Fahrtverlauf fortlaufend zu evaluieren und Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsstabilität, insbesondere im ÖPNV-Vorrangnetz, zu treffen. Hierzu gehören auch Maßnahmen im ruhenden Verkehr, um erforderliche Fahrbahnbreiten einzuhalten, die Anfahrbarkeit von Haltestellen zu gewährleisten und ein störungsfreies Fahren des ÖPNV zu ermöglichen. Bei Bedarf sind Park- oder Halteverbotszonen zu prüfen und umzusetzen.

Abbildung 54: Schema der Busbeschleunigung durch bevorrechtigte Ausfahrt aus Busbucht vor dem Knoten



Eigene Darstellung

5.6.3 Vermeidung von Konflikten zwischen Radverkehr und ÖPNV im Straßenraum

In den vielfach beengten Straßenräumen gibt es die meisten Konflikte zwar zwischen Kfz und Busen/Stadtbahnen, es zeigen sich jedoch zunehmend auch Konflikte zwischen dem wachsenden Radverkehr und dem ÖPNV. Beide umweltfreundlichen Verkehrsarten sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Problemlage tritt vor allem durch zwei Situationen auf:

- Radhauptnetz und ÖPNV-Vorrangnetz beanspruchen denselben beengten Straßenraum; für beide Verkehrsarten sind eigentlich schnelle, komfortable Infrastrukturen das Ziel. So sollten Rad- und Busverkehr dort, wo es der Platz ermöglicht, getrennt geführt werden, in Ausnahmefällen können gemeinsame Vorrangspuren umgesetzt werden (siehe auch Kapitel 5.6.1). Wird der ÖPNV zugunsten einer Radverkehrsinfrastruktur gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt, sollten im ÖPNV-Vorrangnetz Beschleunigungsmaßnahmen gemäß Kapitel 5.6.2 geprüft werden.
- Die Radverkehrsführung kollidiert an Bus-, selten auch an Stadtbahnhaltestellen mit dem Warte-, Ein- und Ausstiegsbereich der Fahrgäste. Eine gezielte Führung des Radverkehrs

- Die Radverkehrsführung kollidiert an Bus-, selten auch an Stadtbahnhaltestellen mit dem Warte-, Ein- und Ausstiegsbereich der Fahrgäste. Eine gezielte Führung des Radverkehrs

durch den Wartebereich einer Bushaltestelle ist zu vermeiden. Abhängig von der konkreten räumlichen Situation sind zwei Lösungen zu prüfen:

- eine sichere Führung im Seitenraum hinter dem Wartebereich der Haltestelle ist sinnvoll, wenn der Radverkehr bereits zuvor und im Anschluss im Seitenraum geführt wird. Hierfür ist entsprechend Platz erforderlich. Zudem sollte durch Markierung oder Materialwechsel sowie trennende taktile Leitstreifen klar werden, wem welche Fläche zusteht. Ggf. sind ergänzende Aufmerksamkeitsschilder/-markierungen sowie geschwindigkeitsdämpfende Elemente für den Radverkehr anzubringen. Wichtig sind stets freie Blickbeziehungen. Konflikte mit Fahrgästen sind auch so nicht gänzlich auszuschließen, können jedoch bei gegenseitiger Rücksichtnahme gut vermieden werden.
- eine Führung auf der Fahrbahn ist sinnvoll, wenn der Radverkehr bereits zuvor und im Anschluss auf der Fahrbahn geführt wird oder keine Fläche im Seitenraum hinter dem Wartebereich zur Verfügung steht. Hierbei können jedoch Konflikte mit dem die Haltestelle anfahrenden Bus, dem die Haltestelle verlassenden Bus im Überholungsfall oder mit anderen Kfz beim Überholen des stehenden Busses auftreten. Im Zweifel wartet der*die Radfahrende hinter dem Bus. Bleibt eine Haltestelle eine Busbucht, kann ein (rot eingefärbter) Radfahrstreifen auch links an der Buswartefläche vorbeigeführt werden.

5.6.4 ÖPNV und Baustellen: Beeinträchtigungen minimieren, Änderungen kommunizieren

Die Kommunikation vor und während Baustellenphasen ist wichtig, um Betriebsunregelmäßigkeiten so gering wie möglich zu halten und bei Unregelmäßigkeiten eine rechtzeitige und verlässliche Fahrgastinformation zu bieten. Daher ist sowohl unter den beteiligten Akteuren als auch gegenüber den Fahrgästen eine möglichst reibungslose Kommunikation anzustreben.

Für die interne Kommunikation ist sowohl ein regelmäßiger als auch ein anlassbezogener Austausch zwischen Stadtverwaltung (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt und Tiefbauamt) und Verkehrsunternehmen erforderlich. Planmäßige Baustellen sollen mit ausreichend Vorlaufzeit besprochen werden. Bei spontan auftretenden Baustellen ist dies ggf. nicht immer möglich. Auch ist bei Baustellen von nur kurzer Dauer das Aufwandsverhältnis für Umleitungsmaßnahmen zu beachten. Folgende Prinzipien sollten im Rahmen von längerfristigen Baustellen (Straßenbaustellen und private Baustellen) geprüft werden:

- Freihaltung von Umleitungsstrecken von Beeinträchtigungen und Baustellen, ggf. Sicherung/Verbesserung des Verkehrsflusses auf Umleitungsstrecken durch Maßnahmen wie Parkverbote/-gebote, temporäre/mobile Lichtsignalanlagen für Bauzwischenzustände
- Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen im Rahmen von privaten Baustellen stärker steuern und ggf. bepreisen: Fast jede Flächennutzung führt zu Einschränkungen im Fahrweg, die den Busverkehr massiv beeinträchtigt, da ein Ausweichen in der Regel nicht sinnvoll möglich ist. Jede Störstelle führt zu Verspätungsanfälligkeit, die die Verknüpfungen im

ÖPNV-Netz gefährdet und für Fahrgäste erhebliche Sprungverspätungen verursacht.

- Aufrechterhaltung des ÖSPV durch eigene Fahrspuren und Signalanlagen (wird im Stadtbahnbereich meist schon praktiziert)
- Bereitstellung von ersatzweisen Mobilitätsangeboten, bspw. vermehrte Leihräder oder Scooter im Umfeld
- Schienenersatzverkehr so barrierefrei wie möglich gestalten. Mögliche Verbindungsalternativen aufzeigen, falls notwendig, Unterstützung durch zusätzliches Personal oder Fahrservice.
- Es sollte künftig eine Mindest-Qualität für SEV-Haltestellen eingehalten werden, was sowohl den SPNV- als auch den Stadtbahnersatzverkehr betrifft.
- Informationen sollten stets sowohl online als auch vor Ort an der Haltestelle kundgemacht werden. Dabei ist, sofern gegeben, auch auf alternative Fahrtmöglichkeiten hinzuweisen.

5.6.5 Zusammenfassung: Maßnahmen ÖPNV im Straßenraum

Nachfolgend sind alle Maßnahmen zum ÖPNV im Straßenraum aufgeführt. Durch die Definition eines ÖPNV-Vorrangnetzes sollen die weiteren Beschleunigungs- und Stabilisierungsmaßnahmen zielgerichtet und sukzessive umgesetzt werden können.

Abbildung 55: Maßnahmen ÖPNV im Straßenraum

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

5.7 Eine hohe Service- und Informationsqualität für den Regelbetrieb und Sonderfälle

Besonderes Potenzial besteht in Dortmund vorrangig beim Ausbau der digitalen Informationsmöglichkeiten an Haltestellen durch dynamische Fahrgastinformationen, QR-Codes für Echtzeitinformationen und akustischen Ansagen an Stadtbahnstationen sowie im SPNV, aber auch an einem stärkeren Marketingauftritt in Bezug auf die Optik der Haltestellen (vgl. hierzu Kapitel 5.3.2). Es ist festgestellt worden, dass das Qualitäts- und Informationsniveau an vielen Haltestellen noch verbesserungswürdig ist, vor allem im Busbereich. Insbesondere an den Knotenpunkten und Netzübergängen (SPNV <> ÖSPV) müssen verlässliche und aktuelle Fahrgastinformationen verfügbar sein; dabei müssen die Live-Daten aus den verschiedenen Netzebenen und unterschiedlicher Verkehrsunternehmen ggf. auch an gemeinsamen DFI verlässlich angezeigt werden.

Digitale Informationen sind jedoch nicht nur im Rahmen von ÖPNV-Haltestellen sinnvoll, sondern auch an zentralen öffentlichen Plätzen und Einrichtungen der Stadt, beispielsweise im Stadtzentrum, in Fußgängerzonen oder an Zielorten mit hohem Publikumsverkehr (Parks, Freizeitziele, Bezirksverwaltungsstellen etc.). Dabei geht es um die Sichtbarkeit des Angebots. Durch digitale Anzeigen an diesen Orten kann auf das ÖPNV-Angebot (z. B. als unterirdischer Stadtbahnverkehr nicht immer im öffentlichen Raum sichtbar) hingewiesen und Abfahrtszeiten und weitere Informationen kommuniziert werden. In der Dortmunder Innenstadt sind an mehreren Stellen bereits Anzeigen in Betrieb genommen worden. Das Ziel ist, dass zukünftig an weiteren Zielorten Informationsdisplays bereitgestellt werden. Hier kann auch die Kooperation mit privatwirtschaftlichen Akteuren gesucht werden.

Eine große Herausforderung bildet die derzeit uneinheitliche Informationslandschaft über die VRR-Kommunen sowie den an Dortmund angrenzenden Kreis Unna. Je Stadt bestehen in unterschiedlichem Umfang oder Qualität Informationen über das ÖPNV-Angebot sowie über Standorte von Park + Ride, Bike + Ride oder Sharing-Angeboten. Insgesamt wird daher die Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit angeregt und die Bündelung der Kompetenzen für einen gemeinsamen Außenauftritt. Dazu gehört beispielsweise auch ein digitaler Netzplan für alle Kommunen in der Region mit integrierten Echtzeitinformationen, bei denen jeweils zwischen den Stadt-Angeboten gewechselt werden kann. Hier können dann auch unterschiedliche stadtübergreifende Angebote zu Barrierefreiheit oder vernetzten Mobilität aufbereitet werden. Ein positives Beispiel bilden hier die Netzpläne im Raum Wiesbaden/Mainz, auch die angrenzenden Räume miteinbeziehen und Wechsel zwischen den jeweiligen begrenzten Karten zulassen. Ein solcher Netzplan ist idealerweise im Auftrag der Kommunen bzw. Verkehrsunterunternehmen und durch Koordination des VRR zu entwickeln.

Weiteres Optimierungspotenzial ergibt sich bei Großveranstaltungen in Dortmund. Beispielsweise sind Betriebstage mit großem Aufkommen, etwa zu BVB-Spielen, mit Einschränkungen verbunden. Hier bedarf es neuer Konzepte/Planungen, um nicht nur den Verkehr von und zum Stadion gut abzuwickeln, sondern auch Lösungsvarianten für Fahrgäste zu erarbeiten, die zwar die entsprechenden Linien nutzen, aber nicht zu den Veranstaltungen wollen. Dies betrifft vor allem solche Linien, deren Kapazitäten begrenzt sind. Insgesamt ist ebenfalls die Ausschilderung zu verbessern, auch im Kontext von Länderspielen, um die Orientierung von Ortsfremden zu erleichtern. Zudem sind die

Konditionen des Kombitickets im Kontext des Deutschlandtickets zu prüfen. Das Optimierungspotenzial bezieht sich auf den gesamten ÖPNV von SPNV über Stadtbahn bis hin zum Bus und sollte daher gemeinsam von den Akteuren Stadt Dortmund, VRR, Deutscher Bahn und Verkehrsunternehmen untersucht werden.

Abbildung 56: Maßnahmen Service- und Informationsqualität

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

5.8 Automatisierung im ÖPNV

Das automatisierte Fahren ist eines der großen Zukunftsthemen im Verkehr – nicht nur, aber vor allem auch im ÖPNV. Es ist davon auszugehen, dass auch in Deutschland der Fahrzeugbetrieb in immer höheren Leveln der Automatisierung Einzug erhält, auch wenn es noch lang dauern wird, bis sich das autonome Fahren auf den Straßen durchsetzen wird. Dafür sind insbesondere noch hohe rechtliche Hürden Fragestellungen ungeklärt. Langfristig bietet automatisierter ÖPNV jedoch das große Potenzial, dem Personalmangel zu begegnen und die Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu steigern. Dabei geht es um die weitgehende Automatisierung des Schienenverkehrs sowie ÖPNV-Fahrzeuge, die autonom im Straßenverkehr unterwegs sind.

Im ÖPNV ist vollständig automatisierter Verkehr bei unabhängigen Schienenverkehrsmitteln bereits seit vielen Jahren erprobt. Viele Metrosysteme auf der Welt und zunehmend auch im deutschsprachigen Raum verkehren fahrerlos und zentral gesteuert (z. B. die U-Bahn Nürnberg, die in Bau befindlichen neuen U-Bahn-Linien in Hamburg und Wien). Hinzu kommt die H-Bahn in Dortmund, die ebenfalls bereits seit den 1980er Jahren sicher automatisiert verkehrt. Im Straßenverkehr ist autonomer ÖPNV noch in der Erprobungsphase. Erste Pilotprojekte von Kleinbussen werden bereits im Linienverkehr umgesetzt; ein erster autonomer vollwertiger Linienbus ist 2025 in einem ersten Testeininsatz unterwegs. Hier sind jedoch zuverlässige Lösungen für die komplexen Situationen und Interaktionen zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern im Straßenraum noch eine Herausforderung. Die Systeme lernen jedoch schnell.

Zusammengefasst ergeben sich aus die aktuellen Trends und Entwicklungen sowie den vorhandenen Rahmenbedingungen in Dortmund folgende Einsatz- und Entwicklungspotenziale für den Dortmunder ÖPNV:

- Das Netz und die Technik der H-Bahn werden weiterentwickelt. Zunächst erfolgt ein Ausbau bis zur Haltestelle Theodor-FlieBner-Heim und damit ein direkter NetZanschluss zur Stadtbahn. Langfristig können weitere Netzerweiterungen vor allem dort, wo die H-Bahn als automatisiertes und unabhängiges System Vorteile bietet, geprüft werden.
- Das Dortmunder Stadtbahnnetz bietet aufgrund der Mischverkehre vieler Linien in den Vororten erst einmal geringes Potenzial für eine vollständige Automatisierung. Die Linien U45, U46 und U49 verkehren jedoch im überwiegend unabhängigen Netz im Innenstadtbereich und können daher als erstes auf einen automatisierten Verkehr hin geprüft werden. Die Herausforderungen im Linienverkehr sind jedoch auch hier groß – von der Mischnutzung der Stammstrecken mit anderen Linien über die aufwendige technische Ausstattung von Fahrzeugen und Strecken bis hin zu komplexen Halte- und Fahrgastwechselsituationen am Bahnsteig. Wenn Technik, Strecken und Fahrzeuge erneuert werden, bietet es sich an, zu untersuchen, ob Vorbereitungen für einen künftigen automatisierten Einsatz der Fahrzeuge getroffen werden können. Dazu wäre zu prüfen, ob bspw. die Mittel aus dem Landesprogramm „Kommunale Schiene“ auch für Automatisierungsprozesse genutzt werden können. In einem ersten Schritt können Betriebsstrecken (Kehranlagen, Betriebshöfe) vorbereitet werden, um den automatisierten Verkehr zunächst einsetzen und erproben zu können.
- Im Busverkehr ist der Einsatz autonomer Fahrzeuge vor allem vom straßenverkehrs- und haftungsrechtlichen Rahmen abhängig. Technisch wäre dies bereits möglich. Im Rahmen der Weiterentwicklung dieser Aspekte könnte zu einem passenden Zeitpunkt der Pilotbetrieb auf Linien/Strecken mit einem tendenziell geeigneten Profil überlegt werden – bspw. auf dem Areal Phoenix West (Linie 451).

Tabelle 31: Maßnahmen Automatisierung im ÖPNV

Maßnahme aus dem Bereich Automatisierung im ÖPNV	Federführende Akteure	Umsetzung/ Fertigstellung	Priorität
5.8: Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von automatisiertem ÖPNV im Stadtbahnbereich - im Rahmen der Erneuerung von Strecken, Technik und Fahrzeugen - zunächst auf Betriebsstrecken - langfristig im Linieneinsatz der kurzen, innerstädtischen Linien	DSW21	bis 2035	mittel
5.8: Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von automatisiertem ÖPNV im Busbereich - Pilotbetrieb auf geeigneten Linien	DSW21	bis 2035	mittel

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

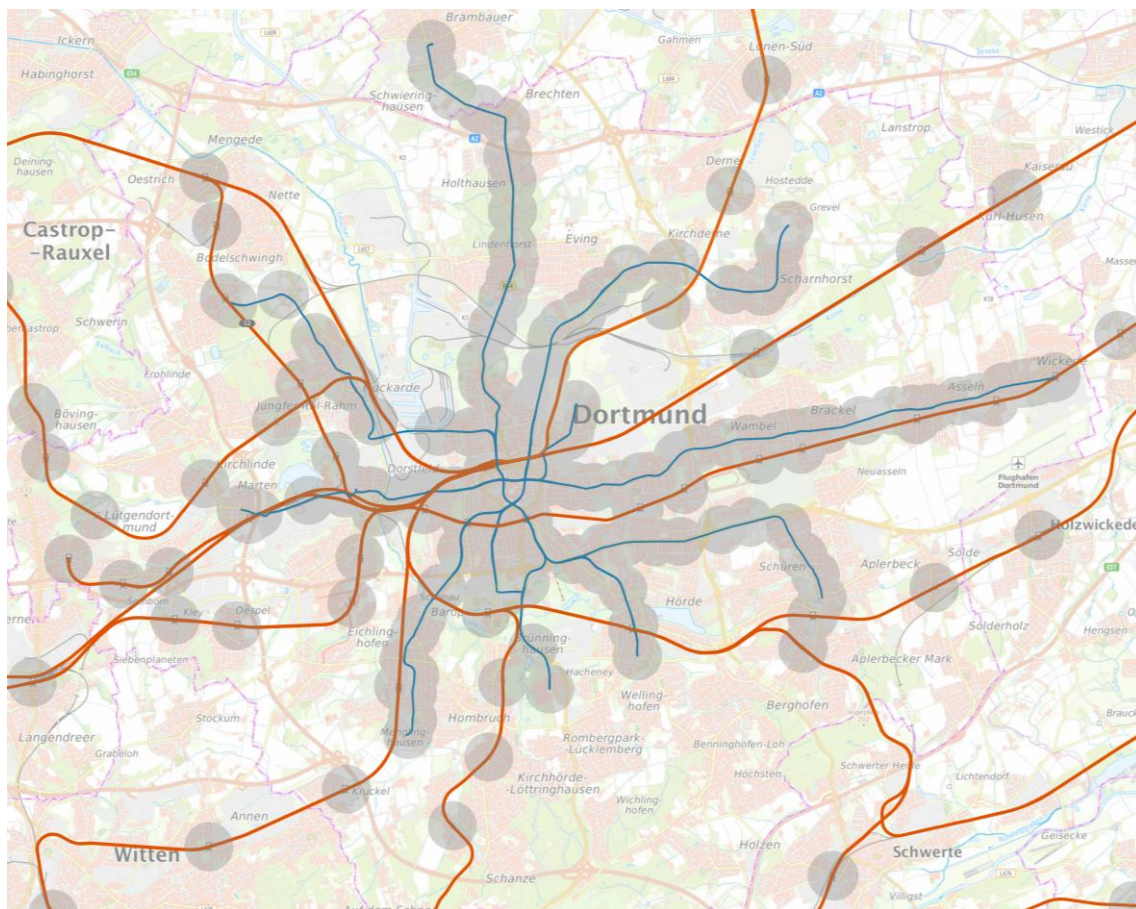
» Transit-oriented development als wichtigen Planungsgrundsatz etablieren

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. Viele SPNV-Stationen liegen, historisch bedingt, außerhalb von Siedlungskernen oder verdichteten Bereichen. Neben der Aufwertung der Zuwegung und Attraktivierung der Stationen selbst besteht an einigen Stationen das Potenzial, die städtischen Umfelder durch städtebauliche Entwicklung aufzuwerten und kommunale Planungsziele, -vorhaben und Entwicklungsbedarfe (Wohnraum, Gewerbeflächen etc.) im unmittelbaren Umfeld von Schienenhaltestellen zu realisieren. So entstehen Win-win-Situationen: Der Neuverkehr, der durch städtebauliche Entwicklungen hervorgerufen wird, wird konsequent auf den ÖPNV ausgerichtet und so zusätzlicher Kfz-Verkehr minimiert. Zeitgleich wird die Station inklusive des Umfeldes attraktiviert, was zusätzliche Fahrgäste aus dem erweiterten Einzugsbereich anziehen kann. Und nicht zuletzt ergeben sich durch die (aufgewertete) verkehrsgünstige Lage häufig wirtschaftlich positive Rahmenbedingungen. Der Planungsgrundsatz des Planens, Entwickelns und Bauens an der Schiene, der als transit-oriented development (TOD) bezeichnet wird, wird insbesondere im Ausland (u. a. Nordamerika, Ostasien, Frankreich, Niederlande, Dänemark) angewendet. Aber auch in Deutschland werden Neubaugebiete zunehmend an ÖPNV-Infrastrukturen ausgerichtet. Konkret bedeutet TOD:

- die städtebauliche Struktur an der Station auszurichten: die Station als Mittelpunkt oder integrierter Teil der städtebaulichen Entwicklung, nicht als Randobjekt;
- die städtebauliche Dichte und Funktionsmischung zur Station hin zu verstärken, öffentliche (alltägliche) Nutzungen an oder in der Station unterzubringen (z. B. Nahversorgung), um alltägliche Wege(ketten) mit dem ÖPNV zu fördern
- die Erreichbarkeit der Station für den Fuß- und Radverkehr in den Mittelpunkt zu stellen und attraktive öffentliche Räume zu schaffen; ruhenden Kfz-Verkehr zu bündeln

Diese Planungsprinzipien sollen in Dortmund künftig verstärkt verfolgt werden, wenn es Projektansätze und städtebauliche Ideen gibt. Bei einem angenommenen Radius von 500 m um die SPNV- und Stadtbahnhaltestellen ergeben die in Abbildung 57 dargestellten Stadtbereiche für eine räumlich konzentrierte und verdichtete städtebauliche Entwicklung. Abweichend zur Erschließungsanalyse werden hier keine Isochronen (direkte Fußwege-Ereichbarkeiten) genutzt, da sich konkrete Fußwege-Ereichbarkeiten im Zuge einer Entwicklung erst noch ergeben können.

Abbildung 57: TOD: 500m-Radius um SPNV- und Stadtbahn-Haltestellen in Dortmund



Eigene Darstellung, Kartengrundlage WMD TopPlusOpen

» Prüfung von Impulsprojekten zur Entwicklung und Aufwertung von Haltestellenumfeldern

Potenziale für TOD-Projekte könnten sich an den folgenden Stationen ergeben. Es wird vorgeschlagen, einzelne Standorte zu prüfen und bei Eignung ein Impuls-/Pilotprojekt in die Wege zu leiten.

- Am geplanten S-Bahn-Haltepunkt Kronprinzenstraße (in Verbindung mit den Entwicklungsprojekt Degginghöfe) – bietet sich aufgrund den Entwicklungsmöglichkeiten im Umfeld als Impulsprojekt an, allerdings ist der Realisierungszeitpunkt der S-Bahn-Haltestelle noch ungewiss
- Im Rahmen der neuen Haltestelle Energiecampus für das projektierte Technologie- und Forschungsquartier, bestenfalls in zeitlicher Abstimmung, auch westlich der Emscherallee
- Hauptbahnhof Nord im Kontext des Rahmenplans nördliches Bahnhofsumfeld
- Dorstfeld S (entlang und um die Wittener Straße) – bietet sich aufgrund der hohen ÖPNV-Qualität bei abseitiger Lage als Impulsprojekt an
- Germania S (Überplanung der Buswendeschleife)
- Lütgendortmund Nord Bf., insbesondere auch durch die Aufwertung der RB43
- bei der Entwicklung des sogenannten HSP-Geländes (ehemals Smart Rhino) und Verlänge-

rung der U 43 und/oder H-Bahn

- bei der Verlängerung der U49 in Richtung Wellingshofen (Gelände Zeche Crone)

Häufig bestehen im Umfeld von Stationen im Außenbereich naturschutzrechtliche Festlegungen, was ein Hemmnis darstellen kann und in der Abwägung zu berücksichtigen ist.

Darüber hinaus bestehen innerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges an weiteren Stationen Potenziale zur Nachverdichtung und/oder städtebaulichen Aufwertung, weil dort beispielsweise verhältnismäßig einfach zu überplanende Nutzungen (Parkplätze, Rest-Verkehrsflächen etc.) oder Freiflächen vorhanden sind. Für eine Überprüfung können u. a. die folgenden Stationen herangezogen werden:

- Derne Bf. (Quartier Glückstraße)
- Aplerbeck Bf.
- Wickede West S
- Wickede S
- Nette/Oestrich S
- Oespel S

» **Sicherstellung der hochwertigen ÖPNV-Anbindung neuer Wohngebiete und Arbeitsplatzstandorte**

Grundsätzlich gilt, dass neue Wohn- und Gewerbeentwicklungen gut an den ÖPNV angebunden werden sollen. Dies muss bereits in frühen Planungsstadien berücksichtigt werden. Gegebenenfalls sind Maßnahmen zur Verbesserung/Herstellung der ÖPNV-Qualität festzulegen und umzusetzen. So sollte sich die Planung nach Möglichkeit am ÖPNV-Netz ausrichten (siehe TOD). Netz- oder Angebotsanpassungen im ÖPNV sind durch städtebauliche Entwicklungen jedoch ebenfalls weiter möglich, vor allem, wenn die Finanzierung (über die Entwicklung) gesichert werden kann und ein signifikantes Fahrgastwachstum zu erwarten ist. Im Rahmen der Ämterbeteiligung am Planungsprozess prüft der Geschäftsbereich Mobilitätsplanung die ÖPNV-Anbindung und zielt auf die Einhaltung von Mindestqualitäten ab. Diese werden wie folgt festgelegt:

- Mindest-Anforderung Qualitätsstufe C gemäß den ÖV-Güteklassen der Erschließungsanalyse (vgl. Kapitel 3.3.1), für städtebauliche Entwicklungen mit hoher Nutzungsdichte (mindestens 300 Einwohner*innen/Arbeitsplätze/Ausbildungsplätze) bzw. Qualitätsstufe D für Entwicklungen mit mittlerer Nutzungsdichte (mindestens 150 Einwohner*innen/Arbeitsplätze/Ausbildungsplätze), nach Möglichkeit jeweils besser. Abweichungen davon sollten nur bei unverhältnismäßigem Aufwand für die Herstellung der Mindest-Qualitätsstufe zulässig sein. Es sind stets alle Möglichkeiten zur Erreichung der Mindest-Qualität bzw. zur Optimierung der ÖPNV-Anbindung auszuschöpfen.

5.9.1 Zusammenfassung: Maßnahmen ÖPNV und Stadtentwicklung

Nachfolgend sind alle Maßnahmen zum Themenfeld Stadt- und ÖPNV-Entwicklung aufgeführt. Durch die Definition eines ÖPNV-Vorrangnetzes sollen die weiteren Beschleunigungs- und Stabilisierungsmaßnahmen zielgerichtet und sukzessive umgesetzt werden können. Eine Entwicklung der in diesem Kapitel vorgeschlagenen Standorte ist jedoch einzelfallbezogen unter Berücksichtigung verschiedenster Belange, insbesondere auch stadtklimatisch und ökologischer Funktionen, zu prüfen.

Tabelle 32: Maßnahmen ÖPNV und Stadtentwicklung

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

6 Finanzierung des ÖSPV in Dortmund zur Sicherstellung von Angebot & Ausbau

Der ÖPNV ist in Dortmund – wie in anderen Städten auch – ein Zuschussgeschäft. Neben hohen Investitionskosten für Infrastrukturen und Fahrzeuge sind die betrieblichen Aufwendungen (insb. durch das notwendige Fahrpersonal und Kraftstoffkosten) der zweite wesentliche Kostenfaktor. Insofern stehen die Inhalte des Konzeptes unter dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeit. In den letzten Jahren sind bereits die Kosten zum Erhalt des bestehenden Angebotsniveaus deutlich gestiegen (Energiepreise, Tarifentwicklung Personal etc.). Im Rahmen der derzeitigen Finanzierungsstruktur wird eine Ausweitung des Angebots im Sinne dieses Konzeptes nicht dauerhaft leistbar sein. Daher müssen neue Optionen und Strukturen zur Finanzierung des ÖSPV in Dortmund geprüft werden.

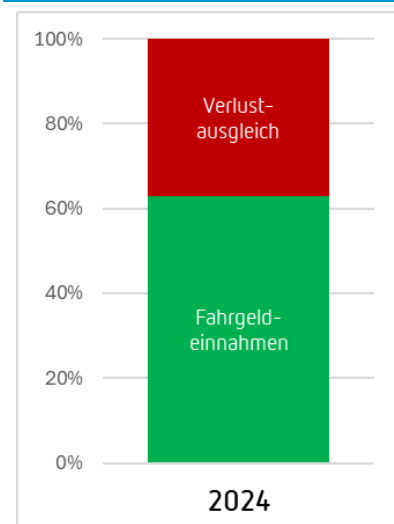
Die aktuelle Finanzierungsstruktur im Überblick

Die Finanzierung des ÖPNV beruht aktuell auf zwei starken Säulen:

1. Säule: Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen

Die Fahrgäste decken mit der Entrichtung von Fahrpreisen einen Teil der Aufwände. Dies erfolgt sowohl durch Bartickets (Einzelticket etc.), durch die Nutzung des Luftlinientarifs eezy.nrw (digital) als auch durch Abonnements, hier insbesondere durch das Deutschlandtickets. Die so generierten Einnahmen können jedoch nicht die Kosten des ÖPNV decken. Das bewusst preisreduzierte Angebot des Deutschland-Tickets führt hier – trotz verstärkter ÖPNV-Nutzung – ebenfalls nicht zu Mehreinnahmen. Dies muss auch im Hinblick auf den Ausbau des Systems beachtet werden: Der Erlöseffekt einer Angebotsverbesserung fällt geringer oder gar ganz aus, wenn alle potenziell Nutzenden über ein Deutschlandticket verfügen. Im Sinne der Sozialverträglichkeit und der gewünschten Steigerung der Nutzung ist eine deutliche Erhöhung der Fahrkosten und somit Finanzierung durch die Nutzer*innen nicht anzustreben. In Dortmund liegt der Anteil der Kosten, die durch die Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden können, bei 63%. Für den Rest wird die zweite Säule der Finanzierung genutzt.

Abbildung 58: Kostendeckungsgrad des ÖSPV in Dortmund

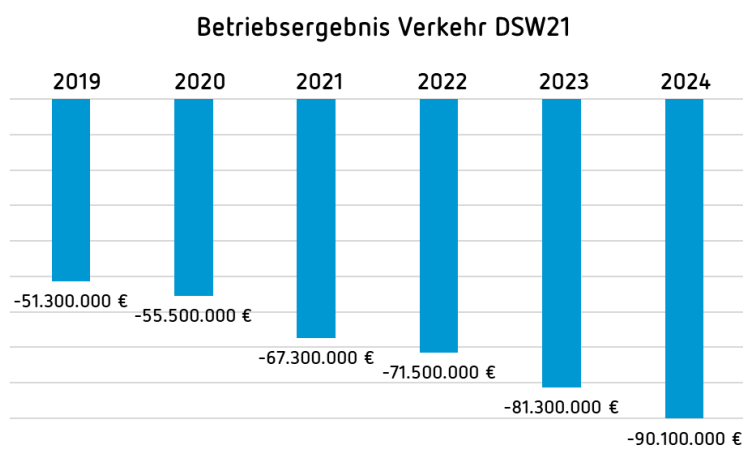


2. Säule: Finanzierung durch die öffentliche Hand

Für die Sicherstellung der Finanzierung des ÖPNV-Angebots ist der jeweilige Aufgabenträger verantwortlich. Der SPNV wird vom VRR bestellt und bezahlt, welcher dafür Bundes- und Landesmittel erhält, insbesondere aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes. Die vom VRR initiierten XBus-Verkehre werden durch die Kommunen finanziert, das Land gewährt eine anteilige Förderung. Der sonstige ÖSPV in Dortmund wird aus der Bilanz des Stadtwerke-Konzerns und ÖPNV-Betreibers

DSW21 finanziert, dessen Holding eine 100-prozentige Tochter der Stadt Dortmund ist – eine auf kommunaler Ebene nicht unübliche Art zu Finanzierung. Gewinne aus anderen Geschäftsbereichen, z. B. Energieversorgung, Wasserversorgung und Telekommunikation werden zur Deckung des Defizits aus dem ÖPNV-Betrieb genutzt. Das Defizit betrug im Jahr 2024 ca. 90,1 Mio. Euro und ist in den letzten fünf Jahren um über 60 % gestiegen. Dieser Betrag kann derzeit noch aus dem Stadtwerke-Verbund querfinanziert werden, dies ist in Zukunft jedoch nicht gesichert. In Städten wie Essen, Düsseldorf oder Hannover, werden im Haushalt jährlich Summen in ähnlicher Größenordnung zur Deckung der Finanzlücke bereitgestellt. Es ist abzusehen, dass sich der Rat der Stadt Dortmund künftig ebenfalls mit dieser Thematik befassen muss.

Abbildung 59: Finanzdefizit des ÖSPV-Betriebs



Quelle: Pressemitteilung DSW21, 08.04.2025

Welche Möglichkeiten zur ÖPNV-Finanzierung gibt es grundsätzlich?

Um den ÖPNV in Zukunft auskömmlich zu finanzieren und Ausweitungen im Sinne der bereits getroffenen Zielsetzungen des Masterplan Mobilität 2030 umsetzen zu können, ist zu überlegen, wie die dafür erforderlichen Finanzmittel gesichert und beschafft werden können. Die beiden Säulen der Nutzer*innen-Finanzierung und der öffentlichen Subventionierung werden auch in Zukunft tragfähige Rollen einnehmen müssen. Im Sinne der Mobilitätswende sollten Überlegungen eher noch dahin gehen, den Anteil der 1. Finanzierungssäule, den Nutzer*innen-Beitrag, zu begrenzen. Umso größer wird der Betrag, der zur Finanzierung benötigt wird. Dieser muss zudem regelmäßig dynamisiert zur Verfügung stehen, um Preissteigerungen und sukzessive Angebotsausweitungen finanzieren zu können. Die folgenden Möglichkeiten der 2. Finanzierungssäule und einer zusätzlichen 3. Finanzierungssäule sind in Dortmund offen zu prüfen und in Politik und Stadtgesellschaft zu diskutieren.

2. Säule: Finanzierung durch die öffentliche Hand

Für den Fall, dass der Rat der Stadt Dortmund Finanzmittel zur Teil-Finanzierung des ÖSPV bereitstellen muss, ist zu prüfen, wie diese nicht unbeträchtlichen Summen im Rahmen der soliden, dennoch angespannten Haushaltslage der Stadt Dortmund aufzubringen sind. Folgende Möglichkeiten sollten überprüft werden:

- Finanzierung aus laufenden, stetigen Finanzposten, bspw. der Grund- oder Gewerbesteuer. Dies hat den Vorteil, dass diese Einnahmen jährlich robust und verlässlich zur Verfügung stehen. Auch wenn ein Zuwachs der Gewerbesteuereinnahmen nicht garantiert ist, so sind diese jedoch in den letzten 20 Jahren, mit zwei Ausnahmen während der Finanzkrise und der Corona-Pandemie, in jedem Jahr gestiegen.
- Finanzierung aus Einnahmen, die im verkehrlichen Kontext stehen. In Frage kommen insbesondere Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung und -überwachung. Die Stadt Dortmund nimmt derzeit jährlich ca. sieben Millionen Euro durch Parkgebühren und Verwarngelder mit Bezug auf das Parken ein. Es besteht hier in Zukunft ein deutliches Steigerungspotenzial, da in Dortmund das Parken weiterhin vergleichsweise günstig ist (sowohl die Preise für das Kurzzeitparken als auch Anwohnerparkausweisgebühren). Zudem wird nur ein geringer Bereich der Siedlungs- und Verkehrsfläche bislang überhaupt monetär bewirtschaftet und die Falschparkerkontrolle wird künftig automatisiert deutlich effizienter und umfassender erfolgen. Zu beachten ist, dass Einnahmen aus Verwarngeldern kein Finanzierungsinstrument im engeren Sinne darstellen und nicht als solches geplant und argumentiert werden können.

Kurz- und mittelfristig bestehen nur sehr geringe Chancen, die Finanzierung durch eine Straßenbenutzungsgebühr, beispielsweise eine City-Maut, sicherzustellen. In anderen europäischen Städten (z. B. Bologna, Stockholm, Trondheim, London) zwar mittlerweile Standard, erscheint ein derartiges Instrument in Deutschland politisch derzeit nur schwierig durchsetzbar, auch wenn sich der Deutsche Städtetag bspw. für die Erprobung ausspricht. Mit der Einführung eines solchen Instruments kann aktuell nicht geplant werden.

Es ist insgesamt davon auszugehen, dass eine künftige Teilfinanzierung aus dem städtischen Haushalt auf eine solide Basis mit mehreren Standbeinen gestellt werden muss. Es ist mit Summen in mindestens hohem zweistelligen Millionenbereich zu rechnen, die für den laufenden Betrieb bereitgestellt werden müssten.

3. Säule: Finanzierungsbeteiligung durch Nutznießer*innen

Eine in Deutschland noch kaum angewandte, weil häufig rechtlich nicht normierte, Finanzierungssäule ist die Beteiligung der Nutznießer*innen des ÖPNV abseits der unmittelbaren Fahrgäste. Es gibt theoretische Ansätze zur Beteiligung der Nutznießer*innen, die zum Teil in anderen Ländern bereits Standard sind, in Deutschland jedoch aktuell nur schwer zu etablieren sind. Die Nutznießer*innen sind in der Regel:

- Bürger*innen einer Stadt im Allgemeinen: Eine hohe ÖPNV-Qualität fördert die Lebensqualität einer Stadt und unabhängige Mobilität der Menschen in der Stadt. Die dauerhafte Bereitstellung sowie der Ausbau eines umfangreichen ÖPNV-Angebots als öffentliche Leistung ist ein Argument für eine allgemeine Solidarfinanzierung durch alle Bürger*innen. Beispiel für solche Modelle sind hier das attraktive Semesterticket-Modell an vielen Hochschulen, auch in Dortmund, oder der derzeit modellhaft eingeführte Mobilitätspass in einigen Kommunen in Baden-Württemberg, der jedoch eine Gesetzesänderung auf Landesebene erfordert. Eine Bürger*innen-Abgabe erfordert daher voraussichtlich zunächst landesweite Regelungen (KAG NRW). Die politische und gesellschaftliche Akzeptanz wird all-

gemein als gering eingeschätzt.

- Immobilieneigentümer*innen, Projektentwickler*innen profitieren davon, dass eine hochwertige ÖPNV-Anbindung die Einnahmen und so die Refinanzierung von Projekten verbessert (siehe auch TOD), weil Grundstücks- und Immobilienwerte steigen und höhere Miet- oder Kaufpreise verlangt werden können. In Frage kommen können einmalige Erschließungsabgaben oder fortlaufende Erschließungsbeiträge. Diese könnten an die tatsächliche ÖPNV-Qualität am Standort gekoppelt und gestaffelt werden (Basis-Erschließung abgabenfrei, ab einer bestimmten Qualitätsstufe der Erschließung gilt die Premium-Erschließung mit zusätzlicher Abgabe). Zugleich fallen Verpflichtungen zur Herstellung von Kfz-Stellplätzen weg oder geringer aus (wie bereits über die Stellplatzsatzung geregelt), sodass die Zusatzkosten für den*die Entwickler*innen überschaubar bleiben.
- Arbeitgeber*innen: In den deutschen Nachbarländern Österreich (Wien) und Frankreich werden Arbeitgeberabgaben zweckgebunden für die Finanzierung von ÖPNV und Mobilitätsmaßnahmen genutzt, in Wien bspw. konkret für den U-Bahn-Bau. In Frankreich erfolgt im Gegenzug auch eine Beteiligung der Unternehmen an der kommunalen Verkehrsplanung, ähnlich dem Dortmunder Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität. Aufgrund der Zweckbindung der Einnahmen erscheint dieses Instrument als Ausgestaltung als Bundes- oder Landessteuer in Deutschland nur schwierig umsetzbar. Wichtig ist es, die Arbeitgeber*innen dazu zu motivieren, das für Beschäftigte vergünstigte Deutschland-Ticket Job anzubieten.
- Tourist*innen: In Dortmund besteht mit der sogenannten Bettensteuer bereits eine Abgabe für Tourist*innen mit Übernachtungen in der Stadt. Die ca. 1,5 Millionen Übernachtungen jährlich könnten jedoch selbst bei vollständiger Widmung der Einnahmen für die ÖPNV-Finanzierung nur einen begrenzten Beitrag leisten und die Einnahmen sind kaum mehr skalierbar.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass in Deutschland viele theoretisch mögliche Finanzierungsquellen rechtlich und praktisch noch nicht erschlossen sind. Aufgrund der im Verkehrsbereich häufig kontrovers geführten politischen und gesellschaftlichen Debatten sind kurz- und mittelfristig Grundsatzentscheidungen auf Bundes- oder Landesebene nicht realistisch. Daher erscheint die Etablierung einer breiten lokalen Finanzierungsstruktur aus Haushaltsmitteln und zugleich zweckgebundene Stärkung der Einnahmeseite (Parkraumbewirtschaftung, Erschließungsabgabe etc.) am sinnvollsten und wahrscheinlichsten realisierbar.

Weiterhin wichtig: Nutzung von Landes- und Bundesfördermitteln

Der Schwerpunkt der Sicherung der Finanzierung liegt in den laufenden (betrieblichen) Kosten und der Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur. Betriebskosten im ÖSPV werden im Allgemeinen nicht gefördert; hierfür sind die oben angesprochenen Finanzierungsstrukturen zu nutzen. Für die Instandhaltung und Erneuerung des bestehenden Netzes hat das Land NRW zuletzt ein umfangreiches Förderpaket aufgelegt, aus dessen Mitteln bereits viele Maßnahmen zur Instandhaltung im Stadtbahnnetz umgesetzt werden.

Für Ausbaumaßnahmen stehen aktuell umfangreiche Fördermittel auf Bundes- und Landesebene zur Verfügung, die häufig aufgrund fehlender Planung nicht vollständig abgerufen werden, regelmäßig bleiben Restmittel ungenutzt. 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. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass sich das Land NRW bei Projekten mit Hebelwirkung, z. B. GVFG-Projekten, aktiv beteiligt und einbringt. Wichtig ist daher eine konstruktive Begleitung von Projekten, aber auch die Integration von Impulsen, wie Verknüpfungspunkten SPNV/ÖSPV in die kommunale Nahverkehrsplanung. Die Stadt Dortmund sollte daher ihre Ausbaupläne und -ideen aktiv und offensiv gegenüber VRR und Land NRW vertreten und vorantreiben, um einen Abfluss von Fördermitteln in andere Regionen zu verhindern.

Im Sinne der Antriebswende ist zudem darauf hinzuwirken, dass bundes- oder landesseitig wieder Fördermittel zur Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden.

7 Ankommen: ÖPNV und vernetzte Mobilität als Instrumente für die Klimaneutralität und Mobilitätswende

Abschließend wird die Wirkung der zuvor beschriebenen Maßnahmen und Ansätze sowohl quantitativ abgeschätzt als auch qualitativ beschrieben, um so die Zielerreichung und -konformität darzustellen, sodass im Fazit das Teilkonzept ein weiterer wichtiger Baustein auf dem Dortmunder Weg zur Mobilitätswende und zur Klimaneutralität ist.

7.1 Wirkung des Teilkonzepts

Das übergeordnete Ziel des Ausbaus des ÖPNV ist 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. Diese ergibt sich aus einem angenommenen Modal Shift sowie einer angenommenen durchschnittlichen Wegelänge des verlagerten MIV-Weges. Hinzu kommen Emissionseinsparungen durch Dekarbonisierungsmaßnahmen (Umstellung Busflotte und Diesel-SPNV-Linien), welche in der nachfolgenden Auswertung noch nicht berücksichtigt sind, aber zusätzliche positive Effekte bringen werden. Die Werte sind als rechnerische Näherungsgrößen zu verstehen.

Wirkung auf den Modal Split

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung lagen Daten zum Modal Split der Dortmunder*innen aus dem Jahr 2019 vor. Die Werte können sich schon bis 2025 geändert haben; im ÖPNV ist jedoch von einer konstanten Entwicklung auszugehen, sodass der 2019er Wert von 21,7 % ÖV-Anteil für die folgenden Abschätzungen als Ausgangswert unterstellt wird.

Durch kurzfristige Maßnahmen, die etwa in den kommenden fünf Jahren ab 2025/26 umgesetzt werden, könnte ein Modal Shift von ca. 2,1 %-Punkte vom MIV zum ÖPNV erreicht werden. Dies sind vorwiegend schneller realisierbare Maßnahmen im Busverkehr, erste Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtbahnangebots und der Sharing Mobility sowie eine Verbesserung der Informations- und Haltestellenqualität. Der Anteil würde dann von 21,7 % im Jahr 2019 auf etwa 23,8 % ansteigen. Der MIV-Anteil würde entsprechend von 48,7 % auf 46,6 % sinken, wobei Verlagerungseffekte anderer Maßnahmen, die im Rahmen des Masterplans Mobilität und darüber hinaus umgesetzt werden (z. B. Radverkehrsförderung), nicht berücksichtigt sind und noch hinzukommen. Im Zeitraum bis 2035, der in der ÖPNV-Planung als mittelfristig betrachtet werden kann, könnte eine Verlagerung um insgesamt etwa 4,7 %-Punkte erreicht werden, sodass der ÖPNV-Anteil 2035 auf 26,4 % steigt und der MIV-Anteil auf mindestens 44 % zurückgeht. Hierfür müssen allerdings vor allem erste Netzausbauten im Stadtbahnbereich sowie Angebots- und Qualitätsverbesserungen im SPNV wirken; zudem benötigt es ein starkes, noch besser angenommenes Busnetz. Unter Einbezug

der langfristigen Maßnahmen, also insbesondere SPNV- und Stadtbahnausbau, der sich noch 15 oder mehr Jahre hinziehen wird, könnte nach 2040 eine Verlagerung von etwa 9%-Punkten erreicht werden, sodass sich der ÖPNV-Anteil am Modal Split dann auf über 30 % beläuft.

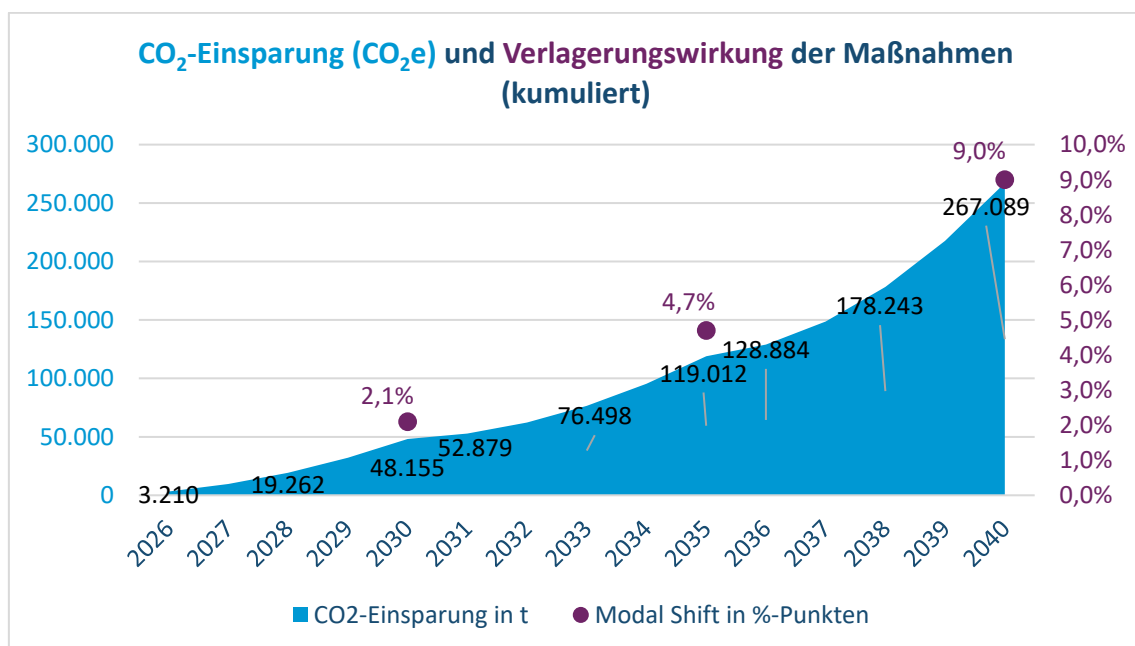
Unter der Annahme, dass der Anteil des Radverkehrs von derzeit 10 % auf 20 % steigt und der Anteil des Fußverkehrs leicht auf 22 % zunimmt, könnte der Anteil des Umweltverbunds bis 2035 insgesamt etwa 68 % und der Anteil des MIV etwa 32 % betragen. Dies würde bedeuten, dass das Ziel des Masterplans Mobilität – 2/3 Umweltverbund und 1/3 MIV – bis 2035 erreichbar wäre. Auch das zentrale Ziel eines ÖPNV-Anteil von 28 %, für das das Teilkonzepts adäquate Maßnahmen benennt, würde langfristig erreichbar.

Wirkung auf die Klimabilanz des Verkehrs

Durch die kurzfristig wirksamen Maßnahmen können im Jahr 2030 etwa 16.000 Tonnen CO₂e jährlich eingespart werden. Im Jahr 2035 können 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 CO₂e-Einsparung von etwa 49.400 Tonnen im Zieljahr 2040 möglich. Angenommen, durch eine sukzessive Umsetzung ergibt sich – in den Fünf-Jahres-Schritten gemessen – eine lineare Steigerung der Wirkung, dann könnten bis 2030 kumuliert insgesamt etwa 48.200 Tonnen, bis 2035 kumuliert insgesamt 119.000 Tonnen und bis 2040 kumuliert insgesamt 267.100 Tonnen CO₂e eingespart werden.

Die Voraussetzung für die beschriebene Verlagerung ist, dass die Maßnahmen im Rahmen wie zuvor beschrieben in den angegebenen Zeiträumen realisiert werden, was sowohl politisches Commitment als auch die personellen und finanziellen Ressourcen erfordert.

Abbildung 60: Wirkung des Teilkonzepts ÖPNV auf die CO₂-Emissionen und auf den Modal Shift



Eigene Darstellung und Berechnung

Wirkung auf die Stadtbevölkerung

Die Wirkung des ÖPNV-Ausbaus lässt sich nicht allein am Modal Shift oder den eingesparten CO₂-Summen bemessen. Weitere wichtige Ziele des Konzepts sind die Förderung einer selbstbestimmten, vielfältigen Mobilität und Gewährleistung der Mobilitätsteilhabe durch barrierefreie, inklusive und sichere ÖPNV-Angebote. Diese qualitativen Ziele werden durch die Maßnahmen ebenfalls verfolgt. Im Bereich der barrierefreien Haltestellen soll bis zum Jahr 2035 zumindest ein Zielwert von 70 % bei den Bushaltestellen und nahe 100 % im Bereich Stadtbahn und SPNV erreicht werden. Darüber hinaus steigert ein starker ÖPNV u. a. Wirtschaft, Innenstadt und Nachtleben in Dortmund und reduziert die Verkehrsbelastung auf den Straßen, was wiederum positive Folgen wie eine geringere Lärmbelastung, eine gesündere Stadtbevölkerung und eine höhere Lebensqualität in Dortmund mit sich bringt.

Mit dem Teilkonzept wird zudem Wert darauf gelegt, den Umweltverbund als Ganzes zu fördern und keine nachhaltigen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Daher ist das zu Fuß Gehen – im Vor- und Nachlauf der ÖPNV-Nutzung stets Teil des Weges – im Sinne einer sicheren, barrierefreien Zuwegung zur Haltestelle und der Aufenthaltsqualität an und um eine Haltestelle Teil des Konzepts und steht im Einklang mit der Fußverkehrsstrategie der Stadt. Es wird zudem explizit auf ein gutes, sicheres Miteinander von ÖPNV und Radverkehr im Straßenraum abgezielt und das Fahrrad als Teil einer intermodalen Wegekette gefördert. Die Vernetzung der Verkehrsträger sorgt schließlich dafür, dass möglichst jederzeit und für alle Wegeziele und -zwecke ein passendes Mobilitätsangebot bereitsteht – auch ein Auto, wenn es benötigt wird.

Volle Wirkung erst durch Push- und Pull-Maßnahmen

Der ÖPNV wird auf vielen Relationen immer einen Nachteil gegenüber dem privaten Auto haben. Dafür ist die Infrastruktur in den letzten Jahrzehnten im Ruhrgebiet zu konsequent auf das Kfz ausgerichtet worden. Die volle Wirkung des ÖPNV wird demnach erst entfaltet, wenn auch Push-Maßnahmen gegenüber dem MIV umgesetzt werden, insbesondere in den Innenstadtbezirken. Anders wird der ÖPNV seinen strukturellen Nachteil kaum ausgleichen können. Dies betrifft das polyzentrale Ruhrgebiet und Dortmund als Flächenstadt mit vielen Siedlungskernen im Besonderen.

7.2 Fazit und nächste Schritte

Das Teilkonzept ÖPNV als Teil des Masterplan Mobilität stellt als vorbereitendes, strategisches Dokument den umfassenden Plan dar, der auf allen Ebenen die Entwicklung des ÖPNV und der vernetzten Mobilität in Dortmund beschreibt und sowohl für konkrete Projekte als auch als Planungsvorrat dient. Das Konzept soll im Rahmen der bereits festgelegten Ziele sowohl auf kurz- und mittelfristige Verbesserungen hinwirken als auch eine langfristige Perspektive aufzeigen. So sollen das wichtige Ziel der Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund sowie die zahlreichen Ziele zur Verbesserungen des ÖPNV konsequent verfolgt werden. Außerdem wird mit der Umsetzung der Inhalte des Teilkonzepts ein wesentlicher Beitrag zur Klimaneutralität im ÖPNV geleistet.

Mit der Erarbeitung und dem Beschluss dieses Konzepts folgt viel weitere planerische Arbeit. Viele Maßnahmen befinden sich noch in einem frühen Ideen- oder Planungsstadium und auch bereits

fest disponierte Großmaßnahmen benötigen noch viel Zeit und Aufwand bis zur Realisierung. Umso wichtiger ist es, nun die Kapazitäten zu bündeln und im Spannungsfeld zwischen Bestandserhalt und Zukunftsentwicklung vor allem die hoch priorisierten Themen anzugehen.

Dafür bedarf es insbesondere der folgenden Voraussetzungen:

- Die Finanzierung sowohl des Leistungsangebots als auch des Infrastrukturausbaus muss gesichert werden; hier sind die jeweiligen Aufgabenträger sowie auch Land und Bund in der Pflicht. Vor dem Hintergrund der aktuell angespannten Finanzlage sind zusätzlich Finanzierungsquellen insbesondere für das betriebliche Angebot notwendig. Gerade Projekte im Schienenverkehr haben einen sehr langen Planungsvorlauf, erzielen aber auch dafür im Vergleich mit Abstand die größte Wirkung. Daher heißt es nun keine weitere Zeit zu verlieren. Nichtsdestotrotz gilt es, Planungen weiter voranzutreiben, insbesondere weil sich finanzielle Rahmenbedingungen auch wieder ändern können. Für Zeiten besserer Finanzlage müssen die Projekte planerisch vorbereitet sein, sodass die Realisierung gelingen kann. Aber auch kurzfristig sind auch aufwändige Vorhaben priorisiert weiterzuverfolgen, da bei Bund und Land erhebliche Fördermittel bereit stehen.
- Es wird entsprechendes Personal auf allen Ebenen benötigt. Der Fachkräftemangel zeigt sich auch im ÖPNV deutlich. Gerade aufgrund fehlenden Fahrpersonals hat es in den vergangenen Jahren immer wieder Ausfälle gegeben. Der demografische Wandel könnte die Problematik noch verschärfen. DSW21 ist hier vergleichsweise solide aufgestellt, wird sich aber für die Zukunft weiter Gedanken um die Gewinnung von Personal machen. Umfangreiche Ausbauprojekte erfordern zusätzliches Ingenieurpersonal, Verwaltungsmitarbeitende und Baufirmen. Diese Risiken sind zu beachten und Engpässen sind rechtzeitig entgegenzuwirken.
- Planungsverfahren benötigen in Deutschland sehr viel Zeit. Der bürokratische Aufwand ist zudem hoch. Die Stadt Dortmund sollte sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die Beschleunigung von Verfahren einsetzen – ohne dabei die Ansprüche z. B. an Umweltschutz und Beteiligung zu verringern. Auch für größere Stadtbahnvorhaben sollte es nachvollziehbare Planungs- und Umsetzungszeitpläne geben, die sich nicht über teils mehrere Jahrzehnte ziehen.
- Die Stadt Dortmund ist eine Eisenbahnstadt und hat gleichzeitig in diesem Segment noch viel Potenzial. Das sollte sie auch selbstbewusst nach außen verkörpern und sich auf allen Ebenen für die Vorhaben im SPNV stark machen. Neben der Praxis bildet die Technische Universität Dortmund auch einen möglichen Ankerpunkt für die Theorie: Warum nicht auch das Eisenbahnwesen als Studiengang nach Dortmund holen? Die Stadt und das Ruhrgebiet können nur profitieren, wenn die dringend nötigen Ingenieure bereits hier ausgebildet werden.
- Die Zusammenarbeit mit dem bewährten Auftragnehmer für den ÖSPV, den Dortmunder Stadtwerken, ist weiter in dem konstruktiven und positiven Rahmen wie bislang fortzuführen. Es sollte langfristig sichergestellt sein, dass die Leistungen im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 auch in Zukunft an DSW21 vergeben werden können.
- Kurzfristig ist ein neuer Nahverkehrsplan aufzustellen, der in enger Zusammenarbeit mit

DSW21 erarbeitet werden sollte und die Ansätze dieses Teilkonzepts konkretisiert und zur Umsetzung legitimiert.

Dortmund hat bereits einen guten Nahverkehr, aber darüber hinaus auch noch viel Entwicklungspotenzial. Daher bleibt viel zu tun. Für die Ziele des Masterplan Mobilität bildet der ÖPNV und dessen Vernetzung mit den anderen Verkehrsträgern ein Schlüsselement. Der Umweltverbund und dessen Förderung zählt schlussendlich auch in die Erreichung anderer Teilziele ein: Die Reduzierung negativer Umweltwirkungen des Verkehrs, die Sicherung und Verbesserung und Erreichbarkeit Dortmunds und die gleichberechtigte Teilhabe als Mobilität für Alle: Dies gilt es nun zu erreichen und die Fülle an Maßnahmen gezielt in die Umsetzung zu bringen. 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.

Quellenverzeichnis

Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21) (2025): 21-Gruppe kommt stabil durch turbulentes Jahr. Pressemitteilung vom 08.04.2025 (abgerufen von <https://www.mynewsdesk.com/de/dsw21/news/21-gruppe-kommt-stabil-durch-turbulentes-jahr-496077>)

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. FGSV-Verlag, Köln

Pendleratlas Deutschland (2023) der Statistischen Ämter der Länder (abgerufen von <https://pendleratlas.statistikportal.de/>)

PWC PricewaterhouseCoopers GmbH WPG (2024) – Kurzfassung des Abschlussberichts zur Begleituntersuchung der Förderung von Elektrobussen im ÖPNV (abgerufen von <https://www.pwc.de/de/branchen-und-markte/oeffentlicher-sektor/begleituntersuchung-zur-foerderung-von-elektrobussen-im-oepnv-kurzfassung.pdf>)

RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund (2019): Maßnahmenplan Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr – Teil 2. Planungsleitfaden für die Umsetzung. (abgerufen von https://www.rms-consult.de/media/rmv_mpl-barrierefreiheit-planer.pdf)

RRX.de (2025) – Das RRX-Zielnetz (abgerufen von <https://www.rrx.de/vorhaben/vision/zielnetz.html>)

Stadt Dortmund (Hrsg.) (2019): Modal-Split-Erhebung - Mobilitätsbefragung 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Dortmund. Dortmund

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen; VDV-Förderkreis e.V. (2012): Barrierefreier ÖPNV in Deutschland. 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage. Düsseldorf

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2019): Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV. VDV-Schrift 4 01/2019. Köln

VRR Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (2023) – Der Schiene gehört die Zukunft! Das Zielnetz 2040 des VRR für die Metropolregion Rhein-Ruhr (abgerufen von <https://www.pwc.de/de/branchen-und-markte/oeffentlicher-sektor/begleituntersuchung-zur-foerderung-von-elektrobussen-im-oepnv-kurzfassung.pdf>)

sowie

unter Nutzung zur Verfügung gestellter Daten der Stadt Dortmund, DSW21 AG und nextbike GmbH sowie Kartengrundlagen © OpenStreetMap-Mitwirkende